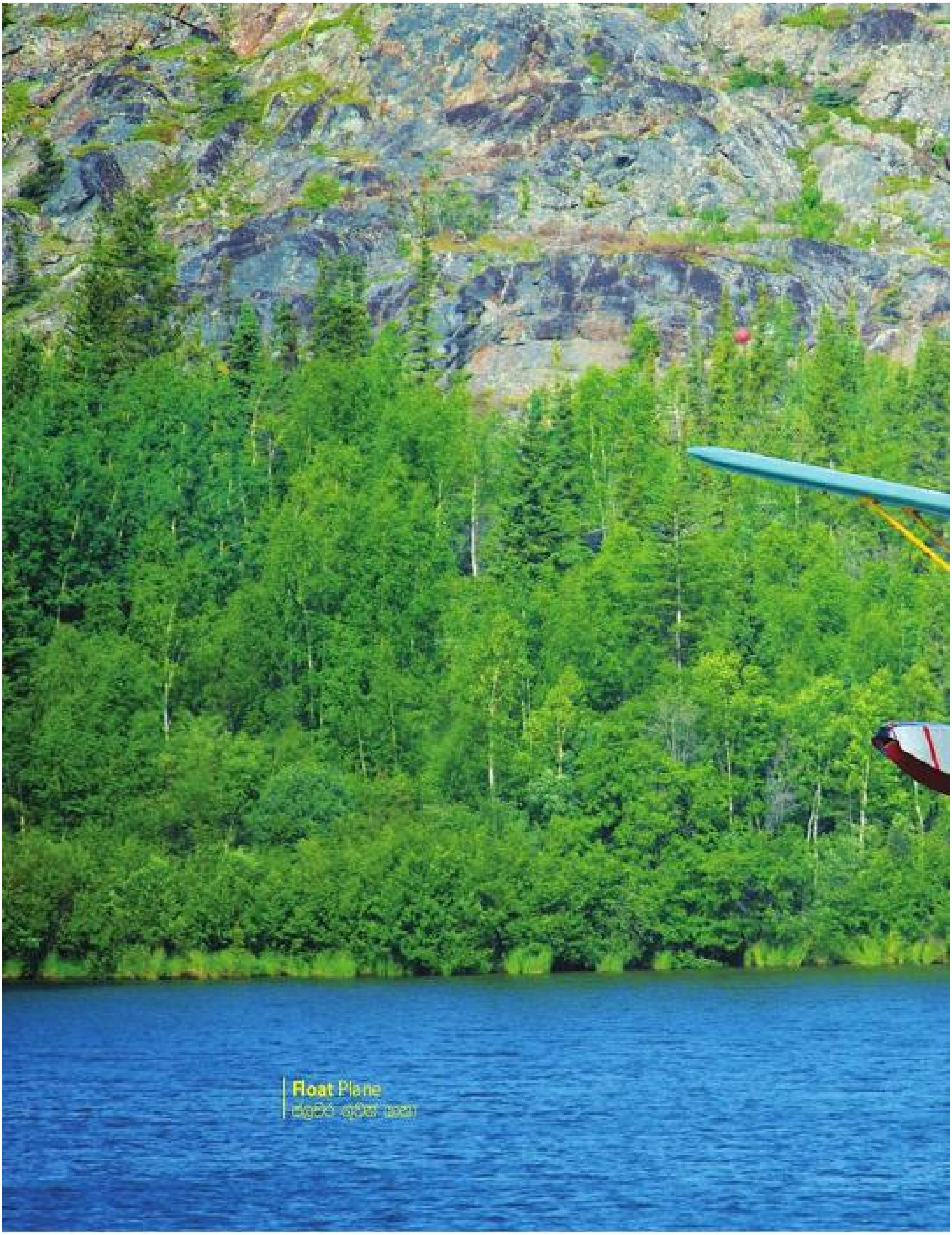
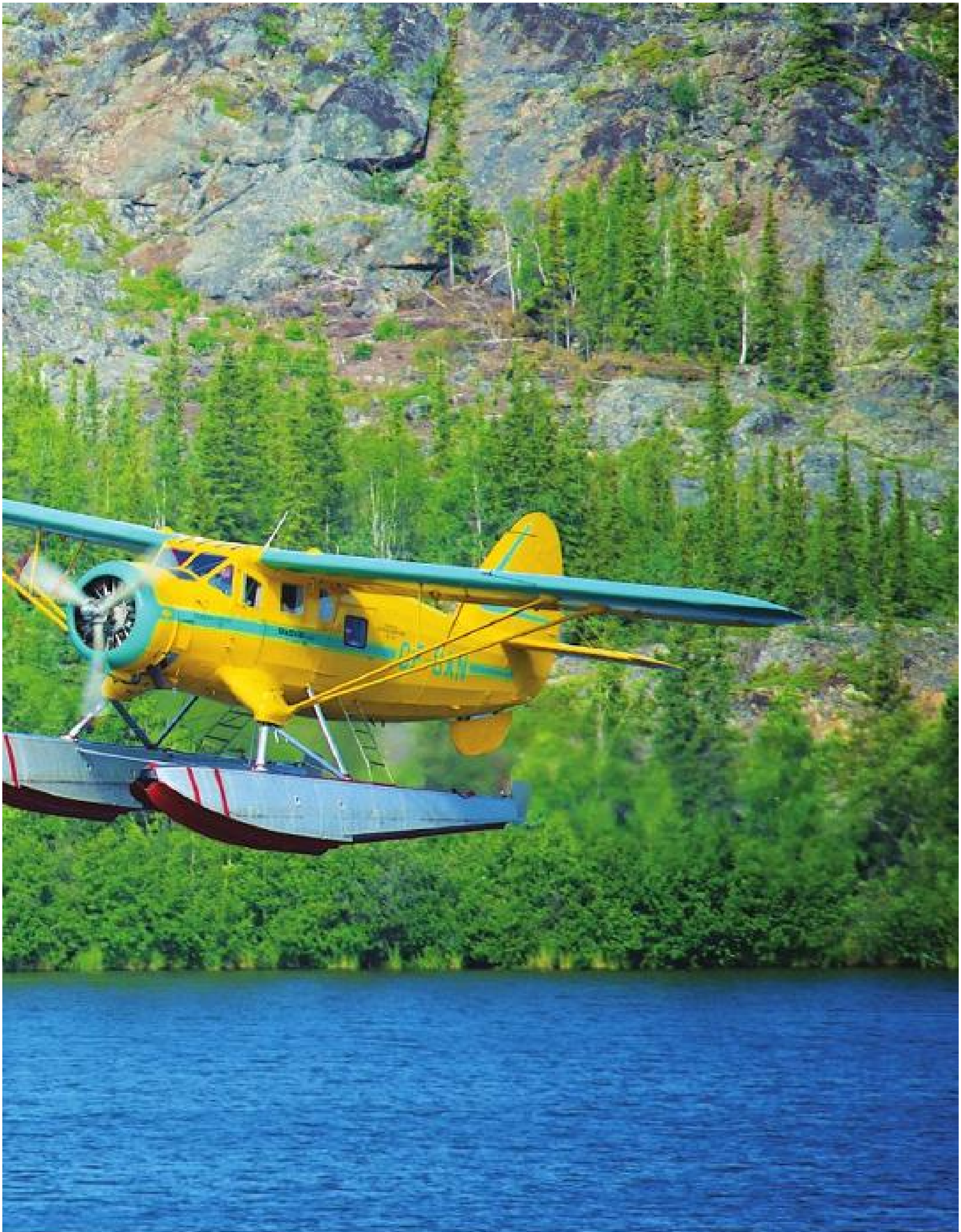
ගුවන්සර™
Guwansara
ISSN - 2012 - 6298
Boeing 787
Dreamliner
යාන්ත්‍රික බලයෙන්
ප්‍රථම වරට
ගුවන ජයගත්තේ
රයිට් සහෝදරයින්ම ද?
ගුවන් යානා
මෙහෙයුම් නිලධාරී
පාඨමාලාව
Flight Dispatcher Course
යාන්ත්‍රික බලයෙන්
ප්‍රථම වරට
නියමු රහිත
ගුවන් යානා
ISSUED FREE OF CHARGE
Registered in the Sri Lanka Press Council under No. P - 1388
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under
No. QD/140/News/2013



Float Plane



WHAT'S INSIDE

Contents

Feature Articles

- ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන සමුළුව — 23
- DUBAI AIRSHOW — 26
- රුසියාවේ සුදු හංසයා — 64

Future Aviation

- 2017 වන විට ගුවන් මගී ඉල්ලුමේ 31%ක වර්ධනයක්... — 39
- මත්තල ගුවන් තොටුපළ සහ දක්ෂිණ අධිවේගය කේන්ද්‍ර කරගත් සුපිරි සංචාරක හෝටලයක් — 69
- පරිසර හිතකාමී හෙලිකොප්ටර යානාවක් සාර්ථක ලෙස අත්හදා බලයි — 91

News

- දේශීය ගුවන් ගමන් කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය වූ විගසි — 83
- මිහින් ලංකා සීෂෙල්ස් වෙත ගමන් අරඹයි — 85
- සෙස්නා සිටේෂන් X ලොව වේගවත්ම මගී ගුවන් යානය බවට පත්වේ — 92

Entertainment

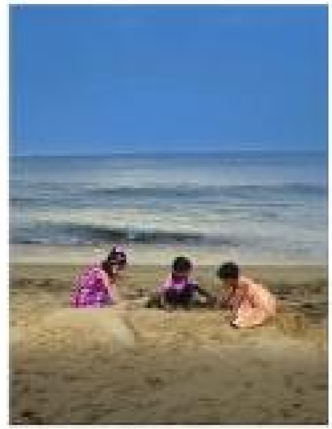
- එයාර්බස් 380 ගුවන් යානා සඳහා හොඳම ගුවන් තොටුපළ 10 — 94
- AIR FORCE ONE — 96
- Microsoft Flight Simulator X — 98

EDITORIAL

Editor in Chief Dev Samarajeewa	**ප්‍රධාන සංස්කාරක** දේව් සමරජීව
Editor Chandima Kodithuwakku	**සංස්කාරක** චන්දිමා කොඩිතුවක්කු
Managing Editor Manjula Wickramanayake	**කළමනාකරණ සංස්කාරක** මංජුලා වික්‍රමනායක
Aviation News Editor Ishara Gunawardena	**ගුවන්සේවා ප්‍රවෘත්ති සංස්කාරක** ඉෂාර ගුණවර්ධන
Editorial Board Gimhan Dabarera Nilantha Tennakoon Yohan Tennakoon Dulanjali Mapitiyage Gayani Millawithanachchi	**සංස්කාරක මණ්ඩලය** ගිම්හාන් දබරේරා නිලන්ත තෙන්නකෝන් යොහාන් තෙන්නකෝන් දුලාංජලී මාපිටියගේ ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
Circulation Gihan Gunasekara Nuwan Samaranayake Upul Kumara Saman Priyantha Tharanga Amarasinghe Indika Amarasinghe Sisira Kumara	**බෙදාහැරීම් සහාය** ගිහාන් ගුණසේකර නුවන් සමරනායක උපුල් කුමාර සමන් ප්‍රියන්ත තරංග අමරසිංහ ඉන්දික අමරසිංහ සිසිර කුමාර
Design NEO Graphics Romesh Eranda	**පරිගණක පිටු සැලසුම්** නියෝ ග්‍රැෆික්ස් රොමේෂ් එරංද
Photography Chandika Lakmal Sagara Indrajith Manjula Marasinghe	**ඡායාරූප** චන්දික ලක්මාල් සාගර ඉන්ද්‍රජිත් මංජුල මාරසිංහ
Print NEO Graphics 143, Udahamulla Station Road, Gangodawila, Nugegoda. Tel: 0112 820 220	**මුද්‍රණය** නියෝ ග්‍රැෆික්ස් 143, උඩහමුල්ල දුම්රියපොළ පාර, ගංගොඩවිල, නුගේගොඩ. දු.ක. 0112 820 220

Publisher
Civil Aviation Authority of Sri Lanka
No. 04, Hunupitiya Road, Colombo 02.
T/P 0112 35 00 88
Web: www.caa.lk, email: info@caa.lk

Cover
STORIES



ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි.

'ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි' යන මාතෘකාව යටතේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මඟින් අන්තර්ජාලය ඔස්සේ ලෝකය පුරා පවත්වන ලද කෙටි වීඩියෝ නිර්මාණ තරගාවලියට ගුවන්සර අපද කෙටි වීඩියෝ නිර්මාණයක් ඉදිරිපත් කළ අතර එය ලෝකයේ රටවල් 50 ක් අතුරින් ප්‍රථම ස්ථානයට පත් විය. එම වීඩියෝ නිර්මාණයට ඇතුළත් කරන ලද රූප රාමුවක පැවති ඡායාරූපයක් මෙවර ගුවන්සර කවරය කරයි.

Aviation: The Future is Yours

We have submitted a small video for the YouTube video competition conducted by the International Civil Aviation Organization with the theme of 'Aviation: The future is Yours'. That video was selected as the winner among the 50 countries.

ගුවන්සර දසවන සටහන

මෙම සඟරාවත් සමගින් එළිදකින්නේ ගුවන්සර 10වන කලාපය යි. කලාප දහයක් යනු සුවිශේෂී සංධිස්ථානයකි. 2009 වසරේ නොවැම්බර් 26 වනදා එළිදක්වන ලද මංගල කලාපය මේ වන විට කලාප 10ක් දක්වා වන දිගු ගමනකට එක්වී ඇත. ඈත ගමේ පාසලේ දරුවාගේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුම පිපාසය සංසිඳුවීම වෙනුවෙන් ගුවන්සර ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම උසස් පෙළ පාසල් ඇතුළු රාජ්‍ය ආයතන මෙන්ම ගුවන් කර්මාන්තය හා සම්බන්ධ ආයතන 3,294 කට නොමිලයේ බෙදා හරිනු ලබයි.

ජාතික කාර්යයක් ලෙස සලකා මෙය ඉටු කිරීමේදී මේ සියලු කාර්යයන් පසුපස සිටිමින්, මෙම කාර්යය ඉදිරියට ගෙනයාම සඳහා පුළුල් දායකත්වයක් ලබාදෙන සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා, නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු සීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා ඇතුළු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය ඉතා ගෞරවයෙන් සිහිපත් කිරීමට අප මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නෙමු.

ගුවන්සර 10වන කලාපය නිකුත් කරන මෙම අවස්ථාවේ ගුවන්සර පළවන කලාපය අපට සොඳුරු මතක සටහනකි. මේ ගුවන්සර මංගල කලාපය වෙනුවෙන් අප විසින් තබන ලද සටහනයි.

ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ගත් කල ශ්‍රී ලංකාවට ඒ පිළිබඳ දීර්ඝ ඉතිහාසයක් පැවති ඇති බවට ඉපැරණි පුරාවෘත්ත සාක්ෂි දරයි. මෙරට ජන සමාජය විසින් වසර දහස් ගණනක් පාරම්පරිකව රැගෙන ආ 'දඬුමොණරය' පිළිබඳ ජනප්‍රවාදයෙන් එය වැඩිදුරටත් තහවුරු කර ගත හැකිය.

මෙතරම් ඈත ඉතිහාසයක් පැවතුණු බව විශ්වාස කළද, ශ්‍රී ලංකාව තුළ මේ දක්වා සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් වීමට සිංහල මාධ්‍යයෙන් පළවූ ග්‍රන්ථයක් හෝ සඟරාවක් නොමැති තරම්ය. තවද අප අතර වෙසෙන බහුතරය සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධව යම් අදහසක් හෝ ලබා ගන්නේ ගුවන් යානා ඉහළ අවකාශය තුළ සැරිසරන අයුරු නැරඹීමෙන් පමණක් බව අපගේ හැඟීමයි. මෙසේ වීමට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස සඳහන් කළ හැක්කේ රට තුළ පවතින අනෙකුත් වැදගත් ක්ෂේත්‍ර තරම්ට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සමාජය තුළ ප්‍රචලිත නොවීමයි. මෙම ක්ෂේත්‍රයේ සමාජයට නිරාවරණය වී ඇති ප්‍රමාණයද භාෂාමය ගැටළු හේතුවෙන් ඉතා සීමිත පිරිසකට පමණක් සීමාව පවතී. 'ගුවන්සර' සඟරාව පිළිබඳ සියුම් බීජය අප තුළ වැඩෙන්නේ මෙවන් පසුබිමක් තුළය.

මහ මඟ ගමන් කරන රථ වාහන තරම්ට ගුවන් පථ ඔස්සේ ධාවනය වන ගුවන් යානා අපට එතරම් සමීප වී නැත. මෙයට එක් හේතුවක් ලෙස පෙනී යන්නේ අධ්‍යාපන පොත්පත්, සඟරා තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සැලකිය යුතු කොටසක් අන්තර්ගත නොවී තිබීමය. සමාජය තුළ යමක් ප්‍රචලිත කිරීමට නම් ඒ වෙනුවෙන් මූලික දැනුමක් ලබා දීමට මාධ්‍යයක් අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මෙහිදී ඒ සඳහා ජනතාවට සමීප භාෂාවක් යොදා ගන්නේ නම් ලැබෙන අවධානය තවත් වැඩි කර ගත හැකි බව අපගේ මතයයි. එහෙයින් අප මෙම සඟරාව සිංහල මාධ්‍යයෙන් එළිදැක්විය යුතු යැයි තීරණය කළෙමු.

මොන යම් හෝ අධ්‍යාපනයක් නිවැරදිව හැදෑරීමට නම් එය ප්‍රාථමික අවධියේ සිටම සිදු වීම ඉතා වැදගත්ය. එබැවින් මෙම සඟරාව නිකුත් කිරීමේ මූලික අරමුණ වන්නේ ශ්‍රී ලාංකේය පාසල් සිසුනට මෙන්ම රටේ බහුතර ජනතාවට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව මූලික වශයෙන් හෝ යම් දැනුමක් ලබා දී ඒ ඔස්සේ ඔවුනට මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ රුචියක් ඇති කිරීමයි.

තාක්ෂණයත් සමග ලෝකය අධිවේගීව ඉදිරියට යන යුගයක සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ නවීන දැනුම යමකු සමාජමය වශයෙන් ඉදිරියට ගෙන යා හැකි උත්ප්‍රේරකයක් බවට පත් කිරීම අපගේ අවසාන අරමුණයි.....

ගුවන්සර මංගල කලාපයේ අප විසින් සටහන් කරන ලද සියලු දේ කළ නොහැකි වුවද එය යම් තරමකින් හෝ සාක්ෂාත් කරගෙන ඇති බව ඔබ විසින් අප වෙත යොමු කරනු ලබන ප්‍රතිචාර මගින් වටහා ගත හැක. ඉදිරියේදීද පාඨක ඔබට අවශ්‍ය වන ගුවන් සේවා දැනුම නවමු අයුරින් ලබාදීම අපගේ අරමුණ වන අතර මේ දක්වා අපත් සමග නිබඳව රැඳී සිටිමින් සහයෝගය දැක්වූ ඔබ සැමට ගුවන්සර අපගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පුදකරන්නෙමු.

ගුවන් කර්මාන්තය අතින් ගත් කල ශ්‍රී ලංකාවට ගෙවී ගිය වසර ඉතා සාර්ථක වසරකි. විශේෂයෙන්ම 2013 ජාත්‍යන්තර මෙන්ම දේශීය වශයෙන්ද ජයග්‍රහණ රැසක් සනිටුහන් කළ වසරකි. ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින් ජනතා අයිතියට පත්කරන ලද්දේ පසුගිය 2013 මාර්තු මස 18 වන දිනය. තවද අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ රැසක් නවීකරණය කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කිරීම, අපේ ගුවන් යානා ඇණිය ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් නව ගුවන් යානා ඇණවුම් කිරීම වැදගත්ය. ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ගත් කල්ද ශ්‍රී ලංකාව සුවිශේෂී සංධිස්ථානයකට එළඹී වසරකි.

මේ සියලු කටයුතු මධ්‍යයේ අපට පැවරී ඇති ජාතික වගකීමක් ලෙසින් රටේ දූවා දරුවන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් ද අප විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. අනාගත ගුවන් කර්මාන්තය තුළ ඇති වන රැකියා අවස්ථා වෙනුවෙන් අපේ අනාගත පරපුර සූදානම් කිරීම අප සැමගේ යුතුකමක් වන අතර එම කටයුතු ඉදිරියට රැගෙන යාමද අප සැමගේ වගකීමකි.

2014 වසර ගුවන්සර පාඨක ඔබ සියළු දෙනාටම සුබ නව වසරක් වේවායි ප්‍රාර්ථනා කරන අතර අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්මේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීම වෙනුවෙන් තවත් වැදගත් පියවර රැසක් ඉදිරියට තබන වසරක් වේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමි.

පියංකර ජයරත්න
සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

සුබ නව වසරක් වේවා...!

ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා යන ගමනේදී ජාතික ගුවන් සේවාවන් ආරක්ෂා කරගනිමින් රට දියුණු කිරීමට දායකවීම අප සැමගේම යුතුකමක්

2013 අය-වැය විවාදය අවස්ථාවේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා විසින් ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේදී සිදුකළ කතාව...

ගරු කථානායකතුමනි,

රටක ආර්ථික සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය තුළ කෙටිකාලීන, මධ්‍යකාලීන මෙන්ම දිගුකාලීන සැලසුම් ඉටුකරගැනීම තුළින් තිරසාර සංවර්ධනයක් කරා යන ගමනේදී ඊට උරදෙන විවිධ ක්ෂේත්‍ර අතර ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට මහා දායකත්වයක් සැපයිය හැකි බව නොරහසකි.

ඒ අනුව අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම පාදක කරගනිමින් සැකසුණු සංවර්ධන ප්‍රතිපත්ති රාමුව තුළ නිල් අහස ජය ගනිමු යන්න තේමාව කර ගනිමින් ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා යන ගමන් මඟෙහි අප අමාත්‍යාංශය සහ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතනයන්හි කාර්යභාරය පිළිබඳව මාගේ හෘදයාංගම සතුට ප්‍රකාශ කරනවා.

පසුගිය වසරේ අය-වැය දින සිට මෙදින දක්වා සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ඉහළ ප්‍රගමනයක් පෙන්නුම් කරන බව ප්‍රකාශ කිරීමට මා කැමතියි.

මේ සඳහා ඉහළ ඉලක්ක තබා ගනිමින් මෙන්ම එම ඉලක්ක ළඟා කර ගනිමින්, අතිමහත් කාර්යභාරයක් ඉටු කිරීමට හැකිවූයේ අප අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සියළු ආයතන එකමුතුව වැඩ කිරීම, ආයතනික සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳව ඇති උනන්දුව මෙන්ම තම සේවාව සඳහා තිබූ අසහාය කැපවීම බව සඳහන් කරන්නේ ඉතාමත් සන්තෝෂයෙනි.

ගරු කථානායකතුමනි,

මෙහිදී සඳහන් කළ හැකි හොඳම උදාහරණය මෑත කාලීනව පැවැත්වූ පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායකයන්ගේ සමුළුව සඳහා විදේශ නියෝජිතවරුන් මෙරටට පැමිණෙන අවස්ථාවේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ශ්‍රී/ල ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය මෙන්ම මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය ඉතාමත් කැපවීමෙන් හා උනන්දුවෙන් සිදුකළ සේවාවයි.

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාව ජාත්‍යන්තර කලයේ ඉතා ඉහළ ස්ථානයකට පත්වී ඇති බව සඳහන් කරන්නේ ඉතාමත් සතුටෙනි. තවද බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට පැමිණෙන සහ පිටත්වන ගුවන් මගී සංඛ්‍යාවේ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනවා. මෙය රටක විදේශ විනිමය ඉපයීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය මෙන්ම වැදගත් සාධකයක්.

සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් බලන කල බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පසුගිය වසරේ මෙහෙයවන ලද මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 07 ඉක්මවූ අතර (7,079,920) මෙම වසරේ ඔක්තෝබර් දක්වා මෙහෙයවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 06ක් ඉක්මවා (6,079,420) තිබෙනවා.

මේ නිසා බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ පර්යන්තවල නවීකරණ කටයුතු, පිවිසුම් මාර්ග පිළිසකර කිරීම, මගීන් සඳහා නිරුබද්ධ සාප්පු පහසුකම් වැඩි කිරීම වැනි සංවර්ධන කටයුතු සිදු කර තිබෙනවා. මෙම සංවර්ධන කටයුතු පියවර කිහිපයකින් තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතිනවා.

ඒ වාගේම මෙරටට පැමිණෙන සංචාරකයින් මෙන්ම දේශීය මගීන් වෙනුවෙන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ කුලී රථ සේවාවේ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වඩාත් සුවපහසු, නවීන, කාර්යක්ෂම සේවාවක් සැපයීමට හැකි කුලී රථ ගෙන්වීමට 50ක බදු පහසුකම් කුලී රථ හිමියන්ට මේ වන විටත් සැපයීමට අවශ්‍ය සියළු

කටයුතු සූදානම්.

ගරු කථානායකතුමනි,

මාගේ අමාත්‍යාංශය මඟින් විවිධ රාජ්‍යයන් සමඟ පවත්වනු ලැබූ ද්විපාර්ශ්වික සාකච්ඡා මඟින් පවත්නා ගිවිසුම් යාවත්කාලීන කරමින් මෙන්ම නව ගිවිසුම් විවිධ රටවල් සමඟ ඇති කරගනිමින් ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාව වැඩි කර ගැනීමට අවස්ථාව උදා කරගෙන තිබෙනවා. පවතින ගිවිසුම් යාවත්කාලීන කිරීම ඉන්දියාව, කොරියාව සහ කසකස්ථානය සමඟත් නව ගිවිසුම් අසර්බයිජාන් සහ සීෂෙල්ස් සමඟත් ඇති කර ගැනීම උදාහරණ වශයෙන් පෙන්විය හැකි වෙනවා.

මෙම වර්ෂයේදී අප ලැබූ සුවිශේෂී ජයග්‍රහණ අතර බහුතරයකට සිහිනයක් වූ නමුත් අපගේ ප්‍රධාන ඉලක්කයක්ව පැවති ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින් 2013.03.18 දින මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙසින් ලෝක ජනතාවට විවෘත කරනු ලැබුවා. මෙම ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා මූලික අදියරේ පැවතියද වර්තමානය වන විට ගුවන් යානා මෙහෙයුම්, ගුවන් මගී මෙහෙයුම් මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයවීමේ ක්‍රමික වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනවා. ඒ අනුව මේ වන විට ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 1,350ක් ප්‍රමාණයක්, ගුවන් මගී මෙහෙයුම් 33,733ක ප්‍රමාණයක් මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ කිලෝග්‍රෑම් 58,044 සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් මෙහෙයවා තිබෙනවා.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ගුවන් සේවාවට සම්බන්ධ සෘජු සේවාවන් මෙන්ම දේශීය විදේශීය ආයෝජකයිනට ආයෝජන අවස්ථා සඳහා පහසුකම් සලසමින් නිදහස් ප්‍රදේශයක් ලෙස නීතිගත කර තිබෙනවා. රටට ආයෝජන අවස්ථා ගලා ඒමට මෙන්ම ඒ තුළින් දේශීය ආර්ථිකයන්ට විදේශීය විනිමය ගලා ඒම සඳහා අවස්ථාව සලසා තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි,

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ විසින් මෙහෙයවන ලද ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව පසුගිය වසරේ 48,416 වූ අතර එය මෙම වසරේ ඔක්තෝබර් වන විට 41,864ක් වෙනවා.

තවද පසුගිය වසරේ මෙහෙයවූ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 186,616ක් වන අතර එය මෙම වසරේ ඔක්තෝබර් වන විට මෙට්‍රික් ටොන් 161,679ක් ලෙස පෙන්නුම් කරනවා.

තවත් විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතු කාරණයක් වන්නේ මෙම වසරේ පළමු මාස 09 තුළ ගුවන් සේවාවන් 07ක් නම් මෙහෙයුම් කටයුතු බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත ආරම්භ කර තිබීමයි. එම ගුවන් සේවා

> සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් බලන කල බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පසුගිය වසරේ මෙහෙයවන ලද මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 07 ඉක්මවූ අතර (7,079,920) මෙම වසරේ ඔක්තෝබර් දක්වා මෙහෙයවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 06ක් ඉක්මවා (6,079,420) තියෙනවා.

සමාගම් වනුයේ හයිනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය, ශ්‍රීනාන ගුවන් සේවය, සිනමන් එයාර්, ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවය, කොරියානු ගුවන් සේවය, මෙගා මාලදිවයින් ගුවන් සේවය, සහ තුර්කි ගුවන් සේවයයි.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි වාර්ෂිකව මිලියන 15ක මුළු මගී ධාරිතාවයක් හැසිරවීමේ අවස්ථාව උදාකර ගනිමින් එහි දෙවන අදියර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිතයි.

එමෙන්ම වැඩිවන මගීන්ගේ පහසුව මෙන්ම සංචාරක ව්‍යාපාරයේ උන්නතිය සහ අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලමින් උපරිම වශයෙන් කාමර 500ක් දක්වා ව්‍යාප්ත කළ හැකි තරු පහේ හෝටලයක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබෙනවා.

අඩු පිරිවැය ගුවන් යානාවලට පමණක්ම සේවා සැපයීමටද තදබදය වැඩි අවස්ථාවලදී නැවතුම් දොරටු ලෙස පහසුකම් සැපයීමට බලාපොරොත්තුවෙන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි දැනට ඇති ගොඩනැගිල්ලක් නවීකරණය කර පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ලෙස භාවිත කිරීමට යෝජනා කර තිබෙනවා.

1986දී ආස්තරණය කරන ලද බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි මීටර් 3,350ක් දිග මීටර් 60ක් පළල ගුවන් ධාවන පථය, ලෝකයේ විශාලතම ගුවන් යානා ගොඩබෑමට පහසුකම් සලසමින් මීටර් 75ක් දක්වා පුළුල් කර, නැවත ආස්තරණය කිරීමටත්, තීරු මඟ රහිත සෘජු සංකීර්ණයක් හා මඟ නිදහස් සෘජු සංකීර්ණයක් ඇති කිරීමටත් සැලසුම් කර තිබෙනවා.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි ගුවන් යානා නඩත්තුව, අළුත්වැඩියාව කොටස් එකලස් කිරීමේ කටයුතු (MRO) සහ ගගන යාත්‍රාංගන පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමටද විශේෂයෙන් සැලසුම් කර තිබෙනවා.

ගරු කථානායකතුමනි,

අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳව කතා කිරීමේදී, රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ City Airport ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර එහි ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාරික ජෙට් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරනවා.

මඩකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන කටයුතු, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ අධීක්ෂණය යටතේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සහ මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය මඟින් සංවර්ධන කටයුතු සිදු කරමින් පවතින අතර ඉතා කෙටි දිනකින් එහි මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂා කරනවා.

ගරු කථානායකතුමනි,

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පිළිබඳ කතා කළහොත් 2009 මාර්තු 31 වන දින තෙක් එමිරේට්ස් ගුවන් සේවයේ පාලනයට යටත්ව තිබූ නමුත් සම්පූර්ණයෙන්ම ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය පසුබිම සැකසීම සම්බන්ධයෙන් අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ට විශේෂ ස්තුතියක් පුද කිරීමට මා මෙය අවස්ථාව කර ගන්නා අතර ඒ වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය 100% ජාතික ගුවන් සේවාවක් වශයෙන් ප්‍රාග්ධනීකරණයක් අවශ්‍යව තිබූ අවස්ථාවක ඒ සඳහා ගරු මුදල් අමාත්‍යවරයා වශයෙන් අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ ආයතන්වය සහ මගපෙන්වීම මත සිදුකළ.

ප්‍රාග්ධනීකරණය පිළිබඳව නැවතත් මා ස්තුති කිරීමට අවස්ථාව කර ගන්නවා. මන්ද ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා යන ගමනේදී ජාතික ගුවන් සේවාවද ආරක්ෂා කරගෙන දියුණු කිරීමට දායකවීම අප සැමගේම යුතුකමක් වන බැවිනි.

> තවද ලොව ප්‍රමුඛ පෙළ ගුවන් සේවා සන්ධානයක් වන වන් වර්ල්ඩ් සන්ධානයට එකවීමට අවස්ථාව සැලසී ඇති අතර එම සන්ධානගත වීමත් සමග රටවල් 150ක ගමනාන්ත 800කට වඩා සේවා සපයන ගුවන් යානා 2,500ක ඒකාබද්ධ යානා ඇණියක් මෙන්ම දිනකට ගුවන් මගීන් මිලියනයක් ප්‍රවාහනය කරන ගමන්වාර 900ක් ඇති ඉහළ ආදායම් උපදවන සන්ධානයක්ව සිටින ගුවන් සේවාවන් 13න් එකක් බවට පත්වීමේ හැකියාව ලැබී තිබීම මහගු අවස්ථාවක්...

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය සතු වූ ගුවන් යානා ප්‍රමාණයද වැඩිවීම හේතුවෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ ළඟාකර ගැනීමට හැකි වී තිබෙනවා. ඒ අනුව අද වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා ඇණිය යානා 21 දක්වා ව්‍යාප්ත කරමින් A 340 ගුවන් යානා 06ක්, A 330 ගුවන් යානා 07ක්, A 320 ගුවන් යානා 08ක් අප සතුව පවතිනවා.

තවද ලොව ප්‍රමුඛ පෙළ ගුවන් සේවා සන්ධානයක් වන වන් වර්ල්ඩ් සන්ධානයට එක්වීමට අවස්ථාව සැලසී ඇති අතර එම සන්ධානගත වීමත් සමග රටවල් 150ක ගමනාන්ත 800කට වඩා සේවා සපයන ගුවන් යානා 2,500ක ඒකාබද්ධ යානා ඇණියක් මෙන්ම දිනකට ගුවන් මගීන් මිලියනයක් ප්‍රවාහනය කරන ගමන්වාර 900ක් ඇති ඉහළ ආදායම් උපදවන සන්ධානයක්ව සිටින ගුවන් සේවාවන් 13න් එකක් බවට පත්වීමේ හැකියාව ලැබී තිබීම මහගු අවස්ථාවක් බව මා ප්‍රකාශ කරන්නේ ඉතාම සතුටිනි.

ගරු කථානායකතුමනි,

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් මගී ආදායම 2012 වසරේ ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 696.6ක් වූ අතර 2013 වසරේදී එය ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 547.6ක් වී තිබෙනවා.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ආදායම 2013 වසරේ ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 99.07ක් වූ අතර 2013 වසරේ තෙවන කාර්තුව වන විට එය ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 71.88ක් වෙනවා.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය හසුරවන ලද ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව 2012 වසරේ 4,165,234ක් වන අතර එය 2013 තෙවන කාර්තුව වන විට 3,197,020ක් වෙලා තියෙනවා. ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි වාර්තාගත වන සංචාරක මගී පැමිණීම 711,446ත් ආසන්න වශයෙන් ඉන් 41%ක්ම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රවාහනය කර තිබීම ජයග්‍රහණයක් වෙනවා.

2014 වසරේදී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ගෝලීය සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන පෙළේ තාක්ෂණික මගී සේවා පද්ධතිය වන ඇමඩියස් ඇල්ටියා අයි ටී සේවා පද්ධතිය හඳුන්වාදීම තුළින් කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමට පිවිසුම් ඇතිකරගෙන සිටිනවා.

අඩු පිරිවැය ගුවන් සේවාව වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය පිළිබඳව කතා කිරීමේ දී ආසියා කලාපයේ ජන ප්‍රසාදය දිනාගත් ගුවන් සේවාව ලෙස මෙම වසරේ නම වෙළඳපොළ ස්ථාවර කර ගැනීමට හැකිවීම සතුටට කරුණකි. අඩු පිරිවැය ගුවන් සේවා වෙළඳපොළේ විශාලතම කොටස හිමිකර ගැනීමට සමත් මිහින් ලංකා මූල්‍ය කාර්යසාධනය නැඟී පෙනෙන ප්‍රගතියක් ළඟා කරගෙන ඇති අතර ගමන් කරන මගීන්ගේ සහ සංචාරකයින්ගේ සීඝ්‍ර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනවා.

ගරු කථානායකතුමනි,

නවීන එයාර් බස් යානා 03ක ඇණියක් මිහින් ලංකා සතු අතර ජාත්‍යන්තර ගමනාන්ත 10ට ගමන්වාර 37ක් මෙහෙයවන අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමග ඈත පෙරදිග, මැද පෙරදිග සහ දකුණු ආසියානු ගමනාන්ත ගණනකට ඒකාබද්ධ සේවාවන් සපයනවා.

මිහින් ලංකා පෞද්ගලික සමාගමේ ගුවන් මගී ආදායම ගතහොත් 2012 වසරේ ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 47.9ක් වූ අතර 2013 වසරේ තෙවන කාර්තුව වන විට එය ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 53.8 ක් වෙනවා.

මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය හසුරවන ලද මගී සංඛ්‍යාව ගතහොත් 2012 වසරේ 359,928 වූ අතර එය 2013 වසරේ තෙවන කාර්තුව වන විට 380,849ක් වෙනවා.

මුළු ගුවන් ගමන් ආදායම ගතහොත් පසුගිය වසරේ දී ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 51.9ක්වූ අතර 2013 වසරේ තෙවන කාර්තුව වන විටත් ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 54.5ක් වී තිබෙනවා.

තවත් විශේෂ කරුණක් වනුයේ ආර්ථික දැවැන්තයන් වෙත තවත් සමීප වෙමින් ඉන්දුනීසියාවේ මෙඩාන් නුවරට නව ගමනාන්තයක් හඳුන්වා දුන් අතර එය මිහින් ලංකා මෙතෙක් විවෘත කළ සාර්ථකම ගමන් මාර්ගය බවට පත්වෙමින් තිබෙනවා.

මෙම ගුවන් සේවය වන්දනාකරුවන් ආදී බහුතර ජනකොටසකට සහනදායී මුදලකට ගුවන් ගමන් සඳහා අවස්ථාව සලසා දී තිබෙන අතර ලබාදෙන සේවාවන් වැඩිදියුණු කර තිබෙනවා. මෙහිදී මෙම තත්වය ලඟා කර ගැනීමට ඉවහල් වී ඇත්තේ අඩු පිරිවැය සංකල්පයත් ගමනාන්ත ජාල වර්ධනය කර ගැනීමත් යන කරුණු වෙනවා.

බොහෝ ගුවන් සමාගම් මෙන් ආදායම් ඉහළ නංවා ගැනීමට නව අතිරේක ආදායම් මාර්ග හඳුන්වාදීම සිදුකරන අතර එමගින් මිහින් ලංකා පෞද්ගලික සමාගම්ද මෙම ක්‍රමවේදය අනුගමනය කරමින් සේවක ඵලදායිතාවය ඉහළ දැමීම, ඉන්ධන පිරිමැස්ම වැඩිකර ගනිමින් මෙහෙයුම් වියදම් අඩුකර ගනිමින් සේවාලාභීන්ට ඉහළ සේවාවන් ලබා දෙමින් ක්ෂේත්‍රය තුළ තව තවත් ඉහළට ගමන් කරමින් ඉදිරි වසර වලදී ජාතික ආර්ථිකයට ඵලදායී සේවාවක් ලබා දීමට තවදුරටත් අපේක්ෂා කරනවා.

ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ස්ථාපිතවීමේදී පුහුණු අවස්ථාව සඳහා ඇති ඉඩකඩ ප්‍රධාන අවස්ථාවක් වන අතර එම කාර්යයේ දී ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මෙන්ම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම යටතේ ද පුහුණු පාසල් ක්‍රියාත්මක වන තොරතුරක්. රත්මලාන පිහිටි සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ මෙතෙක් අඛණ්ඩව පුහුණු අවශ්‍යතා සපුරමින් සිදුකළ පුහුණු පාඨමාලා සඳහා පාසල් හැරගිය තරුණ තරුණියන් සඳහා ද අවස්ථාව සපයමින් ව්‍යාප්ත කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මගින් ද දේශීය, ජාත්‍යන්තර වෘත්තීය වෙළඳපොළට ගැළපෙන රැකියා අපේක්ෂිත තරුණ තරුණියන් සඳහා පුහුණු පාඨමාලා පවත්වාගෙන යන බව සඳහන් කරන්නේ ඉතාම සතුටිනි.

ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන පුහුණු පාසල්, ඒකාබද්ධ පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීමේ හැකියාව තුමන්ද යන්න සොයාබැලෙන අතර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අදාළ ප්‍රධාන පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ස්ථාපිත කර දේශීය සහ විදේශීය පුහුණුවන්නන් සඳහා අවස්ථාව ලබාදෙමින් ජාතික ආර්ථිකයට වැඩි දායකත්වයක් ලබාදීමට අපේක්ෂා කරනවා.

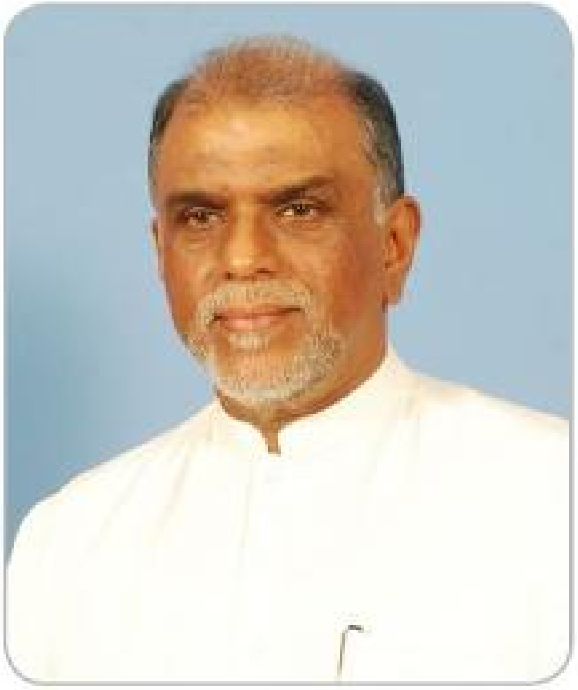
මීට අමතරව නාගරික මෙන්ම ග්‍රාමීය පාසල්වල දරු දැරියන්ට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ තිබෙන වෘත්තීය අවස්ථා හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය පුහුණුවීම් පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සංවිධානය කරන අතර එය තවදුරටත් ග්‍රාමීය පාසල් ආවරණය වන ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු සිදු කරනවා.

අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින නාවික හා ගුවන් සේවා තොරතුරු සහ පර්යේෂණ ආයතනය විසින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයට අදාළ විවිධ පර්යේෂණ සිදුකරමින් පවතිනවා. එහි ප්‍රතිඵල අපගේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනය සඳහා යොදවා ගැනෙනවා. එමෙන්ම තවදුරටත් රාජ්‍ය අංශයේ වෙනත් ආයතනවල පර්යේෂණ සඳහාද දායකත්වය ලබාදෙමින් පවතිනවා.

තවද ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා යන ගමනේදී අමාත්‍යාංශය හා ආයතන වෙත ලැබෙන්නාවූ සංවර්ධනාත්මක සැලසුම් සහ යෝජනා පිළිබඳ අගය කරන අතර ඒ සඳහා සහය වීමට මම සියළු දෙනාටම අවස්ථාව සලසා දීමටද කැමැත්ත ප්‍රකාශ කරනවා.

මෙවැනි අභියෝගවලට මුහුණ දෙමින් සාර්ථක තත්ත්වයක් කරා ආයතන මෙහෙයවමින් කටයුතු කිරීම පිළිබඳව පළමුව අමාත්‍යාංශ ලේකම් අතිරේක ලේකම් දෙපළ ඇතුළු අමාත්‍යාංශ කාර්ය මණ්ඩලයටත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති සහ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයට, සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සභාපති ඇතුළු කාර්යය මණ්ඩලයටත්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ සභාපති, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයටත්, නාවික හා ගුවන් සේවා තොරතුරු සහ පර්යේෂණ ආයතනයේ සභාපති ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයටත් සහ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි ඇතුළු කාර්යය මණ්ඩලයටත් මා ස්තුතිවන්ත වන අතර ඉදිරි වසර වලදීත් අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා යාමට ගරු පාර්ලිමේන්තුවේ සහයෝගය, ආශිර්වාදය ලැබෙයි යයි අපේක්ෂා කරනවා...

මීට අමතරව නාගරික මෙනම ග්‍රාමීය පාසල්වල දරු දැරියන්ට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ තිබෙන වෘත්තීය අවස්ථා හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය පුහුණුවීම් පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සංවිධානය කරන අතර එය තවදුරටත් ග්‍රාමීය පාසල් ආවරණය වන ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු සිදු කරනවා.



සුබ නව වසරක් වේවා...!

උදා වූ 2014 නව වසර වෙනුවෙන් ගුවන්සර පාඨකයින් වෙත සුබ පැතීමට හැකිවීම ඉතාම වැදගත් අවස්ථාවක් කොට සලකනවා. උදා වූ නව වසර සාමය සතුට සෞභාග්‍ය පිරි සුබ නව වසරක් වේවායි පළමු කොටම මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන වැඩපිළිවෙලත් සමග ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ සංවර්ධිත දිවයින බවට පත් කිරීමේ සැලසුම් සහගත ගමන් මගේ ඉතාම වැදගත් කාලපරිච්ඡේදයක් 2014 වසරේ උදා වන බව අපට විශ්වාසයි. විශේෂයෙන්ම ගුවන් බල කේන්ද්‍රය සවිමත් කිරීම සඳහා වන වැඩපිළිවෙළ තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීමට සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය ලෙස අප කැප වී කටයුතු කිරීමට පෙළගැසී සිටිනවා.

ගුවන්සර පාඨකයින් වන ඔබ පසුගිය කාලය තුළ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ අප අත්කරගත් ප්‍රගතිය සහ අනාගත අපේක්ෂාවන් පිළිබඳ මනා අවබෝධයකින් පසුවන බව මා දන්නවා.

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය යනු නොනිදෙන සේවාවක් සපයන ක්ෂේත්‍රයක්. දවසේ පැය 24 පුරාමත් වසරේ දින 365 පුරාවටත් සෑම මොහොතකදීම සුරක්ෂිතව හා නිරුපද්‍රිතව මගී සංසරණය වෙනුවෙන් අප අමාත්‍යාංශයත් අමාත්‍යාංශයට අනුබද්ධිත ආයතනත් කැපවී සිටිනවා. එසේ කැප වීමේ ප්‍රතිඵලත් ලෙස පසුගිය වසරේ විශාල ජයග්‍රහණ අත්පත් කරගැනීමට හැකිවුනා. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ විවෘත කිරීම වසර මුල සිදුවූ අතර පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව වෙනුවෙන් පැමිණි රාජ්‍ය නායකයින්, රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික දූත පිරිස්, ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව, තරුණ නායකයින්, මාධ්‍යවේදීන් සහිත දූත පිරිසක් සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමට අපට හැකිවුනා.

මෙම වසරේ ද බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ දෙවන අදියරේ ඉදිකිරීම් කඩිනම් කිරීම, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ තවදුරටත් කාර්යක්ෂමව මගී සංසරණය සඳහා ව්‍යාප්ත කිරීම, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් රැසක තම ගමනාන්තය ලෙස ශ්‍රී ලංකාව එක්වීම, ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම් නව ගමනාන්ත දක්වා කාර්යක්ෂමව ගමන් කිරීම ආදී අපේක්ෂාවන් ඉටු කර ගැනීමට අප සැලසුම් සහගතව කටයුතු කළ යුතුයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන්සර අධ්‍යාපනික සඟරාව ද තවදුරටත් පාසල් ප්‍රජාවගේ ආකර්ෂණය දිනාගන්නා වසරක් ලෙස 2014 වසර එක්වන බව මගේ විශ්වාසයයි. එසේම අපේ රටේ පාසල් ප්‍රජාව ගුවන් සමාජ වෙත එක් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවට තවදුරටත් හැකියාව ලැබෙන බව මට විශ්වාසයි.

ගුවන්සර කණ්ඩායමට ද උදා වූ නව වසර සුබ නව වසරක් වේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමි.

ගීතාංජන ගුණවර්ධන
සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි,

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සංවර්ධන බලකේන්ද්‍ර 04ක් ඇතුළත් වන වරාය හා නාවික, ගුවන් සේවා, විදුලිබල හා බලශක්ති ඛනිජතෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශ වලට අදාළ වැය ශීර්ෂ පිළිබඳව අද එකවර විවාද කරන මෙම කාරක සභා අවස්ථාවේ එහි ඉතාම වැදගත් බලකේන්ද්‍රයක් වන ගුවන් බල කේන්ද්‍රය පිළිබඳව කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාව ලැබීම පිළිබඳව මා ඉතාමත් සන්තෝෂ වෙනවා.

පළමු කොටම පසුගිය වසර තුළ එකට එක්වෙලා මෙම ක්ෂේත්‍රයේ දැවැන්ත කාර්යය භාරයක් ඉටු කිරීම පිළිබඳව, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා ඇතුළු සියලුම නිලධාරීන්ටත් ගුවන් තොටුපළ සමාගමේ සභාපතිතුමා ඇතුළු සියලුම නිලධාරීන්ටත්, ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ඇතුළු සියලුම සේවකයන්ටත් මගේත් ඇමතිතුමාගේත් ස්තූතිය පුදකරන්නට කැමතියි.

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා විසින් පසුගිය අයවැය විවාදයේ කාරක සභා අවස්ථාවේ සිදුකළ කතාවෙන් උපුටා ගන්නා ලදි.

කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ අද මගීන් මිලියන 7.2කට පහසුකම් සපයන මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්වෙලා තියනවා...

විශේෂයෙන් අපේ රට දිවයිනක් හැටියට අද අපි කථාකරන බලශක්තීන් දෙකක් වන නාවික බලශක්තිය හා ගුවන් බලශක්තිය ඉතාම වැදගත් වෙනවා. 1505 දී පෘතුගීසින් ලංකාවට පැමිණිලා කොළොම්තොට අල්ලා ගත් දවසේ ඉඳලා අවුරුදු 450 ක් ගතවුණාට පසුව තමයි, 1957 දී එක්සත් පෙරමුණු ආණ්ඩුව විසින් කටුනායක ගුවන් තොටුපළ ඇතුළු රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ කඳවුරු සියල්ල අප සතු කළේ. ජනතාව සතු කළේ. මේ රටට අත්පත් කර ගත්තේ. 1958 දී වරාය

2006 ජූලි 26 වනදා අපි ආරම්භ කරපු මානුෂීය මෙහෙයුමත් සමග තමයි මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම ආරම්භ කළේ. කොටින්ට මුහුණ දෙන්නට පුළුවන් ජාතික ගුවන් යානාවක් අපිට තිබුණේ නැහැ. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ හා රටේ ආරක්ෂාවට අවශ්‍ය සිවිල් ගුවන් යානයක් අපිට තිබුණේ නැහැ. එදා අපේ ගුවන් යානයක් හැටියට තිබුණේ මිහින් ලංකා ගුවන් යානය විතරයි. ඒ ජයග්‍රහණය ලබා ගන්නට අවශ්‍ය තොරතුරු දැනුවත් කිරීම සඳහා ගමන් ගත්තේත්, සියලු මගීන් ආරක්ෂිතව ගමන් කළේත් ඒ ගුවන් යානයෙන්ය කියන එක අපි මතක් කරන්නට ඕනෑ.

ජනසතු කරල, මේ රට ලෝකයත් සමග ගනුදෙනු කරන ගුවන් මාර්ගයක්, අපේම කියන තත්ත්වය ඇති කළා. එයින් ආරම්භ වුණු නිදහස අර්ථවත් කිරීමේ දැවැන්ත ක්‍රියාමාර්ගය ඔස්සේ 1967 වෙනකොට කටුනායක ගුවන් තොටුපළ ජාත්‍යන්තර නාවුක ගුවන් තොටුපළක් බවට පත්වුණා. එසේ ආ ගමනේ මග නිසා මගීන් මිලියන හය හමාරක් වුණු එම ගුවන් තොටුපළ ධාරිතාවත් ඉක්මවලා අද මිලියන 7.2ක් වගේ ප්‍රමාණයකට පහසුකම් සපයන මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්වෙලා එය ලංකාව ලෝකයත් සමග ගනුදෙනු කරන තත්ත්වයට පත් වෙලා තියනවා.

ඒ වුණත් අපි තමුන්නාන්සේලාට තිබුණේ එක ගුවන් තොටුපළයි. මේ වසරේ මාර්තු මාසයේ 18 වැනිදා අතිගරු ජනාධිපතිතුමා චීන රජයේ ආධාරත් සමග මත්තල ගුවන් තොටුපළ අතිරේක ගුවන් තොටුපළක් හැටියට (alternate airport) එකක් හැටියට විවෘත කරන්නට යෙදුණා. කවුරුත් මේ පිළිබඳව විශාල පාන්දෝලනයක් ඇති කළා. ඇවිදින්න ඉස්සෙල්ලා බඩගාන්න ඕනෑ. බඩගාන්න ඉස්සෙල්ලා දරුවා බඩේ ඉන්නේ. කටුනායක ගුවන් තොටුපළ පාසු ගමන අමතක කරලා අද මත්තල ගැන කථා කරන්නේ.

ඔබතුමන්ලා අද කතා නොකරන මත්තල ගුවන් තොටුපළට පසුගිය මාසයක කාලය තුළ මගීන් 33,000ක් පැමිණ ගොස් තිබෙනවා. මේ කාලය තුළ ගුවන් ගමන් වාර 1,340ක් පදුකර තිබෙනවා. ඒ වගේම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා වලට අමතරව fly Dubai ගුවන් යානාවක් හැමදාම මත්තලින් පිටත් වෙනවා. මේ ප්‍රදේශයේ හා ආසන්නයේ සිටින ඒ වගේම මැද පෙරදිග වැඩකරන නැගෙනහිර, දකුණ හා ඌව පළාතේ ජනතාවට විශේෂයෙන්ම මෙය විශාල පහසුකමක් බවට පරිවර්තනය වෙමින් පවතිනවා. එන්න එන්න මැදපෙරදිග සඳහා ගමන් කරන මගීන් සංඛ්‍යාව වැඩි වෙමින් පවතිනවා. මේක දරුවෙකු ඇවිදින්න ඉස්සෙල්ලා බඩ ගාන කාලයේ දරුවට ඇවිදින්න කියන්නෙ නැතිව දරුවට දුවන්න කියනවා වගෙයි. මත්තල ගුවන් තොටුපළේ ඉන්ධන ගබඩාව පිළිබඳව අපේ මන්ත්‍රීවරයෙක් ප්‍රශ්න කළා. ඉන්ධන ගබඩාව සම්පූර්ණ කරලා CHOGM එනකොට ඉන්ධන සැපයුම සම්පූර්ණ කරල තිබුණාය කියන කාරණය අපි මතක් කරන්න ඕනෑ. ඉන්ධන නැතිව ගුවන් යානයක් අතරමං වෙලා පැය ගණනක් හිටියාය කියලා සභාවේ අපිට නොමග යැව්වා. එහෙම දෙයක් කිසිසේත්ම සිදුවෙලා නැහැ.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි,

මන්ත්‍රීවරු මේ සභාවට ඉදිරිපත් කරන කරුණු පිළිබඳ මීට වඩා වගකීමකින් කතා කරනවා නම් හොඳයි කියලා මම හිතනවා. මෙය ජාතික වගකීමක්. ගුවන් යානයක් එදා කටුනායකට ආවේ එතැන ගොඩබස්සන්න බැරිනම් ඉන්දියාවේ චෙන්නායි නැත්නම් තවත් ගුවන් තොටුපළකට යන්නට අවශ්‍ය ඉන්ධන ටික ඒ ගුවන් යානයේ තබා ගෙනයි. අද ඒ ඉන්ධන ප්‍රමාණය අවශ්‍ය නැහැ. ඒ ඉන්ධන ප්‍රමාණය අඩු කරලා විනාඩි 18 ක ගුවන් ගමනක් සඳහා වූ ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් පමණයි ඒ ගුවන් යානයේ අතිරේකව ගෙනියන්නේ. මේ අතිරේක ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකාවේ ඇතිකිරීම තුළින් පසුගිය මාස 08 තුළ ඉන්ධන කිලෝ ග්‍රෑම් මිලියන 13 ක ඉතිරියක් ඇතිවෙලා තිබෙනවා. ඒ වෙනුවට cargo & passengers බඩු සහ මගීන් ගෙන යන්නට ප්‍රවාහන අවස්ථාව ඒ ගුවන් සමාගම්වලට

ඇති වෙලා තියනවා. කටුනායක ගොඩබසින ගුවන් යානා වලටත් මත්තල ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම තුළින් ඇතිවී තිබෙන තත්ත්වය පිළිබඳව ඔබතුමන්ලා කතා කරන්නේ නැහැ. මම ඉතාම සැකෙවින් මෙම කාරණාව කිව්වේ. මට ලැබී තිබෙන්නේ විනාඩි දහයක කාලයක් පමණයි. ඒ සීමිත

කාලය තුළ මේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ගැන කිවුවා. කටුනායක ගුවන් තොටුපළ ගැන කිවුවා. මිලියන් හයහමාරක මගී ධාරිතාවයක් ඇති කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මේ අලුත් සංවර්ධන ක්‍රියාදාමය තුළ 2018 වන විට තෙගුණයක් කරන්නටත්, 2015 වන විට දෙගුණයක් කරන්නටත් අද සැළසුම් කර ඒ ක්‍රියාදාමය ආරම්භ කරලා තිබෙනවා. ඇතිවී තිබෙන සංචාරක ධාරිතාවයේ වැඩිවීමත්, අපේ ගුවන් ගමන්වල ඇති වී තිබෙන වැඩිවීමත් සමඟ ඒ අවශ්‍ය සංවර්ධනය කටුනායකට පමණක් නොවෙයි, මත්තලටත් ඇති කිරීමට දැන් ගිවිසුම් අත්සන් කරලා තමායි. ඒ නිසා චීන රජයත් සමඟ ඇති කරගත් ගිවිසුම් වල ප්‍රතිඵල ඉතා පැහැදිලිව අපිට ගෙලා එනවා. කොළඹ වරාය වගේ තුන් ගුණයක් විශාල වරායක් කොළඹට එකතු කළා. මීටර් 18ක් ගැඹුරු ඒ මහා බහාලුම් තටාංගනය අද ආසියාවේ වැඩිම ගැඹුර ඇති තටාංගනය බවට පත් වෙලා තිබෙනවා. කොළඹ වරාය තුන් ගුණයක් විශාල දකුණු කොළඹ වරායට අමතරව අද හම්බන්තොට රුහුණු මාගම්පුර වරායත් එකතුවෙලා තිබෙනවා. අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම වැඩපිළිවෙළ තුළින් ගමන් කර මෙය ආසියාවේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කරන්නටයි අපි උත්සාහ දරන්නේ. නමුත් තමුන්නාන්සේලා එහි වැරදි පැත්ත තමයි අද ජනතාවට කියා පාන්නේ.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ගැන කථා කළ අයට මා මේ කාරණය පැහැදිලි කරන්නට ඕනෑ. මා කියන්නේ නැහැ, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම පාඩු ලබන්න ඕනෑය කියලා. ඒ පාඩුව අඩු කරන්නට ඕනෑ. එය තවදුරටත් කාර්යක්ෂම වෙන්නට ඕනෑ. එය ඉදිරියට ගමන් කරන්නට ඕනෑ. 2008/2009 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 8,347 යි. අද වෙනකොට එය 12,370 දක්වා එය වැඩිවෙලා තිබෙනවා. 2008/2009 වර්ෂයේ මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 2.7යි. අද වනකොට එය මිලියන 4.3 දක්වා වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මේක සංචාරකයින් ගෙන ඒම සඳහා කරන දායකත්වයක්.

පිරුණු ආසන ප්‍රතිශතය - load factor එක 60 ගණනක් කියල කිව්වා.

2008/2009 වර්ෂයේ සියයට 73 ක්ව තිබුණු load factor එක අද සියයට 81ක් දක්වා වැඩිවෙලා තිබෙනවා. ඒ අනුව මේ ගමන් මග ඉදිරියට යනවා.

2008/2009 වර්ෂයේ ඇමරිකානු සත 301 ට තිබුණු ගුවන් ඉන්ධන මිල අද ගැළුම්කට ඇමරිකානු සත 333 දක්වා වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මේ කාලය තුළ වැඩි වුණු ඉන්ධන මිල ගැන අහන්නේ නැහැ. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පසුගිය පස් වසරේ කාර්යය සාධනය ඇතුළත් සංඛ්‍යාලේඛනය මම සභාගත කරනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි,

මා තව එක කාරණයක් කියන්න ඕනෑ. මුල් පුටුවේ ඉන්න නිසා ඔබතුමාටත් එය බලපානවා. සුරංග හා ලෝකයත් තුළ නොවෙයි මේ යන්නේ. 2001 ජනවාරි 24 වැනිදා කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට බෝම්බ ගැහුවා. මිනීමරු මිලේච්ඡ එල්ටීටීඊ ත්‍රස්තවාදීන් කටුනායක ගුවන් තොටුපොළට ප්‍රහාරයක් එල්ල කළා. එහිදී ගුවන් යානා 08ක් විනාශ වුණා. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් යානා 04ක් විනාශ වුණා. ඒ අළු තුළින් නැගිටපු ගුවන් සමාගමක් තමයි අද මේ කාර්යභාරයට මුහුණ දෙන්නේ කියන එක තමයි අපි මතක් කරලා දෙන්න ඕනෑ.

2006 ජූලි 26 වනදා අපි ආරම්භ කරපු මානුෂීය මෙහෙයුමත් සමග තමයි මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම ආරම්භ කළේ. කොටින්ට මුහුණ දෙන්නට පුළුවන් ජාතික ගුවන් යානාවක් අපිට තිබුණේ නැහැ. අතිගරු

මත්තල ගුවන් තොටුපළට පසුගිය මාසයක කාලය තුළ මගීන් 33,000ක් පැමිණ ගොස් තිබෙනවා. මේ කාලය තුළ ගුවන් ගමන් වාර 1,340ක් පසුකර තිබෙනවා. ඒ වගේම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා වලට අමතරව fly Dubai ගුවන් යානාවක් හැමදාම මත්තලින් පිටත් වෙනවා. මේ ප්‍රදේශයේ හා ආසන්නයේ සිටින ඒ වගේම මැද පෙරදිග වැඩකරන නැගෙනහිර, දකුණ හා ඌව පළාතේ ජනතාවට විශේෂයෙන්ම මෙය විශාල පහසුකමක් බවට පරිවර්තනය වෙමින් පවතිනවා.

ජනාධිපතිතුමාගේ හා රටේ ආරක්ෂාවට අවශ්‍ය සිවිල් ගුවන් යානයක් අපිට තිබුණේ නැහැ. එදා අපේ ගුවන් යානයක් හැටියට තිබුණේ මිහින් ලංකා ගුවන් යානය විතරයි. ඒ ජයග්‍රහණය ලබා ගන්නට අවශ්‍ය තොරතුරු, දැනුවත් කිරීම සඳහා ගමන් ගත්තේත්, සියලු මගීන් ආරක්ෂිතව ගමන් කළේත් ඒ ගුවන් යානයෙන්ය කියන එක අපි මතක් කරන්නට ඕනෑ. ඒ නිසා මේ ආයෝජනය තුළින්ද මිලේච්ඡ කොටි ත්‍රස්තවාදීන් එල්ල කරන ලද වෙඩි පහරවල් නතර කරන්නට අවශ්‍ය පසුබිම ජාත්‍යන්තරව සකස් කරන්නටයි අපේ නිදහස් ගුවන් යානයක් ඇති කළේ කියන එක අපි මතක් කරන්නට ඕනෑ.

'ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට'

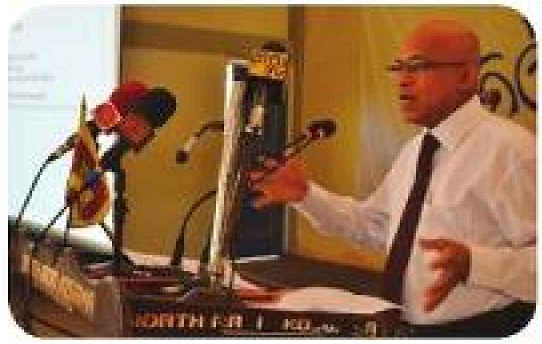
හෝමාගම, කොස්ගම මහා විද්‍යාලයේ දී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක්

බ්‍රිතාන්‍ය රාජකීය ගුවන් හමුදාව සතුව පැවති කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් අත්පත් කර ගත් 1957 නොවැම්බර් මස 01 දිනය සිහිපත් කරමින් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා සිය ධුරය භාර ගෙන වසරක් සම්පූර්ණ වීම නිමිත්තෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව මගින් 'ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' යන තේමාව යටතේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් 2013 නොවැම්බර් මස 01දා හෝමාගම, කොස්ගම මහා විද්‍යාලයේ දී පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක මහතා ඇතුළු තවත් සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් ද සහභාගී විය.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක මහතා විසින් මෙම වැඩ සටහනේ ප්‍රධාන දේශනය

බ්‍රිතාන්‍ය රාජකීය ගුවන් හමුදාව සතුව පැවති කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් අත්පත් කර ගත් 1957 නොවැම්බර් මස 01 දිනය සිහිපත් කරමින් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා සිය ධුරය භාර ගෙන වසරක් සම්පූර්ණ වීම නිමිත්තෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව මගින් 'ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' යන තේමාව යටතේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් 2013 නොවැම්බර් මස 01දා හෝමාගම, කොස්ගම මහා විද්‍යාලයේ දී පවත්වන ලදී.

පරිගණක ඉදිරිපත් කිරීමක් ආශ්‍රයෙන් ඉදිරිපත් කරන ලද අතර ඉන්පසුව බෝයිං ගුවන් සමාගමේ හිටපු ඉංජිනේරු තිලක් දිසානායක මහතා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වැඩසටහනක් සහ එඩ්වඩ් පෙරේරා සහ කොලින් පෙරේරා යන මහත්වරුන් විසින් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ගුවන් යානා පිළිබඳ ප්‍රායෝගික අත්දැකීමක් මෙන්ම ප්‍රථම වරට එම විද්‍යාලයේ ක්‍රීඩාංගනය භාවිත කරමින් කුඩා ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක්ද පවත්වන ලදී. වැඩසටහන සඳහා පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 07ක ගුරුවරුන් සහ සිසුන්ද ඇතුලුව 400ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය.



වැඩසටහනේ දී අදහස් දැක්වූ ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා, අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තනයේ 'නිල් ගුවන ජය ගනිමු' යනුවෙන් සඳහන් කර ඇති කොටස අරුත් ගැන්වීමට නම් පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය බවත් මෙවැනි ජාතිකමය වශයෙන් වැදගත් වැඩසටහන් සඳහා තම දායකත්වය ලබා දෙමින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීමට අවශ්‍ය සහය හැකි උපරිමයෙන් ලබා දෙන බවත් පැවසීය.

වැඩසටහන අවසානයේ පාසල් සිසු සිසුවියන් ද සිය අදහස් දැක්වූ අතර ඔවුන් පවසා සිටියේ මෙවැනි වටිනා වැඩසටහනක් පැවැත්වීම සඳහා එම ප්‍රදේශය තෝරා ගැනීම පිළිබඳ ඔවුන්ගේ හද පිරි ස්තුතිය හිමි වන බවයි.

ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීමට අපි කැපවෙනවා

සාකච්ඡා කළේ
නිලන්ත පොන්නහොත්

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ධුරය දරන්නේ ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මැතිතුමන් වන අතර ඔහු වර්තමාන රජය නියෝජනය කරමින් ආයතනික කටයුතු මෙහෙයවයි. ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳව දැඩි උනන්දුවකින් මෙන්ම කැපවීමකින් කටයුතු කරනු ලබන එතුමන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ඉදිරි ගමන ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් ලබා දෙන්නේ මිල කළ නොහැකි සේවයකි. නිරතුරුවම ආයතනික සේවක මහතම/ මහත්මීන් සමග මෙන්ම ගුවන් කර්මාන්තයේ නියැලෙන පිරිස් සමගද ඉතා සහයෝගයෙන් කටයුතු කරන එතුමා ඉතාම නිරහංකාර චරිතයක් ලෙසද හඳුන්වාදිය හැක. කාර්යය බහුල රාජකාරී කටයුතු රැසක් මධ්‍යයේ වුවද එතුමන් කෙටි පිළිසඳරක් වෙනුවෙන් අපත් සමග එක්වූ අතර ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ එතුමන් සමග සිදුකළ සංවාදයකි මේ.

සභාපතිතුමනි, ගුවන්සර පාඨකයන් වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පසුබිම පිළිබඳ යම් සඳහනක් කළොත්....... ?

පළමුවෙන් ම කියන්න අවශ්‍යයි, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කියන්නේ අනෙක් ආයතනවලට වඩා වෙනස් වූ ඉතාමත් සුවිශේෂී ආයතනයක් බව. මුලින්ම මෙම ආයතනය පැවතිලා තියෙන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විදියටයි. පසුව 2002 අංක 34 දරන පාර්ලිමේන්තු පනත මගින් තමයි 2002 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 27 වන දින පටන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වශයෙන් කටයුතු ආරම්භ කළේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය සභාපතිවරයාද ඇතුළුව නිත්‍ය සාමාජිකයින් 08 දෙනෙකු සිටිනවා. එයින් රාජ්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමන්, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමන් සහ මුදල් අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් සාමාජිකයකු නිලබලයෙන් පත්වෙනවා. අනෙක් සාමාජිකයන් පස් දෙනා පත්කිරීමේ අවස්ථාව හිමිවන්නේ ගරු විෂයභාර අමාත්‍යතුමන්ට යි.

ඉතින් ඒ ආකාරයට සකස්වන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වත්මන් සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන්නේ මමයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතනයක් ලෙස ඔබතුමන්ගේ සභාපතිත්වයෙන් යුතු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පැවරී තිබෙන රාජ්‍ය වගකීම කුමක් ද ?

මම පළමුවෙන්ම ප්‍රකාශ කළා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කියන්නෙ සුවිශේෂී ආයතනයක් බව. එයට හේතුව තමයි, සමස්ත ලෝකයේම සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු විධිමත්ව සංවිධානය කර ක්‍රියාවෙහි නැංවීම නැතිනම් සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය කිරීම අරමුණු කරගෙන 1944 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 07 වන දින ලෝකයේ එවකට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ප්‍රචලිත වෙලා තිබුණ රාජ්‍යයන් 43 ක් එක්වෙලා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය කියල සංවිධානයක් ආරම්භ කළා. චිකාගෝ නුවරදී සිදුවූ මෙම ඓතිහාසික සිදුවීම චිකාගෝ සම්මුතිය වශයෙන් හඳුන්වනවා. ඒ සමගම බැඳෙන තවත් කරුණක් තමයි අමිහිරි යුධමය අත්දැකීම් ලොවට එක්කළ දෙවන ලෝක යුද්ධයේ අතිශය හරවත් සහ බුද්ධිමත් ප්‍රතිඵලයක් තමයි මේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ පිහිටීම. ඉතින් ශ්‍රී ලංකාවත් 1948 දී නිදහස් රාජ්‍යයක් වීමෙන් අනතුරුව එහි සාමාජිකත්වය ලබාගත්තා. වර්තමානයේ ලොව රටවල් 191 ක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය ලබාගෙනයි තියෙන්නේ.

මෙම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය සිය නියාමන කටයුතු විධිමත්ව කරගෙන යාම සඳහා තම සාමාජිකයන් වෙත යම් යම් නීති සහ රෙගුලාසි හඳුන්වා දී තියෙනවා. එම නීති රෙගුලාසි ශ්‍රී ලංකාව තුළ නිසි ක්‍රමවේදයක් යටතේ පවත්වාගෙන යාමේ රාජ්‍ය වගකීම පැවරී තියෙන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතනයක් වන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියටයි. ශ්‍රී ලංකාව තුළ සහ ශ්‍රී ලංකාවට හිමි ගුවන් සීමාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය කරනු ලබන්නේ අප ආයතනය මඟිනුයි. ඒ නිසා තමයි සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අනෙකුත් ආයතන වලට සාපේක්ෂව සුවිශේෂී ආයතනයක් වෙන්නේ.

සභාපතිතුමනි, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් වත්මන් රජයෙන් ලැබෙන්නේ කෙබඳු අනුග්‍රහයක් ද?

ඇත්තටම කියන්න සතුටුයි, වත්මන් රජය තරම් වෙනත් කිසිදු රජයක් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙනුවෙන් මේ තරම් අනුග්‍රහයක් ලබාදී නැහැ. විශේෂයෙන්ම අපේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා ශක්තිමත් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයක අවශ්‍යතාවය හොඳින් හඳුනාගෙනයි තිබෙන්නේ. එය එතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම තුළ පංච කේන්ද්‍රීය සංකල්පයේ ගුවන් කේන්ද්‍රයට ස්ථානයක් ලබාදීම මගින් අපට මනාව පැහැදිලි වෙනවා.

ඒ සමගම කියන්න අවශ්‍ය තවත් දෙයක් තමයි, අපට ලැබිල තියෙනවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ මනා අවබෝධයක් මෙන්ම උනන්දුවක් ඇති අමාත්‍යවරයකු සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයකු. විශේෂයෙන්ම මා මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමන් සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමන්ටත් ඉතාම ගෞරවයෙන් සිහිපත් කරන්න. ඒ වගේම අමාත්‍යාංශ ලේකම් රවින්ද්‍ර රූබේරු මැතිතුමන් ප්‍රමුඛ අමාත්‍යාංශ නිලධාරීනුත් රාජ්‍ය වගකීම නිසි පරිදි ඉටුකිරීම මේ ගමන ඉදිරියට ගෙනයාමේ දී අපට මහත් ශක්තියක්.

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් වත්මන්

වත්මන් රජය තරම් වෙනත් කිසිදු රජයක් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙනුවෙන් මේ තරම් අනුග්‍රහයක් ලබාදී නැහැ. විශේෂයෙන්ම අපේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා ශක්තිමත් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයක අවශ්‍යතාවය හොඳින් හඳුනාගෙනයි තිබෙන්නේ. එය එතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම තුළ පංච කේන්ද්‍රීය සංකල්පයේ ගුවන් කේන්ද්‍රයට විශේෂ ස්ථානයක් ලබාදීම මගින් අපට මනාව පැහැදිලි වෙනවා.

කොනසින්නුමා විසින් ගුවන්සර පළමුවන කලාපය සංකාර සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙත පිළිගැන්වූ අවස්ථාව

ඕනෑම රටකට අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවාව කියන්නේ ඉතාම වැදගත් අංගයක්. අප වගේ රටකට විවිධ පැතිකඩවල මිස්සේ අභ්‍යන්තර ගුවන් කර්මාන්තය දියුණු කරන්න පුළුවන්. ඒ ස්වාභාවික සම්පත් දිවයින පුරාම ව්‍යාප්තව පවතින නිසා. අප කොතරම් සංචාරක පිරිස ශ්‍රී ලංකාවට ගෙනාවත් පළක් වෙන්නෙ නැහැ, ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන ස්ථානයට යන්න තවත් අනවශ්‍ය වෙහෙසක් දරන්න සිදුවෙනවානම්.

රජයේ මැදිහත් වීමෙන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාවට නැංවෙනවා, ඒ පිළිබඳවත් සඳහනක් කළොත්.....?

මා පෙර සඳහන් කළා සේම අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන සංවර්ධන සැලැස්මෙහි දැක්වෙන පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවෙහි ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා ගෙනයාමේ අති දැවැන්ත කාර්යය වෙනුවෙනුයි අප මේ සියල්ල පෙළගස්වමින් තිබෙන්නේ.

එහි ප්‍රථම අදියර අප පසුගිය මාර්තු 18 වනදා ආරම්භ කළා මත්තල ප්‍රදේශයෙන්. ඒ ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිකරමින්. මත්තල, රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ වර්තමාන ලෝකයේ පවතින නවීන පහසුකම්වලින් සමින්විත මෙන්ම ලොව විශාලතම ගුවන් යානය පවා පහසුවෙන් හැසිරවිය හැකි මට්ටමේ ඉතා උසස් තත්ත්වයේ ගුවන් තොටුපොළක්. ඒවගේම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් සියලුම නවීන අංගෝපාංගවලින් සන්නද්ධ කරන්න මේ වන විට අනුමැතිය ලැබිල තියෙන්නෙ. ඒ සමගම ඉදිරියේ දී එහි ගුවන් ධාවන පථයත් නිසි පරිදි අනාගත අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වන අයුරින් සකස් වේවි.

රජයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් ඉදිරියට ගෙනයන්නාය වන්මෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමන් සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමන් වෙතින් ඔබට ලැබෙන්නේ කෙබඳු සහයක්ද....?

මා පෙරත් සඳහන් කළා එතුමන් දෙපළම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් කටයුතු කරන්න නිරන්තරයෙන්ම කැපවෙලයි ඉන්නෙ. ඒ වගේමයි අවශ්‍ය නිර්දේශ අවශ්‍ය පරිදි අපට ලබාදෙන්න කිසිවිටෙක මැලිවන්නෙ නැහැ. ඒ නිසා තමයි මත්තල වැනි ප්‍රදේශයක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් මේ තරම් ඉක්මනට ජනතා අයිතියට පත් කරන්න පුළුවන්කමක් ලැබුණේ.

සභාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වන මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ කටයුතු වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියත් සැළකිය යුතු කාර්යභාරයක් ඉටුකළා. ඒ පිළිබඳවත් ගුවන්සර පාඨකයන් වෙනුවෙන් සඳහනක් කළොත්.......

මා මුලින්ම සඳහන් කළොත් අපේ ආයතනය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ නිරන්තරයෙන්ම පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය සමගින් එක්ව තිබෙන රට නැත්නම් එකඟතාවයට පැමිණ ඇති බව. රටක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් ඉදිවනවා කියන්නෙ එය ඉතා සුවිශේෂී අවස්ථාවක්. ඒ වගේම තමයි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සිය ඇමුණුම්වල ඉතා පැහැදිලිව සඳහන් කර තියෙනවා ගුවන් තොටුපොළක් ඉදිකිරීමේ දී එහි අන්තර්ගත විය යුතු අවශ්‍යතාවයන් මොනවාද කියා. ඉතින් අප මත්තල ප්‍රදේශයේ ඉදි කළේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් නිසා එහි ප්‍රමිතිකරණ අවශ්‍යතාවයන් තවත් ප්‍රමාණයෙන් වැඩියි. මෙහි භෞතික ඉදිකිරීම් පැවරුණේ සී/ ස ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි පූර්ණ අධීක්ෂණයෙන් යුක්තව රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවටයි. අප ආයතනය සිදුකළේ ඒ ඉදිකිරීම් සියල්ල ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදුව ඇත්දැයි පරීක්ෂා කර අදාළ සහතික කිරීම් සිදුකිරීමයි.

ඒ වගේම තමයි ආරම්භයේ දී ඒ කියන්නේ ගුවන් තොටුපොළට මුල්ගල තියන්න පෙර ගුවන් තොටුපොළේ පරිපාලනමය හිමිකාරීත්වය හිමි ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසින් මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපොළ අයත් මහා සැලැස්ම අප ආයතනයට ඉදිරිපත්කර අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමන් වෙතින් අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුනා. එම මහා සැලැස්මට ගුවන් යානා ධාවන පථය, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කුළුණ, ගුවන් මඟී පර්යන්ත, ගුවන් යානාංගන, ඉන්ධන ගබඩා, ගුවන් භාණ්ඩ පර්යන්තය මෙන්ම කාර්යාල පරිශ්‍රය සහ තීරුබදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණ ආදියෙහි අන්තර්ගත වන භූමි වර්ග ප්‍රමාණයන්, ඉදිවන ආකාරය වැනි කරුණු ඇතුළත්. එම අනුමත මහා සැලැස්මට අනුකූලව ගුවන් තොටුපොළෙහි ඉදිකිරීම් සිදුවන්නේ ද යන්න පරීක්ෂා කිරීමත් අප ආයතනයට පැවරුණා. එය අප ආයතනයේ වගකීමක්.

ඒ වෙනුවෙන් අප ආයතනයේ අදාළ කාර්යය භාරව සිටි නිලධාරීන් දිවා/ රාත්‍රී නොබලා දැඩි කැපවීමක් කළා. ඔවුන්ට ස්තූතියක් පිරිනැමීමටත් මා මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා.

රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවාවන් සීඝ්‍ර දියුණුවකට ලක්වෙමින් තිබෙනවා. එය රටේ ජාතික ආර්ථිකයට කෙසේ බලපායිද ?

ඕනෑම රටකට අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවාව කියන්නේ ඉතාම වැදගත් අංගයක්. අප වගේ රටකට විවිධ පැතිකඩවල් ඔස්සේ අභ්‍යන්තර ගුවන් කර්මාන්තය දියුණු කරන්න පුළුවන්. ඒ ස්වභාවික සම්පත් දිවයින පුරාම ව්‍යාප්තව පවතින නිසා.
අප කෙතරම් සංචාරක පිරිස් ලංකාවට ගෙනාවත් පලක් වෙන්නෙ නැහැ ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන ස්ථානයට යන්න තවත් අනවශ්‍ය වෙහෙසක් දරන්න සිදු වෙනවානම්. මොකද යුරෝපයේ ඉඳන් ආවොත් ඔවුන් පැය 11 ක් විතර වෙහෙසකර ගුවන් ගමනක යෙදිල යි අපේ රටට එන්නෙ. මත්තල හෝ කටුනායක සිට ලංකාවේ ඕනෑම අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් තියෙන ස්ථානයකට පැයකට වඩා අඩු කාලයකින් යන්න පුළුවන්. ඒ නිසා අප සැලසුම් කළා අප සතුව තිබෙන අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ දියුණු කරන්න.

තවත් අංග රැසියක් තියෙනවා, ඒ තමයි ආකර්ෂණීය ගුවන් සංචාරක ක්‍රමයක් වන උණුසුම් වායු බැලූන සංචාර සඳහා පහසුකම් සැලසීම, පැරා ජම්පින් වැනි ත්‍රාසජනක ක්‍රීඩා හඳුන්වා දීම, කයිට් සර්ෆින් වැනි ක්‍රියා සඳහා වෙරළ තීරයන් නිසි පරිදි සකස්කර දීම වැනි දේ. මේ අංග සියල්ල දැනට ක්‍රියාත්මක වනවා. ඒ සමගම අප සතුව පවතින ජලාශ උපයෝගී කරගනිමින් ජලවර ගුවන්යානා සේවාවන් පවා දැන් ආරම්භ කොට තිබෙනවා. මේ හරහා පහසුවෙන් සංචාරක කර්මාන්තයට

රටක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් ඉදිවනවා කියන්නෙ එය ඉතා සුවිශේෂී අවස්ථාවක්. ඒ වගෙම තමයි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සිය ඇමුණුම්වල ඉතා පැහැදිලිව සඳහන් කර තියෙනවා ගුවන් තොටුපොළක් ඉදිකිරීම් දී එහි අන්තර්ගත විය යුතු අවශ්‍යතාවයන් මොනවාද කියා. ඉතින් අප මත්තල ප්‍රදේශයේ ඉදි කළේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් නිසා එහි ප්‍රමිතිකරණ අවශ්‍යතාවයන් තවත් ප්‍රමාණයෙන් වැඩියි. මෙහි භෞතික ඉදිකිරීම් පැවරුනේ සී/ ස ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි පූර්ණ අධීක්ෂණයෙන් යුක්තව රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාවට යි. අප ආයතනය සිදුකළේ ඒ ඉදිකිරීම් සියලු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදුව ඇත්දැයි පරීක්ෂා කර අදාළ සහතික කිරීම් සිදුකිරීමයි.

දායකත්වය දක්වන්නටත් පුළුවන්. ඒ සමගම පෞද්ගලික ගුවන් සමාගම් රැසක් රත්මලාන සිට අම්පාර, ත්‍රිකුණාමලය, පලාලි වැනි ගුවන් තොටුපොළ වෙත ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් සිදුකරනවා. ඒ අතර හෙලිකොප්ටර් මගිනුත් ලබාදෙන්නේ සුවිශේෂී දායකත්වයක්.

මේ සියල්ල හරහා සිදුවන්නේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය අපේ ජාතික ආර්ථිකයට දායකත්වයක් ලැබීමක්.

> ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට යන තේමාව යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මෙම වැඩසටහනේ අරමුණ වෙන්නේ ගමේ දරුවන්ගෙන් දුරස්වෙලා තිබෙන ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුම ඔවුන්ට සමීප කිරීම. ඒ වෙනුවෙන් තමයි අපි මේ ගුවන්සර සඟරාව මෙන්ම පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් දිවයින පුරාම ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. ඒ පිළිබඳව අපේ ගරු අමාත්‍යතුමා දක්වන උනන්දුවත් මේ වැඩසටහන ඉතාමත් සාර්ථක වෙන්න තවත් හේතුවක්.

සභාපතිතුමනි, අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරිදැක්මේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා අප රට මෙහෙය විය හැකි වේද ?

ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කියන්නේ අවශ්‍යතා බොහෝ ප්‍රමාණයක් නිසි පරිදි සම්පූර්ණ කළ පසු හිමිවන දෙයක් ලෙසයි මා දකින්නේ. එනම් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ සියළු පහසුකම් අප සතුව පැවතිය යුතුයි. ඒ වගේම තමයි එම පහසුකම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීනට අනුව තිබීම සහ අඛණ්ඩව එම ප්‍රමිතීන්හි පිහිටා කටයුතු කිරීමත් ඉතා වැදගත් වෙනවා.

අප රට දැන් මෙම අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීමේ ඉලක්කයට සමීප වෙමින්තුයි ඉන්නෙ. අපේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම තරු පන්තියේ ගුවන් සේවා පහසුකම් සපයන තත්වයට පත්වෙලා. ලොව පිළිගත් ගුවන් සමාගම් වලට හොඳ තරඟයක් දෙන්න හැකි මට්ටමක ඉන්නවා. අපට දැන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ දෙකක් තියෙනවා. ගුවන් යානා නඩත්තු ආයතන අතර ශ්‍රී ලංකන් ආයතනය ඉදිරියෙන්ම ඉන්නවා වගේම ඉදිරියේ දී ලොව ප්‍රකට ලුෆ්තාන්සා වගේ ආයතනත් සමඟ එක්වෙමින් සිදුකරන්න බලාපොරොත්තු වෙන දැවැන්ත ව්‍යාපෘති සමඟ අපට ගුවන් යානා නඩත්තු අංශයේ තවත් විශාල පියවරක් ඉදිරියට තබන්න හැකිවේවි. ගුවන් පුහුණු පාසල් පිළිබඳව කතාකරනවා නම් ශ්‍රී ලංකන් ආයතනයට අනුබද්ධ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය ලොව පිළිගත් පුහුණු ආයතන කිහිපය අතරට එක්වෙලා. ඒ වගේමයි එහි ගුවන් තාක්ෂණ පුහුණු පාසල, එය අද වන විට යුරෝපීය සහතික ලත් ආයතනයක්. රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ තුළ පෞද්ගලික අංශය මගින් ගුවන් නියමු පුහුණු පාසල් ඉතා සාර්ථකව පවත්වාගෙන යනවා.

අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව දිනෙන් දින දියුණු වෙමින් පවතින්නක් බවට පත්වෙලා. වර්තමානයේ තවත් අයදුම්පත් විශාල ප්‍රමාණයක් අපට ලැබිල තියෙනවා අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා කටයුතු ආරම්භ කරන්න. අනිත් කාරණය අප සුරක්ෂිත ගුවන් තලයක් හිමි රටක් බවට පසුගිය කාලයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් පවත්වන ලද ගුවන් සුරක්ෂිතතා විගණනයෙන් ලොවටම පෙන්නුම් කළා. ඉතින් මේ සියල්ල ගත් කළ අප ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් වඩාත් හොඳ ස්ථානයක ඉන්නවා කියල කියන්න පුළුවන් වගේම මේ ආකාරයෙන්ම අපේ ඉදිරි සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කළොත් අපට ඉතා ඉක්මනින්ම ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා රට මෙහෙයවිය හැකි බව මට විශ්වාසයි.

ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගේ මඟ පෙන්වීම යටතේ ඔබතුමන්ලාගේ අධීක්ෂණය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් රටේ අනාගත පරම්පරාව වෙනුවෙන් සුවිශාල මෙහෙයක් ඉටුකරනවා. ඒ පිළිබඳවත් යම් සඳහනක් කළොත්...

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට යන තේමාව යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මෙම වැඩසටහනේ අරමුණ වෙන්නේ ගමේ දරුවන්ගෙන් දුරස්වෙලා තිබෙන ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුම ඔවුන්ට සමීප කිරීම. ඒ වෙනුවෙන් තමයි අපි මේ ගුවන්සර සඟරාව මෙන්ම පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් දිවයින පුරාම ක්‍රියාත්මක කරන්නේ. ඒ පිළිබඳව අපේ ගරු අමාත්‍යතුමා දක්වන උනන්දුවත් මේ වැඩසටහන ඉතාමත් සාර්ථක වෙන්න තවත් හේතුවක්.
ඒ සඳහා අපි මෙම ගුවන්සර සඟරාව සහ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන අතරේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ වැඩිදුරටත් අධ්‍යයනය කැමති පාසල් වල ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීමත් සිදුකරනවා. ඒ යටතේ මේ වෙනකොට ආරම්භ කර ඇති පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රමාණය 600 ට අධිකයි. ගමේ පාසල් වල දරුවන් මේ වැඩසටහන දක්වන්නේ පුදුම කැමැත්තක්. ඔවුන් දැඩි උනන්දුවක් දක්වනවා ගුවන් සේවාව පිළිබඳ නව දැනුම මෙම වැඩසටහන් තුළින් ලබාගන්නට. මෙය ඇත්තටම ජාතික කාර්යයක් ලෙසයි මා දකින්නේ.

සභාපතිතුමනි, අවසන් වශයෙන් රටේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අනාගතය සාර්ථක කර ගැනීම වෙනුවෙන් මහඟු කාර්යභාරයක් ඉටු කරන ඔබතුමාට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩලයෙන් ලැබෙන සහයෝගය පිළිබඳවත් මතක් කළොත්...

ඇත්තටම අපේ සාර්ථකත්වයට හේතුව තමයි එකමුතුව එක අරමුණක් වෙනුවෙන් සේවය කිරීම. ඒ අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් මාගේ උප සභාපතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය ඇතුළු මගේ සමස්ථ කාර්යය මණ්ඩලය දක්වන්නේ අසීමිත දායකත්වයක්.
මේ සඳහා අප සතුව ඉතාම කාර්යක්ෂම මෙන්ම විෂය පිළිබඳව ප්‍රවීණ කාර්යය මණ්ඩලයක් ඉන්නවා. ඔවුන් නිරන්තරයෙන්ම සේවය වෙනුවෙන් කැපවෙලයි ඉන්නෙ. මෙම කැපවීම නිසි ආකාරයට ඔවුන් තම රට වෙනුවෙන් ඉටුකළ නිසා තමයි ලෝකයේ සුරක්ෂිතම ගුවන් තල හිමි රටවල් අතර 19 වගේ ස්ථානය දක්වා පැමිණෙන්න අපට හැකියාව ලැබුණේ. එම නිසා අවසන් වශයෙන් මම මගේ කාර්යය මණ්ඩලයට ස්තූති කරන්නත් මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන සමුළුව

නිලන්ත පොන්නයගොඩ

> යුරෝපය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ඇතිවූ කාර්මික විප්ලවයේ පහස නොඅඩුව ලැබූ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අනපේක්ෂිත ලෙස නව තාක්ෂණය එක්වන්නට වූයේ ලොවම මවිත කරමිනි. විවිධ වූ හේතූන් පදනම් කරගනිමින් ලොව බලවත් රාජ්‍යයන් අතර මතභේදාත්මක තත්ත්වයන් ඇතිවත්ම තම බලය අනෙක් පාර්ශවයට ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ කදිම අවියක් ලෙස ගුවන් යානය උපයෝගී කළ හැකි බව එවක සියල්ලන්ට පසක් වී තිබූ කරුණකි. වර්ෂ 1914 දී ඇරඹි පළමුවන ලෝක යුද්ධයටත් ඊට හාත්පසින්ම වෙනස් මුහුණුවරකින් ක්‍රියාත්මක වූ වර්ෂ 1939 දී ඇරඹි අතිශය බිහිසුණු වූ දෙවන ලෝක යුද්ධයටත් ගුවන් යානය නැතිවම බැරි අවියක් වූයේ පාබල සහ නාවික ශක්තියට නොතිබූ අපූර්ව ශක්තියක් එය සතුව ගැබ්ව තිබූ හෙයිනි.

වසර 1903 දෙසැම්බර් මස 17 දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ රයිට් සහෝදරයන් විසින් යාන්ත්‍රික බලයෙන් ප්‍රථම ගුවන් යානය ගුවන්ගත කරමින් ගුවන ජයගැනීමත් සමග ඇරඹි ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වන්නට විය. නව යානා මාදිලින් සොයාගැනීම, ගුවන් සහ බිම මෙහෙයුම් ක්‍රමවත්ව සිදුකිරීම සඳහා නව තාක්ෂණික මෙවලම් නිෂ්පාදනය කිරීම, නව අංග එක්කරමින් පහසුකම් සහිත ගුවන් තොටුපොළ ඉදිකිරීම වැනි නව ප්‍රවණතා ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව ඇතිවන්නට විය. හුදෙක් ගුවනින් ගමන්කර ගුවන් ගමන් පහසුව සලසා ගැනීම මෙන්ම ගුවනින් තැපැල් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම වැනි සුභවාදී අරමුණු වෙනුවෙන් එකල ඇරඹි ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පසුකාලීනව වෙනත් අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් යොදාගැනීමට ද අවධානය යොමු වූයේ එහි මූලික අරමුණු අභිබවා කරමිනි. ඒ එවක යුධ කටයුතු සඳහා භාවිත කළ පාබල ශක්තිය, නාවික ශක්තියට ගුවන් ශක්තිය ද එක්කරමිනි.

යුරෝපය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ඇතිවූ කාර්මික විප්ලවයේ පහස නොඅඩුව ලැබූ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අනපේක්ෂිත ලෙස නව තාක්ෂණය එක්වන්නට වූයේ ලොවම මවිත කරමිනි. විවිධ වූ හේතූන් පදනම් කරගනිමින් ලොව බලවත් රාජ්‍යයන් අතර මතභේදාත්මක තත්වයන් ඇතිවත්ම තම බලය අනෙක් පාර්ශවයට ප්‍රදර්ශනය කිරීමේ කදිම අවියක් ලෙස ගුවන් යානය උපයෝගී කළ හැකි බව එවක සියල්ලන්ට පසක් වී තිබූ කරුණකි. වර්ෂ 1914 දී ඇරඹි පළමුවන ලෝක යුද්ධයටත් ඊට හාත්පසින්ම වෙනස් මුහුණුවරකින් ක්‍රියාත්මක වූ වර්ෂ 1939 දී ඇරඹි අතිශය බිහිසුණු වූ දෙවන ලෝක යුද්ධයටත් ගුවන් යානය නැතිවම බැරි අවියක් වූයේ පාබල සහ නාවික ශක්තියට නොතිබූ අපූර්ව ශක්තියක් එය සතුව ගැබ්ව තිබූ හෙයිනි. කෙසේ වෙතත් දෙවන ලෝක යුධ සමයෙහිදී යුධ කටයුතු වෙනුවෙන් ගුවන් යානා භාවිතය විශාල වශයෙන් සිදුවූ නිසා එමගින් දැවැන්ත හානියක් මානව සමාජයට මෙන්ම නිශ්චල චංචල දේපළ වලට ද සිදුවිය. ජපානයේ හිරෝෂිමා නාගසාකි වෙත ගුවනින් සිදුකළ පරමාණු බෝම්බ ප්‍රහාරය හේතුවෙන්

ඒ අනුව 1944 දෙසැම්බර් මස 07 දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ චිකාගෝ නුවරට රැස්වූ රාජ්‍යයන් 52ක නියෝජිතයන් පිරිසක් ලොව පුරා සිවිල ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය වෙනුවෙන් සම්මුතියකට එළඹෙන ලදී. මෙම ඓතිහාසික අවස්ථාව චිකාගෝ සම්මුතිය ලෙස හැඳින්වේ. ඒ හරහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය බිහිවූ අතර එය අමිහිරි මතකයන් ලෝක ඉතිහාසයට එක්කළ බිහිසුනු දෙවන ලෝක යුද්ධයේ යහපත් ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සැලකේ.

ගුවන් සේවාවට එක්වූ කළු පැල්ලම් කිසි දිනෙක ඉවත්කළ නොහැක්කකි.
වර්ෂ 1944 වන විට දෙවන ලෝක යුධ සමය නිමා වූයේ නමුත් එවැනි තත්වයක් නැවත ඇති නොවන්නට වගබලාගන්නට ලෝක බලවතුන් පොරොන්දු වෙමිනි. ඒ සමගම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය යම් වර්ගීකරණයකට ලක්කර නිසි ක්‍රමවේදයක් යටතේ පවත්වාගෙන යාමේ අවශ්‍යතාවය ද හොඳින්ම වැටහී තිබිණ. ඒ අනුව සාමාන්‍ය ජන ජීවිතයේ කටයුතු උදෙසා ගුවන භාවිතය එනම් ගුවන් ප්‍රවාහනය ආශ්‍රිත කටයුතු සහ වෙනත් ගුවන ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් සිවිල් ගුවන් සේවා (Civil Aviation) කටයුතු ලෙසත් යම් රටක් සිය සතුරු බලප්‍රදේශයන්ට එරෙහිව ආරක්ෂක කටයුතු වෙනුවෙන් ගුවන භාවිත කිරීම යුධ හෙවත් රාජ්‍ය ගුවන් සේවා (Military Aviation) ලෙසත් වෙන් වෙන්ව හඳුනා ගැනීමත් එකිනෙක වෙන් වෙන්ව නියාමනය කිරීමත් වඩාත් කාලෝචිත බව එකල ලොව සිවිල් ගුවන් සේවා භාවිත කරන සියල්ලන්ට මනාව පැහැදිලිව තිබිණ.

ඒ අනුව 1944 දෙසැම්බර් මස 07 දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ චිකාගෝ නුවරට රැස්වූ රාජ්‍යයන් 52ක නියෝජිතයන් පිරිසක් ලොව පුරා සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය වෙනුවෙන් සම්මුතියකට එළඹෙන ලදී. මෙම ඓතිහාසික අවස්ථාව චිකාගෝ සම්මුතිය ලෙස හැඳින්වේ. ඒ හරහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය බිහිවූ අතර එය අමිහිරි මතකයන් ලෝක ඉතිහාසයට එක්කළ බිහිසුණු දෙවන ලෝක යුද්ධයේ යහපත් ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සැලකේ. වර්තමානය වන විට ලොව රාජ්‍යයන් 191 ක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය ලබාගෙන ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව ද වර්ෂ 1948 දී නිදහස් රාජ්‍යයක් වීමෙන් අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ආරම්භ කර 1948 ජූනි මසදී චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තැබීමෙන් පසු ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය ලබාගන්නා ලදී.

මෙලෙසින් ආරම්භ වූ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සිය ප්‍රධාන කාර්යාලය කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල් නුවර ස්ථාපිත ඇති අතර හුදෙක් පරිපාලනමය පහසුව උදෙසා ලොව පුරා විසිරි උප කාර්යාල හතක් පිහිටුවා ඇත්තේ ආසියානු ශාන්තිකර කලාපය සඳහා තායිලන්තයේ බැංකොක් නුවර, නැගෙනහිර සහ බටහිර අප්‍රිකානු කලාපය සඳහා කෙන්යාවේ නයිරෝබි නුවර, යුරෝපය සහ උතුරු අත්ලාන්තික් කලාපය සඳහා ප්‍රංශයේ පැරිස් නුවර, මැදපෙරදිග කලාපය සඳහා ඊජිප්තුවේ කයිරෝ නුවර, උතුරු ඇමෙරිකා මධ්‍යම ඇමෙරිකා සහ කැරිබියානු දූපත් කලාපය සඳහා මෙක්සිකෝ නුවර, දකුණු ඇමෙරිකානු කලාපය සඳහා පීරු හි ලීමා නුවර, බටහිර සහ මධ්‍යම අප්‍රිකානු කලාපය සඳහා සෙනගාලේ හි ඩකාර් නුවර ද වන පරිදි ය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ව්‍යුහමය වශයෙන් ගත්කල Assembly, The Council සහ The Secretariat ලෙස ප්‍රධාන කොටස් තුනකින් හඳුනාගත හැකිය. Assembly සඳහා සියළු සාමාජික රටවල් ඇතුළත් වන අතර සෑම තුන් වසරකට වරක්ම රැස්වේ. Council හි සාමාජිකයන් ප්‍රමාණය රටවල් 36 කි. ඔවුන් Assembly මගින් තෝරා පත් කර ගනු ලබන්නේ තෙවසරක නිල කාලයක් සඳහා ය. Secretariat හි ප්‍රධානියා Secretary General වේ.

ඉහත ආකාරයට සකස්වූ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන සම්මේලනය (Assembly) පසුගිය සැප්තැම්බර් මස 24 දින සිට ඔක්තෝබර් මස 04 දක්වා කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල් හි පිහිටි ප්‍රධාන කාර්යාලයේ දී පවත්වන ලද අතර එමගින් සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය සහ ඉදිරි අභියෝග ජයගෙන ලෝවාසී සේවා ලාභීන්ගේ සුභවාදී අරමුණු සාක්ෂාත් කිරීම වෙනුවෙන් ඉතා වැදගත් තීන්දු තීරණ රැසක් ගන්නා ලදී. තවද මෙවර සම්මේලනය (Assembly) ඉතිහාසයේ වැඩිම පිරිසක් සහභාගී වූ සම්මේලනය ලෙස සනිටුහන් වන අතර ඒ සඳහා සාමාජික රටවල් 184 ක් නියෝජනය

කරමින් නියෝජිතයින් 1,845 දෙනකු පමණ සහභාගී විය. තවද නිරීක්ෂණ මට්ටමින් සහභාගී වූ නියෝජිත සංඛ්‍යාව 54 කි.

එමෙන්ම මෙම 38 වන සම්මේලනය නියෝජනය කිරීමට ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෛද්‍ය රවින්ද්‍ර රුබේරු, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය යන මහත්වරුන් සහභාගී විය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ දත්ත වාර්තාවන්ට අනුව මෙන්ම ඔවුන්ගේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක පිළිබඳ කරුණු සලකා බැලීමේ දී වසර 2030 වන විට වත්මන් ගුවන් භාවිත කරන ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණය සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දෙගුණ වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කළ හැකිය. ඒ වෙනුවෙන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ යටිතල පහසුකම් ප්‍රවර්ධනය කළ යුතුය. ඒ සම්බන්ධයෙන් කරුණු අධ්‍යයනයක් සිදුකර 39 වන සමුළුව (Assembly) පැවැත්වෙන 2016 වසරේ දී සාකච්ඡාවට යොමුකිරීමට ද තීරණය කරන ලදි. එමෙන්ම ගෝලීය වශයෙන් මුහුණදීමට සිදුවන ප්‍රබල අභියෝගයක් වන පරිසර සංරක්ෂණය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම පිළිබඳව ද ඉතා ගැඹුරින් කරුණු සාකච්ඡා කරන ලදි. අවම ඉන්ධන දහනයක් සහිත එනම් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් වඩාත් ඉහළ ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය කෙරෙහි ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම් උනන්දු කරවීම, දැනට ඉන්ධන වශයෙන් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් භාවිත කරන ඛනිජ තෙල් වෙනුවට ජෛව ඉන්ධන භාවිතයට ගුවන් සමාගම් උනන්දු කරවීම, නව ජෛව ඉන්ධන ප්‍රභේද නිෂ්පාදනය සඳහා නිෂ්පාදකයන් ඒ වෙනුවෙන් උනන්දුවක් ඇති කරවීම වැනි කරුණු කෙරෙහි දැඩි අවධානයක් යොමුකරන ලදි.

එමෙන්ම මෙහිදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ තනතුරු වෙනුවෙන් නව පත්කිරීම් කිහිපයක් සිදුකරන ලද අතර එහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් තාක්ෂණික, ආර්ථික, නීති සහ පරිපාලන වශයෙන් වන කොමිෂන් සභා (Commission) හතර වෙනුවෙන් ඉදිරි තුන් වසර සඳහා සාමාජිකයන් ද පත් කරගන්නා ලදි. එහිදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් සමුළුව සඳහා සහභාගී වූ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා ආර්ථික කොමිෂන් සභාවෙහි උප සභාපති ධුරයෙන් පිදුම් ලැබුයේ ශ්‍රී ලංකාවට සුවිසල් කීර්තියක් අත්කර දෙමිනි.

ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය වෙනුවෙන් නව තවත් අවධානය යොමුකර දැනට පවතින ගුවන් අනතුරු අනුපාතය පහළ දැමීම වෙනුවෙන් නව ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීම සහ වත්මන් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවය වෙනුවෙන් වන ගෝලීය සැලැස්ම (ICAO Global Aviation Safety Plan) සඳහා සංශෝධන එක්කිරීම, සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු නියාමනය වෙනුවෙන් පනවා ඇති ඇතැම් රෙගුලාසීන් කාලානුරූපීව සංවර්ධනය කිරීම, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත ආරක්ෂක කටයුතු, ගුවන් ප්‍රවාහනය ආශ්‍රිත ආර්ථිකමය කරුණු වැනි කරුණු සම්බන්ධයෙන් වැදගත් තීරණ රැසක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන සමුළුවේ දී ගන්නා ලදී.

එමෙන්ම මෙහිදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ තනතුරු වෙනුවෙන් නව පත්කිරීම් කිහිපයක් සිදුකරන ලද අතර එහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් තාක්ෂණික, ආර්ථික, නීති සහ පරිපාලන වශයෙන් වන කොමිෂන් සභා (Commission) හතර වෙනුවෙන් ඉදිරි තුන් වසර සඳහා සාමාජිකයන් ද පත් කරගන්නා ලදි. එහිදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් සමුළුව සඳහා සහභාගී වූ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා ආර්ථික කොමිෂන් සභාවෙහි උප සභාපති ධුරයෙන් පිදුම් ලැබුයේ ශ්‍රී ලංකාවට සුවිසල් කීර්තියක් අත්කර දෙමිනි.

තවද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ කවුන්සිල සභාපතිවරයා වශයෙන් නයිජීරියානු ජාතික ඔලුමුයිවා බෙනාඩ් අලියු මහතා තේරා පත්කර ගන්නා ලද අතර 2014 ජනවාරි මස 01 දින සිට මෙම පත්වීම ක්‍රියාත්මක වේ.

DUBAI AIRSHOW

Filed by : **Sarath Jayasundara - Rtd. D.I.G.**

Vice Chairman
Civil Aviation Authority of Sri Lanka

Meeting the Ruler of Dubai HH Sheikh Mohamed Bin Rashid Al Maktoum the Vice President of United Arab Emirates & and the Ruler of Dubai

This function that is held in every two years had been organized F&E Aerospace and patronized by HH Sheikh Mohamed Bin Rashid Al Maktoum the Vice President and the Ruler of Dubai with the cooperation from the Government of Dubai, Dubai Civil Aviation Authority, Dubai Air Ports and the Armed Forces of the United Arab Emirates.

Represented Civil Aviation Authority of Sri Lanka as its Vice Chairman and I consider it a privilege to witness a 'Concept in Aviation' which has now grown to become a significant event in the World Aviation Calendar.

Awareness among the Aviation Fraternity was improved in Aviation & other relevant aspects. I found it to be a very educative experience in all connected sectors.

The 'Airport and the Environment & Facilities' around it are directly connected to the level of development in any country & is very relevant to Sri Lanka too.

I had the opportunity to witness the growth of the concept which has now become a World Event and it is very important in awareness building on one hand regarding the current relevant aspects of aviation and all the other connected sectors. As a whole, I found it to be very educative in all aspects connected to aviation. As an 'Air Port' and the environment there and the facilities to be provided are connected to the Level of Development of any nation, it is important for Sri Lanka too.

Meeting the Ruler of Dubai HH Sheikh Mohamed Bin Rashid Al Maktoum the Vice President of United Arab Emirates & and the Ruler of Dubai

This function that is held in every two years had been organized F&E Aerospace and patronized by HH Sheikh Mohamed Bin Rashid Al Maktoum the Vice President and the Ruler of Dubai with the cooperation from the Government of Dubai, Dubai Civil Aviation Authority, Dubai Air Ports and the Armed Forces of the United Arab Emirates.

During a Break

With H.E. Mohamed Al Ahli,
Head of the Aviation Authority of Dubai

The whole event itself was an example for a combination of various factors such as , types of aircraft, how they were handled, what kind of equipment used, coordination in Air Traffic Control and safety measures became highly relevant to any AirPort and any regulating authority.

The records show that 60,692 of varying backgrounds attended the show, coming from all over the world and there were 1,046 exhibitors coming from sixty (60) different countries. It was mentioned that it was the largest show in its history of twenty six (26) year history. It had accommodated 1,735 from the International and the Regional Media.

2013 website

The technological advancements in aviation became evident in various displays held to introduce aircraft and connected equipment. The skies above became very active with various kinds of aircraft flying in and out in between to exhibit their performances and the show became very colourful with the complicated 'smoke tattoos'.

Another aspect worth mentioning

The records show that 60,692 of varying backgrounds attended the show, coming from all over the world and there were 1,046 exhibitors coming from sixty (60) different countries. It was mentioned that it was the largest show in its history of twenty six (26) year history. It had accommodated 1,735 from the International and the Regional Media.

here is the fact that the participants came from various official positions and their personal capacities were very impressive. That became evident when the opportunities came to listen to their speeches and what they had to say during the informal discussions held in between.

Among the people, there were

Government Leaders from various countries and specialists and experts on engineering as well as management who had a lot to share with the others.

An aspect I noted there was the prominence given to Humanitarian aspects under a programme called 'Care by Air'. Another important item was the importance given to Human Resources Skills Development. Under this, it may be worthwhile to inquire whether our 'Authority' can get some assistance in Skills Development in areas we may need to give attention. With H.E. Mohamed Al Ahli, Head of the Aviation Authority of Dubai The Equipment displayed included futuristic designs towards meeting forecast challenges we may face, hence it may be worthwhile paying attention to these.

In winding up this brief account on the function I attended on behalf of our Aviation Authority, I wish to thank the Hon. Minister for providing me with the opportunity to take part in such an important function and the Chairman and the CEO of the Civil Aviation Authority who gave me all the support and encouragement in making it a pleasant experience.

Boeing 787 Dreamliner

බෝයිං 787 සිහින යානය

ඉෂාර ගුණවර්ධන

බෝයිං 787 ඩ්‍රීම්ලයිනර් යානය දිගු දුර ධාවනය කළ හැකි මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ විශාලත්වයකින් යුතු එන්ජින් දෙකකින් සමන්විත පුළුල් බඳ සහිත යානයකි. එය ඇමරිකාවේ බෝයිං වාණිජ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ නිෂ්පාදනයකි. මගීන් 210 ත් 330 අතර ප්‍රමාණයක් ගෙන යා හැකි අයුරින් සකස් කළ හැකි මෙම යානය එම නිෂ්පාදන සමාගමේ වැඩිම ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් යුතු යානය බව එම සමාගම පවසයි. බෝයිං සමාගමේම නිෂ්පාදනයක් වන 767 යානයට වඩා 20% ක පමණ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයකින් මෙය නිපදවීමට බෝයිං සමාගම උත්සාහ කර තිබිණ. විද්‍යුත් ගුවන් පද්ධතියක් සහිත මෙම නව යානයේ ඉදිරිපස විදුරුව කොටස් 4කින් යුක්තය. එලෙසම ශබ්දය පිටවීම ද අවම කිරීමට තාක්ෂණික ක්‍රම යොදා ඇත. මෙම යානයේ තවත් සුවිශේෂීතාවයක් වන්නේ බෝයිං 777 යානය පැදවීමට හැකියාවක් ඇති ගුවන් යානා නියමුවන්ට මෙම යානයද පැදවීමේ හැකියාවක් පැවතීමයි. එයට හේතුව වන්නේ මෙම යානයේ සැළසුම බෝයිං 777 යානයේ ලක්ෂණවලට බෙහෙවින් සමාන වීමයි. 2005 වර්ෂයේදී 787 ලෙස නම් කිරීමට ප්‍රථම ගුවන් යානයේ මුල් අවධියේදී එය හඳුන්වනු ලැබුවේ 7E7 යනුවෙනි. 2007 ජූලි මාසයේ 8 වන දින පළමු 787 ගුවන් යානය එළිදක්වන විට නව යානා 677 කට ඇණවුම් ලැබී තිබූ අතර එය මින්

බෝයිං 787 ඩ්‍රීම්ලයිනර් යානය දිගු දුර ධාවනය කළ හැකි මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ විශාලත්වයකින් යුතු එන්ජින් දෙකකින් සමන්විත පුළුල් බඳ සහිත යානයකි. එය ඇමරිකාවේ බෝයිං වාණිජ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ නිෂ්පාදනයකි. මගීන් 210-330 අතර ප්‍රමාණයක් ගෙන යා හැකි අයුරින් සකස් කළහැකි මෙම යානය එම නිෂ්පාදන සමාගමේ වැඩිම ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් යුතු යානය බව එම සමාගම පවසයි. බෝයිං සමාගමේම නිෂ්පාදනයක් වන 767 යානයට වඩා 20% ක පමණ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයකින් මෙය නිපදවීමට බෝයිං සමාගම උත්සාහ කර තිබිණ.

පෙර පුළුල් බඳ සහිත යානාවලට ලැබුණු ඇල්ලුම ඉක්මවා යන්නක් විය. 2013 මැයි මාසය වන විට යානා 890 ක් සඳහා ඇණවුම් ලැබී තිබූ අතර පාරිභෝගිකයින් 58ක් සිටියහ. මෙයින් වැඩිම ඇල්ලුම පිළකර තිබුණේ ගුවන් යානා බදු පදනම මත ලබාදෙන ආයතනයක් වන 'ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆයිනෑන්ස් සමාගම' යි.

නව යානය නිපදවීම උදෙසා ලොව නන් දෙසින් සැපයුම්කරුවන් විශාල ප්‍රමාණයකගේ සහභාගීත්වය ලැබෙන අතර ගුවන් යානයේ අවසාන එකලස් කිරීම සිදුවනුයේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ වොෂින්ටන්හි පිහිටුවා ඇති 'බෝයිං එවරෙට් කර්මාන්තශාලාවේ' දීය. උතුරු චාල්ස්ටන් වල අළුතින් පිහිටුවන ලද නව කර්මාන්තශාලාවේ දී ද එකලස් කිරීම සිදුවන අතර ඇණවුම් සම්පූර්ණ කිරීම කර්මාන්තශාලා දෙකෙන්ම සිදු වේ. මුලදී යානය නිපදවා අවසන් කිරීමට සැළසුම් කර තිබුනේ 2008 වර්ෂයේ මැයි මාසයේ වුවද විවිධ හේතු නිසා මෙය දිනෙන් දින ප්‍රමාද වූ අතර මංගල පියාසැරිය සිදුකරන ලද්දේ 2009 දෙසැම්බර් 15 වන දිනයේ දීය. 2011 මැද භාගය වන විට පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන් අවසන් වූ අතර ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලනයේ සහ යුරෝපීය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා ඒජන්සියේ අනුමතිය 2011 අගෝස්තු මාසයේ දී ලැබිණ. පළමු වාණිජ ඇණවුම සම්පූර්ණ කිරීමට හැකියාව ලැබුනේ 2011 සැප්තැම්බර් මාසයේ දී වූ අතර පළමු වාණිජ ගුවන් ගමන සිදු වූයේ 2011 ඔක්තෝබර් 26 දිනය.

මෙම නව ගුවන් යානා වර්ගය සේවයේ යෙදීමේ දී පසුගිය කාලසීමාවේ දී විවිධ දෝෂවලට ලක් වූ අතර විශේෂයෙන් 'ලිතියම් අයන්' කෝෂ හා සම්බන්ධව ඇති වූ ගින්න දැක්විය හැක. මේ හේතුව නිසා ඇමරිකාව, ජපානය, චිලී, ඉන්දියාව වැනි මෙම යානයේ පාරිභෝගික රටවල ගුවන් සේවා නියාමන ආයතන විසින් තම රටට අයත් සියළු මෙම වර්ගයේ ගුවන් යානා පියාසර කිරීම තාවකාලිකව අත්හිටුවීමට උපදෙස් නිකුත් කරන ලදී. කෙසේ වුවද බෝයිං සමාගම බැටරිවල සැලසුමේ වෙනසක් කිරීමෙන් පසුව යළිත් ගුවන් යානා පියාසර කිරීමට අනුමැතිය 2013 අප්‍රේල් මස ලබා දෙන ලදී.

සංවර්ධනය

පසුබිම

90 දශකයේ අග භාගය වන විට බෝයිං සමාගමේ 747 හා 767 ගුවන් යානා සඳහා වන ඇල්ලුම ක්‍රමයෙන් පහළ යන්නට විය. මෙම නිසා ඔවුන් නව නිපැයුමක් එළිදැක්වීමට අදහස් කළ අතර ඔවුන් යෝජනා කළේ 747 යානය වෙනුවට වඩා සැහැල්ලු 747X යනුවෙන් හඳුන්වන වඩා කාර්යක්ෂමතාවයෙන් ඉහළ යානයක් හඳුන්වාදීම සහ 767 යානය වෙනුවට 'සොනික් කෲෂර්' යනුවෙන් යානයක් හඳුන්වාදීමටයි. මෙයින් 747ං යානයට ඉහළ ප්‍රතිචාරයක් නොලැබුණු අතර සොනික් කෲෂර් යානයට වඩා හොඳ අනාගතයක් ඇති බව පෙනිණ. කෙසේ වෙතත් ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් සමාගම් සොනික් කෲෂර් පිළිබඳ උනන්දු වුවද මෙහෙයුම් වියදම් ගැන ද අවධානය යොමු වී තිබිණ.

2001 සැප්තැම්බර් 11 වන දින ඇමරිකාවට එල්ලවූ ත්‍රස්ත ප්‍රහාරය සහ ඉහළ යමින් තිබූ ඉන්ධන මිල හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් වැඩි කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු යානා ලබාගැනීමට උනන්දු විය. කෙසේ වෙතත් බෝයිං සමාගම විසින්

මුලදී යානය නිපදවා අවසන් කිරීමට සැළසුම් කර තිබුනේ 2008 වර්ෂයේ මැයි මාසයේ වුවද විවිධ හේතු නිසා මෙය දිනෙන් දින ප්‍රමාද වූ අතර මංගල පියාසැරිය සිදුකරන ලද්දේ 2009 දෙසැම්බර් 15 වන දිනයේ දීය. 2011 මැද භාගය වන විට පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන් අවසන් වූ අතර ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලනයේ සහ යුරෝපීය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා ඒජන්සියේ අනුමතිය 2011 අගෝස්තු මාසයේ දී ලැබිණ.

'සොනික් කෲෂර්' යානා ව්‍යාපෘතිය අවලංගුකර ඒ වෙනුවට වඩා කාර්යක්ෂම 7E7 යනුවෙන් හඳුන්වන ද්විත්ව එන්ජින් වලින් යුතු සහ බෝයිං 747 යානයට වඩා විශාල යානයක් නිපදවන බව සඳහන් කළේය.

සොනික් කෲෂර් යානා ව්‍යාපෘතිය යටපත් කර 7E7 යනුවෙන් ව්‍යාපෘතියක් බෝයිං සමාගම විසින් හඳුන්වා දුන් අතර සොනික් කෲෂර් සහ 7E7 යන ව්‍යාපෘති වල භාවිත වන තාක්ෂණය මින් ඉදිරියට නිපදවන සියළු බෝයිං යානාවලට ඇතුළත් කිරීමට සමාගම තීරණය කෙරිණ. මෙම නව 7E7 නාමයේ E අක්ෂරයට විවිධ අර්ථකථන දුන්න ද අවසානයේ බෝයිං සමාගම සඳහන් කළේ Eight යන්න මෙයින් නිරූපණය කළ බවයි. 2003 වර්ෂයේ දී මෙම නව යානයට නමක් තේරීමට මාර්ග ගත ඡන්දයක් පැවැත් වූ අතර ලක්ෂ 05 ට වඩා වැඩි ඡන්ද ගණනකින් Dreamliner යන නම තේරිණ. eLiner, Global Cruiser සහ Stratoclimber වැනි නම් ද මේ සඳහා යෝජනා කර තිබිණ.

2008 වර්ෂයේ අවසානයේ දී ලබාදීමට නියමිතව ජපානයේ 'ඕල් නිපොන් ගුවන් සමාගම' විසින් ගුවන් යානා 50 ක් ලබා ගැනීමට ස්ථිර ඇණවුමක් 2004 වර්ෂයේ දී ලබා දුන් අතර එමගින් ඔවුන් මුල් දියත් කිරීමේ පාරිභෝගිකයින් බවට පත්විණ. මෙම නව යානා ඇණවුමත් සමග එම ගුවන් සාමගම අදහස් කරනු ලැබුවේ නව ගමනාන්ත කරා යොමුවීමටයි.

සැළසුම් අවධිය

මේ අවධිය වන විට ගුවන් යානා බඳ සෑකසීම සඳහා ඇළුමිනියම් සිලින්ඩර කිහිපයක් 50,000කට අධික ඇමුණුම් මගින් සම්බන්ධ කරමින් යොදා ගත් අතර මෙම නව යානය තනි සිලින්ඩරයකින් සෑකසීමට සැළසුම් කෙරිණ. රෝල්ස් රොයිස් සහ ජෙනරල් ඉලෙක්ට්‍රික් සමාගම්වල එන්ජින් පිළිබඳවද සමාගම සළකා බලන ලදී. බෝයිං සමාගම පැවසුයේ ඔවුන්ගේ 767 යානයට වඩා මෙම නව යානය 20%ක ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු බවත් එම කාර්යක්ෂමතාවය එන්ජින්වලින් සහ වැඩි දියුණු කරන ලද වායුගති විද්‍යා ලක්ෂණ වලින්ද ලබාගත් බවයි.

මෙම සැලසුම් අවධියේ දී විවිධ ආකාරයෙන් ප්‍රශ්නවලට මුහුණදීම උදෙසා වන පරීක්ෂණ රාශියක් ලොව විවිධ ප්‍රදේශවල පිහිටි පර්යේෂණාගාර වල සිදුකරන ලද අතර ඒ අනුව යානයේ හැඩය හා උපකරණ වල ස්වභාවය තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව මුල් යෝජනාවට වඩා නව යානයේ බොහෝ වෙනස්කම් සිදු කර තිබිණ. 2004 වර්ෂයේ දී මෙම යානය සඳහා ලැබී තිබූ ඇණවුම් ගණන 237 ක් දක්වා වර්ධනය වී තිබූ අතර එක් යානයක් සඳහා මිල ඩොලර් මිලියන 120ක් පමණ විය හැකි බව සඳහන් විය. කෙසේ වෙතත් මෙම ගණන පසුකාලීනව ඩොලර් මිලියන 200ක් ඉක්මා ගොස් තිබිණ.

නිෂ්පාදනය සහ සැලසුම්කරුවන් 2003 වර්ෂයේ දී බෝයිං සමාගම නිවේදනය කරනු ලැබුවේ ඔවුන් එතෙක් අනුගමනය කරන ලද ගුවන් යානය සම්පූර්ණයෙන්ම නිපදවීම වෙනුවට

2001 සැප්තැම්බර් 11 වන දින ඇමරිකාවට එල්ලවූ ත්‍රස්ත ප්‍රහාරය සහ ඉහළ යමින් තිබූ ඉන්ධන මිල හේතුවෙන ගුවන් සමාගම් වැඩි කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු යානා ලබාගැනීමට උනන්දු විය. කෙසේ වෙතත බෝයිං සමාගම විසින් 'සොනික් කෲසර්' යානා ව්‍යාපෘතිය අවලංගුකර ඒ වෙනුවට වඩා කාර්යක්ෂම 7E7 යනුවෙන හඳුන්වන ද්විත්ව එන්ජින්වලින් යුතු සහ බෝයිං 747 යානයට වඩා විශාල යානයක් නිපදවන බව සඳහන් කළේය.

ලෝකයේ විවිධ ප්‍රදේශවල සිටින ඔවුන්ගේ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මාර්ග යෙන් අර්ධ වශයෙන් එකලස් කරනු ලැබූ කොටස් ගෙන්වා වොෂින්ටන්හි පිහිටි කර්මාන්ත ශාලාවේදී අවසන් එකලස් කිරීම සිදුකරනු ලබන බවයි. මෙමගින් ඔවුන්ගේ ගබඩා පහසුකම් සඳහා වන වියදම් අවම වන අතර කාලයද විශාල වශයෙන් ඉතිරිකර ගැනීමට හැකියාව ලැබෙන බව ඔවුන් සඳහන් කරන ලදී. ඉතාලියාව, ප්‍රංශය, කොරියාව හා ජපානය වැනි රටවල ඔවුන්ගේ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සිටී.

මෙම නව ගුවන් යානයේ එකලස් කිරීම වේගයෙන් කිරීම සඳහා විවිධ කොටස් ඉක්මනින් ගෙන්වා ගැනීමට බෝයිං සමාගම 747-400 වර්ගයට අයත් ගුවන් යානා 4ක් 'බෝයිං 747 ඩ්‍රීම් ලිෆ්ටර්' යනුවෙන් හඳුන්වමින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට සකස් කරන ලදී. මෙම 787 නව යානය නිපදවීම සඳහා ජපාන රජය ප්‍රමුඛ සමාගම් විශාල දායකත්වයක් ලබා දෙනු

ඇති අතර මුළු යානයේ නිෂ්පාදිතයෙන් 35%ක් ප්‍රමාණයකට ජපානය සම්බන්ධ වී තිබිණ. 2007 මැයි මාසය වන විට 787 යානයේ අවසන් එකලස් කිරීම් වොෂින්ටන් කර්මාන්තශාලාවේ ආරම්භ කර තිබිණ.

Production and delivery **delays**

නව ගුවන් යානය මුල් සැලසුම් වලදී නිෂ්පාදනය කිරීමේ දී සැලසුම් ගත බර ට වඩා මෙට්‍රික් ටොන් 2කින් පමණ බරින් වැඩිවිය. මේ හේතුව නිසා බෝයිං සමාගම සමහර කොටස් සැහැල්ලු ටයිටේනියම් වලින් යළි නිර්මාණය කිරීමට සැලසුම් කෙරිණ.

බෝයිං සමාගම තම නව නිෂ්පාදනය 2007 අගෝස්තු මාසයේ දී එළිදැක්වීමට අදහස් කර තිබුණද ඒ වන විටත් යානයේ කොටස් තාවකාලික ආයුරින් එකිනෙක සම්බන්ධ කර තිබිණ. ඒ අනුව යානය එළිදැක්වීම තවදුරටත් ප්‍රමාදවිය. මේ ප්‍රමාදයට තවත් හේතුවක් වූයේ කොටස් නිසි කලට නොලැබීමයි.

කෙසේ වෙතත් 2008 ජනවාරි වන තෙක් වරින් වර මේ ප්‍රමාදය පිළිබඳ බෝයිං සමාගම දැනුම් දුන් අතර ඒ ප්‍රමාදයට හේතු වූයේ සැපයුම් ජාලයේ සිදුවූ ප්‍රමාදයන් හා මෘදුකාංගවල සිදුවූ ප්‍රමාදයන් ය. අවසානයේ දී

> සේවකයින්ගේ විවිධ හේතු සහ වෙනත් කාරණා හේතුකොට ගෙන ගුවන් යානය නිපද වීම දිගින් දිගටම ප්‍රමාද වූ අතර මේ වන විට අවශ්‍ය සහතික කිරීම් ද අවසන් වී තිබිණ. කෙසේ වෙතත් 2011 සැප්තැම්බර් 25 වන දින ජපානයේ 'ඕල් නිපොන්' ගුවන් සමාගමට වොෂින්ටන් හිදී නිල වශයෙන් පළමු ගුවන් යානය ලබාදෙන ලදී. සහය ලෙසම මෙම කාර්යයේ නිල උත්සවය පැවැත් වූයේ එදිනට පසු දිනයි. සැප්තැම්බර් 27 වන දින පළමු ගුවන් යානය ජපානයේ 'හනේඩා' ගුවන් තොටුපළ වෙත පියාසර කරන ලදී.

සැපයුම් ජාලයේ පාලනය සියතට ගැනීමට බෝයිං සමාගම තීරණය කළේය. එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපාරයේ කළමණාකරු පවා වෙනස් කිරීමද බෝයිං සමාගම විසින් සිදුකරන ලදී.

එසේ වුවද මෙම ප්‍රමාදය 2008 වසරේ අගභාගය වන විටද පැවති අතර වැරදි ආයුරින් කොටස් සවිකිරීමත් සේවක වැඩ වර්ජනත් මේ ප්‍රමාදයට බලපෑ හේතූන් අතර විය. මේ අතර 'එයාර් ඉන්දියා' සහ 'යුනයිටඩ්' ගුවන් සමාගම් මේ ප්‍රමාදය නිසා බෝයිං සමාගමෙන් වන්දි ඉල්ලීමට පවා සූදානම් විය.

භූමිය තුළ සිදුකරන පූර්ව පරීක්ෂණ 2009 වර්ෂයේ ජුනි මාසයේ පැවති පැරිස් ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේදී, බෝයිං සමාගම සඳහන් කර සිටියේ ඉතා ඉක්මනින් පළමු ගුවන් ගමන සිදු කරන බවයි. එහෙත් පසුව නිවේදනය කර සිටියේ එය තවදුරටත් ප්‍රමාදවන බවයි. ඔවුන්ගේ අදහස වූයේ 2009 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් වලදී එය සිදු කිරීමට වුවද එම කාලය තුළ එන්ජින්, යානය තුළ සැකැස්මේ ඔරොත්තුදීමේ හැකියාව වැනි විවිධ දේ පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම සිදුකළ අතර ට්‍රැක් පථ ධාවනයද සිදු කළේය. මෙම කාලය වන විට පරීක්ෂණ සඳහා නිෂ්පාදනය කළ ගුවන් යානා සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලර් බිලියන 2.5 ක් පමණ වැය වී තිබිණ.

පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන්
Flight test program

මෙම නව ගුවන් යානයේ පළමු පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන 2009 දෙසැම්බර්

15 වන දින වොෂින්ටන්හි දී පැවැත්වුණ අතර මුලදී පැය 04ක ගුවන් ගමනක් සැලසුම් කළද අයහපත් කාලගුණය නිසා එය පැය 3කට සීමා කරන ලදී. බෝයිං සමාගමේ සැලසුම් අනුව මෙම යානය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා මාස 9ක් පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන් පැවැත්වීමට සැලසුම් කරන ලදී. ගුවන් යානා 06ක් වරින් වර එකතු කරමින් මෙම පරීක්ෂණය පැවැත්වූ අතර විවිධ තත්වයන් සඳහා වන පර්යේෂණාගාර පරීක්ෂා කිරීම් සිදුකරන ලදී. මෙම පරීක්ෂණ වලදී සොයාගන්නා ලද විවිධ දෝෂද නිරාකරණය කිරීම සිදු විය.

සේවයට යෙදවීම සහ මුල් කාලයේ මෙහෙයුම්

Service entry and early operations

සේවාකයින්ගේ විවිධ හේතු සහ වෙනත් කාරණා හේතු කොට ගෙන ගුවන් යානය නිපදවීම දිගින් දිගටම ප්‍රමාද වූ අතර මේ වන විට අවශ්‍ය සංශෝධන කිරීම් ද අවසන් වී තිබිණ. කෙසේ වෙතත් 2011 සැප්තැම්බර් 25 වන දින ජපානයේ 'ඕල් නිපොන්' ගුවන් සමාගමට වොෂින්ටන් හිදී නිල වශයෙන් පළමු ගුවන් යානය ලබා දෙන ලදී. සත්‍ය ලෙසම මෙම කාර්යයේ නිල උත්සවය පැවැත් වූයේ ඊදිනට පසු දිනයි. සැප්තැම්බර් 27 වන දින පළමු ගුවන් යානය ජපානයේ 'හනේඩා' ගුවන් තොටුපළ වෙත පියාසර කරන ලදී. දෙවන ගුවන් යානය භාරදීම එම වසරේම ඔක්තෝබර් මස 13 වන දින සිදු විය.

2011 ඔක්තෝබර් මස 26 වන දින 'නරිටා' සිට 'හොංකොං' දක්වා 787 යානයේ පළමු වාණිජ ගුවන් ගමන සිදු කරන ලදී. නමුත් 787 නව ගුවන් යානය සේවයට එක් වීමට නියමිත වූයේ ඊදිනට වසර 03කට පෙර දී ය. මෙම පළමු ගුවන් ගමනේ ටිකට් පත් මාර්ග ගත (Online) වෙන්දේසියකදී විකුණන ලද අතර ආසනයක් සඳහා වැඩිම මුදල ලෙස ගෙවන ලද්දේ ඩොලර් 34,000කි. 787 ගුවන් යානයේ පළමු දිගුදුර ගුවන් ගමන සිදු කරන ලද්දේ 'ඕල් නිපොන්' ගුවන් සමාගම විසින් 2012 ජනවාරි 21 වන දින 'හනේඩා' සිට 'ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට්' ගුවන් තොටුපළ වෙතය.

2011 දෙසැම්බර් මස 06 වන දින බෝයිං 787 වර්ගයේ පරීක්ෂණ ගුවන් ගමනක් ලෝක වාර්තාවක් තබමින් නාවික සැතපුම් 10,710 ක් පියාසර කරමින් බෝයිං සමාගමේ ගුවන් ධාවන පථයේ සිට බංග්ලාදේශයේ ඩකා වෙත නොනවතින ගුවන් ගමනක් සිදු කරන ලද්දේ ටොන් 200-225 ත් අතර බරකින් සමගිනි. මෙම වාර්තාවට මුලින් හිමිකම් කියන ලද්දේ 2002 වර්ෂයේ නාවික සැතපුම් 9,127 ක් පියාසර කරන ලද එයාර්බස් සමාගමේ 330 යානයයි. බෝයිං 787 ගුවන් යානය ඩකා සිට ආපසු යන ගමන සඳහා පැය 42ක් සහ මිනිත්තු 27 ක් වැයකරමින් තවත් වාර්තාවක් තබන ලදී. එලෙසම 2012 අප්‍රේල් මාසයේ දී 'සියැටල්' සිට ජපානයේ 'ටොකොනාමා' ගුවන් තොටුපළ වෙත එළවළු තෙල් යොදා ගනිමින් සකස් කළ ජීව ඉන්ධන යොදා ගනිමින් 787 යානයක් පියාසර කරන ලදී.

'ඕල් නිපොන්' ගුවන් සමාගම විසින් කරන ලද පරීක්ෂණයක දී පැහැදිලි වූයේ බලාපොරොත්තු වූ පරිදිම බෝයිං 767 යානයට වඩා 20% ක් ඉන්ධන ඉතිරියක් නව බෝයිං 787 යානයේ ඇති බවයි. ටෝකියෝ - ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට් ගුවන් මාර්ගයේ

2011 දෙසැම්බර් මස 6 වන දින බෝයිං 787 වර්ගයේ පරීක්ෂණ ගුවන් ගමනක් ලෝක වාර්තාවක් තබමින් නාවික සැතපුම් 10,710 ක් පියාසර කරමින් බෝයිං සමාග මේ ගුවන් ධාවන පථයේ සිට බංග්ලාදේශයේ ඩකා වෙත නොනවතින ගුවන් ගමනක් සිදු කරන ලද්දේ ටොන් 200-225 ත් අතර බරකින් සමගිනි. මෙම වාර්තාවට මුලින් හිමිකම් කියන ලද්දේ 2002 වර්ෂයේ නාවික සැතපුම් 9,127 ක් පියාසර කරන ලද එයාර්බස් සමාගමේ 330 යානයයි.

21% ක ඉන්ධන ඉතිරියක් වාර්තා වී තිබිණ. එම ගුවන් සමාගම විසින් මගීන්ගෙන් කරන ලද විමසීම් වලට අනුව 90% කටත් වඩා මගීන්ගේ බලාපොරොත්තු වූ පහසුකම් යානයේ තිබූ බව පැහැදිලි විය. විශේෂයෙන් ඇතුළත වායු පීඩනය, ආර්ද්‍රතාවය, ආසන ඉඩ කඩ, විශාල ජනේල ආදිය සුවිශේෂී විය. 25% ක් පමණ පවසා තිබුනේ ඔවුන්ගේ ඊළඟ ගුවන් ගමන සඳහා ද ඔවුන් 787 යානයක්ම තෝරා ගන්නා බවයි.

සැළසුම
Design

බෝයිං 787 යානයේ ලාක්ෂණිකය වූයේ සැහැල්ලු බවයි. යානයේ වැඩි ප්‍රමාණයක් සුසංහිත ද්‍රව්‍යයන්ගෙන් නිෂ්පාදනය සිදු කරන ලදී. නමුත් පසුව යොදා ගන්නා ලද ටයිටේනියම් ප්‍රමාණය ඉහළ නංවන ලදී. බෝයිං සමාගමට අනුව සුසංහිත ද්‍රව්‍ය 50% ක් ද ඇලුමිනියම් 20% ක්ද ටයිටේනියම් 15% ක්ද වානේ 10% ක්ද නව යානය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී. ටයිටේනියම් විශේෂයෙන් යොදා ගන්නා ලද්දේ එන්ජින් සඳහා සහ කොටස් එකිනෙක ඇමිණීම සඳහායි. යානයට පැයට
කිලෝ මීටර් 903ක පමණ වේගයකින් පියාසර කිරීමට හැකිය.
Flight Systems ගුවන් පද්ධති
බෝයිං 787 ගුවන් යානයේ සුවිශේෂීම අංගය වන්නේ එහි විද්‍යුත් පද්ධතියයි. යානයේ බොහෝ කොටස් විද්‍යුත් පද්ධතියෙන් ක්‍රියා කිරීමට සකසා ඇති නිසා එන්ජිමේ භාවිතය 35% ක් පමණ අඩු කර ගැනීමට හැකියාව ලැබී තිබේ. මෙගාවොට් 1.45ක පමණ බලයක් ගුවන් යානයේ තිබේ. එය සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක තිබෙන බලයට වඩා පස් ගුණයකි. විශේෂයෙන් එන්ජින් ක්‍රියාත්මක කිරීම, තිරිංග ආදිය සඳහා විදුලිය යොදා ගනී. තවත් සුවිශේෂී අංගයක් වන්නේ පියාපත් මත අයිස් බැඳීම වලක්වාලන විද්‍යුත් උෂ්ණත්ව තාපක දැලක් භාවිතා කර තිබීමයි. මෙම ගුවන් යානයේ ද 'ෆ්ලයි බයි වයර්' තාක්ෂණය යොදා ගෙන ඇති අතර සාමාන්‍ය බෝයිං ගුවන් යානයක දක්නට ඇති අනිකුත් ලක්ෂණ ද නියමු කුටියේ දැකිය හැක.

එන්ජින්
Engines

නව තාක්ෂණයෙන් යුතු එන්ජින් දෙකක් යානයේ භාවිතා කරයි. මෙවායේ ශබ්දය අඩු කිරීමට ද විශේෂ උපක්‍රම යොදා තිබේ. රෝල්ස් රොයිස් ට්‍රෙන්ට් 1,000 සහ ජෙනරල් ඉලෙක්ට්‍රිකල් GEnx වර්ගයේ එන්ජින් නව යානයට යොදා ගනී.

අභ්‍යන්තරය
Interior

මගී ආසන පංති 3 ක සැකසුමේ දී ආසන 234 ක්ද ආසන පංති දෙකක සැලසුමේ දී ආසන 240 ක්ද පිරිමැසුම් පංතිය පමණක් ම යොදා ගන්නේ නම් මගී ආසන 296 ක්ද යානයේ සැකසිය හැක. පළමු පංතියේ හෝ ව්‍යාපාරික පංතිය සඳහා එක් පෙළකට ආසන 4-7 අතර ප්‍රමාණයකට සැකසිය හැක. පිරිමැසුම් පංතිය සඳහා එක් පෙළකට ආසන 8-9 අතර ප්‍රමාණයක් සැකසිය හැක. යානයේ ඇතුළද පළල අඩි 18 ක් පමණ වන අතර එය එයාර් බස් 330 යානයට සහ 340 යානයට වඩා අඟල් 15 ක පමණ වැඩිවීමකි.

නව ගුවන් යානයේ ජනේල මෙතෙක් ගුවන් යානා වල යොදා ගන්නා ලද විශාලතම ඒවා වන අතර එමගින් මගීන්ට විශාල ප්‍රදේශයක් පහසුවෙන් නැරඹීමට හැකියාව ලැබේ. එලෙසම මෙම ජනේල වැසීම සඳහා යොදා ගන්නා ආවරණය වෙනුවට අවස්ථා 05ක් අනුව අඳුරු වන නව විදුරුවක් යොදා ගෙන තිබේ. එය උපරිම වශයෙන් අඳුරු වුවත් මගියාට තවදුරටත් පිටත නිරීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව තිබේ. කෙසේ වුවත් වැසිකිළි වල තවමත් යොදාගෙන ඇත්තේ සාම්ප්‍රදායික තිර ආවරණයි. ඇතුළත ආලෝකවත් කිරීම සඳහා යොදාගෙන ඇත්තේ එල් ඊ ඩී තාක්ෂණයයි. එමෙන්ම ඇතුළත තිබෙන වාතය නැවුම් කිරීමටත් අපිරිසිදු වාතය ඉවත් කිරීමටත් විශේෂ ක්‍රම යොදා ගෙන තිබේ.

විවිධ සංස්කරණ
Variants

මුලිකවම යානා වර්ග 04ක් නිෂ්පාදනය කිරීමට බෝයිං සමාගම අදහස් කළ ද මුලින්ම නිෂ්පාදනය කළේ 787-8 වර්ගයයි. 2014 වර්ෂයේ දී 787-9 වර්ගය නිපදවීමටත් 787-10 වර්ගය පසුව නිෂ්පාදනය කිරීමටත් අදහස් කෙරිණ. කෙටි දුර ධාවනය සඳහා සැළසුම් කළ 787-3 යානා වර්ගය නිෂ්පාදනය නොකිරීමට පසුව තීරණය කෙරිණ.

787-8 වර්ගය

බෝයිං 787 යානා පවුලේ මුලික ම යානය වන්නේ 787-8 වර්ගයයි. මෙහි දිග මීටර් 57ක් වන අතර පියාපත් පරාසය (wingspan) මීටර් 60 කි. නාවික සැතපුම් 7,650 ත් 8,200 ත් අතර ප්‍රමාණයක පියාසර පරාසයක් ඇති මෙම යානය දිගට වඩා වැඩි පියාපත් පරාසයක් ඇති මෙම යානා පවුලේ එකම සහ බෝයිං යානා අතර පුළුල් බඳ සහිත යානා වල කෙටිම යානා වර්ගයයි. ආසන පංති තුනේ සැළසුමේ දී මගීන් 210 ට ආසන පහසුකම් සැලසිය හැකිය. මෙම යානා වර්ගය මෙම පවුලේ පළමුවෙන්ම සේවයට එක්වූ යානයයි.

787-9 වර්ගය

මෙම යානයේ දිග මීටර් 63කි. ආසන පංති තුනේ සැළසුමේ දී මගීන් 250-290 ත් අතර ප්‍රමාණයකට ආසන පහසුකම් සැළසිය හැක. නාවික සැතපුම් 8000-8500 ත් අතර දුරක් ධාවනය කළ හැකිය. ඉන්ධන ධාරිතාවය 787-8 වර්ගයට වඩා වැඩිය. එසවිය හැකි බර ප්‍රමාණය ද වැඩි මුත් පියාපත් පරාසය 787-8 වර්ගයටම සමානය. පසුගිය සැප්තැම්බර් 17 වන දින පළමු ගුවන් ගමන සිදුකළ මෙම නව යානයේ දියත් කිරීමේ

පාර්භෝගිකයා වන්නේ 'එයාර් නිව්සීලන්ඩ්' ගුවන් සමාගමයි.

787-10 වර්ගය

යානයේ දිග මීටර් 68.3 ක් වන අතර පියාපත් පරාසය අනෙක් යානා වර්ග වලටම සමානය. පියාසර පරාසය නාවික සැතපුම් 7,000 ක් පමණ වේ. ආසන තුනේ සැළසුමේ දී මගීන් 330ට පමණ පහසුකම් සැලසිය හැකි අතර එයාර්බස් 330 හා 340 වර්ගය වෙනුවට යොදා ගත හැකි ලෙස සකසයි. එයාර්බස් සමාගමේ 350 යානයට තරඟකාරීත්වයක් ඇතිකිරීමට මෙම නව යානය යොදා ගන්නා බව බෝයිං සමාගම පවසයි.

මෙහෙයුම්කරුවන්
Operators

- All Nippon Airways පළමු ගුවන් ගමන 2011 ඔක්තෝබර් 26 දින
- Japan Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2012 අප්‍රේල් 22
- Ethiopian Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2012 අගෝස්තු 16
- Air India පළමු ගුවන් ගමන 2012 සැප්තැම්බර් 19
- LAN Airline පළමු ගුවන් ගමන 2012 ඔක්තෝබර් 01
- United Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2012 නොවැම්බර් 04
- Qatar Airways හි පළමු ගුවන් ගමන 2012 නොවැම්බර් 20
- LOT Polish Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2012 දෙසැම්බර් 14 (2013 නොවැම්බර් 08 වන දින පළමු වරට 787 යානයක් කටුනායක ගුවන් තොටුපළට මෙහෙයුම් කරන ලදී)
- China Southern Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2013 ජූනි 07.
- Thomson Airways පළමු ගුවන් ගමන 2013 ජූනි 21
- Norwegian Air Shuttle පළමු ගුවන් ගමන 2013 ජූනි 04

නව ගුවන් යානයේ ජනේල මෙතෙක් ගුවන් යානාවල යොදා ගන්නා ලද විශාලතම ඒවා වන අතර එමගින් මගීන්ට විශාල ප්‍රදේශයක් පහසුවෙන් නැරඹීමට හැකියාව ලැබේ. එලෙසම මෙම ජනේල වැසීම සඳහා යොදාගන්නා ආවරණය වෙනුවට අවස්ථා 05ක් අනුව අඳුරු වන නව වීදුරුවක් යොදාගෙන තිබේ. එය උපරිම වශයෙන් අඳුරු වුවත් මගියාට තවදුරටත් පිටත නිරීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව තිබේ. කෙසේ වුවත් වැසිකිළි වල තවමත් යොදාගෙන ඇත්තේ සාම්ප්‍රදායික හිරු ආවරණයි. ඇතුළත ආලෝකවත් කිරීම සඳහා යොදාගෙන ඇත්තේ එල් ඊ ඩී තාක්ෂණයයි. එමෙන්ම ඇතුළත තිබෙන වාතය නැවුම් කිරීමටත් අම්හිරි වාතය ඉවත් කිරීමටත් විශේෂ ක්‍රම යොදාගෙන තිබේ.

- Hainan Airlines පළමු ගුවන් ගමන 2013 ජූලි 08
- British Airways 2013 අගෝස්තු 08

මෙහෙයුම් ගැටළු
Operational problems

'ජපාන් එයාර්ලයින්' ගුවන් සමාගමේ මෙන්ම 'යුනයිටඩ්' ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානාවලද වරින්වර ඉන්ධන කාන්දුවීම් දක්නට ලැබුණ අතර ඇමරිකානු සහ ජපාන ගුවන් සේවා අධිකාරීන් මේ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ ආරම්භ කෙරිණ. මේ අතර ලන්ඩන් ගුවන් තොටුපළේ දී 'ඉතියෝපියන්' ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානයක ගින්නක් ඇතිවිය. මෙම ගින්නට හේතු වූයේ බැටරිවල දෝෂයකි. යානය සේවයට එක් වූ පසුව විවිධ අවස්ථාවල බැටරි වල හා විදුලිත් පද්ධතියේ දෝෂ හට ගැණින. පසුව ඇමරිකානු ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සියළු ගුවන් යානා පියාසර කිරීම අත්හිටුවා පරීක්ෂණ පවත්වා එම දෝෂ නිරාකරණය කිරීම සිදුකරන ලදී. මෙම දෝෂ නිරාකරණය කරන තුරු නව යානා නිෂ්පාදනයද බෝයිං සමාගම විසින් තාවකාලිකව නවතා දමන ලදී.

Boeing 787
විශේෂිත ලක්ෂණ සංසන්දනය

වර්ගය	787-8	787-9	787-10
නියමු කුටි කාර්ය මණ්ඩලය	2		
ආසන (පංති තුනේ සැළසුම)	242	280 (පංති තුනේ සැළසුම)	323 (පංති තුනේ සැළසුම)
	296 (පංති දෙකේ සැළසුම) 381 (උපරිම)		
යානයේ දිග	අඩි 186 (මීටර් 56.7)	අඩි 206 (මීටර් 62.8)	අඩි 224 (මීටර් 68.3)
පියාපත් පරාසය	අඩි 197 අඟල් 3	(මීටර් 60.1)	
පියාපත් වර්ගඵලය	වර්ග අඩි 3,501	(වර්ග මීටර් 325)	
යානයේ උස	අඩි 55 අඟල් 6	(මීටර් 16.9)	
කැබින් පරාමිතීන්	පළල: අඩි18 අඟල් 11 උස: අඩි 19 අඟල් 7	(මීටර් 5.77) (මීටර් 5.97)	
බඳ කුටියේ උපරිම පළල	අඩි 18 (මීටර් 5.49)		
භාණ්ඩ ධාරිතාවය	ඝන අඩි 4,826 (ඝන මීටර් 137)	ඝන අඩි 6,086 (ඝන මීටර් 172)	ඝන අඩි 6,187 (ඝන මීටර් 175)
උපරිම එසවීමේ බර	රාත්තල් 502,500 (කිලෝග්‍රෑම් 228,000)	රාත්තල් 553,000 (කිලෝග්‍රෑම් 251,000)	
උපරිම ගොඩබෑමේ බර	රාත්තල් 380,000 (කිලෝග්‍රෑම් 172,000)	රාත්තල් 425,000 (කිලෝග්‍රෑම් 193,000)	රාත්තල් 445,000 (කිලෝ ග්‍රෑම් 202,000)
වේගය	අඩි 35,000 දී (මීටර් 10,700 දී) පැයට සැතපුම් 567, නාවික සැතපුම් 490, පැයට කිලෝමීටර් 913		
උපරිම වේගය	අඩි 35,000 දී (මීටර් 10,700 දී) පැයට සැතපුම් 593, නාවික සැතපුම් 515, පැයට කිලෝ මීටර් 954		
ගුවන් පරාසය	නාවික සැතපුම් 7,650-8,200 කිලෝ මීටර් 14,200-15,200	නාවික සැතපුම් 8,000-8,500 කිලෝ මීටර් 14,800-15,700	නාවික සැතපුම් 7,000 කිලෝ මීටර් 13,000
උපරිම ඉන්ධන ධාරිතාවය	ගැලුම් 33,340 ලීටර් 126,210	ගැලුම් 36,641 ලීටර් 138,700	
පියාසර කළ හැකි උපරිම උස	අඩි 43,000 මීටර් 13,100		
එන්ජින් (2 කි)	General Electric GEnx-1B or Rolls-Royce Trent 1000		

චාල්ස් කුමරා

පොදු රද මඬුලු සමුළුවට පැමිණි

ගුවන් යානය

ඉෂාර ගුණවර්ධන

එංගලන්තයේ රජ පවුල ලෝකයේ ඉතාම ඉහළින් ගෞරවයට පාත්‍රවන රාජකීයයන්. පසුගියදා අවසන්වුන පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය නායක සමුළුවේ ආරම්භය සනිටුහන් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවට එංගලන්තයේ මහ රැජින නියෝජනය කරමින් පැමිණ සිටියේ ඇයගේ පුත් චාල්ස් කුමාරයායි. ඔහු ඇතුළු පිරිවර මෙහි පැමිණ සිටියේ අප මින් පෙර දැක නොමැති ගුවන් යානයකින්. සමහර විට ඔබ සිතන්න ඇති ඒ රජ පවුලටම අයත් ගුවන් යානයක් බව.

එංගලන්තයේ රජ පවුල ලෝකයේ ඉතාම ඉහළින් ගෞරවයට පාත්‍රවන රාජකීයයන්. පසුගියදා අවසන් වුන පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය නායක සමුළුවේ ආරම්භය සනිටුහන් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවට එංගලන්තයේ මහ රැජින නියෝජනය කරමින් පැමිණ සිටියේ ඇයගේ පුත් චාල්ස් කුමාරයායි. ඔහු ඇතුළු පිරිවර මෙහි පැමිණ සිටියේ අප මින් පෙර දැක නොමැති ගුවන් යානයකින්. සමහර විට ඔබ සිතන්න ඇති ඒ රජ පවුලටම අයත් ගුවන් යානයක් බව. නමුත් මේ වන විට එංගලන්තයේ රාජකීයයන්ට අයත් ගුවන් යානා නොමැති අතර ඔවුන් භාවිත කරන්නේ ද එක්සත් රාජධානියේ ජාතික ගුවන් සේවය වන 'බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්' හෝ රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ යානාවන්. සමහර අවස්ථාවල පෞද්ගලික ගුවන් යානා (ව්‍යාපාරික ජෙට්) සමාගම් වලින්ද ඔවුන් යානා කුලියට ගැනීම සිදු වෙනවා.

මෙවර ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති පොදුරද ජාතීන්ගේ සමුළුවට එක්සත් රාජධානියේ නියෝජනය කළ චාල්ස් කුමරු පැමිණියේ ලූටන් ගුවන් තොටුපළ කේන්ද්‍රකර ගනිමින් ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදුකරන 'ටයිටන් ජෙට් ඒවියේෂන්' පුද්ගලික ගුවන් සමාගමට අයත් සුවිශේෂී එයාර්බස් 319 වර්ගයේ ගුවන් යානයකින්. මෙම යානා වර්ගය එයාර් බස් ගුවන් සමාගමේ

Airbus Corporate Jet (ACJ) නැමති ආංශයේ නිෂ්පාදනයක්. එයාර්බස් සමාගම විශේෂයෙන් ව්‍යාපාරික ගුවන් යානා සඳහා පාරිභෝගික අවශ්‍යතා අනුව ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය සිදු කරනු ලබයි.

Twinjet Aviation

1982 දී පමණ ආරම්භ කර ඇති මෙම ගුවන් සමාගම එක්සත් රාජධානියේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 'ඒ' ශ්‍රේණියේ සහතිකයක් හිමිකර ගෙන තිබෙනවා. 'බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්' සමාගමට

මෙන්ම පැවැත්වෙන් මෙහෙයුම් කිරීමට මෙමගින් හැකියාව ලැබී තිබෙනවා. එක්සත් රාජධානියේ විශාලතම පුද්ගලික ගුවන් යානා වර්ගයද මෙයින් සතුය. එය ACJ319 වර්ගයට අයත් චාර්ල්ස් කුමාරයා මෙවර භාවිත කළ ගුවන් යානයයි.

ඉහතින් සඳහන් කළ පරිදිම චාර්ල්ස් කුමාරයා මෙවර භාවිත කළේ 'ට්වින්ජෙට් ඒවියේෂන්' සමාගමට අයත් ACJ319 වර්ගයේ යානයයි. එහි මගීන් 34 කට පළමු පන්තියේ ආසන පහසුකම් සැපයිය හැකි අතර එහි සෝපා සහිත කාමර දෙකක් වෙන් වශයෙන් පිහිටා ඇත.

මෙහි තිබෙන මෙම සෝපා දිගු ගුවන් ගමනක දී ඇඳන් ලෙස සකස් කිරීමේ හැකියාවද පවතී. මෙම යානය පැය 10 නොනවත්වා ධාවනය කළ හැකියි.

මෙම ගුවන් යානයේ තාක්ෂණික ලක්ෂණ කිහිපයක් පහත දැක්වේ

දිග	33.84 m
බඳෙහි දිග	3.95 m
පියාපත් පරාසය	35.80 m
උස	11.76 m
මෙහෙයුම් පරාසය	11,100 km
ගුවන් ගතවීමට ධාවනය විය යුතු දුර	1,850 m
ගොඩබෑමකදී ධාවනය වන දුර	1,360 m
උපරිම වේගය භාවිත සැතපුම්	546
මෙහෙයුම් කළ හැකි උස	12,500 m

කෙසේ වෙතත් රාජකීයයන් තමන් ගුවන් ගමන් සඳහා ඉතා ඉහළ මුදලක් වැය කරන බව නම් විවාදයට ලක්වෙමින් නිතර කතාබහට ලක්වන කාරණයක්.

2017 වන විට ගුවන් මගී ඉල්ලුමේ 31%ක වර්ධනයක්...

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය පුරෝකථනය කරයි

ඉෂාර ගුණවර්ධන

IATA forecasts 31% increase in passenger demand by 2017

2013-17 වර්ෂ සඳහා වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (International Air Transport Association) අනුමානයන් අනුව ගුවන් මගීන් මිලියන 3.91 ක් ප්‍රවාහනය කිරීමට ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සමත්වනු ඇතැයි ඔවුන් අපේක්ෂා කරයි. මෙය 2012 වර්ෂයේ මගී ප්‍රවාහනය වූ මිලියන 2.98 හා සැසඳීමේ දී 31.2% ක පමණ වර්ධනයකි.

මෙම සංගමයට අනුව ලෝකයේ ගුවන් මගීන් වර්ධන වාර්ෂිකය 2013-2017 වර්ෂ සඳහා 5.4% ක් වන අතර 2017 වර්ෂය සඳහා වන අනුමාන කිරීම මෙම ප්‍රතිශතය අනුව ගණනය කර තිබේ. 2008-2012 කාල සීමාවේ දී මෙම ප්‍රතිශතය 4.3% ක් පමණ අගයක තිබී ඇත. එම කාල සීමාවේ දී ලෝකයේ ආර්ථික අවපාතයක් තිබිණ. 2013 හා 2017 අතර කාලය තුළදී නව මගීන් මිලියන 930ක් පමණ එක් වනු ඇති බවට අනුමාන කරන අතර එම ප්‍රමාණයෙන් මිලියන 638ක් අභ්‍යන්තර ගුවන් මගීන් ලෙසද මිලියන 292 ක් ජාත්‍යන්තර මගීන් ලෙසද අනුමාන කරයි.

මේ සඳහා මැදපෙරදිග හා ආසියානු ශාන්තිකර කලාපය වැඩිම දායකත්වයක් දක්වනු ඇති බවට අනුමාන කරන අතර වාර්ෂික ඒකාබද්ධ වර්ධන අනුපාතය (compound annual growth

මෙම සංගමයට අනුව ලෝකයේ ගුවන් මගීන් වර්ධන වාර්ෂිකය 2013-2017 වර්ෂ සඳහා 5.4% ක් වන අතර 2017 වර්ෂය සඳහා වන අනුමාන කිරීම මෙම ප්‍රතිශතය අනුව ගණනය කර තිබේ. 2008-2012 කාලසීමාවේ දී මෙම ප්‍රතිශතය 4.3% ක් පමණ අගයක තිබී ඇත. එම කාලසීමාවේ දී ලෝකයේ ආර්ථික අවපාතයක් තිබිණ. 2013 හා 2017 අතර කාලය තුළදී නව මගීන් මිලියන 930ක් පමණ එක්වනු ඇති බවට අනුමාන කරන අතර එම ප්‍රමාණයෙන් මිලියන 638ක් අභ්‍යන්තර ගුවන් මගීන් ලෙසද මිලියන 292 ක් ජාත්‍යන්තර මගීන් ලෙසද අනුමාන කරයි.

තනි රටක් ලෙස සැලකීමේ දී වැඩිම ජාත්‍යන්තර මගී දායකත්වයක් ඇත්තේ එක්සත් ජනපදයට වන අතර 2017 වන විට මගීන් මිලියන 28.7 ක් එකතුවනු ඇත. එය 3.5% ක වර්ධන අනුපාතයකි. මගීන් මිලියන 27.2ක් සහ 3.4% ක වර්ධනයක් සහිතව ජර්මනිය දෙවන ස්ථානයට පැමිණෙනු ඇත. සමස්තයක් ලෙස ජාත්‍යන්තර මගීන් මිලියන 1.5 ක් දක්වා වර්ධනයක් 4.6% ක ප්‍රතිශතයක් සහිතව 2017 වන විට අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර නව මගීන් මිලියන 292 ක් එක්වනු ඇතැයි අනුමාන කරයි.

rates-CAGR) මෙම කලාප වල අනුපිළිවෙලින් 6.3% ක් හා 5.7% ක් ලෙස ප්‍රක්ශේපනය කරයි. අප්‍රිකානු කලාපයේ මෙම අනුපාතය 5.3%ක් ලෙසද ලතින් ඇමරිකානු කලාපයේ 4.5%ක් ලෙසද අනුමාන කර ඇත.

චීනයේ අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය සහ චීනයට සම්බන්ධිත ගුවන් ප්‍රවාහනය අනුව ලොව ප්‍රක්ශේපිත (Projected) විශාලතම මගී වෙළඳපොළ චීනය වනු ඇතැයි එම සංගමය අනුමාන කරයි. අභ්‍යන්තර මගීන් මිලියන 195 ක් සහ ජාත්‍යන්තර මගීන් මිලියන 32.4ක් ලෙස නව මගීන් මිලියන 227.4ක් 2017 වන විට චීනයේ ගුවන් ප්‍රවාහනයේ දායකත්වය දරනු ඇති බවට විශ්වාස කෙරේ. 2017 වන විට ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ (චීනයද ඇතුළුව) නව මගීන් මිලියන 300ක් පමණ එකතු වන ඇති බවට අනාවැකි පලකරන එම සංගමය එමගින් 75%ක පමණ ප්‍රතිශතයක් අභ්‍යන්තර ගුවන් මගීන් වනු ඇති බව ප්‍රකාශ කරයි. 2012 වර්ෂයේ දී ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ මගීන් දායකත්වය ජාත්‍යන්තර මගීන් ප්‍රවාහනයේ 28.2% ක්වූ අතර එය 2017 වන විට 31.7% ක් වනු ඇති බවට විශ්වාස කරයි. උතුරු ඇමරිකා කලාපයේ මෙම ප්‍රතිශතය 24% පමණ වනු ඇති අතර එය 2012 වර්ෂය හා සැසඳීමේ දී 2% ක අඩු වීමකි. යුරෝපා කලාපයේ එය 23% ක් පමණ වනු ඇති අතර එය 2012 වර්ෂය හා සැසඳීමේදී 1% ක අඩුවීමකි.

ලොව විශාලතම අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී දායකත්වය 2017 වන විට තවදුරටත් රැස ගැනීමට ඇමරිකාවට හැකියාව ලැබෙනු ඇති අතර එය මගීන් මිලියන 677.8 ක් වනු ඇති බවට අනුමාන කරනු ලැබේ. ඇමරිකාවේ වාර්ෂික මගී වර්ධන අනුපාතිකය 2.2% පමණ වනු ඇති අතර නව මගීන් මිලියන 70ක් පමණ එක්වනු ඇති බවට විශ්වාස කරයි. මගීන් මිලියන 487.9 ක් වන ප්‍රමාණයක් සහිතව 10.7%ක වර්ධනයකට එළඹීමට චීනයට හැකිවන අතර එය දෙවන ස්ථානය ගනී. අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී ප්‍රවාහනයේ 03 වන ස්ථානය ගනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනුයේ බ්‍රසීලය වන අතර එම ප්‍රමාණය මගීන් මිලියන 122.4 ක් වනු ඇත. මෙම ප්‍රමාණය වාර්ෂික වර්ධනය අනුපාතයේ 6.3%ක අගයකි.

තනි රටක් ලෙස සැලකීමේ දී වැඩිම ජාත්‍යන්තර මගී දායකත්වයක් ඇත්තේ එක්සත් ජනපදයට වන අතර 2017 වන විට මගීන් මිලියන 28.7ක් එකතු වනු ඇත. එය 3.5%ක වර්ධන අනුපාතයකි. මගීන් මිලියන 27.2ක් සහ 3.4%ක වර්ධනයක් සහිතව ජර්මනිය දෙවන ස්ථානයට පැමිණෙනු ඇත.

සමස්තයක් ලෙස ජාත්‍යන්තර මගීන් මිලියන 1.5ක් දක්වා වර්ධනයක් 4.6% ක ප්‍රතිශතයක් සහිතව 2017 වන විට අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර නව මගීන් මිලියන 292 ක් එක්වනු ඇතැයි අනුමාන කරයි.

චීනයේ සහ මැද පෙරදිග රටවල රජයන් විසින් ලෝක වාණිජ කටයුතු වල සහ සංවර්ධනයේ ප්‍රවර්ධනයට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විසින් දක්වනු ලබන සම්බන්ධීකරණයේ වැදගත්කම හඳුනා ගෙන ඇති බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ටෝනි ටෙයිලර් මහතා පවසයි. අප්‍රිකානු සහ ලතින් ඇමරිකානු රටවල් සම්බන්ධයෙන් අදහස් දක්වමින් ඒ මහතා සඳහන් කරනු ලැබුවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මුදල් උපයන එළදෙනක් ලෙස නොව ආර්ථිකය ඉදිරියට මෙහෙයවන ජව සම්පන්න අන්වයෙකු ලෙස එම රජයන් දැකිය යුතු බවයි.

මෙම අනාවැකි පළ කිරීම පහත පරිදි සාරාංශ ගත කළ හැකිය.

ජාත්‍යන්තර මගී සංවර්ධනය.

- 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2017 වර්ෂයේ 25% ක වර්ධනයක් බලාපොරොත්තු වන අතර එය

මගීන් බිලියන 1.2 සිට 1.5 දක්වා වන ප්‍රමාණයකි. නව මගීන් මිලියන 292 ක් එක් වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර වර්ධන අනුපාතය 4.6% කි.

- වාර්ෂික වර්ධන අනුපාතය 9% ක් වූ කසකස්ථානය පරදවමින් 10.3% ක වර්ධනයක් සහිතව උස්බෙකිස්ථානය වේගයෙන් වර්ධනය වන වෙළඳපොළ වනු ඇත. වැඩිම වර්ධන අනුපාත සහිත අනෙක් රටවල් 08 ලෙස රුසියාව (7.7%), තුර්කිය (7.6%), ඉරානය (7.5%), චීනය (7.1%), වියට්නාමය (6.9%), සවුදි අරාබිය (6.8%) සහ පකිස්ථානය (6.7%) ස්ථානගත වනු ඇත. වේගයෙන් වර්ධනය වන වෙළඳපොළ අතර ලතින් ඇමරිකානු හෝ අප්‍රිකානු රටවල් කිසිවක් අයත් නොවේ.

- එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය 6.6% ක වර්ධනයක් සහිතව මගීන් මිලියන 29.2ක් මෙම කාලසීමාවේ දායක කරනු ඇති අතර එය චීනයට ආසන්න ගණනකි. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මාර්ග සැලසීමේ දී මැද පෙරදිග සහ ආසියානු ශාන්තිකර කලාප අතර වඩා ශක්තිමත් වර්ධනයක් අපේක්ෂා කරයි.

අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී සංවර්ධනය

- 2012 වර්ෂයේ දී අභ්‍යන්තර ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණය බිලියන 1.82 වූ අතර එය 2017 දී බිලියන 2.46 ක් ලෙස මිලියන 639කින් වැඩි වනු ඇතැයි ද එම ප්‍රමාණය 6.2% ක වර්ධනයක් ලෙසද දක්වයි.

- 2012 දී මිලියන 90 ක් පමණ වූ දේශීය මගී ප්‍රමාණය 2017 දී මිලියන 122.4 ක් පමණ ප්‍රමාණයකට වැඩි කර ගනිමින් එක්සත් ජනපදය හා චීනයට පසුව බ්‍රසීලය තෙවන ස්ථානයට පත්වනු ඇති අතර එය 6.3% ක වර්ධන අනුපාතයකි.

- තුර්කිය වැඩිම වර්ධනයක් සහිත අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී වෙළඳපොළෙහි දෙවන ස්ථානයට පැමිණෙනු ඇති අතර එය මගීන් මිලියන 26.3ක් වනු ඇත. ඒ සඳහා නව මගීන් මිලියන 17.2ක් එක්වනු ඇත. මෙය 10.65 ක වර්ධනයකි.

- ඉහළම දේශීය මගී වර්ධනයක් සහිත රටවල් 10 අතරින් අවසන් රටවල් 05 අතරට බ්‍රසීලය, පේරු, කොලොම්බියාව, මෙක්සිකෝව සහ ඉක්වදෝරය පැමිණෙනු ඇත.

2013-2017 කාල සීමාව සඳහා වන කලාපීය දැක්ම

- ආසියානු ශාන්තිකර කලාපය 5.7% ක වර්ධන අනුපාතයක් ඇතිව වර්ධනය වනු ඇත. මෙම කලාපයේ මගී ප්‍රතිශතය 2017 දී ලෝක ප්‍රතිශතයෙන් 31.7% ක ප්‍රමාණයක් වනු ඇත. යුරෝපය සහ උතුරු ඇමරිකාව පිළිවෙලින් 24% හා 26% සිට 23% සහ 24% දක්වා අඩුවනු ඇත.

- මැදපෙරදිග රටවල් ශක්තිමත් ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධනය වන 6.3% වාර්තා කරනු ඇත.

- යුරෝපය ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධනයේ 3.9% ක වර්ධනයක් පෙන්වනු ඇත.

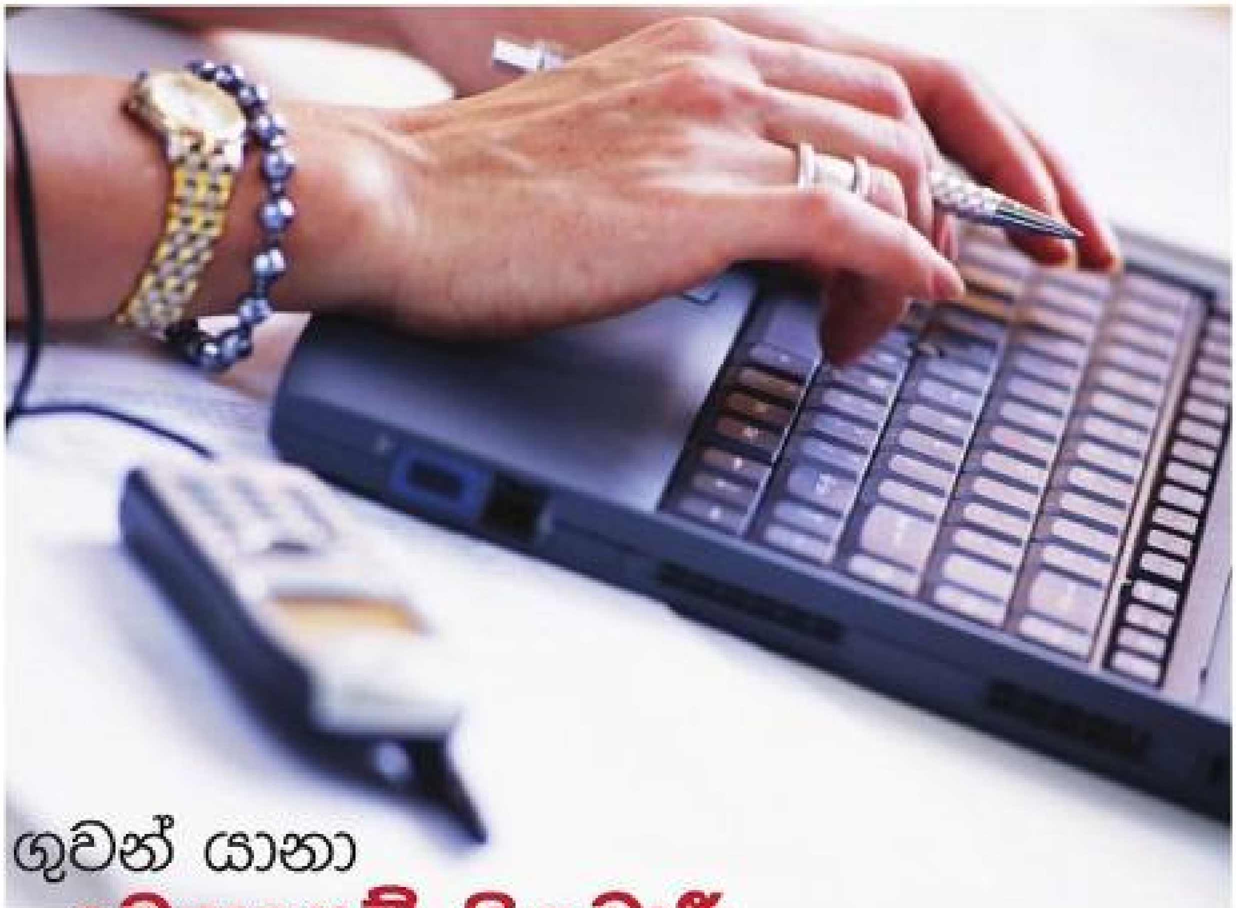
- උතුරු ඇමරිකාව අඩුම ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධන අනුපාතිකය වන 3.6% වාර්තා කරනු ඇත.

- ලතින් ඇමරිකානු රටවල් 4.5% ක ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනු ඇත.

පාරිසරික වගකීම

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ වර්ධනය හේතුවෙන් පැවතෙන පාරිසරික වගකීම කර්මාන්තය විසින් අවබෝධ කර ගෙන සිටී. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය කාබන්ඩයොක්සයිඩ් පිට කිරීම අවම කිරීමට ලෝකය ගෙන යන ක්‍රියා මාර්ගය ප්‍රථමයෙන්ම එකඟතාවය පළ කළ කර්මාන්තයයි. 2005 ප්‍රමාණයට සාපේක්ෂව 2050 වන විට 50% ක ප්‍රතිශතයකින් කාබන්ඩයොක්සයිඩ් ප්‍රමාණය පිට කිරීම අඩු කිරීමට ලෝකය උත්සාහ කරයි. මෙම දායකත්වය ලබා දීමට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දායකයින් සිව් වැදෑරුම් ක්‍රමෝපායන් භාවිතා කරන අතර ඒ සඳහා වැඩි දියුණු කරන ලද තාක්ෂණය භාවිතය, වඩා කාර්යක්ෂම යටිතල පහසුකම්, වෙළඳපොළ මූලික කරගත් මිනුම් සහ ඉහළ මෙහෙයුම් අයත් වේ.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන සමුළුවේ දී කාලගුණ වෙනස් වීම සම්බන්ධයෙන් වන වෙළඳපොළ මූලික කර ගත් මිනුම් සම්බන්ධයෙන් වන වැදගත් තීරණයකට එළඹීමට හැකියාව ලැබුණු අතර 2016 දී පැවැත්වෙන මීළඟ සමුළුවට සවිස්තරාත්මක වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීමටත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය බලාපොරොත්තු වේ. මෙම නව තීරණය පාරිසරිකව ඉතා ඉහළ වැදගත්කමක් තිබෙන එකක් වන අතර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය මෙම තීරණයට ඉතා ඉහළින් එකඟත්වය පළ කර ඇත.



ගුවන් යානා **මෙහෙයුම් නිලධාරී** පාඨමාලාව

Flight Dispatcher Course

ඉන්දුජිත් විජේසේකර

සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය වර්තමානය වන විට ඉතා ඉහළ සංවර්ධන මට්ටමකට ළඟා වී ඇත. ඒ හේතුවෙන් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් වඩාත් ප්‍රචලිත ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වන ගුවන් ගමන් කෙරෙහි මහජන ආකර්ශනයද බෙහෙවින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර මෙම ක්ෂේත්‍රයේ රැකියා නියුක්තිකයන්ගේ ප්‍රමාණයද සැලකිය යුතු අන්දමින් වර්ධනයක් දක්නට ලැබේ. මෙම රැකියා කෙරෙහි යොමු වීමේ අවස්ථා වර්තමානය වන විට ශ්‍රී ලංකාව තුළ ද ඉහළ අගයක් ගෙන ඇති අතර ඒ හේතුවෙන් හැදෑරිය යුතු බොහොමයක් පාඨමාලා සඳහා ද ලංකාව තුළ දොරටු විවර වී ඇත.

> සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේදී වඩාත්ම කතාබහට ලක්වන රැකියාව වන්නේ ගුවන් නියමුවන් හා සත්කාරක කාර්යය මණ්ඩලයයි (Flight Crew & Cabin Crew). එහෙත් එම නිලධාරීන්හට තම කාර්යය නිරුපද්‍රිතව කරගෙන යාම සඳහා උපකාරී වන කාර්යය මණ්ඩලයේ තවත් නිලධාරීන් බොහොමයක් ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේදී වඩාත්ම කතා බහට ලක්වන රැකියාව වන්නේ ගුවන් නියමුවන් හා සත්කාරක කාර්යය මණ්ඩලයයි (Flight Crew & Cabin Crew) එහෙත් එම නිලධාරීන්හට තම කාර්යය නිරුපද්‍රිතව කර ගෙන යාම සඳහා උපකාරී වන කාර්යය මණ්ඩලයේ තවත් නිලධාරීන් බොහොමයක් ඇත.

1. ගුවන් යානා තාක්ෂණඥයින් (Aircraft Maintenance Technicians)
2. ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවන් (Aircraft Engineers)

3. ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Flight Operation Officers)
4. ගුවන් ටිකට්පත් ඒජන්තවරුන් (Ticketing Agent)
5. ගුවන් මගී මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Passenger Handling Officers)
6. ගොඩබිම් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Ground Handling Officers)
7. ප්‍රවාහන භාණ්ඩ මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Cargo Handling Officers)
8. ගුවන් සමාගම් වල අභ්‍යන්තර කාර්යය මණ්ඩලය (Internal Staff)
9. ගුවන් ගමන් පාලක නිලධාරීන් (Air Traffic Controllers)
10. ගුවන් සන්නිවේදන නිලධාරීන් (Communication Officers)

ඉහත දක්වා ඇත්තේ සහය කාර්යය මණ්ඩල වලට අයත් තනතුරු කිහිපයකි. මෙම ලිපිය මගින් අප බලාපොරොත්තු වන්නේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Flight Operation Officers) පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමටයි.

ගුවන් ගමනක් සැළසුම් කිරීමේදී එම කාර්යය භාරව සිටින නිලධාරියා ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරී (Flight Operation Officer - FOO) ලෙස හඳුන්වයි. ඔහුගේ

> ගුවන් ගමනක් සැළසුම් කිරීමේදී එම කාර්යය භාරව සිටින නිලධාරියා ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරී (Flight Operation Officer - FOO) ලෙස හඳුන්වයි. ඔහුගේ කාර්යභාරය වනුයේ ගුවන් ගමන පිළිබඳව සැළසුම් සකස් කිරීමයි. ඒ අනුව ගුවන් යානාවට ලබාදිය යුතු ඉන්ධන ප්‍රමාණය, ගුවන් මාර්ගය, යා යුතු උස, කාලගුණික දත්ත ගමනේදී පවත්වා ගත යුතු වේගය, හදිසි ගොඩබෑමේ ගුවන් තොටුපළ (Alternate Airports) ආදී කරුණු ඇතුළත් වාර්තාවක් (Flight Plan) ඔහු විසින් පිළියෙල කරනු ලබයි. මෙම වාර්තාව පිළියෙල කර පසු එහි 50% ක වගකීම ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරියා විසින් බාරගෙන අත්සන් කරනු ලබන අතර ඉතිරි 50% ක වගකීම ගුවන් යානාවේ ප්‍රධාන නියමුවා විසින් බාරගෙන අත්සන් තබයි.

කාර්යය භාරය වනුයේ ගුවන් ගමන පිළිබඳව සැළසුම් සකස් කිරීමයි. ඒ අනුව ගුවන් යානාවට ලබා දිය යුතු ඉන්ධන ප්‍රමාණය, ගුවන් මාර්ගය, යා යුතු උස, කාලගුණික දත්ත ගමනේදී පවත්වා ගත යුතු වේගය, හදිසි ගොඩ බෑමේ ගුවන් තොටුපළ (Alternate Airports) ආදී කරුණු ඇතුළත් වාර්තාවක් (Flight Plan) ඔහු විසින් පිළියෙල කරනු ලබයි. මෙම වාර්තාව පිළියෙල කර පසු එහි 50% ක වගකීම ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරියා විසින් බාරගෙන අත්සන් කරනු ලබන අතර ඉතිරි 50% ක වගකීම ගුවන් යානාවේ ප්‍රධාන නියමුවා විසින් බාරගෙන අත්සන් තබයි. මේ අනුව බොහෝ විට ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරියා ගොඩබිම

ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරියකු වීමේදී අවම වශයෙන් අ.පො.ස. (උ.පෙ.) සමත්විය යුතුය. අ.පො.ස (සා.පෙ.) විභාගයේදී ඉංග්‍රීසි භාෂාවට සම්මාන සාමර්ථ්‍යක් ලබා තිබිය යුතු අතර ඉංග්‍රීසි භාෂාව පිළිබඳ නිපුණත්වය අනිවාර්යය වේ. මෙම අධ්‍යාපන සුදුසුකම් සම්පූර්ණ කළ අයකුට එම රටේ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනය විසින් අනුමත කළ පුහුණු පාසලකින් ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරී පාඨමාලාව හැදෑරිය හැකිය.

සිටින ගුවන් නියමුවා ලෙසද හඳුන්වනු ලැබේ. අතීතයේදී මෙය ගණනය කිරීමෙන් පිළියෙළ කළද වර්තමානයේ දී සම්පූර්ණයෙන්ම පරිගණක මෘදුකාංග භාවිතයෙන් පිළියෙල කරනු ලැබේ. මෙම වාර්තාව පිළියෙල කිරීමේදී ගුවන් යානයේ මගීන් සංඛ්‍යාව, ඔවුන්ගේ ගමන් මලුවල බර, ගුවන් යානයේ ප්‍රවාහනය කරනු ලබන භාණ්ඩ (Cargo) වල බර ආදී තොරතුරු ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශයෙන් ලබා ගනී.

ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරියකු වීමේදී අවම වශයෙන් අ.පො.ස (උ.පෙ.) සමත්විය යුතුය. අ.පො.ස (සා.පෙ.) විභාගයේදී ඉංග්‍රීසි භාෂාවට සම්මාන සාමර්ථ්‍යක් ලබා තිබිය යුතු අතර ඉංග්‍රීසි භාෂාව පිළිබඳ නිපුණත්වය අනිවාර්යය වේ. මෙම අධ්‍යාපන සුදුසුකම් සම්පූර්ණ කළ අයකුට එම රටේ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනය විසින් අනුමත කළ පුහුණු පාසලකින් ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරී පාඨමාලාව හැදෑරිය හැකිය.

(FOO Course – Flight Dispatcher Course – ICAO 201 Course)

ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරියකු ලෙස සේවය කිරීම සඳහා මෙම පාඨමාලාව හදාරා ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරී බලපත්‍රය ලබා තිබිය යුතුය. එය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් අනිවාර්යය කර තිබේ. ඒ සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනය විසින් පවත්වනු ලබන ලිඛිත/ වාචික පරීක්ෂණයකින් සමත්විය යුතු අතර, ගුවන් නියමු බලපත්‍ර මෙම බලපත්‍රය නිකුත් කළ රටට හැර වෙනත් කිසිදු රටක් සඳහා වලංගු කිරීම හෝ පරිවර්තනය කළ නොහැකි විශේෂත්වයකි.

ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරී පාඨමාලාවට පහත සඳහන් විෂයන් ඇතුළත් වේ.

1. ගුවන් නීතිය (Air Law)
2. ගුවන් යානා මෙහෙය වීම සහ ගුවන් ගතවීමේ න්‍යාය (Theory of Flight & Flight Operation)
3. ගුවන් ගමන් සැලසුම් කිරීම (Flight Planning)
4. ගුවන් යානා බර හා සමතුලිතතාවය පාලනය කිරීම (Weight and Balance Control)
5. ගුවන් සංචාරණ උපාංග (Air Navigation)
6. කාලගුණ විද්‍යාව (Meterology)
7. ගුවන් යානා බර හා ක්‍රියාකාරීත්වය (Weight and Performance)
8. සන්නිවේදනය හ සන්නිවේදන ක්‍රම (Communication)
9. ගුවන් ගමන් පාලන කළමණාකරනය (Air Traffic Management)
10. ගුවන් යානා උපදේශනය (Flight Monitoring)
11. ගුවන් යානා ආරක්ෂණය (Security)
12. මානව ක්‍රියාකාරකම් හා එහි සීමාවන් (Human Performance Limitation)
13. අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන රෙගුලාසි (Dangerous Goods Regulations)
14. ගුවන් සංචාරණ තොරතුරු සේවා (Aeronautical Information Services)

මෙහි ප්‍රායෝගික පුහුණුව අවම වශයෙන් මාස 06කි.

මේ අනුව ඉතා පුළුල් විෂය පරාසයක් ආවරණය වන පරිදි මෙම පාඨමාලාව සැළසුම් කර ඇති බැවින් ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරී තනතුරට පත්වන කෙනෙකුට එම කාර්යය වඩාත් හොඳින් කරගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය සියළුම දැනුම ලබා ගත හැකි වේ.

ඔබ ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙම පාඨමාලාව හැදෑරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ නම් අවම වශයෙන් රු.1,000,000/- ක පමණ මුදලක් මේ සඳහා දැරිය යුතු ය. ඔබ ලබන පුහුණුව මත සහ අත්දැකීම් මත මෙම රැකියාව වෙනුවෙන් වෙනත් ජනප්‍රිය ගුවන් සමාගම් වල රැකියා සඳහාද යොමු විය හැකි අතර එමගින් ඉතා ඉහළ මාසික වැටුපක් උපයා ගත හැකිය.

නියමු රහිත ගුවන් යානා

වසර 110ක අභිමානවත් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ නව පියවරක් ලෙස නියමු රහිත ගුවන් යානා හඳුන්වා දිය හැකිය. ඊට වසර 110කට පෙර තිබූ තත්වය උඩු යටිකුරු කරමින් මෙවැනි අධි තාක්‍ෂණයකින් යුතු ගුවන් යානා නිපදවීම සැබවින්ම විස්මය ජනකය. එවන් වූ විස්මය ජනක නිමැවුමක් වන නියමු රහිත ගුවන් යානා පිළිබඳව ගුවන්සර විසින් තබන ලද සටහනකි මේ.

නියමු රහිත ගුවන් යානා සඳහා වර්තමානයේදී විශේෂිත නම් කිහිපයක් භාවිත කරයි.

- UAV - Unmanned Aerial Vehicles
- RPV - Remotely Piloted Vehicle
- Drones

කෙසේ වෙතත් තවමත් යම් යම් පර්යේෂණ වලට භාවිත වෙමින් පවතින නියමු රහිත ගුවන් යානා අනාගත ලෝකයට කෙසේ බලපාවිද යන්න අප කාගේත් අවධානයට ලක් විය යුතුය. වර්තමානයේදී කොයෙකුත් රටවල් විසින් මෙම යානා යුධමය කටයුතු සඳහා බහුලව යොදා ගන්නා අතර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවද මෑත කාලයේ මෙම යානා යුධමය කටයුතු සඳහා සාර්ථකව යොදා ගන්නා ලදී. මෙම යානා තවදුරටත් වෙළඳ ගුවන් ගමන් (Commercial Air Transport) සඳහා භාවිත කිරීමට හැකියාවක් පවතීද? යන්න සම්බන්ධයෙන් සොයා බැලීමටද වර්තමානයේ පර්යේෂණ සිදුකරමින් පවතී. දැනට භාවිතයේ පවතින යානා වල විශාලත්වය දල වශයෙන් දිගින් අඩි 20-30 පමණ වන අතර පළලද ඊට සමාන ප්‍රමාණයකි. නමුත් දැනට පර්යේෂණ මට්ටමේ පවතින විශාලතම යානය දිගින් අඩි 100ක් පමණ වේ. මෙම නියමු රහිත යානා වල ඉතිහාසය සම්බන්ධ තොරතුරු වලින් පෙනෙන්නේ මේ සඳහා දීර්ඝ ඉතිහාසයක් තිබී ඇති බවයි.

නියමු රහිත ගුවන් යානා ඉතිහාසය

මුලින් නියමු රහිත යානා පිළිබඳ සඳහන් වන්නේ 1849 වසරේ ඔස්ට්‍රියාවෙනි. එහි ඔස්ට්‍රියන්වරු ඉතාලියේ වැනීස් නගරය දෙසට පුපුරණ ද්‍රව්‍ය පිරවූ නියමු රහිත වායු බැලූන පා කර හැරීමට උත්සහ දරා ඇත. නමුත් ඔවුන්ගේ අවාසනාවකට එම බැලූන සුළඟේ බලපෑම හේතුවෙන් නැවතත් ඔස්ට්‍රියාවටම පැමිණ පුපුරා ගොස් ඇත. එතැන් පටන් මිසයිල විදිය හැකි යානා දක්වා ගුවන් තාක්ෂණය ශීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබා ඇත. ඔස්ට්‍රියානුවන්ගේ නියමු රහිත වායු බැලූන අදහසට පසු, පළවන ලෝක යුද්ධයේ සමාප්තියත් සමගම නියමු රහිත, පුපුරණ ද්‍රව්‍ය අඩංගු යානා ගුවන් බෝම්බ ලෙස නිෂ්පාදනය කරන ලද අතර පසු කාලයේ මේවා කෲස් මිසයිල වශයෙන් හැඳින්වීය. පරිගණක ආධාරයෙන් මෙම නියමුවන් රහිත මිසයිල ගොඩබිමයක සිට තවත් ගොඩබිමයකට ස්වයංක්‍රීය නියමු ක්‍රමය (Autopilot) මගින් ගමන් කරවිය හැකි අයුරින් නිපදවා ඇත. තවද මෙම නියමු රහිත ගුවන් යානා ගොඩබිම් සටන්කරුවන්ට තම ඉලක්ක පුහුණුවීම සඳහාද යොදා ගෙන තිබේ. විශේෂයෙන් මෙම යානා සතුරු ස්ථාන නිරීක්ෂක යානා ලෙස මෙන්ම ප්‍රහාරක මිසයිල විදිනයක් ලෙසද භාවිත කරයි. තවද වත්මන් හමුදා මෙම යානා වලට වැඩි රුචියක් දක්වන්නේ, මෙම යානාවන් යොදා ගනිමින් කරන නිරීක්ෂණ වලදී පුද්ගලයින්ට ඇති අවධානම අවම හෙයිනි.

නියමු රහිත ගුවන් යානා ක්‍රියාකරවන ආකාරය

නියමු රහිත ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක කරවීම සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක් හැසිරවීමට බොහෙවින් සමානය. මේවායේ ඇති ප්‍රධානම වෙනස්කම වන්නේ නියමුවන් රහිත වීම, ගුවන් ගත කිරීමට හා ගොඩබැස්සවීමට එක් පුද්ගලයකුද හැසිරවීම සඳහා වෙනම පුද්ගලයකුද සිටිය යුතු වීමය. මීට අමතරව ට්‍රාන්ස්මීටරයක් හා රේඩාර් පද්ධතියක්ද මේ සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. මෙම යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය සහ හැසිරවීමේ සියළුම උපාංග සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක උපාංග වලට බොහෙවින් සමානය. බොහෝ විට මෙම යානා කුඩා පිස්ටන් එන්ජිමකින් සමන්විතය. සාමාන්‍ය ගුවන් යානා වල මෙන්ම මෙම එන්ජිමෙන් යානයේ අවර

මුලින් නියමු රහිත යානා පිළිබඳ සඳහන් වන්නේ 1849 වසරේ ඔස්ට්‍රියාවෙනි. එහි ඔස්ට්‍රියන්වරු ඉතාලියේ වැනීස් නගරය දෙසට පුපුරණ ද්‍රව්‍ය පිරවූ නියමු රහිත වායු බැලූන පා කර හැරීමට උත්සහ දරා ඇත. නමුත් ඔවුන්ගේ අවාසනාවකට එම බැලූන සුළඟේ බලපෑම හේතුවෙන් නැවතත් ඔස්ට්‍රියාවටම පැමිණ පුපුරා ගොස් ඇත. එතැන් පටන් මිසයිල විදිය හැකි යානා දක්වා ගුවන් තාක්ෂණය ශීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබා ඇත.

පෙති (propeller) කරකැවීමට සලස්වයි. මෙම යානා ගුවන් ගත කිරීමට ප්‍රථම ගුවන් පථය වෙත වාහනයකින් හෝ වෙනත් ක්‍රමයකින් රැගෙන යයි. ඉන් පසු කාර්මික ශිල්පියකු මගින් යානයේ එන්ජිම පණ ගැන්වීම සිදුකිරීමෙන් අනතුරුව ගුවන්ගත කරනු ලබන පුද්ගලයා හා යානය හසුරුවන්නා අතර පණිවුඩ හුවමාරු සම්බන්ධතාවයද ඇති කර ගනී. ඒ සමගම යානයේ හැසිරවීම සහ බාහිර චලන පෘෂ්ඨය (Movement of Control Surface) තහවුරු කරගනු ලැබේ. මෙය සිදු කරනු ලබන්නේ දුරස්ථ පාලකයක් මගින් යානයේ විවිධ කොටස් හැසිරවීමෙනි. අවසානයේ පාලක මධ්‍යස්ථානයෙන් යානය ගුවන් ගත කිරීමට අවසර ලැබීම සිදු වේ. ගුවන් පාලක මැදිරියෙන් අවසර ගත් පසු මෙම යානාව දුරස්ථ පාලකය මගින් ගුවන්ගත කිරීම සිදුකරයි. මෙසේ ගුවන් ගත කිරීමේදී ඒ සඳහා සම්බන්ධ වන පුද්ගලයාට යානය හැසිරවීමට නම් එය ගුවන් ගත වන තෙක් දැකිය යුතුවේ. ගුවන් ගත වීමත් සමගම ඔහු විසින් යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය ඉන් පසු යානය හසුරුවන නියමුවාට භාර දිය යුතුය. මෙහිදී එම පුද්ගලයා සිටිනුයේ යානයේ නියමු කුටියට සමාන කුටියක් තුළය. මන්ද ගුවන් යානයක් ක්‍රියාකර වීමට නම් ඒ හා සම්බන්ධ සියළුම දත්තයන් සහ සංඥා අවශ්‍ය වන හෙයිනි. මෙම කුටිය තුළ යානය හසුරුවන පුද්ගලයාට අවශ්‍ය සුක්කානම (Control Column) හා ස්වයංක්‍රීය නියමු පරිපථද (Autopilot) සවිකර ඇත.

මෙසේ ඇතුළත සිටින නියමුවා දත්තයන් සහ සංඥා ඔස්සේ යානය තමන්ට අවශ්‍ය

නියමු රහිත ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක කරවීම සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක් හැසිරවීමට බෙහෙවින් සමානය. මේවායේ ඇති ප්‍රධානම වෙනස්කම් වන්නේ නියමුවන් රහිත වීම, ගුවන්ගත කිරීමට හා ගොඩබැස්සවීමට එක් පුද්ගලයකුද හැසිරවීම සඳහා වෙනම පුද්ගලයකුද සිටිය යුතු වීමය. මීට අමතරව ට්‍රාන්ස්මීටරයක් හා රේඩාර් පද්ධතියක්ද මේ සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මෙම යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය සහ හැසිරවීමේ සියළුම උපාංග සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක උපාංග වලට බෙහෙවින් සමානය.

ස්ථානය වෙත පැදවීම සිදු කරයි. මෙහිදී එම යානය නිරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා නිපදවන ලද්දක් නම්, යානයේ සවිකර ඇති කැමරා උපකරණ හැසිරවීමට වෙනම පුද්ගලයින් සිටිය යුතුය. තවද මෙම යානා වලට ගමන් කළ හැකි උපරිම දුර තීරණය වන්නේ යානාව ගමන් කරන උස, ට්‍රාන්ස්මීටරය නිපදවන බලය (**output**) මතය. පියාසර කාලය තීරණය වන්නේ යානාවේ ඇති ඉන්ධන ප්‍රමාණය මත වන අතර මේ සඳහා භාවිත කරන්නේ AVGAS නම් ඉන්ධන වර්ගයයි. මෙවැනි යානාවල තවත් විශේෂත්වයක් වන්නේ යානාව හසුරුවන්නා වෙනත් සාමාන්‍ය ගුවන් යානා වල නියමුවන්ගේම යානය ගොඩබස්සනා අවස්ථාව දක්වා පාලක මැදිරිය සමග සම්බන්ධතාවය පවත්වා ගැනීමයි. එමගින් සෙසු යානා වලට මෙන්ම මෙම යානාවලටද ගුවනේදී මිත්‍ර පාලනයකින් සහ අවහිරයකින් තොරව පියාසර කළ හැකිය.

යානය පාලනය කරන නියමුවාට නියමිත කාර්යය අවසානයේ යළි ගොඩ බෑම සඳහා අවශ්‍ය වූ විට නැවත පිටත හසුරුවන්නාට දර්ශනය වන සීමාව වෙත යානය පියාසර කරවීම සිදුකරන අතර එහිදී පණිවුඩ හුවමාරුව මගින් පිටත හසුරුවන්නාගේ නැවත යානයේ පාලනය බාරදීම සිදුකරයි. ඉන් අනතුරුව පිටත හසුරුවන්නා යානය තමන්ගේ දෘෂ්ඨි පාලනය මගින් හසුරුවමින් ගුවන් ධාවන පථය මත ගොඩබෑම සිදුකරයි. අවසානයේ ගොඩබැස්සවූ යානය තාක්ෂණ ශිල්පීන් විසින් එන්ජිම ක්‍රියාවිරහිත කර පෙර පරිදිම ගුවන් ධාවන පථයෙන් ඉවතට රැගෙන යනු ලැබේ.

අන්තර්ජාලය ඇසුරිනි

ජිබ්‍රෝල්ටා

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

Gibraltar International Airport

අශාන් හෙට්ටිගේ

ගුවන් යානා පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමේදී ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳව සටහන් කළ යුතු වන්නේ ගුවන් යානයක් මෙහෙය වීම සඳහා ගුවන් තොටුපළ අනිවාර්යය සාධකයක් වන බැවිනි. ලෝකයේ විවිධ රටවල විශේෂිත ගුවන් තොටුපළ බොහොමයක් පවතින අතර ඒ අතරින් මෙවර ඔබට හඳුන්වා දෙන්නේ ලෝකයේ පවතින අපූර්වතම ගුවන් තොටුපළක් වන ජිබ්‍රෝල්ටා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළයි.

ජිබ්‍රෝල්ටා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සාමාන්‍ය ගුවන් කටයුතු මෙන්ම යුධ ගුවන් කටයුතු සඳහාද භාවිත කරනු ලබන ගුවන් තොටුපළකි. මෙහි පාලන බලය පවතින්නේ ජිබ්‍රෝල්ටා හි ආරක්ෂක දෙපාර්තමේන්තුව සතුවය. ඒ රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ කටයුතු පහසුකර ගැනීම සඳහාය. සාමාන්‍යයෙන් මෙම ගුවන් තොටුපළ මගින් නම්කරන ලද ගුවන් යානා සීමිත ප්‍රමාණයක් එංගලන්තය, ස්පාඤ්ඤය වැනි රටවල් සමඟ ප්‍රවාහන කටයුතු සිදුකරයි. ගුවන් තොටුපළේ සිට මීටර් 500ක් පමණ දුරින් ජිබ්‍රෝල්ටා ව්‍යාපාරික නගරය පිහිටා තිබේ.

ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සන විට හා නික්මයන විට ගුවන් ධාවන පථය හරහා දිවෙන මාර්ගය වසා තබන අතර ඒ වෙනුවෙන්ම සැකසූ විශේෂ මාර්ග සංඥා පද්ධතියක් මාර්ගය දෙපස ස්ථාපිත කර තිබේ. තවද මෙමගින් ඇතිවන මාර්ග තදබදය යම් තරමකින් හෝ මගහරවා ගැනීමට ජිබ්‍රෝල්ටා බලධාරීන් ගුවන් සේවා සමාගම් කිහිපයකට පමණක් මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතයට අවසර ලබා දී ඇත.

සාමාන්‍යයෙන් වසරකට මගීන් 320,000 ගේ පමණ භාවිතයට භාජනවන මෙම ගුවන් තොටුපළ මගින් වසරකට ටොන් 400 ක පමණ භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කරයි. ලෝකයේ දැනට පවතින A ශ්‍රේණියේ ගුවන් තොටුපළ සංඛ්‍යාව ඉතා සීමිත වන නමුත් එම සංඛ්‍යාව අතරට ජිබ්‍රෝල්ටා ගුවන් තොටුපළද අයත් වේ.

ස්පාඤ්ඤයේ දේශසීමා වෙත දිවෙන වින්ස්ටන් චර්චිල් මාර්ගය මෙම ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් ධාවන පථය හරහා වැටී තිබීම මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ දක්නට ලැබෙන සුවිශේෂීම ලක්ෂණය ලෙස සඳහන් කළ හැකිය. ජිබ්‍රෝල්ටා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට මෙතරම් ප්‍රසිද්ධියක් ලැබී ඇත්තේද මෙම ගමන් මාර්ගය හේතුවෙනි. ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සන විට හා නික්මයන විට ගුවන් ධාවන පථය හරහා දිවෙන මාර්ගය වසා තබන අතර ඒ වෙනුවෙන්ම සැකසූ විශේෂ මාර්ග සංඥා පද්ධතියක් මාර්ගය දෙපස ස්ථාපිත කර තිබේ. තවද මෙමගින් ඇතිවන මාර්ග තදබදය යම් තරමකින් හෝ මග හරවා ගැනීමට ජිබ්‍රෝල්ටා බලධාරීන් ගුවන් සේවා සමාගම් කිහිපයකට පමණක් මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතයට අවසර ලබා දී ඇත. මෙම අවසරලත් ගුවන් යානා වලටද නියමිත වූ කාල සටහනක් ලබා දී ඇත.

මෙම ගුවන් තොටුපළ නිර්මාණය කර ඇත්තේ දෙවන ලෝක යුධ සමයේ තුරඟ තරඟ පිටියක් මතය. එවකදී ජිබ්‍රෝල්ටා ප්‍රදේශය බ්‍රිතාන්‍ය නාවික හමුදාවන්ට ඉතාමත් වැදගත් එකක් විය. මෙම ගුවන් තොටුපළ නිර්මාණය වීමට ප්‍රධාන වශයෙන්ම බලපා ඇත්තේ ජිබ්‍රෝල්ටා මුහුදු බොක්ක ආශ්‍රිතව ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකිරීම යුධ කටයුතු වලදී උපාය මාර්ගික වශයෙන් ඉතාමත් වැදගත් කරුණක් වීම හේතුවෙනි. ජිබ්‍රෝල්ටා ගුවන් තොටුපළ නිල වශයෙන් විවෘත කර ඇත්තේ 1939 දී වන අතර මෙය මුලින්ම සංග්‍රාමික වශයෙන් භාවිත කර ඇත්තේ බ්‍රිතාන්‍ය නාවික හමුදාව විසිනි.

පසුව ස්පාඤ්ඤ හා ජිබ්‍රෝල්ටා බලධාරීන් අතර ඇති වූ යම් යම් මතභේද හේතුවෙන් ජිබ්‍රෝල්ටා ගුවන් තොටුපළ සමග සම්බන්ධතා අත්හළ ස්පාඤ්ඤ ගුවන් සේවය වසර 27 ට පසු එනම් 2006 දී නැවත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කර ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නව පිටුවක් පෙරළමින් 2008 සැප්තැම්බර් 12 වන දින මොනාච් ගුවන් සේවය ජිබ්‍රෝල්ටා සිට මැන්චෙස්ටර් ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් සේවාවක් ආරම්භ කරන ලදී. මෙය ඉතා වැදගත් ගුවන් ගමනක් වූයේ ඒ වන තෙක් කිසිදු ගුවන් සේවයක් ජිබ්‍රෝල්ටා සිට මැන්චෙස්ටර් දක්වා ගුවන් සේවා නොපවත්වා තිබීම හේතුවෙනි. මේ වන විට බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්, මොනාච් සහ ඊසි ජෙට් යන ගුවන් සමාගම් ජිබ්‍රෝල්ටා ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් ගමන් සිදුකරයි.

Occupational safety

The Pilot stress factor

Capt. Menaka Fernando

Although some stress can be stimulating, providing a challenge and helping you to work better, too high a level of stress can have the opposite effect, (distress). Stress is not just the result of trying to cope with too much of workload; even frustration can be a cause for stress. What is important is to have the right level of stress in your work environment and life activities.

For pilots, stress can arise at work both from the immediate situation on the flight deck and from the general operating environment. On the flight deck, a typical high stress situation is when a sudden emergency occurs. At other times, such as during approach and landing, even the most experienced pilots show signs of increased sympathetic nervous system activity, and an increased heart rate, associated with the stress of these situations.

Although some stress can be stimulating, providing a challenge and helping you to work better, too high a level of stress can have the opposite effect, (distress). Stress is not just the result of trying to cope with too much of workload; even frustration can be a cause for stress. What is important is to have the right level of stress in your work environment and life activities. It is an established fact that some people work better under some degree of stress than others.

The job of an airline pilot is one of long-term quantitative overload which is directly related to stress symptoms; the most common being chronic insomnia and the subsequent fatigue. Airliners carry huge human cargo. Thus, in air travel human error remains the biggest source of disaster because an unstable pilot can jeopardise the safety of a perfectly stable airplane. Most of the fatal airline accidents we hear about are said to have been avoidable; but the main contributory factors attributed to these fateful incidents are often the mental and physical stress-related problems of pilots. For instance, although there are legal flight duty times and rest periods for crew, in the competitive industry, airlines tend to make maximum use of their staff by planning flight schedules that are impossible to achieve. Also there are inevitable delays caused at overcrowded airports and airways. Under these circumstances, all it takes ias a technical problem to magnify into a series of events that would lead to time pressures and associated stress for airline crew, that in effect lead to errors of omission and lack of care over checking procedures that affect flight safety.

The most common sources of stress

The vast majority of pilots and aircrews are extremely brave and resourceful people. However, since pilots' ailments directly threaten flying safety, better control must be exercised. Thus it is important for pilots and crew to try and identify what is causing them stress. The success of his/her stress management is determined by their willingness to do something about it. Some stress management techniques include, health and fitness programmes, relaxation techniques and counselling.

identified among flight crew are:

- Lack of control or disruption of events in their home lives owing to flight schedules, roster patterns and domestic status - There are temptations in exotic places which lead to pilots having multiple sexual partners (with a lot of in-between stress). The "coping mechanisms," used here are often in the form of alcohol, smoking and sometime even the use of drugs.

- Anxiety about courses, simulator and medical checks in regard to career development and promotions

- Insufficient flying or lack of responsibility in decision making – this situation arises by the prevailing commercial environment of the airline industry. There are times when an airline has too many pilots with little flying or too few pilots with too much flying.

- Management or other organisational issues leading to fatigue

- Lack of interpersonal skills – poor relationships with colleagues in the work environment represent an obvious source of stress. Communication problems such as quarrels and arguments that originate in the flight deck have often been a safety hazard in many airlines.

The physiological and psychological effects of stress are highly complex and can be further classified as health effects, behavioural effects, and effects of the thought process and feelings. Although it is possible that psychological testing can identify at-risk pilots, there are times that psychological screening would not catch problem pilots; similar to an x-ray not identifying most cancers.

Many reasons for airline incidents point out the need for periodic testing of the psychological health of pilots. Some airlines after considering events involving suicidal or mentally unstable pilots resort to psychological profiling of pilots. However, in the US this has been vehemently rejected as being invasive of personal privacy. There are instances where some pilots, who in spite of being excellent in the actual handling of the aircraft are acute psychotics. It is rather difficult for medical authorities to detect early mental dysfunction in such persons.

The vast majority of pilots and aircrews are extremely brave and resourceful people. However, since pilots' ailments directly threaten flying safety, better control must be exercised. Thus it is important for pilots and crew to try and identify what is causing them stress. The success of his/her stress management is determined by their willingness to do something about it. Some stress management techniques include, health and fitness programmes, relaxation techniques and counselling.

Individuals such as pilots, who often demonstrate authority and control in their work, are often reluctant to 'admit' that they are experiencing problems related to stress. This is for fear that it could be interpreted as lack of competence or weakness. It could also be misconstrued as a medical problem that could eventually cost the pilot his flying licence. Nevertheless, airline crew must be aware that stress can potentially influence performance in the flight deck (especially in an emergency) and take appropriate remedial measures.

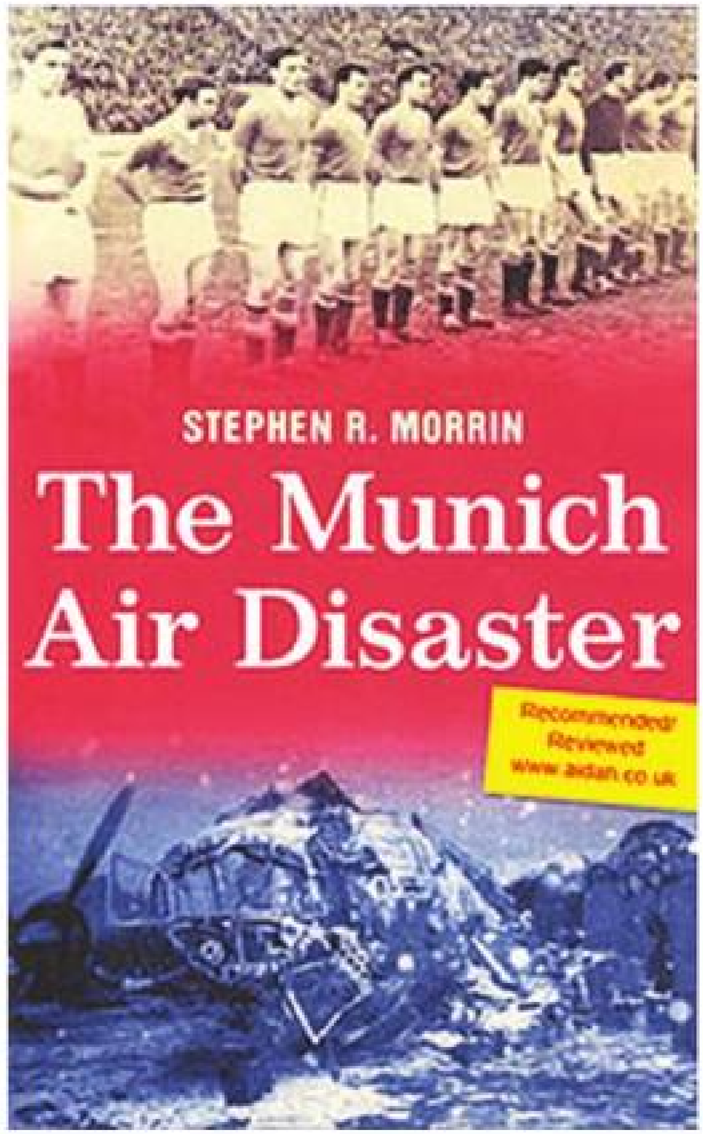
මියුනිච් ගුවන් අනතුර

දේවි සමරසිංහ

වර්ෂය	1958
මාසය	පෙබරවාරි
දිනය	06 වනදා
ස්ථානය	මියුනිච් හි රීම් ගුවන් තොටුපළ (Munich - Reim)

බ්‍රිතාන්‍යය යුරෝපියානු (British European) ගුවන් සමාගමට අයත් Flight BE 609 ගුවන් යානය මුහුණපෑ අනතුරෙන් සුප්‍රසිද්ධ පාපන්දු කණ්ඩායමක් වන මැන්චෙස්ටර් යුනයිටඩ් (Manchester United) කණ්ඩායමේ ක්‍රීඩකයින් 08 දෙනකු ඇතුළු පුද්ගලයින් 23 දෙනකුගේ ජීවිත අහිමිවිය. මගීන් 44 දෙනකු ගමන් කළ මෙම යානයේ සිටි පාපන්දු ක්‍රීඩකයින් 08ක් තවත් පාපන්දු කණ්ඩායමක සේවකයින් තිදෙනකු, ජනමාධ්‍යවේදීන් 08 දෙනකු, ගුවන් යානා කාර්යමණ්ඩල සේවකයින් දෙදෙනකු හා ගුවන් මගීන් දෙදෙනකුද කිසිවකු නොසිතූ අවස්ථාවක ජීවිතක්ෂයට පත්කරමින් සිදුවූ මෙම බිහිසුණු ඛේදවාචකය බ්‍රිතාන්‍යය ජනතාව පමණක් නොව සමස්ථ ලෝකවාසී සියළු දෙනාගේ හදවත් සසල කිරීමට සමත් විය.

එවකට බ්‍රිතාන්‍යය තුළ ඉමහත් ජනාදරයට පත්ව සිටි Manchester United පාපන්දු කණ්ඩායමට එම අවධිය අත්නොහැර සමත් තරඟවලට මෙන්ම යුරෝපියානු කුසලාන සඳහාද සුදුසුකම් ලැබීම වලට සහභාගි වන කාර්යය බහුල අවධියක් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම කණ්ඩායම සහභාගිවීමට තිබූ දීර්ඝ සංචාරයක් වන දෙවන යුරෝපියානු කුසලාන තරඟාවලියද යෙදී තිබුණේද මෙම කාල වකවානුවේදීම විය. ඔවුනට එහිදී සහභාගි වීමට නියමිතව තිබුණේ යුගෝස්ලාවියානු පාපන්දු කණ්ඩායමක් වන Red Star Belgrade කණ්ඩායමට එරෙහිව (Belgrade) බෙල්ග්‍රේඩ් හිදීය. මෙහිදී කණ්ඩායමේ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා කුලී පදනම මත British European Airways (BEA) මගින් ඔවුනට සපයනු ලැබුවේ G-ALZU යටතේ ලියාපදිංචි twin proper engine airspeed ambassador වර්ගයේ ගුවන් යානාවකි. නමුත් මෙම



ගුවන් යානයට මැන්චෙස්ටර් (Manchester) ගුවන් තොටුපළේ සිට බෙල්ග්‍රේඩ් (Belgrade) දක්වා එක එල්ලේ පියාසර කිරීමට තරම් පරාසයක් නොතිබූ හෙයින් නැවත ඉන්ධන ලබා ගැනීම සඳහා එම ගමන් මාර්ග යෙහිම මධ්‍යයෙහි වූ මියුනිච් (Munich) හි රීම් (Reim) ගුවන් තොටුපළේ මෙම යානය ගොඩ බෑස්සවිය යුතු බවට BEA ගුවන් සමාගම දන්වා තිබිණ. මෙම තරඟ සංචාරය සඳහා නම් කර තිබූ ගුවන් යානා කාර්යය මණ්ඩලය 06 දෙනකුගෙන් සැදුම්ලත් එකක් වූ අතර ඔවුන් ඉතා පළපුරුදු ගුවන් නියමුවකු වන කපිතාන් ජේම්ස් තේන් (Captain James Thain) හා සහායක නියමු (Co-Pilot) කපිතාන් කෙනත් රේමන් (Captain Kenneth Rayment) ගේ නායකත්වය යටතේ විය. තවද මෙම යානය තුළ තරඟය පිළිබඳ තොරතුරු වාර්තා කිරීමට ගිය මාධ්‍යකරුවන් කිහිපදෙනකු හා තවත් මගීන් කිහිපදෙනෙකුද විය.

1958 පෙබරවාරි මස 03 වන දින Manchester United කණ්ඩායම ඇතුළු පිරිස Belgrade බලා පිටත් වූ අතර

කිසිදු බාධාවකින් තොරව නිරුපද්‍රිතව ගමනාන්තය වෙත ළඟාවීමට ඔවුනට හැකි විය. ඉන් දින දෙකකට පසු ඉතා සීත (හිම පතනය වන) දේශගුණ තත්වයක් යටතේ වුවද ක්‍රීඩකයින් උද්යෝගිමත්ව සහභාගී වනු දක්නට ලැබුණු අතර අවසානයේදී තරගය ජය පරාජයෙන් තොරව අවසන් විය. තරගයෙන් අනතුරුව ඉන් පසු දින එනම් 06 වනදා පාපන්දු කණ්ඩායම ඇතුළු 44ක් වූ පිරිස BEA ගුවන් යානයෙන් නැවත සිය මවු රට බලා ගමන් අරඹන ලදී. නමුත් ආපසු ගමන් වාරයේදී BEA හි සම්මත ගුවන් යානා පරිපාටියට පටහැණි ලෙස යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා වූ කපිතාන් තේන් විසින් යානය හැසිරවීම සහායක නියමු කපිතාන් රේමන්හට භාරදී ඇත. නමුත් මෙහිදී කපිතාන් රේමන්ගේ තාක්‍ෂණික ඥානය සැකයට බඳුන් නොවන්නේ ඔහු කපිතාන් තේන්ට වඩා ගුවන් යානා හැසිරවීමෙහි මනා පළපුරුද්දක් ඇති අයෙකු බැවිනි.

බෙල්ග්‍රේඩ් (Belgrade) වලින් යානය සුපුරුදු පරිදි පිටත් වුවද ඔවුනට ආපසු පැමිණීමට තිබූ ගමන් මාර්ගයෙහි කාලගුණික තත්වය එතරම් සතුටුදායක නොවන බවටද තොරතුරු ලැබී තිබුණි. මඳ වැසි සහිතව පැවති කාලගුණ තත්වය මියුනිච්හි රීම් ගුවන් තොටුපලට ළඟා වන විට හිම පතනයක් දක්වාම වර්ධනය වී තිබීම ගුවන් නියමුවන්ගේ මෙන්ම අනෙකුත් කාර්යය මණ්ඩලයේද නොසතුටට හේතු විය. මෙම තත්වය මඳ වේලාවක් තුළ ජලය මිදෙන උෂ්ණත්වය

බෙල්ග්‍රේඩ් (Belgrade) වලින් යානය සුපුරුදු පරිදි පිටත් වුවද ඔවුනට ආපසු පැමිණීමට තිබූ ගමන් මාර්ගයෙහි කාලගුණික තත්වය එතරම් සතුටුදායක නොවන බවටද තොරතුරු ලැබී තිබුණි. මඳ වැසි සහිතව පැවති කාලගුණ තත්වය මියුනිච්හි රීම් ගුවන් තොටුපළට ළඟා වන විට හිම පතනයක් දක්වාම වර්ධනය වී තිබීම ගුවන් නියමුවන්ගේ මෙන්ම අනෙකුත් කාර්යය මණ්ඩලයේද නොසතුටට හේතු විය. මෙම තත්වය මඳ වේලාවක් තුළ ජලය මිදෙන උෂ්ණත්වය දක්වාම පහත වැටෙන්නට විය. කාලගුණ තත්වය කෙතරම් දරුණු වුවද කැප්ටන් රේමන් කිසිදු අපහසුවකින් තොරව ගුවන් යානය ගොඩබෑස්වීමට තරම් අත්දැකීම් ලද්දකු විය.

දක්වාම පහත වැටෙන්නට විය. කාලගුණ තත්වය කෙතරම් දරුණු වුවද කැප්ටන් රේමන් කිසිදු අපහසුවකින් තොරව ගුවන් යානය ගොඩබෑස්වීමට තරම් අද්දැකීම් ලද්දකු විය. යානය ගොඩබස්සවා මිනිත්තු 45ක් ගිය කල්හි එහි ඉන්ධන පිරවීම හා අනෙකුත් තාක්ෂණික කටයුතු සඳහා යානය ගුවන් තොටුපළ තුළ ගාල් කරවිය. සියළු කටයුතු වලින් අනතුරුව ප.ව.15.30 ට පමණ පළමු නික්මීම (take off) සඳහා යානය 105නම් වේගයෙන් ඉදිරියට ඇදුණි. නමුත් ගුවන් නියමුවන්ට යානය හිටිවනම නතර කිරීමට සිදු වූයේ එහි එන්ජින් දෙකෙහි පීඩන පද්ධති වල සිදුව ඇති වෙනසක් ඔවුන් දෙපළ විසින් නිරීක්ෂණය කළ හෙයිනි.

එනම් යානයෙහි එන්ජින් දෙකෙහිම පීඩනය තිබිය යුතු උපරිම අගයටත් වඩා අගයක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති බව වැඩිදුරටත් ඔවුන් විසින් හඳුනාගත් නිසාය. එවලේ පැවති දැඩි මිදුම් සහිත කාලගුණයත් සමග යානයේ පීඩන අගයන් යම් යම් වෙනස්කම් වලට බඳුන්වීම සාමාන්‍ය තත්වයක් විය හැකි හෙයින් දෙවන වරටත් යානය ගුවන්ගත කිරීමට ගුවන් නියමුවන් දෙපළ විසින් තීරණය කරන ලදී.

දෙවන වරටද යානය පණ ගැන්වීම

සාමාන්‍ය ලෙස සිදුවුවද නැවතත් එක් එන්ජිමක සිදුවූ පීඩන අගයේ යම් වෙනසක් ගුවන් නියමුවන් දෙපළට දිස්විය. ඒ සමගම යානය නැවත වතාවක් ධාවන පථයේ මූලාරම්භය වෙතට ඇදී යාම සියලු දෙනාටම ගැටළුවක් වූයේ යානය පිට පිට දෙවන වතාවටත් ගුවන් ගත කිරීමට උත්සාහ කළ නිසාවෙනි. මෙම තත්වය යටතේ සියලුම මගීන්ට යානයෙන් ඉවත්වන ලෙසට විධාන නිකුත් කළ අතර BEA හි ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවරයෙක් විසින් ඇතිවූ තත්වය පිළිබඳව විමසා බැලීම ආරම්භ කරන ලදි. අවසානයේ මෙම පරීක්ෂණ කටයුතු වලින් එළඹි නිගමනය වූයේ යානයේ සිදුවූ පීඩන වෙනසක් මේ සඳහා බලපෑ බවයි. එයට හේතු වී ඇත්තේ එවලේ පරිසරයේ පැවති ආර්ද්‍රතාවයේ යම් වෙනස්කමක් බවත් එය එතරම් අවධානම් හෝ භයානක තත්වයක් නොවන බවටත් අදාළ ඉංජිනේරුවරයා විසින් තවදුරටත් සහතික කරන ලදි. සියලු කටයුතු නැවතත් සාමාන්‍ය තත්වයට පත් වූ හෙයින් යානය නැවත ගුවන් ගත කිරීමට ගුවන් නියමුවන් දෙපළ විසින් තීරණය කළ අතර ඉවත් කළ මගීන් පිරිසද නැවත යානය තුළට කැඳවන ලදි.

අහඹු ලෙස බටහිර ජර්මානු චාන්සලර්වරයා එදිනම ඒ ගුවන් යානයේ අවසාන ගුවන්ගත කිරීමට ස්වල්ප මොහොතකට පෙර රීම් (Reim) ගුවන් තොටුපළට පැමිණීමට නියමිතව සිටි හෙයින් ගුවන් ධාවන පථ පරීක්ෂාවක් ගුවන් තොටුපළ තාක්ෂණික නිලධාරීන්

දෙවන වරටද යානය පණගැන්වීම සාමාන්‍ය ලෙස සිදුවුවද නැවතත් එක් එන්ජිමක සිදුවූ පීඩන අගයේ යම් වෙනසක් ගුවන් නියමුවන් දෙපළට දිස්විය. ඒ සමගම යානය නැවත වතාවක් ධාවන පථයේ මූලාරම්භය වෙතට ඇදී යාම සියලු දෙනාටම ගැටළුවක් වූයේ යානය පිට පිට දෙවන වතාවටත් ගුවන් ගත කිරීමට උත්සාහ කළ නිසාවෙනි. මෙම තත්ත්වය යටතේ සියලුම මගීන්ට යානයෙන් ඉවත්වන ලෙසට විධාන නිකුත් කළ අතර BEA හි ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවරයෙක් විසින් ඇතිවූ තත්ත්වය පිළිබඳවත් විමසා බැලීම ආරම්භ කරන ලදි.

දෙදෙනකු විසින් සිදුකරන ලදි. පසුව ඔවුන්ගේ වාර්තා වල සඳහන් වූයේ ගුවන් ධාවන පථය ආසන්න වශයෙන් 0.5cm - 0.75cm දක්වා ප්‍රමාණයක් ගොහොරු (slush) වලින් පිරී තිබූ බවයි. මෙසේ තැන්පත්ව තිබූ ගොහොරු තත්වය හිම නොවන බවත් එය දියරමය ස්වරූපයක් ගත් ජෙලටිනීකෘත තත්වයක් බවටත් ඔවුන් වැඩි දුරටත් නිරීක්ෂණය කර ඇත.

මියුනිච් (Munich) ගුවන් තොටෙහි ඔරලෝසුවේ සාමාන්‍ය වේලාව පස්වරු 04 පසුවී මිනිත්තු 03ක් විය. හිම පතනයද එන්න එන්නම වැඩිවන ලක්ෂණ පෙන්වූ අතර මෙකී අවධානම් තත්වය නොදත් මැන්චෙස්ටර් යුනයිටඩ් ක්‍රීඩකයින් සහ අනෙකුත් මගීන් තවත් හෝරා කිහිපයක් තුළ සිය නිවෙස් වෙත යාමේ බලාපොරොත්තු සහිතව සිය අසුන් වලට නැවී සිටියහ. තවත් ඇතමෙක් සිදුවූ ප්‍රමාදය පිළිබඳව පසුතැවෙමින්ද සිටියහ. දහසකුත් එකක් බලාපොරොත්තු පොදි බැඳගෙන සිටි මගීන් 44 දෙනකු රැගත් Ambassador නම් යානය කුරුල්ලා මීටර 1908 දිගැති මියුනිච් හි රිම් ධාවන පථය ඔස්සේ සිය අවසාන නික්මීම (take off) සඳහා වේගය වැඩි කර ගනිමින් ඉදිරියට ඇදෙන්නට විය. ආරම්භයේදී යානය හිම සහිත ධාවන පථය ඔස්සේ උපරිම වේගයෙන් ගමන් ගත්තද එය ගුවන් ගත කිරීමකට තරම් ප්‍රමාණවත් නොවීම සැබෑවේ අවාසනාවකි. මෙම යානය, එහි තීරණාත්මක අවස්ථාවේ දී වේගය 47 kts දක්වා පහත බැස තිබූ අතර අවසාන මොහොතේ එහි කාර්යය මණ්ඩලය යානය ගුවන් ගත කිරීමේ අදහස පසෙකලා සිදුවන ජීවිත හානි ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීමට දැඩි සටනක් සිදුකර තිබූ බවට අවසාන වාර්තා වල සටහන්ව තිබිණි.

කෙතරම් භයානක මට්ටමේ වූවද යානය ගුවන් ගත කිරීමට උත්සාහ දැරුවද මුලින් එහි සටහන්ව තිබූ වේගය (පැයට කිලෝ මීටර 105) එක වරම ඉතා අඩු අගයක් දක්වා පහළ ගිය අතර ගුවන් නියමු කැප්ටන් රේමන් ඉතා සුළු මොහොතකට හෝ යානයේ ඉදිරිපස රෝද (nose wheel) පද්ධතිය බිම මට්ටමට මඳක් ඉහළින් තබා ගැනීමට සමත් වුවද එය නැවතත් පොළව දෙසටම පතිත වූයේ සියලු බලාපොරොත්තු සුන්කර දමමිනි. කැප්ටන් රේමන් තමාට හැකි උපරිමය සිදුකරමින් නැවත වරක් ඉදිරිපස රෝද

පද්ධතිය ඉහළට එසවුවද එක විටම යානයේ පිටුපස රෝදය (emergency tail wheel) ගුවන් ධාවන පථයේ ගැටීම හේතුවෙන් නැවතත් ඉදිරිපස රෝද පද්ධතිය බිම වැදුණි. ඒ සමගම සිදු කළ තිරිංග තද කිරීම හේතුවෙන් යානයේ ප්‍රධාන රෝද නතරම හිරවී යානය ගුවන් ධාවන පථයෙන් ඉවතට විසිවිණ. ඉන් පසු ගුවන් තොටුපළ ආවරණය කර තිබූ සීමාවෙහිද වැදුණු යානය පසෙක තිබූ මාර්ගයට පිවිස එහි අනෙක් පස තිබූ නිවසක ගබඩා කාමරයක්ද සුණුවිසුණු කර දමමින් පසු පස තිබූ ගසක වැදුණි. මේ නිසා යානයේ වම් කොටසට සිදුවූ අධික හානිය හේතුවෙන් ඉන් ගිනිදැල් විහිදුණ අතර ඉදිරිපස කොටස හා තටු වලට සිදුවූ හානිය අවම විය.

මේ හේතුවෙන් නිරුපද්‍රිත ගුවන් ගමනක යෙදී සිය රට යෑමේ බලාපොරොත්තුවෙන් සිටි මගීන් 44 දෙනෙකු අතරින් 21 දෙනෙකු සිද්ධිය වූ ස්ථානයේදීම ජීවිතක්ෂයට පත්ව සිටි අතර තවත් දෙදෙනෙකු රෝහල් ගත කිරීමෙන් අනතුරුව ජීවිතක්ෂයට පත්ව විය. මෙහිදී තුවාල ලැබූ අයවලුන්ගෙන් බහුතරයද ඉතා බරපතල තුවාල ලබා සිටියහ. යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා වන කපිතාන් තේන් සුළු තුවාල ලබා දිවි ගලවා ගත්තද සහය නියමු කපිතාන් රේමන් බරපතල තුවාල ලබා රෝහල් ගත කර පසු කෝමා (Coma) නම් රෝගී තත්වයට පත්ව සිහි නොලබාම ජීවිතක්ෂයට පත්විය. මෙහිදී මිය ගිය අයින් 23 අතර මැන්චෙස්ටර් යුනයිටඩ් පාපන්දු කණ්ඩායමේ ක්‍රීඩකයින් 08 දෙනෙකුද, එම කණ්ඩායමේ සේවකයින් තිදෙනෙකුද, ජනමාධ්‍යවේදීන් 08 දෙනෙකුද, ගුවන් යානා කාර්යය මණ්ඩලයේ සේවකයෙකු හා ගුවන් මගීන් දෙදෙනෙකුද විය.

මියුනිච් (Munich) ගුවන් තොටෙහි ඔරලෝසුවේ සාමාන්‍ය වේලාව පස්වරු 04 පසුවී මිනිත්තු 03ක් විය. හිම පතනයද එන්න එන්නම වැඩිවන ස්වභාවයක් පෙන්වූ අතර මෙකී අවධානම් තත්ත්වය නොදත් මැන්චෙස්ටර් යුනයිටඩ් ක්‍රීඩකයින් සහ අනෙකුත් මගීන් තවත් හෝරා කිහිපයක් තුළ සිය නිවෙස් වෙත යාමේ බලාපොරොත්තු සහිතව සිය අසුන්වලට බරවී සිටියහ. තවත් ඇනහමෙක් සිදුවූ ප්‍රමාදය පිළිබඳව පසුතැවෙමින්ද සිටියහ. දහසකුත් එකක් බලාපොරොත්තු පොදිබැදගෙන සිටි මගීන් 44 දෙනෙකු රැගත් Ambassador නම් යකඩ කුරුල්ලා මීටර 1908 දිගැති මියුනිච් හි රීම් ධාවන පථය මතින් සිය අවසාන නික්මීම (take off) සඳහා වේගය වැඩිකර ගනිමින් ඉදිරියට ඇදෙන්නට විය.

අනතුරින් පසු

මහාබ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් අනතුර එසේ අවසන් වුවද ඉන් අනතුරුව තත්වය අනෙකුත් සිද්ධීන් වලදී මෙන් අවසන් නොවූ අතර ජර්මානු පරීක්ෂණ මගින් තහවුරු කරන ලද්දේ ගුවන් අනතුර යානයේ තටු (wings) මත අයිස් තිබීම හා පියාසර පථය මත අයිස් තිබීමත් නිසා හටගත් දුර්වලතාවයක් හේතුවෙන් සිදුවූ බවයි. තවද මෙම වාර්තාවට අනුව ගුවන් ධාවන පථය මත වූ ගොහොරුමය (slush) ස්වභාවය මේ සඳහා හේතු නොවූ බවද එම නිරීක්ෂකයින් විසින් අවධාරණයෙන් යුතුව සඳහන් කර තිබීමද විශේෂය. එම වාර්තාවේ තවදුරටත් සඳහන්ව තිබුණේ ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනෙකු විසින් යානය එකවර හැසිරවීම හේතුවෙන් යානය ගුවන්ගත කිරීමට උත්සාහ දැරීමේදී එකිනෙකාට ප්‍රතිවිරුද්ධව කටයුතු කළ හෙයින් යානය නිසි පරිදි හසුරවා ගැනීමට නොහැකි වීමෙන් මෙම තත්වය ඇතිවූ බවයි. තවද ඔවුන් එහිදී යොමුකර තිබූ තවත් ප්‍රශ්නයක් වූයේ තත්පර කිහිපයක් ඇතුළත ගුවන් නියමුවන්ගෙන් කෙනෙකු යානයේ තිරිංග තද කිරීමට උත්සාහ කරද්දී අනෙකා උපරිම වේගයෙන් යානය ධාවනය කිරීමට උත්සාහ ගැනීම කළ හැකිද යන්නය.

මෙම අනතුර ජර්මනියේදී සිදුවූ හෙයින් ඔවුන් උත්සාහ ගෙන තිබෙන්නේ ඔවුන්ගෙන් වරදක් සිදුනොවූ බව පෙන්වීමටය. එනම් ධාවන පථයේ කිසිදු ගැටළුවක් නොමැති බව හැඟවීමයි. කෙසේ වුවද අවසානයේ මෙම අනතුරෙහි ප්‍රධාන වරදකරු බවට පත්වූයේ යානයේ ප්‍රධාන ගුවන් නියමු කපිතාන් තේන්ය. එයට හේතුව වූයේ යානය ගුවන් ගත කිරීමට ප්‍රථම

මෙම කාල වකවානුවේ මියුනිච් හි රීම් ගුවන් අනතුර යානයේ තටුවල අයිස් නිසා සිදුවූවකැයි පරීක්ෂණ වාර්තා නිගමනය කර තිබුණද, ඇතැම් ගුවන් සේවා අධිකාරී හා ගුවන් සමාගම් තම නියමුවන්ට ගොහොරු හිම තත්වයන්හිදී ගුවන් යානා ගුවන් ගත කිරීම සම්බන්ධව විශේෂ දැනුවත් කිරීම් මාලාවක් සිදුකර ගෙනයාමද, තවත් මතභේදාත්මක කරුණක් විය.

එම ඇති අයිස් ඉවත් කිරීමට ඔහු පියවර ගෙන නොතිබූ හෙයිනි. මේ හේතුවෙන් ඔහුගේ ගුවන් යානා බලපත්‍රය බ්‍රිතාන්‍ය ගමනා ගමන අමාත්‍යාංශය (Ministry of Transport) මගින් අහෝසි කරන ලද අතර වැඩිදුරටත් සිදුවූ නඩු විභාගය අවසානයේ ඔහුව BEA හි සේවයෙන්ද ඉවත්කරන ලදි. නමුත් මේ සියලු කටයුතු මධ්‍යයේ කපිතාන් තේන්ගේ සිතට පීඩාකාරී වූ මෙම පරීක්ෂණ වාර්තාවල සත්‍ය අසත්‍යතාවය සොයා බැලීමට ඔහු දැඩි ලෙස උත්සුක වූයේ එදින සිදුවූ සිදුවීම සියල්ල යානයේ ප්‍රධාන නියමුවාව සිටි ඔහු හොඳින්ම දැන සිටි හෙයිනි.

කල් ගතවත්ම මෙම තත්වය මධ්‍යයේ ඇතැම් විශේෂඥයින්ගේ ක්‍රියා කලාපය පිළිබඳ සැක පහළ වන්නට විය. එසේ වූයේ ඔවුන් මෙම පරීක්ෂණ වලට උපකාර සඳහා කැඳවූවද සාක්ෂි ලබාදීමට නොපැමිණි හෙයිණි. එසේ වූයේ ඔවුන්ගේ යම් යම් පක්ෂපාතීත්වයන් නිසා යයි ඇතමෙක් අපවාද නගන්නටද විය.

මෙම කාල වකවානුවේ මියුනිච් හි රීම් ගුවන් අනතුර යානයේ තටු වල අයිස් නිසා සිදුවූවකැයි පරීක්ෂණ වාර්තා නිගමනය කර තිබුණද ඇතැම් ගුවන් සේවා අධිකාරී හා ගුවන් සමාගම් තම නියමුවන්ට ගොහොරු හිම තත්වයන්හිදී ගුවන් යානා ගුවන් ගත කිරීම සම්බන්ධව විශේෂ දැනුවත් කිරීම් මාලාවක් සිදුකර ගෙනයාමද තවත් මතභේදාත්මක කරුණක් විය.

ඉන් පසු වසර කිහිපය තුළ වෙනත් ගුවන් යානා ඇතැම් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළවලදී ගොහොරු හිම (Slush Incidents) තත්වයන්ට මුහුණ පෑවද මෙවැනි අවාසනාවකට ලක් නොවූයේ පෙර දැනුවත් කිරීම් වල ප්‍රතිඵලයක් ලෙසය. කෙසේ වෙතත් මෙම තත්වය හේතුවෙන් ඇමරිකාව හා බ්‍රිතාන්‍ය ඉහත සිද්ධියට අදාළ පාරිසරික තත්ව යටතේ එනම් හිම ගොහොරු තිබීම පිළිබඳ පරීක්ෂණ පැවැත්වීම දීර්ඝ කාලීනව සිදුකරන ලදී. ඉහත සිද්ධියට මුහුණ දුන් ambassador වර්ගයේ ගුවන් යානාවක් ද භාවිත කරමින් වැඩිදුරටත් කරන ලද පරීක්ෂණ වලදී ගොහොරු හිම 0.5 cm ප්‍රමාණයකින් ආවරණය වූ ගුවන් ධාවන පථයක යානය ගුවන්ගත කිරීම සිදුකරන්නේ නම් එම ධාවන පථයේ දිග සාමාන්‍ය ධාවන පථයක දිගට වඩා 50%ක ප්‍රමාණයකින්වත් වැඩි විය යුතු බවට අවසානයේ නිගමනයකට එළඹෙන ලදි.

මෙම සොයා ගැනීම් වල ප්‍රතිඵලයක් වූයේ කැප්ටන් තේන් විසින් පැවසූ යම් යම් දේ සත්‍ය බව තවදුරටත් තහවුරු වීමයි. එනම් ඔහුගේ මතය වූයේ අනතුර සිදුවූයේ එදින ගුවන් ධාවන පථයේ පැවති අයහපත් තත්වය නිසාවෙන් බවයි. මේ හේතුවෙන් 1965 වසරේ නොවැම්බර් මස මියුනිච් හි සිදුවූ ගුවන් අනතුරේ පරීක්ෂණය නැවත ජර්මනියේදී ආරම්භ කිරීමට කටයුතු සූදානම් වූ අතර මේ සඳහා ඇසින් දුටු සාක්ෂිකරුවන් කිහිපදෙනකුට හෝ කැඳවීම් නොලැබීමද විශේෂය. නැවත වරක් ජර්මානු පරීක්ෂණ

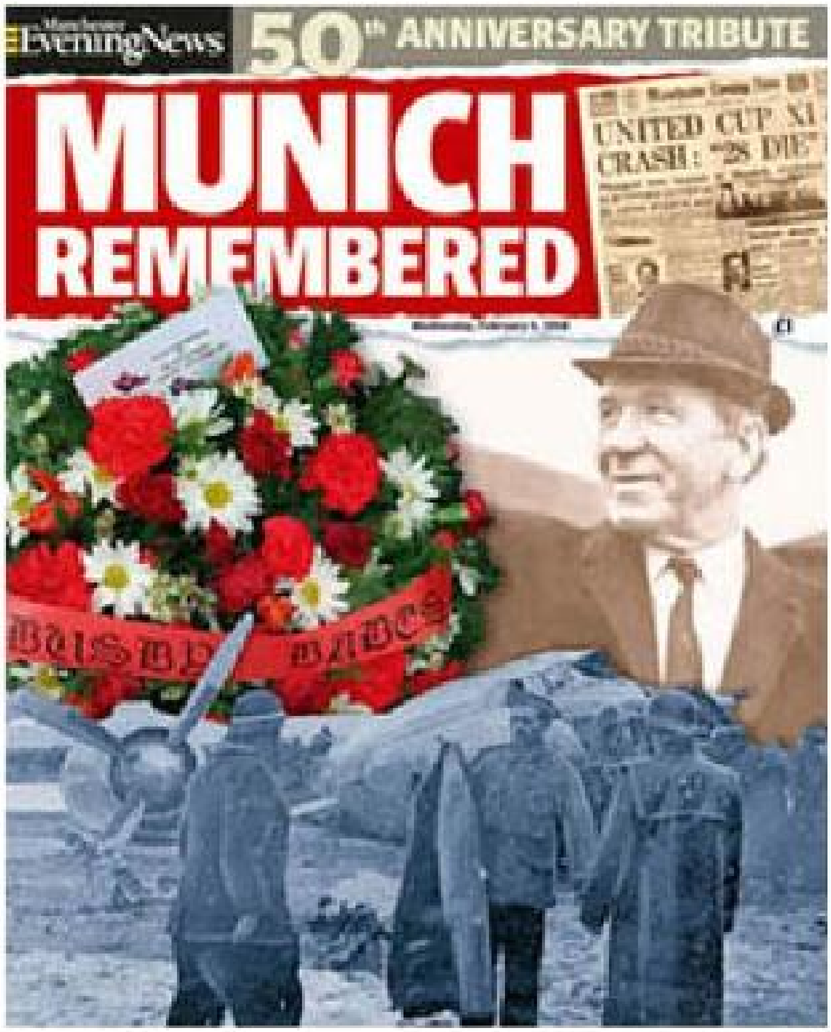
වාර්තා විසින් පවසනු ලැබුවේ යානයේ තටු (wings) මත අයිස් තිබීම අනතුරට ප්‍රධාන හේතුව බවත් හිම හොහොරු එම අනතුරට අමතර හේතුවක් විය හැකි බවත්ය. මෙහිදී පුදුමයට කරුණක් වන්නේ යානය අනතුරට ලක්වූ පසු ඇතුළත සිටි පිරිස බේරා ගැනීමට පැමිණි අයගේ ඇතැම් සාක්ෂි වලට අනුව ඒවායේ සඳහන් වූයේ ඔවුන් යානයට ඇතුල් වීමට එහි තටු මතට නැගී ඉතා පහසුවෙන් කිසිදු ලෙස්සා යාමකින්ද තොරව ඇවිද ගිය බවයි. එසේ වූයේ තටු මත පැවති අයිස් ඝනව මිදී තිබූ නිසාවෙන් බවත් එහි වැඩිදුරටත් සඳහන්ව තිබුණි. නමුත් ඇතැමෙකුගේ විශ්වාසය වූයේ එසේ ලෙහෙසියෙන් ඇවිද යා හැකි වූයේ යානයේ තටු අයිස් වලින් තොරව පැවති නිසාවෙන් බවයි.

මෙවන් විවිධ කරුණු හේතුවෙන් මෙම අනතුර පිළිබඳ අදාළ බලධාරීන් එළඹ සිටි නිගමන පිළිබඳ යම් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති වන්නට විය. ජර්මන් පරීක්ෂණ සෙමින් සිදුවෙමින් පවතිද්දී බ්‍රිතාන්‍ය අගමැති හැරල්ඩ් විල්සන් (Harold Wilson) මෙම සිද්ධිය සම්බන්ධව උනන්දුවක් දැක්වීම හේතුවෙන් මෙම නඩුව බ්‍රිතාන්‍යයේදී විභාග කිරීමට ඔහු විසින් 1968 ජූනි මසදී ෆේ (Fay) නම් කොමිසමක් පත් කරන ලදි. නමුත් මෙම නඩු විභාගය සඳහා ආරාධනා ලද බොහෝ ජර්මානු නිලධාරයන් මෙම අවස්ථාව මග හැරියේ බ්‍රිතාන්‍යයට ඔවුන් විසින් සපයන ලද වාර්තා වලට විශේෂ කිසිවක් එක් කිරීමට නොහැකි බව පවසමිණි.

බ්‍රිතාන්‍යයේ නඩුව විභාග වන අවස්ථාවේ දී සිදුවූ විශේෂ සිදු වීමක් වූයේ ලිඛිත වාර්තාවක් සපයන ලද එක් ජර්මානු ජාතික සාක්ෂිකරුවෙක් මෙම නඩු විභාගය සඳහා අනාරාධිතවම පැමිණීමයි. නඩු විභාගය අතරතුර ඔහු විසින් මුඛිකව කරන ලද ප්‍රකාශය අධිකරණ නිලධාරියා විසින් කියවීම සිදුකරද්දී ඒ සඳහා බාධා කළ මෙම පුද්ගලයා පැවසුයේ මෙය තමා විසින් ලිඛිත ප්‍රකාශය නොවන බවත් එය සනාථ කිරීමට ඔහු විසින් මුල් වාර්තාවේ පිටපතක් රැගෙන ආ බවත්ය. ඉන් අනතුරුව ඔහු විසින් මුල් වාර්තාවේ පිටපතක් අධිකරණයට ලබාදුන් අතර සිය මුල් පිටපත කිසියම් පුද්ගලයකු වෙනස් කර ඇති බවද වැඩිදුරටත් පැවසීය. ඒ පිළිබඳ නිසි ක්‍රියා මාර්ගයක් ගන්නා ලෙසද හෙතෙම අධිකරණයෙන් ඉල්ලීය.

බ්‍රිතාන්‍යයේ නඩුව විභාග වන අවස්ථාවේ දී සිදුවූ විශේෂ සිදු වීමක් වූයේ ලිඛිත වාර්තාවක් සපයන ලද එක් ජර්මානු ජාතික සාක්ෂිකරුවෙක් මෙම නඩු විභාගය සඳහා අනාරාධිතවම පැමිණීමයි. නඩු විභාගය අතරතුර ඔහු විසින් මුඛිකව කරන ලද ප්‍රකාශය අධිකරණ නිලධාරියා විසින් කියවීම සිදුකරද්දී ඒ සඳහා බාධා කළ මෙම පුද්ගලයා පැවසුයේ මෙය තමා විසින් ලිඛිත ප්‍රකාශය නොවන බවත් එය සනාථ කිරීමට ඔහු විසින් මුල් වාර්තාවේ පිටපතක් රැගෙන ආ බවතය.

නමුත් තවදුරටත් තටු මත අයිස් යන සංකල්පය මෙම අනතුරට මූලික හේතුව බවට පැවසීමට පදනමක් වූයේ එම ගුවන් තොටුපළ සේවකයකු විසින් තම කැමරාවෙන් කාර්යාලීය ජනෙල් කවුළුවකින් ගන්නා ලද ambassador ගුවන් යානයේ ඡායාරූපයක් පාදක කර ගෙනය. මෙම ඡායාරූපය ගෙන තිබුණේ ගුවන් යානය තුන්වන හා අවසාන වරට ගුවන්ගත කිරීමට මොහොතකට පෙරය. ගුවන් අනතුර සම්බන්ධ මුල්ම නඩු විභාගයේදී මෙහි පිටපතක් ඉදිරිපත් කරන ලද අතර එහිදී තටුවේ ඉහළ කෙළවර සටහන්ව තිබිය යුතු ගුවන්



කෙසේ වෙතත් දැඩි ආන්දෝලනයකට හා මාධ්‍ය අවධානයකට ලක්වූ මියුනිච් හි ගුවන් අනතුර හේතුවෙන් සියළුම ගුවන් සමාගම් දැඩි හිම සහිත කාලගුණ තත්ත්වයන් වලදී තම යානා හැසිරවීම පිළිබඳ වැඩි සැළකිල්ලක් දැක්වීමට පෙළඹුන බව නම් නොරහසකි. මෙම අනතුරත් සමග බොහෝ ගුවන් සමාගම් ඉතා දැඩි නීති රෙගුලාසි නිකුත් කිරීම හිම මත ගුවන් යානා හැසිරවීමේදී ඉතා සැළකිලිමත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් අනුගමනය කිරීම හා ගුවන් ධාවන පථ පිරිසිදු කිරීම සඳහා දියුණු තාක්ෂණික මෙවලම් භාවිතයට උත්සුක වීමද විශේෂය.

සමාගමේ (Airlines) ලියාපදිංචි අකුරු වන G-ALZU යන අකුරු වැසී පෙනේ ඇත. මෙය තවු අයිස් වලින් වැසී ඇති බවට ඔප්පු කිරීමට යොදා ගෙන තිබූ අතර එසේ නොවීණි නම් එම අකුරු පැහැදිලිව පෙනිය යුතු බවටද පෙර වාර්තා වල සඳහන්ව තිබිණි. නමුත් මෙවර නවු විභාගයේදී ෆේ (Fay) කොමිසම මගින් අදාළ ඡායාරූපයේ මුල් පිටපත (Negatives) ජර්මනියෙන් ගෙන්වා ගත් අතර ඉන් පිටපතක් බ්‍රිතාන්‍යයේදී නැවත ලබා ගන්නා ලදි. එම ඡායාරූපයේ ගුවන් සමාගමේ ලියාපදිංචි අකුරු වන G-ALZU පැහැදිලිවම දිස්වූ අතර එහිදී ෆේ කොමිසමේ නිලධාරීන්ට පසක් වූයේ පෙර පරීක්ෂණ වලදී ජර්මානු නිලධාරීන් විසින් කිසියම් අක්‍රමිකතාවයක් සිදුකර ඇති බවයි.

1969 මාර්තු මස වන විට ෆේ කොමිසම (Fay Commission) විසින් සොයා ගන්නා ලද කරුණු සියල්ල මුද්‍රණය කර ප්‍රසිද්ධියට පත්කරන ලදි. එහි සාරාංශයක් පහත දැක්වේ.

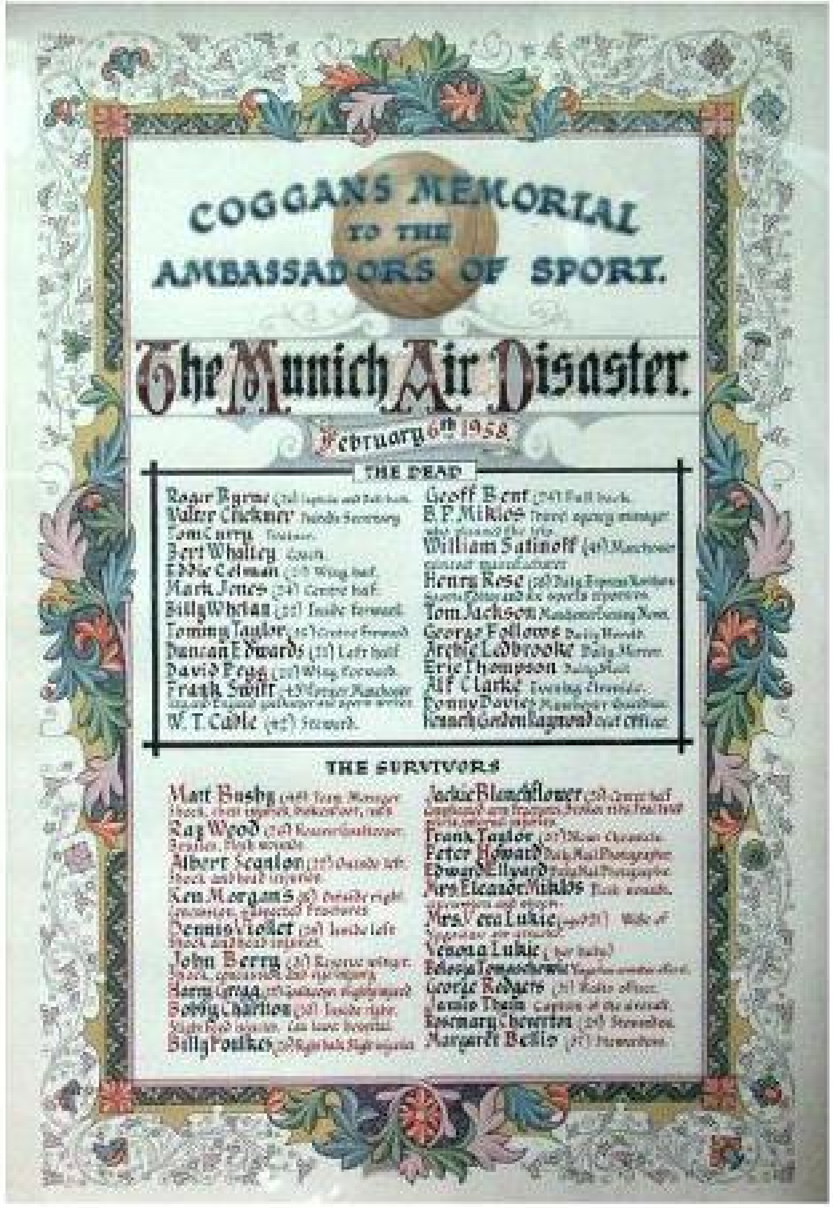
සියළු දත්තයන් හා කරුණු සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් අනතුරුව අපට පෙනී යන්නේ ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස රෝද (nose wheel) පද්ධතිය වරක් නොව දෙවරක්ම ගොහොරු හිම වෙත කිඳා බැස ඇති බවයි. එය එසේ නොවූයේ නම් ගුවන් යානය නැවත පියාසර කරනු ඇත. තවද අපට පැහැදිලි වූ කරුණක් වන්නේ ඉදිරිපස රෝද පහතට ඇද වැටුණේ ප්‍රධාන රෝද ඉතා තදින් හිම අදියාම හේතුවෙන් බවත් එය එසේ වූයේ ගුවන් යානය ඉතා ඝනවූ හිම ගොහොරුව ඝන දැඩිව කිඳා බැසීමට ලක්වූ නිසා බවත්ය. එම නිසා මෙම අනතුරට මූලික හේතුව වන්නේ ගුවන් යානය නැවත නැවතත් හිම ගොහොරුව මත යමින් කිරීමට උත්සාහ ගැනීමයි. තවද ඉන් අනතුරුව ගුවන් යානය රෝද වලින් ගොහොරුව තුළ ඇදී ගොස් ධාවන පථයේ අවසාන බාගය පසුකරන්නම ඒවා යම් කරකැවීමකට ලක්ව ඇති අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස යානයේ පසු පස රෝදය (emargencey tail wheel) පොළවෙහි හැටීමක් සිදුව ඇත. එම නිසා එමගින් අපට තහවුරු වන්නේ පසු පස රෝදය හිම වැදීම හා එය කරකැවීම අතර කාල පරාසය යානයේ වේගය අඩු වීමට බලපා ඇති බවයි. මෙහිදී යානයේ අවසාන බාගයේ වේගය පිළිබඳ ස්ථිර නිගමනයකට එළඹීමට අපට නොහැක. නමුත් යානය එයවීමකින් තොරව

කරකැවී යාම හේතුවෙන් අනතුරට ලක්වීම නොවැලැක්විය හැකි බව නම් පැහැදිලිය. එයට නැවත වේගය ඉහළ නංවා ගැනීමට තරම් කාලයක්ද ඉතිරිව නොතිබිණ. එමගින් අපගේ අවසාන නිගමනය වන්නේ ambassador ගුවන් යානය අනතුරට ලක් වීමට හේතුව ගුවන් ධාවන පථයේ හිම නොතොරු තිබීම බවයි. ගුවන් යානයේ තටු මත තිබූ අයිස් මෙයට හේතු වූ බව අපට නිශ්චිතවම පැවසිය නොහැක. එයද විය හැකි කරුණක් වුවද. ඒ නිසාවෙන්ම අනතුර සිදු වූයේ යයි කියා පැවසිය නොහැක. මෙපරිද්දෙන් ෆේ කොමිසම සිය අවසාන වාර්තාව ප්‍රසිද්ධියට පත් කරන ලදි.

සියල්ල අවසානයේ කපිතාන් ජේම්ස් තේන් (Capt. James Thain) ෆේ කොමිසම (Fay Commission) මගින් සියළු වරද වලින් නිදොස් කොට නිදහස් කරනු ලැබුවද ඔහුගේ පියාසර බලපත්‍රය අහෝසි වීම එසේම පැවතුණ අතර ඔහු දශකයක පමණ දිගු කාලයක් තිස්සේ සිදුකළ සටන අවසානයේ ඔහුට යම් සාධාරණයක් ඉෂ්ට කරදීම කාගේත් පැසසුමට ලක් විය. කපිතාන් තේන් වසර 54 ක් ආයුෂ විඳ 1979 දී මිය යනු ලද්දේ නිදොස් පුද්ගලයකු ලෙසය.

1992 මැයි මස 10 වන දින මියුනිච් හි රීම් (Munich - Reim) ගුවන් තොටුපළ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා වසා දමන ලදි. මෙයට මූලික හේතුව වූයේ ඒ වන විටත් රීම් ගුවන් තොටුපළ තම සේවා ධාරිතාවයට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකින් සේවා සැපයීම සිදු කරමින් සිටි හෙයිනි. මේ හේතුවෙන් මියුනිච් හි රීම් (Munich - Reim) ගුවන් තොටුපළ 1992 මැයි 17 වන විට Earding හි ඇති නව බිම් ප්‍රමාණයකට මාරු කරන ලද අතර පසුව එය වර්තමානයේ සුප්‍රසිද්ධ Franz - Josef - Strauss - International Airport ලෙස නම් කරන ලදි.

කෙසේ වෙතත් දැඩි ආන්දෝලනයකට හා මාධ්‍ය අවධානයකට ලක්වූ මියුනිච් හි ගුවන් අනතුර හේතුවෙන් සියළුම ගුවන් සමාගම් දැඩි හිම සහිත කාලගුණ තත්වයන් වලදී තම යානා හැසිරවීම පිළිබඳ වැඩි සැළකිල්ලක් දැක්වීමට පෙළඹුන බව නම් නොරහසකි. මෙම අනතුරත් සමග බොහෝ ගුවන් සමාගම් ඉතා දැඩි නීති රෙගුලාසි නිකුත් කිරීම හිම මත ගුවන් යානා හැසිරවීමේදී



ඉතා සැළකිලිමත් ක්‍රියා පිළිවෙතක් අනුගමනය කිරීම හා ගුවන් ධාවන පථ පිරිසිදු කිරීම සඳහා දියුණු තාක්ෂණික මෙවලම් භාවිතයට උත්සුක වීමද විශේෂය.

කෙසේ වුවද අනතුරක් සිදුවූ පසු යම් යම් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට වඩා පෙර සිටම ඒ පිළිබඳ වැඩි සැළකිල්ලකින් ප්‍රතුට කටයුතු කරන්නේ නම් ඉතා වැදගත්ය. විශේෂයෙන්ම ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේදී නිරුපද්‍රිතතාවයට හිමිවන ස්ථානය ඉතා ඉහළ එකක් වන අතර එයම එහි දියුණුවට බලපා ඇති බවද නොරහසකි. මෙවන් අනතුරුවලින් ලබා ගත හැකි පාඩම් ඔස්සේ අනාගත ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ඇතිවන අනතුරු වළක්වා ගත හැකි නම් වර්තමානයේදී මෙන්ම අනාගතයේදීද ලෝකයේ ප්‍රවාහනය සඳහා විශ්වාසදායක මෙන්ම ආරක්ෂිතම මාර්ගයද ගුවන් ප්‍රවාහනය වනු නොඅනුමානය.

விமானப் போக்குவரத்து அன்றிருந்து இன்றுவரை

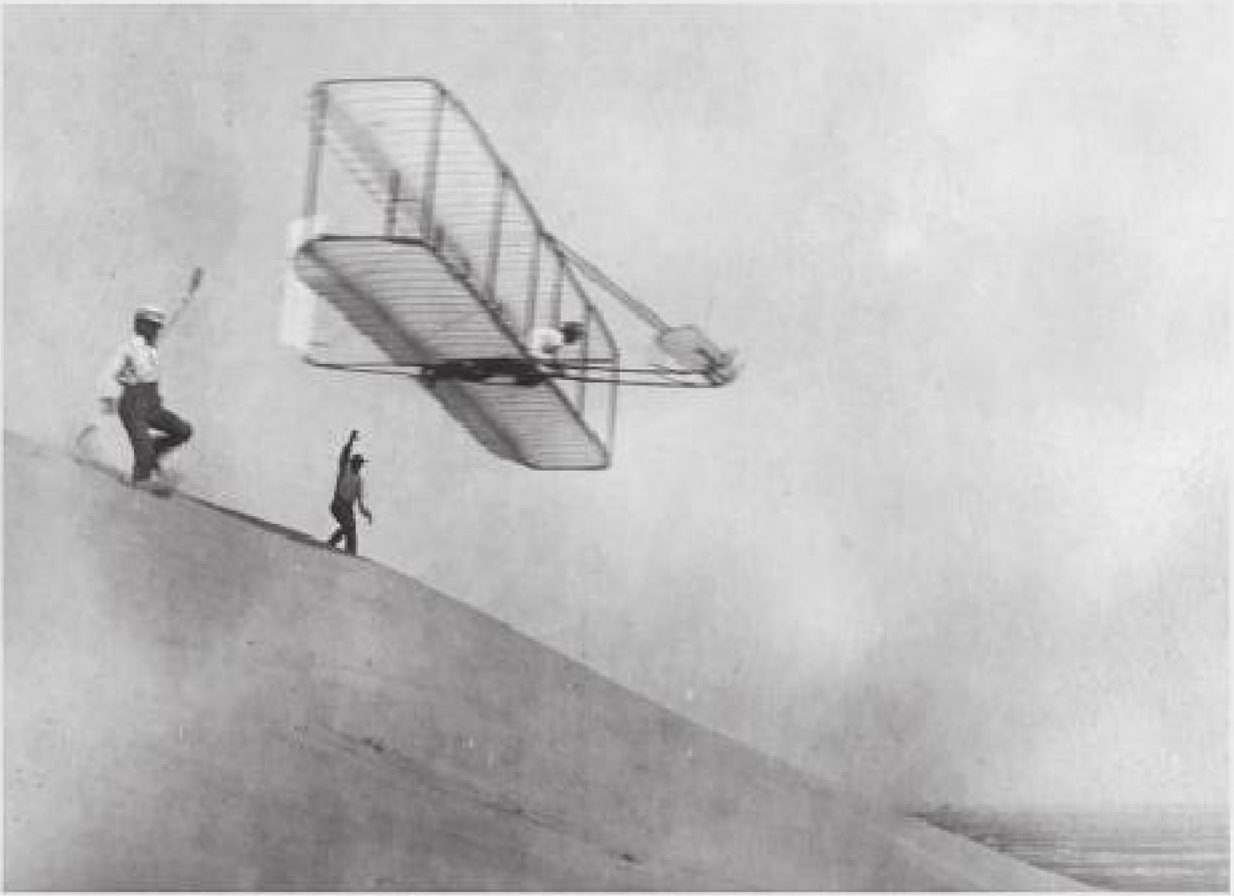
C. A. J Rajan

இன்று உலகின் எந்த மூலை முடுக்குக்கும் நினைத்தவுடன் சென்று வர முடிவதற்குக் காரணம் ரைட் சகோதரர்கள் அன்று கண்ட கனவும், சிந்திய வியர்வையும், அந்தக் கனவை நனவாக்க அவர்கள் மேற்கொண்ட விடா முயற்சியும் தான் என்று கூறும் போது அது மிகையாகாது. ஆனால் ஆரம்பத்தில் அவர்களின் கனவைக் கேட்டு உலகம் என்ன செய்தது தெரியுமா? "முட்டாள்கள் வானத்தில் பறக்கப் போகிறார்களாம்" என்று எள்ளி நகையாடியது. அதே போன்று இன்று நாம் ஒவ்வொருவரும் காணும் கனவுகளை எள்ளி நகையாட ஆயிரம் ஆயிரம் பேர் அணிவகுத்து நிற்கின்றார்கள். ஆனால் ஒருவர் கூட நம்மைத் தட்டிக் கொடுக்காவிடினும் பரவாயில்லை. வள்ளுவன் கூறியது போல், "ஆக்கம் அதர்வினாய்ச் செல்லும் அசைவிலா ஊக்க முடையா னுழை" அவ்வாறே ரைட் சகோதரர்கள் நிகழ்த்திக் காட்டியது போல், நிச்சயமாக "முயற்சி தன் மெய்வருத்தக் கூலிதரும்" என்பது வெளிப்படை.. நாம் எங்கள் செயல்களில் கண்ணுங் கருத்துமாக இருந்து தொடர்ந்து முயற்சித்துக் கொண்டே இருக்க வேண்டும். தொய்வின்றி முயல்பவருக்கு எந்த வானமும் வசப்பட்டே ஆக வேண்டும் என்பது வரலாற்று உண்மை.

ஆம், 1903 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 14 முதல் வெள்ளோட்டத்திற்குத் தயாராக இருந்தது 'ப்ளையர்' என்று அவர்களால் பெயரிடப்பட்ட அந்த விமானம். யார் அதனைச் செலுத்துவது என்று நாணயத்தைச் சுண்டிப் பார்ப்பதில் வில்பர் ரைட்டுக்கு வெற்றி கிடைத்தது. இருவரது மனமும் எதிர்பார்ப்பில் படபடக்க விமானத்தல் ஏறிக் குப்புறப் படுத்துக் கொண்டே விமானத்தைக் கிளப்ப முயன்றார் வில்பர். ஆனால் ஏதோ இயந்திரக் கோளாறு காரணமாக விமானம் நகரவேயில்லை. அப்போது கூட அந்த சகோதரர்கள் மனம் தளர்ந்து போயிருந்தால் நமக்கு விமானம் கிடைக்காமல் கூடப் போயிருக்கலாம். அடுத்து மூன்று நாட்கள் சிந்தித்து மேலும் சில மாற்றங்களை விமானத்தில் மேற்கொண்டார்கள்.

டிசம்பர் 17 இல் அமெரிக்காவின் வட கரோலினாவிலுள்ள கிட்டி ஹாக்கில் விமானம் வெள்ளோட்டத்திற்கு மீண்டும் தயார் நிலையில் நின்றது. இம் முறையும் நாணயத்தைச் சுண்டுகின்றார்கள் ஓர்விலும், வில்பரும். ஓர்வில் ரைட்டுக்கு கிடைத்தது அந்த மகத்தான பாக்கியம். விமானத்தில் வயிறு குப்புறப் படுத்துக் கொண்டே அமெரிக்க நேரப்படி காலை 10.35 க்கு எஞ்சின் ஊர்தியை இயக்கினார் ஓர்வில். அந்த விமானம் ஆடிக் குலுங்கி மிக்க சத்தத்துடன் புகையைக் கக்கியபடியே மெதுவாக மேலெழத் தொடங்கியது. அந்தரத்தில் அப்படியும் இப்படியுமாக ஆடிச் சரியாக 12 வினாடிகள் பூமிக்கு மேலே பறந்து 37 மீற்றர்களுக்கு அப்பால் சென்று தரையிறங்கியது. அந்தப் 12 வினாடிகள்தான் ஆகாயப் போக்குவரத்திற்கு அடிகோலிய மந்திர வினாடிகள் எனலாம். வெற்றிக் களிப்பில் மிதந்தனர் ரைட் சகோதரர்கள். அவர்கள் பல நாட்கள் சிந்திய வியர்வைக்குக் கடைசியில் கிடைத்த பரிசு அது. அதே தினம் மேலும் மூன்று முறைகள் ரைட் சகோதரர்கள் மாறி மாறி பறந்து சோதனைகளை மேற்கொண்டார்கள்.

நான்காவது முறை வில்பர் 12 குதிரைத் திறன் ஆற்றல் கொண்ட 600 இறாத்தல் நிறையுடைய பெற்றோல் இயந்திரத்தினைப் பொருத்தி முதன் முறையாக பூமிக்கு மேலாக ஆகாயத்தில் மணிக்கு 30 மைல் வேகத்தில் 57 வினாடிகள் 852 அடி தூரம் பறந்து சரித்திரப் புகழடைந்தார். அதற்கு அடுத்த ஆண்டே (1904) நூறு அடி உயரம் வரை சென்று பன்னிரண்டு மைல்கள் தொடர்ச்சியாகப் பறந்து சாதனை படைத்தனர். தொடர்ந்து பல முன்னேற்றங்களைச் செய்து 1908 இல் 57 நிமிடங்கள் ஆகாயத்தில் பறந்து சாதனை படைத்தார் ஓர்வில் ரைட். அடுத்த சோதனையின் போது தன்னுடன் பயணி ஒருவரை அழைத்துச் சென்றார் ஓர்வில். ஆனால் எதிர்பாராத விதமாக விமானத்தில் ஏற்பட்ட திடீர்க் கோளாறு ஒன்றினால் அது பூமியில் விழுந்து நொறுங்கியது. அதில் பயணித்த பயணி உயிரிழந்தார்.



ஓர்வில் தெய்வாதீனமாக உயிர் பிழைத்தார். 1901 இல் மார்க்கோனி ரேடியோ தொடர்பினை முதலில் நிரூபித்துக் காட்டியதன் பின்னர், இருபதாம் நூற்றாண்டில் மகத்தான இரண்டாவது சாதனையாக 1903 இல் ரைட் சகோதரர்களின் வான் பறப்பு கருதப்படுகின்றது. ரைட் சகோதரர்களின் அடிப்படைகளைக் கொண்டு பல்வேறு மாற்றங்களைக் கண்டு நவீன விமானங்கள் உதயமாகின.

விமானம் கண்டு பிடிக்க வேண்டும் என்பதற்காகவே ரைட் சகோதரர்கள் இருவரும் திருமணம் செய்துகொள்ளவில்லை. ஆகாய போக்குவரத்தினைச் சாத்தியமாக்கிய வில்பர் ரைட் ஒருமுறை தொழில்முறைப் பயணமாக போஸ்டன் சென்றிருந்த போது அவருக்கு உடல்நலக் குறைவு ஏற்பட்டது. நோயின் தீவிரத்தினால் தன்னிலையின்றிப் பல நாட்கள் இருந்தார். இறுதியாக தனது 45 ஆவது வயதில் 1912 மே மாதம் 30 காலமானார். வில்பர் ரைட் இறந்த பின்னர், ரைட் நிறுவனத்தினை ஓர்வில் ரைட் வெற்றிகரமாக முன்னெடுத்தார். ஆனால் 1915 இல் ரைட் நிறுவனத்தை விற்பனை செய்துவிட்டு தனது தங்கை கத்தரீன் ரைட் மற்றும் அவரது தந்தையுடன் ஒகையோவிலுள்ள ஓக்வூட் எனுமிடத்தில் குடியேறினார். ஓர்வில் 1911 இல் தன்னால் தயாரிக்கப்பட்ட "மொடல் பீ" என்ற விமானத்தினை 1918 இல் ஓட்டினார். அதன் பின்னர் தொழிலில் இருந்து ஓய்வு பெற்றார். இவர் நாஸா உட்பட பல வானியல் நிறுவனங்களில் பணிபுரிந்தார். ஓர்வில் ரைட் 1948 ஜனவரி மாதம் 30 இல் இரண்டாவது தடவையாக மாரடைப்பு நோய் ஏற்பட்ட வேளை இயற்கை எய்தினார்கள்.

அந்த அதிசய சகோதரர்களின் உழைப்பில் உருவாக்கி வடிவமைத்து முதன் முதலில் பயணம் செய்த அதே விமானம் வோஷிங்டன் டீ.சீ இலுள்ள உள்ள தேசிய வான்வெளி அருங்காட்சியகத்தில் (National Air and Space Museum in Washington, D.C) இன்றும் காட்சிப் பொருளாக வைக்கப்பட்டுள்ளது.

"பயிற்சியும் முயற்சியும் இருந்தால், ஒவ்வொரு மனிதனும் சாதனையாளனே"

விமானப் பயணம் தொடரும

DC-10 ගුවන් යානයේ සමුගැනීම

ඉෂාර ගුණවර්ධන

> මෙම ගුවන් යානා වර්ගය නිපදවූයේ ඇමරිකාවේ 'මැක්ඩොනල් ඩග්ලස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාග මයි. එවකට තිබූ අති සාර්ථක ගුවන් යානා වර්ගයක් වූ මෙම මැක්ඩොනල් ඩග්ලස් ගුවන් යානා බොහෝ ගුවන් සමාගම් විසින් භාවිතයට ගත් ගුවන් යානා මාදිලියකි.

නව ගුවන් යානා කර්මාන්තයට හඳුන්වාදීමත් සමඟින් දැනට භාවිත කරන ගුවන් යානා සේවයෙන් ඉවත්වීම සාමාන්‍ය කරුණකි. ඩීසී-10 ගුවන් යානයත් එසේ සේවයෙන් ඉවත්වන ගුවන් යානයකි. දැනට මෙම ගුවන් යානය මඟී ප්‍රවාහනය සඳහා යොදාගන්නේ අපගේ අසල්වැසි රාජ්‍යයක් වන බංග්ලාදේශයයි. එහි 'බිමාන් බංග්ලාදේශ්' (Biman Bangladesh) ගුවන් සමාගම සතුව මෙවැනි ගුවන් යානා දෙකක් පැවතිණි. ඉන් එක් යානයක් පසුගිය නොවැම්බර් මාසයේ දී මඟී ප්‍රවාහනයෙන් ඉවත්කරන ලද අතර අනෙක් යානය මෙම වසරේ දෙසැම්බර් 07 වන දින අවසන් ගුවන් ගමන සඳහා එක් විය.

ඔබට මතක නම් 1974 වසරේ ශ්‍රී ලංකාවේ එදා මෙදා තුර කාලයේ සිදුවූ දරුණුතම ගුවන් අනතුර, එසේ නැති නම් ඔබ මේ ගැන කියවා ඇති. 1974 දෙසැම්බර් 04 වන දින මස්කෙලියේ සප්ත කන්‍යා කඳුවැටියේ හැපීම නිසා සිදුවූ මෙම අනතුරින් එහි ගමන් කළ සියළු දෙනාම ජීවිතක්ෂයට පත්විය. මෙම අනතුරට පත් වූ ගුවන් යානයද DC-8 වර්ගයට අයත් එකකි. ඩීසී-10 යනු ඩීසී-8 ගුවන් යානයට පසුව නිපදවන ලද යානා මාදිලියයි.

මෙම ගුවන් යානා වර්ගය නිපදවූයේ ඇමරිකාවේ 'මැක්ඩොනල් ඩග්ලස්' ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමයි. එවකට තිබූ අති සාර්ථක ගුවන් යානා වර්ගයක් වූ මෙම මැක්ඩොනල් ඩග්ලස් ගුවන් යානා බොහෝ ගුවන් සමාගම් විසින් භාවිතයට ගත් ගුවන් යානා මාදිලියකි.

මැක්ඩොනල් ඩග්ලස් සමාගම සමාගම් දෙකක එකතුවකින් සමන්විත වූවක්. 1921 පිහිටුවන ලද ඩග්ලස් එයාර්ක්‍රාෆ්ට් කම්පැනි (Douglas Aircraft Company) සහ 1939 දී පිහිටුවන ලද මැක්ඩොනල් එයාර්ක්‍රාෆ්ට් කෝපරේෂන් (McDonnell Aircraft Corporation) යන සමාගම් දෙක 1967 දී 'මැක්ඩොනල් ඩග්ලස්' නමින් එක් සමාගමක් බවට පත්විය. පසුකාලීනව මෙම සමාගමත් බෝයිං සමාගම සතුවිණ.

DC-10 Final Flight

Dhaka to Birmingham (UK)

"ඩීසී 10" ගුවන් යානයේ උපරිම මගී ධාරිතාවය 380 ක් පමණ වන අතර මෙම ගුවන් යානය ඔබ දැක තිබේ නම් එය සුවිශේෂී එකක් බව ඔබට සිතේවි. මෙම ගුවන් යානයේ 'ටර්බෝ ෆෑන්' එන්ජින් 3ක් පැවතීම එම සුවිශේෂීතාවයයි. මේ හා සමානම ගුවන් යානයක් ලෙස 'ලොක්හීඩ්' සමාගමේ 'L-1011 Tri Star' ගුවන් යානය හැඳින්විය හැක. ඩීසී-10 ගුවන් යානයේ එන්ජින් දෙකක් සුපුරුදු ලෙස පියාපත් යට සවිකර තිබෙන අතර තුන්වන එන්ජිම ගුවන් යානයේ 'සිරස් ස්ථායීකාරකය' (Vertical Stabilizer) තිබෙන ස්ථානයේ සවිකර ඇත. තවත් සුවිශේෂීත්වයක් වන්නේ මෙම ගුවන් යානයේ නියමුවා (Captain) සහ පළමු නිලධාරියාට (First Officer) අමතරව දෙවන නිලධාරියෙකුද (Second officer) සිටිය යුතු වීමයි. වර්තමානයේ භාවිත වන නව ගුවන් යානාවල සිටිනුයේ ප්‍රධාන නියමුවා සහ පළමු නිලධාරියා පමණි.

දැනට ලෝකයේ ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් මෙම ගුවන් යානය භාවිත කරනු ලබන අතර බොහෝ සමාගම් මෙම යානය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානයක් ලෙස භාවිත කරයි. 'බිමාන් බංග්ලාදේශ්' ගුවන් සමාගම පමණක් මගී ප්‍රවාහනය සඳහා මෙම යානය භාවිතා කරන ලද අතර මින් පෙර සඳහන් කළ පරිදි ඔවුන් ද දැන් මෙම යානය මගී ප්‍රවාහනයෙන් ඉවත් කර ඇත. කෙසේ වුවද එම ගුවන් සමාගම පවසන පරිදි මෙම යානය 2014 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මාසයේ අවසන් නිල ගුවන් ගමන බංග්ලාදේශයේ ඩකා සිට එංගලන්තයේ බර්මින්හැම් වෙත සිදුකිරීමට නියමිත අතර ඉන් අනතුරුව එය ඇමරිකාවේ කෞතුකාගාරයකට යොමු කිරීමට නියමිතය. පෙබරවාරි මාසයේ සිදුකෙරෙන මෙම අවසන් ගුවන් ගමන සඳහා මගීනට ආසන වෙන්කර ගැනීමට හැකි බවද එම සමාගම පවසයි.

ඩීසී-10 ගුවන් යානයේ මුල්ම මගී ප්‍රවාහන ගමන සිදු වූයේ 1971 අගෝස්තු 15 වන දින ඇමරිකාවේ ලොස් ඇන්ජලීස් හා චිකාගෝ අතරයි. මෙම යානය ඇමරිකන් එයාර්ලයින්ස් (American Airlines) ගුවන් සමාගමට අයත් වූවකි. ඩීසී-10 ගුවන් යානා 446 ක් එම සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර අවසන් ගුවන් යානය 1989 වර්ෂයේ නිෂ්පාදනය කර ඇත. ඒ නයිජීරියා එයාර්වේස් (Nigeria Airways) ගුවන් සමාගම වෙනුවෙනි.

ඩීසී 10 ගුවන් යානය මගී ප්‍රවාහනයෙන් ඉවත් වුවද 'ෆෙඩෙක්ස්' වැනි භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් සමාගම් වල තවදුරටත් මෙම යානය භාවිතා වනු ඇත. දැනට මෙම යානය භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීමට ප්‍රධාන හේතු අතර ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය පහළ මට්ටමක පැවතීම ප්‍රධානය.

ඩීසී-10 ගුවන් යානයේ මුල්ම මගී ප්‍රවාහන ගමන සිදුවූයේ 1971 අගෝස්තු 15 වන දින ඇමරිකාවේ ලොස් ඇන්ජලීස් හා චිකාගෝ අතරයි. මෙම යානය ඇමරිකන් එයාර්ලයින්ස් (American Airlines) ගුවන් සමාගමට අයත වූවකි.
ඩීසී-10 ගුවන් යානා 446 ක් එම සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර අවසන් ගුවන් යානය 1989 වර්ෂයේ නිෂ්පාදනය කර ඇත. ඒ නයිජීරියා එයාර්වේස් (Nigeria Airways) ගුවන් සමාගම වෙනුවෙනි.

රුසියාවේ සුදු හංසයා

ලොව මෙතෙක් බිහිවූ විශාලතම බෝම්බ හෙළන යානය

Tupolev Tu - 160

මල්රේණු කස්තූරිරත්න

ඇමරිකාව ඇතුළු බටහිර නේටෝ හමුදාවේ යුධ උපායක් වශයෙන් සෝවියට් දේශය වටකොට ප්‍රධාන ගුවන් කඳවුරු පිහිටුවමින් සිය දිගු දුර බෝම්බ හෙළන ගුවන් යානා ඒවායේ ස්ථාපිත කළහ. විටින්විට සෝවියට් දේශ සීමා අසල හොල්මන් කළ එවැනි ගුවන් යානා සෘජු ලෙසම සෝවියට් දේශයට අභියෝගයක් විය. B-52 සහ B-1 වැනි දැවැන්ත බෝම්බ හෙළන ගුවන් යානා සතුව තිබූ ප්‍රතිවාදීන් අභිබවා යාමට සමත් වැඩපිළිවෙළක අවශ්‍යතාවය වටහාගත් සෝවියට් යුධ බලධාරීහු ලොව එතෙක් මෙතෙක් නිපදවූ විශාලතම සහ වැඩිම ධාරිතාවක් සහිත බෝම්බ හෙළන යානය නිෂ්පාදනය කිරීමට තීන්දු කළහ.
මෙම තීන්දුව ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා එවකට සෝවියට් දේශයේ තිබූ විශිෂ්ටතම ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක් වූ ටුපොලෙව් සමාගම ක්‍රියා කළේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 1981 වසරේදී OKB-156 ටුපොලෙව් සැලසුම් බ්‍යුරෝව මගින් නිෂ්පාදනය කරන ලද රුසියානු 'සුදු හංසයා' හෙවත් ටුපොලෙව් TU-160 නම් ලොව විශාලතම අන්තර් මහාද්වීපික ක්‍රමෝපායික බෝම්බ හෙළන යානය කැලඹිලි දුටුවේ බටහිර ලෝකයම තැති ගන්වමිනි.

> ඇමරිකාව සතු විශාලතම බෝම්බ හෙළන යානය වන B-1 lancer යානයට පිළිතුරක් ලෙස නිපදවූ මෙම TU- 160 යානය බලය, ජවය, පියාසර හැකියාව, වේගය සහ බෝම්බ ධාරිතාව ආදී සියළු අංශවලින් පෙරමුණ ගැනීමට සමත්විය. 1981 දෙසැම්බර් මස 19 දින පළමු ගුවන්ගත වීම සිදුකළ මෙම යානය 1987 වසරේ සිට සෝවියට් ගුවන් හමුදාව සඳහා සක්‍රිය ලෙස සේවයට එක් විය.

ඇමරිකාව සතු විශාලතම බෝම්බ හෙළන යානය වන B-1 lancer යානයට පිළිතුරක් ලෙස නිපදවූ මෙම TU- 160 යානය බලය, ජවය, පියාසර හැකියාව, වේගය සහ බෝම්බ ධාරිතාව ආදී සියළු අංශවලින් පෙරමුණ ගැනීමට සමත් විය. 1981 දෙසැම්බර් මස 19 දින පළමු

ගුවන්ගත වීම සිදුකළ මෙම යානය 1987 වසරේ සිට සෝවියට් ගුවන් හමුදාව සඳහා සක්‍රිය ලෙස සේවයට එක් විය. ලොව ඇති විශාලතම ජනකම බෝම්බ හෙළන යානය ලෙස ලොව පුරා ගුවන් යානා ලෝලීන්ගේ ආදරය දිනාගත් 'සුදු හංසයා' යානය ලෝකයේ මෙතෙක් නිපදවූ විශාලතම සුපර් සොනික් යානය ලෙසද වාර්තා වෙයි. එමෙන්ම එය ලොව බලවත්ම මූලෝපායික ගුවන් යානය ලෙසද වැඩිම ගමන් පියාසර ධාරිතාවක් සහිත යානය ලෙසද හැඳින්වේ. ඕනෑම දේශගුණයකට ඔරොත්තුදීමට සමත් මෙම ටියු-160 යානයට ලෝකයේ ඕනෑම ස්ථාන ඉලක්කයකට පහරදීමේ හැකියාව ඇත. එමෙන්ම එයින් සිදු කළ හැකි විනාශයද සුළු පටු නොවේ.

මෙම යානයට අඩි 40,000ක් ඉහළ අහසේ ශබ්දයේ වේගය මෙන් 2.05ක් හෙවත් පැයට කිලෝමීටර 2,200ක අධි වේගයෙන් පියාසර කළ හැකිය. එමෙන්ම මුහුදු මට්ටමේදී එහි වේගය පැයට කිලෝමීටර 1,030ක් වේ. යානයට ගුවන් ගත විය හැකි උපරිම උස මීටර 16,000කි. නැවත ඉන්ධන පිරවීමකින් තොරව කිලෝමීටර 12,300 - 14,000 දක්වා නොනවත්වා පියාසැරියේ යෙදවීමට හැකි මෙම යානය ගුවනේදී ඉන්ධන පිරවීමේ පහසුකම්වලින්ද සමන්විත වේ. ඉන් යානයේ පියාසර ධාරිතාව ඉහළ නැංවීමට හැකිවේ.

ඇමරිකාව සහ නේටෝ සංවිධානය 'බ්ලැක් ජැක්' ලෙසින් හඳුන්වන මෙම යානය වත්මන් රුසියාවේ ක්‍රියාවට නංවා ඇති ගුවන් ආරක්ෂණ මුර සංචාරක මෙහෙයුම්වලදී ප්‍රධාන පුරුකක් ලෙසින් හැඳින්විය හැකිය. ආක්ටික්, පැසිෆික් හා අත්ලාන්තික් කලාපවල නිරන්තර මුර සංචාරයන්හි නියැලී සිටින මෙම ගුවන් යානා රුසියානුවන් සලකනුයේ තම රටෙහි ආඩම්බරයේ සංකේතයක් ලෙසිනි. දිගින් මීටර 54.1ක් වන මෙම TU-160 යානයේ පියාපත් අතර පරතරය මීටර 55.7ක් තරම් වේ. පියාපත් හැකිලීමේ සහ දිග හැරීමේ හැකියාවෙන් සමන්විත මෙම යානයට අංශක 20, අංශක 35 හා අංශක 65 යන කෝණ යටතේ ප්‍රධාන පියාපත් සකසා ගැනීමේ හැකියාව තිබේ. යානයේ පියාපත් මිටුපසට හැකිලූ පසු එහි පරතරය මීටර 35.6ක් වේ. යානයේ උස මීටර 13.1කි.

මෙම යානයේ කාර්ය මණ්ඩලය ප්‍රධාන ගුවන් නියමු, සහායක නියමු සහ නැවිගේටර්වරුන් දෙදෙනෙකු (අවි හසුරුවන්නා සහ සන්නිවේදන ශිල්පියා) වශයෙන් සිව්දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වෙයි. යානයේ හිස් බර කිලෝග්‍රෑම් 117,000ක් වන අතර යානයට ගුවන්ගත කළහැකි උපරිම බර කිලෝග්‍රෑම් 275,000 ක් හෙවත් ටොන් 275කි.
මෙය ලෝකයේ අනෙකුත් බෝම්බ හෙළන යානා සමග සැසඳීමේදී ලොව වැඩිම බරක් ගුවන් ගත කළහැකි බෝම්බ හෙළන යානය ලෙස ලෝක වාර්තාවට පවා පිවිසී තිබෙයි. මෙම යානයට වරකට රැගෙන යා හැකි ඉන්ධන ධාරිතාවය (අභ්‍යන්තර ඉන්ධන ටැංකිය තුළ පමණක්) කිලෝග්‍රෑම් 148,000ක් තරම් වේ.
ලෝකයේ බෝම්බ හෙළන ගුවන් යානයක සවිකළ බලගතුම එන්ජින් පද්ධතිය අයත් වන්නේද මෙම TU-160 යානයට වීමද විශේෂත්වයකි. අධිබලැති කුස්නෙට්සොව් NK-32 පසු දහන ටර්බෝ ජෙට් එන්ජින් හතරකින් බල ගැන්වෙන මෙම යානයේ එන්ජින් යන්ත්‍ර සතු බලය 980.6 KN තරම් වේ.

මෙම යානයට අඩි 40,000ක් ඉහළ අහසේ ශබ්දයේ වේගය මෙන් 2.05ක් හෙවත් පැයට කිලෝමීටර 2,200ක අධි වේගයෙන් පියාසර කළ හැකිය. එමෙන්ම මුහුදු මට්ටමේදී එහි වේගය පැයට කිලෝමීටර 1,030ක් වේ. යානයට ගුවන් ගත විය හැකි උපරිම උස මීටර 16,000කි. නැවත ඉන්ධන පිරවීමකින් තොරව කිලෝමීටර 12,300 - 14,000 දක්වා නොනවත්වා පියාසැරියේ යෙදවීමට හැකි මෙම යානය ගුවනේදී ඉන්ධන පිරවීමේ

මිසයිල හැරුණුවිට මෙම යානයේ විශාල බෝම්බ ප්‍රමාණයක් ගෙනයාමේ පහසුකම්ද තිබේ. ලොව විශාලතම බෝම්බය ලෙස වාර්තා තබා ඇති සියලු බෝම්බවල පියා යැයි නම් කෙරෙන ටොන් 7.8ක් බර වායු ඉන්ධන බෝම්බද මෙම TU-160 යානය සඳහා භාවිත වන අවියකි. මෙම අවිය සතුව TNT ටොන් 44ක පිපිරුම් බලය පැවීම් තිබීම විශේෂත්වයකි. න්‍යෂ්ටික බෝම්බයක් හැරුණුවිට එය ලෝකයේ ප්‍රබලතම බෝම්බය ලෙසින් සැලකේ.

පහසුකම්වලින්ද සමන්විත වේ. අන් යානයේ පියාසර ධාරිතාව ඉහළ නැංවීමට හැකිවේ.

ටොන් 40ක බර දරාගත හැකි අභ්‍යන්තර අවි රැඳවුම් කුටි දෙකකින් සමන්විත TU-160 යානය ප්‍රධාන වශයෙන් කෲස් මිසයිලය වාහකයක් ලෙස සේවයෙහි යෙදවේ. ගුවනේ සිට පොළොවට විදිනු ලබන දිගු දුර කෲස් මිසයිල විශේෂයක් වන රාදුගා (RADUGA) Kh 55 (X-55) නම් අවි බලැති මිසයිල 12ක් හෝ රාදුගා Kh -15p කෙටි දුර කෲස් මිසයිල 24ක් රැගෙන යාමට මෙම යානයේ පහසුකම් ඇත. මෙම මිසයිල ලොව ඇති ඉතාමත් බලගතු මිසයිල විශේෂයක් වන අතර මේය න්‍යෂ්ටික හෝ න්‍යෂ්ටික නොවන යුධ හිස් රැගෙන යාමේ හැකියාවෙන්ද යුක්තය.

විශේෂයෙන්ම Kh 55 (X-55) නම් දිගු දුර කෲස් මිසයිලයට යානයේ සිට කිලෝමීටර 3,000ක් ඈතින් පිහිටි ඉලෙක්කයක් ඉලක්කයක් කරා සාර්ථකව න්‍යෂ්ටික යුධ හිසක් පතිත කිරීමේ හැකියාව තිබේ. එමෙන්ම මෑතකදී වැඩි දියුණු කරන ලද TU-160 යානා සඳහා Kh-101 කෲස් මිසයිල 12ක් හෝ kh-SD කෲස් මිසයිල 12ක් අන්තර්ගත කිරීමට හැකි බව වාර්තා වේ.

මිසයිල හැරුණු විට මෙම යානයේ විශාල බෝම්බ ප්‍රමාණයක් ගෙනයාමේ පහසුකම්ද තිබේ. ලොව විශාලතම බෝම්බය ලෙස වාර්තා තබා ඇති සියලු බෝම්බ වල පියා යැයි නම් කෙරෙන ටොන් 7.8ක් බර වායු ඉන්ධන බෝම්බද මෙම TU-160 යානය සඳහා භාවිතා වන අවියකි. මෙම අවිය සතුව TNT ටොන් 44ක පිපිරුම් බලය පැවීම් තිබීම විශේෂත්වයකි. න්‍යෂ්ටික බෝම්බයක් හැරුණුවිට එය ලෝකයේ ප්‍රබලතම බෝම්බය ලෙසින් සැලකේ. එමෙන්ම මෙම යානය ප්‍රහාරක කටයුතු සඳහාම භාවිතා වන්නක් නොවේ. එමගින් ප්‍රධාන හෝ නොවන කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකා අභ්‍යවකාශ ගත කිරීමේ හැකියාවද පවතී. 'බුර්ලාක්' (Burlak) නමින් විශේෂ මිසයිල ලෝන්චරයක් භාවිතයට ගනිමින් අභ්‍යවකාශයට චන්ද්‍රිකා ප්‍රක්ෂේප කිරීමටද අභ්‍යවකාශයේ ගමන් ගන්නා සතුරු චන්ද්‍රිකාවලට පහරදීමටද මෙම TU-160 යානා සමත් වෙයි. එමෙන්ම මෙම යානයේ නියමු කුටිය අතිශය නවීන උපකරණ වලින් යුක්තය. නියමුවන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා යන්ත්‍රිකත් වෙඩි නොවදින නියමු කුටියකින්ද, k-36 DM වර්ගයේ නවීනතම ආසන පැරෂුට ක්‍රමයකින්ද මෙම යානය සමන්විත වේ. එමගින් යානය අනතුරකට ලක් වුවහොත් ස්වයංක්‍රීයවම යානයේ කාර්යය මණ්ඩලය යානයෙන් පිටතට විසි කෙරේ. එමෙන්ම න්‍යෂ්ටික බෝම්බ පිපිරවීමකදී වායුගෝලයේ ඇති වන විකිරණශීලී සහ විද්‍යුත් චුම්බක ශක්තීන්ට ඔරොත්තු දීමේ හැකියාවෙන්ද යුක්තය. සතුරු රේඩාර් සහ අධෝරක්ත විමර්ශන පද්ධතිවලට හසුනොවී පියාසර කළහැකි මෙම යානයට සතුරාගේ රේඩාර් සහ සන්නිවේදන පද්ධතිවලට බාධා පැමිණවීමේ හැකියාවද පවතී. ගුවනින් බෝම්බ වැසි වැස්සවීමට සමත් මෙම TU-160 යානා හා සමතැන් ගැනීමට ලොව කිසිදු බෝම්බ හෙළන ගුවන් යානයක් සමත් නොවේ.

ඇමරිකාවේ B-1, B-52, B-2 වැනි බලගතු බෝම්බ හෙළන ගුවන් යානා පවා මෙම යානයට බොහෝ පසුපසින් සිටියි.

කසාන් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන කර්මාන්තශාලාවේදී වඩාත් වැඩිදියුණු කරන ලද TU-160 යානා මාදිලියක් 2008 වසරේදී රුසියානු ගුවන් හමුදාවට එක්විය. එයට නවතම ප්‍රහාරක මෙහෙයුම් පද්ධතියක් (fire-control systems) අන්තර්ගත කිරීමට එහි නිෂ්පාදකයන් ක්‍රියා කොට ඇතැයි වාර්තා වේ. මෙම යානය සඳහා සුපිරි 'ප්ලාස්මා ස්ටෙල්ත්' තාක්ෂණය යොදා ගැනීමටද, ඉන් මුදාහරින මිසයිල කිසිදු රේඩාර් පද්ධතියකට හසුනොවන සේ සැකසීමටද මෙහි නිෂ්පාදකයන් කටයුතු කොට ඇතැයි ද වාර්තා වේ.

යාන්ත්‍රික බලයෙන් ප්‍රථම වරට ගුවන ජයගත්තේ රයිට් සහෝදරයින්ම ද?

නිලන්ත පොත්තගොත්

> සියවස් ගණනාවක් තිස්සේ නොයෙකුත් පර්යේෂණ සිදුකරමින් සිය ජීවිත පවා කැපකරමින් ආදී මානවයා ගුවන ජයගැනීම වෙනුවෙන් දැරූ අපමණ උත්සාහයන් මල්ඵල ගැන්වෙන්නේ ඇමෙරිකානු ජාතික විල්බර් රයිට් සහ ඕවිල් රයිට් නම් වන පර්යේෂකයන් ගේ ෆ්ලයර් 1 යානය තත්පර 12 ක කාලයක් ගුවනේ යාන්ත්‍රික බලයෙන් සැරිසැරීමත් සමගය. 1903 දෙසැම්බර් මස 17 දින ඇමරිකාවේ නෝත් කැරොලිනා හි කිටි හෝක් හිදී සිදුකළ මෙම වික්‍රමය නිසා මෙලොව එළිය දුටු ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වර්තමානය වන විට කොතරම් දුරක් ගමන්කර තිබේ ද?

ලොව පවතින ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සැලකිල්ලට ගත් කළ වඩාත් කාර්යක්ෂම මෙන්ම සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය වන්නේ ගුවන් ප්‍රවාහන යයි. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ප්‍රධාන කොටස් දෙකකි. එය සිවිල් ගුවන් සේවාව සහ රාජ්‍ය ගුවන් සේවාව ලෙස හඳුන්වා දිය හැකිය. රාජ්‍ය ගුවන් සේවය මඟින් රටක ආරක්ෂක කටයුතු සඳහා ගුවන හරහා අවශ්‍ය කටයුතු සලසා දෙයි. ආරක්ෂක කටයුතු සිදුකිරීම හැර අනෙකුත් සියළුම ගුවන ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් සිවිල් ගුවන් සේවා කොටසට අයත් වේ. මේ අතරින් ජනතාවගේ දැඩි අවධානයක් යොමු වූ සිවිල් ගුවන් සේවාව ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් වන්නේ ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, ගුවන් යානා යොදාගනිමින් සිදුකරන ත්‍රාසජනක ක්‍රීඩා, ගුවන් ඡායාරූපකරණය වැනි කරුණු ය. ඉතිහාසගත ලිඛිත සාක්ෂීන් ට අනුව ලොව යාන්ත්‍රික බලය උපයෝගී කරගනිමින් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සිදුකිරීම ආරම්භ කර මේ වන විට වසර 110 ක් පමණ ගතවී අවසන්ය. සියවස් ගණනාවක් තිස්සේ නොයෙකුත් පර්යේෂණ සිදුකරමින් සිය ජීවිත පවා කැප කරමින් ආදී මානවයා ගුවන ජයගැනීම වෙනුවෙන් දැරූ අපමණ උත්සාහයන් මල්ඵල ගැන්වෙන්නේ ඇමෙරිකානු ජාතික විල්බර් රයිට් සහ ඕවිල් රයිට් නම් වන පර්යේෂකයන් ගේ ෆ්ලයර් 1 යානය තත්පර 12 ක කාලයක් ගුවනේ යාන්ත්‍රික බලයෙන් සැරි සැරීමත් සමඟය. 1903 දෙසැම්බර් මස 17 දින ඇමරිකාවේ නෝත් කැරොලිනා හි කිටි හෝක් හිදී සිදුකළ මෙම වික්‍රමය නිසා මෙලොව එළිය දුටු ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වර්තමානය වන විට කොතරම් දුරක් ගමන්කර තිබේ ද? තාක්ෂණික වශයෙන් කොතරම් දියුණුවක් ලබා තිබේද?

එදින මහත් අසීරුතාවයෙන් යානයේ නැගී විල්බර් රයිට් ගුවන් ගත වූවද අද වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය දෙසින් නිරීක්ෂණය කරන කළ ගුවන් මගීන් 500 කටත් අධික ප්‍රමාණයක් පහසුවෙන් ගෙනයා හැකි එයාර්බස් 380 වැනි මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානා මෙන්ම ටොන් 240 ක පමණ වන දැවැන්ත බරින් යුත් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් රැගෙන යා හැකි AN 225 වැනි ගුවන් යානා වැනි අධි තාක්ෂණික ගුවන් යානාවන් නිපදවීම දක්වා දියුණුවක් ලබා ඇති අතර රාජ්‍ය

ගුවන් සේවා පාර්ශවයෙන් ද අතිනවීන පහසුකම් සහිත යුධ ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය කිරීම දක්වා විකාශනය වී ඇත. විල්බර් රයිට් සිය ගුවන් යානය ගුවන්ගත කරන මොහොතේ කිසිදු යාන්ත්‍රික මෙවලමක් රහිතව යානය මෙහෙයවන්නට පොළොවේ සිට සහාය වූ ඕර්විල් රයිට් ගේ කාර්යය වෙනුවට අද සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ භාවිත කරන තාක්ෂණික මෙවලම් පසුපස ඇති තාක්ෂණය සිතාගත නොහැකි තරම් උසස් ය. එමෙන්ම මිනිසුන් දෙදෙනෙකු එක් ගුවන් යානයක් සාර්ථකව ගුවන් ගත කිරීමත් සමගම ඇරඹි ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය අද වන විට ගුවන් යානා දස දහස් ගණනක් හරහා සෘජු සහ වක්‍ර රැකියා මිලියන ප්‍රමාණයක් උත්පාදනය කරන මට්ටමින් ගෝලීය ආර්ථිකයේ වර්ධනයට ඉමහත් ශක්තියක් ව ඇත. සියල්ල මෙලෙසින් සිදුවන විට රයිට් සහෝදරයන්ගේ ෆ්ලයර් 1 යානයේ ගුවන් ගත කිරීමේ ඉතිහාසගත සිදුවීම වෙනත් මාවතකට යොමුකරවන මෙන්ම ඔබ අප කවුරුත් බලාපොරොත්තු නොවූ ආකාරයේ පුවතක් වාර්තා වන්නේ ඇමරිකාවේ ඔහියෝ සහ උතුරු කැරොලිනා ප්‍රාන්තයන් ගෙනි. ඒ රයිට් සහෝදරයන්ගේ උරුමය ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් නීතිඥයන් දෙපිරිසක් එක්ව සංවිධානය කළ ඒකාබද්ධ මාධ්‍ය සාකච්ඡාවක් සමග ය. වර්තමානය වන විට රයිට් සහෝදරයින් විසින් 1903 දෙසැම්බර් මස 17 දින යාන්ත්‍රික බලයෙන් ලොව ප්‍රථම වරට ගුවන් පියාසැරිය සිදුකරන්නට වසර දෙකකට පමණ ඉහත දී ඇමරිකානු ජාතික ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් නම් පර්යේෂකයකු විසින් ගුවන් යානයක් නිපදවා එය සාර්ථකව ගුවන් ගත කළ බවට ඇමරිකාව තුළ මතයක් නිර්මාණය වෙමින් පවතී. ඇමරිකානු ඉතිහාසඥයින්, ලේඛනාරක්ෂකයින්, ලේඛකයින් 34 දෙනෙකුගෙන් සැදුම්ලත් පිරිසක් මෙම මතය සනාථ කිරීම වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කර තිබූ සාක්ෂි සහිත ලියවිල්ල ද මෙම මාධ්‍ය සාකච්ඡාව අවස්ථාවේ දී එළිදක්වන ලදී. එමගින් ද අවධාරණය කර ඇත්තේ ලොව ප්‍රථම වරට යාන්ත්‍රික බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් යානය නිෂ්පාදනය කර ගුවන් ගත කළේ ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් නැමැත්තකු බවත් මෙම ක්‍රියාව රයිට් සහෝදරයන් ගේ ෆ්ලයර් 1 යානය ගුවන් ගත කිරීමට පූර්ව සිදුවූවක් බවත් ය.

ඇමරිකානු ඉතිහාසගත සාක්ෂිවලට අනුව විල්බර් රයිට් සහ ඕර්විල් රයිට් ජීවත්ව සිට ඇත්තේ ඇමරිකාවේ ඩේටොන් හිදී වන අතර එහි පිහිටි ඔවුන්ගේ බයිසිකල් අංගනයේ දී යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන් යානයක් නිපදවන ආකාරය සහ ගුවන් ගත කරන ආකාරය අධ්‍යයනය කර ඔවුන්ගේ ප්‍රථම ගුවන් යානය වන ෆ්ලයර් 1 යානය නිෂ්පාදනය කර ඔවුන්ගේ ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් ගමන සිදුකර ඇත්තේ නෝර්ත් කැරොලිනා හි පිහිටි කිටි හෝක් හිදී ය. දැන් මෙම ගුවන් ගත කළ ස්ථානය කිල් ඩෙවිල් හිල් ලෙස නම් කර ඇත.

වර්තමානයේ මෙම ස්ථානය සහ රයිට් සහෝදරයන්ගේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන ක්‍රියාවන් හා සම්බන්ධ සියලු ස්ථාන ඔහියෝ හා නෝර්ත් කැරොලිනා උරුමය ආරක්ෂා කිරීමේ සංවිධානය යටතේ පවතින අතර ඔවුන් රයිට් සහෝදරයන් ගේ උරුමය ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් වර්තමානයේ බැඳී සිටින අතරම රයිට් සහෝදරයන්ගේ උරුමය පාර්ශවය වෙනුවෙන් ද පෙනී සිටී.

ඉතිහාසගත සාක්ෂිවලට අනුව අද වන විට රයිට් සහෝදරයන් ගේ උරුමය වෙනුවෙන් නොයෙකුත් සාධක සහ සාක්ෂින් ඉදිරිපත් කර තිබුණ ද ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් රයිට් සහෝදරයන්ට පෙර යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන ජයගත් බවට ප්‍රකාශ කරන පිරිස එයට නොදෙවෙනි ආකාරයේ සාක්ෂින් ඉදිරිපත් කර තිබීම ද අපූර්ව සිද්ධියකි. ඔවුන් මේ සඳහා 1901 වසරේ ඇමරිකානු ජාතික පුවත්පතක පළවූ ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් සිය ගුවන් යානය ගුවන් ගත කිරීම සම්බන්ද ලිපියක පිටපතක් සහ එයට දශක කීපයකට පසු ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් ලියන ලද සටහන් කිහිපයක් ඉදිරිපත් කර ඇත. දැනට මෙම සාක්ෂි සම්බන්ධයෙන් විවිධ මතිමතාන්තර විචාරකයන් අතර පවතින අතරම මෙම සාක්ෂින් ඇමරිකානු ඉතිහාසඥයින්ට සහ ලේඛනාරක්ෂකයින්ට මෙයට පෙර මුණනොගැසීම සම්බන්ධයෙන් ද විවේචන යොමුවී තිබේ.

කෙසේ වෙතත් මෙම උරුමය සම්බන්ධ මතභේදාත්මක තත්වය පිළිබඳව සහ එහි විසඳුම කෙබඳු ආකාරයක් වේවි ද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලොවම අවදියෙන් සිටී.

ඉතිහාසගත සාක්ෂිවලට අනුව අද වන විට රයිට් සහෝදරයන් ගේ උරුමය වෙනුවෙන් නොයෙකුත් සාධක සහ සාක්ෂින් ඉදිරිපත් කර තිබුණ ද ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් රයිට් සහෝදරයන්ට පෙර යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන ජයගත් බවට ප්‍රකාශ කරන පිරිස එයට නොදෙවෙනි ආකාරයේ සාක්ෂින් ඉදිරිපත් කර තිබීම ද අපූර්ව සිද්ධියකි. ඔවුන් මේ සඳහා 1901 වසරේ ඇමරිකානු ජාතික පුවත්පතක පළවූ ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් සිය ගුවන් යානය ගුවන්ගත කිරීම සම්බන්ද ලිපියක පිටපතක් සහ එයට දශක කීපයකට පසු ගුස්ටෙව් වයිට්හෙඩ් විසින් ලියන ලද සටහන් කිහිපයක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

මත්තල ගුවන් තොටුපළ
සහ දක්ෂිණ අධිවේගය
කේන්ද්‍ර කරගත් සුපිරි සංචාරක හෝටලයක්

මත්තල මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය කේන්ද්‍ර කොටගත් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ව්‍යාපාර ආකෘතිය වශයෙන් අහුන්ගල්ල වෙරළ තීරයේ සුපිරි සංචාරක හෝටලයක් ඉදිකිරීමට එයිට්කන් ස්පෙන්ස් ආයතනය සැලසුම් කොට ඇත. ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 100ක මුදලක් මේ සඳහා ආයෝජනය කිරීමට නියමිතය.

කාමර 500කින් සහ මහල් පහකින් යුතු මෙම තරු පහේ දැවැන්ත හෝටල් සංකීර්ණය කළමණාකරණය කිරීම සඳහා ස්පාඤ්ඤය කේන්ද්‍ර කරගත් ජාත්‍යන්තර හෝටල් ජාලයක් වන රියූ හෝටල් සමාගම සම්බන්ධ වනු ඇත. එය මෙම සමාගම ආසියානු පැසිෆික් කලාපයේ මෙහෙයුමක් සඳහා සම්බන්ධ වන ප්‍රථම අවස්ථාවයි.

මෙම හෝටල් සංකීර්ණය ඉදි කිරීම කාලෝචිත ප්‍රයත්නයක් බවත් දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය හම්බන්තොට තෙක් දිගුකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කෙරෙන විට එයට සමගාමීව මෙම හෝටල් සංකීර්ණය ඉදිකෙරෙනු ඇති බවත් ඒ පිළිබඳ අදහස් දක්වමින් එයිට්කන් ස්පෙන්ස් ආයතනයේ නියෝජ්‍ය සභාපති රාජන් බ්‍රිටෝ මහතා පැවසුවේය.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පැවතීම මෙම ව්‍යාපෘතියට විශේෂ සවියක් වනු ඇති බව පැවසූ බ්‍රිටෝ මහතා රජයේ සංවර්ධනසැලසුම් කෙරෙහි පූර්ණ විශ්වාසය තබමින් මෙම නව ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කරන බවද සඳහන් කළේය. රජයේ සංවර්ධන සැලසුම්වලට සමගාමීව තම ව්‍යාපාර ආකෘති සකසා ගැනීමට පෞද්ගලික අංශය උත්සුක වී ක්‍රියා කළ යුතු බවද බ්‍රිටෝ මහතා ප්‍රකාශ කළේය.

දීර්ඝ සංචාර සඳහා මෙරටට පැමිණෙන ක්‍රය ශක්තියෙන් ඉහළ සංචාරකයන් විශේෂයෙන් අරමුණු කරගනිමින් මෙම ව්‍යාපෘතිය අරඹනු ඇති බවත් රියූ හෝටල් සමාගම රටවල් 16ක් පුරා විහිදුණු අත්දැකීම් බහුල සමාගමක් බවත් එයිට්කන් ස්පෙන්ස් ආයතනය සඳහන් කරයි.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ විශේෂත්වයක් වන්නේ මෙය ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ සංචාරක මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීමට විශේෂ කාර්යභාරයක් මෙමගින් සිදු වීමයි.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සංචාරකයන් සඳහා පමණක් වෙන් වුණු ගුවන් යානා (Chartered Flights) මත්තල ගුවන් තොටුපළ හරහා මෙරටට ගෙන්වීමට අවස්ථාව ලැබෙන අතර මේ යටතේ එක් පැමිණීම් වාරයකට සංචාරකයන් 700ත් 800ත් අතර ප්‍රමාණයක් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීම සඳහා ඉඩකඩ ලැබේ.

ඒ අනුව රජයේ සංචාරක ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා ප්‍රබල දායකත්වයක් මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් සැපයෙන බවත් එයිට්කන් ස්පෙන්ස් සමාගම පවසයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය දකුණු පළාතේ පමණක් නොව මුළුමහත් රටෙම සංචාරක ව්‍යාපාරයට මහත් රුකුලක් වනු ඇති බවත් නියෝජ්‍ය සභාපතිවරයා පවසයි.

දකුණු පළාතේ සිදුවන සීඝ්‍ර යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය හේතුකොටගෙන එම පළාත කේන්ද්‍ර කොටගෙන සංචාරක නවෝදයක් සිදු කළ හැකි බවටද ආයතනය විශ්වාසය පළ කරයි.

තිවංකපොට් පෙම අලවිය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ
ගුවන් සේවා ගිවිසුම් සාකච්ඡා සමුළුවේ දී
රටවල් 73කට ප්‍රතිලාභ

Record 73 States and Territories Benefit from 2013 ICAO Air Services Negotiation Conference

ඉෂාර ගුණවර්ධන

පසුගිය දා දකුණු අප්‍රිකාවේ ඩර්බන් හි පැවැත්වුණු සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් සමුළුවේ (ICAO Air Services Negotiation Conference - ICAN2013) දී රටවල් 73 කට ප්‍රතිලාභ හිමිවන ආකාරයෙන් නව ගුවන් සේවා ගිවිසුම් 500 කට පමණ එළඹීමට හැකි වූ බව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පවසයි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් සංවිධානය කරනු ලබන මෙම සමුළුව මෙවර පැවැත්වූයේ 6 වන වර වන අතර එහි අරමුණ එක් ස්ථානයකදී සියළු සාමාජික රටවල් වලට ගුවන් සේවා ගිවිසුම් සම්බන්ධ සාකච්ඡා පැවැත්වීමට පහසුකම් සැලසීමයි. මෙවර සමුළුව දෙසැම්බර් මස 09 වන දින සිට 13 වන දින තෙක් පැවැත්විණ.

මෙම සමුළුව සඳහා 400 ක පමණ පිරිසක් සහභාගී වූ අතර සාකච්ඡා වට 500 ක් පමණ පවත්වා ඇතැයි වාර්තා වේ. එලෙසම යුරෝපීය සංගමය (EU) සහ පොදු වෙළඳපොළක් සඳහා වන දකුණු සහ නැගෙනහිර අප්‍රිකානු රටවල් (Common Market for Eastern and Southern Africa - COMESA) යන වෙනත් සංවිධානද මේ සඳහා සහභාගී වී සිටියහ.

> සමුළුවට සහභාගීව සිටි 415ක පමණ වූ පිරිස වීඩියෝ වැඩසටහනක් මගින් අමතමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා ලේකම් රේමන්ඩ් බෙන්ජමින් මහතා පවසා සිටියේ 2030 වන විට ඇදහිය නොහැකි ප්‍රගතියක් අත්කර ගනීවි යැයි අපේක්ෂා කරන මෙම කර්මාන්තයේ ඉදිරි ගමන සඳහා රටවල් අතර හොඳ සම්බන්ධයක් ඇති විය යුතු බවත් ඒ සඳහා ඉහළ තත්වයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් අවශ්‍ය බවත් ය.

සමුළුවට සහභාගීව සිටි 415ක පමණ වූ පිරිස වීඩියෝ වැඩසටහනක් මගින් අමතමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා ලේකම් රේමන්ඩ් බෙන්ජමින් මහතා පවසා සිටියේ 2030 වන විට ඇදහිය නොහැකි ප්‍රගතියක් අත්කර ගනීවි යැයි අපේක්ෂා කරන මෙම කර්මාන්තයේ ඉදිරි ගමන සඳහා රටවල් අතර හොඳ සම්බන්ධයක් ඇති විය යුතු බවත් ඒ සඳහා ඉහළ තත්වයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් අවශ්‍ය බවත් ය. එලෙසම සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ නියාමන කටයුතු සඳහාද මෙම සමුළුවෙන් වැදගත් පිටුවහලක් ලැබෙන බව එතුමා තවදුරටත් සඳහන් කළේය.

මෙම සමුළුව අමතමින් අදහස් දැක්වූ දකුණු අප්‍රිකානු රජයේ ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරිය පවසා සිටියේ රාජ්‍යයන්, සිවිලුන්, ගුවන් සේවා, සංචාරක කර්මාන්තය, වාණිජ යනාදී අංශ සම්බන්ධ කරන මෙවන් සමුළුවක් තම රට තුළ පැවැත්වීමට ලැබීම ඉතාම සතුටුදායක් කරුණක් බවයි.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සහ සංචාරක කර්මාන්තය අතර මනා සම්බන්ධයක් ගොඩනැගීමට අවශ්‍ය කටයුතු සංවිධානය කිරීම සඳහා මෙවර සමුළුවට ජාත්‍යන්තර සංචාරක සංවිධානයට (World Tourism Organization - UNWTO) ද ආරාධනා කර තිබිණ. ඊට අමතරව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින්

මෙම සමුළුව සඳහා සහභාගී වූ ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත පිරිසේ නායකත්ව දරන ලද්දේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා වන අතර ගුවන් ප්‍රවාහන හා නීති කටයුතු අංශයේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ රෙහාන් වන්නිඅප්පා මහතාද එම කණ්ඩායමට ඇතුළත් විය. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් එහි නීති නිලධාරිනී නිලානි සිල්වා මහත්මිය ද, නීතිපති නියෝජනය කරමින් මිගෙත් ගොපල්ලව මහතාද, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් අතිරේක ලේකම් ආර් එම් එස් පී රත්නායක මහතාද මෙම කණ්ඩායමට සම්බන්ධ විය.

මෙම ස්ථානයේදීම අවශ්‍ය නීති සහායද රටවල් වලට ලබා ගැනීමට පහසුකම් සලසා තිබිණ.

මෙම සමුළුව මගින් සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටවල් වලට එක් ස්ථානයක දී ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබඳ සාකච්ඡා වැඩි ප්‍රමාණයක් පැවැත්වීමට අවස්ථාව ලැබේ. එමගින් වියදම් අවම වන අතර කාර්යක්ෂම සාකච්ඡා ක්‍රමවේදයක් ලැබේ. 2008 වර්ෂයේ දී ආරම්භ වූ මෙම සමුළුව මේ වන විට ලෝකයේ විවිධ කලාප නියෝජනය කරන රටවල් 06ක පවත්වා ඇත. මෙමගින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය තවදුරටත් ලිහිල් ප්‍රතිපත්ති මත සැකසීමට හැකියාව ලැබෙන අතර අවසානයේ මගීනට ඉහළ සේවාවන් ලැබෙනු ඇත.

මෙවර සමුළුවේදී ශ්‍රී ලංකාව රටවල් 10 ක් සමග සාකච්ඡා පැවැත්වූ අතර එයින් රටවල් 09ක් සමග නව අවබෝධතා ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමට හැකි විය. කොන්ගෝව, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, තුර්කිය, ඉතියෝපියාව, නවසීලන්තය, ස්පාඤ්ඤය, ස්විඩනය හා නෝර්වේ, කොන්ගෝව, ග්‍රීසිය හා ෆින්ලන්තය එම රටවල් වේ. මෙම නව ගිවිසුම් සමග ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් මෙහෙයුම් ධාරිතාව ඉහළ යන අතර නව ගුවන් සමාගම් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට ඇති ඉඩකඩ මෙන්ම අප රටේ ගුවන් සමාගම් වලට වෙනත් රටවලට මෙහෙයුම් කිරීමට ඇති අවස්ථාවද මෙමගින් වැඩිවේ.

මෙම සමුළුව සඳහා සහභාගී වූ ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත පිරිසේ නායකත්ව දරන ලද්දේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා වන අතර ගුවන් ප්‍රවාහන හා නීති කටයුතු අංශයේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ රෙහාන් වන්නිඅප්පා මහතාද එම කණ්ඩායමට ඇතුළත් විය. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් එහි නීති නිලධාරිනී නිලානි සිල්වා මහත්මිය ද, නීතිපති නියෝජනය කරමින් මිගෙත් ගොපල්ලව මහතාද, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් අතිරේක ලේකම් ආර් එම් එස් පී රත්නායක මහතාද මෙම කණ්ඩායමට සම්බන්ධ විය.

මෙහි මීළඟ සමුළුව 2014 වර්ෂයේ නොවැම්බර් 17 සිට 21 දක්වා ඉන්දුනීසියාවේ බාලි හිදී පැවැත්වීමට නියමිත අතර ඉන්දුනීසියානු සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හෙරි බක්ටි විසින් අනෙකුත් සාමාජික රටවල් වලට මේ සඳහා ආරාධනා කර සිටියේය.

රාවණා රජුගේ
දඬු මොනරය ගොඩබෑවේ
උස්සන්ගොඩද?

මංගර දෙවියන්ගේ වාහනය වුණු කුරුම්බිගේ නම "කදිර" දවසක් කදිර උස්සන්ගොඩ තිබෙන වලේ නාන්න බැහැල තියෙනවා. ඒ වෙලාවේ මංගර දෙවියො කිව්වලු කදිර ගොඩ කදිර ගොඩ කියලා. ඒ කියන්නේ කදිරට ගොඩ එන්න කියලා. අද "කදිරගොඩ" කියලා නම හැදිල තියෙන්නේ එම මංගර දෙයියො නිසා.

උස්සන්ගොඩට යනෙන සංචාරකයන්ට කෙලිමඩල් වතුර විකුණන ඔබී නෝනා විශේෂඥවිය මහත්මිය අප සමග එලෙස පැවසුවේ උස්සන්ගොඩ රතු පස් භූමියේ ආඩාටයක් වැනි වලක් පිළිබඳ ජනප්‍රවාදයක එක කතාවකි. අතීතයේ උල්කාපාතයක් පතිත වූ ස්ථානයක් ලෙසද ඇතැමෙක් විශ්වාස කරති. උස්සන්ගොඩ වනාහී කොළඹ - හම්බන්තොට මාර්ගයේ අම්බලන්තොටට සමීපව පිහිටි කළමැටිය අභය භූමියේ හෙක්ටයාර 111 ක පමණ ප්‍රදේශයක ව්‍යාප්තව ඇති සුන්දර පරිසර පද්ධතියක පිහිටි පුරා විද්‍යාත්මක උරුමයක් ලෙස නම් කොට ඇති ප්‍රදේශයකි.

> උස්සන්ගොඩ පිළිබඳ ජනප්‍රවාද, පුරාවිද්‍යාත්මක තොරතුරු මෙන්ම සාහිත්‍යගත තොරතුරු ද රැසක් වෙයි. ඉන් සමහරක් මෙම භූමියේ පවතින සුවිශේෂී ලක්ෂණ හේතුවෙන් බිහි වී ඇත. තවත් ඇතැම් ජනප්‍රවාද පවසන්නේ අතීතයේ සිදු වූ වෙනත් සිදුවීම් නිසා මෙම භූමිය සැකසුණු බවකි. අතීතයේ දී රාවණ රජුගේ " දඬු මොනරය" නමැති ගුවන් යානාව ගොඩ බට බිම උස්සන්ගොඩ යැයි තවත් කතාවක එයි. ඉන්දියාවේ රාම කුමරුගේ බිරිය සීතා දේවිය පැහැර ගෙන පැමිණි "දඬු මොනරය" එලෙස ගොඩ බස්සවා ඇතැයි ප්‍රදේශවාසීන් අතර ජනප්‍රවාදයක් පවතියි.

කළමැටිය අභය භූමියෙහි ඉහළින් පිහිටා ඇති ප්‍රදේශය අතීතයේ සිටම හඳුන්වා ඇත්තේ උස්සන්ගොඩ නමින්ය. සොබා දහමේ අපූර්ව නිර්මාණයක් වන උස්සන්ගොඩ අද ජනප්‍රවාද රැසකටද උරුමකම් කියන දිවයිනේ පිහිටි සුවිශේෂී ම පොළෝ තලයකින් සමන්විත පාරිසරික මෙන්ම පුරාවිද්‍යාත්මක වටිනාකමකින් යුතු දුර්ලභ උරුමයකි.

උස්සන්ගොඩ පිළිබඳ ජනප්‍රවාද, පුරාවිද්‍යාත්මක තොරතුරු මෙන්ම සාහිත්‍යගත තොරතුරු ද රැසක් වෙයි. ඉන් සමහරක් මෙම භූමියේ පවතින සුවිශේෂී ලක්ෂණ හේතුවෙන් බිහි වී ඇත. තවත් ඇතැම් ජනප්‍රවාද පවසන්නේ අතීතයේ සිදු වූ වෙනත් සිදුවීම් නිසා මෙම භූමිය සැකසුණු බවකි. අතීතයේ දී රාවණ රජුගේ "දඬු මොනරය" නැමති ගුවන් යානාව ගොඩ බට බිම උස්සන්ගොඩ යැයි තවත් කතාවක එයි. ඉන්දියාවේ රාම කුමරුගේ බිරිය සීතා දේවිය පැහැර ගෙන පැමිණි "දඬු මොනරය" එලෙස ගොඩ බස්සවා

ඇතැයි ප්‍රදේශවාසීන් අතර ජනප්‍රවාදයක් පවතියි. එයට අනුව මෙම භූමිය නිර්මාණය වී ඇත්තේ එම අනුහසිනි.

සත කුරුලු සංදේශයේ මෙන්ම බලි කොවිල්, මංගර හැල්ල, මහසොහොන් සමයම, දෙවොල්මඩු ශාන්ති කර්මයේ ද උස්සන්ගොඩ පිළිබඳ සඳහන් ව ඇත. එකල සිටම අවධානයට ලක් වූ ප්‍රදේශයක් ලෙස උස්සන්ගොඩ හඳුනාගත හැකිය. එකල උස්සන්ගොඩ ඉතා අනුහස් සහිත බිමකි. එය ඇතුළු වන අයට උණ රෝගය වැළඳුණු බව ප්‍රදේශවාසීන්ට අදත් මතකය. එම නිසා උස්සන්ගොඩට කිසියම් අදෘශ්‍යමාන බලයක් ඇති බවට විශ්වාසයක් පවතී.

උස්සන්ගොඩ රජ මාලිගයක් ඉදි කොට තිබී ඇත. එය මානාභරණ නැමැති රජතුමාට අයත් වූවකි. මහ මුහුද විසින් බිලි ගනුලැබ ඇති "පරෙයිගල" නැමැති ස්ථානයේ එම රජ මාලිගය ඉදි කොට තිබුණි. එහි ගල් කණු ආදී නටබුන් තමා කුඩා කල දී දුටු බව ඔබි නෝනා විජේසූරිය මහත්මිය අප සමග ප්‍රකාශ කළේ දැන් ඒවා මුහුදු බත් වී ඇති බව ද සඳහන් කරමිනි.

පරෙයිගල පිහිටි එම රජ මාලිගයේ සිටි මානාභරණ රජතුමා යුද්ධයකට ගොස් ඇත. තමා ජයග්‍රහණය කළහොත් සුදු කොඩියක් ද, මිය ගිය හොත් කළු කොඩියක් ද රාජ පුරුෂයින් විසින් රැගෙන එනු ලැබ ඇති බව රජු සිය භාර්යාවන් සත් දෙනාට පවසා ගොස් තිබේ. අනතුරුව යුද්ධය ජයග්‍රහණය කොට පැමිණෙන රජු සිය භාර්යාවන්ට විහිළුවක් කිරීමට සිතා තමා මිය ගිය බව හඟවමින් කළු කොඩියක් ඔසවා ගෙන යාමට අණ කොට ඇත.

ඒ බව දුටු භාර්යාවන් සත් දෙනා උස්සන්ගොඩ අසලින් මුහුදට වැටුණු වලවේ ගඟෙහි අතු ගංගාවක් වන "කොටි ආර" නැමැති ඇළ දිගේ ඉහළට ගමන් කොට සිය දිවි නසා ගත්හයි ජනප්‍රවාදයක වෙයි. (මෙවැනි ජනප්‍රවාද දිවයිනේ ස්ථාන ගණනාවකම වෙයි) භාර්යාවන් සත් දෙනා ආභරණ ආදිය ගලවා තබා ගඟට පැන්න ස්ථානය අද "ආභරණ ඇල්ල" ලෙස හඳුන්වයි. එහෙත් එක් බිසවකගේ පණ බේරා ගැනීමට එම ප්‍රදේශයේ සිටි රොඩී කුලයේ පුද්ගලයකුට හැකි වී ඇත. ජල පහරට ගසාගෙන යන රජ බිසවක් වෙත කුල්ලක් දමා ඇය ගේ දිවි බේරා ගැනීමට එම පුද්ගලයා සමත් විය. පසුව එම රජ බිසව මිනුරගේ බිරිය බවට පත් කර ගැනුණි. උස්සන්ගොඩට නුදුරු "රොඩී වැල්ල" ට එම නම ව්‍යවහාර වන්නේ ඉහත කී ජනප්‍රවාදය නිසා යැයිද පැවසේ.

උස්සන්ගොඩ බිමෙහි ඇත්තේ තද රතු පැහැති පස් ස්ථරයකි. එය හෙක්ටයාර් ගණනාවක් පුරා පැතිර පවතී. උස්සන්ගොඩ පිළිබඳ පර්යේෂණ කරන විද්‍යාඥයන්ගේ අදහස වී ඇත්තේ වසර මිලියන 15 කට පමණ ඉහත දී උල්කාපාතයක් කඩා වැටීම නිසා මෙම සුවිශේෂී භූමිය නිර්මාණය වී ඇති බවකි. පිළිස්සීම නිසා රතු පැහැ වූ පස ද උණු වූ පාෂාණ ද ඒ සඳහා සාක්ෂි සපයයි. උස්සන්ගොඩ පිහිටි රතු පස් මත තැනින් තැන උණු වූ යකඩ නොහොත් පාෂාණ විශේෂයක් දැක ගත හැකිය. ඒවා ඉතා බරැතිය. ගිනි කන්දකින් පිටාර ගලා නිසොල්මනේ සිටින ලාවා වැනිය. පස පිළිබඳ පර්යේෂණ පවත්වන විශේෂඥයන්ගේ අවධානය ඒ කෙරේ යොමු වුයේ රතු පස්, සුවිශේෂී පාෂාණ නිසාය.

රතු පස් නිසාමදෝ මෙහි ගස නොවැඩේ. මෙම භූමිය පුරා පිහිටි කටු වන ලැහැබ සහරක පිහිටි ක්ෂේත්‍ර භූමියක අසිරිය ගෙනියි. මෙම අපූරු භූමියෙහි ගස වැළවන්නේ නැත. නමුත් පුළඟ ආදියෙන් එම සුවිශේෂී රතු පස් මත වෙනත් පස් ස්තර තැන්පත්වීමෙන් කළමැටිය අභය භූමියේ ඇති කරයි. පහෙත්,

එරම්ණියා ආදී ගාම ශුෂ්ක පරිසරයට ඔරොත්තු දී සිටින ඒවා තැනින් තැන වන ලැහැබක් ලෙ විශේෂ දිස්වෙයි. උස්සන්ගොඩ එක් අර්ධයක් කෙළවර වන්නේ මහ සමුද්‍රයෙනිය. එය ඉතා සීඝ්‍ර ලෙස මුහුදු රළකට බිලිවන ප්‍රදේශයකි.

ලංකාදීප පුවත්පතෙන් උපුටා ගන්නා ලදි.

උස්සන්ගොඩ බිමෙහි ඇත්තේ තද රතු පැහැති පස් ස්ථරයකි. එය හෙක්ටයාර් ගණනාවක් පුරා පැතිර පවතී. උස්සන්ගොඩ පිළිබඳ පර්යේෂණ කරන විද්‍යාඥයන්ගේ අදහස වී ඇත්තේ වසර මිලියන 15 කට පමණ ඉහත දී උල්කාපාතයක් කඩා වැටීම නිසා මෙම සුවිශේෂී භූමිය නිර්මාණය වී ඇති බවකි. පිළිස්සීම නිසා රතු පැහැ වූ පස ද උණු වූ පාෂාණ ද ඒ සඳහා සාක්ෂි සපයයි. උස්සන්ගොඩ පිහිටි රතු පස් මත තැනින් තැන උණු වූ යකඩ නොහොත් පාෂාණ විශේෂයක් දැක ගත හැකිය. ඒවා ඉතා බරැතිය. ගිනි කන්දකින් පිටාර ගලා නිසොල්මනේ සිටින ලාවා වැනිය.

සක්‍රීය ගිනිකඳු හේතුවෙන් නිකුත් වන ධූලි අංශු පිහිටි ගුවන් කලාපයන් කල්තියා හඳුනා ගැනීමට එයාර්බස් වෙතින් නව අනාවරකයක්

නිලන්ත [illegible]

ගුවන් ගමන් මාර්ගයක් පිහිටන ප්‍රදේශයක් ආසන්නයේ ගිනිකන්දක් සක්‍රිය වූ වහාම කාලගුණ අංශ මගින් ගුවන් සමාගම් සහ කලාපීය ගුවන් බලධාරීන් දැනුවත් කළද, ගිනිකන්ද හේතුවෙන් වායුගෝලයට මුදාහැරෙන ධූලි අංශු (අළු) කොතරම් ගුවන් පරිසර කලාපයක නිශ්චිතව විසිරී පැතිරී තිබේද යන්න නිසියාකාරව හඳුනාගැනීම තරමක් අපහසු කාර්යයකි. ගුවන් යානයක් සක්‍රිය ගිනිකන්දකින් නිකුත්වන ධූලි අංශු (අළු) සහිත කලාපයක් හරහා පියාසර කරන විට ගුවන් යානයේ එන්ජිමේ ක්‍රියාකාරීත්ව සඳහා අවහිරතා ඇතිවේ.

ගිනිකඳු සක්‍රිය වූ අවස්ථාවන් හිදී නිකුත්වන ධූලි අංශු (අළු) පිහිටන පරිසර කලාපයන් හරහා ගුවන් යානා පියාසර කිරීම තරමක් අවධානම් සහිත ක්‍රියාවකි. මෙම අනපේක්ෂිත පාරිසරික තත්වයට මුහුණ දීම හේතුවෙන් අවස්ථා ගණනාවක දීම ගුවන් ගමන් සඳහා නොයෙකුත් බාධක එල්ලවී ඇත. ගුවන් ගමන් මාර්ගයක් පිහිටන ප්‍රදේශයක් ආසන්නයේ ගිනිකන්දක් සක්‍රිය වූ වහාම කාලගුණ අංශ මගින් ගුවන් සමාගම් සහ කලාපීය ගුවන් බලධාරීන් දැනුවත් කළද ගිනිකන්ද හේතුවෙන් වායුගෝලයට මුදාහැරෙන ධූලි අංශු (අළු) කොතරම් ගුවන් පරිසර කලාපයක නිශ්චිතව විසිරී පැතිරී තිබේද යන්න නිසියාකාරව හඳුනාගැනීම තරමක්

සක්‍රිය ගිනිකඳු හේතුවෙන් වායුගෝලයේ පවතින ධූලි අංශු තත්වය කල්තියා හඳුනාගැනීමට අවශ්‍ය උපකරණයක් නැතහොත් අනාවරකයක් නිපදවා එය ගුවන් යානයේ ස්ථාපිත කිරීම යෝග්‍ය යයි නොයෙකුත් මතයන් කාලාන්තරයක් පුරාවට ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම්, ගුවන් යානා සඳහා මෙවලම් නිෂ්පාදන සමාගම්, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සමාගම් වැනි අංශ සඳහා අවශ්‍යව තිබුණද එය සාර්ථක කර ගැනීමට කිසිවකුට සමත්කම් දක්වන්නට අවස්ථාව උදා නොවී තිබිණ.

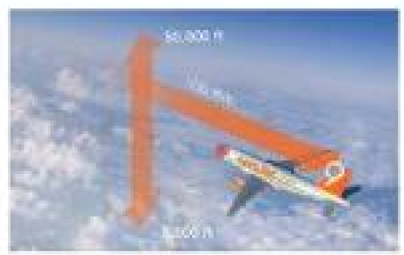
අපහසු කාර්යයකි. ගුවන් යානයක් සක්‍රිය ගිනිකන්දකින් නිකුත්වන ධූලි අංශු (අළු) සහිත කලාපයක් හරහා පියාසර කරන විට ගුවන් යානයේ එන්ජිමේ ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා අවහිරතා ඇතිවේ. ඇතැම් විට එන්ජිම ක්‍රියාවිරහිත වීමට වුවද අවස්ථාව පවතී. එමෙන්ම යානයේ බඳ මත සිදුවන හානි, ඉදිරිපස වීදුරු මත ධූලි අංශු බැඳීම හේතුවෙන් යානය ගොඩබෑස්සවීමේ දී ඇතිවන අවහිරතා වැනි තත්වයන් ද ඇතිවිය හැකිය.

1982 වසරේ ජූනි මස 24 දින බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයිං 747 මාදිලියේ ගුවන් යානයක් මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් ගුවන් තොටුපොළේ සිට ඕස්ට්‍රේලියාවේ පර්ත් නුවර දක්වා පියාසර කරමින් තිබිය දී ඉන්දුනීසියාවට ඉහළ අහසේ අඩි 37,000 ක පමණ උච්චයක දී සක්‍රිය වූ ගිනිකන්දක ධූලි අංශු මිශ්‍රිත වලාකුළු සහිත කලාපයක් හරහා පියාසර කර ඇති අතර මේ හේතුවෙන් ගුවන් යානයේ වායු සමීකරණ පද්ධතිය හරහා ඉතා සියුම් ධූලි අංශු යානය තුළට කාන්දු වී ඇති බව ගුවන් කාර්යමණ්ඩලය හඳුනා අනාවරණය කරගෙන ඇත. අනතුරුව තවත් සුළු මොහොතකින් එන්ජින් සියල්ල අක්‍රියව ඇති අතර ක්ෂණිකවම යානය පහතට ගමන් කරන්නට පටන් ගෙන ඇත. ධූලි අංශු වලාකුළෙන් ගුවන් යානය මිදුනු වහාම නැවත එන්ජින් සියල්ල පණ ගන්වන්නට ගුවන් නියමුවන් උත්සාහ කරද්දී යානයේ එන්ජින් හතර අතුරින් එක් එන්ජිමක් මුළුමනින්ම අක්‍රිය තත්වයේ පවතින බව හඳුනාගෙන ඇත. පසුව එන්ජින් ත්‍රිත්වයක් යටතේ ඉන්දුනීසියාවේ ජකර්තා වෙත ගුවන් යානය අනතුරකින් තොරව ගොඩබස්සවා ඇත්තේ යානයේ නියමුවන්ගේ තිබූ දක්ෂතාවය නිසාවෙනි. තවත් සුළු වේලාවක් ධූලි වලාව හරහා ගමන් කර තිබුණේ නම් සිදුවීමට තිබූ විනාශය අති දැවැන්ත ය.

සක්‍රිය ගිනිකඳු හේතුවෙන් වායුගෝලයේ පවතින ධූලි අංශු තත්වය කල්තියා හඳුනාගැනීමට අවශ්‍ය උපකරණයක් නැතහොත් අනාවරකයක් නිපදවා එය ගුවන් යානයේ ස්ථාපිත කිරීම යෝග්‍ය යයි නොයෙකුත් මතයන් කාලාන්තරයක් පුරාවට ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම්, ගුවන් යානා සඳහා මෙවලම් නිෂ්පාදන සමාගම්, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සමාගම් වැනි අංශ සඳහා අවශ්‍යව තිබුණද එය සාර්ථක කර ගැනීමට කිසිවකුට සමත්කම් දක්වන්නට අවස්ථාව උදා නොවී තිබිණ. නමුත් ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම වන ප්‍රංශයේ ටොලූස්හි පිහිටි එයාර් බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම මේ සඳහා අනාවරකයක් නිපදවා සාර්ථක අත්හදාබැලීමක් සිදුකර ඇත. මෙම කටයුත්ත සඳහා එයාර්බස් සමග ඊසිජෙට් සහ නිකානිකා යන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ සමාගම් ද එක්ව ඇති අතර ගිනිකඳු සක්‍රිය වූ වහාම නිකුත් වන අළු වායුගෝලයේ පවතින විට එම වලාකුළු සහිත කලාපය දුරදී හඳුනාගෙන ගුවන් යානය සාමාන්‍ය ගමන් මගෙන් වෙනස් කරවීමට අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශය ගුවන් නියමුවා වෙත ලබාදීමට අවශ්‍ය උපකරණයක් ගුවන් යානා සඳහා හඳුන්වාදීම මෙම පර්යේෂණයේ ප්‍රධානතම අරමුණ වී ඇත.

පර්යේෂණය සිදුකිරීමට නැගෙනහිර අත්ලාන්තික් සාගරයේ පිහිටි බිස්කේ මුහුදු බොක්ක ආශ්‍රිත ගුවන් කලාපය තෝරාගෙන තිබූ අතර එයාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමෙහි ම නිෂ්පාදිත A 400M මාදිලියේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයක් යොදා ගනිමින් ගිනිකඳු මගින් නිකුත් වූ අළු වායුගෝලයට කෘත්‍රිමව එක්කරන්නට කටයුතු සලස්වා තිබිණ. මෙහි දී ගුවනේ අඩි 9,000 සිට 11,000 දක්වා වන උච්චයන් අතර අඩි 600 සිට 800 ක් පමණ වන ඝණත්වයකට වර්ග කිලෝමීටර 2ක පමණ කලාපයකට මෙම අළු එක්කරන්නට කටයුතු සංවිධානය කර තිබුණේ පර්යේෂණයේ නිගමනයන් වඩාත් සාර්ථක කරගැනීම වෙනුවෙනි.

අනතුරුව කෘත්‍රිමව නිර්මාණය කළ අළු සහිත ගුවන් පරිසර කලාපය දෙසට එයාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමෙහි නිෂ්පාදිත A 340-300 ගුවන් යානයක් පියාසර කරන්නට සලස්වා ඇත්තේ යානයේ ස්ථාපිත කළ විශේෂ අනාවරකයක් ද සමගය. මෙම කෘත්‍රිමව නිර්මාණය කළ ගිනිකඳු මගින් නිකුත් වූ ධූලි අංශු මිශ්‍රිත වලාකුළු කලාපය අනාවරකය මගින් ඉතා නිවැරදිව හඳුනාගෙන තිබුණේ එම කලාපයට ගුවන් සැතපුම් 40ක් පමණ දුරක් තිබිය දීය. අවශ්‍ය අනුමැතීන් ලබාගැනීමෙන් පසුව ඉදිරියේ දී සියළුම එයාර්බස් ගුවන් යානා සඳහා නිශ්චිත ස්ථිර උපාංගයක් ලෙස මෙම අනාවරකය එක්කිරීමට එයාර්බස් සමාගම විසින් තීරණය කර ඇති අතර මෙමගින් ගිනිකඳු සක්‍රිය වීම හරහා ගුවන් ගමන් සඳහා ඇතිවීමට තිබූ බලපෑම් නියත වශයෙන්ම මගහැරී යනු ඇතැයි එම සමාගම පවසයි.



ලෝකයේ ඉහළින්ම පිහිටි ගුවන් තොටුපළ
Daocheng Yading Airport

ඉෂාර ගුණවර්ධන

ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පිහිටා ඇත්තේ මුහුදු මට්ටමට සමාන වන පරිදිය. වත්මන් රජය විසින් නුවර ප්‍රදේශයේද නව ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් සකස් කරමින් සිටින අතර එසේ වුවහොත් එය ශ්‍රී ලංකාවේ මුහුදු මට්ටමින් වඩා ඉහළින්ම පිහිටා තිබෙන ගුවන් තොටුපළ බවට පත් වනු ඇත.

මේ වන විට ලොව වඩා ඉහළින්ම පිහිටා තිබෙන ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳව ඔබ දන්නවා ද? මින් පෙරත් මෙම වාර්තාව හිමිවූයේ චීනයටම වන අතර ඒ ටිබෙටයේ පිහිටා තිබෙන ක්වැම්ඩෝ බම්ඩා (Qamdo Bamda) ගුවන් තොටුපළයි. නමුත් එම වාර්තාව පසුගිය සැප්තැම්බර් 16 වන දින බිඳ හෙලනු ලැබුවේ චීනයේම ඩාවෝචෙන්ග් යැඩිං (Daocheng Yading Airport) ගුවන් තොටුපළ විවෘත කිරීම සමගිනි. එය චීනයේ සිචුවාන් ප්‍රදේශයේ ඩාවෝචෙන්ග් ප්‍රාන්තයේ පිහිටා ඇත. මෙම නව ගුවන් තොටුපළ මුහුදු මට්ටමේ සිට මීටර් 4,411 ක් උසින් පිහිටා ඇති අතර මින් පෙර තිබූ වාර්තාව වූයේ මීටර් 4,334 කි.

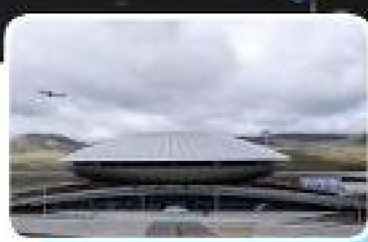
> මින් පෙරත් මෙම වාර්තාව හිමිවූයේ චීනයටමයි. ඒ ටිබෙටයේ පිහිටා තිබෙන ක්වැම්ඩෝ බම්ඩා (Qamdo Bamda) ගුවන් තොටුපළයි. නමුත් එම වාර්තාව පසුගිය සැප්තැම්බර් 16 වන දින බිඳ හෙලනු ලැබුවේ චීනයේම ඩාවෝචෙන්ග් යැඩිං (Daocheng Yading Airport) ගුවන් තොටුපළ විවෘත කිරීම සමගිනි.

චීනය විසින් 2011 අප්‍රේල් මාසයේ ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කොට ඇත්තේ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 255ක ආයෝජනයකින් වන අතර එය විවෘත කරන ලද්දේ පසුගිය සැප්තැම්බර් මස 16 දිනය. මෙහි මුල්ම ගුවන් යානය ලෙස මෙහෙයවා ඇත්තේ එයාර් චයිනා ගුවන් යානයක් වන අතර එම ගුවන් යානය එයාර්බස් 319 වර්ගයට අයත් එකක් විය. මගීන් 118 ක් මුල්ම ගුවන් ගමනට එක්ව තිබිණ. මෙම නව ගුවන් තොටුපළ හේතුවෙන් ඩාවෝචෙන්ග් සහ චෙන්ග්දු අතර ගමන පැයක් දක්වා අවමවී ඇති අතර බසයකින් ගමන් කරන්නේ නම් මෙම ගමන සඳහා පැය 48ක් පමණ ගතවේ.

ගුවන් ධාවන පථය සහ මගී පර්යන්තය

මෙම ගුවන් තොටුපළ ධාවන පථය මීටර් 4,200 ක් වන අතර ඉහළට යන විට වාතයේ ඝණත්වය අඩු වන නිසා ගුවන් යානයක් ගුවන් ගත කිරීමට

මෙම ගුවන් තොටුපළ ධාවන පථය මීටර් 4,200 ක් වන අතර ඉහළට යන විට වාතයේ ඝණත්වය අඩු වන නිසා ගුවන් යානයක් ගුවන් ගත කිරීමට වැඩි දුරක් ධාවනය කිරීමට සිදු වීම නිසා ධාවන පථයේ දිග ප්‍රමාණය වැඩි කර ඇත. ධාවන පථයේ පළල මීටර් 45කි. ගුවන් තොටුපළේ වර්ග මීටර් 5,000ක මගී පර්යන්තයක් පවතින අතර එය පිටසක්වල යානයක් ආකාරයට සකසා ඇත. වසරකට මගීන් 280,000ක් පමණ හැසිරවීම පිණිස මෙම පර්යන්තය සැළසුම් කර ඇත.



වැඩි දුරක් ධාවනය කිරීමට සිදු වීම නිසා ධාවන පථයේ දිග ප්‍රමාණය වැඩි කර ඇත. ධාවන පථයේ පළල මීටර් 45කි. ගුවන් තොටුපළේ වර්ග මීටර් 5,000ක මගී පර්යන්තයක් පවතින අතර එය පිටසක්වල යානයක් ආකාරයට සකසා ඇත. වසරකට මගීන් 280,000ක් පමණ හැසිරවීම පිණිස මෙම පර්යන්තය සැළසුම් කර ඇත.

ඩාවෝචෙන්ග් සහ චන්ග්දු අතර ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් මෙහෙයුම් දැනට සිදුවෙන අතර එය 'එයාර් චයිනා' ගුවන් සමාගම විසින් සිදුකරනු ලබයි. බලධාරීන් ලබන වසරේ දී නව ගමනාන්ත කරා මෙහෙයුම් කිරීමට ද සැළසුම් කර ඇත.

නම	**ඩාවෝචෙන්ග් යැඩිං**
වර්ගය	**සිවිල්/පොදු**
මුහුදු මට්ටමේ සිට උස	**මීටර් 4,411/අඩි 14,472**
ධාවන පථයේ දිග	**මීටර් 4,200/ අඩි 13,780**
මගී පර්යන්තයේ ධාරිතාවය	**වසරකට මගීන් 280,000**
විවෘත කරන ලද දිනය	**2013 සැප්තැම්බර් 16**
IATA කේතය	**DCY**
ICAO කේතය	**ZUDC**

ලොව කෙටිම ගුවන් ධාවන පථය

Shortest Runway in the world

කැරිබියානු දූපත්වල පිහිටි ජුවන්චෝ ඊ යැරවුකුයින්/ සබා ගුවන් තොටුපළේ පිහිටි ගුවන් ධාවන පථය ලොව කෙටිම ගුවන් ධාවන පථය ලෙස හඳුන්වයි. මෙය කඳු සහිත ස්ථානයක, මීටර 400 ක පමණ දිගකින් යුක්තව නිර්මාණය කොට ඇති අතර ගුවන් ධාවන පථයේ දෙකෙළවරම මුහුදට විවෘත වන බැවින් ගුවන් යානා ගොඩබෑස්සවීමේ දී අවධානම් සහගත තත්වයක් ද පවතී. ගුවන් ධාවන පථයේ කුඩා බව හේතුවෙන් විශාල ගුවන් යානා ගොඩබෑස්සවීමක් සිදුනොවන අතර කුඩා ගුවන් යානා පමණක් ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරයි.

Juancho E Yrausquin Airport

The airport's risky reputation arises from the airport's physical position: it is flanked on one side by high hills; and on the runway's other side and both ends, cliffs drop into the sea. Additionally, the runway at the airport is relatively short 400m; this creates a slightly higher risk for landing and takeoff since the safety margins are not as great as would be found at a typical commercial airport.

නේපාලයේ

සියළු ගුවන් සමාගම්

යුරෝපීය සංගමයේ

අසාදු ලේඛනයට

Nepal carriers added to **EU blacklist**

ඉෂාර ගුණවර්ධන

නේපාලයේ සියළු ගුවන් සමාගම් යුරෝපීය සංගමයේ ගුවන් ගමන් සිදු කිරීමට නොහැකි වන පරිදි එම සංගමයේ ගුවන් සුරක්ෂිතතා අසාදු ලේඛනයට ඇතුළත් කර ඇත.

මීට අමතරව යුරෝපීය සංගමයේ මෙම තීරණය අනුව සියළුම සංචාරක නියෝජිත ආයතන මගීන් වෙත මේ සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් කළ යුතු අතර මගීන්ට මෙම ගුවන් සමාගම් වල ගමන් කිරීම පිළිබඳව තීරණය කළ හැක. 'නේපාලයේ ගුවන් සේවාවන් හි සුරක්ෂිත බව සම්බන්ධයෙන් පවතින දුර්වලතා හේතුවෙන් නේපාල ගුවන් සමාගම් අසාදු ලේඛනයට ඇතුළත් කිරීම හැර වෙනත් විකල්පයක් අපට නැහැ. අපි හිතනවා මෙම ක්‍රියාව නිසා නේපාලයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීන් ඔවුන්ගේ සුරක්ෂිත භාවය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරයි කියලා. යුරෝපා සංගමය දැනටමත් නේපාලය සඳහා වන සුරක්ෂිතතා උපකාරක වැඩසටහනක් සකස් කිරීමට අදහස් කරනවා.' යනුවෙන් මේ සම්බන්ධයෙන් අදහස් දක්වමින් යුරෝපා සංගමයේ ප්‍රවාහන කොමිසමේ උප සභාපති සිම් කලාස් මහතා පැවසීය.

යුරෝපා සංගමය තුළ පියාසර කිරීමට අනුමැතිය ඇති හෝ නැති ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධයෙන් වන ගුවන් සුරක්ෂිතතා ලැයිස්තුව යනුවෙන් හඳුන්වන මෙම අසාදු ලේඛනයේ 22 වන යාවත්කාලීන කිරීම මෙයයි. මෙම ලේඛනයට දැනට රටවල් 21 ක ගුවන් සමාගම් 295 ක් ඇතුළත් කර ඇත. මෙම රටවල් 21 වන්නේ ඇෆ්ගනිස්ථානය (Afghanistan)" ඇන්ගෝලාව (Angola), බෙනින් රාජ්‍යය (Benin)" කොන්ගෝ ජනරජය (Republic of the Congo)" ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී කොංගෝ රජය (Democratic Republic of the Congo)" ජිබුටි (Djibouti), ගයනාව (Equatorial Guinea)" එරිත්‍රියාව (Eritrea)" ගැබොන් (Gabon) (මෙම රටේ ගුවන් සමාගම් 3ක් නිදහස් කර ඇත), ඉන්දුනීසියාව (Indonesia) (මෙහි ගුවන් සමාගම් 05ක් නිදහස් කර ඇත), කසකස්තානය (Kazakhstan) (එක් ගුවන් සමාගමක් නිදහස් කර ඇත), කිර්ගිස්ථාන් (Kyrgyzstan)" ලයිබීරියාව (Liberia)" මොසැම්බික් (Mozambique)" නේපාලය (Nepal)" පිලිපීනය (Philippines) (එක් ගුවන් සමාගමක් නිදහස් කර ඇත), සියෙරා ලියොන් (Sierra Leone)" සාවෝ ටෝම් සහ ප්‍රින්සිපේ (Sao Tome and Principe)" සුඩානය (Sudan)" ස්වාසිලන්තය (Swaziland) සහ සැම්බියාවයි (Zambia). මීට අමතරව සුරිනාම් (Suriname) හි බ්ලූ වින්ග් එයාර් ලයින් (Blue Wing Airlines) හා ඝානා (Ghana) හි මෙරිඩියන් එයාර්වේස් (Meridian Airways) යන ගුවන් සමාගම් දෙකද මෙම ලැයිස්තුවට ඇතුළත් කර ඇත.

> යුරෝපා සංගමය තුළ පියාසර කිරීමට අනුමැතිය ඇති හෝ නැති ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධයෙන් වන ගුවන් සුරක්ෂිතතා ලැයිස්තුව යනුවෙන් හඳුන්වන මෙම අසාදු ලේඛනයේ 22 වන යාවත්කාලීන කිරීම මෙයයි. මෙම ලේඛනයට දැනට රටවල් 21ක ගුවන් සමාගම් 295 ක් ඇතුළත් කර ඇත.

පිලිපීනය, සුඩානය සහ සැම්බියාවේ ගුවන් සුරක්ෂිතතාව ක්‍රමයෙන් ඉහළ යමින් තිබෙන බවත් අනාගතයේ නිවැරදි හා සුභවාදී තීරණ ගැනීමට හැකියාවක් ලැබිය හැකි බවත් කලාස් මහතා වැඩි දුරටත් සඳහන් කර ඇත. ලිබියාවේ තත්වය පිළිබඳවද ඔවුන් ඉතාම සූක්ෂම අයුරින් අවධානයෙන් සිටින බව ද ඒ මහතා තවදුරටත් සඳහන් කර ඇත.

මීට අමතරව මෙම ලැයිස්තුවේ ගුවන් සමාගම් 10 කට සීමුම් කොන්දේසි යටතේ යුරෝපා සංගමයට පියාසර කිරීමට අනුමැතිය දී ඇත. ඒවා නම් කසකස්ථානයේ එයාර් අස්තානා (Air Astana)" ගැබොන් හි ඇෆ්රිජෙට් (Afrijet)" ගැබොන් එයාර්ලයින්ස් (Gabon Airlines) සහ SN2AG" උතුරු කොරියාවේ එයාර් කොර්යෝ (Air Koryo)" ඝානාවේ එයාර් ලිෆ්ට් ඉන්ටර්නැෂනල් (Airlift International) ද එයාර් සර්විස් කොමෝරෝස් (Air Service Comores)" ඉරාන් එයාර් (Iran Air)" TAAG Angolan Airlines සහ එයාර් මැඩගස්කර් (Air Madagascar) මෙම සමාගම් 10යි.

ගුවන් හමුදාව ගුවනින් **වෛද්‍ය පහසුකම් සැපයීමට සූදානම්**

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව ගුවනින් වෛද්‍ය පහසුකම් සැපයීමේ පෙරහුරුවක් පසුගියදා කොළඹ ජාතික රෝහලේ ඉහළ මහලේදී පවත්වා ඇති බව එම වෙබ් අඩවිය වාර්තා කරයි. නවීන වෛද්‍ය පහසුකම් එක් කරන ලද බෙල් 412 වර්ගයේ හෙලිකොප්ටරයක් මේ සඳහා යොදාගෙන ඇත.

airforce.lk

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා **බෝම්බඩියර් ගුවන් සමාගම සමග සාකච්ඡාවකට එක්වේ**

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා 38 වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සමුළුවට සහභාගී වන අතරතුර බෝම්බඩියර් ගුවන් යානා සමාගමේ ආරාධනයකට අනුව ඔවුන් සමග විශේෂ සාකච්ඡාවකට සහභාගී වී ඇත. මෙම සාකච්ඡාව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක යන මහත්වරුන්ද සහභාගී වී ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට වසර 11යි

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ආරම්භ කර වසර 11ක් සපිරීම පසුගිය දෙසැම්බර් මස 27දා සිදුවිය. සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ලෙස පැවති ආයතනය අංක 2002 හි 34 දරන පාර්ලිමේන්තු පනත මගින් 2002 දෙසැම්බර් මස 27 දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ලෙස ස්ථාපිත කරන ලදි. සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් පනවා ඇති නීති රෙගුලාසීන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ නිසි ක්‍රමවේදයක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ රාජකාරීන් අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනී.

පසුගිය කාලවකවානුව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හරහා ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් ජයග්‍රහණ රැසක් ශ්‍රී ලංකාවට අත්කර දුන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කර ශ්‍රී ලංකාව මෙහෙයවීමේ කාර්යයේ ප්‍රධාන පාර්ශවකරු ලෙස කටයුතු කරයි. ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වත්මන් සභාපති ලෙස කටයුතු කරන අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ලෙස එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා කටයුතු කරයි.

බකිංහැම්ෂයර් විශ්වවිද්‍යාලයේ නියෝජිත පිරිසක් ස්කයිලයින් හි සංචාරයක

ආචාර්ය සාරා ෆොක්ස්, ඇලන් ක්ලාර්ක් සහ මයික් මැක්නමට් යන මහත්වරුන් පසුගිය දා රත්මලාන ස්කයිලයින් ගුවන් පුහුණු පාසලේ නිරීක්ෂණ චාරිකාවකට සහභාගී වී ඇති බව එම පාසල පවසයි. මෙය මේ දින වල ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ගුවන් ප්‍රවාහන සහ වාණිජ ගුවන් බලපත්‍ර පාඨමාලාවට සමගාමීව සිදුකරන ලද්දකි.

එම පාඨමාලාව බකිංහැම්ෂයර් විශ්වවිද්‍යාලය ස්කයිලයින් සහ ගේට්වේ උපාධි පාසල එක්ව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නකි.

ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම් වෙත අයවැයෙන් සහන

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සහ අඩු මිල ගුවන් සේවයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම වෙත ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 200ක ණය ආධාරයක් ලබා දීමට 2014 අයවැයෙන් යෝජනා වී ඇත. මෙම කරුණු අනාවරණය වූයේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමින් ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය කතාව අවස්ථාවේ දීය. මෙම මුදලෙන් ඩොලර් මිලියන 150 ක් ශ්‍රී ලංකන් වෙත ද ඉතිරි ඩොලර් මිලියන 50 ක ප්‍රමාණය මිහින් ලංකා වෙත ද ලබා දීමට නියමිතය.

කටුනායක ගුවන් පථය පුළුල් කෙරේ

එයාර්බස් 380 වැනි ලොව විශාලතම ගුවන් යානා කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ ගොඩබෑමට හැකිවන ලෙස මීටර් 75 දක්වා ධාවන පථය පුළුල් කිරීම සඳහා වන කොන්ත්‍රාත්තුව චයිනා හාබර් සමාගමට පැවරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය තීරණය කර ඇත.

ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ද මේ වන විට ලැබී තිබේ. ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැයවන මුදල ඇමෙරිකානු ඩොලර් 68,88,28,011 ක් පමණ වනු ඇතැයි ගණන් බලා ඇත.

මේ සම්බන්ධයෙන් අප හා අදහස් දැක්වූ කටුනායක ගුවන් තොටුපළ බලධාරියෙකු පැවසුවේ ලබන වසරේ මුල ආරම්භට නියමිත මෙම අළුත්වැඩියාව හේතුවෙන් ඇතැම් අවස්ථාවල ගුවන් යානා මත්තල ගුවන් තොටට යොමු කිරීමක්ද සිදුවනු ඇති බවයි.

ලංකාබිම්වෙනි

කටාර් ගුවන් සේවය කොළඹට ගුවන් ගමන් වැඩිකරයි

කටාර් ගුවන් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිදුකරන ගුවන් ගමන් වාර වැඩිකිරීමට තීරණය කර ඇති බව වාර්තා වේ. දිනපතා කොළඹට සිදුකරන ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය ගුවන් ගමන් 02 සිට 03 දක්වා දැනට යොදාගන්නා 320 යානාවන් සමගින් බෝයිං 777 යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගැනීමටත් ගුවන් සමාගම තීරණය කර ඇත.

මෙම මෙහෙයුම් කටයුතු 2014 ජනවාරි මස 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක කිරීම තම අපේක්ෂාව බව කටාර් ගුවන් සමාගමේ ශ්‍රී ලංකා මෙහෙයුම් කළමනාකරු ඇජෙයි ජේකොබ් මහතා පවසයි.

නවීකරණය කරන ලද කටුනායක ගුවන් තොටුපළ

ප්‍රභූ පර්යන්තය ජනපතිතුමන් විසින් විවෘත කරයි

පසුගියදා කොළඹ දී පවත්වන ලද පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව වෙනුවෙන් නවීකරණය කරන ලද කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රභූ පර්යන්තය

පසුගිය සැප්තැම්බර් මස 27දින අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් විවෘත කරන ලදී. එම අවස්ථාවට ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍ය බැසිල් රාජපක්ෂ, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ප්‍රියංකර ජයරත්න, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන, බස්නාහිර පළාත් ප්‍රධාන අමාත්‍ය ප්‍රසන්න රණතුංග යන අමාත්‍යවරුන් සහ ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය, උප සභාපති සමල් රත්වත්ත, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගී විය.

ගුවන් තොටුපළ වෙබ් අඩවිය

සිනමන් අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී පර්යන්තය

ජනපතිතුමන් අතින් විවෘත වේ

සිනමන් එයාර් ගුවන් සමාගමේ අභ්‍යන්තර ගුවන් මගී පර්යන්තය පසුගියදා අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍ය බැසිල් මැතිතුමන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් පසුගියදා කොළඹ බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළේ දී විවෘත විණි.

ජලයෙන් සිදුවන ආපදා තත්වයන්ට

මුහුණ දීමට ගුවන් හමුදාව පුහුණු වෙයි

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා හෙලිකොප්ටර් යානා භාවිත කරමින් ජලයෙන් සිදුවන හදිසි ආපදා තත්වයකදී සිවිල් ජනතාව ගුවන් යානා හා කඹ ආධාරයෙන් ඉන් මුදවා ගන්නා ආකාරය ප්‍රායෝගිකව විදහා දක්වන පෙරහුරු අභ්‍යාසයක් පානදුර වෙරළ උද්‍යානය අසල මුහුදු තීරයේදී පසුගියදා සිදු කෙරිණි.

ගුවන් යානා හා කඹ ආධාරයෙන් මුහුදේදී සිදුවන හදිසි ආපදා තත්වයකදී බේරා ගැනීමේ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේ මූලික පුහුණු පාඨමාලාව හා කිමිදීමේ පාඨමාලාවන්හි විසිර යාමේ උත්සවය වෙනුවෙන් මෙම ක්‍රියාකාරකම් සිදු කෙරිණි.

මෙම මෙහෙයුම් සඳහා පසුගිය කාල වකවානුවේ ගංවතුර උවදුරු හා ධීවරයින් මහ මුහුදු මැද කුණාටුවකට හසුවී ජීවිත බේරාගැනීම් රැසකට දායකත්වය සැපයූ ගුවන් හමුදා අංක 04 හෙලිකොප්ටර් බලඝණයේ සහයද හිමි විය.

ගුවන් හමුදා වෙබ් අඩවිය

දේශීය ගුවන් ගමන් කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය වූ වගයි

1935 නොවැම්බර් මස 27 වන දින පළමු ගුවන් යානය ගොඩබැස්ස වූ ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු ගුවන් තොටුපළ වූ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සිවිල් ගුවන් තොටුපළක් ලෙස සංවර්ධනය කොට ජනතා අයිතියට පත් කිරීම පසුගියදා අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදුවිය. පසුගිය කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව යටතේ පැවති මෙම ගුවන් තොටුපළ ත්‍රස්තවාදය පරාජයට පත් කර සාමය උදා කිරීමෙන් අනතුරුව සාමයේ ප්‍රතිලාභ ජනතාව වෙත ලබාදීම සංකේතවත් කරමින් සංවර්ධනය කොට ජනතා අයිතියට පත් කරන ලදී.

සිවිල් ගුවන් තොටුපළක් ලෙස සංවර්ධනය වන මෙම ගුවන් තොටුපළ දේශීය ගුවන් ගමන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීම රජයේ අරමුණයි. එසේම වෙනත් විශේෂිත ගුවන් යානා ද හැසිරවීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ස්ථාපිත කර ඇති මෙහි ඉදිරි කාලය තුළ සංචාරක හා ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර විශේෂිත ගුවන් යානා පැමිණීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ද ස්ථාපිත කර ඇත. එවැනි විශේෂිත ගුවන් යානා සඳහා සේවා සැපයීමට අවශ්‍යවන සහායක ආයතන වන ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව වැනි ආයතන ද මෙම පරිශ්‍රය තුළ ස්ථාපිත කර ඇත.

මෙහි ගුවන් පථය මීටර් 1,770ක දිගින් යුක්ත වන අතර පළල මීටර් 30කි. මගී පර්යන්තය තුළ පැයකට මගීන් 200ක් හැසිරවීමට පහසුකම් ඇති මෙම ගුවන් තොටුපොළ දේශීය ගුවන් ගමන් සඳහා විශාල දායකත්වයක් ඉදිරියේදී ලබා දෙනු ඇත. එමෙන්ම ප්‍රමුඛ පර්යන්ත හා විශේෂිත ප්‍රමුඛ පර්යන්ත හා රථගාල් වලින් සමන්විත මෙය සිවිල් ගුවන් තොටුපළක් ලෙස පත්වීම සාමයේ ප්‍රතිලාභ ආර්ථික සංවර්ධනයට හා සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයට විශාල රුකුලක් වනු ඇත.

දැනටමත් රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ දෛනිකව යාපනය ඇතුළු අනෙකුත් අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා මෙන්ම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා භාවිතා කිරීම සිදුවේ. ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන ද මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතා කරමින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට අලුතින් එක් වන තරුණ ප්‍රජාව සඳහා දැනුම සහ අවබෝධයක් ලබා දෙන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ද මෙය භාවිත කරයි.

ගුවන් තොටුපළ විවෘත කිරීමේ අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා, අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෛද්‍ය රවින්ද්‍ර රූබේරු මහතා, ශ්‍රී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ඇතුළු නිලධාරීහු විශාල පිරිසක් එක්විය.

ස්කයිලයින් හි 39 වන
පුද්ගලික ගුවන් නියමු කණ්ඩායම

ස්කයිලයින් ගුවන් පුහුණු පාසල වෙත 39 වන පුද්ගලික ගුවන් නියමු කණ්ඩායම බඳවා ගැනීම පසුගිය දා සිදුවිය. ස්කයිලයින් සමාගම විසින් ඒ වෙනුවෙන් වූ කුඩා වැඩසටහනක් සංවිධානය කර තිබූ අතර එහිදී නවක කණ්ඩායම උණුසුම් ලෙස පිළිගන්නා ලදි.

ගුවන ජය ගැනීමට
අයවැයෙන් නව ආයතනයක්

ශ්‍රී ලංකාව ආකර්ෂණීය කලාපීය ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීමට ඉන්ධන, ගුවන් භාණ්ඩ පරිහරණ පහසුකම්, ගුවන් සේවා සඳහා ආහාර සැපයීම සහ ගුවන් තොටුපොළ මෙහෙයුම් කාර්යකාරීත්වයෙන් යුතුව සම්බන්ධීකරණය කිරීමට නව ආයතනයක් පිහිටුවීමට රජය සැරසෙයි.

මෙය 2014 අයවැය යෝජනාවකි.

මෙම ක්ෂේත්‍රය දේශීය ආර්ථිකයට පුළුල් ලෙස බද්ධ කිරීම සඳහා ගුවන් සේවා හා අදාළ කටයුතු එකතු කළ අගය මත බදු සඳහා අපනයන සේ සැලකීමෙන් ජාතික ගොඩනැගීමේ බද්දෙන් නිදහස් කිරීමටත් 2014 අයවැය මගින් යෝජනා කර තිබේ.

පිළිගත් ගුවන් සේවාවන් ශ්‍රී ලංකාව සමඟ සේවා ආරම්භ කිරීම දිරිගැන්වීමටද යෝජනා කර තිබෙන අතර ගුවන් අධ්‍යයන ආයතනය නවීන පන්නයේ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයින් පුහුණු කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමේ ආයෝජනයටද ප්‍රමුඛත්වයක් ලබාදීමට යෝජනා කර ඇත.

මේ අතර, ජනාධිපතිතුමා පැවසුවේ යුරෝපය, මැදපෙරදිග, අප්‍රිකාව, ආසියානු ශාන්තිකර කලාප සම්බන්ධ කරන ගුවන් මධ්‍යස්ථානයක් බවට ශ්‍රී ලංකාව පත් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් හා මිහින් ගුවන් සමාගම්වල ගුවන් ගමන් පද්ධතියද ඉදිරියේදී පුළුල් කරන බවයි.

එසේම, කටුනායක හා මත්තල යන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළවල් දෙකේම යටිතල පහසුකම් කටයුතුවත් වර්ධනය කරන බව ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා 2014 අයවැය යෝජනා ඉදිරිපත් කරමින් පැවසීය.

ලංකාදීපය

පාකිස්ථානය, ශ්‍රී ලංකාවට
ප්‍රහාරක යානා විකිණීමට යයි

පාකිස්ථානය, සිය ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රධානතම ප්‍රහාරක ගුවන් යානය බවට පත්ව ඇති අති නවීන JF 17 වර්ගයේ තන්ඩර් ප්‍රහාරක යානා ලබන වසරේ සිට ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළු මිතුරු රටවල් කිහිපයකට විකිණීමට තීරණය කර ඇත. මෙම යානා ශ්‍රී ලංකාව, කුවේටය, කටාරය ඇතුළු මිතුරු රටවල් වෙත විකිණීමට පාකිස්ථානය අදහස් කරන බව එරට රජයේ ප්‍රවෘත්ති සේවාව වාර්තා කරයි.

පාකිස්ථානය චීනයේ සහය ඇතිව මෙම නවීන ප්‍රහාරක යානය සංවර්ධනය කර ඇත. විවිධාකාරයේ මිසයිල සහ බෝම්බ හැසිරවිය හැකි මෙම යානය මගින් ගුවනේ සිට ගුවනේ ඉලක්ක වෙත මෙන්ම ගොඩබිම් ඉලක්ක වෙතද ප්‍රහාර එල්ල කළ හැකිවීම විශේෂත්වයකි.

එමෙන්ම ගුවනේ සිට තොරතුරු සෙවීම, ගොඩබිම් ප්‍රහාර සහ සතුරු යානා වැළැක්වීම ආදී විවිධ යුද කටයුතු සඳහා JF 17 ප්‍රහාරක යානය යොදාගත හැකිය.

ශ්‍රී ලංකා මිරර්

මිහින් ලංකා ආධුනික ගුවන් නියමුවන්ට ශ්‍රී ලංකන්හි විශේෂ පුහුණුවක්

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවයේ ආධුනික ගුවන් නියමුවන්හට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් එයාර්බස් 320 යානා සඳහා වන විශේෂ පුහුණුවක් ලබාදී ඇති බව වාර්තා වේ. ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ පුහුණුවක් ලෙස හඳුන්වන මෙම පුහුණුව ශ්‍රී ලංකන් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකාව තුළදී ලබාදීම හේතුවෙන් විශාල මුදල් ඉතිරියක් සිදුවන අතර එමගින් ගුවන් සමාගමේ තත්වයද තවදුරටත් වර්ධනය වනු ඇත.

ලබන වසරේ සිට ජෙට් එයාර්වේස් කොළඹ - චෙන්නායි ගුවන් ගමන් නවතී

ඉන්දියාවේ විශාලතම අභ්‍යන්තර ගුවන් සමාගම වන ජෙට් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම 2014 වසරේ ජනවාරි 03 දින සිට සිය චෙන්නායි-කටුනායක ගුවන් ගමන් නතර කරන බව පවසා ඇති අතර ඔවුන් විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන මුම්බායි-කටුනායක ගුවන් ගමන් තවදුරටත් සිදුකරනු ඇත.

මේ වන විට ජෙට් එයාර්වේස් බෝයිං 737 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් යොදා ගනිමින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත දිනපතා ගුවන් ගමන් සිදුකරනු ලබයි.

මිහින් ලංකා සීශෙල්ස් වෙත ගමන් අරඹයි

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය මේ මස 16 වෙනදා සිට සීශෙල්ස් වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන්නද අතර සතියකට ගුවන් ගමන් වාර දෙකක් සිදුකරනු ලබයි. මෙම ගුවන් ගමන් වලදී ආහාර වේලක්, කොමිලයේ ගමන් මළු දීමනාවක් සහ ගුවන් ගමන් අතරතුර විනෝදාස්වාදය වෙනුවෙන් වැඩසටහන්ද හඳුන්වාදී ඇති බව එම සමාගම පවසයි.

බෝයිං භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානය වැරදි ගුවන් තොටුපළකට ගොඩබායි

බෝයිං ගුවන් සමාගමට අයත් ඩ්‍රීම්ලිෆ්ටර් වර්ගයේ (වැඩිදියුණු කරන ලද බෝයිං 747 වර්ගයේ යානයක්) භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයක් පසුගියදා වැරදි ගුවන් තොටුපළක් වෙත ගොඩබස්සවා ඇති බව වාර්තා වේ. ඇමරිකාවේ නිව්යෝර්ක් හි සිට විචිටා හි මැක්කොනෙල් ගුවන් හමුදා ගුවන් තොටුපළ වෙත පියාසර කළ යානය ජබාරා වෙත ගුවන් තොටුපළ වෙත ගොඩබස්සවා ඇත.

මෙය හදිසි ගොඩබෑමක් නොවන අතර ගුවන් යානයේ කිසිදු ගැටළුවක්ද නොපැවතී ඇත. මෙය ගුවන් නියමුවන් විසින් සිදුකරන ලද වැරදි ගොඩබෑමක් බව ලැබෙන තොරතුරු මගින් වාර්තා වේ. මෙම දැවැන්ත යානය ගුවන්ගත කිරීමට අඩි 3,000ක පමණ දිගු ගුවන් ධාවන පථයක් අවශ්‍ය වුවත් ජබාරා ගුවන් තොටුපළ ගුවන් ධාවන පථයේ දිග ප්‍රමාණය අඩි 6,000කි.

කෙසේ වුවද ගුවන් යානය ගැටළුවකින් තොරව නැවත පිටත් වුවද අදාළ ගුවන් නිලධාරීන් සිද්ධිය පිළිබඳ පරීක්ෂණ පවත්වයි.

NEWS

ලොව විශාලතම ගුවන් යානා ඇණවුම එමිරේට්ස් වෙතින්, ඩුබායි ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේදී

එතෙක් මෙතෙක් ඉතිහාසයේ වැඩිම ගුවන් යානා ප්‍රමාණයක ඇණවුම ලබාදීම එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම විසින් ඩුබායි ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ සිදුකරන ලදි.

ඒ බෝයිං ගුවන් සමාගමේ නවතම හඳුන්වාදීම වන බෝයිං 777X ගුවන් යානා 150ක් සහ එයාර්බස් 380 වර්ගයේ ගුවන් යානා 50ක් ඇණවුම් කරමිනි. මෙම යානා වල සම්පූර්ණ වටිනාකම ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 99ක් පමණ වේ.

ලෝකයේ ගුවන් නියමු හිඟයක්

ඇතිවෙමින් පවතින ජාත්‍යන්තර ගුවන් කර්මාන්තයේ ප්‍රගමනයත් සමඟින් නිපදවන ගුවන් යානාවලට ප්‍රමාණවත් මට්ටමේ පුහුණු ගුවන් නියමුවන් සිටිද යන්න පිළිබඳ ගැටළුවක් පැණ නැගෙන බව සමීක්ෂණ මඟින් තහවුරු වී ඇත. බෝයිං සමාගම පවසන අන්දමට 2013 වසරේ සිට 2032 වසර දක්වා කාලය තුළ මැද පෙරදිගට පමණක් ගුවන් නියමුවන් 40,000 ක් සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණික ශිල්පීන් 53,100 ක් අවශ්‍ය වනු ඇත.

ලෝක ආර්ථික තත්වයේ දියුණුවත් සමඟ ගුවන් සමාගම් ඉදිරි වසර 20ක කාලය තුළ ගුවන් යානා දස දහසකට අධික ප්‍රමාණයක් ලබාගන්නා බවද බෝයිං සමාගමේ වත්මන් ව්‍යාපාරික වාර්තා මඟින් පෙන්වා දී ඇත.

මේ සියළු කරුණු සැළකිල්ලට ගත්කළ ගුවන් කර්මාන්තය වෙනුවෙන් ඉදිරි වසර 20ක පමණ කාලය සඳහා ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණික ශිල්පීන් මිලියනයක් පමණ අවශ්‍ය වනු ඇති බව වැඩිදුරටත් සඳහන් කර ඇත.

ලන්ඩනයට ගුවන් ධාවන පථ 06ක් සහිත නව ගුවන් තොටුපළක්

පවතින ඉඩ තදබදයට විසඳුමක් ලෙස ලන්ඩන් හීත්‍රෝ ගුවන් තොටුපළ ආසන්නයේම ගුවන් ධාවන පථ 06ක් සහිත නව ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීමට එරට බලධාරීන් සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. මෙය ඉදිකොට නිම කිරීම ඉදිරි වසර 07 තුළදී සිදුවනු ඇති අතර ඒ සඳහා බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් බිලියන 47.3ක් පමණ වැයවනු ඇතැයිද ඔවුන් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත. මෙය ලන්ඩන් බ්‍රිටැනියා ගුවන් තොටුපළ ලෙස නම් කොට තිබේ.

ඉටිහාඩ් ගුවන් සේවයට වසර 10යි

ඉටිහාඩ් ගුවන් සේවය පසුගිය නොවැම්බර් මස 12 දින සිය දසවන වසර සම්පූර්ණ කළේය. ඉටිහාඩ් 2003 වසරේ නොවැම්බර් මස 12 දා අබුඩාබි ගුවන් තොටුපළේ සිට ලෙබනනයේ බේරූට් ගුවන් තොටුපළ දක්වා මගීන් 60ක් සමඟින් සිය ප්‍රථම ගුවන් ගමන සිදුකර ඇත. මේ වන විට සේවකයින් 16,500ක් පමණ සමාගම යටතේ සේවය කරයි.

ICAO Council elects new president

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ

මහා සභාවට
නව සභාපතිවරයෙක් පත් වේ

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා සභාව සඳහා නව සභාපතිවරයා වශයෙන් නයිජීරියානු ජාතික ආචාර්ය ඔලුමුයිවා බෙනාඩ් අලියු මහතා තේරී පත්වී සිටින බව එම සංවිධානය සඳහන් කරයි.

පසුගිය නොවැම්බර් 19 වන දින පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ රටවල් 36කින් යුත් මහා සභාවේ 200 වන රැස්වීමේ දී මෙම පත් කර ගැනීම සියළු දෙනාගේම එකඟත්වයෙන් සිදු කෙරිණ. ඒ අනුව 2014 ජනවාරි මස 01 වන දින සිට වසර 03 ක කාලයක් සඳහා ඒ මහතා මහා සභාවේ සභාපති වශයෙන් නිල වශයෙන් වැඩ බාර ගනු ඇත. 'මා මෙම තනතුරට පත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් මහා සභාවේ සියලු දෙනාටම ස්තුතිවන්ත වෙනවා. ඒ වගේම සිවිල් ගුවන් සේවාව අද බොහෝ අභියෝග වලට මුහුණ දෙන නමුත් අද සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයටත් වෙළඳපොළ ආර්ථිකයටත් අන් කවරදාටත් වඩා බොහෝ වැදගත් කර්මාන්තයක් බවට පත් වී තිබෙනවා. සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ එහි මහා සභාවේත් සහයෝගය ඇතිව ඉදිරි වසර 03 ක කාල සීමාවේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවර්ධනයට කටයුතු කිරීමට මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.' යනුවෙන් ඒ මහතා අදහස් දක්වමින් පවසා ඇත. අලියු මහතාගේ මෙම පත්වීමට පෙර ඔහු සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා සභාවේ නයිජීරියානු නියෝජිතයා ලෙස 2005 සිට 2013 දක්වා වසර 08ක කාලයක් කටයුතු කළේය. ඊට අමතරව ඔහු නයිජීරියානු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් ප්‍රවාහන විනි අංශයේ අධ්‍යක්ෂ වශයෙන්ද කටයුතු කර ඇත. ඔහු අප්‍රිකානු කලාපයේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ගෙන කටයුතු කළ පුද්ගලයෙකි.

අලියු මහතාට පූර්ව සභාපති වශයෙන් කටයුතු කරනු ලැබුවේ මෙක්සිකානු ජාතික රොබර්ටෝ ගොන්සාලෙස් මහතායි. ඔහු එම තනතුරේ 2006 වසරේ සිට කටයුතු කරනු ලැබීය.

එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ විශේෂිත නියෝජිත සංවිධානයක් ලෙස කටයුතු කරන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධයෙන් වන චිකාගෝ සම්මුතිය සහ එහි ඇමුණුම් වල සඳහන් 10,000 ක් පමණ වන ප්‍රමිතීන් වලට වගකියනු ලබන ආයතනය වන අතර අලියු මහතා එහි වසර 70 ක ඉතිහාසයේ 05 වන සභාපතිවරයා වේ.

2013 වසරේ 11වන CAPA
විශිෂ්ටතා සම්මාන උළෙල නිමාවේ

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සැබෑ දක්ෂයින් සොයා ඔවුන් දිරිමත් කිරීම වෙනුවෙන් පැවැත්වෙන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මාන උළෙල අති උත්කර්ෂවත් අන්දමින් පසුගියදා ඈම්ස්ටර්ඩෑම් හිදී අවසන් විය.

තුර්කියේ ඉස්තාන්බුල් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන තුර්කි ගුවන් සේවය ලොව හොඳම ගුවන් සේවයට හිමි 11 වන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මානය දිනාගන්නා ලදී. ඒ සමගින් දකුණු කොරියාවේ සෝල් හි ඉන්චියොන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ 11 වන CAPA ගුවන් තොටුපොළ ලෙස ද, ඇමරිකානු ජෙට් බ්ලූ ගුවන් සමාගම අඩුවියදම් ගුවන් සමාගම සඳහා වන 11 වන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මානය ද දිනා ගන්නා ලදී.

අනාගත දරුවන් වෙනුවෙන්
ශ්‍රී ලංකන්, එයාර්බස් සමග එක්වේ

අනාගත ගුවන් කර්මාන්තයේ දියුණුව වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය, එයාර්බස් ගුවන් සමාගම සමග එක්ව වූ කුඩා ඉංජිනේරුවන් යන නමින් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් වූ විශේෂ වැඩසටහනක් පවත්වන ලදී. මෙය පසුගිය ඔක්තෝබර් මස 25දා කොළඹදී පවත්වන ලද අතර ඒ වෙනුවෙන් විවිධයේ දරුවන් මෙන්ම පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ඉගැන්වීම් සහිත ප්‍රායෝගික වැඩසටහන් කිහිපයක් ද සංවිධානය කර තිබුණි.

බෝයිං 787 ඇණවුම් **1,000 සීමාව පසුකරයි**

බෝයිං සමාගමෙහි නිෂ්පාදිත බෝයිං 787, ඩ්‍රීම්ලයිනර් ගුවන් යානා මාදිලිය ඇණවුම් 1,000 සීමාව පසු කළ බව එම සමාගම පවසයි. 1,000 වන ගුවන් යානයේ සාඩම්බරනීය ගැණුම්කරුවා වශයෙන් ඉටිහාඩ් ගුවන් සමාගම පත්ව ඇති අතර ඒ සමගම ඔවුන් ලොව විශාලතම B 787 යානා පාරිභෝගිකයා බවට පත්ව ඇත්තේ දැනටමත් ගුවන් යානා 71 ක් ඇණවුම් කර ඇති නිසාවෙනි.

2004 වසරේ දී හඳුන්වා දුන් B 787 යානා මාදිලිය කෙටි කලකින් ඇණවුම් 1,000 සම්පූර්ණ කළ පළල් බඳ සහිත ගුවන් යානා මාදිලිය බවට ද පත්වේ.

එයාර් බස් ගුවන් යානා **7,500ක් ගුවනේ**

ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක් වන ප්‍රංශයේ ටොලූස් හි පිහිටි එයාර් බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමෙහි නිෂ්පාදිත එයාර් බස් ගුවන් යානා 7,500 ක ප්‍රමාණයක් වර්තමානයේ ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා සෘජු දායකත්වයක් ලබා දෙන බව වාර්තා වේ. මේ වන විට එයාර් බස් වෙත ලැබී ඇති සමස්ත ඇණවුම් ප්‍රමාණය පමණක් යානා 13,500ක් ඉක්මවා ඇත.

මෙම ගුවන් යානා ප්‍රමාණය A 380 යානා 115 කින් ද A 340 යානා 359 කින් ද A 330 යානා 1013 කින් ද A 320 යානා 5,598 කින් ද ඉතිරි යානා ප්‍රමාණය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සහ ජෙට් යානා වලින් ද සමන්විත වේ.

බොම්බාඩියර් ගුවන් යානා **නඩත්තු කර්මාන්ත ශාලාවක් චීනයට**

බොම්බාඩියර් ගුවන් යානා සමාගම විසින් නව නඩත්තු කර්මාන්ත ශාලාවක් චීනයේ ටියැන්ජින් හි ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. ටියැන්ජින් ගුවන් තොටුපළ කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන මෙම කර්මාන්ත ශාලාවේ නඩත්තු කටයුතු 2016 වසරේ සිට ආරම්භ කිරීමට යෝජිතය.

මෙම නව කර්මාන්ත ශාලාව පිළිබඳ අදහස් දක්වමින් බොම්බාඩියර් සමාගම පවසා ඇත්තේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයට පසුව වෙළඳපොළේ ඉදිරියෙන්ම සිටින්නේ චීනය බැවින් ඔවුන් මෙම තීරණය ගත් බවයි. මීළඟ දශක දෙක තුළ නව ගුවන් යානා 2,000ක් පමණ නිපදවීම ඔවුන්ගේ අරමුණයි.

උඩින්, බිමින් යන **එරෝමොබිල්**

රැකියා බලා යන අතරතුරේදී ඇතිවන වාහන තදබදය හේතුවෙන් පැය ගණනක් කාලය අපතේ යන ඔබට ගුවනින් ගමන් කළ හැකි රථයක් ඇත්නම් යැයි අනන්ත වාරයක් සිතෙන්නට ඇත.

දහස් ගණනකගේ මෙම බලාපොරොත්තුව ඉෂ්ට කිරීමට ස්ලෝවැකියාවේ සමාගමක් සමත් වී ඇත.

එම සමාගම විසින් නිර්මාණය කර ඇති මෙම අපූරු මෝටර් රිය ගොඩබිම පමණක් නොව ගුවනේද ගමන්කළ හැකි ආකාරයට නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර එයට ඕනෑම ගුවන් තොටුපළකින් ගුවන් ගත වීමටත් ගොඩබැස්සවීමටත් හැකියාව පවතී. ඒරෝමොබිල් 2.5 ලෙස නම් කර ඇති මෙම රථය ගොඩබිමේදී පැයට කිලෝමීටර 99ක වේගයකින් ධාවනය කළ හැකි අතර ගුවනේදී පැයට මීටර 124ක වේගයකින් පියාසර කළ හැක.

එයාර් අරාබියා
10වන වසර සමරයි

අඩු මිල ගුවන් සමාගමක් වන එයාර් අරාබියා ගුවන් සේවය සිය 10වන වසර පසුගිය ඔක්තෝබර් මස 27දා සම්පූර්ණ කරන ලදී. මේ වන විට සාර්ථක ලෙස තම ව්‍යාපාරයන් සිදුකරමින් ලෝකය සමග ගනු-දෙනු කරන ගුවන් සමාගමක් ලෙසද මැදපෙරදිග එයාර් අරාබියා ගුවන් සේවය හඳුන්වයි. එයාර් අරාබියා ශ්‍රී ලංකාව වෙතද සිය ගුවන් ගමන් සිදුකරයි.

බෝයිං 787-9 යානාවේ
ප්‍රථම ගුවන් ගමන

බෝයිං 787 ගුවන් යානා කාණ්ඩයේ නවතම ගුවන් යානය වන්නේ බෝයිං 787-9 ගුවන් යානයයි. එහි මුල්ම යානය නවසීලන්ත ගුවන් සමාගම විසින් ලබාගැනීමට නියමිත අතර එහි ප්‍රථම ගුවන් ගමන **Auckland** සිට **Perth** දක්වා සිදුකිරීමට නියමිත බව වාර්තා වේ.

බලාපොරොත්තු ඉක්මවමින් අතිසාර්ථක වූ
ඩුබායි ගුවන් සංදර්ශනය

සංවිධායකයන් ද මවිතයට පත්කරවන තරම් වූ සාර්ථකත්වයක් අත්කරගත් ඩුබායි ගුවන් සංදර්ශනය පසුගියදා නිමාවට පත්විය. එයාර්බස් සහ බෝයිං ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම් වෙත අති දැවැන්ත ඇණවුම් ප්‍රමාණයක් අත්කර දුන් මෙම සංදර්ශනය හේතුවෙන් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම් වල නිෂ්පාදන අංශය වසර ගණනක් දැඩි කාර්යබහුල තත්වයක් ඇති කරනු ඇතැයි විචාරකයන් පවසයි.

ප්‍රදර්ශකයන් 1,000කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් සහ ප්‍රදර්ශන ගුවන් යානා 150කට වඩා එක්ව තිබූ ඩුබායි ගුවන් සංදර්ශනය 2015 වසරේ නොවැම්බර් මසදී යළි පැවැත්වීමට නියමිතය.

චීන ගුවන් සේවිකාවන්ට අධ්‍යාපනය විතරක් මදි
රූමත් බව අනිවාර්යයි

චීනයේ ගුවන් සේවිකාවන් ලෙස බඳවාගන්නා කාන්තාවන් සියල්ලන්ට රූමත් බව අනිවාර්ය සාධකයක් ලෙස නම් කර ඇති බව වාර්තා වේ. කෙතරම් පළපුරුදුකම්, අධ්‍යාපන සුදුසුකම් සහිතව ගුවන් සේවිකා සම්මුඛ පරීක්ෂණ වලට සහභාගී වුවද රූමත් බව පිළිබඳ පරීක්ෂණය අසමත් වුවහොත් රැකියාව නොලැබෙන බව පසුගියදා හයිනාන් එයාර් ගුවන් සේවය පැවැත්වූ විශාල සම්මුඛ පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව පවසා ඇත.

බ්ලූ ඒන්ජල්ස්
කලකට පසු ගුවනට

ඇමරිකානු නාවික හමුදාවට අයත් බ්ලූ ඒන්ජල්ස් ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම කලකට පසුව 40වන සන් ඇන්ඩ් ෆන් සංදර්ශනය වෙනුවෙන් සහභාගී වීමට තීරණය කර ඇති බව වාර්තා වේ.

ෆ්ලොරිඩා හි ලේක්ලන්ඩ් ප්‍රාදේශීය ගුවන් තොටුපොළේ දී 2014 අප්‍රේල් මස 01 සිට 06 දක්වා පැවැත්වෙන මෙම සංදර්ශනය සඳහා සුවිශේෂී අංග රැසක් එක්කොට ඇති බවද වාර්තා වේ.

එමිරේට්ස්
2020 වන විට
මගීන් මිලියන 70ක්
ප්‍රවාහනයට සූදානමින්

එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම 2020 වසර වන විට සිය ගුවන් යානා සංචිතය 250ක් දක්වා වැඩිකරගනිමින් මගීන් මිලියන 70ක් පමණ ප්‍රවාහනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව වාර්තා වේ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු මේ වන විටත් ආරම්භ කොට ඇති අතර ඩුබායි හි ගුවන් තොටුපළ සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමගද සාකච්ඡා පවත්වා ඇති බවද එම ගුවන් සමාගම පවසා ඇත.

2013 වසරේ එයාර්බස් ගුවන් යානා ඇණවුම් ප්‍රමාණය 1,200 ඉක්මවයි

2013 වසරේ ඔක්තෝබර් මස අවසානය වන විට එයාර්බස් ගුවන් සමාගම වෙත ලැබී ඇති ගුවන් යානා ඇණවුම් ප්‍රමාණය 1,200 ඉක්මවා ඇති බව එම සමාගම පවසයි. මේ වන විට ඉන් යානා 504ක් පමණ අදාළ ගුවන් සමාගම් වෙත භාරදී ඇති බවද ඔවුන් සඳහන් කර ඇත.

ඇන්ටනෝව් නිෂ්පාදනය සඳහා සවුදි අරාබියේ සහය

ලෝකයේ ජනප්‍රිය ගුවන් යානා මාදිලියක් වන ඇන්ටනෝව් ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය කිරීම වෙනුවෙන් සහය ලබාදීමට සවුදි අරාබිය සූදානමින් සිටින බව වාර්තා වේ. යුක්රේනයේ සංචාරයක් අතරතුරදී සවුදි අරාබියේ විද්‍යා හා තාක්ෂණ කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රධානියකු විසින් මේ බව සඳහන් කර ඇත. ඇන්ටනෝව් යුක්රේනය විසින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන ගුවන් යානා මාදිලියකි.

ලියොන් ජාත්‍යන්තර උණුසුම් වායු බැලූන සංදර්ශනය

ලියොන් ජාත්‍යන්තර උණුසුම් වායු බැලූන සංදර්ශනය පසුගිය දා මෙක්සිකෝවේ දී සාර්ථකව අවසන් විය. රටවල් 15 කට අයත් බැලූන 200ක් පමණ මෙම සංදර්ශනය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ බව වාර්තා වේ.

දින 04ක් පුරාවට පැවති මෙම සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා විශාල ජනකායක් සහභාගී වී ඇති අතර පසුගිය දසක දෙක පුරාවට මිලියන දෙකක පමණ නරඹන්නන් පිරිසක් සහභාගී වූ බව සංවිධායකයින් පවසන අතර සංදර්ශනයට මෙතරම් ජනප්‍රියත්වයක් හිමිවූයේ ප්‍රදර්ශකයන් එක්කර තිබූ නව බැලූන රටාවන් සහ වර්ණ ගැන්වීම නිසාවෙන් බව ද වාර්තා වේ.

කුරුළු ප්‍රහාර නිසා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට වසරකට විශාල මුදලක් වැයවේ

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා කුරුළු ප්‍රහාර සිදුවූ අවස්ථාවන් මෙම කාල වකවානුවේ බෙහෙවින් වාර්තා වේ. මෙම වකවානුව පක්ෂීන්ගේ සංක්‍රමණ බහුල වශයෙන් සිදුවන කාලයක් වීම මෙයට ප්‍රධාන හේතුවයි.

කෙසේ වෙතත් මේ හේතුවෙන් ගුවන් යානයට සිදුවන හානි නිසා වසරකට ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.2ක් පමණ අවම වශයෙන් වැයවනු ඇතැයි විශ්ලේෂකයන් පවසයි. පසුගිය වසරේ දී පමණක් ඇමරිකාවේ දී කුරුළු ප්‍රහාර 10,726ද එක්සත් රාජධානියේ 2,215ද වාර්තා වී ඇත.

සවුත්වෙස්ට් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානයකට **දැඩි කුරුළු ප්‍රහාරයක්**

සවුත්වෙස්ට් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් යානයක් ගුවන්ගත කරමින් තිබිය දී කුරුළු ප්‍රහාර රැසකට මුහුණ දීමට සිදුවීම හේතුවෙන් ගුවන් ගමන අතිහිටුවා හදිසියේම ආපසු කැඳවන්නට ගුවන් බලධාරීන් කටයුතු කළ පුවතක් වාර්තා වේ.

යානය ගුවන්ගත කරනවාත් සමගම කුරුල්ලන් කිහිපවතාවක්ම යානයේ බඳ ප්‍රදේශයේ ගැටී ඇති අතර නියමුවා නිරුපද්‍රිතව යානය ගොඩබස්සවා ඇත. යානයේ සිටි මගීන් 110 සහ කාර්යය මණ්ඩල සමාජිකයිනට කිසිදු අනතුරක් සිදුනොවූ බව වාර්තා වන අතර මගීන් විකල්ප ගුවන් සේවා යොදාගනිමින් සිය ගමනාන්ත වෙත පිටත් කළ බවද ගුවන් සමාගම පවසා ඇත.

FAA වාර්තාවන්ට අනුව වසර 2012 දී පමණක් සතුන් ගේ ක්‍රියාකාරිත්වයන් හේතුවෙන් අවස්ථා 10,726 දී ගුවන් ගමන් සඳහා බාධාවන් සිදුවී ඇති අතර ඉන් 97% ක්ම කුරුල්ලන් හේතුවෙනි.

ගුවන් යානා අධිකයි, **ගල්ෆ් අහස ප්‍රමාණවත්ද?**

පසුගිය ඩුබායි ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේදී ගල්ෆ් කලාපීය රටවල් විසින් ඇණවුම් කරන ලද ගුවන් යානා ප්‍රමාණය 400කට ආසන්නය. පවතින යානා මෙන්ම නව යානා වලට පියාසර කිරීමට හැකිවිය යුතු සම්පත් සහ සීමාද දැන් දැන් වේගයෙන් වර්ධනය වෙමින් පවතී. මෙම රට වල ගුවන් යානා තාක්ෂණයේ දියුණුවත් සමගම ඇති වන මෙම තර්ජනයට නිසි විසඳුමක් නොමැතිවීම කණගාටුවට කරුණකි.

මෙවර ඩුබායි ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ දී ඇණවුම් කරන ලද සියලුම නව ගුවන් යානා පියාසර කිරීමට සම්පත් මෙන්ම ප්‍රමාණාත්මක අවකාශයක් පවතී. නමුත් දැනුදු ගල්ෆ් අහසේ පවතින්නේ දැඩි තදබදකාරී බවකි. මෙම ගැටළුව පිළිබඳ අදාළ අධිකාරීන් සහ ගුවන් සමාගම් දැනුවත් වුවද ඒ වෙනුවෙන් වූ පැහැදිලි විසඳුමක් ලබාදී නැත. ගුවන් ගමන් වැඩිවීමත් සමගම ප්‍රමාදවීම් සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යන බව ද වාර්තා වේ.

පරිසර හිතකාමී හෙලිකොප්ටර යානාවක් සාර්ථක ලෙස අත්හදා බලයි

ඊ-වොල්ලෝ නමින් හැඳින්වෙන ජර්මානු සමාගමක් විසින් ගුවන් තාක්ෂණයේ විප්ලවයක් සිදු කරමින් වොලොකොප්ටර් නමින් හැඳින්වෙන විශේෂ පරිසර හිතකාමී හෙලිකොප්ටර් යානාවක් නිපදවීමට සමත්ව ඇත.

පසුගියදා සිය ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් ගමන සිදුකර ඇති මෙම යානය ඉතා පහසු, සරල ලෙස හැසිරවිය හැකි පුද්ගලික හෙලිකොප්ටර් යානයකි. පරිසර හිතකාමී, මෙම යානය දහන එන්ජිමකින් තොරව විදුලි බලයෙන් ක්‍රියා කරයි.

මගීන් දෙදෙනෙකුට ගමන් කළ හැකි අන්දමට මුලාකෘතියේ ප්‍රථම අත්හදා බැලීම ජර්මනියේ කාල්සෘහේ ප්‍රදේශයේ විශේෂ අංගනයක පසුගිය නොවැම්බර් 17 වන ඉරිදා දිනයේ දී සාර්ථකව සිදු කිරීමෙන් අනතුරුව, ඉදිරි වසරවල එය වැඩි දියුණු කරන බවත් දැනටමත් ලොව බොහෝ දෙනාගෙන් විවිධ ඉල්ලීම් මෙම වොලොකොප්ටරය වෙත ලැබී ඇති බව ඊ-වොල්ලෝ ප්‍රධානියා වාර්තාකරුවන්ට පවසා ඇත.

සෙස්නා සිටේෂන් X
ලොව වේගවත්ම
මගී ගුවන් යානය බවට පත්වේ

සාර්ථක වේග අත්හදාබැලීම් පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව සෙස්නා ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම තම නවතම ජෙට් යානය වන සිටේෂන් X යානය වේගවත්ම මගී ගුවන් යානය ලෙස මච් 0.935 ක වේග වාර්තාවක් සමග සහතික කිරීම සිදුකර ඇත. පසු ගිය වසරේ මච් 0.925ක උපරිම වේගයක් වාර්තා කරනලද Gulfstream G650 යානය අභිබවමින් සිටේෂන් X මෙම වාර්තාවට පැමිණ ඇත. මෙම පරීක්ෂණයේදී සිටේෂන් X සියලු හැසිරවීම් ක්‍රම, ස්ථායිතාව, පාලනක්‍රම යන සියල්ල ඇතුළත්ව සිදුකරන ලද්දක් බව එම ආයතන ප්‍රධානීන් පවසා ඇත.

ගුවන් නියමුවන් 40,000ක් පුහුණු කිරීමට
එමිරේට්ස් වෙතින් ගුවන් පුහුණු පාසලක්

ඉදිරියේ දී ඇතිවන ගුවන් නියමු අවශ්‍යතාවයට පිළියමක් ලෙස එමිරේට්ස් සමාගම විසින් ගුවන් පුහුණු පාසලක් ඇරඹීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. ජෙබෙල් අලි හි පිහිටි නව ඩුබායි ලෝක මධ්‍යස්ථානයේ දී වසර 2015 දී ඇරඹෙන මෙම පුහුණු පාසල මගින් සිසුන් 400 කට එක වරකදී පහසුකම් සැපයීම එමිරේට්ස් හි අපේක්ෂාවයි. එයට අමතරව මීටර 1,500ක් දිගු ගුවන් ධාවන පථයක්, ගුවන් ගමන් පාලන කුළුණක්, ගුවන් යානා සංචිතයක් මෙන්ම ප්‍රවීණ ආචාර්ය මණ්ඩලයක් ද ඇතුළත් වේ.

ඉදිරියේ දී මෙම ගුවන් පුහුණු පාසල මගින් මැද පෙරදිග සඳහා අවශ්‍ය ගුවන් නියමුවන් සැපයීම තමන්ගේ අපේක්ෂාව බව එමිරේට්ස් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය
කාන්තා ගුවන් නියමු ප්‍රමාණය වැඩිකිරීමට යයි

බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය මේ දක්වා පවත්වාගෙන ආ නීති රීතින් වෙනස් කරමින් ඉදිරියේදී කාන්තා ගුවන් නියමුවන්ගේ සහාය තම ගුවන් සේවයට ලබා ගැනීමට සූදානම් හ බව වාර්තා වේ. බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවයේ විශේෂ කැඩෙට් පුහුණු වැඩසටහනක් එළඹෙන නොවැම්බර් 26දා අවසන් වීමට නියමිත අතර ඉන් පිටවන කාන්තා ගුවන් නියමුවරියන්ට මෙමගින් වැඩි අවස්ථාවක් ලැබෙනු ඇත.

සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම
ලොව දීර්ඝතම නොනවතින
ගුවන් ගමන නවතා දමයි

සිංගප්පූරුවේ සිට නෙවාර්ක් දක්වා අඛණ්ඩව වසර 09ක් පමණ පවත්වා ගෙන ගිය ගුවන් පැය 19ක් ගතවන ලොව දීර්ඝතම නොනවතින ගුවන් ගමන නවතා දැමීමට සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම තීරණය කර ඇත. නොවැම්බර් මස අවසානයත් සමගම පැය 18 ක් ගතවූ සිංගප්පූරුවේ සිට ලොස් ඇන්ජලීස් දක්වා වූ ගුවන් ගමන ද අත්හිටුවීමට ඔවුන් තීරණය කර ඇත. මෙම ගුවන් ගමන් දෙක දිගින් ගුවන් සැතපුම් 9,500 ක් පමණ විය.

ඒ අනුව ඉදිරියේ දී ගුවන් කාලය අනුව ලොව දීර්ඝතම නොනවතින ගුවන් ගමන ලෙස ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගම මගින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ඇට්ලන්ටා සිට ජොහැනස්බර්ග් දක්වා ගුවන් ගමනත් ගුවන් දුර අනුව ඕස්ට්‍රේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම මගින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන් සැතපුම් 8,600ක් වන සිඩ්නි සිට ඩලාස් දක්වා වන ගුවන් ගමනත් වාර්තා පොත් අතරට එක්වනු ඇත.

හයිබ්‍රිඩ් ගුවන් යානයක්

පසුගිය පැරිස් ගුවන් සංදර්ශනයෙහි ප්‍රදර්ශනය කර තිබූ විශේෂ ගුවන් යානයක් ලෙස හයිබ්‍රිඩ් ගුවන් යානය හඳුන්වාදිය හැක.

වසර දෙකක පර්යේෂණ වලින් අනතුරුව Honeywell සහ Safran යන ගුවන් යානා තාක්ෂණයේ ලොව ජනප්‍රිය ගුවන් සමාගම් විසින් මෙම නිෂ්පාදනය සිදු කර ඇත. Electric Green Taxiing System (EGTS) නමින් හැඳින්වෙන මෙම ගුවන් යානය ධාවන පථය තුළ සාමාන්‍ය ධාවන කටයුතු (ගුවන් ගත වන සහ ගොඩ බැස්සවීම හැර) අවස්ථා වලදී යානයේ රෝද පද්ධතියට විදුලි බල මෝටර සවි කර යානයේ විදුලි පද්ධතියේ බලයෙන් ක්‍රියා කරයි. මෙමගින් යානයේ ඉන්ධන ඉතිරි වන අතර ගුවන් තොටුපළ තුළදී යානයෙන් නිකුත් වන ශබ්දය ද අඩුවේ.

ලොව පුරා ගුවන් යානා සමාගම් වල $200,000 ක ඉන්ධන ඉතිරියක් මෙමගින් සිදුවන බව යානා නිෂ්පාදකයින් පවසයි.

BBC

මැදපෙරදිග ගුවන් සේවා, ගුවන් කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන භූමිකාවක

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් නිකුත් කරනලද නවතම වාර්තා වලට අනුව මැදපෙරදිග ගුවන් සේවා, ගුවන් කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන භූමිකාවක් නිරූපණය කරන බව පැහැදිලිව දක්නට ලැබේ. විශේෂයෙන්ම ජාත්‍යන්තර මගී ප්‍රවාහනයේදී පෙන්නුම් කරන සීඝ්‍ර වර්ධනය මෙහිදී විශේෂය. ගෙවා දමා ඇති මගී දුර ප්‍රමාණයන් සැළකිල්ලට ගැනීමේදී එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව මෙම සැප්තැම්බර් මාසයේදී 12.2%ක ඉහළ යාමක්ද පෙන්නුම් කරන බවද ඔවුන් වැඩිදුරටත් පෙන්වා දී ඇත.

ලොව අඩුම ගුවන් කාලයක් ගතවන ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන

ලොව අවම කාලයකින් නිමාවන ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන පිළිබඳ කරුණු අනාවරණය වන්නේ ඉන්දුනීසියාවේ පැපුවා ප්‍රදේශයෙනි. ඒ සැතපුමකට මදක් වැඩිවූ දුරකින් යුත් තත්පර 73 ක් ගතවන ගුවන් ගමනකි. එරට කිගෙවා සහ අපෝවෝ ගම් යාකරමින් සිදුකරන මෙම ගුවන් ගමන සඳහා PC-6 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් යොදාගනී.

ලතින් ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට ඉදිරි වසර 20 තුළ ගුවන් යානා 2,300ක අවශ්‍යතාවයක්...

එයාර්බස් සමාගමේ නවතම නවතම වෙළඳ අනාවැකිවලට අනුව ලතින් ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට වසර 2013 සිට 2032 දක්වා කාලය තුළ නව ගුවන් යානා 2,300ක අවශ්‍යවෙනු ඇති බව පෙන්වා දී ඇත. එම යානා අතරට තනි ආසන පේළි සහිත යානා 1,794ක්ද ද්විත්ව ආසන පේළි සහිත යානා 475ක් සහ විශාල ප්‍රමාණයේ ගුවන් යානා 38 ක්ද ඇතුළත් වේ. ඊට ඇස්තමේන්තු කර ඇති මුදල ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 292 කි.

එයාර්බස් ගුවන් සමාගමෙන් නව වාර්තාවක්

එයාර්බස් සමාගම 2013 ඔක්තෝබර් මස ගුවන් යානා 153 ක් අලෙවි කොට ඇති බව වාර්තා වේ. එය බෝයිං ගුවන් යානා සමාගම සමග සංසන්දනයේ දී එයාර්බස් සමාගම 2013 ජනවාරි මස සිට ඔක්තෝබර් දක්වා කාලයේ ගුවන් යානා අලෙවිය තුළින් ඉදිරියට පැමිණීමකි. මෙම කාලය තුළ එයාර්බස් සමාගම වෙත ගුවන් යානා ඇණවුම් 1,265 ක් ද බෝයිං සමාගම වෙත ඇණවුම් 1,102 ක් ද ලැබී ඇති බව වාර්තා වේ.
පසුගිය වසරේ දී බෝයිං සමාගම මෙම සම්බන්ධයෙහි ඉදිරියෙන් සිට ඇත.

එයාර්බස් 380

ගුවන් යානා සඳහා

හොඳම

ගුවන් තොටුපළ 10

ඩුබායි ගුවන් තොටුපළ
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 7,259
ගමනාන්ත - 28

මෙල්බර්න් ගුවන් තොටුපළ
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 1,710
ගමනාන්ත - 7

ජෝන් එෆ් කෙනඩි ගුවන් තොටුපළ
නිව්යෝර්ක් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 2,004
ගමනාන්ත - 6

ලොස්ඇන්ජලීස් ගුවන් තොටුපළ
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 2,048
ගමනාන්ත - 7

හොංකොං ගුවන් තොටුපළ
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 2,145
ගමනාන්ත - 9

චාර්ල්ස් ඩිගෝල්ස් ගුවන් තොටුපළ, ප්‍රංශය
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 2,613
ගමනාන්ත - 11

සිඩ්නි ගුවන් තොටුපළ
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 2,697
ගමනාන්ත - 8

ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට් ගුවන් තොටුපළ, ජර්මනිය
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 3,071
ගමනාන්ත - 12

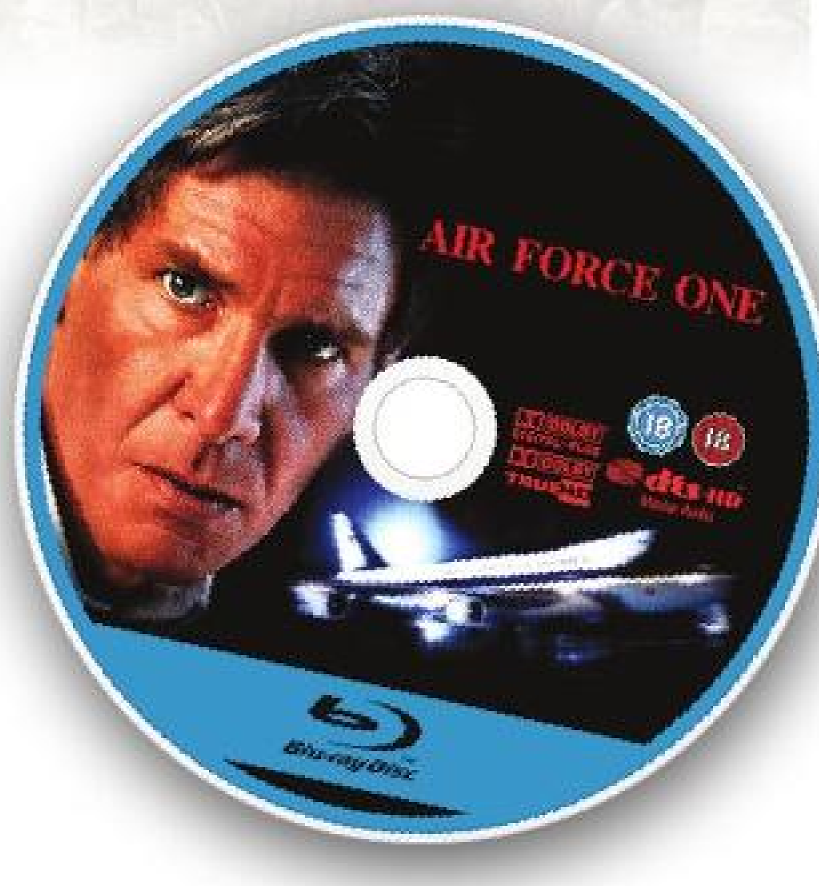
හීත්‍රෝ ගුවන් තොටුපළ, ලන්ඩන්
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 3,697
ගමනාන්ත 6

චැංගි ගුවන් තොටුපළ, සිංගප්පූරුව
ගුවන් යානා මෙහෙයුම් - 6,653
ගමනාන්ත - 19

AIR FORCE ONE

අශාන් හෙට්ටිගේ

එයාර්ෆෝස් වන් චිත්‍රපටය අධ්‍යක්ෂණය කර ඇත්තේ සුප්‍රකට ඇමරිකානු චිත්‍රපට අධ්‍යක්ෂකවරයකු වන වොල්ෆ්ගෑන්ග් පීටර්සන් (Wolfgang Petersen) විසින් වන අතර මෙහි ඇමරිකානු ජනාධිපති ලෙස ප්‍රධාන චරිතයට පණ පොවන්නේ සුපිරි නළු හැරිසන් ෆෝඩ් (Harrison Ford) විසිනි. 1997 ජූලි මස 25 වන දින නිකුත් කළ මෙම චිත්‍රපටය 1998 දී ඔස්කාර් සම්මාන උළෙල සඳහා නිර්දේශ වී තිබීමද විශේෂය.



එයාර්ෆෝස් වන් චිත්‍රපටය අධ්‍යක්ෂණය කර ඇත්තේ සුප්‍රකට ඇමරිකානු චිත්‍රපට අධ්‍යක්ෂවරයකු වන වොල්ෆ්ගැන්ග් පීටර්සන් (Wolfgang Petersen) විසින් වන අතර මෙහි ඇමරිකානු ජනාධිපති ලෙස ප්‍රධාන චරිතයට පණ පොවන්නේ සුපිරි තරු හැරිසන් ෆෝඩ් (Harrison Ford) විසිනි. 1997 ජූලි මස 25 වන දින තිරගත කළ මෙම චිත්‍රපටය 1998 දී ඔස්කාර් සම්මාන උළෙල සඳහා නිර්දේශ වී තිබීමද විශේෂය.

මිනිත්තු 124ක් පුරාවට දිවෙන මෙම චිත්‍රපටයේ කතාව ඇරඹෙන්නේ ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධ ඇමරිකානු රාජ්‍යය සෝවියට් රාජ්‍යය සමග එක්ව කසකස්ථානයේ කෲර පාලකයකු වන ජෙනරල් ඉවාන් රඩෙක් (Ivan Radek) අත්අඩංගුවට ගැනීමත් සමග ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයා ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධව සෝවියට් රාජ්‍යයේදී පවත්වනු ලබන දේශනයක්ද සමගිනි. දේශනය අවසානයේ ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයා සිය නිල යානය වන Air Force One යානයෙන් සිය රට බලා පිටත්ව යාමට සූදානම් වන්නේ තම දියණිය හා බිරිඳද සමගිනි. නමුත් මේ අතරතුර නව ගුවන් කාර්යය මණ්ඩලයක් ලෙසින් යානය තුළට ත්‍රස්තවාදීන් පිරිසක් ඇතුළු වන අතර ජනාධිපතිවරයාගේ පෞද්ගලික රහස්‍ය සේවා නිලධාරියෙක් (Gibbs)

මිනිත්තු 124ක් පුරාවට දිවෙන මෙම චිත්‍රපටයේ කතාව ඇරඹෙන්නේ ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධ ඇමරිකානු රාජ්‍යය සෝවියට් රාජ්‍යය සමග එක්ව කසකස්ථානයේ කෲර පාලකයකු වන ජෙනරල් ඉවාන් රඩෙක් (Ivan Radek) අත්අඩංගුවට ගැනීමත් සමග ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයා ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධව සෝවියට් රාජ්‍යයේදී පවත්වනු ලබන දේශනයක්ද සමගිනි.

ඔවුන් සමග රහසේ සම්බන්ධතා පවත්වමින් තොරතුරු ලබා දෙයි.

Air Force One යානය ගුවන් ගත කිරීමෙන් අනතුරුව ජනාධිපතිවරයාගේ ආරක්ෂක නිලධාරීන් උපායශීලීව මරා දමන රහස්‍ය සේවා නිලධාරියා (Gibbs) එතැනින්ද නොනැවතී යානයේ සෙසු සිටිසද ප්‍රාණ ඇපකරුවන් ලෙස තබා ගැනීමට ත්‍රස්තවාදීනට උපකාර කරයි. එතැන් පටන් ත්‍රස්තවාදීන් ගුවන් යානයේ පාලනය මෙන්ම අනෙකුත් කටයුතුද මෙහෙය වන අතර සිය ඉල්ලුම් සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් එක් එක් ප්‍රාණ ඇපකරුවා බැගින් මරා දැමීමටද සූදානම් වෙයි. ඒ වන විටත් යානයේ සැඟවී සිටිමින් ත්‍රස්තයන් සමග සටන් වදින ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයාට හා Air Force One යානයට අවසානයේ කුමක් සිදු වේද....? යන්න ඔබට චිත්‍රපටය නැරඹීමෙන් දැන ගත හැකිය.

1997 වසරේ තිරගත වූ චිත්‍රපටයක් වුවද මේ සඳහා නව තාක්ෂණික උපක්‍රම රාශියක් භාවිත කර තිබීමද විශේෂය. මෙම චිත්‍රපටය ගුවන් යානා පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන සියලුදෙනාටම නවමු අත්දැකීමක් විය හැකි අතර Air Force One ඔබ වෙත අමතක නොවන අත්දැකීමක් රැගෙන එනු නොඅනුමානය.

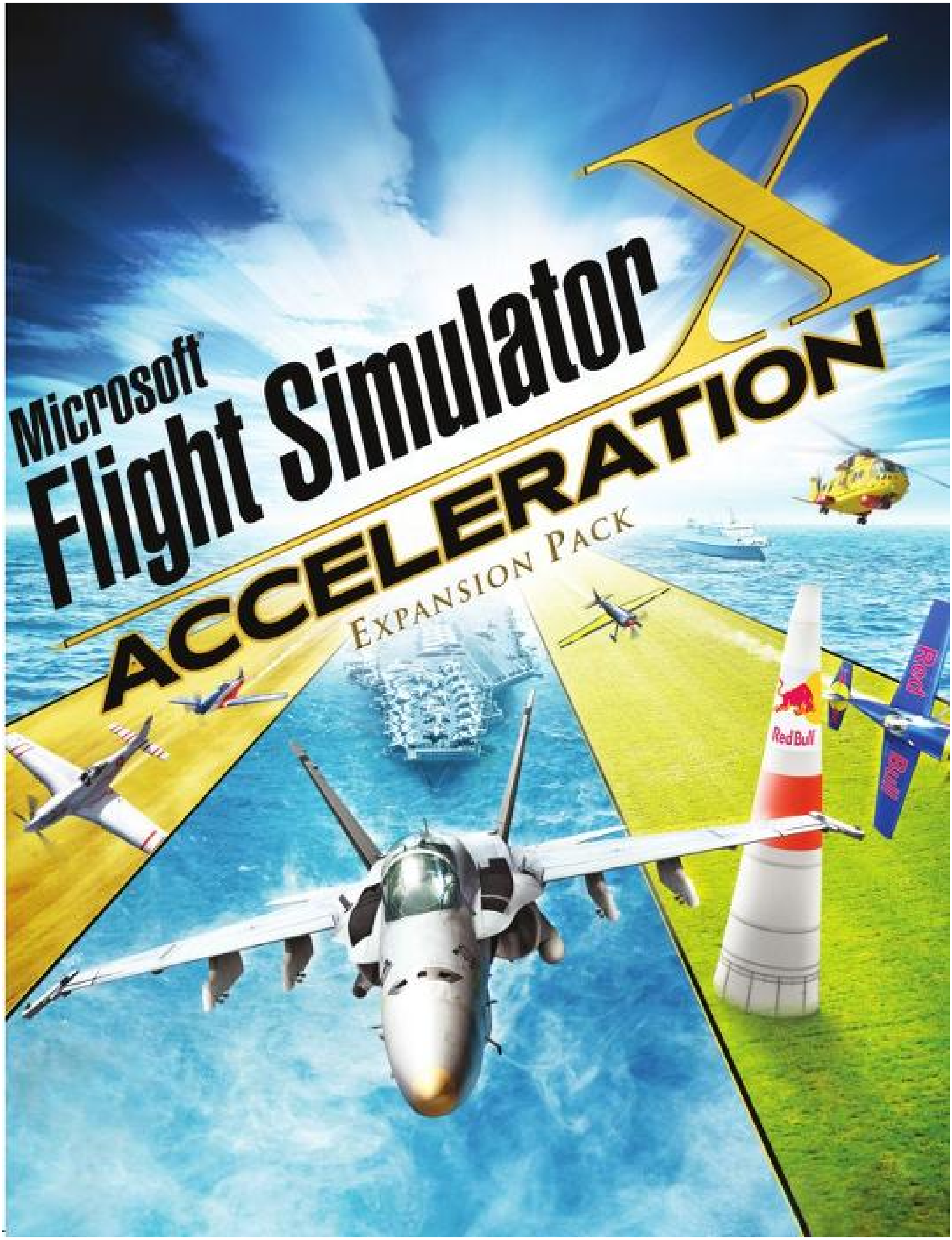
Microsoft Flight Simulator පරිගණක ක්‍රීඩා මාලාවේ නවතම හඳුන්වාදීම ලෙස 2007 වසරේ එළිදක්වන ලද Microsoft Flight Simulator X හඳුන්වාදිය හැකිය. සාමාන්‍ය පරිගණකයක පහසුවෙන් ක්‍රීඩා කළ හැකි ආකාරයට මෙවුන් මෙම ක්‍රීඩාව සකස් කර තිබීම විශේෂත්වයකි.

ගුවන් යානයක සියළුම ආංගෝපාංග හා ඒවායින් ඉටුවන කාර්යයන්ද සහිතව ඉතා කුඩා ප්‍රමාණයේ ඒකපැදර යානාවල සිට ඉතා විශාල මගී ප්‍රවාහන යානා මෙන්ම විවිධ ප්‍රභේද යානාද මෙහි අන්තර්ගත බැවින් මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවට වෙළඳපොළේ අධික ඉල්ලුමක් පවතී. එමෙන්ම ගුවන් නියමු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට යන පුද්ගලයින්හටද මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාව හොඳ පුහුණුවකි. ක්‍රීඩාවේදී නියමුවාහට (ක්‍රීඩකයා) ගුවන් යානාවක් පැදවීමේ සැබෑ අත්දැකීමක් ලබාදෙන අතරම ලොව ගුවන් යානා මගින් සිදුකෙරෙන මෙහෙයුම් රැසක් මෙම ක්‍රීඩාවේ අන්තර්ගත වේ. සමහර අවස්ථාවන්හිදී කුඩා ප්‍රමාණයේ ගුවන්යානා පැදවීමේදී තම යානය පොළව මත ගමන් කරමින් පවතින සත්ත්වයකුට හෝ විශාල ප්‍රමාණයේ ට්‍රක්රථයකට ගොඩබෑම වැනි ඉතා අනතුරුදායක මෙහෙයුම්ද මේ සඳහා ඇතුළත් කර ඇත. එමෙන්ම හෙලිකොප්ටර් යානා පැදවීමේදී මහා සාගරය මැද තිබී ගිනිගනිමින් ඇති තෙල් අට්ටාලයක සිරවී සිටින මිනිසුන් බේරා ගැනීම, ගල්පර අතර සිරවී ඇති බෝට්ටුවල සිටින මිනිසුන් හා හිම කඳු අතර සිරවී සිටින මිනිසුන් බේරා ගැනීම වැනි ඉතා අපහසු මෙහෙයුම්ද මෙම ක්‍රීඩාව සඳහා ඇතුළත් කර තිබීමද විශේෂය.

ඉහත මෙහෙයුම් වලට අමතරව නියමුවාට (ක්‍රීඩකයාට) තමන් කැමති ගුවන් යානයක් තෝරා ගෙන එක් ගුවන් තොටුපළක සිට ලෝකයේ ඇති ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළ 24,000 ක් වෙත පියාසර කිරීමේ හැකියාව ලබාදී තිබීමද මෙම ක්‍රීඩාවේ සුවිශේෂීතාවයකි. මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළ 04ක්ද ඇතුළත්ව තිබීමද විශේෂය. මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවේදී නියමුවා ගුවන් තොටුපළක සිට යානය ගොඩබැස්සූ විට ගුවන් තොටුපළක සිදුවන සියලුම කාර්යයන් ඔබට යානයේ කවුළුවක් තුළින් දැකගත හැකිවීම මෙහිදී ලබාදී ඇති තවත් දුර්ලභ අවස්ථාවකි. එපමණක් නොව ගුවන් යානය සාගරයට ඉහළින් පියාසර කරන විට බෝට්ටු මෙන්ම නෞකා මුහුදේ ගමන් කරන අයුරු මෙන්ම වනාන්තරයකට ඉහළින් ගමන් කරන විට සතුන් වනයේ ගමන් කරන අයුරු දැකගත හැකිවීම මෙම වීඩියෝ ක්‍රීඩාවේ අපූර්වත්වය තවත් වැඩි කරවන්නකි.

මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවේදී ලබා දී ඇති තවත් විරල අවස්ථාවක් වන්නේ කුඩා ප්‍රමාණයේ බැරවැට වැනි ගුවන් යානයකින් තමා කැමති ගුවන් තොටුපළකට අවශ්‍ය පරිදි ගමන් කිරීමේ හැකියාව ලබාදීමයි. ධාවන පථයෙන් යානය ඉහළට ගෙන තමාගේ සිතියම නිරීක්ෂණය කරමින් අවශ්‍ය ස්ථානයකට එසේ ගමන් කළහැක. නමුත් ඔබට නියම ගුවන් නියමුවකුගේ අත්දැකීම ලැබීමට නම් ගුවන් ගමන ආරම්භයේදී ඔබ ගුවන් ගමන් සැලැස්මක් (Flight Plan) සකස් කරගත යුතුය. ඉන් අනතුරුව තම යානය මෙන්ම කාලගුණික තත්ත්වයද පරීක්ෂා කිරීමෙන් අනතුරුව ඔබගේ සැලැස්මට අනුව ගමන් කළ යුතුය. පියාසර කාලයේදී ගුවන් ගමන් පාලන තොරතුරු වලට අනුව ඔබ යානය පාලනය කළ යුතුය. එහිදී ඔබට යානයේ පවතින සියලුම උපාංග භාවිත කළ හැකි වේ. සාමාන්‍ය පාලන උපකරණ ඇනහිටීමකදී වුවද සැබෑ ගුවන් මෙහෙක් සිදුකළ හැකි උපක්‍රම භාවිත කිරීමේ හැකියාවද මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවේදී ලබා දී ඇත.

Microsoft Flight Simulator X පරිගණක ක්‍රීඩාවේ ඇති ගුවන් යානා සියල්ල නියම ආකාරයට සියලු ක්‍රියාකාරකම් ද සමගින් ත්‍රිමාන තාක්ෂණය මගින් නිර්මාණය කිරීමට මෙහි නිර්මාණකරුවන් සමත්ව ඇත්තේ නියමු කුටියේ සියලු අංග පරිගණකයේ යතුරු පුවරුවෙන්ද හැසිරවිය හැකි වන පරිදිය. Microsoft Flight Simulator X Acceleration නමින් Microsoft Flight Simulator X හි අන්තර්ගතව ඇති මෙහෙයුම් 50ට අමතරව නව මෙහෙයුම් 30ද නව ගුවන්යානා වර්ගද ඇතුළුව අන්තර්ජාලය මගින් වෙනත් ක්‍රීඩකයින් සමග ක්‍රීඩාකර හැකි නවතම පරිගණක ක්‍රීඩාවක්ද මෙවුන් මේ සමගින්ම හඳුන්වාදී ඇත.


Microsoft
Flight Simulator
X
ACCELERATION
Expansion Pack
Red Bull
Red Bull
Red Bull

Hot Air Balloon Show
Venue Dambulla, Sri Lanka