www.guwansara.lk
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka Under
No: QD/152/News/2012

ගුවන්සර

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලාංකේය ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

පස්වන කලාපය|2012
ISSN - 2012 - 6298

FREE ISSUE

Hot Air Balloon
Show
2011

අරුමයක් වූ
ගුවන් සේවාව පිළිබඳ
දැනුම උරුමයක් කර දුන්
හම්බන්තොට
අධ්‍යාපන කලාපයේ
ශිෂ්‍යයින්

ගුවන් නියමු උපාධියක්
ශ්‍රී ලංකා විශ්වවිද්‍යාල පද්ධතියට

Aeronautical degree in
Sri Lanka

Venue: Debarawewa Central College, Hambantota

Gathering Knowledge to
fulfil the future needs

Contents | What's Inside

Feature Articles

51 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය
International Civil Aviation Organization - ICAO

58 The AIRLINE PILOT

66 ජය ගනිමු ලකබර

69 Skyline

79 පාලවි
Sri Lanka Air Force Station Palavi

86 හඩ්සන් ආශ්චර්ය
Miracle on the Hudson'

Guwansara

24 Hot Air Balloon Show 2011

36 අරුමයක් වූ ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුම උරුමයක් කර දුන්

44 "ගුවන් සේවා කෙළවරෙන් බිඳුන් ශ්‍රී ලාංකීය උරුමයෝ"

48 සරුංගල් තරඟාවලිය
2011

Aircrafts

18 ජලචර ගුවන් යානා
Float Planes

60 හෙලිකොප්ටරය
Helicopter

76 වේගවත්ම ගුවන් යානා

74 යුධ ගුවන් යානා F-7

Entertainment

40 ගුවන් කරණම් සංදර්ශන

94 PARIS AIR SHOW

98 HEROES OF THE PACIFIC

96 Amelia

Editorial

Editor in Chief
Dev Kowsala Samarajeewa

Editor
Chandima Kodithuwakku

Editorial Board
Gimhan Dabarera
Nilantha Thennakoon
Gayani Millawithanachchi
Dulanjali Mapitiyage
Yohan Tennakoon
Ashan Hettige

Design
Madhushanka Wajira
Rangana Prasad

Photos
Chandika Lakmal
Manjula Marasinghe

Printing
Neo Graphics
No 143, Udahamulla Station Rd
Gangodawila, Nugegoda.
0112 820 220

ප්‍රධාන සංස්කාරක
දේව් කව්සල සමරජීව

සංස්කාරක
චන්දිම කොඩිතුවක්කු

සංස්කාරක මණ්ඩලය
ගිම්හාන් දබරේරා
නිලන්ත තෙන්නකෝන්
ගයානි මිල්ලවිතානච්චි
දුලාන්ජලී මාපිටියගේ
යොහාන් තෙන්නකෝන්
අෂාන් හෙට්ටිගේ

පරිගණක පිටු සැලසුම්
මධුශංක වජිර රත්නායක
රංගන ප්‍රසාද්

ඡායාරූප
චන්දික ලක්මාල්
මංජුල මාරසිංහ

ප්‍රකාශක
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
අංක 04, හුණුපිටිය පාර, කොළඹ 02
දුරකථන : 0112 - 358088, 0112 - 304633

මුද්‍රණය
Neo Graphics
අංක 143, උඩහමුල්ල දුම්රියපොළ පාර,
ගංගොඩවිල,
නුගේගොඩ.
0112 820 220.

cover stories

At the beginning of the Guwansara magazine pictures of the foreign aircrafts were selected for the cover page. But from this issue onwards we decided to create the cover page with our own pictures.

ගුවන්සර ආරම්භයේ සිට මේ වනතුරු අපගේ පිටකවර සරසා ලද්දේ ශ්‍රී ලාංකික නොවන ගුවන් යානා සහ වෙනත් ජායාරූප වලින් බව අප අනුමානයෙන් වුවද පැවසිය හැකය. නමුත් ගුවන්සර මෙවර කලාපයේ පටන් ඉන් බැහැරව අපටම ආවේණිකවූ පිටකවර නිර්මාණය කිරීමට සිදුකළෙමු එසේම ගුවන් සේවාව පිළිබඳ විෂය සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාවක් වන ගුවන්සර අත් සැමට ආදර්ශයක් විය යුතු බැවිනි.

30 CHANGI AIRPORT, SINGAPORE

CHANGI SINGAPORE AIRPORT NAMED WORLD'S 2nd BEST AIRPORT FOR 2011

Serving more than 100 international airlines flying to some 200 cities in 60 countries, Changi Airport handles about 5,400 arrivals and departures every week and over 42 million passengers a year (that's more than 7 times the size of Singapore's population). With over 40,000 square meters of commercial space, Changi Airport is also one of Singapore's largest shopping locations.

අපේ සටහන

පසුගිය කාල වකවානුව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය රටේ ගුවන් සේවාවේ ඉදිරි අනාගතය වෙනුවෙන් යමක් ඉටුකිරීමේ වගකීම සියතට ගත් අයුරු ඉන් සාර්ථක ප්‍රතිඵල රැසක් මේ වන විට ළඟා කර ගැනීමට සමත්ව ඇත. පසුගිය වසර මුළුල්ලේ අප විසින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උසස් පෙළ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවක් හම්බන්තොට, පුත්තලම, මොනරාගල, කෑගල්ල සහ අනුරාධපුර යන දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන අයුරින් පවත්වන ලද අතර එක් එක් පාසල් තුළ මේ වන විට ගුවන් සේවා සමාජ 157 ක් පමණ පිහිටුවා ඇත.

ගුවන් සේවා සමාජ සංකල්පය හරහා අත්දැකීමක් වුවද පාසල් සිසුන් තුළ මේ පිළිබඳව පවතින්නේ දැඩි උනන්දුවකි. ඈත ප්‍රදේශවල පාසල් සිසුන් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුම සොයමින් තම ගුවන් සේවා සමාජය ඉදිරියට ගෙන ඒම සඳහා ඉදිරි සැලසුම් සකස් කරන අන්දම අප විසින් නිරීක්ෂණය කළ අතර එමෙන්ම පාසල් අතර එක් එක් ගුවන් සේවා සමාජය භාර ගුරු මහත්ම මහත්මීන් ඒ සඳහා දක්වන උනන්දුව ද සැබවින්ම පැසසිය යුතු කරුණකි.

ගුවන්සර පසුගිය කලාපයේ දී පාසල් සිසුවන්ට ගුවන්සර පිළිබඳ අප වෙත යොමු කරන ලද නිර්මාණයන් පළ කරන ලද අතර මෙවර පාසල් ගුවන් සේවා සමාජයක් භාර ගුරුමහත්මියකගේ නිර්මාණයක් පළ කිරීමට අදහස් කළෙමු. ගුවන්සර වෙත ඔබ විසින් යොමු කරන්නා වූ සෑම අදහසක්, සෑම වචනයක්ම අප කණ්ඩායමට ධෛර්යය ගෙන දෙන්නකි. මන්ද ඒ සෑම, අප විසින් ලබා දුන් දැනුමෙන් උපන් ප්‍රතිඵලයයි.

ප්‍රියාවර ගුවන්සර,

සොඳුරුවෙමි සිහි පොතක්
අහස යුරා විස්මියේ
දිරා බිය තුරා සැතිලි
තැතින් පාහ මිහ වියේ...
ගැමි දුරවන් අතට
සිල් පාට කළු වුණේ
විකාම් විහ දොළයි වී
උස අහස දෙව් ලොව...

දෙව් ලොවට වඩින්නට
සැක උත්ට මාවතක්
ගුවන් ගම් සුරා දිවු
යානා සිහිනයක්
ඉතාත් දී දෝතටම
හොඳිනු ලෙස සැන්දේ
සිල් සිතා පුරවලා
ඔබ සාල් මිය විගේ...

අපේ ඉලක්කය සවන්
සිහිය සැමී රැදී සතා
අපත් ලොව දුන්නෙට
'**ගුවන්සර**' ඇවිත් ඇත...
හැරැගෙල් සිල් පිපි
ගුවන් හැඩිවෙලා ඇත
විස්මියේ සිල් අහස
සැලවිලිය වැටී ඇත ...

ආර්. එස්. සමනි කුමාරි ධර්මසිරි
ගුවන් සමාජය භාර ආචාර්ය
සමිඳුමේ ජාතික විද්‍යාලය
වැව්ඩොල - පුත්තලම

එළඹෙන වසර 10 තුළ ගමෙන් ගුවන් නියමුවන්

ගුවන් නියමු උපාධියක් ශ්‍රී ලංකා විශ්වවිද්‍යාල පද්ධතියට

Aeronautical degree in Sri Lanka

The country's civil aviation sector has shown a dramatic improvement due to moves taken by the Government to develop the sector to suit the modern day needs.

සාකච්ඡා කළේ - **දේවී සමරසිංහ**

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය නියාමනයෙහි වගකීම දැරූ අමාත්‍යාංශයකි. පසුගිය කාල වකවානුව තුළ වෙනත් අමාත්‍යාංශ යටතේ කොටස් ගත කර තිබූ සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය මේ වන විට තනි අමාත්‍යාංශයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන්නේ වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු ප්‍රියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේය. රටේ ප්‍රධානතම මෙන්ම ආර්ථික සංවර්ධනයටද හේතු දායකත්වයක් ලබාදෙන සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සතුටුවමින් කාර්යභාර කාර්යයන් ඉටු කරනු ලබන පුද්ගලයකු ලෙස වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා හඳුන්වාදිය හැක. විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ උසස් පෙළ පාසල් තුළ පවත්වනු ලබන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාව සඳහා සිය සහයෝගය ලබා දෙමින් අධිකාරී සභාපතිතුමන්ගේ මඟින්ද, විශේෂයෙන් සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීමේ සංකල්පය යථාර්ථ කිරීම සඳහා එතුමා දක්වන්නේ අතිමහත් සහයෝගීයි. එමෙන්ම විශේෂ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්ත නියාමනයෙහි එතුමා සමගින් සාකච්ඡා කිරීමට ගුවන්සර අවස්ථා අවස්ථාවක් ලද අතර එ අනුව ගෙන එන සටහනකි මේ.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඔබ අද කටයුතු කරන්නේ විශේෂයෙන්ම ජනාධිපතිවරයා සමගින් සෘජුව කටයුතු කරන දැවැන්ත වගකීම සම්භාරයකින් බැඳී ඇති ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වශයෙන්, මේ ගමන යන්නට ඔබ ඉතා දුෂ්කර ගමන් මාර්ගයක් පසුකරන්නට ඇති ඒ පිළිබඳව ගුවන්සර පාඨකයින්ට යමක් පැවසුවොත්...

මම ඉපදුනේ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය වගේ අති දුෂ්කර දිස්ත්‍රික්කයක, නාත්තණ්ඩියේ ප්‍රදේශයේ. මගේ පියා දිස්ත්‍රික්කයේ කීර්තිමත් දේශපාලනඥයෙකු වූ දිවංගත එස්. ඩී. ආර්. ජයරත්න මැතිතුමා. එතුමා දිස්ත්‍රික්කයේ දුප්පතුන් අතර ජනප්‍රිය චරිතයක්. මම මූලික අධ්‍යාපනය ලැබුවේ ගමේ පාසලේ, ඉන්පසුව උසස් අධ්‍යාපනය සඳහා කොළඹ රාජකීය විද්‍යාලයට ඇතුළත් වුණා. රාජකීය විද්‍යාලයේ ඉගෙනුම ලැබුවත් මගේ හිත වැඩිපුර තිබුණේ ගමේ මිනිස්සුන් එක්ක ජීවත්වෙන්න. එහිදී මම අධ්‍යාපන කටයුතු හමාර කරන්නේ දේශපාලනයට පිවිසීමේ දැඩි උවමනාවක් හිතේ තබාගෙන. ඉන් පසු මගේ පියාගේ ආශිර්වාදයත් එක්ක මම දේශපාලනයට සම්බන්ධ වෙලා පළාත් සභාවේ මන්ත්‍රීවරයෙකු, පළාත් සභාවේ අමාත්‍යවරයෙකු, පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරයෙකු, නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයෙකු වශයෙන් සහ ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ නියෝජ්‍ය කථානායකවරයා වශයෙන් දේශපාලන පන්නරය ලබාගෙන වර්තමාන අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ දේශපාලන චින්තනය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගෙන එතුමාගේ ආශිර්වාදයෙන් තමයි අද මම සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන්නේ.

ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමනේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා කෙෂත්‍රයට පැවරෙන්නේ විශාල කාර්යභාරයක්. මහින්ද චින්තනය තුළ දැක්වෙන පංචකේන්ද්‍රීය සංකල්පයේ දැක්වෙන දැනුම කේන්ද්‍රය, නාවික කේන්ද්‍රය, වාණිජ කේන්ද්‍රය සහ බලශක්ති කේන්ද්‍රය යන කේන්ද්‍රයන් සම්බන්ධ කිරීම සඳහා ගුවන් කේන්ද්‍රයට පැවරී ඇති කාර්යය අතිවිශාලයි. මොකද ගුවන් තොටුපළත් කියන්නේ ජනතාව රටින් පිටවන ස්ථානය මෙන්ම රට වෙත ළඟාවන ස්ථානයද වන නිසා සියළුම ජාත්‍යන්තර ප්‍රවිෂ්ටය සිදුවන ප්‍රධාන දොරටුව මෙයයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා ලෙස ඔබතුමා අද මේ පැවරී තිබෙන වගකීම තුළ අභියෝගයන් ලෙස දකින්නේ මොනවාද?

අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තනය තුළින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමනේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා කෙෂත්‍රයට පැවරෙන්නේ විශාල කාර්යභාරයක්. මහින්ද චින්තනය තුළ දැක්වෙන පංචකේන්ද්‍රීය සංකල්පයේ දැක්වෙන දැනුම කේන්ද්‍රය, නාවික කේන්ද්‍රය, වාණිජ කේන්ද්‍රය සහ බලශක්ති කේන්ද්‍රය යන කේන්ද්‍රයන් සම්බන්ධ කිරීම සඳහා ගුවන් කේන්ද්‍රයට පැවරී ඇති කාර්යය අතිවිශාලයි. ගුවන් තොටුපළත් කියන්නේ ජනතාව රටින් පිටවන ස්ථානය මෙන්ම රට වෙත ළඟාවන ස්ථානයද වන නිසා සියළුම ජාත්‍යන්තර ප්‍රවිෂ්ටය සිදුවන ප්‍රධාන දොරටුව මෙයයි. එහිදී ඒ සම්බන්ධයෙන් සිදුකරනු ලබන සියලු ක්‍රියා කාර්යක්ෂමව සහ නිවැරදිව සිදු කිරීම අපට පැවරෙන ප්‍රධාන කාර්යයක්. ඒ තුළින්ම මෙම අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු ශ්‍රී ලංකාවට බලපාන්නේ කෙසේද යන්න ඔබට පැහැදිලි ඇති.

මේ අනුව අපේ පළමු අභියෝගය තමයි මෙම පංචකේන්ද්‍රීය සංකල්පය එක් කොට රටේ සමස්ථ ආර්ථිකය ඉදිරියට ගෙන යාමට කටයුතු කිරීම. අපේ දෙවන නිදහස් අරගලය වන කොටි ත්‍රස්තවාදය පරාජය කිරීමෙන් පසු අපේ රට වේගයෙන් දියුණු කිරීමේ කාර්යභාරයට දායක වීම අප සැමගේ ප්‍රමුඛතම මෙන්ම වගකීමක්. ලෝක ඉතිහාසය තුළ අපි දැකපු ප්‍රධාන දේ තමයි රටේ හැම කෙනෙකුම එකාවන්ව අපේ දේශයේ අභිමානය වෙනුවෙන් පෙනී සිටපු හැටි. අද දෙවන ලෝක යුද්ධයෙන් විනාශ වුණු ජපානය අද ලෝක ආර්ථිකයේ ඉහළටම පැමිණිලා. වියට්නාමය ඇමෙරිකන් අධිරාජ්‍යවාදීන් පරාජය කරල අද සාමයෙන් ස්වයං පෝෂිත වෙලා. අපිත් ශ්‍රී ලංකාවත් මේ තත්වය හැකි ඉක්මනින් ළඟා කර ගතයුතුයි. අපේ ගුවන් සේවාව ආසියාවේ හොඳම ගුවන් සේවාව බවට පත් කරන්නට තමයි යායුතු දුර තිබෙන්නේ. යුද්ධයෙන් පසුව ඒ සඳහා සුදුසුම කාලය තමයි දැන් උදාවෙලා තියෙන්නේ. අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සියළුම ආයතන මේ පිළිබඳ දැඩි අවධානයකින් තමයි ඉන්නේ. එහිදී අප අමාත්‍යාංශය යටතට ගැනෙන ආයතනයන් එක් එක් ආයතන සඳහා වූ සුවිශේෂී අභියෝගයන් පැවතෙනවා.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් මත්තල නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මේ වසර අවසානයේ ජාත්‍යන්තර කටයුතු සඳහා විවෘත කිරීමට සූදානම්. නමුත් මත්තල ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳවත් විවිධ විවේචන තියෙනවා. ඒවා සද්භාවයෙන් කරන ඒවා නොවෙයි. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ කටයුතු එලෙසම ක්‍රියාත්මක වන අතරේ රට අභ්‍යන්තරයේ තවත් ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීම අපගේ

සංවිධාන ක්‍රියාදාමයේ සමතුලිත ස්වභාවයකුත් ගෙනනැගෙනවා. හැබැයි ඕස්තාතිර පළාත පමණක් සංවිධානය විය යුතුයි කියන ආකල්පයෙන් බැහැර වෙන්න කාලය දැන් උදාවෙලා. අනෙක් ප්‍රදේශවලත් හරි වරයන්. ගුවන් තොටුපළ විවෘත එක විට ජනතාව අතරේ සම්බන්ධ බෙදාහැරීමේ කාර්යයත් සාපු වෙනවා. අපට අධිවේගී මාර්ග කියා නැතු කියපු අය අද ජීවිතයේ ප්‍රයෝජන ලබනවා. ඕන්න ඕකයි අද තත්වය. අපේ ගතසැකූනිත සම්මතාන්තර ප්‍රධාන සංවිධාන සංකල්ප සමග නැවෙනවා. ඒවා පිළිබඳ අපි මීට වඩා හිතන්නට ඕන. පරිසර හිතකාමී ගුවන් තොටුපළක් ලෙස මත්තල ගුවන් තොටුපළ දියුණු වුණාම හම්බන්තොට විතරක් නෙවෙයි දියුණු වන්නේ මුළු රටම ඒකට අයිති වෙනවා. මේවා දෙස එක් එක් කාණ්ඩයට් දක්වාගෙන නෙවෙයි බලන්න ඕන අපේ මිලියන පරම්පරාවට් උරුමයක් හැටියට තැනෙහන්නේ කොහොමද කියලා. අපේ ඉතිහාසය බලන්න වදා ලෝවා මහාපාය හදන කොට ඒක හදන්නෙ ඇයි කියලා මිනිස්සු ඒවා කටයුත්තක් කරලා නෑ. කාශ්‍යප රජුන් සීගිරිය හදන කොට ඒ පිළිබඳ මත තිබෙන්නට ඇති නමුත් අපේ ශිෂ්ටාචාරයේ නොමැකෙන උරුමයක් ලෙස ඒවා අද අපිට උරුම වෙලා තියෙනවා. සුදු පාලකයන් අපේ උරුමයන් නැති කරා විතරක් නෙවෙයි අපිට තනිවම නැගිටින්න තිබුණ ඉඩ කඩත් නැති කරලා දැම්මා. අදත් ඔවුන් ඒ ලෙසින්ම කරන්න වෙර දරනවා. ජාතියේ විශේෂ අභිමානී ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා රටේ ජනාධිපති නොවෙන්නට මේ රටේ හැටියම ලෝකය අපි කාටත් පෙන්නුවම විනාශය කරා යමින් තර අවසන් වෙන්නත් තිබුණා.

හමුදා අපිට අද අපේ හැම ශක්තියක්ම එක් කරලා රට ගොඩනගන්නට සුදුසු වාතාවරණයක් තියෙනවා. මේ වගේ යුගයක් ආයෙමත් එවිද කියන්න බැහැ. මේ අපේ වාරය. මේ අපේ අභිමානී මිනිස්සුන්ගේ වාරය. ඉතින් මත්තල ගුවන් තොටුපළ හදන්නෙත් ඒ වාරයේ කමින් දැවැන්ත නිර්මාණයක් විදියට. ඒ අතර අධුනාතන බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන සංචාරකයින්ගේ ප්‍රමාණය සහ දිනපතා පැමිණෙන ගුවන් යානයේ ප්‍රමාණය ඕහුසෙක් ඉහළ යමින් පවතිනවා. එම නිසා රට සවිලත ලෙස සහ අපි කවින ගුවන් යානා ඩලට සුදුසු ලෙස

මේ සියලු තත්වයන් සමඟ සටන් කරමින් අද අපි ක්‍රමයෙන් ශක්තිමත් වෙමින් ඉන්නවා. දියුණු ගුවන් සමාගම් වල පවතින පහසුකම් සපයන්නටත්, වඩාත් ජනප්‍රිය සුහදශීලී ගුවන් සේවාවක් ලබාදෙමින් අපේ ජාතික කොඩිය යටතේ අපි දැන් ලෝකය පුරා සැරිසරනවා. මේවා පිළිබඳ වාණිජ පදනමින් බලනවා වගේම ජාතික හැඟීම්වලිනුත් බලන්න ඕනෑ.

[illegible] ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතුත් අප මේ වන විට ආරම්භ කර තිබෙනවා. අනෙක් අතින් ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා යන ගුවන් සමාගම්ද මේ වන විට තරඟකාරී ගුවන් සේවාවන් ලෙස ඉදිරියට යාමේ ගමනක් ආරම්භ කර තිබෙනවා. ඔවුන් විසින් ගුවන් මගීනට ලබා දෙන එක් එක් සේවා තරඟකාරී තත්වයක් දක්වා ගෙන ඒමටත් අප මේ වන විට කටයුතු කර ගෙන යනවා.

අද අපිට කියලා ගුවන් සේවාවන් දෙකක් තියෙනවා. එදා අපේ ගුවන් සේවාව එමිරේට්ස් සමාගමට ලබාදීමෙන් පසුව අපිට කියලා ගුවන් සේවාවක් නැතිව ගියා. අපි වසර ගණනාවක් තිස්සේ පාවිච්චි කළ ලාංඡනය අපෙන් ගැලවිලා ගියා. රට රට වල අභිමානයෙන් සැරිසැරූ අපේ ගුවන් සේවාව අපට අහිමි වෙලා විදේශ ගුවන් සේවාවන් සඳහා අපි දහඩිය හලන කොට කාටවත් ඒ ගැන හැඟීමක් තිබුණේ නැහැ. කවුරුත් ඒ ගැන විරෝධය පළ කළේත් නැහැ. අපි නිරපරාධ ජුට් සමගක් පසු කළා. ඒ කාලේ අපිට කියලා ගුවන් සේවාවක් නොතිබුණු නිසා අපේ රාජ්‍ය නායකයා මිහින් ලංකා නමින් අපේම කියල ගුවන් සේවාවක් ආරම්භ කළා. ඒක දැවැන්ත අභියෝගයක්. ලෝකයේ අති නවීන ගුවන් යානා පද්ධතියක් පවතින කාලයක අපි කුඩා පැමිණි ගුවන් යානා ප්‍රමාණයක් තුළ තරඟකාරී මිලකට සේවා සපයන්න වුණා. මේ අභියෝගය තමයි මිහින් ලංකා ඔබින් අඩු සහන මිලකට ගෞතම බුද්ධ රාජ්‍ය වන බුද්ධගයාව වෙත අපේ මිනිස්සුන්ට යන්න අවස්ථාව සලසමින් නිර්මාණය කරලා දෙන්නෙ. මේ වකවානුව තුළදී තමයි අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නැවතත් නිර්භීත තීරණයක් අරගෙන එමිරේට්ස් වලින් අපේ ජාතික ගුවන් සේවාව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට පවරා ගන්නෙ. මේ සියලු තත්වයන් සමඟ සටන් කරමින් අද අපි ක්‍රමයෙන් ශක්තිමත් වෙමින් ඉන්නවා. දියුණු ගුවන් සමාගම් වල පවතින පහසුකම් සපයන්නටත්, වඩාත් ජනප්‍රිය සුහදශීලී ගුවන් සේවාවක් ලබාදෙමින් අපේ ජාතික කොඩිය යටතේ අපි දැන් ලෝකය පුරා සැරිසරනවා. මේවා පිළිබඳ වාණිජ පදනමින් බලනවා වගේම ජාතික හැඟීම්වලිනුත් බලන්න ඕනෑ. අපි එයින් කිසිසේත්ම අදහස් කරන්නේ නැහැ මේවා පාඩු ලබමින් පවත්වාගෙන යන්න ඕන කියලා. අපි සමාගම් තමන්ගේ පාඩු අවම කරගනිමින් ලාභ ලබන්නට දැනටමත් සැලසුම් සකස් කරමින් ඉන්නේ. අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ සොයා බැලීම සහ මාර්ගෝපදේශනය තුළ අපට මෙම කරුණු සඳහා පිළිතුරු සෙවීම වඩාත් පහසුවෙලා.

විශේෂයෙන්ම අපේ අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නියාමන ආයතනය වන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යභාරය වෙනදාටත් වඩා අද සංකීර්ණ තත්වයට පත් වෙලා. එක පැත්තකින් අපි භාවිතා කරන ගුවන් යානා ප්‍රමාණය වැඩිවෙලා. සේවා සපයන ගමනාන්ත සංඛ්‍යාව 61 ක් පමණ වන විට රටවල් සංඛ්‍යාව 35 දක්වා වැඩි වෙලා තිබෙනවා. මෙම තත්වයන් තුළ මේවා නිසි පරිදි අධීක්ෂණය කරමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වලට හොඳ නමක් ලබා දීමේ කාර්යභාරය ඔවුන් විසින් අවංකව කරගෙන තිබෙනවා. ඊටට හොඳම උදාහරණය තමයි පසුගිය වසරේ පවත්වපු

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේදී ප්‍රශස්තතාවය අතින් ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියාවේ ප්‍රථම ස්ථානයත් ආසියානු කලාපීය කලාපයේ සිව්වන ස්ථානය මෙන්ම ලෝකයේ මුල් රටවල් 20 අතරටත් පැමිණෙන්න හේතු වෙලා තියෙන්නේ. අපට අපේ අනෙක් ආයතනය තමයි ගුවන් හා නාවික තොරතුරු පරිශීලන ආයතනය. මෙම ආයතනය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ තොරතුරු රැස්කරමින් ඒවා හොඳ සේවාවක් ලබාදෙමින් අපට සහය දෙන තවත් ආයතනයක්.

ලේකම්තුමා ඉහත සැලසුම් මත්තල ප්‍රදේශයේ ඉදිවන ගුවන් තොටුපළ සම්බන්ධව. ඇත්තටම මත්තල තියෙන්නේ අනාගත සැලසුමක්ද? එහි වර්තමාන තත්වය කොහොමද?

මම මෙහිදී සඳහන් කරන්න ඕන මත්තල ගුවන් තොටුපළ ඉදිවන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිවන විශාලතම ගුවන් තොටුපළ ලෙස. එහි ලෝකයේ දැනට භාවිත වන විශාලතම ගුවන් යානාවත් කිසිදු සැකයකින් තොරව ගොඩබස්සවන්න පුළුවන්. විශේෂයෙන්ම පරිසර හිතකාමී ක්‍රමවේදයන් භාවිත කරමින් තමයි මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉදිවන්නේ. මෙහිදී සඳහන් කළ යුතු වන්නේ ගුවන් තොටුපළේ ආරම්භයත් සමඟින් වාසි සැලසෙන්නේ ගුවන් මගීනට පමණක් නොවේ. ඒ ආශ්‍රිතව බිහිවන රැකියා ප්‍රමාණයද ඉතා විශාලයි. සෘජු රැකියා මෙන්ම වක්‍ර රැකියා අවස්ථාවන් රැසක්ද මේ සමඟින් බිහිවේවි. මත්තල ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රථම අදියර මේ වසර අවසානයේ විවෘත කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. එහිදී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට මුල් තැන දෙමින් ඔහින් හැසිරවීමේ කටයුතු සිදුකිරීම තමයි අපගේ ප්‍රධාන බලාපොරොත්තුව වෙන්නේ. මා මුලින්ම සඳහන් කළා අපි කව කාලසීමාවට ගැළපෙන අයුරින් වෙනස් වුණොත් රැකියාත් ලෙස නොවැනුයෙන්න පුළුවන් වෙයි කියලා. ශ්‍රීමත් කුමාරතුංග මුනිදාස තුමන් කිව්ව වගේ "අපේ අපේ දේ නොකෙරෙන ජාතිය ලොව නොනගී" යන කියමන අපි හැමදාමත් එය අද හොඳට අපට ගැලපෙනවා. අපට හන්දිය අභියෝගයක් තියෙන සියලු ලොව අධිරාජ්‍යවාදීන් ඉදිරි කර සිය දේ පමණක් ඔහු ගිලිහීන් මේ අභියෝග ජය ගන්නට අවශ්‍යයි. අපි කව අනාගත කැලිම් කරන්න ඕන. අවධානයෙන් දරන්න ඕන. කව නිර්මාණ කරන්න බැ එහෙම නැතුව. බලන්න චීනය, ඉන්දියාව, කොරියාව, ජපානය වගේ රටවල් දිහා. ඒවා දියුණු වුණේ කොහොමද කියලා. ඒ රටවල නායකයෝ ජනතාවගේ පැත්තෙන් නිවැරදි තීරණ ගන්න ඕනෙත් සටු දේශපාලන භක්තිකාන්තිය වලට නොවූ වුණේ නැහැ. විවිධ අය කියන විවිධ රටක් පාලනය කරන්න බැහැ. එකට නිවැරදි දැක්මක්, විශ්වාසයක් තියෙන්න ඕන. ඔහින්ද විශ්වාසය තියෙන්නේ ඒකයි. මත්තල ගුවන් තොටුපළ තියෙන්නේ අනාගත කැලිමක් නොවෙයි. කරුණු සොයා බලා සිදු කරන දැවැන්ත නිර්මාණයක්. දැනටමත් අපි ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් සමග ඒ පිළිබඳ මූලික සාකච්ඡා සිදු කර තමාරයි. භාණ්ඩ නිෂ්පාදකයින් රැසක් ඒ හරහා අපනයනය කරන්න බලා ගෙන ඉන්නවා. තමන් ඕකයි ඇත්ත තත්වය. අද බලන්න කොළඹ නගරය තුළ පවතින තදබදය, මේ තියෙන තදබදය සහ පාරිසරික ගැටලුත් වෙන් කර ගනිමින් ඇතිවන සංවර්ධනයට සහතිකයක් දෙන්න තමයි මත්තල ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීමේ අපගේ අරමුණ.

ලේකම්තුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට පත්වීමෙන් පසුව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ

> මම මෙහිදී සඳහන් කරන්න ඕන මත්තල ගුවන් තොටුපළ ඉදිවන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිවන විශාලතම ගුවන් තොටුපළ. එහි ලෝකයේ දැනට භාවිත වන විශාලතම ගුවන් යානාවත් කිසිදු සැකයකින් තොරව ගොඩබස්සවන්න පුළුවන්. විශේෂයෙන්ම පරිසර හිතකාමී ක්‍රමවේදයන් භාවිත කරමින් තමයි මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉදිවන්නේ. මෙහිදී සඳහන් කළ යුතු වන්නේ ගුවන් තොටුපළේ ආරම්භයත් සමඟින් වාසි සැලසෙන්නේ ගුවන් මගීනට පමණක් නොවේ. ඒ ආශ්‍රිතව බිහිවන රැකියා ප්‍රමාණයද ඉතා විශාලයි. සෘජු රැකියා මෙන්ම වක්‍ර රැකියා අවස්ථාවන් රැසක්ද මේ සමඟින් බිහිවේවි. මත්තල ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රථම අදියර මේ වසර අවසානයේ විවෘත කරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

වැඩසටහන් මාලාවක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රායෝගිකවම දායක වෙනවා, ගරු අමාත්‍යතුමනි ඒ පිළිබඳවත් යමක් සඳහන් කළොත්

මා කලින් මුලින්ම සැලසුම් ගම ප්‍රදේශ ප්‍රතිපත්ති වගේ දක්ෂ ප්‍රදේශයක හට. අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමාත් හම්බන්තොට වගේ දක්ෂ ප්‍රදේශයකින් මේ රටට දායක කළ තේජස් යුග පුරුෂයෙක්. මේ නිසා අපිට පැහැදිලි අවබෝධයක් තියෙනවා ගම්බද ප්‍රදේශ වල සිටින අධ්‍යාපනය ලබන තරුණ දක්ෂ දරුවන්ට මෙම ක්ෂේත්‍රය තුළ පවතින ඉඩකඩ සීමිත බව. එකට හේතුව තමයි එක් අංශයකින් ඔවුන්ට ගැටලු දැනුමයක් ලබා දෙන ඔවුනට තිබී කාර්යක්ෂමත්වයන් නොලැබීම. අතින් තාක්ෂණ තමයි

සුදුසුකම් තිබුණත් සඳහන් මෙම සොකුයේ පවතින රැකියා පුහුණු අවස්ථාවන් පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට ඇති අව කව තිබෙනීම. අනෙක් අතට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ජනතාව දැනුවත් විය යුතු ක්ෂේත්‍රයක් සියලුම මා නම සියන්නෙ. 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි පනතේ

II කොටසේ (ට) සඳහන් වන විදියට සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධනය හා සංවර්ධනය කිරීමේ කාර්යය සඳහා අනීවම හෝ වෙනත් සිවිල් ගුවන් සේවා බලධරයන් හෝ ජාත්‍යන්තර නියෝජිතායතන හෝ සංවිධාන සමග එක්ව කිරීයම් ක්‍රියාකාරකම් යෙදීම.

එම වගකීමයේ සඳහන් පරිදි ජනතාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ විධිමත් දැනුමක් ලබාදීමේ

> සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් කරන වැඩසටහන් වලදී මා දැකීන් දුටුවා මෙම වැඩසටහන සඳහා ඉතා දුෂ්කර ප්‍රදේශ වල දරුවන්ටත් ඉදිරිපත්වී සහභාගී කරන ආකාරය, මෙම ක්ෂේත්‍රයට ඇතුළුවී එම හැකියාවන් වැඩිදියුණු කර ගන්න සිවුනට හැකියාවක් පවතින බව. එක් සම්පාම් අප දුටුවා මෙම වැඩසටහන් වලට සහභාගී වූ සම්බිද දරුවන් නම නිර්මාණ ඉදිරිපත් කරමින් මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සිවුන් තුළ ඇති දැනුම පිපාසාවයක් පෙළෙන ආකාරය. මා මිහිදුන් පැවිලු පරිදි අපේ තරුණ දුදරුවන් මාගේ අමාත්‍යාංශයට එනවා සිවිල් ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ රැකියාවන් ලබාගන්න.

සොකාභිත වගකීමක්හුත් අපිට තියනවා. අපේ සැලසුම් රටවල අපි කාටත් පුළුවන් තමන් නැහැ. සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් සිව්කළයන්නාට අපි රටට දරන්නන මෙහෙන මේ කරුණු තියයි. සාමාන්‍ය ජනතාව සිවිල් ගුවන් සේවාව සියන්නෙත මොකක්ද කියලා දන්නෙත නැති පසුබිමක ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් ගැන අදහස් දක්වන්නෙත කොහොමද? කෙසේ වෙනත් සිවිල් විධායකයේ සියලු විදියට නම කදා ඒට හඳුනු සියන සංකල්පය තුළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ රෑවට පෙනෙනයම් වගේම නමේ දක්ෂ දරුවන්ට ඒවායේ අවස්ථා විකීතර දෙන්න සෙව කරනවා. සඳහන් අපගේ කාර්යකාර්යයේ මෙම වැඩසටහන තුළින් අපි ලබා දීමන් අපේ තවත් අරමුණක්. මෙම වැඩසටහන් මාලාව තුළින් අපි ලබාදෙන්නේ ප්‍රායෝගික කාර්යෝපදේශනයක්. එක කොහොමටත් අද මුළු ලෝකයම පිළිගත් සියන්න අධ්‍යයන ක්‍රමයක්. අපේ කියමනක් තියනවා "කොඳුම් දේ දෙන්න ඕන දරුවන්ට" කියලා.

'අපේ වැඩිහිටියන්ගේ ලබමින ළමයින් අප ජීවිතය තුළින් උගත් පාඩම් සදහාට තියෙදීමක්, ළය මවුපියන්ට සහය කරන සිට හා දරුවන් තනිවී නැති බව දැනෙන තැනට අදුනට පැවසීමක්' යන වෙඩියන් ලබා එළෙල්මක් කියනු දේ ප්‍රායෝගිකව අපි කරමින් ඉන්නවා.

අපේ මෙම දරුවන් තැනට දෙනින පෙරෙවිනු, සහතික නැතිව, සෝපර කාඩ්පල් දීමක්, මධ්‍යාහ්ල වල.

කරනාය වල, මට කරන්න වල ගෙනේ හදන එක තමයි සතුට. එහෙම කියලා, තැබැලී ඒ ප්‍රදේශ වල ඉන්න දක්ෂ දරුවන්ට කිසි දැනුම ලබා දෙන එක ජනතා නියෝජිතයින් විදියට අපිට පැවරෙන වගකීමෙන් නිදහස් වෙන්න බෑ. භාෂාමිකව පමණක් නොවෙයි ගුවන් සේවය සිංහල(?) වෙන්න ඕන ඇත ගම් දනවු සියල්ලට මේ දැනුම විසරණය වෙන්න ඕන තහෙකොට(?) තමයි අපිටත් තවදුරටත් සංවර්ධිත රටක් බවට පත් වෙන්න පුළුවන්.

මේ සංකල්පය අපි පටන් ගන්නේ මීට වසර කුනකට පමණ ඉහතදී දැන් අපි මෙතෙක් දුර ඇවිත් තමුන් බලන්න මේ මොහොදී ලෝකයේ දියුණු රටවල් එය අවබෝධ කර ගෙන තිබෙන ආකාරය. වර්තමානයේ ලෝකයේ රටවල් 192 කින් සමන්විත ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය අන්තර් ජාලය තුලින් කරගෙන ප්‍රකාශයට පත් කරනවා කුඩා දරුවන් සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ඇමිණීමට පොළඹවන ආකාරයේ කුඩා දැක්වීමක් නියැදරක(?) ලෙස. ඒ කියන්නේ මිනුන්ගේ අවධානයක් කුඩා දරුවන් තෙරට සිවිල් ගුවන් සේවාව ගෙන යාම. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පවත්වන ලද එම තරගයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අපේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේම නිලධාරියෙකුට ඉන් ජයග්‍රහණයක් ලැබීමත් සෙදෙවෙරගත(?) සිදුවීමක් කියලයි මට නම් හිතෙන්නෙ. ඇයි රටවල් 90 ක් එක්ක තරග කරලා අපේ කුඩා දැක්වීම ජයග්‍රහණය කළේ. තියල නිසදී(?) හොඳ දෙයක් හොඳ පිහිත කරද්දී ගෝලීය ප්‍රකාශ පිටා ඒ රටවල් වලට ආශිර්වාද කරන බව තමයි මට නම් හිතෙන්නෙ. පොරපෙත(?) කිලුළපි(?) දකින මිනිසුන් සීමිත ප්‍රමාණයක් ඉන්න පුළුවන්. ඒත් කුඩා දරුවෝ මේ සඳහා දක්වන උනන්දුව වැඩසටහන් වලට සහභාගී වුණහම අපිට පෙනුණා ඒක දරුවෙක් මිලගෙන ලැබුව මෙයෙන් පල් සේවා ඇයි අහසෙ පියාසර කරල තිබ්බට කියලා. උසස් පෙළ දරුවෙක් ඇල්ගිමින ලියල තියුණ අපේ කුඩා තාලද සේවා දැක්කොහ තිවිය නම් අපේ ජීවිත මීට වඩා වෙනස් වෙන්න තිබුණ කියලා. මේ වගේ උදාහරණ කිහිපයක් මම කිව්වේ ගමේ දරුවෙක්ට ගුවන් තාක්ෂණය පිළිබඳව යම් අවබෝධයක් ලබා ගන්නට තියෙන උවමනාවට, අභිමතයට අපි තවත් වීය යුතු නැහැ. ඒ වගේම මිනුන්ට උදව් කරන්නට අපි සසුමට(?) වීය යුතුත් නැහැ. අනෙක දක්ෂ දරුවෝ ගමෙන් තමයි රටට දායක කරල තියෙන්නෙත්. වර්තමාන රටෙහිත් ලේඛක නායකයා බිහිවෙලා තියෙන්නෙත් ඇත පිටිසරගම්වලින්(?) ඒක මේ සැමටම ඉතා හොඳ නිදසුනක්. මොහොර ප්‍රාදේශීය විද්‍යාලයින් වගේම දරුවන්ගෙන් බිහිවෙලා තියෙන්නෙත් ඇත ගම් වලින්. ඉතින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් මේ කර ගෙන යන ගමේ දරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනට කිසියෙකුත් ගෞරව කළ යුතු නැහැ. එයට ආශිර්වාද කරල ඒ ගමනත් එක්ක එකතු වෙන එක තමයි අපි රටට ආදරේ නම් කරන්න ඕන. මා තුළ ඇත්තේ ඒ අදහසයි. අනිත මේ

පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පල්ලම සමිතිපුර විද්‍යාලයේ පැවති වැඩසටහනේදී දරුවන් විසින් සාදන ලද නිර්මාණ ගරු ඇමතිතුමා විසින් නිරීක්ෂණය කරයි.

වැඩසටහන තුළදී අපේ දරුවන්ට අපේ ජාතික ගුවන් සේවය, මිහින් ලංකා සහ අපේ ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ දැනුමක් ලබාදීමට පෙර දරුවන්ගේ ඒ සඳහා අපේ මූල පරම්පරාව සජීව කරවන්නයි.

ඔබතුමා පසුගිය දා පාසල් වැඩසටහනකදී සඳහන් කළා අපට මෙතනයි ශ්‍රී ලාංකික දරුවනට ගුවන් සේවාව පිළිබඳ උපාධියක් ලබාගන්න අවශ්‍ය කටයුතු කරනවා කියලා. ඒ පිළිබඳවත් යමක් කියන්න පුළුවන්ද?

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් කරන වැඩසටහන් වලදී මා දැකීන් දුටුවා මෙම වැඩසටහන සඳහා ඉතා දුෂ්කර ප්‍රදේශ වල දරුවන්ගේ ඉදිරිපත්වීම කටයුතු කරන ආකාරය. මෙම ක්ෂේත්‍රයට ඇතුළුවී එම හැකියාවන් වැඩිදියුණු කර ගන්න ඔවුනට හැකියාවක් පවතින බව. ඒත් සමගම අප දුටුවා මෙම වැඩසටහන් වලට සහභාගී වූ ගම්බද දරුවන් තම නිර්මාණ ඉදිරිපත් කරමින් මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ඔවුන් තුළ ඇති දැනුම පිළිසරණයෙන් පෙළගන ආකාරය. මා මුලින්ම පැවසූ පරිදි අපේ තරුණ දරුවන් මගේ අමාත්‍යාංශයට එනවා සිවිල් ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ රැකියාවක් ලබාගන්න.

ඔවුනට මේ ක්ෂේත්‍රයට ආ සමත් පිරිසක් මෙම ක්ෂේත්‍රය පාලිත දැනුම පුළුල කර ඇත්තේ ඉතා සුළු ප්‍රමාණයක්. ඉතින් අපි මේ පිළිබඳ සැලකිලිමත් වෙලා උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍ය එස් බී දිසානායක මැතිතුමාත් එක්ක සාකච්ඡා කළා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උපාධියක් ගන්නට තරුණ දරුවන්ට අවස්ථාව ලබා දෙන්න පුළුවන්ද කියලා. ඒ අනුව අපි එම ක්‍රියාවලියේ මූලික අදියරේ දැම්මේ සාකච්ඡාව පසුගිය දිනක උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ දී පැවැත්වුණා. ඒ සඳහා මමත්, ගරු උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යතුමාත්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා, මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ මහතා සහ උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා ඇතුළු පිරිසක් සහභාගී වුණා. එහිදී මේ පිළිබඳ සොයා බැලීම සඳහා 08 පුද්ගල කමිටුවක් පත් කළා. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා සහ මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ මහාචාර්ය අමල් කුමාරගේ මහතා එහි ප්‍රධානත්වය ගන්නා අතර ඔවුන් විසින් ලබා දෙන තොරතුරු අනුව ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අප

පුද්ගලයින් සිටිනවා. මෙහිදී අපේ ප්‍රධාන අරමුණ වෙන්නේ දක්ෂතා ඇති ගම්බද තරුණ දරුවනට මෙම ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමේ මග පහසු කර දීමයි. අද ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීමේ ආදර්ශයකත් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම පසුවී. ඉතින් ඒ පිළිබඳ තරුණ දරුවන් දන්නේ නෑ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන පාසල් වැඩසටහන ඉතා දැනුම ගෙනදී පාසලේ දරුවාට ලබා දීම සඳහා ඉවහල් වන හොඳ මාධ්‍යයක්.

ඒ නියමයන් යටතේ උපාධිය ගමෙන් ගුවන් නියමුවන් බිහිකිරීමද?

ඔව්. මේ වනතුරු හැටවිතර පමණ සිටිනු ආකාරයේ ගුවන් නියමුවන් ගම්බද ප්‍රදේශවලින්ම බිහිකිරීම තමයි අපේ අරමුණ. ඉදිරි වසර 10 ක කාලය තුළ එසේ බිහිවන ගුවන් නියමුවන්ද දැකීම මගේ ප්‍රධාන අරමුණක්. ඉදිරියේදී අපි ගමන් කරන ගුවන් යානයක එසේ ඈත ගමෙන් පැමිණි තරුණයකුගේ හෝ තරුණියකගේ කටහඬ අහන්න ලැබෙන්න තියෙනවා නම් එක තමයි මා ජීවිතයේ ලබන ලොකුම සතුට වන්නේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය තුළින් අප රටට ලබාදෙන් දේ.

ගරු අමාත්‍යතුමනි පසුගිය දිනවල ප්‍රවෘත්ති වල සඳහන් වුණා සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් සම්බන්ධව ඒ පිළිබඳවත් යම් අදහසක් දැක්වුවොත්

යුද්ධයෙන් පසුව ඇතිවී තිබෙන සාමකාමී තත්වයක් යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු විධිමත් කිරීම සඳහා ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ සියලුම පාර්ශවයන් වල එකතුවෙන් ලබා ගත් අදහස් එක් කොට තමයි සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය සකස් කර තිබෙන්නේ. මේ දිනවල

එහි නොඅඩුව, සාර්ථකාලීන සිවිල් සහ මෙහෙයා අදහස් විශේෂ වෙනුවෙන් එම වාර්තාව පුවත්පත් වල පළ කර තිබෙනවා.

ඇමතිතුමනි, 2012 වසර සිවිල් ගුවන් සේවාවට විශේෂ වසරක්ද?

ඇත්තටම ඔව්. 1911 වසරේ සැප්තැම්බර් 12 වෙනදා තමයි ශ්‍රී ලංකාවට ප්‍රථම ගුවන් යානය ගොඩබෑවේ. නමුත් එම ගුවන් යානය 1912 දෙසැම්බර් මාසේදී තමයි සාර්ථක ලෙස ගුවන් ගත කරලා තියෙන්නේ. එම නිසා අපි සිදු කළේ 2012 අපට පුළුවන්ම විතරක් නොවෙද සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ශත සංවත්සර වසර සමරන්නේ මේ වසරේ සිට පෙන්නුවෙන්. ඒ සඳහා ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ සියළුම ආයතන එක්කර ගනිමින් යන සංවත්සර සමරන්නත් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වාර්තා වලට අනුව ලෝකය තුළ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ඇති වන සීඝ්‍ර වර්ධනයත් සමගින් ඉදිරියේ වසර 20 තුළ අලුත් සමාගම් වලට සිය මියයන්ගේ සඳහා නව ගුවන් යානා 25000 ක පමණ යෙදවීමට සිදුවනු ඇත. එම ගුවන් යානා හසුරුවන නියමුවන් සඳහා ගුවන් යානා නාවිකයින් සිල්ලින් 480000 ක පමණද ගුවන් නියමුවන් 350000 පමණද අවශ්‍ය වනු ඇත. තමිදි එම ඉල්ලුමට සැපයුම් සැපයීමට අපට නොහැකිද? "සිත ඇතිනම් පත ඇතිද" ශ්‍රමිකයන් සැපයීමට පමණක් නොව ලෝකයේ ඇති වන ගුවන් සේවා ඉල්ලුමට ද සැපයුම් සැපයීමට හැකි නම් අපේ ලැබෙන විදේශ විනිමයද අපා අගළය. සමහර වසරකින් අගත යෝජනාවන් 30 දෙනෙකුගෙන් පමණ ලබන විදේශ විනිමය එක් ගුවන් නියමුවෙකු බිහිකිරීමෙන් ලබා ගත හැකි බව මෙයෙන් පල් අප තහවුරු කරගත යුතුයි. මේ ශක්තියෙන් සහන් නොව සැලකිය නොව ඒ තුළින් ලබා ගත හැකි වන කීර්තිය සහ අභිමානය පිළිබඳ සිතමින් ජාතියක් වශයෙන් ශ්‍රී ලාංකිකයින් ලෙස අප තවදුරටත් සිතා බැලිය යුතුය. තිබුණු දන්නා පමුව නොදුනද ලෝව ප්‍රථම ගුවන් යානය නිපදවන වල විශ්වාස කර ඇත්තේද ලක්දිව රාවණ රජු බව දැනුදු ශ්‍රී ලාංකේය අපගේ හද සන්තෙනෙම් නැගෙන රාවයයි. එය යථාර්ථයක් කිරීමට නම් දන්ත ඉදිරියේ කළ හැකි වර්තමානයේ ගුවනින් ලෝකය ජයගත යුතුය.

අපි එය ඉටු කළා....!

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාවට වසර 100 සම්පූර්ණ වන මේ මොහොත වන විට ලෝකයේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විශාල ලෙස දියුණුවට පත්වෙලා. අපි කුඩා රටක් ලෙස සියළු අභියෝග වලට මුහුණ දෙමින් අපේ ගුවන් සේවා කටයුතු සංවර්ධනය කරමින් ඉන්නවා. ඈත අතීතයේ දඬු මොනරය සඳන්න තරම් දක්ෂකම් දක්වපු අපේ රටේ මිනිස්සු අධිරාජ්‍යවාදීන්ගෙන් බැට කාලා විජිතයක් වශයෙන් යම් පසුබෑමකට ලක්වුණත් වර්තමානයේ ලෝකයේ දියුණු රටවල් 50 ක් සංකල්පීය වශයෙන් පරාජය කරමින් ජාත්‍යන්තරය ඉදිරියේ ගුවන් සේවාවේ අනාගතය පිළිබඳව වූ දර්ශනය නැවතත් ජීවමාන කරන්නට හැකි වුණා. ඒක සැබෑම ජයග්‍රහණයක්. අපි 'ගුවන් සේවා පොදුවෙන් ඔබටත් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' හෙවත ඇත්ම Aviation: The Future is Yours ලෙස ජාත්‍යන්තරය ඉදිරිපත් කරාම ඒක ලෝකයට කියන්න, පණිවිඩයක් දෙන්න තරම් නිර්මාණයක් කළේ අපේ රටේ තරුණයෙක්, අවසානයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දේව් සමරජීව තරුණයා අතින් ඒ නිර්මාණය බිහි වන්නේ රටක් වශයෙන් ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට නිවැරදි දැක්මක් තියන බව පෙන්වන්න. ඊළඟ පරම්පරාවේ උරුමයන් වෙනුවෙන් අපට පෙනී සිටින්න ශක්තිය අතිගරු ජනාධිපතිතුමා වෙතින් ලැබෙන කොට, ලෝකයේ පුංචි ඉඩක් අපි ලබා ගෙන තියන වෙබ් අඩවි මඟින් අනාගත දරුවන් වෙනුවෙන් ගුවන් සාක්ෂරතාවය ලබා දිය යුතුයි කියන පණිවිඩය නිර්මාණය කරලා, අපි එම කාර්යය ඉටු කළා.

ශ්‍රී ලංකාවට ජාත්‍යන්තර ජයග්‍රහණයක්

AVIATION: THE FUTURE IS YOURS, VIDEO CONTEST

Organized by: International Civil Aviation Organization – ICAO

1-22 February 2012

පුසිත ගාමිල්

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization – ICAO) මගින් "ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබේයි" යන මාතෘකාව යටතේ පසුගිය පෙබරවාරි මස 01 වනදා සිට 22 දා දක්වා වීඩියෝ දැන්වීම් තරඟාවලියක් පවත්වන ලදී. එහිදී මූලික වශයෙන් අනාගත තරුණ ලෝකයේ සිවිල් ගුවන් සේවාව ආශ්‍රිත කටයුතු සඳහා යොමුවීමට පෙළඹෙන ආකාරයේ කුඩා වීඩියෝපටයක් තත්පර 30 කට සීමාවන සේ නිර්මාණය කිරීමට ඔවුන් විසින් අන්තර් ජාලය හරහා උපදෙස් ලබාදී තිබූ අතර තවත් කරුණු බොහොමයක් ද සඳහන් කර තිබුණි.

මෙහිදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙනුවෙන් අපද කුඩා වීඩියෝ දැන්වීමක් නිර්මාණය කරන ලදි. එසේ අප විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වීඩියෝ දැන්වීම ලෝකයේ රටවල් 50 ක වීඩියෝ දැන්වීම අතුරින් දෙවන ස්ථානය දිනා ගත් අතර ඒ වෙනුවෙන් පසුගිය අප්‍රේල් මස 17-19 දක්වා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ෆ්ලොරිඩා හිදී පැවති ලෝක ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධව සමුළුවේදී ඇගයීමක් සිදුකරන ලදි.

http://www.icao.int/safety/ngap/Pages/AviationTheFutureIsYours.aspx වීඩියෝ තරගයේ ජයග්‍රාහක ප්‍රතිඵල ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වෙබ් අඩවියේ ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත.)

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වාර්තා වලට අනුව පිළිවෙලින් රුසියාව, ශ්‍රී ලංකාව, බෙන්මාර්කය, එංගලන්තය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය මුල් ස්ථාන සහ අනෙකුත් ස්ථාන හිමි අතර රුසියාවේ තරගකරු කිසියම් හේතුවක් මත තරගයෙන් ඉවත්වීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවට ප්‍රථම ස්ථානයට හිමි සහතිකය සමග ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය මගින් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ, ෆ්ලොරිඩාහි පවත්වන ලද ගුවන් සේවා සමුළුවට සහභාගී වීමේ අවස්ථාව ලැබිණ. ශ්‍රී ලංකාවේ සිට ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය වෙත ගමන් කිරීම ඇතුළු සියලු කටයුතු සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් අනුග්‍රහය දක්වන ලද අතර ලබා ගත් ජයග්‍රහණය වෙනුවෙන් වටිනා සහතිකයක් පසත් ද පිරිනමන ලදි. සමුළුව සඳහා ලෝකයේ රටවල් 60 ක් පමණ නියෝජනය කරමින් නියෝජිතයින් 400 ක පමණ ප්‍රමාණයක් සහභාගී වූ අතර ඔවුන් ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය උණුසුම් සුභපැතුම් පිරිනැමීය.

මෙම වීඩියෝ දැන්වීමේ සංකල්පය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා නිලධාරියකු මෙන්ම ගුවන්සර සගරාවේ ප්‍රධාන සංස්කාරක ලෙස කටයුතු කරන අප සහෝදර නිලධාරි දේව සමරජීවගේ එකක් වූ අතර ඒ සඳහා චන්දික ලක්මාල්, අශෝක් හෙට්ටිගේ සහ චමින්ද කුමාර මහතුන් සහය දක්වා තිබිණ. එහිදී එම දැන්වීම සඳහා දායකත්වය ලබා දුන් ප්‍රධාන හැකියාවන් වූයේ ශ්‍රී ලංකාවෙන් බිහිවූ ප්‍රථම ගුවන් නියමුවරිය වූ කමිනාත් මෙනකා ප්‍රනාන්දු මහත්මියයි. ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තරයට ගෙන යාමට සිය අගනා දායකත්වය ලබාදුන් අනෙක් පිරිස ලෙස සඳලි, සම්පාධි, ඉන්දිවරා ඇතුළු කුඩා දරුවන් කණ්ඩායම හඳුන්වාදිය හැක.

වීඩියෝ දැන්වීමේ ජයග්‍රහණයෙන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් සමුළුවට සහභාගී වූ දේව සමරජීව මහතා සිය අදහස් දක්වමින් පවසා සිටියේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පවත්වන ලද තරගය සඳහා වීඩියෝ දැන්වීම නිර්මාණය කිරීමට පසුබිම වූයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙවැනි විටින් විට "ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් මිදන් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට" යන තේමාව යටතේ පවත්වනු ලබන වැඩසටහන් මාලාව හේතුවෙන් බවයි. එහිදී ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය දක්වන සහයෝගය පිළිබඳවද ඔහු ගෞරවයෙන් සිහිපත් කළ අතර එම වැඩසටහන 2010 වසරේ සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගේ මඟපෙන්වීම යටතේ සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමාගේ ප්‍රධාන අධීක්ෂණය යටතේ සිදුකරනු ලබන බවද පැවසීය. අවසානයේදී වැඩිදුරටත් අදහස් දක්වමින් ඔහු අවධාරණය කර සිටියේ සිවිල් ගුවන් සේවා දැනුම ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉහළින් සිටීම සඳහා ලෝක සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නායකත්වය දරන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මෙන්ම ලෝක ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන්ගේද සහයෝගය සහ ආශිර්වාදය ලබා දෙන ලෙසයි.

ජලචර ගුවන් යානා

• Float Planes

දේවි සමරජීව

විශේෂයෙන්ම වර්තමානයේ පවතින බොහොමයක් ජලවර ගුවන් යානා පෞද්ගලික ඒවා වන අතර වානිජමය ගුවන් යානා ප්‍රමාණය අවම මට්ටමක පවතී. එසේ වීමට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ ලොකයේ බොහෝ රට වලට වානිජමය ගුවන් ගමන් සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය ජල මූලාශ්‍ර තිබෙනමුත් ජලවර ගුවන් යානා වැනි විශාලයක් වැනි ආයුතව සහ වරායන් ආශ්‍රිත කටයුතු සඳහා යොදා ගන්නා අතර වඩා පහසුවෙන් ඉහළක විනෝදාස්වාදය සඳහා සංචාරය කිරීම් සඳහාවෙනි. තවද මෙම යානා අනතුරට පත් පුද්ගලයින් බේරා ගැනීමේ කටයුතු වලට මෙන්ම විවිධ රටවල සිය ආරක්ෂක කටයුතු සඳහාද භාවිත කරයි.

මිනිසා කලින් කලට පිබිට වූ විශ්මිත නිර්මාණ ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර ඔහු සිහිනයක්ව පැවති ගුවන් ගමනට 1903 තරම් අතීතයේදී සැබෑවක් කරවීය. එතැන් වෙරළ තීර, ලඳ ප්‍රදේශ, ක්‍රීඩා පිටි සහ මං මාවත් භාවිත කරමින් ගුවන් ගත වූ ගුවන් යානය අද වන විට අති නවීන අධිතාක්ෂණික ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරමින් ඉතා සාර්ථකවත් හා සුරක්ෂිතව ගුවන් ගත වේ. එනමුත් තොටුපළකින් මිනිසා අද වන විට ජලවර ගුවන් යානා යොදා ගනිමින් නොයෙකුත් කටයුතු සඳහා භාවිත කරන මුහුදු ප්‍රදේශ මෙන්ම ඔරු, පාරු ගමන් කිරීමට යොදා ගන්නා ගංගා, වීල් සහ ස්ටිකල් ජලයද සිය ගුවන් තොටුපළ ලැයිස්තුවට ඇතුළත් කර ගෙන ඇත්තේ සිය සීමාසහිත විහසුරිය මෙන්ම තොටුපළ විහසුරිය අඩුකර තොටුපළ කර ගනිමිනි. මිනිසාගේ නොනිමි අසාවේ තවත් ඇතිකරවන් ලෙස ජලය මතින් ඉහළ නැංවිය හැකි මෙන්ම ජලය මත ගොඩබැස්විය හැකි ජලවර ගුවන් යානය (Float Plane) බිහිවී තිබේය.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ ද වර්තමානයේදී ඉමහත් ජනප්‍රියත්වයක් දිනා ඇති මගහරුවන් ලෙස ජලවර ගුවන් යානා හැඳින්විය හැක. මෙම යානා විශේෂය ලොකු, කුඩා සියළු දෙනා අතර ඉතා ඔසව් ලක් වන්නේ එහි ඇති ආකර්ෂණය හේතුවෙනි. මේ වන විට දිවයින පුරා පිහිටි විවිධ ජල මූලාශ්‍ර කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ඉතා සීඝ්‍රයෙන් ව්‍යාප්ත වෙමින් පවතින ජලවර ගුවන් යානා පිළිබඳ මෙවර ගුවන්සර කලාපයෙන් හඳුන්වාදීමට අප අදහස් කළෙමු.

ජලවර ගුවන් යානාවන් යනු ගුවන් යානා භාණ්ඩය (Fixed-wing-aircraft/ තටු ප්‍රභේදය හෙවත් පටිද් පවතින - ස්ථාවර පටත්ම නිර්මාණය කර ඇති ප්‍රවිශේෂ

ගුවන් යානයකි. මෙහි විශේෂත්වය වන්නේ ජලය මතින් ගුවන් ගත වීමේ මෙන්ම ජලය මත ගොඩබැස්සවීමට ඇති හැකියාවයි. මෙහි තවත් ගුවන් යානා කාණ්ඩයක් පවතින අතර ඒවා Amphibian (උභයචර) ගුවන් යානා ලෙස හැඳින්වේ. මෙහි ඇති විශේෂත්වය වන්නේ ජලය මතුපිටදී මෙන්ම ගුවන් ධාවන පථයන්හි ද ගුවන් ගත කිරීමේ හා ගොඩබැස්සවීමේ හැකියාව පැවතීමයි. වර්තමානය වන විට මෙම ජලචර ගුවන් යානා ජනප්‍රියව ඇත්තේ සීමිත රටවල් සංඛ්‍යාවක පමණක් වන අතර එයට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ බොහෝ රටවල ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන ජල මූලාශ්‍ර හිඟ කමයි. මෙම යානා බොහෝ සෙයින් ජනප්‍රියව ඇත්තේ රට අභ්‍යන්තරයේ ගංගා, වැව් සහ ජලාශ වැඩි වශයෙන් පවතින රටවලය. මේ සඳහා හොඳම නිදසුන වන්නේ කැනඩාවයි.

මෙහි ඉතිහාසය පිළිබඳ සොයා බැලීමේදී මුල්ම ජලචර ගුවන් යානය 1900 දශකයේ මුල් භාගය තුළ නිපදවා ඇති අතර ඒ අතරතුර කාලයේ විවිධ වූ වෙනස්කම් වලට ලක් වෙමින් 1930 දක්වා පැමිණ ඇත. මිනිසා විසින් නිපදවන ලද මුල්ම ජලචර ගුවන් යානය 1905 දී Gabriel Voisin විසින් නිපදවා ඇත. එය එකල තබා භාවිත කරමින් ඇද ගෙන ගොස් ක්‍රියා කරවීමට උත්සාහ දරා ඇති අතර එම උත්සාහය අසාර්ථක වී ඇත. නමුත් ඉන් අනතුරුව ස්වයංක්‍රීය ක්‍රියාත්මක විය හැකි ප්‍රථම ජලචර ගුවන් යානය නිපදවා ඇත්තේ ප්‍රංශ ජාතික ඉංජිනේරුවකු වූ Henri Fabre විසින් 1910 දී පමණය. ඉන් අනතුරුව මෙම ක්ෂේත්‍රයේ පුරෝගාමීන් වූ Gabriel and Charles Voisin යන දෙදෙනා වර්ෂ 1910 දීම මුල්ම වරට ප්‍රංශයේ Seine ගංගාවට ඉහළින් ඔවුන්ගේ ජලචර ගුවන් යානය පදවමින් වාර්තා පොත් වලට එක් විය. ඒ අයුරෙන් දිනෙන් දින සාර්ථකත්වයට පත්වූ ජලචර ගුවන් යානා 1912 දී පමණ යුධ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා භාවිත කිරීම ආරම්භ කරන ලදී.

විශේෂයෙන්ම වර්තමානයේ පවතින බොහොමයක් ජලචර ගුවන් යානා පෞද්ගලික ඒවා වන අතර වාණිජමය ගුවන් යානා ප්‍රමාණය අවම මට්ටමක පවතී. මෙසේ වීමට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ ලෝකයේ බොහෝ රට වලට වාණිජමය ගුවන් ගමන් සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය ජල මූලාශ්‍ර හිඟකමයි. ජලචර ගුවන් යානා වැඩි වශයෙන් වැලි ආශ්‍රිතව සහ වරායන් ආශ්‍රිත කටයුතු සඳහා යොදා ගන්නා අතර ඒවා ජනප්‍රියව ඇත්තේ විනෝදාස්වාදය සඳහා සංචාරය කිරීම හේතුවෙනි. තවද මෙම යානා අනතුරට පත් පුද්ගලයින් බේරා ගැනීමේ කටයුතු වලට මෙන්ම විවිධ රටවල් සිය ආරක්ෂක කටයුතු සඳහාද භාවිත කරයි. අනෙකුත් ගුවන් යානා මෙන්ම ජලචර ගුවන් යානාද අනතුරට පත්වීමේ අවම ඉඩ කඩක් සහිත වන අතර දැඩි දිය රැළි පවතින ස්ථාන වල මෙම අවදානම වැඩි ප්‍රතිශතයකින් යුක්තය. එම නිසා මෙම ගුවන් යානා කුමන කාලගුණික තත්ව යටතේ ගමන් කළ යුතුද යන්න සඳහන් කරමින් ඒ සඳහා උපදෙස් මාලාවක් ලබාදී ඇත.

ජලචර ගුවන් යානා ශ්‍රී ලංකාවට වැදගත් වන්නේ කෙසේද?

ශ්‍රී ලංකාව යනු ස්වභාවික ජල මූලාශ්‍ර විශාල සංඛ්‍යාවකින් පෙබඳි සුන්දර භූමි ප්‍රදේශයකි. හැම දිස්ත්‍රික්කයකම පාහේ ජලාශයන්, වැව් සහ ගංගාවන් ස්වභාවිකවම පිහිටා ඇත. එබැවින් අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා කාර්යක්ෂම මෙන්ම සුදුසුම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වන්නේ ජලචර ගුවන් යානාවයි. විශේෂයෙන්ම රට තුළ මහා මාර්ග පද්ධතියේ පවතින තද බද අවහිරතා මඟහරවා ගැනීමට මෙම ජලචර ගුවන් යානා ඉතා හොඳ විකල්පයකි.

මෙම සියළු හේතු
සැලකිල්ලට
ගනිමින්

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ජලවර ගුවන් යානා දෙකක් මේ වන විට ලබා ගෙන ඇති අතර එම ගුවන් යානා දෙකම ඉතා සාර්ථක ලෙස අභ්‍යන්තර ගුවන් කටයුතු සඳහා උපයෝගී. පසු ගිය කාල වකවානුව තුළද 2004, 2005 යන වසර වලදීද ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් කැනඩාවෙන් මෙවැනිම ජලවර ගුවන් යානා දෙකක් ලබා ගත් අතර එවකදී රට තුළ පැවති යුධමය වාතාවරණය හේතුවෙන් එය එතරම් සාර්ථක නොවුණි. එම කාල වකවානුව තුළ එම යානා භාවිත කිරීමට මගීන්ගේ පෙළඹීමක් දක්නට නොලැබුණු අතර ආරක්ෂක හේතූන් මත ඒවා කැනඩාවට නැවත ලබාදීමට කටයුතු කරන ලදී.

දැන් කාලය ඉදිරියේ වෙනස්ය. පැවති යුධ තත්ත්වය සමව ගොස් රට සිඝ්‍ර සංවර්ධනයකට ලක් වෙමින් පවතී. ජනතාවගේ අවශ්‍යතාද වෙනස්ය. උතුරේ සිට දකුණටත්, දකුණේ සිට නැගෙනහිරටත් ගමන් කිරීමට කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය අවශ්‍යය. මෙම ජලවර ගුවන් යානා එම අවශ්‍යතාව සාර්ථක පිළිතුරකි. දිනෙන් දින රට තුළට පැමිණෙන සංචාරකයින්ගේ සංඛ්‍යාව ඉහළ යයි. ජාතික භූමියකින් ලක් ශ්‍රී ලංකාවේ අසිරිය විඳ ගැනීම එහේ පැමිණෙන්නන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණ වන අතර ජලවර ගුවන් යානා එම අසිරිය විඳ ගනිමින් ගමන් කිරීමට ඉතා හොඳ ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් වන ඒවා භාවිත කරන්නන් ගෙන් බහුතරයක් සංචාරකයින් වීම තුළින් එය හොඳින් පැහැදිලිය. මෙම සුන්දරත්වය විඳ ගනිමින් ගමන් කිරීම සඳහා දැනට භාවිතා වන රට පුරා පවතින ජලවර ගුවන් යානා අංගනා පහකින් දැක්වේ.

1. **නුවරඑළිය** - ග්‍රෙගරි වැව
2. **නුවර** - වික්ටෝරියා ජලාශය
3. **දඹුල්ල** - දඹුලු ඔය
4. **නුවර** - පොල්ගොල්ල ජලාශය
5. **හම්බන්තොට** - බැඳගිරි වැව
6. **අම්පාර** - කොන්දුවටවාන ජලාශය
7. **ගාල්ල** - කොග්ගල කලපුව
8. **හැටන්** - කාසල්රී ජලාශය
9. **තංගල්ල** - මාවැල්ල කලපුව
10. **කිතුල්ගල** - කැලණි ගඟ
11. **තිස්සමහාරාමය** - තිස්ස වැව
12. **කොළඹ** - බේරේ වැව
13. **මහියංගන** - සොරබොර වැව
14. **ආරුගම්බේ**
15. **ඉරණමඩු**

මෙම ගුවන් තොටුපළ සියල්ල රට පුරා විසිරී ඇති හෙයින් ප්‍රදේශ රැසක් එමගින් ආවරණය වේ. විවිධ ප්‍රදේශයන්හි විවිධ වූ දේශගුණික තත්ව පැවතීම හේතුවෙන් ඒවායේ අවශ්‍යතාවය ඇති සංචාරකයින්ට මෙම ජලවර ගුවන් යානා භාවිත කරමින් කෙටි කාලයක් ඇතුළත විවිධ වූ දේශගුණික තත්ව පවතින ප්‍රදේශ වෙත පරිසර සුන්දරත්වය විඳ ගනිමින්ම ගමන් කළ හැක.

මෙවැනි සේවා සංවර්ධනය වීම තුළින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පමණක් නොව ඒ ආශ්‍රිත ව්‍යාපාරිකයන්ගේ ස්වයං රැකියා අවස්ථාවන්ද දියුණු වීම ඉතා වැදගත්ය. විශේෂයෙන්ම ඉහත ජලාශ කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ජලවර ගුවන් යානා ගුවන් ගමන් සිදු කරන විට ඒ ආශ්‍රිතව යම් යම් පහසුකම් සැලසීම මගින් තමන්ගේ ස්වයං රැකියාවන් දියුණු කර ගැනීමේ අවස්ථාව ද ජනතාවට හිමිවේ.

තවමත් මේ සියල්ලට පෙර සිදු කළ යුතු යමක් ඇත. එනම් පොදු මහජනතාව දැනුවත් කිරීමයි. නැතහොත් මෙම තොටුපළවලින් මහජනයා ජලවර ගුවන් යානා භාවිතයෙන්, පරිසර දූෂණය මෙන්ම වෙනත් විවිධ අපහරණ රැසක් ඇතිවේ යයි උපකල්පනය කර අහිතකර සිතක් ඇති කර ගැනීමට ඉඩ කඩ පවතින බැවිනි.

සී ප්ලේන් සේවාව
මංගල කටයුතු සඳහා ද
සහාය වෙයි

Save Time & Fly!

සී ප්ලේන් හෙවත් ජලවර ගුවන් යානා මේ දිනවල ශ්‍රී ලාංකේය ජනතාව වෙත කෙතරම් සමීප වී ඇත්ද යන්න ඔබට මෙම ඡායාරූපයෙන් වටහා ගත හැක

Hot Air Balloon Show 2011

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය විසින් 2011 දැයට කිරුළ ජාතික වැඩසටහනට සමගාමීව ඉදිරිපත් කරන ලද විශේෂ වැඩසටහනක් ලෙස උණුසුම් වායු බැලූන සංදර්ශනය පැවැත්වීම සඳහා සමාගමයෙන් උණුසුම් වායු බැලූන හා සම්බන්ධ ගුවන් යෝග්‍යතා සහතිකය එහි නිෂ්පාදකයාගේ පිරිවිතර පරිදි වසරකට වරක් අලුත්කිරීම (renew) කිරීම අනිවාර්ය කරුණකි. එය සිදු කළ යුත්තේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසිනි. එහිදී එම ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික පත් අලුත්කිරීම කරන අවස්ථාවේ එම අවස්ථාව ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් අප විසින් මෙම උණුසුම් වායු බැලූන සංදර්ශනය සංවිධානය කරන ලදී.

උත්සවය 2011 දෙසැම්බර් මස 02 දින දඹුල්ල විජයපුර ජාතික මහා විද්‍යාලීය ක්‍රීඩාංගණයේදී පවත්වන ලදී. එම අවස්ථාව සඳහා දඹුල්ල මහා නායක හිමි සහභාගීවූහ. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් රංජිත් සිල්වා මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ මහතා, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් පාලක ප්‍රමුඛ සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගී විය.

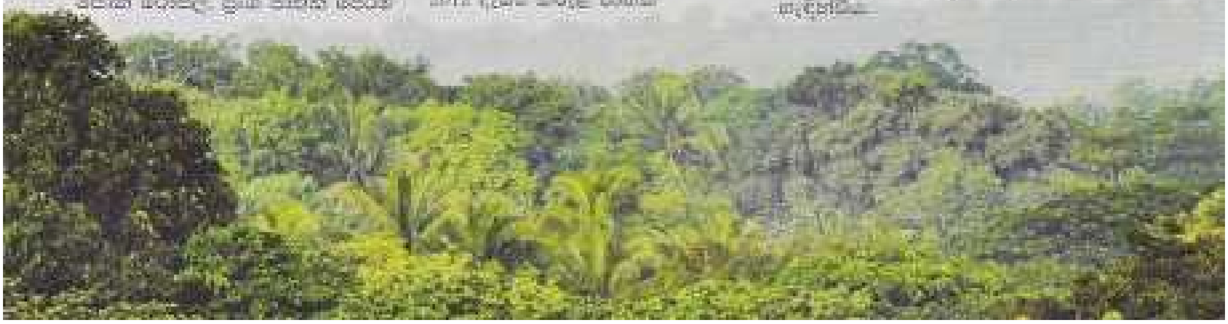
මෙම වැඩසටහනේ විශේෂත්වය වූයේ අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ 2012 දැයට කිරුළ වැඩසටහනට සමගාමීව පවත්වන ලද ගුවන් සේවා සංදර්ශන ඇතුළු ප්‍රචාරක කටයුතුවල ආරම්භය සනිටුහන් කරන ලද වාසනාවන්ත සිදුවීමයි. සිසුන් 07 දෙනෙකුට උණුසුම් වායු බැලූන පියාසැරියක්

ලැබෙන්නයි. තවද විවිධ මාධ්‍ය ආයතන නියෝජනය කරමින් සහභාගී වූ නිවේදකයන්හට මෙන්ම තවත් ගුවන් ගමනක විනෝදය පිළිබඳ හැඟී පාසල් ව්‍යාපෘතියක් සඳහා ආදර්ශ ගුවන් යානා සැලසුම් කොමිෂන් ආයතනයේ ඉදිරියේ සහභාගී වූ ලමුන් සහ මහත්වරුන් සඳහා ද එම අවස්ථාව ලබාදීමට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ ව්‍යාපාරික ඒකකය කටයුතු කර තිබුණි.

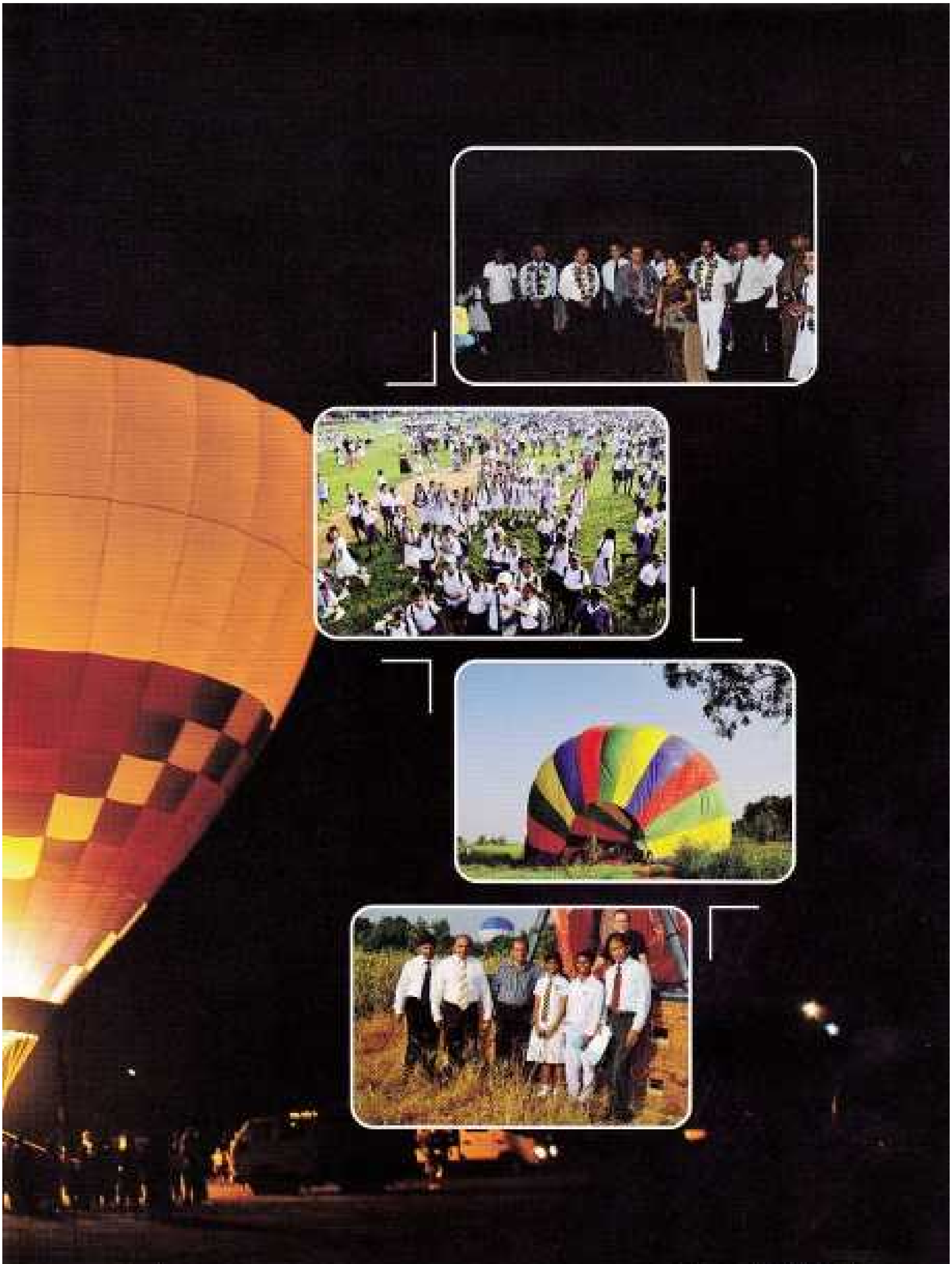
මෙම ව්‍යාපෘතියෙන් පසුව විශේෂඥයන් වූයේ එක් ප්‍රජාපතියන් සහභාගී වීමේ බැලූන 04 ක පමණ ප්‍රදර්ශනය වීමයි. මෙහිදී බැලූන ගමන් සඳහා ගුවන් නියමුවන් ද ගෙන්වා ඇත්තේ විය. අප් පිළිබඳව විදේශීය ගුවන් නියමුවන් වූ අතර එක් නුවරඑළියේ ශ්‍රී ලාංකිකයෙකු විය. ඔවුන් පිළිවෙලින් ඉංග්‍රීසි ජාතික ජෝනි මෝර් සහ ජේම්ස් හර්ට්ලි, ප්‍රංශ ජාතික පෙරේරා පොලියර් සහ ශ්‍රී ලාංකික චිරාඩ් සන්දුරත්කාර විය.

ඉතා උණුසුම්ව ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ වූයේ ප්‍රදේශයේ වෙනත් මෙම අවස්ථාව දැක ගැනීම සඳහා විරහකොන් විද්‍යාලීය ක්‍රීඩාංගණය වෙත පැමිණ ගොඩවූ ළමුන් අතර කෙටි කාලයක් තුළ ක්‍රීඩාංගණය අතුරු සිසුන් පැමිණ සිටි තිබුණි. එය ගතා දිසාපති ලයුත්ව විරහකොන් විද්‍යාලය තුළ සංවිධානය කරන ලද නිර්මාණ. සිසු සහ ජනතා භාරය වලින් ක්‍රීඩාංගණය පාවිත කිරීම සඳහා සහාය ලබා දීමද ආරක්ෂිත අනුබලතයන් ඇවිදි සිදු කෙරිණ. සියලු කටයුතු අවසානයේ පෙරවරු 7 පමණ වන විට දිය දැවැන්ත උණුසුම් වායු බැලූන ගමන් ආරම්භ ලෙස ගුවන් ගත වූ අතර පැයක පමණ කාලයක් ගුවනේ රැඳී තිබිණ.

2012 දැයට කිරුළ ජාතික ව්‍යාපෘතියට සමගාමීව සිදුකරන ලද මෙම උණුසුම් වායු බැලූන ප්‍රදර්ශනය අවසානයේ එක් එක් බැලූන වල ගමන් ගත් නියමුවන් අගය කරමින් සමරු සිහිවටන ලබාදීම ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ ව්‍යාපාරික ඒකකය කටයුතු සූදානම් කර තිබූ අතර එය සියලු ගුවන් නියමුවන්ගේ ප්‍රසාදයට ලක්විය. විශේෂයෙන්ම වායු බැලූන පියාසැරියක් සඳහා එක් පුද්ගලයෙකුගෙන් අය කරන මුදල සාමාන්‍ය වශයෙන් රු.15,000 - 20,000 අතර ප්‍රමාණයකි. නමුත් අප විසින් සංවිධානය කරන ලද මෙම ව්‍යාපෘතියේ දී එසේ ගමන් කළ සිසිවකුගෙන් මුදලක් අය නොකරන ලද අතර එය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය 2013 දැයට කිරුළ ජාතික ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රටේ පාසල් සිසුන් වෙත ලබාදුන් තිළිණයක් ලෙස සැලකිය.



2012 දැයට කිරුළ ජාතික වැඩසටහනත් සමගින් සිදුකරන ලද මෙම උණුසුම් වායු බැලූන ප්‍රදර්ශනය අවසානයේ එක් එක් බැලූන වල ගමන් ගත් නියමුවන් අහස සරමින් සමරු සිහිවටන ලබාදීමට ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය කටයුතු සූදානම් කර තිබූ අතර එය සියලු ගුවන් නියමුවන්ගේ පැසසුමට ලක්විය. විශේෂයෙන්ම වායු බැලූන පියසැරියක් සඳහා එක් පුද්ගලයකුගෙන් අය කරන මුදල සාමාන්‍ය වශයෙන් රු.15,000 - 20,000 අතර ප්‍රමාණයකි. නමුත් අප විසින් සංවිධානය කරන ලද මෙම වැඩසටහනේ දී එසේ ගමන් කළ සිසුවෙකුගෙන් මුදලක් අය නොකරන ලද අතර එය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය 2012 දැයට කිරුළ ජාතික වැඩසටහන වෙනුවෙන් රටේ පාසල් සිසුන් වෙත ලබාදුන් තිළිණයක් ලෙස හැඳින්විය.



CHANGI SINGAPORE AIRPORT NAMED WORLD'S 2nd BEST AIRPORT FOR 2011

Serving more than 100 international airlines flying to some 200 cities in 60 countries, Changi Airport handles about 5,400 arrivals and departures every week and over 42 million passengers a year (that's more than 7 times the size of Singapore's population). With over 40,000 square meters of commercial space, Changi Airport is also one of Singapore's largest shopping locations.

විනයක අසිරිය ඔබ වෙත ගෙන එන සිංගප්පූරු 'චැංගි' ගුවන් තොටුපළ

දේවි සමරවීර

ආසියානු කලාපයේ පවතින ප්‍රධාන ගුවන්තොටුපළක් වන සිංගප්පූරුවේ චැංගි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2010 වසරේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රේණිගත කිරීම් අනුවින් ප්‍රථම ස්ථානය දිනා ගත් අතර 2011 වසරේදී දෙවන ස්ථානය දිනා ගන්නා ලදි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ නවතම ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ද ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ දෙවන ස්ථානය හිමිකර ගෙන සිටින සිංගප්පූරුව කෙටි කලක් තුළ අධිතාක්ෂණය භාවිත කරමින් ගුවන් සේවා නිර්මාණය තුළ පෙරළියක් කරන ලද රටක් ලෙස හඳුන්වාදිය හැක. සිංගප්පූරුවේ චැංගි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මෙම දිවයිනේ ප්‍රධාන දායකයා වේ. එම ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ අධ්‍යයනයක යෙදීමට සහ සංචාරයක නිරතවීමට ගුවන්සර අපටත්ද හැකිවිය. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අවස්ථාව ලබා දුන් අතර ඒ ඇසුරින් සකස් කරන ලද සටහනක් මෙසේ ඔබ වෙත ගෙන එන්නෙමු.

ප්‍රධාන ගුවන් ධාවන පථ දෙකක් සහිතව වසරකින් දිනකට ගුවන් ගමන් වාර 900 ක පමණ විශාල ප්‍රමාණයකට සිය සේවාව ලබා දෙන සිංගප්පූරුවේ චැංගි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වසරින් ලෝකයේ අංකයින්ම සඳහන් වන නාමයකි. දැනට ලෝකයේ පවතින විශාලතම මගී ගුවන් යානය වන A 380 ගුවන් යානයේ මංගල ගුවන් ගමනද සිදුකරන ලද්දේ මෙම අලුත් ගුවන් තොටුපළේ සිට වන අතර මුලින්ම A 380 ගුවන් යානා භාවිත කරන ලද්දේද සිංගප්පූරුවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන සිංගප්පූරු ගුවන් සේවයයි (Singapore Airlines).

වන්නේ සිංගප්පූරු චැංගි ගුවන් තොටුපළ පිහිටුවීමෙන් සෙලෙටාර් සහ කල්ලන්ග් වලට පසුව එරට පවතින තෙවන ගුවන් තොටුපළයි. ගෝලීය ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ වර්ධනයත් සමගින් ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණෙන සහ ගුවන් පිටවන මගීන් ප්‍රමාණය 1955 වසරේදී 300,000 ව පැවති අතර එය 1970 වසර වන විට 400,000 දක්වා සීඝ්‍ර වර්ධනයකට ලක්විය. එහිදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සිතු දියුණුව උදෙසා සිංගප්පූරු ගුවන් බලධාරීනට ඉක්මන් තීරණයක් ගත යුතු වූ අතර එහිදී එය තුළ තෙවන ගුවන් තොටුපළක් නිර්මාණය කිරීමට යෝජනා විය. 1972 දී බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් උපදේශකයින්ගේ මග පෙන්වීම යටතේ සිංගප්පූරු රජය විසින් තෙවන ගුවන් තොටුපළ නිර්මාණය සඳහා Changi ප්‍රදේශය තෝරා ගන්නා ලදී. විශේෂයෙන්ම මුහුදුබඩ ප්‍රදේශය භාවිත කරමින් ගුවන් යානා ගුවන් ගත කිරීම මෙන්ම ගොඩබැස්සවීම ද සිදු කළ හැකි බැවින් ශබ්ද දූෂණය ද අවම කර ගත හැකි වීම බලධාරීන්ගේ අදහස විය.

මෙම ගුවන් තොටුපළ සිංගප්පූරු ඉතිහාසයට නව පිටුවක් එක්

තරම්වන් සිදුකරන ලද ආදර්ශන නිර්මාණයන් වන අතර පෙනි පුරාම ඉඩියට අවසන් කිරීම සඳහා සිංගප්පූරු ඩොලර් මිලියන 1.3 පමණ වැයවී ඇත. ගුවන් තොටුපළ විවෘත කිරීම 1981 දී සිදු කර ඇති අතර මංගල ගුවන් ගමන මගින් 140 ක් පමණ මගීන් මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් වෙත සිදු කර ඇත. ගුවන් තොටුපළේ දෙවන ගුවන් ධාවන පථයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 1983 වසර වන විට අවසන් කරන ලද අතර ගුවන් මගී ප්‍රතිශතයේ අධික වර්ධනයන් සමගින් දෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තය 1991 වසරේ දී විවෘත කර ඇත.

ඉහත අප සඳහන් කරන ලද්දේ සිංගප්පූරු ගුවන් තොටුපළ ඉතිහාසය පිළිබඳ කෙටි සාරාංශයක් වන අතර මෙම ලිපිය මගින් වැඩි අවධානය යොමු කරන්නේ මෑතකදී ඉදිකරන ලද නව පරිසර හිතකාමී තෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තය (Terminal 3) පිළිබඳවයි.

ලෝකයේ ඇති වන සීඝ්‍ර දියුණුවද සමගින් මිනිසා පරිසරය සමග පවත්වන සබැඳියාව ද කෙමින් කෙමින් බිඳිහෙමින් පවතී. නමුත් ඇතැමෙක් ඉන් මිදී පරිසරය සමග නව සම්බන්ධතාවයන් ඇති කර ගැනීමට උත්සාහ දරයි. ඒ සඳහා කදිම නිදසුනක් වන්නේ සිංගප්පූරු චැංගි ගුවන් තොටුපළේ තෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තයයි. එහි පිවිසුම් දොරටුවේ සිට ගුවන් යානයට ගොඩවන අවස්ථාව දක්වා අපට දක්නට ලැබෙන්නේ පරිසරයේ සුන්දරත්වයයි. විද්‍යුත් තාක්ෂණය ගහ කොළ යොදා ගනිමින් ගුවන් තොටුපළ තුළ නිර්මාණය කර ඇති පරිසර ප්‍රදර්ශනය විස්මය ජනකය.

වර්ෂ 2008 ජනවාරි මසදී සිංගප්පූරු ගුවන් තොටුපළේ තෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තය ආරම්භ කර ඇති

ලෝකයේ ඇති වන සීඝ්‍ර දියුණුවද සමගින් මිනිසා පරිසරය සමග පවත්වන සබැඳියාව ද කෙමින් කෙමින් බිඳිහෙමින් පවතී. නමුත් ඇතැමෙක් ඉන් මිදී පරිසරය සමග නව සම්බන්ධතාවයන් ඇති කර ගැනීමට උත්සාහ දරයි. ඒ සඳහා කදිම නිදසුනක් වන්නේ සිංගප්පූරු චැංගි ගුවන් තොටුපළේ තෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තයයි.

සතර මෙය වර්ග මීටර 3800 ක තරම් විශාල වපසරියක් පුරා පැතිරී ඇත්තේ සිලිංවලින් පළමුවන ඔබී පර්යන්තයේ වර්ග මීටර 2800 ක සහ දෙවන ඔබී පර්යන්තයේ වර්ග මීටර 3000 ක ඉඩ ප්‍රමාණයද පසුකරමිනි. මෙම පර්යන්තය වෙත ඇතුළු වන විටම අපූරුම ආකාරයේ දර්ශනයක් ඉහළින් දක්නට ලැබේ. ඒ සූර්යය කෝෂ 990 පමණ භාවිත කරමින් නිපද වන ලද වහලයයි. මෙය ඉතා සුන්දර නිමාවක් සහිතව නිර්මාණය කර ඇති අතර එමගින් දවසේ පැය 24 පුරා මෙම පර්යන්තය තුළට ස්වාභාවික හිරු එළිය සපයයි. හිරු එළිය සවිහිත අවස්ථාවන් හිදී නිපදවා ගබඩා කර ගනු ලබන ආලෝකය මගින් අඳුරු අවස්ථාවන්හිදීද ආලෝකය ලබා දීම මෙහි ඇති තවත් විශේෂත්වයකි. අධික මුදලක් වැයකරමින් විශාල විදුලි බලයක් යොදා ගත යුතු ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයට පාරිසරික ස්වභාවයෙන්ම ලද දායාදයක් භාවිත කරමින් සිංගප්පූරුව ලබාදී ඇත්තේ කදිම පිළිතුරකි.

ඇතුළු වූ විටම දක්නට ලැබෙන අනෙකුත් දර්ශනය නම් ඉතා විශාල ඉඩ ප්‍රමාණයක පැතිරී ඇති කුරු ලතා වියනයි. වහලය අභිබව ගෙත්තම් කරමින් වැඩී ඇති මෙම කුරු වියන ගුවන් ඔබී පර්යන්තයට නව පෙනුමක් ලබාදීම සමඟක් කොට ඉන් අනතුරුව සිසිලසක් ද ලබා දෙන බව ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන් පවසයි. සෑම අතකින්ම දිස්වන කුරු වැල් සහිත කෙත්ම මල් වර්ගයන්ද ගුවන් තොටුපළ රමණීයත්වය තවත් වැඩි කරයි. සාමාන්‍ය ගුවන් තොටුපළකට රටේ මහජනයාට ඇතුළු විය නොහැකි වුවද මෙම ගුවන් තොටුපළ තුළ මහජනතාවටද වෙනම ඉඩක් වෙන් කරදී ඇත. ළමුන්ට ආහාර පාන ලබා ගැනීම

සමඟක් කොට සංස්කෘ සපයි වල සෙල්ලම ද විශාල ඉඩකඩක් වෙන් කර ඇත. දැනට ගුවන් තොටුපළ මේ පර්යන්තය 01 ගුවන් යානා සඳහා භාවිත කරන අතර එහිදී සේවන මෙම පර්යන්තයට වෙන් කර ඇති කාල සීමාව වන්නේ උදෑසන 06.00 සිට 09.00 දක්වා කාල සීමාව සහ රාත්‍රී 09.00 සිට අළුයම 01.00 දක්වා කාල සීමාව වන අතර පළවන මෙම පර්යන්තය පැය 24 පුරාවටම සේවය සපයයි. එමෙන්ම ගුවන් තොටුපළ වල දක්නට නොලැබෙන, එක් එක් ගුවන් සමාගම් සඳහා වෙනම ඉඩ කඩ වෙනිදී වෙන් කර ඇති අතර පළමු පන්තියේ මගීන් සඳහා සේවාවන් සැපයීමට වෙනම කවුළු වෙන් කර ඇත.

මෙම පර්යන්තය වෙත ඇතුළු වන විටම අපූරුම ආකාරයේ දර්ශනයක් ඉහළින් දක්නට ලැබේ. ඒ සූර්යය කෝෂ 990 පමණ භාවිත කරමින් නිපද වන ලද වහලයයි. මෙය ඉතා සුන්දර නිමාවක් සහිතව නිර්මාණය කර ඇති අතර එමගින් දවසේ පැය 24 පුරා මෙම පර්යන්තය තුළට ස්වාභාවික හිරු එළිය සපයයි. හිරු එළිය සවිහිත අවස්ථාවන් හිදී නිපදවා ගබඩා කර ගනු ලබන ආලෝකය මගින් අඳුරු අවස්ථාවන්හිදීද ආලෝකය ලබා දීම මෙහි ඇති තවත් විශේෂත්වයකි.

සූර්යය කෝෂ 990 පමණ භාවිත කරමින් නිර්මාණය කර ඇති වහලය

චැංගි ගුවන් තොටුපළ ඉංජිනේරුවන් විසින් ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ අපට දැනුවත් කරන අයුරු

ගුවන් මගීන්ගේ සෞඛ්‍ය සහ විනෝදාස්වාදය සඳහා වැඩි සැලකිල්ලක් දක්වමින් ඉදිකර ඇති මෙම මගී පර්යන්තය තුළ කුඩා සිනමා ශාලාවක් ඉදිකර තිබීම තවත් විශේෂත්වයකි. මෙහි ආසන්න වශයෙන් පනස් දෙනෙකුට පමණ දර්ශනයක් නැරඹිය හැකිය. මෙම මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල තුළ දක්නට ලැබෙන අනෙකුත් සුවිශේෂී ස්ථානය වන්නේ සමනළ උයනයි. මගීන්ගේ ගමන් විඩාව නිවාලීම සඳහා මෙන්ම ගුවන් තොටුපළ පරිසර පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ඉදිකර ඇති මෙම ස්ථානය තුළ සමනළ ප්‍රභේද 50 කට අධික සංඛ්‍යාවක් වාසය කරයි. ඉතා මනරම් ලෙස උයනක සිහිය ඉන්ද්‍රිය වන අයුරින් නිර්මාණය කර ඇති මෙම ස්ථානය ගුවන් මගීන්ගේ පමණක් නොව කුඩා දරුවන්ගේද දැඩි ප්‍රසාදයට ලක් වන ස්ථානයක් බව ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන් පවසයි. විශේෂයෙන්ම වසරකට ගුවන් මගීන් මිලියන 22 කට පමණ පහසුකම් සලසන මෙම ගුවන් තොටුපළ තුළ මෙවැනි ආකර්ෂණීය අංග පැවතීම ද සිංගප්පූරු ගුවන් තොටුපළ ලෝකයේ ශ්‍රේණිගත කිරීම් වල ඉහළ සැමිණීමට ප්‍රධාන හේතුවක් වී ඇත. තවද ගුවන් මගීන් සඳහා කාමර 90 කින් යුතු හෝටලයක්, කුඩා ළමුන් සඳහා ක්‍රීඩා අංගනයක්, තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණයක් වැනි තවත් විවිධ අංග විශාල ප්‍රමාණයක් මෙම මගී පර්යන්තය තුළ ඉදිකර තිබීම සැමටම විස්මය උපදවන සුළුය. මෙම ගුවන් තොටුපළේ මගී පර්යන්ත 03 එකිනෙකට ඈතින් පිහිටා ඇති හෙයින් ඒ අතර ගමන් කිරීම සඳහා විශේෂ දුම්රිය සේවාවක් සේවාවක් නිරන්තරවම ක්‍රියාත්මක වේ.

සිංගප්පූරුවේ ගුවන් ගමන් කර්මාන්තය යනු රටේ ජීවනාලියයි. ඔවුන් එය ඉතා ප්‍රවේශකාරීව සහ සැලසුම්සහගතව යොදා ගැනීම තුළින් සාර්ථක ප්‍රතිඵල අත්විඳ ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ ද දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිවන මෙම අවධිය සඳහා සිංගප්පූරු ගුවන් තොටුපළ පෙර සැලසුමක් ලෙස යොදා ගත හැකි නම් ඉන් අත්වන ප්‍රතිඵලය වඩා යහපත් එකක් වනු නියතය. විශේෂයෙන් ඔවුන් මගීන්ගේ සිත් බැඳ තබා ගන්නා අයුරින් සිදුකර ඇති සූක්ෂම උපක්‍රම අතර වැදගත් වන්නේ ඒවා ගුවන් මගීන්ගේ මෙන්ම සංචාරකයින්ගේද සිත් ආකර්ෂණයට ලක්වන බැවිනි. තවද සමස්ත ජනතාවටද ඉන් කොටසක් ලෙස කර දී තිබීම ද වැදගත් යුතු කරුණකි. රටක් සංවර්ධනය වන විට ඒ හා සම්බන්ධව ජනතාවද එය වැළඳ ගැනීම තුළින් සංවර්ධනයේ යහපත් ප්‍රතිඵල අත්විඳිය හැක.

විශේෂයෙන්ම නව ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීම යනු රැකියා අවස්ථා රැසකට නව මඟ විවර වීම හේතුවෙන් රටේ විරැකියාව අවම වීමකි.

මෙහිදී වැනි ගුවන් තොටුපළ තුළ පරිසර හිතකාමී තත්වයන් ඇති කිරීම සඳහා සිදුකර ඇති නව නිර්මාණ ශ්‍රී ලංකාව තුළ අපට පරිසරයෙන් උකහා ගත හැකි වීම අපට ඇති ප්‍රධාන වාසියකි. සිදුකළ යුත්තේ සැලසුම් සහගත උපක්‍රම භාවිත කරමින් කාර්යක්ෂම මෙන්ම සුරක්ෂිත සේවාවක් සැපයීමයි. එවිට වර්තමානයේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සිව්වන ස්ථානය දිනා ගෙන ඇති ශ්‍රී ලංකාවට සිංගප්පූරුව අභිබවායාමට වැඩි කාලයක් ගත නොවනු ඇත.

අරුමයක් වූ
ගුවන් සේවාව පිළිබඳ
දැනුම උරුමයක් කර දුන්

හම්බන්තොට
අධ්‍යාපන කලාපයේ වැඩසටහන

වැඩසටහන සඳහා හම්බන්තොට අධ්‍යාපන කලාපයේ පාසල් 43 ක් නියෝජනය කරමින් ගුරු මහත්ම/ මහත්මීන් 48 දෙනෙක් සහ සිසු/ සිසුවියන් 650 ක් පමණ සහභාගී විය. මෙම වැඩසටහන වඩාත්ම හරවත් කිරීමට විශාල උණුසුම් වාතු බැලූනයක් උඩුගත කරමින් විද්‍යාලීය ක්‍රීඩාංගණයේදී ප්‍රදර්ශනය කරන ලද අතර පාසල් සිසුන් සඳහා එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ කෙටි වැඩසටහනක් පවත්වන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික ඒකකය මගින් "ගුවන් සේවා ලෝකයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවන්ට" යන තේමාව යටතේ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනේ තවත් අදියරක් 2011 නොවැම්බර් මස 16 වන දින ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ කථානායක ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ඉල්ලීමකට අනුව තිස්ස. මහාරාම ජාතික පාසලේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්.එම්.සී. නිමලසිරි මහතා, හම්බන්තොට අධ්‍යාපන කලාපයේ, කලාප අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ වරු. එස් පියසේන මහතා ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් විශාල පිරිසක් ද සහභාගී විය.

වැඩසටහන සඳහා හම්බන්තොට අධ්‍යාපන කලාපයේ පාසල් 43 ක් නියෝජනය කරමින් ගුරු මහතුන්/මහත්මීන් 46 දෙනෙක් සහ ශිෂ්‍ය/ශිෂ්‍යාවන් 650 ක් පමණ සහභාගී විය. මෙම වැඩසටහන වර්ණවත් කිරීමට විශාල උනන්දුවක් දැක් විදුහලයේ උසස් පෙළ විද්‍යාලයීය ශිෂ්‍යාවන්ගේ ප්‍රදර්ශනය කරන ලද අතර පාසල් සිසුන් සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳ කෙටි වැඩසටහනක්ද පවත්වන ලදී.

වැඩසටහනේ විශේෂ අංගය වන දුරස්ථපාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය ශ්‍රීලංකා ගුවන් හමුදාව සහ සමාගම් විසින් පවත්වන ලද අතර එහිදී විවිධ වර්ගයේ ආදර්ශ ගුවන් යානා රැසක් පෙන්වන කරන ලදී. ඒ සඳහා සහභාගී වූ පිරිස පාසල් සිසුන් ද ඇතුළුව 5000 කට අධික විය.

ඉන් අනතුරුව ගුවන් සේවා ලෝකය පිළිබඳ සාකච්ඡාවේදී දේශනය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමලසිරි මහතා විසින් සිදුකරන ලද අතර ඒ සඳහා උනන්දුව ප්‍රතිචාර ලැබිණ.

කථානායක ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා සිය අදහස් දක්වමින් පවසා සිටියේ මෙම වැඩසටහන තම ප්‍රදේශය තුළ පැවැත්වීම මගින් ප්‍රදේශයේ දරුවන්ට විශාල දැනුම් සම්භාරයක් ලබා ගත හැකි බවත් ඉන් ඉදිරියේදී විවෘත කිරීමට නියමිත මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ අනාගත රැකියාවන් සඳහා යොමු වීමට මග පෙන්වීමක් ලබා ගත හැකි බවත්ය. සවිස්තර අදහස් දැක්වූ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සභාපතිතුමා තම ප්‍රදේශයේ දරුවන්ට ... කිරීම ගැන ප්‍රශංසා කළ අතර ප්‍රධාන ආරාධිත අමුත්තා ගේ ස්තුතිය පුද කරන ලෙසයි.

වැඩසටහනේදී අදහස් දැක්වූ පාසල් ශිෂ්‍යාවක් පැවසුවේ හම්බන්තොට වැනි ප්‍රදේශ වලට අවශ්‍යතාවය ඇති ගුවන් සේවය පිළිබඳ දැනුම ලබාගැනීම සඳහා මෙවැනි වැඩසටහන් ඉදිරියේදී පැවැත්වීම ඇතුළු ප්‍රදේශයෙහි පාසල් සිසු, සිසුවියන් සඳ පහසුවෙන් සහභාගී වන බවයි.

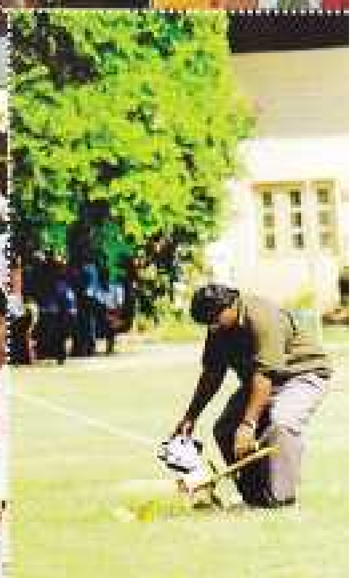
වැඩසටහන අවසානයේ පාසල් සිසුන් දැනුම් මිනුම් තරඟයක් පවත්වන ලද අතර ඉන් ජයග්‍රාහක වූ පාසල් සඳහා සහතික ප්‍රදානය පිරිනැමිණ.

අරුමයක් වූ ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුම් උරුමයක් කර දුන්

හම්බන්තොට
අධ්‍යාපන කලාපයේ වැඩසටහන

කථානායක ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා සිය අදහස් දක්වමින් පවසා සිටියේ මෙම වැඩසටහන සම ප්‍රදේශය තුළ පැවැත්වීම මගින් ප්‍රදේශයේ දරුවන්ට විශාල දැනුම් සම්භාරයක් ලබා ගත හැකි බවත් පුන් ලැබෙන සහභාගය ඉදිරියේදී විවෘත කිරීමට නියමිත මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ අනාගත සේවාවන් සඳහා යොදා ගත හැකි බවත්ය. තවදුරටත අදහස් දක්වමින් කථානායකතුමා පවසුවේ මෙම වැඩසටහන මාලාව සෑම ලක්ෂණයක් හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය පුරාම ව්‍යාප්ත කරන ලෙසයි.

වැඩසටහනේදී අදහස් දැක්වූ පාසල් ශිෂ්‍යාවක් පැවසුවේ හම්බන්තොට වැනි ප්‍රදේශ වලට අරුමයක් වැනි ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුම් උරුමයක් කරදීමට මූලික වූ ගරු කථානායකතුමාට තමන් ඇතුළු ප්‍රදේශයේම පාසල් ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් සඳ පහාලගම ස්තුතිවන්ත වන බවයි.



ගුවන් කරණම්
කණ්ඩායම්

රාජකීය කැනේඩියානු ගුවන් හමුදාවෙහි 431 වෙනි ගුවන් සංදර්ශන බලඝණය ලෙසින් Snowbirds විශේෂිතමය වශයෙන් ගුවන් කරණම් වල ප්‍රවීණත්වය පෙන්නුම් කරන බලඝණයක් ලෙස කැනඩාවෙහි ඇති එකම ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වේ.

අශාන් හෙට්ටිගේ

AEROBATIC TEAMS

Snowbirds

"The Hatten Ronterilos" ලෙසටත් ගුවනේ රඟ දක්වා ගත්තේය. ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන වර්ණයන් වන්නේ සුදු හා රතු ය.

රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ 431 වන බලඝණය වර්ෂ 1942 එංගලන්තයේ ලින්කන් ප්‍රාන්තයේ සැප්තැම්බර් මස 11 වන දින සිය කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. මුල් අවධියේ මෙම කණ්ඩායම Vickers Wellington වර්ගයේ ගුවන් යානා යොදා ගත් අතර එමගින් බෝම්බ හෙලීමේ කටයුතු සිදු කරන ලදී. ඉන්පසු වර්ෂ 1943 දී කැනේඩියානු ගුවන් හමුදාව Vickers Wellington වර්ගයේ ගුවන් යානා වෙනුවට නව Halifax වර්ගයේ ගුවන් යානා යොදා ගත් අතර පසුව 1945 සැප්තැම්බර් මස 5 වන දින එම බලඝණය විසුරුවා හැරුණ. 1954 ජනවාරි මස 18 වන දින 431 වැනි බලඝණය F-86 Sabre වර්ගයේ යානා සමගින් ආරම්භ කරන ලදී. එවකට ඔවුන්ගේ කාර්යය වූයේ ඉතා නවීන ගුවන් අභ්‍යාස පුහුණු කිරීම හා නව තාක්ෂණයන් යොදා ගුවන් සංදර්ශනයන් සිදු කෙරේමය. Sabre යානා 4 ක් සඳහා ඔවුන් කාර්ය සඳහා, නමුත් උත්සාහය අසාර්ථක විය.

වර්ෂ 1969 දී O.B. Philp නම් නැවත Moose Jaw හමුදා මූලස්ථානයේ සන්නාමකීර්ති ගත Golden Centenaries නම් එකට කැනේඩියානු

රාජකීය කැනේඩියානු ගුවන් හමුදාවේ 431 වැනි ගුවන් සංදර්ශන බලඝණය නොහොත් Snowbirds වශයෙන් ප්‍රසිද්ධ වීමෙන් ගුවන් කරණම් වල සමත් නායකත්ව බලඝණයන් ලෙස කැනඩාවේ ඇති එකම ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වේ. වර්ෂ 1971 ජූලි මස 25 වන දින ආරම්භ කරන ලද Snowbirds හි ප්‍රධාන මූලස්ථාන පිහිටා ඇත්තේ කැනඩාවේ Moose Jaw හා Saskatchewan හිය. 80 ක පමණ හමුදා සේවක පිරිසක් සහ 24 ක සංදර්ශන නියමුවන් පිරිසකගෙන් Snowbirds සමන්විත වේ. කණ්ඩායමේ අදවන සාධය වන්නේ

ගුවන් සංදර්ශන කණ්ඩායමක නිර්මාතෘවරයෙකු වූ පසු CT-114 Tutor යානයක් භාවිතා කළ අතර ඔහුට සංදර්ශන කිරීම සඳහා අනුමැතිය නොලැබුණි. දීර්ඝ කාලයකට පසු දේශීය පාසැන්ද ක්‍රීඩා කරන අවස්ථාවක් තිබී ඇඩා සංදර්ශන සිදු කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලැබුණද ඉන් සෑහීමකට පත් නොවූ පසු වර්ෂ 1970 දී කැනේඩියානු හමුදාවට අනුබද්ධව පුහුණු පාසලක් ආරම්භ කරන ලදි. පසුව එම වසරේදීම ඔවුන් විසින් Tutor යානා 4 ක් භාවිත කරමින් Abbotsford Air Show හිදී අලංකාර ගුවන් සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදි. මෙය බොහෝ දෙනාගේ අවධානයට දිනාගත් සිදුවීමක් වූ අතර 1971 වසරේදී ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව ද 07 ක් දක්වා ඉහළ නැංවීය. එහිදී ගුවන් නියමුවන් සංඛ්‍යාව ද 11 දක්වා ඉහළ නංවන ලද අතර ඉන් පසුව Snowbirds නමින් කැනේඩියානු ගුවන් හමුදාවෙහි 431 බලඇණිය යටතේ ස්ථාපිත කරන ලදී.

Snowbirds ඉදිරිපත් කරන ලද සාර්ථක ප්‍රදර්ශන බොහෝ පිරිසකගේ අගයුමට ලක්වූ අතර, ඔවුන් වෙත බොහෝ දෙනාගේ නෙත් යොමු වන්නට විය. කැනඩා රජය ඔවුනට ගෞරව කිරීමක් වශයෙන් 1982 වර්ෂයේදී Snowbirds නමින් තැපැල් මුද්දරයක් ද නිකුත් කරන ලදි. වර්ෂ 1999 සැප්තැම්බර් මස 16 වන දින කැනඩා හමුදාව සඳහා සිදු කළ සේවය වෙනුවෙන් Golden Hawks නමින් Snowbirds හට විශේෂ සම්මානයක් පිරිනමන ලද අතර 2006 වසරේදී Snowbirds හි 35 වන සංවත්සරය නිමිත්තෙන් ද තැපැල් මුද්දරයක් සහ ඇමරිකානු ඩොලර් 5 ක රිදී සමරු කාසියක් නිකුත් කරන ලදි.

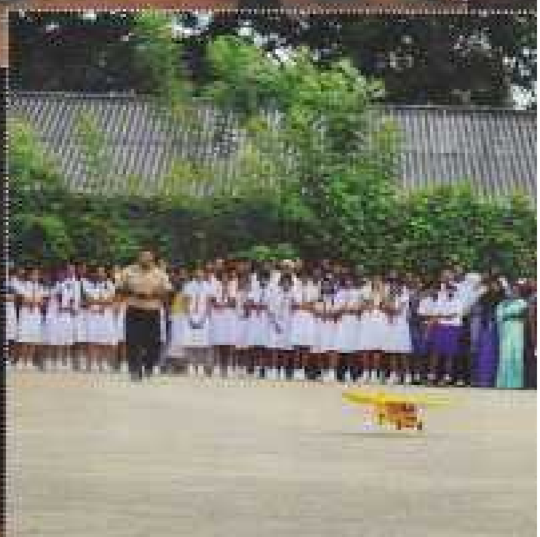
1974 දී Snowbirds ලොව ප්‍රථම වරට මධ්‍යම රාත්‍රියේදී ගුවන් කරණම් සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත් කිරීමට සමත් වූ අතර වර්ෂ 1995 දී ඔවුන් මවු රටෙන් බැහැරව සිය ප්‍රථම ගුවන් සංදර්ශනය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ මෙක්සිකෝ ප්‍රදේශයේ Zapopan නම් ගුවන් හමුදා මූලස්ථානය ආසන්නයේ දී සිදු කළහ. තවද Snowbirds විසින් 1998 වසරේදී නිත් පලිගිවිත් සමාරම්භක උළෙලේදී ඒකීය සෝනික වන පිළිම සහ වර්ණයෙන් භාවිත කරමින් ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා වලින් වර්ණවත් දුම් පිට කිරීම ද සුවිශේෂී සිදුවීමකි.

CT-114 Tutor නොහොත් Snowbirds දැනට භාවිතා කරන ගුවන් යානය කැනඩාවෙහි නිෂ්පාදිත දෙපුද්ගලයිකට යොමු කළ හැකි ගුවන් යානයකි. දැනට ගුවන් සංදර්ශන සඳහා පමණක් භාවිත කරන මෙම යානයේ දිග 9.75 m වන අතර තටු අතර පරතරය 11.07 m කි. උපරිම වේගය 782 km/h වේ. යානයේ උස 2.86 m කි. මෙතෙක් පැවති Snowbirds සංදර්ශන සහ පුහුණු වීම් අතරතුර දී ගුවන් අනතුරු කිහිපයක් සිදුව ඇති අතර ඉන් ජීවිත 9 ක් ලෝකයට අහිමි වීම කණගාටුවට කරුණකි.

1974 දී Snowbirds ලොව ප්‍රථම වරට මධ්‍යම රාත්‍රියේදී ගුවන් සරඹ සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත් කිරීමට සමත් වූ අතර වර්ෂ 1993 දී ඔවුන් මවු රටෙන් බැහැරව සිය ප්‍රථම ගුවන් සංදර්ශනය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ මෙක්සිකෝ ප්‍රදේශයේ Zapopan නමැති හමුදා මූලස්ථානය ආසන්නයේ දී සිදු කළහ. තවද Snowbirds විසින් 1998 වසරේදී ශීත ඔලිම්පික් සමාරම්භක උළෙලේදී එහි තේමාව වන වළලු පහේ වර්ණයන් භාවිත කරමින් ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා වලින් වර්ණවත් දුම් පිට කිරීම ද සුවිශේෂී සිදුවීමකි.

"ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට"

වැඩසටහන් මාලාව
කෑගල්ල දිස්ත්‍රික්කය - මාවනැල්ල අධ්‍යාපන කලාපය



ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික විකාශන මගින් "ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් මිදුණු ශ්‍රී ලංකාවේ දර්ශනය" යන තේමාව යටතේ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ පැවැත්වූ අවසාන 2011 ජූලි මස 11 වන දින කෑගල්ල දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු [illegible] මැතිතුමාගේ ඉල්ලීමට අනුව සබරගමුව පළාත් මහ ඇමති ගරු මහීපාල හේරත් මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් රඹුක්කන [illegible] මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේදී පවත්වන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික ඒකකය මගින් "ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් මිදුන් ශ්‍රී ලාංකේය දැයටයේ" යන තේමාව යටතේ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ හතරවන අදියර 2011 ජූලි මස 31 වන දින කෑගල්ල දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු කනක හේරත් මැතිතුමාගේ මූලිකත්ව යටතේ සබරගමුව පළාත් මහ ඇමති ගරු මහීපාල හේරත් මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පින්නවල පින්නවල මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු කනක හේරත් මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්.එම්.සී. නිමල්සිරි මැතිතුමා, සියලු විධායකාධිකාරී තන්ත්‍ර මහත්වරුන් ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් විශාල පිරිසක් ද සහභාගී විය.

වැඩසටහන සඳහා උසස් පෙළ පන්ති පවත්වන පාසල් 25 ක් නියෝජනය කළ අතර එහිදී ගුරුවරුන් 25 දෙනෙක් සහ සිසු/ සිසුවියන් 350 ක් පමණ සහභාගී විය.

රත්නපුර සීවලී මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ ශිෂ්‍යභට කණ්ඩායමේ සහ තූර්යවාදක කණ්ඩායමේ මූලිකත්වයෙන් ආරාධිත අමුත්තන් ක්‍රීඩා පිටිය වෙත කැඳවාගෙන ආ අතර එහිදී ජාතික ධජය, පළාත් ධජය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී ධජය එසවීම සිදු කරන ලදී.

ඉන් අනතුරුව එච්.ඩී.බී සහ පොලින් පෙරේරා යන මහත්වරුන් විසින් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක් පැවැත්වූ අතර එහිදී Bazzer, Lazy bee, V-Tail, EMCA-CUB, Parra Glider යන ගුවන් යානා භාවිත කරන ලදී. අයහපත් කාලගුණික තත්වයන් තිබියදීත් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන්ම ඉතාමත් දක්ෂ ලෙස ගුවන් යානා හැසිරවීමට මෙම පිරිස සමත් විය. මෙම සංදර්ශනය සඳහා පාසල් දරුවන් හා ප්‍රදේශවාසීන් ඇතුළු 4000 ක් පමණ පිරිසක් සහභාගී විය.

අනතුරුව වැඩසටහනට සහභාගීවූ පාසල් දරුවන් දැනුවත් කිරීමේ ප්‍රදර්ශනයක් කෑගල්ල දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු කනක හේරත් මැතිතුමාගේ මෙහෙයවීමෙන් පවත්වන ලද අතර එහිදී ගුවන් තොටුපළකට ඇතුළු වන දොරටුවේ සිට අවසානය දක්වාම දැනුමක් ලබා ගත හැකි ආකාරයකට සකස් කරන ලද ප්‍රදර්ශන කුටියක් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සූදානම් කර තිබුණි.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච්.එම්.සී නිමල්සිරි මැතිතුමා විසින් සිදුකළ අතර ඒ සඳහා විශාල ප්‍රතිචාර ලැබුණි. මෙයට අමතරව පැමිණි සිටි සිසුන් සඳහා පැවැත්වූ දැනුම් මිනුම් තරගයෙන් ජයග්‍රහණය කළ පාසල් සඳහා තෑගි ලබා දීමද සිදුකරන ලදී.

ප්‍රදර්ශන කුටි විවෘත කිරීමෙන් අනතුරුව උත්සවාකාරයෙන් අනෙක් වැඩසටහන ප්‍රධාන ශාලාවේදී ආරම්භ කළ අතර එම වැඩසටහනේ ප්‍රධාන ආරාධිතයා වූ සබරගමුව පළාත් මහ ඇමති මහීපාල හේරත් මැතිතුමා පවසා සිටියේ මෙම වැඩසටහන මෙම ප්‍රදේශය තුළ පැවැත්වීම ප්‍රදේශයේ දරුවන්ට විශාල භාග්‍යයක් බවත් හැකිනම් දිස්ත්‍රික්කයේ අනෙකුත් කලාප වලටත් මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරන ලෙසත්ය.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච්.එම්.සී නිමල්සිරි මැතිතුමා විසින් සිදුකළ අතර ඒ සඳහා විශාල ප්‍රතිචාර ලැබුණි. මෙයට අමතරව පැමිණි සිටි සිසුන් සඳහා පැවැත්වූ දැනුම් මිනුම් තරගයෙන් ජයග්‍රහණය කළ පාසල් සඳහා තෑගි ලබා දීමද සිදුකරන ලදී.

ගුවන් තාක්ෂණය
හඳුන්වාදීම

INTRODUCTION TO
AIRCRAFT TECHNOLOGY

ගුවන්සර මෙවර කලාපයේ පටන් අප ගුවන් ඉංජිනේරු විද්‍යාව හෙවත් ගුවන් තාක්ෂණය පිළිබඳ ලිපි පෙළක් ඔබ වෙත ගෙන ඒමට බලාපොරොත්තු වෙමු. එහිදී ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ මනා දැනුමක් සහිත පුද්ගලයකු වන තිලක් දිසානායක මහතා විසින් එම ලිපි මාලාව සකස් කරනු ලබයි. ඔහු වසර 12 ක කාලයක් පුරා ලොව සුප්‍රකට ගුවන් යානා සමාගමක් වන බෝයිං ගුවන් යානා සමාගමේ ගුවන් ආකෘති පිළිබඳ ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් යානා සැළසුම් ඉංජිනේරුවරු වශයෙන් කටයුතු කර ඇත. වසර 30 ක කාලයක් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධව කටයුතු වල නියැලුණු ඔහු දැන් ශ්‍රී ලංකාවේ සිය පෞද්ගලික ආයතනයක් පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර එහිදීද ඔහු පාසල් සිසුන් සඳහා වූ සරල ගුවන් යානා කිහිපයක් නිර්මාණය කර ඇත. ඉන් හොඳතම ව්‍යාපෘතිය වූ ඔහු ගෙවත්තේ තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් නාවික පුහුණුවේ කළ හැකි කුඩා ගුවන් යානාවක් නිර්මාණය කර එහි අත්හදා බැලීමේ කටයුතු සිදුකිරීමේ බලාපොරොත්තුවෙන් පසුවේ.

තිලක් දිසානායක මහතා ඔහුට හැකි සෑම විටෙකම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමග එක්ව දිවයින පුරා පවත්වනු ලබන පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් වලටද සහභාගී වේ. නිරන්තරයෙන් පාසල් සිසුන් හා එක්වෙමින් ලද අත්දැකීම් භාවිත කරමින් ඔහු විසින් අද පටන් ගුවන්සර තුළින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන ගුවන් තාක්ෂණය පිළිබඳ ලිපි පෙළ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන ඔබ සැමගේ දැනුම් වර්ධනය සඳහා වැදගත් වනු ඇත.

Tilak Dissanayake is a Mechanical Engineer by training, but a problem solver in many fields by nature and experience. He worked for 12 years in the commercial and the defense side of The Boeing Company. He started his career at Boeing on the 767 airplane program as a propulsion technology staff engineer modeling and simulating various systems of the airplane in computers to analyze if a proposed design worked, or what changes needed to be made to the design to make it work.

He directs his energies nowadays via a small company he founded, Ants Global, that is designing and building a variety of products; among these is The Whirled Plane™, a physics experiment kit that can be used to teach aerodynamics to A-Level and university students, and the Aero-Batta™ a paper plane designed for younger students to learn aerodynamics through aerobatics.

බොහෝදෙනාට ගුවන් යානයක් පියාසර කරනු දැකීම පුදුමය දනවන කරුණකි. එතරම් බරැති යානයක් පියාසර කරන්නේ කෙසේද? දැවැන්තයෙකු වැනි A 380 යානාව ගතහොත් එය බරින් කිලෝග්‍රෑම් 590,000 ද වුවත් පැයකට කිලෝමීටර 900 ක වේගයෙන් පියාසර කරයි. තවද කිලෝමීටර 15,000 ක දුරකට මිනිසුන් 500 කගේ පමණ බර දරා සිටියි. ගුවන් යානයක් පියාසර කරනු දැකීම පුදුමය දනවන කරුණක් නොවේ. එය පියාසර කිරීමට උපකාර වන්නේ වායුගතික විද්‍යාවයි (Aerodynamics). Aerodynamics යන වචනය බිඳී ඇත්තේ ග්‍රීක වචන දෙකක් අනුසාරයෙනි. ඒ aerios හා daynamis යන වචන දෙක වෙයි. aerio යනු වාතය (Air) හා dyanamis යනු බලය (Force) වන්නේය. Aerodynamics යනු බලය පිළිබඳ අධ්‍යයනය හා වස්තූන් වාතය තුළදී දක්වන ප්‍රතිචාරය පිළිබඳ අධ්‍යයනයයි.

To most people it is almost magical to see an airplane fly. How does something so big and heavy such as an Airbus A380 airplane which weighs over 590,000 kg fly at 900 kilometers per hour for 15,000 kilometers carrying 500 people? Actually, there is no magic involved at all, just aerodynamics.

The word aerodynamics comes from two Greek words: aerios, concerning the air, and dynamis, which means force. Aerodynamics is the study of forces and the resulting motion of objects through the air.

මේ පිළිබඳ අදියරින් කරන කරුණු සමූහයක් අවසානයේ ඔබට යානා දැක්වෙන දෑ පිළිබඳව දැනුමක් ලබා ගත හැකිය.

1.	**ගුවන් යානා පිළිබඳ මූලික දැනුම**
2.	**ගුවන් යානාවක් ඉහළ යන්නේ කෙසේද? එය බලයක් සම්බන්ධ වන විට පියාසර කරන්නේ කෙසේද? බලයක් සම්බන්ධ නොවන විට පියාසර කරන්නේ කෙසේද?**
3.	**ගුවන් යානයක් පාලනය කරන ආකාරය හා ගුවන් නියමුවා තම යානය බලාපොරොත්තු වන ඉසව්ව වෙත රැගෙන යන ආකාරය**
4.	**ගුවන් යානා නිපදවීම සඳහා සැලසුම් කිරීම සහ නිෂ්පාදනය කිරීම**

මෙම සියලු ලිපි අවසානයේදී ඔබ තේරුම් ගනීවි මෙම පුළුල් සංකීර්ණ යානය නිර්මාණය කර ඇත්තේ ඔබ විසින් 6 වසරේ සිට 9 වසර දක්වා උගත් ගණිතය හා භෞතික විද්‍යාව අනුසාරයෙන් මෙන්ම ඔබ පාසලේ මුල් වසර වලදී උගත් සමහරක් පොදු සංකල්පයන් ගුවන්යානා නිෂ්පාදනයේදී මෙතෙක් වැදගත් ආකාරයන් බව.

මේ වන විට ගුවන් යානා හා වායුගති විද්‍යාව පිළිබඳව බොහෝ කෙටියෙන් සටහනක් ලබා ඇත. එම නිසා මේ පිළිබඳව තව තවත් තොරතුරු සෙවීම සඳහා ඔබට අන්තර්ජාලය භාවිත කළ හැකිය. මෙම ලිපි සමූහය නිර්මාණය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වැදගත්ම තොරතුරු සොයා ගන්නා ලද්දේ NASA (National Aeronautics and Space Administration) ආයතනයට අයත් වෙබ් අඩවියක් මගිනි. වායුගති විද්‍යාව පිළිබඳව ඔබට වැඩිදුර තොරතුරු ලබා ගැනීම සඳහා (http://www.grc.nasa.gov/www/k-12/airplane/short.html) අධ්‍යයනය කළ හැකිය.

ඊළඟ කලාපයේ

- ගුවන් යානයක ඛණ්ඩාංක (Coordinators)
- ගුවන් යානයක් පියාසර කිරීමේදී ඒ මත ක්‍රියාත්මක වන බල (Forces on an Airplane in Flight)

Forces on an
Airplane in Flight

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය

International Civil Aviation Organization - ICAO

චන්දිමා කොඩිතුවක්කු

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා දිනය සෑම වසරකම දෙසැම්බර් 07 වන දින ලොව පුරා සමරන අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ආර්ථිකය, සංස්කෘතිය හා සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධයෙන් සහ එහි ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමක් සිදු කිරීම මෙම දිනය මගින් බලාපොරොත්තු වේ.

දෙවන ලෝක යුද්ධය අවසාන වීමත් සමග ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ලෝකයේ රාජ්‍යයන් අතර එකඟත්වයකට පැමිණීමේ අවශ්‍යතාවය ඇතිවන්නට විය. මෙම අරමුණ ඉටුකර ගැනීම සඳහා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ආරාධනයෙන් රටවල් 52 ක සහභාගීත්වයෙන් 1944 දෙසැම්බර් 07 වන දින චිකාගෝ හිදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාව නිරුපද්‍රිතව සහ ක්‍රමානුකූලව පවත්වාගෙන යාම සහ වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සියල්ලන්ටම සමාන අවස්ථා ලැබෙන පදනම මත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා පිහිටුවීමත් සාධාරණවම ආර්ථිකව සහ ස්ථාවර භාවයකින් යුක්තව එම සේවා මෙහෙයවීම සඳහාත් ගිවිසුමක් අත්සන් තබන ලදී. මෙය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතිය හෙවත් චිකාගෝ සම්මුතිය (Chicago Convention) ලෙස හඳුන්වයි. සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාව, විධිමත්භාවය, කාර්යක්ෂමතාවය සහ ආරක්ෂාවට අදාළ චිකාගෝ සම්මුතිය පරිච්ඡේද

96 කින් සමන්විත වේ. චිකාගෝ සම්මුතිය පදනම් කර ගනිමින් එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය (UN) යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධයෙන් වූ විශේෂිත ආයතනයක් ලෙස 1947 අප්‍රේල් 04 වනදා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පිහිටුවන ලදී.

රටවල් 192 ක් මේ වන විට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ පිළිගත් රාජ්‍යයන් ලෙස සාමාජිකත්වය ලබා ගෙන ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සංවිධානය පිහිටි වසරක් වැනි කාලයක් තුළ එනම් 1948 ජූනි 01 වන දින එහි සාමාජිකත්වය ලබා ගන්නා ලදී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාව සහ කාර්යක්ෂමතාව පවත්වාගෙන යාම, එහි වර්ධනය සැලසුම් කිරීම, ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේදී පාරිසරික ආරක්ෂණය සඳහා නිර්දේශිත ප්‍රමිතීන් නියම කිරීම සහ ඒවා යාවත්කාලීන කිරීම ද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රධාන සහ මූලික වගකීම වේ. චිකාගෝ සම්මුතියට අදාළ ඇමුණුම් (Annexes) 18 ක අඩංගු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත ව්‍යවහාරයන් එක් එක් බැඳුම්කාර රාජ්‍යයන් තුළ නොපිරිහෙලා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන බවට තහවුරු කිරීම මෙම සංවිධානයේ ප්‍රධානතම කාර්යයක් වේ. එම ඇමුණුම් පහත සඳහන් විෂය ක්ෂේත්‍රයන් අරමුණු කොට ගනිමින් සකසා ඇත.

01 පිරිස් බලපත්‍ර
(Personnel Licensing)

02 ගුවන් නීතිය
(Rules of the Air)

03 ජාත්‍යන්තර ගගන නාවික කටයුතු සඳහා කාලගුණ විද්‍යාත්මක සේවාව
(Meteorological Services for International Air Navigation)

04 ගගන නාවික සිතියම්
(Aeronautical Charts)
ගගන නාවික සිතියම්
(Aeronautical Charts)

05 ගුවන් සහ බිම් මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත වන මිනුම් ඒකක
ගුවන් සහ බිම් මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත වන මිනුම් ඒකක
(Unit of Measurement to be used in Air and Ground Operations)

06 ගුවන් යානා මෙහෙයුම්
(Operations of Aircraft)

07 ජාතිකත්වය සහ ලියාපදිංචි සලකුණු
(Aircraft Nationality and Registration)

08 ගුවන් යෝග්‍යතාව
(Airworthiness of Aircraft)

09 මඟී පහසුකම් සැපයීම
(Facilitation)

10 ගගන නාවික සංදේශය
(Aeronautical Telecommunication)

11 ගුවන් ගමන් පාලනය කිරීමේ සේවා (Air Traffic Services)

12 පිරික්සුම් සහ මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුම්
(Search and Rescue)

13 ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශනය
(Aircraft Accident Investigation)

14 ගගන යාත්‍රාංගන
(Aerodromes)

15 ගගන නාවික තොරතුරු සේවා
(Aeronautical Information Services)

16 පාරිසරික ආරක්ෂණය
(Environmental Protection)

17 ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතු
(Security)

18 අන්තරායකර භාණ්ඩ නිරුපද්‍රිතව ගුවනින් ප්‍රවාහනය
(The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)

ගුවන් නිරුපද්‍රිතතාව මූලික කර ගනිමින් නව ඇමුණුමක් සකස් කිරීමට ඇති අවශ්‍යතාව වටහා ගැනීමෙන් අනතුරුව චිකාගෝ සම්මුතිය සඳහා 19 වන ඇමුණුම සකස් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු මේ වන විට ආරම්භ කර ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ල කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල්හි පිහිටා ඇති අතර එහි ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 07 ක් ලොව වටා කලාපීය වශයෙන් ස්ථාපිත කොට ඇත.

- ආසියා පැසිෆික් කලාපය - බැංකොක් (තායිලන්තය)
- නැගෙනහිර හා දකුණු අප්‍රිකානු කලාපය - නයිරෝබි (කෙන්යාව)
- යුරෝපා සහ උතුරු අත්ලාන්තික් කලාපය - පැරිස් (ප්‍රංශය)
- මැදපෙරදිග කලාපය - කයිරෝ (ඊජිප්තුව)
- උතුරු ඇමරිකානු හා මධ්‍යම කැරිබියානු කලාපය - මෙක්සිකෝ (මෙක්සිකෝව)
- දකුණු ඇමරිකානු කලාපය - ලීමා (පේරු)
- බටහිර සහ මධ්‍යම අප්‍රිකානු කලාපය - ඩකාර් (සෙනගල්)

රටවල් 192 ක් මේ වන විට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගිවිසුම් ගත රාජ්‍යයන් ලෙස සාමාජිකත්වය ලබා ගෙන ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සංවිධානය පිහිටි වසරක් වැනි කාලයක් තුළ එනම් 1948 ජුනි 01 වන දින එහි සාමාජිකත්වය ලබා ගන්නා ලදී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාව සහ කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙන යාම එහි වර්ධනය සැලසුම් කිරීම, ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේදී පාරිසරික රැකවරණය සඳහා නිර්දේශිත ප්‍රමිතීන් නියම කිරීම සහ එවා යාවත්කාලීන කිරීම ද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රධාන සහ මූලික වගකීම් වේ.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මූලස්ථානය කොටස් තුනකින් සමන්විත වේ. එනම්, සමුළුව (Assembly) උපදේශක සභාව (Council) හා මහලේකම් කාර්යාලය (Secretariat) වශයෙනි. සමුළුවෙහි (Assembly) සාමාජිකත්වය සෑම සාමාජික රටකටම හිමි වන අතර එය වසර 03 කට වරක් රැස්වේ. එහිදී සෑම සාමාජික රටකටම එක් ඡන්දය බැගින් හිමි වේ. කවුන්සිලයෙහි වත්මන් සභාපති ලෙස මෙක්සිකානු ජාතික Roberto Korbelt Gonzalez මහතා වසර තුනක පූර්ණ කාලයක් සඳහා කටයුතු කරයි. කවුන්සිලය සාමාජික රටවල් 36 කින් සමන්විත වේ. මහලේකම් කාර්යාලය කොටස් 05 කින් සමන්විත වේ.

1. ගුවන් නාවික කාර්යාංශය (Air Navigation Bureau)
2. ගුවන් ප්‍රවාහන කාර්යාංශය (Air Transport Bureau)
3. නීති කාර්යාංශය (Legal Bureau)
4. තාක්ෂණික සහයෝගිතා කාර්යාංශය (Technical Corporation Bureau)
5. පරිපාලන සේවා කාර්යාංශය (Administration and Services Bureau)

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ වත්මන් මහලේකම් (Secretary General) ලෙස ප්‍රංශ ජාතික Reymond Benjamin මහතා කටයුතු කරයි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රධාන අරමුණු පහත දැක්වේ.

- ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතතාව සහතික කිරීම
- සාමකාමී ක්‍රියා සඳහා ගුවන් යානා නිර්මාණය සහ මෙහෙයුම් දිරි ගැන්වීම
- ජාත්‍යන්තරව ගුවන් කලාප, ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් නාවික සේවා පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම දිරිගැන්වීම
- සුරක්ෂිතතාව, නියාමිතය, කාර්යක්ෂමතාව හා ආර්ථිකමය වශයෙන් ගුවන් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සඳහා සැපයීම
- ගුවන් ගමන් වලදී සිදු වන ආර්ථික පාඩු වලක්වා ගැනීම
- ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලදී පියාසර සුරක්ෂිතතාව ඉහළ නැංවීම
- ගිවිසුම්ගත රාජ්‍යයන් සමග ඇතිවන අනවබෝධතා මගහැරීමට ක්‍රියාකිරීම

ලොව ගෝලීයකරණය වඩාත් ප්‍රචලිත සහ වඩාත් නිරුපද්‍රිත වූ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වන ගුවන් ප්‍රවාහනය අද වන විට ඉතා ඉහළ දියුණුවක් ලබා ඇත. එය වසර 2010 - 2020 දශකය තුළ 4.8% ක් සහ වසර 2020 - 2030 දශකය තුළ 4.6% ක වර්ධන වේගයක් ලබා ගැනීමට අපේක්ෂිතය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය යනු ලෝක සිවිල් ගුවන් සේවාවේ මහගෙදරයි. ඔවුන් විසින් ගනු ලබන තීන්දු හා තීරණ සමස්ත ලෝකයේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වල ඉදිරිගමනේ සාර්ථක බව හෝ අසාර්ථක බව තීරණය කරයි. වත්මන් ලෝකයේ වඩා සුරක්ෂිතම හා නිරුපද්‍රිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සිවිල් ගුවන් සේවාව වීම තුළින් ඔවුන් විසින් ගෙන ඇති තීන්දු හා තීරණ වල සාර්ථකත්වය ඉතා හොඳින් විද්‍යාමාන වේ.

KITE COMPETITION 2011

සිරුංගල්

තරඟාවලිය

පුත්තලම අධ්‍යාපන කලාපය 2011

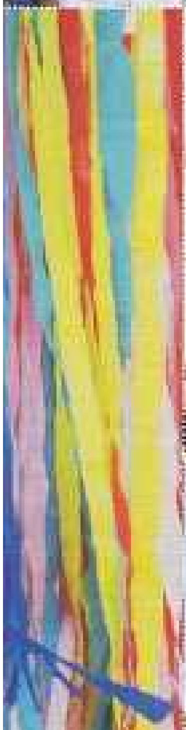
සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික ඒකකය මගින් පුත්තලම අධ්‍යාපන කලාපයේ පිහිටුවන ලද සියලුම පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ (Aviation Clubs) මූලික කරගනිමින් සංවිධානය කරන ලද දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානා සංදර්ශනය හා සිරුංගල් තරඟාවලිය, සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු ප්‍රියංකර ජයරත්න මැතිතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පුත්තලම නගර සභා පිටියේදී 2011 සැප්තැම්බර් 26 වන දින ඉතා සාර්ථක අයුරින් පැවැත්විණ.

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික ඒකකය මගින් පුත්තලම අධ්‍යාපන කලාපයේ පිහිටුවන ලද සියලුම පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ (Aviation Clubs) මූලික කරගනිමින් සංවිධානය කරන ලද දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානා සංදර්ශනය හා සරුංගල් තරඟාවලිය, සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු ප්‍රියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පුත්තලම නගර සභා පිටියේදී 2011 සැප්තැම්බර් 26 වන දින අතිශය සාර්ථක අයුරින් පැවැත්විණ. මෙම උත්සවය සඳහා පුත්තලම නාගරාධිපතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ සරත්කුමාර දිසානායක මහතා, අධ්‍යක්ෂ, පණ්ඩුක ප්‍රියන්ත ජයවීර මහතා ඇතුළු පිරිසක් සහභාගී විය.

මෙම තරඟාවලිය පැවැත්වීමේ මූලික අරමුණු ගණනාවක් විය. එනම් ගුවන් සේවා දැනුම පාසල් සිසුන් අතර ප්‍රචලිත කිරීම, විද්‍යානුකූලව සරුංගල් සකස් කිරීම පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීම, සිසුන් අතර කණ්ඩායම් හැකියාවන් ප්‍රගුණ කිරීම, නායකත්ව පුහුණුවක් ලබා දීම යන කරුණු ඒ අතරින් ප්‍රධාන වේ. පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 19 ක් වයස් කාණ්ඩ දෙකක් නියෝජනය කරමින් තරඟයට සහභාගී වූ අතර සරුංගල් 75 ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. තරඟාවලිය ඇරඹීමට පෙර නිලන්ත දිසානායක මහතා විසින් සරුංගලයේ ආරම්භය, විකාශනය හා එහි පසුබිම පිළිබඳ කරන ලද ඉදිරිපත් කිරීම පාසල් සිසුන්ගේ දැනුම වර්ධනයට මහා පිටිවහලක් විය. සිසු දරු දැරියන් අතර උත්සාහවන්ත අලංකාරවත් ඇලවීම් සාදන ලද සරුංගල් රැගෙන උද්‍යෝගිමත් පුත්තලම නගරසභා ක්‍රීඩාංගණයට පැමිණියේ තම කණ්ඩායමේ ජයග්‍රහණය බලාපොරොත්තුවෙනි. තරඟයට ඉදිරිපත් වූ කණ්ඩායම් සාමාජිකයන් සය දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වූ අතර ඔවුන් සියලු දෙනාටම කණ්ඩායම් තුළ වගකීම් පැවරී තිබිණි. කණ්ඩායම් නායක (Team Leader) උද්‍යෝගක (Motivator), භාණ්ඩ භාරකරු (Store Keeper) සන්නිවේදක (Communicator) මෙහෙයුම්කරු (Operator/Pilot), ලෙස ඔවුන් සිය කණ්ඩායම් තුළ සාමූහිකව ක්‍රියා කරනු දැකගත හැකිවිය. විනිශ්චයට ලක් කළ කරුණු අතර පිරිවිතරයන්ට (Specifications) අනුකූල වීම, භාවිතා කර ඇති අමු ද්‍රව්‍ය, නිර්මාණයේ ඉහළ යැවීමට ඇති හැකියාව, සරුංගලයේ නිර්මාණශීලීත්වය හා, කණ්ඩායමේ සාමාජිකයන් තුළ වගකීම් ඉටුකිරීමේ හැකියාව, කණ්ඩායම තුළ ඇති විනය යන කරුණු සියල්ලටම ලකුණු ලබා දී අවසන් ප්‍රතිඵල ගණනය කරන ලදී.

පළමු කාණ්ඩයේ ප්‍රථම ස්ථානය හලාවත ශාන්ත අන්නා විද්‍යාලයද දෙවන කාණ්ඩයේ ප්‍රථම ස්ථානය සාලියාවෙව ගාමිණී මහා විද්‍යාලයද හිමි කරගත්තා ලදී. කාණ්ඩ දෙකෙහිම පළමු දෙවන හා තෙවන ස්ථාන සඳහා කුසලතා හා තෑගි පිරිනැමීම සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් සිදු කරන ලදී. සහභාගී වූ සෑම තරඟකරුවෙකුටම සහතික පත්‍රයක් පිරිනැමීමද තරඟාවලිය අවසානයේ සිදු කරන ලදී.

kite competition 2011



The AIRLINE PILOT

By Capt. Menaka Fernando

On an airliner, the Captain (the pilot in the left seat) makes all the commanding decisions and has a huge responsibility for the flight's safety. This requires tough decision-making skills, more than just the technical skill of flying the airplane.

The job of an airline pilot though outwardly very glamorous, carries great responsibility and risk. They 'literally' have the lives of hundreds of passengers in their hands. (Commercial airline pilots fly large passenger planes often with 300 or more people aboard). This is why the physical and mental demands of a pilot are so rigorous. The ability to stay calm under pressure, such as in an emergency, is of utmost importance to an airline pilot.

On an airliner, the Captain (the pilot in the left seat) makes all the commanding decisions and has a huge responsibility for the flight's safety. This requires tough decision-making skills, more than just the

technical skill of flying the airplane. The captain must be a team leader and establish an effective crew atmosphere, with good communication and Crew Resource Management (CRM). An airline captain has many written and practical tests to pass whereby his/her performance is evaluated regularly. Usually the senior most pilots of an airline become captains; as a general rule, high seniority plays a major role in the career of an airline pilot.

The Captain of the flight is assisted by the First Officer who sits in the right seat and acts as a co-pilot. He/she has an independent set of controls and instruments to operate the aircraft, and usually shares the flight sectors with the Captain. A duty day of an airline pilot begins with several important safety steps that he/she must take before every flight. These include checking and filing flight plans, obtaining air-traffic control approval, and checking weather and flight conditions. The First Officer assists the Captain in pre-flight duties by reviewing paperwork and performing aircraft pre-flight checks. Generally First Officers have less seniority than Captains.

Some older generation aircraft have a third position in the cockpit for a Flight Engineer. Although a flight engineer does not fly the plane, he/she performs aircraft pre-flight checks, monitors the aircraft's systems during flight and does aircraft performance calculations, such as determining take-off and landing speeds, engine power settings and fuel management. The position of flight engineer became redundant with the advent of the modern "two man" aircraft. In these advanced and automated aircraft, systems are monitored automatically, thus performing the duties of the flight engineer.

The Captain, Co-pilot and Flight Engineer (if any) is commonly referred to as the Flight Deck Crew. The modern day aircraft also has another important "crew member" - the automatic pilot (autopilot), an electronic device which automatically flies the flight computer's instructions. This however does not relieve the pilot's responsibilities to remain alert to problems that may affect the plane, by monitoring systems. During flight, the flight deck crew must maintain radio contact with ground-control stations to report on altitude, speed, weather conditions, and other flight details.

The job

A job of an airline pilot is a stressful one. There are many hurdles, obstacles and patience-testing situations on the path to becoming a pilot. An airline pilot is exposed to different time-zones, climates, and cultures in the line of duty. However, pilots endure these downers as most of them love what they are doing.

A pilot's duty day varies depending on whether the flight is a long or short flight. The stipulated flight duty time for a pilot is between 8 -12 hours unless the crew is augmented with additional relief pilots. Realistically the actual total flight time is often longer than these stipulated limits. An airline pilot could be away from home for a day or two if it is a turn-around flight or more than 10 days if it is a long flight. A pilot's family must learn to cope with the regular absence of their spouses/family members. Often airline pilots and their spouses lead independent lives owing to the nature of the job.

In the airline business, unplanned things happen all the time. For instance, if a pilot reports sick at the last minute, another pilot (on reserve duty) may be called to operate the same flight. Usually a pilot is on "stand-by" duty for about 12 hours. If a pilot is called while on "stand-by", he/she must be ready for this call with a bag packed for all eventualities. Despite these setbacks, when pilots join a big airline, most of them tend to remain loyal to that airline until retirement. Often, the salary, job stability and seniority issues are the reasons for doing so. Although the large airlines provide greater opportunities, some small airlines too have unique cultures that are particularly appealing to pilots.

20 වන සියවස ආරම්භයේදී ඇති වූ ලෝක යුද්ධයන් හේතුවෙන් ලෝකයේ ප්‍රධාන පෙළේ යුධ හමුදාවන් ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය කෙරෙහි වැඩි සැලකිල්ලක් දැක්වීය. එහෙත් සතුරා නිරීක්ෂණය කිරීමට සහ අවම කාලයකදී පහරදී පලායාමට යොදාගත හැකි කාර්යක්ෂම ක්‍රමය ගුවන් යානා යොදාගැනීමෙන් සිදු කළ හැකි වීම වටහා ගන්නා ලදී. හෙලිකොප්ටරය කණ්ඩායමයන් ප්‍රථම හමුදාමය මෙහෙයුම් වීම වාර්තා වන්නේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපද (USA) හමුදාවෙනි. එහෙත් 1924 දී Juan De La Cierva යොදාගෙන හෙලිකොප්ටරය පිළිබඳ අත්හදා බැලීම් සිදු කිරීමෙනි. නමුත් එම අත්හදාබැලීම් දිගින් දිගටම අසාර්ථක වීම නිසා එම ප්‍රයත්නය නවතා දමා ආයතනය ද විනාශ කරන ලදී.

හෙලිකොප්ටරය
HELICOPTER

1923 ස්පාඤ්ඤයේ නිපදවූ ප්‍රථම ප්‍රායෝගික හෙලිකොප්ටරය (Practical Rotor Craft) Juan de La Cierva විසින් නිපදවන ලද C4 ලෙස නම් කළ ඔටෝජයිරෝ ස්වයංප්‍රචාලිත හෙලිකොප්ටරයක් සාර්ථක ලෙස නිපදවා ගැනීමට බාධාව වායුගතිකමය සහ ව්‍යුහාත්මක (Aerodynamic and Structural) ගැටළුවක් පැනනගින විට ඔහු විසින් 1927 දී එංගලන්ත ගුවන් රැදී සිටීමට එංගලන්ත නිපදවීම සිදු ආකාරයේ ඉතිහාසයේ ලෝකයේ සඳහන් ලෙස ආකාරයක් නිපදවන ලදී.

බෙල්ජියම් ජාතික Albert Gills නම් පෙරහැර හෙලිකොප්ටර විසින් නිපදවූ ලක්වූ "Fleu" ලෙස නම් කළ ආකෘතිය පදනම කරගත් හෙලිකොප්ටරයකට එක Floris Albert විසින් නිර්මාණය කරන ලද පාලන පද්ධතියක් පොදු ගන්නා ලදී. මෙම පාලන පද්ධතිය සඳහා පිළි හෙලිකොප්ටරයට හිමි ප්‍රථම ගුවන් පේටන්ට් අයිතිවාසිකම් විසින් 1927. 01. 31 දින අංක 265272 දරන පේටන්ට් බලපත්‍රය ප්‍රදානය ලදී. 1928 දී හංගේරියානු ජාතික ඉංජිනේරුවෙකු වන Oskar Asboth විසින් නිපදවූ යානය 182 වරක් ගුවන්ගත කර තිරස්අතට තොබැඳෙන් විනාඩි 53 ක ගුවන් කාලයක් වාර්තා කර ඇත.

1930 දී ඉතාලි ජාතික ඉංජිනේරුවකු වන Corradino D' Ascanio විසින් D'AT3 ලෙස නම් කරනු ලැබූ Coaxial හෙලිකොප්ටරය Rotors දෙකකින් යුක්ත වූ යානයකි විය. මෙහි පාලන සඳහා භාවිතා කළ auxiliary wings හෝ Serva-tabs සහ භූමිය ලඟ පිහිටි Trailing edges හරහා එම සඳහා අනුව භූමිය ලඟ ගුවන් හොඳ පාලනයක් ලබා ගැනීමට හැකියාව ලැබුණි. මෙම D'AT 3 යානය මගින් හෙලිකොප්ටර ආකාරයේ අවස්ථා කිහිපයක ලෝක වාර්තා අභිබවමින් මීටර 18 ක් උසක් කරා විනාඩි 08 තත්පර 45 කාලයක් ගුවනේ රැදී සිටීමෙන් මීටර 1078 දුර ගමන් කරන ලදී.

සෝවියට් සංගමයේ Central Aero Hydrodynamic Institute හි සේවයේ නියුතු පරාල ඉංජිනේරුවන් දෙදෙනෙකු වන Boris N Yuriev සහ Alexei M Cheremukin විසින් නිපදවන ලද 1-EA නම් යුගල රොටරයක් සහිත වූ ප්‍රථම වරට සාර්ථක පොත් කළ නොහැකි නිපදවනු ලැබීය. මෙම යානය සඳහා බලය සැපයීමට M-2 Radial එන්ජිමක් භාවිත කරන ලදී. මෙම යානයේ ප්‍රධාන විශේෂ ලක්ෂණ වන්නේ

1. **එදිනෙකට ප්‍රතිවිරුද්ධ විභ්‍රමණයක් (antitorque) භූමිය සඳ ගුවනයක් ඉදිරිපසින්ද** (Nose)
2. **පවත් ගුවනයක් පසුපසින්ද පිහිටුවා තිබීම.** (Tail)

පසුව Breguet – Dorand 1933 දී නිපදවූ යානය ආකෘතිගතවූ ඉන්පසු අසුර කිහිපය 1935 දී දෙසැම්බර් 14 දින මීටර 500 ක් ගමනද 1936 නොවැම්බර් 26 දින මීටර 158 ද 1936 සැප්තැම්බර් 24 දින පැය 1ක් හා විනාඩි 2ක් වැනි කාලයක් ගුවනේ රැදී සිටීමේ කිලෝමීටර 44 ක් කිලෝමීටර 44.7 ක් (Kmh) වේගයකින් ගමන් කර වාර්තාවක් තැබීය. මෙම යානය 1943 දී Villacoublay ගුවන් හමුදා කඳවුරේ ගුවන් ප්‍රහාර ගලින්

මෙම සියලුම අත්හදාබැලීම් සාර්ථක විම නිරන්තරයෙන් අත්‍යාවශ්‍ය ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඉගෝර් සිකොර්ස්කි (Igor Sikorsky) විසින් 1941 දී වින් ප්‍රථම ගුවනයක් හා තනි රොටරයක් සහිත හෙලිකොප්ටර මෙන්ම භූමියේ ආධාරක යුක්ත ගුවනින් සහ අශ්වබල 75 (75hp) ලක් එන්ජිමක් සහිතව VS-300 ලෙස ප්‍රථම වරට සම්පූර්ණ වශයෙන් ක්‍රියාකාරී හෙලිකොප්ටරය නිපදවනු ලැබීය.

Emirates Airlines

Airbus A 380
lands in Sri Lanka

ලොව විශාලතම මගී ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකාවට

An Emirates Airbus A380 aircraft on a flight from Sydney to Dubai made a scheduled landing at the Bandaranaike International Airport, Katunayake for re-fuelling

Airbus ගුවන් සමාගම විසින් නිෂ්පාදිත ලොව විශාලතම මගී ගුවන් යානය වන A 380 ගුවන් යානය පසුගිය පෙබරවාරි මස 09 වන දින අළුයම ප්‍රථම වරට බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත ළඟා විය. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට මෙය සුවිශේෂී අවස්ථාවක් වූ අතර මෙය ලොව පුරා බොහෝ දෙනාගේද අවධානයට ලක්වුණි.

එමිරේට්ස් ගුවන් සේවයට අයත් මෙම ගුවන් යානය ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිඩ්නි ගුවන් තොටුපළේ සිට ඩුබායි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත පියාසර කරන අවස්ථාවේදී ඉන්ධන ලබා ගැනීම සඳහා ගොඩ බස්වා ඇත. විනාඩි 50 ක පමණ කාලයක් ගුවන් යානය නවතා තිබූ අතර ගුවන් තොටුපළ සේවකයින් විශාල පිරිසක් ද යානය නැරඹීමට පැමිණ ඇත.

මෙම A 380 ගුවන් යානයේ ආසන සංඛ්‍යාව 525 ක් වූ අතර යානයේ දිග මීටර 72.73 කි. යානයේ උස මීටර 24.45 ක් ද උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 900 කි. ප්‍රථම ගුවන් ගමන සිදු කරන ලද්දේ වර්ෂ 2005 අප්‍රේල් 27 වන දින ය. යානයේ ප්‍රථම ගැනුම්කරුවා වූයේ සිංගප්පූරු ගුවන් සේවා සමාගමය (Singapore Airlines). ප්‍රධාන නිෂ්පාදනාගාරය ප්‍රංශයේ Toulouse හි පිහිටා ඇත.

1781 දී ජෝසප් සහ ජේකබ් සොයුරන් දෙදෙනා එක්ව උණුසුම් වායු බැලූනය නිර්මාණය කිරීම ඉතිහාසයේ නවත් වැදගත් සොයා ගැනීමක් සනිටුහන් කරයි. ඔවුන්ගේ උත්සාහයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පළමුවරට මිනිසෙකු සහිතව උණුසුම් වායු බැලූනයක් 1783 දී පැරිස් අහසේ අඩි 84 ක් ඉහළට නැංවීමට සමත්විය.

Hot Air Balloons

උණුසුම් වායු බැලූන

එම සිදුවීමේ 228 වන සංවත්සරය සැමරීම වෙනුවෙන් 2011 සැප්තැම්බර් 15 වන දින Adventure Asia Balloons සමාගම විසින් සංචාරකයන් සඳහා උණුසුම් වායු බැලූන ව්‍යාපාරියක් ආරම්භ කිරීමේ වැඩසටහනක් දියත් කරන ලදී. උත්සවය බත්තරමුල්ල, වෝටර්ස් එජ් හිදී උදෑසන 06 ට ආරාධිත අමුත්තන් විශාල පිරිසකගේ සහභාගීත්වයෙන් පවත්වන ලද අතර මෙය මෙරට ප්‍රථමයෙන් සංචාරකයන් සඳහා උණුසුම් වායු බැලූන ව්‍යාපාරියක් හඳුන්වා දුන් ප්‍රථම අවස්ථාවයි.

1998 ඒකාබද්ධ මෙහෙයුම් කාර්යාංශයේ සභාපති ලෙසත් 2000 වර්ෂයේදී ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී ලෙසත් කටයුතු කළ දළුවත්ත මහතා 2002 වර්ෂයේදී බ්‍රසීලයේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති තනතුරට පත්විය. 2012 වසරේ ජනවාරි මස සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි සභාපති ධුරයට පත්වන තෙක් ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරියේ සභාපති ලෙස දළුවත්ත මහතා කටයුතු කර ඇත.

ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ධුරයට

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිධුරය දැරූ එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොෂාන් ගුණතිලක මහතා ධුරයෙන් ඉවත් වීමෙන් පසු ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා 2012 ජනවාරි මස 06 වැනි දින සභාපති තනතුරෙහි වැඩ භාර ගන්නා ලදී.

ආනන්ද විද්‍යාලයෙන් සිය ද්විතීය අධ්‍යාපනය ලැබූ ජෙනරාල් දළුවත්ත මහතා 1963 දී එක්සත් රාජධානියේ රාජකීය යුධ හමුදා අකැඩමියෙන් උපාධිය ලබා ගන්නා ලදී. සිය කීර්තිමත් සේවා කාලය තුළ ඒ මහතා ඉන්දියාවේ වෙලින්ටන් ආරක්ෂක සේවා මාණ්ඩලික විද්‍යාලයෙහි හා ඉන්දියාවේ නව දිල්ලි ජාතික ආරක්ෂක විද්‍යාලයෙන් පශ්චාත් උපාධි පාඨමාලා හදාරා ඇත.

1996 -1998 කාලසීමාවේ ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාපති ධුරය හෙබවූ එතුමා සිය රාජකාරී කාලසීමාව තුළ දක්වන ලද විශිෂ්ට සේවාවන් උදෙසා වීර වික්‍රම විභූෂණ, රණ වික්‍රම, රණ සූර, විශිෂ්ට සේවා විභූෂණ යන පදක්කම් වලින් පිදුම් ලබා ඇත.

1998 ඒකාබද්ධ මෙහෙයුම් කාර්යාංශයේ සභාපති ලෙසත් 2000 වර්ෂයේදී ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී ලෙසත් කටයුතු කළ දළුවත්ත මහතා 2002 වර්ෂයේදී බ්‍රසීලයේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති තනතුරට පත්විය. 2012 වසරේ ජනවාරි මස සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි සභාපති ධුරයට පත්වන තෙක් ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරියේ සභාපති ලෙස දළුවත්ත මහතා කටයුතු කර ඇත.

එතුමන් මේ වන විටත් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් කිහිපයක් සඳහා නායකත්වය ලබා දී ඇති අතර අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා සමගින් එක්ව නිබඳවම අප පසුපසින් සිටිමින්, අවශ්‍ය අවස්ථාවන් හිදී සිය මඟපෙන්වීම සිදුකිරීම අපට ඉමහත් ශක්තියකි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට තවත් ගුවන් යානයක්

A 320-08
A 330-05
A 340-06
DHC 6-300 -02
Float Planes

[illegible]

SriLankan 'Wings' for Cadet Pilots

SriLankan Airlines latest batch of cadet pilots were awarded their 'Wings' when they passed out as Junior First Officers at a recently held ceremony in Katunayake.

[illegible]

ජය ගනිමු ලකඹර

හිරාන් සම්පත්

> **ඉතින් ආදරණීය නංගී, මල්ලී ඔබත් තනිවම හෝ දැනුම සොයන්න ඉදිරිපත් වන්න, ක්ෂේත්‍රයේ සිටිනු පුද්ගලයින්ගෙන් තොරතුරු විමසා දැන ගන්න. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුම නම් වූ පිපාසාවට ලක්ව සිටි ඔබට මෙන්ම මට ද ගුවන්සර සඟරාව මල් වැස්සකි, අවිවාදයකින් තොරව ඔබට එය පිළිගැනීමට සිදු වනු ඇත මන්ද එය ශ්‍රී ලංකාවේ ඔබ ඔබ වැනි පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් මෙන්ම නොදැනුවත් මහජනතාව වෙනුවෙන් පළ වන එකම සිංහල මාධ්‍ය සඟරාව වන බැවිනි.**

1903 දෙසැම්බර් 17 ලෝකයක් වෙනස් කරන්නට හැකිවූ විප්ලවීය ජනක වූත් ලෝකය තුළ මහත් පෙරළියක් කරන්නට සමත්වූත් දිනයක් විය.

ගුවනේ මහා ආරම්භකයන්වූ විල්බර් සහ ඕවිල් රයිට් දෙදෙනා සිය පුරම ගුවන් ගමන තත්පර 59 ක කාලයක් පුරාවට සිදුකරන ලදී. ඔවුන් විසින් තනන ලද ෆ්ලයර් 01 නම්වූ යානය කාලයත් සමග ක්‍රමයෙන් විකාශනය වෙමින් අද දින වන විට මුළු ලොව පුරා ඉතා විශාල සහ සාර්ථක ක්ෂේත්‍රයක් ලෙස පැතිර පවතී. අද සිය අප රටටද පොදු වූ මාතෘකාවක් බවට පත්ව ඇත්තේ එබැවිනි.

පැවසීමට කණගාටුදායක වුවද සත්‍ය නම් මෙයයි, අප රට තුළ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පවතිනුයේ ඉතා ප්‍රාථමික තත්වයකය. මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ යම් දැනුමක් ඇති අය සිටී නම් ඒ ඉතා අල්ප ප්‍රමාණයකි. ක්ෂේත්‍රයට අකමැති නොවුනද මේ පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන පිරිසද ඉතා අල්පයක් වීමට අප රටේ මේ වන විට පවතින සමාජ ක්‍රමයද බෙහෙවින් ඉවහල්ව ඇත. පාසල් සිසු දරුවන් සියයකගෙන් සිය අනාගත අරමුණ පිළිබඳ විමසුව හොත් 90% පමණ ලබා දෙන පිළිතුර වනුයේ දොස්තරවරයකු හෝ ඉංජිනේරුවරයකු වන බවය. ඉතිරි පිරිසෙන් ද වැඩි පිරිසක් බැංකු කළමණාකරුවකු හෝ ඒ ආශ්‍රයේම සේවයේ නියැලීමට කැමති පිරිසකි. පවතින අධ්‍යාපන ක්‍රමය මත මවුපියන්ගේ බලපෑමෙන්ද එන අපේක්ෂාව සාධාරණය. ඔබ වෛද්‍යවරයකු, ඉංජිනේරුවරයකු වීමට සිහින දකින්නේ කුඩා කළ පටන්ය. ඒ ඔබ අවට පරිසරයෙන් උකහා ගන්නා දැවැන්ත ජය චරිත හේතු කොට ගෙනය. එතැන් පටන් ඔබ ඒ චරිතය කරා යාමට උත්සාහ දරන්නේය.

මේ සියලු හේතු මෙසේ වන විට ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත ප්‍රධාන වර්ග හෝ ඒ හා ආශ්‍රිත රැකියා අවස්ථා පිළිබඳ අවබෝධයක් හෝ දැනුමක් වත් පාසැල්වලින් තමාගේ මෙතෙක් ලබාදී අවකාශකොටය. ගුවන් නියමුවන් හෝ ඒ හා සම්බන්ධ රැකියා කරන්නන්ගේ ප්‍රමාණය ඉතා අල්පය. එබැවින් එවැනි වෘත්තියක් ගැන ගැනීමද අපහසුය. තුන්වන ලෝකයේ සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටක් ලෙස අප රට තුළ පවතින ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුමක් ඔබට ඇති ප්‍රධාන සංකල්පද අපත් ඇතිවූ ගන්නට වැඩි නොවේ. මෙම ක්ෂේත්‍රයේ ඇති රැකියා අවස්ථා පිළිබඳ බොහෝ දෙනාගේ මනසේ ඇඳෙන චිත්‍රය එතරම් විශ්වාසදායක එකක් නොවන්නේ ඒ සඳහා වැය වන මිල ගණන් වල ප්‍රමාණයද හේතු කොට ගෙනය. ඇත්තෙන්ම මෙය තරු පන්තියේ ක්ෂේත්‍රයක් ඔබට තීරණය කර හැකිය. දොරටුව පවතින්නේ මෙතැනය. මෙම ක්ෂේත්‍රයේ නැඟුරීම පුහුණු ඇතැම් පාඨමාලා මිල අධික බව සැබෑය. එහෙත් ඔබගේ නිපුණතාවය තිබීම ප්‍රමාණවත් කරුණකි. නමුත් මෙවැනි කරුණු හේතුවෙන් පසුබට වුවහොත් ඔබට මෙවැනි ක්ෂේත්‍රයකට ළඟා වීමට ඇති අවස්ථාව සිහිනයක්ම වනු ඇත. එදා විත්තල්වරුන් වූ රයිට් සහෝදරයින්ගේ නොසැලුණු උත්සාහය සහ ධෛර්යය ඔවුන්ව පොළොවෙන් ගුවනට ඔසවා තැබ්බෙය සමත්විය. එසේද මවද එය එසේමය. උත්සාහය හා කැපවීම ඇත්නම් අනාගත සිහින, සිහින වන්නට ඉඩ නොදී යථාර්ථයක් කර ගත හැකිය.

තොරතුරු ලබා ගැනීම අපහසු වුවද මදක් විමසිලිමත් වුවහොත් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ තොරතුරු ද සොයා

ගුවනේ මහා ආචාර්යවරුන් වූ විල්බර් සහ ඕවිල් රයිට් දෙදෙනා සිය ප්‍රථම ගුවන් ගමන තත්පර 59 ක කාලයක් පුරාවට සිදුකරන ලදී. ඔවුන් විසින් තනන ලද ෆ්ලයර් 01 නම්වූ යානය කාලයත් සමග ක්‍රමයෙන් විකාශය වෙමින් අද දින වන විට මුළු ලොව පුරා ඉතා විශාල සහ සාර්ථක ක්ෂේත්‍රයක් ලෙස පැතිර පවතී.

ගැනීම එතරම් අපහසු නොවනු ඇත. උදාහරණ ලෙස ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රධාන වර්ග ලෙස ලන්තට ලැබෙන ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් ඉංජිනේරුවන්, ගුවන් සේවක සේවිකාවන් වැනි වර්ග බොහොමයක් තිබීම අතර තමාගේ උනන්දුවට ගැලපෙන යා හැකි දුර තීරණය කළ සමාජයේ පවතින පොදු මිත්‍යා වන අපට මෙවැනි මිත්‍යාවන් දුරලීම අපට පුළුවන් යන සිතිවිල්ල පෙරදැරිව ඔබත් කළ යොත් ඔබටද සිටි දිනෙක නොවේද්දු ඇත.

ඉතින් ආදරණීය පාඨක, ලෙඩි ඔබත් ගුවනට හෝ දැනුම සොයන්න ඉදිරියට එන්න. ක්ෂේත්‍රයේ නියුතු පුද්ගලයින්ගෙන් තොරතුරු විමසා දැන ගන්න. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුම නම්වූ සිහිනයකට ලබා සිටි ඔබට මෙන්ම ඔබ ද ගුවන්සර සඟරාව ලෙස වැඩසටහනක්. අවිවාදයකින් තොරව ඔබට එය පිලිගැනීමට සිදු වනු ඇත මන්ද එය ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති මෙම වැනි පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් මෙන්ම සොඳදහුවන් ඉලක්ක කරගත් පළමු වන එකම සිංහල භාෂා සඟරාව වන බැවිනි. මෙවැනි දේ තවදුරට ප්‍රයෝජන ගැනීමට නම් අප ඉදිරියට පැමිණිය යුතුය. එබැවින් අප සියල්ලන්ම ඉදිරියන්ට අපගේ ලක්ෂය ජය ගනිමු.

AIR SENOK

සෙනොක් ඒවියේෂන්

ශ්‍රී ලංකාවේ
අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා එක්වෙයි

ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා 2011 නොවැම්බර් 11 සිට නව ආයතනයක් එක්විය. ඒ සෙනොක් ඒවියේෂන් (Senok Aviation) ආයතනයයි. මෙම ආයතනය මගින් හෙලිකොප්ටර් 02ක් තම සේවාවට යොදා ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවටත් ගුවන් යානා අනුකාරකයක් (Simulator)

මෙතෙක් කලක් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ක්ෂේත්‍රය තුළ විශාල අවශ්‍යතාවයක්ව පැවති ගුවන් යානා අනුකාරකයක (Simulator) අඩුපාඩුව සම්පූර්ණ කරමින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිමියුලේටර් යන්ත්‍රයක් ආනයනය කර කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ ශ්‍රී ලංකන් ව්‍යාපාර ඇකඩමියෙහි ස්ථාපනය කරන ලදී. එය අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් අතින් 2011 ඔක්තෝම්බර් මස 20 වන දින විවෘත කෙරිණ.

මෙම සිමියුලේටර් යන්ත්‍රය එයාබස් 320 වර්ගයට අයත් වන අතර නෙදර්ලන්තයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් සහතික කර Sim Industries සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කර ඇත. මෙම සිමියුලේටරය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් නියමු පුහුණු කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීමේ අනුමැතිය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ලබා දී ඇත.

Skyline

ආයතනයේ සිසුන් පිරිසක් ගුවන් නියමු පුහුණු කුටියක් නිපදවයි

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වතාවට ගුවන් නියමු පුහුණු කුටියක් නිපදවීමට ස්කයිලයින් (Skyline) ආයතනයේ සිසුන් කණ්ඩායමක් සමත්විය. අනුව රත්මලාන ස්කයිලයින් (Skyline) ආයතනයේ ගුවන් යානා ඉංජිනේරු පුහුණු පාඨමාලාව හදාරන සිසුන් දස දෙනෙකු වන ඒ අයි ගුණරත්න, ප්‍රවීන ප්‍රනාන්දු, ආශින් ගුණරත්න, එම් ආර් එම් රසලි, ගයෝමා විජේසිංහ, අකලංක පතිරත්න, ජේ එස් ගුණවර්ධන, දර්ශන සෙනවිරත්න, දිනේෂ් සිරාජ් සහ යූ එස් පී සමරසිංහ ද උපදේශකවරුන් වන මහින්ද අබේසිංහ, ඒ ටී අබිරත්න, ආර් රත්නායක, ඒ එල් ඒ සඳුන් යන මහත්වරු මේ සඳහා දායක වී ඇත. මෙම ගුවන් නියමු පුහුණු කුටිය ප්‍රථමවරට 2012 දැයට කිරුළ ජාතික ප්‍රදර්ශනයේදී ප්‍රදර්ශනය කරන ලදී.

ගුවන් නියමු පුහුණු කුටිය නිපදවූ ස්කයිලයින් ආයතනයේ සිසුන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමා සහ ගුවන් හමුදාපති සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිතුමා සමගින් ආයතනයේදී පිටින්

"*Flying* without wings"

A fantasy made real through Simulated Flight

Have you ever dreamt of what it would be like to pilot an aircraft by yourself? Now, you have the chance of experiencing the excitement of performing dangerous and bone-chilling aerial manoeuvres at an altitude of 35,000 feet.........all without a licence to fly!!!!

Take-off your very own airplane, in a smaller craft like the Cessna, or take a chance with the more daring and challenging Boeing 747. Soar into the sky, by day or at night, braving storms, lightning or even terrifying thunder showers – with just a click of a button and a change in the controls, you'll have entered the spell-binding world of flight.

Your passion for flying can become an instant reality when you step into the cockpit of the Model Simulator (working model of an aircraft) designed and constructed entirely by the Aircraft Maintenance Engineering students of SAETA (the Skyline Aeronautical Engineering Training Academy) for the Civil Aviation Authority of Sri Lanka and the Ministry of Aviation.

Seated at the virtual controls of the Simulator, you feel you are in the cockpit of an actual airplane. You are the pilot-in-command, in total control of the multitude of switches, knobs and levers, all working together to give you the feeling of flying a real life-sized

This impressive feat by the engineering students, who have put into practice the theoretical knowledge they have gained by studying for the Aircraft Maintenance Licence, reflects the capabilities of the young aeronautical engineering students, as well as those of the instructors and lecturers at both the Skyline Aeronautical Engineering Training Academy and the Skyline Flight Training Academy.

aircraft. Night flying becomes more enjoyable, as you look out onto urban areas demarcated by lighting, and roadways accentuated by car headlights. Even your approach to an airport of your choosing is accurately directed by approach lighting. With realistic flight dynamics and controls, you'll soon master the skills of taxiing, take-off, cruising, turning, descending and landing, with a few pitching and rolling motions thrown into the bargain for an added adrenaline rush, as you fly through stormy weather.

This innovation, a first in the history of Civil Aviation in Asia, was on display at the 'DEYATA KIRULA' exhibition in Anuradhapura from 4^{th} – 12^{th} February 2012. This project was undertaken by SAETA to confidently show the world the capabilities of its young and budding aeronautical engineers, while also wanting them to train under similar conditions and situations that they are likely to undergo in the near future, subjected to stress and strict time-lines, while co-ordinating between teams and maintaining the highest levels of quality and safety.

It was a presentation by these same students and their instructors that convinced the CAASL (Civil Aviation Authority of Sri Lanka) to assign the total design and development of the 'DEYATA KIRULA' Flight Simulator to SAETA, who are grateful to the CAASL for giving them the opportunity. This entire project was made possible through absolute team effort, by entrusting a myriad pre-determined responsibilities to twelve 'team leaders', guided under the able stewardship of three senior instructors.

This impressive feat by the engineering students, who have put into practice the theoretical knowledge they have gained by studying for the Aircraft Maintenance Licence, reflects the capabilities of the young aeronautical engineering students, as well as those of the instructors and lecturers at both the Skyline Aeronautical Engineering Training Academy and the Skyline Flight Training Academy.

Teaching is a noble profession, and Skyline are committed to imparting to the students the same degree of knowledge in every subject that their team of lecturers and specialists have, which they have gained through years of experience. The knowledge gained will enable one to soar to new heights as a distinguished aviator with a distinctive identity, whether here in Sri Lanka or anywhere else in the world.

Skyline's aviation education programs are taught by experienced professionals. Their wealth of practical experience provides an invaluable resource for enriching class interaction. They use their skills in seminars, presentations, discussions and other participation-oriented teaching methods to promote the understanding of concepts learned. The AML (Aircraft Maintenance Licence) graduates are sure to be held in highest

This innovation, a first in the history of Civil Aviation in Asia, was on display at the 'DEYATA KIRULA' exhibition in Anuradhapura from 4^{th} – 12^{th} February 2012. This project was undertaken by SAETA to confidently show the world the capabilities of its young and budding aeronautical engineers, while also wanting them to train under similar conditions and situations that they are likely to undergo in the near future, subjected to stress and strict time-lines, while co-ordinating between teams and maintaining the highest levels of quality and safety.

esteem in the world of aeronautical engineering, due to the collective efforts to ensure they are 'job-ready', with advanced training and an in-depth knowledge.

The demand for these professionals who keep an aircraft in safe operating condition is higher than ever – a recent study by one of the world's biggest aircraft manufacturers reveals that 300,000 new aircraft engineers will need to be hired in the next 30 years. This is another reason why over 95% of all SAETA graduates have received job offers from renowned aviation companies.

விமானப் போக்குவரத்து அன்றிருந்து இன்றுவரை

பறவைகளைப் போன்று தானும் பறந்திட வேண்டும் என்று கற்பனைகளிலும் கனவுகளிலும் மிதந்து வந்த மனிதன் தன் பறத்தற் கனவினைக் கைவிடவில்லை. எப்படியாகிலும், என்ன ஆனாலும், என்ன விலை கொடுத்தாகிலும் தனது கனவை நனவாக்க வேண்டும் என்ற ஆவலுடன் அல்லும் பகலும் செயற்பட்டான், வெற்றிகொண்டான். ஒற்றோ லிலிந்தல (Otto Lilinthal) தனது இறுதி வார்த்தையாக, மகத்தான ஒன்றைப் பெறுவதற்காக சில தியாகங்கள் செய்யத்தான் வேண்டும் என்றார்.

ஒக்ராவ் ஷானியூற் (Octave Chanute) என்பவரும் விமானப் போக்குவரத்து வரலாற்றில் குறிப்பிட்டுக் கூறப்படவேண்டியவராவார். இவரது பங்களிப்பும் மனிதப் பறப்பு வரலாற்றில் குறிப்பிடத்தக்கது எனலாம். இவர் ஒற்றோ லிலிந்தலின் (Otto Lilinthal) மரணத்தைத் தொடர்ந்து, அவர் விட்ட இடத்திலிருந்து தனது பறத்தல் முயற்சியினை ஆரம்பித்தார். ஒக்ராவ் ஷானியூற் (Octave Chanute), கிளைடர் (Glider) தயாரிப்பிற்கென கணிசமான தொகையினைச் செலவுசெய்ததுடன், அவர் தனது முயற்சிகளின் பெறுபேற்று ஆவணங்களையும், புகைப்படங்களையும் ஆவணப்படுத்தியிருந்தார். மேலும், உலகம் பூராகவும் பறத்தலில் ஆர்வம் காட்டியவர்களுடன் தொடர்பினை வைத்திருப்பதிலும் கூடிய ஆர்வத்தினை இவர் காட்டினார்.

வானூர்தி விசையூட்டல்/ வலுவூட்டல் முயற்சி (Powering the aircraft)

18 ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதி மற்றும் 19 ஆம் நூற்றாண்டின் ஆரம்ப காலங்களில், பல எண்ணிக்கையான வானூர்தி விசையூட்டல் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. எனினும் இவற்றில் அனேகமானவை தோல்வியைய முடிவாகக் கொண்டிருந்தன. இதற்கான காரணம் யாதெனில், லிலிந்தல் மற்றும் ஒக்ராவ் என்போரால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரச்சினைகளின் பூரண விளக்கமின்மையே ஆகும்.

இதன் [illegible] சேர்ந்த [illegible] (Glider) [illegible] இதனை [illegible] 1900 இல் [illegible] 30 மீட்டர் தூரத்திற்குச் செலுத்தினார் [illegible] இதில் [illegible] மிக தூரப் பறப்பாகவும் கருதப்படுகின்றது. இதனைத் தொடர்ந்து, அவர் ஒரு பெரிய [illegible] உருவாக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்டார். இம் முயற்சி ஏறத்தாழ 5 வருடங்கள் நீடித்ததாகக் கூறப்படுகின்றது. இப் பறத்தல் முயற்சியும் தோல்வியில் முடிவுற்றதாகத் தெரிவிக்கப்படுகிறது.

இந்த காலப்பகுதியில் உலகின் பல பாகங்களிலும் வெவ்வேறு நபர்களால் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. குறிப்பாக பிரான்ஸ், ரஷ்யா, அமெரிக்கா, மற்றும் பிரித்தானியா போன்ற நாடுகளில் இம் முயற்சி தீவிரமாகவும், போட்டி அடிப்படையிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

இந்த காலப்பகுதியில் உலகின் பல பாகங்களிலும் வெவ்வேறு நபர்களால் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. குறிப்பாக பிரான்ஸ், ரஷ்யா, அமெரிக்கா, மற்றும் பிரித்தானியா போன்ற நாடுகளில் இம் முயற்சி தீவிரமாகவும், போட்டி அடிப்படையிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

வானூர்தி உருவாக்கற் காலம் - The Pioneer Era (1900-1914)

விமானப் போக்குவரத்தில் பொன் எழுத்துக்களால் பொறிக்கப்பட வேண்டிய காலப்பகுதி என இக் காலத்தினை வர்ணிப்பதற்கு அடுத்த பேச்சுக்கே இடமில்லை எனலாம். அவ்வளவிற்கு இக் காலப்பகுதி முக்கியத்துவம் உடையது என்பது எவரும் அறிந்திருக்க வேண்டியதொன்றாகும். பறவைகளைப்போன்று தானும் பறந்துவிட வேண்டும் என்று கற்பனைகளிலும் கவிதைகளிலும் கனவுகளோடு மிதந்து வந்த மனிதனின் பறக்கும் கனவு, 1903 ஆம் ஆண்டு ரைட் சகோதரர்களால் (Wright Brothers) நிறைவேற்றப்பட்ட பறத்தல் சாதனையுடன் நனவாகத் தொடங்கியது. ரைட் சகோதரர்களால் வடிவமைக்கப்பட்ட பறக்கும் இயந்திரத்துடன் (Flying Machine) தொடங்கப்பட்ட மனிதனின் பறக்கும் ஆசையுடன்கூடிய தேடலுக்கான பயணம், இன்று விண்வெளிக்கும் பிறகோள்களுக்கும் செல்வதற்கான விண்ணூர்திகளை வடிவமைத்தல் என்ற நிலையையடைந்தும் முடிவுறாது தொடர்கின்றது. ரைட் சகோதரர்கள் படிமுறை முறைமையைப் பின்பற்றி, சுய வலுவுடைய வானூர்தியொன்றை உருவாக்குவதற்கு முன்னர், 1900 முதல் 1902 வரையான காலப்பகுதியில், வாயு இயக்க அறிவியல் மற்றும் அதன் பின்னணியில் பெறப்பட்ட பறத்தல் கட்டுப்பாடு, என்பவற்றை பின்பற்றி பல எண்ணிக்கையான பட்டங்கள் மற்றும் கிளைடர்களை உருவாக்கிப் பரீட்சித்தார்கள். உருவாக்கப்பட்ட கிளைடர்கள் செயற்பட்ட போதும், எதிர்பார்க்கப்பட்ட அடிப்படையில் செயற்படவில்லை. 1900 இல் அவர்களால் உருவாக்கப்பட்ட கிளைடர், அவர்கள் முன்னுணர்ந்ததன் அரை வலுவுடனேயே செயற்பட்டது. 1901 இல் உருவாக்கப்பட்ட இரண்டாவது கிளைடர், முன்னர் உருவாக்கப்பட்டதன் வலுவிலும் குறைவாகவே செயற்பட்டது. இதனைத் தொடர்ந்து, இவர்கள் பல மதிநுட்பமான கருவிகளை உயர்த்தல் மற்றும் இழுத்தல்களை அளவிடும் பொருட்டு உருவாக்கினார்கள். இதன் பயனாக, உயர்த்தல் மற்றும் இழுத்தல் தொடர்பில் முன்னர் எதிர் நோக்கிய பிரச்சினைகளுக்கு விடைகண்டதுடன், 1902 இல் நூறிற்கு மேற்பட்ட தடவைகள் வெற்றிகரமாக கிளைடர் பறப்புகளை மேற்கொண்டார்கள் மட்டுமன்றி வெற்றிகரமான வானியல் தொடர்பான தொழிநுட்ப அறிவியலுக்கும் துணைபுரிந்தார்கள்.

1793- முதன் முதலாக வெப்ப வாயு பலூன் பறப்பிக்கப்பட்டது. **(1793- First Hot Air Ballon Flown)** Pilatre de Rozier , Marquis d'Arlandes ஆகியோர் 21 நவம்பர் 1793 அன்று, Mongolier brothers ஆல் தயாரிக்கப்பட்ட பலூனில் முதல் பறப்பினை மேற்கொண்டார்கள். இது 3000 அடி உயரத்தில் பறந்தது.

ஆக்கம்
திரு.சி.எ.நீ.ராஜன்
விமானப் பயணம் தொடரும்

වර්ෂ 1991 දී මුල් වරට මෙම යානය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත ගෙන එන ලද අතර වැඩි දියුණු කළ F-7 යානය නැවත වරක් වර්ෂ 2008 දී ගෙන එන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් භාවිත කරන චීනයේ නිෂ්පාදිත එකම ගුවන් යානය වන මෙය ශබ්දයේ වේගය (Supersonic) ඉක්මවූ ප්‍රථම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා යානාවද වේ.

යුධ ගුවන් යානා F-7

අශාන් හෙට්ටිගේ

ගුවන්සර සිව්වන කලාපයෙන් ලොව බොහෝ දෙනා අතර ප්‍රසාදයට ලක්වන මෙන්ම පසුගිය යුධ වකවානුව තුළ ශ්‍රී ලංකාව විසින් ද භාවිත කරන ලද Kfir යානය පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් කළ අතර මෙවර F-7 යානය පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට අදහස් කළෙමු. මෙයද වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාව විසින් භාවිත කරනු ලබන යුධ ගුවන් යානයකි.

රුසියාවේ නිෂ්පාදිත MiG-21 Fishbed යානයේ ආකෘතිය ඇසුරින් චීනය J-07 නමැති යානය නිපදවූ අතර එය පළමු වරට 1966 වසරේ ජනවාරි මස ගුවන්ගත කරන ලදී. පසුව එම යානය චීනයේම ඉතා ප්‍රසිද්ධ ගුවන් යානා නිපදවුම් සමාගමක් වන Chengdu සමාගම වෙත පවරන ලදී. පසුව යානය නැවත දියුණු කර J-7III නමින් ඉදිරිපත් කළ අතර මිහිත

සංශෝධනයන් සිදුකළ බැවින් අපනයනය නොකරන ලදී. පසුව වෙනත් යුධ ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයන් සමඟ F-7 යානය පසුව ලොවට හඳුන්වා දුනි.

යානයේ මුල් ආකෘතිය ඇල්බේනියාව හා ටැන්සානියාව විසින් පරිහරණය කළ අතර F-7A හා F-7B යානා ඊජිප්තුව, ඉරානය හා ශ්‍රී ලංකාව වෙත අලෙවි කරන ලදී. එමෙන්ම F-7 M යානය බංග්ලාදේශය, මියන්මාරය හා සිම්බාබ්වේ යන රාජ්‍යයන් වෙතද අලෙවි කළ නමුත් ප්‍රතිස්ථාපනය

F-7 යානයේ වර්ග මීටර 23 ක තටු වර්ගඵලයක් ද හිස් බර කිලෝ 4,103 ක් ද දියත් බර 15,545 ක් ද වේ. දියුණු WP-7B එන්ජිමක් සහිත මෙය පැයට කිලෝමීටර 2175 ක උපරිම වේගයක් ලබයි. ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවනින් ගුවනට සතුරු යානා වලට ප්‍රහාර එල්ල කිරීම මෙමගින් සිදු කරනු ලබයි.

වර්ෂ 1991 දී මුල් වරට මෙම යානය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත ගෙන එන ලද අතර වැඩි දියුණු කළ F-7 යානය නැවත වරක් වර්ෂ 2008 දී ගෙන එන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් භාවිත කරන වඩාත් ශීඝ්‍රගාමී එකම ගුවන් යානය වන අතර ශබ්දයේ වේගය (Supersonic) ඉක්මවූ ප්‍රථම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා යානයද වේ. හදිසි අවස්ථාවන්හිදී භාවිත කරනු ලබන මෙම යානය වරෙක ත්‍රස්තවාදීන්ගේ ගොඩබිම් ඉලක්ක වෙත ප්‍රහාර එල්ල කළ අතර ඔවුන්ගේ එක් සතුරු යානයක් ගුවනේදී විනාශ කිරීමද සුවිශේෂී කරුණකි.

මෙහි වැඩිදියුණු කරන ලද F-7P යානය පහළින් දක්වා ඇත. වර්ෂ 1989 දී සීමිත නිෂ්පාදන සමඟ සංකල්පයට පසු Chengdu සමාගම ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ප්‍රසිද්ධ ගුවන් යානා සමාගමක් වන Grumman සමඟ එකාබද්ධව Super 7 ලෙස අධි තාක්ෂණික ප්‍රබල F-16 යානයෙහි භාවිත වන APG 66 රේඩාර් පද්ධතිය මෙන්ම නවීන සන්නිවේදන පිරිසැකසුම් සමඟින් මිසයිල වර්ග සමග යානය නිර්මාණය කරන ලදී.

ද්විත්ව ආසන සහිත JJ-7/FT-7 පුහුණු ගුවන් යානාද සිංහල තාක්ෂණික තත්ව වලට අනුරූපව ගෙන J-7III යානාද චීන ගුවන් හමුදාව විසින් භාවිත කරන ලදී. මෙම යානා මාලාවේ නවතම යානාව වන F-7MG යානය නවීන ගුවන් තාක්ෂණයෙන් සමන්විත ආයුධද සහිතව භාවිත කරයි. නවී ආකාරයක් සහිත මෙම

වත්මන් ලෝකයේ භාවිත වන වේගවත්ම ගුවන් යානා

අශාන් හෙට්ටිගේ

Cessna ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවන ලද Citation X නම් යානය දැනට භාවිත වන ලොව වේගවත්ම මගී ගුවන් යානයයි. මෙහි උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 977 km (Mach 0'92). මෙය ව්‍යාපාරික පන්තියේ ගුවන් යානාවක් වන අතර 1996 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා යානය භාවිතා කරයි. මගීන් 12 දෙනෙකුට සහ නියමුවන් දෙදෙනෙකුට ගමන් කළ හැකි මෙම යානයට Rolls-Royce/Allison වර්ගයේ AE 300 7C හෝ 300 7C1 වර්ගයේ එන්ජින් දෙකකින් බලය සපයයි. යානයේ දිග මීටර 22.05 ක්ද උස මීටර 5.84 ක්ද තටු අතර පරතරය මීටර 19.38 ක්ද වේ. තටු ප්‍රදේශයේ වර්ගඵලය වර්ගමීටර 48.96 කි.

ලොව වේගවත්ම මගී ගුවන් යානය කිවහොත් බොහෝ දෙනාගේ සිතට නැගෙන්නේ Concorde යානය පිළිබඳවයි. නමුත් වර්ෂ 2003 නොවැම්බර් මස 26 පසු Concorde යානයේ අධි බලැති එන්ජින් මගින් නිකුත්වන ශබ්දය පරිසරයට ඉතා හානිදායක බැවින් යානය භාවිත කිරීම නතර කරන ලදී. එහි උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 2,172 km (Mach 2'04) කි.

තවද Falcon 7X , Gulfstream G550 හා Boeing 747-8 යන යානාද ලොව වේගවත්ම මගී ගුවන් යානා අතර වේ.

ලොව වේගවත්ම මගී ගුවන් යානය

Citation X

මගීන් 12 දෙනෙකුට සහ නියමුවන් දෙදෙනෙකුට ගමන් කළ හැකි මෙම යානයට Rolls-Royce/Allison වර්ගයේ AE 300 7C හෝ 300 7C1 වර්ගයේ එන්ජින් දෙකකින් බලය සපයයි. යානයේ දිග මීටර 22.05 ක්ද උස මීටර 5.84 ක්ද තටු අතර පරතරය මීටර 19.38 ක්ද වේ. තටු ප්‍රදේශයේ වර්ගඵලය වර්ගමීටර 48.96 කි.

සෝවියට් රුසියානු ප්‍රමුඛ Mikoyan ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවන ලද Mig-25 Foxbat යානය දැනට භාවිත වන යුධ ගුවන් යානා අතරින් ලොව වේගවත්ම යානය වේ. 1970 වසරේ දී ලොවට හඳුන්වා දෙන ලද මෙම යානයේ උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 3,600 (Mach 3.2) කි. රුසියානු ගුවන් හමුදාව ප්‍රධාන කොට ඉන්දියාව, ඇල්ජීරියාව සහ සිරියාව යන රටවල් මෙම යානය භාවිත කරයි. යුධ කටයුතු වලදී ප්‍රධාන ඔත්තු බැලීමට හා ගුවනේ සිට ගුවනට පහර දීම මෙමගින් සිදු කරයි. යානයේ දිග මීටර 19.75 ක්ද උස මීටර 6.10 ක්ද තටු අතර පරතරය මීටර 14.01 ක්ද වේ. තටු ප්‍රදේශයේ වර්ගඵලය වර්ගමීටර 61.40 කි. Tumansky වර්ගයේ R-15B-300 නම් ප්‍රබල එන්ජින් දෙකක් මෙම යානයට බලය සපයයි.

මීට අමතරව ඇමරිකානු F-15 Eagle, රුසියානු MIG-31 Foxhound, ඇමරිකානු F-111 Aardvark හා F-14 Tomcat යන යානාද දැනට භාවිත වන යුධ ගුවන් යානා අතරින් වේගවත්ම ගුවන් යානා කාණ්ඩයට වේ.

ලොව වේගවත්ම යුධ ගුවන් යානය

Mig 25 Foxbat

යුධ කටයුතු වලදී ප්‍රධාන ඔත්තු බැලීමට හා ගුවනේ සිට ගුවනට පහර දීම මෙමගින් සිදු කරයි. යානයේ දිග මීටර 19.75 ක්ද උස මීටර 6.10 ක්ද තටු අතර පරතරය මීටර 14.01 ක්ද වේ. තටු ප්‍රදේශයේ වර්ගඵලය වර්ගමීටර 61.40 කි.

සැළකිය යුතුයි : ඉහත ඉදිරිපත් කරන ලද Mig-25 Foxbat යානයේ වේගය අභිබවා ගිය ගුවන් යානා පැවතුන නමුත් එම යානා දැනට භාවිත නොවන, පර්යේෂණ මට්ටමේ සහ අභ්‍යාසක යානා කාණ්ඩ වලට අයත් වන අතර යුධ ගුවන් යානා කාණ්ඩයට අයත් නොවේ.

ලොව වේගවත්ම
හෙලිකොප්ටරය X-2

ikorsky ඇමරිකා යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවන ලද X-2 නම් යානය ලොව වේගවත්ම හෙලිකොප්ටරය ලෙස හැඳින්වේ. ikorsky යනු ප්‍රධාන වශයෙන් මිලිටරි ප්‍රයෝජන, යුධ හා සාමාන්‍ය ප්‍රයෝජන හෙලිකොප්ටර නිපදවන ලොව ඉතා වසත් නිෂ්පාදන සමාගමකි. මෙම X-2 හෙලිකොප්ටරයෙහි ප්‍රධාන තටු පෙති (Main Rotors) දෙකක් සහ පිටුපස ප්‍රචාලක පෙත්තක් වෙනත් හෙලිකොප්ටර මෙන් නොව පිටුපස අතටත් සවිකර ඇත. ඉන් ඉදිරියට යාමේදී වේගය වැඩිවේ. මෙම යානය 2008 වසරේ අගෝස්තු මස 27 දින ලොවට හඳුන්වා දෙන ලද අතර දැනට නිපදවා ඇත්තේ එක් යානයක් පමණි. උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 481 ක් වන අතර LHTEC T 800 නම් එන්ජිමක් මගින් මෙම යානයට බලය සපයයි. මෙහි දෙදෙනෙකුට ගමන් කිරීමේ හැකියාව ඇත. Eurocopter X-3 නම් හෙලිකොප්ටරයද ඉතා හෙලිකොප්ටරයෙන් පසුව භාවිත වන වේගවත් ම යානයයි.

උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 481 ක් වන අතර LHTEC T 800 නම් එන්ජිමක් මගින් මෙම යානයට බලය සපයයි. මෙහි දෙදෙනෙකුට ගමන් කිරීමේ හැකියාව ඇත. Eurocopter X-3 නම් හෙලිකොප්ටරයද ඉතා හෙලිකොප්ටරයෙන් පසුව භාවිත වන වේගවත් ම යානයයි.

පුත්තලම ගුවන් තොටුපළ

පාලවි

Palavi Airport
PUTTALAM

දේවි සමරවීර

ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ තොරතුරක් අප ගුවන්සර පසුගිය කලාපයකදී ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙවර කලාපයෙන් අප ඔබ වෙත ඉදිරිපත් කරන්නේ වර්තමානයේ රට තුළ අනුසාරව පවතින හමුදා අභ්‍යාසයේ දී ප්‍රාදේශීය සැපයුම් සඳහාද, ඉතිහාසයේ දායකත්වයක් ලබා දුන් ගුවන් තොටුපළක් වන පුත්තලම ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ තොරතුරු කිහිපයකි.

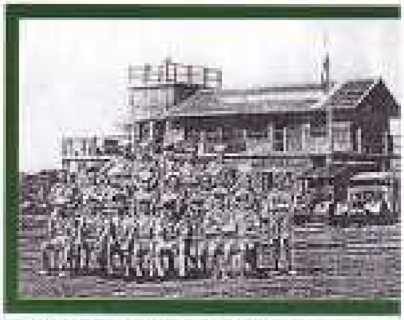
ගුවන් ගමන් පාලන කුළුණට ගුවන් තොටුපළ දිස් වන අයුරු

මෙම පුත්තලම් ගුවන් තොටුපළ වර්තමානයේ පාලවි ගුවන් හමුදා කඳවුර ලෙස නම් කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ පූර්ණ අධීක්ෂණය යටතේ පාලනය වේ. අභ්‍යන්තරව කුඩා ගුවන් යානා සඳහා මෙන්ම හෙලිකොප්ටර් යානා සඳහා ද පහසුකම් සලසන මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉතා විශාල ප්‍රමාණයේ එකකි. අතීතයේ දී ජාත්‍යන්තරයට පහසුකම් සැලසීමට සමත් වූ මෙම ගුවන් තොටුපළ අද අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලට පමණක් සීමාවී තිබීම කණගාටුවට කරුණක් වන අතර නැවතත් පෙර පරිදි රටේ පවතින කාර්යක්ෂම ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කර සේවාවක් ලබා ගත හැකි නම් එය පුත්තලම් දිස්ත්‍රික්කයට පමණක් නොව රටටම වාසනාවකි.

ගුවන් තොටුපළ සිදු කැණීම් වශයෙන් හැරෙන විශ්‍ර සඳහාගනී. කටුනායක සහ රත්මලාන යන ගුවන් තොටුපළ අන් ප්‍රධාන වන අතර බෙයිෆෝන්ට් ඉදිරිපිටින් පවතින කිත්තලු ගුවන් තොටුපළද දැන් නම් අතරට එක්ව ඇත. එන්මත් ඉතිහාසය මෙසේ වූවද නම් සියල්ල අතිමහත්මක් දෙවන ලෝක යුධ සමයේදී එවකට ලෝකයේ බලවත්ම රාජ්‍යයක් වූ ජපානය යුධමය ව්‍යාපෘතියෙන් පරාජය කිරීම සඳහා පුත්තලම් ගුවන් තොටුපළ ඉදි කරනු ලැබ ඇති මෙහෙවර පිළිබඳ බොහෝ නොදන්නා කරුණු ඇත.

එය දෙවන ලෝක යුධ සමයේ තීරණාත්මක අවධිය ලෙස නම් කෙරුණු අතර ජපානයට සිය නාවික යුධ අවි වලින් ප්‍රහාර එල්ල කිරීමට නම් ඉන්දියන් සාගරය වෙත පිවිසීම අත්‍යවශ්‍ය කරුණක් විය. ඉන්දියන් සාගරයට පිවිසීම හසර කිරීමට නම් අධිතමකි ඇමරිකානු යුධ ගුවන් යානා ගොඩ බැස හැකි සුවිශාල ගුවන් තොටක් අවශ්‍ය විය. ජපානය ඉන්දියන් සාගරයට පැමිණීම වැළැක්වීම සඳහා මෙන්ම ප්‍රහාරයක් එල්ල වුවහොත් එයද වැළැක්වීම සඳහා සදිම කැපකුනක් ලෙස බ්‍රිතාන්‍ය පාලනයේ රටවල් විසින් පුත්තලම් ප්‍රදේශයේ පැවති ගුවන් තීරය තෝරා ගත් අතර එය තවදුරට අවශ්‍ය පරිදි සංවර්ධනය කිරීමට ලදී. ඉන් පසුව මෙම සුවිශාල කඳවුර Her Majesty's Ship – Rajalia ලෙස ජනප්‍රිය විය.

මෙම රාජකීය ගුවන් හමුදා කඳවුර තුළ ඇමරිකාව විසින් නිපදවන ලද අධිතමකි ප්‍රහාරක ගුවන් යානාවක් වන Chance Vought F4U Corsairs නම් විශේෂිත ගුවන් යානය යුධ සේවා සඳහා තබන ලද අතර එයින් ජපාන හමුදාවන්ගේ පිවිසුම් පෙරටු වලට දැඩි ප්‍රහාරයන් එල්ල කරනු ලැබීය. දෙවන



2 වන ලෝක යුධ සමයේ රාජකීය හමුදා නිලධාරීන් ගුවන් තොටුපළ අබියස සිට ගත් ඡායාරූපයක්

2 වන ලෝක යුධ සමයේ ද ගුවනේ සිට ගත් ඡායාරූපයක්

ලෝක යුධ සමයේදී පුත්තලම ගුවන් කඳවුරක් ලෙස භාවිතයට ගැනීමත් සමග මෙසින් ජපානයට යටත් වූ සිංගප්පූරු ගෝත්‍රයෙන් පසුව ශ්‍රී ලංකාවද ජපනුන්ගේ ඉලක්කයක් බවට පත් විය.

පුත්තලම ගුවන් කඳවුර තුළ දැනුදු ඉතිරිව පවතින පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, අනෙකුත් පරිපාලන ඉදිකිරීම් සහ පැරණි ගුවන් ධාවන පථය දෙවන ලෝක යුධ සමයේ මෙම ගුවන් තොටුපළ තනිව ඒ සඳහා ලබා දී ඇති දායකත්වයට සාක්ෂි දරයි. විශේෂයෙන්ම මෙහි ඉතිරිව පවතින ගොඩනැගිලි කිහිපය අතරින් මනාව නිමවා ඇති පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල අප රටෙහි සමාජීය ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියූ බවට සාක්ෂි දරන අතර මෙම ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සිට මිත්‍ර හමුදාවේ ගුවන් භටයින් පිරිසක් විසින් කරන ඇති කැටයම් කලාව ඔවුන් එය මනාව පිළිබිඹු කරයි.

මෙම පුත්තලම ගුවන් තොටුපළ වර්තමානයේ පාලවි ගුවන් හමුදා කඳවුර ලෙස නම් කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ පුහුණු අධීක්ෂණය යටතේ පාලනය වේ. අභ්‍යන්තර කුඩා ගුවන් යානා සඳහා මෙන්ම හෙලිකොප්ටර් යානා සඳහා ද පහසුකම් සපයන මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉතා විශාල ප්‍රමාණයේ එකකි. අතීතයේ දී ජාත්‍යන්තරයට පහසුකම් සැලසීමට සමත් වූ මෙම ගුවන් තොටුපළ අද අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලට පමණක් සීමාවී තිබීම කණගාටුවට කරුණක් වන අතර නුදුරේ යළි රටේ පවතින භාවිතයෙන් ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කර සේවාවන් ලබා ගත හැකි නම් එය පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයට පමණක් නොව රටටම වාසනාවකි.

මෙම ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ තොරතුරු සොයා යාමේදී මේ සියලු තොරතුරු අප වෙත ලබා දුන් පුද්ගලයා හඳුන්වා දීම යුතුමය. ඔහු පාලවි ගුවන් හමුදා කඳවුරේ භාර නිලධාරියා වන විංග් කමාන්ඩර් [illegible] ය. ඔහු සිය අදහස් දක්වමින් පවසා සිටියේ මෙම ගුවන් තොටුපළට අයිති බිම් ප්‍රමාණය ඉතා විශාල බවත් එය සැලසිය යුතු මට්ටමින් පවත්වා ගැනීමට ඔහු ඇතුළු කඳවුරේ සිටින සෙසු අය දැඩි පරිශ්‍රමයක් දරමින් කටයුතු කරන බවත්ය. ඒ බව ඔවුහු මැද්දෙන් නිරීක්ෂණය කළ හැකි අතර අප ලබා ගත් ඡායාරූප මගින් ද ඒ බව හොඳින්ම පැහැදිලිය. අප ඉදිරි පරපුර සඳහා ඓතිහාසික යමක් ඉතිරි කිරීම සඳහා විංග් කමාන්ඩර් [illegible] මහතාගේ මග පෙන්වීම යටතේ ගුවන් තොටුපළ භූමිය මෙන්ම පවතින පැරණි ගොඩනැගිලි කිහිපයද මනාව නඩත්තු කර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් ඔහු ඇතුළු එම කණ්ඩායම දරන පරිශ්‍රමය සැබැවින්ම අගය කළ යුතුය.

වසර 37ට පෙර සිදුවූ
ලොවම සසල කළ
භයානක ගුවන් අනතුර

එදින ඉන්දුනීසියාවේ සුරබායා ගුවන් තොටුපළ මිනිසුන්ගෙන් පිරී පැවතියේ සාමාන්‍ය දිනයක පරිද්දෙනි. එහෙත් පැමිණ සිටි DC-8 වර්ගයේ ගුවන් යානය තවත් එක් ගමනාන්තයක් කරා පිටත් වීමට සූදානම් වූයේ මක්කම කරා යාමට සූදානම් විය. යානය තුළ මගීන් 182 දෙනෙකු සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ 9 දෙනෙකු විය. ඒ සියල්ලෝම පාහේ සිටියේ ඉන්දුනීසියාවේ මුස්ලිම් භක්තිකයින් වූ අතර ඔවුන් එම යානය තුළ සිටියේ මක්කම කරා වන්දනාවේ යාමටයි. යානයේ පවත් සඳ සිටින අතර සුදු ලකුණු සහිත ඔවුන් සතුටින් පසුවිය.

යානයේ නියමුවා වූයේ නෙදර්ලන්ත ජාතිකයෙකු වන හෙන්ඩ්‍රික් ලැමී (Hendrik Lammie) ය. ඔහු ගුවන් පැය 26770 ක පමණ පළපුරුද්දක් සහිත පළපුරුදු ගුවන් නියමුවෙකි. එමෙන්ම ඩී.සී. 8 DC-8 වර්ගයේ ගුවන් යානා පැද පැය 4000 ක පමණ පළපුරුද්දක් ඔහුට තිබිණ. ඔහුගේ පුහුණු ගුවන් යානයක් පැදවීමේ හැකියාව වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් සනාථ විය. 1974 නොවැම්බර් 13 වන දින ඔහු වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් සමත් වූ අතර 1974 ඔක්තෝබර් 31 වන දින පැවැත්වූ DC-8 යානා සඳහා වන පුහුණු පරීක්ෂණයෙන්ද ඔහු සමත් විය. අදාළ නියමුවා යානය පැදවීමට තරම් ප්‍රමාණවත් පළපුරුද්දක් සහ ඉහළ හැකියාවක් සහිත අයෙකු විය. ඔහු මීට පෙර ශ්‍රී ලංකාව හරහා පියාසර කර තිබුණ ද එවැනි ගමන් මාර්ගය භාවිත කර නොතිබිණ. එම මාර්ගයේ ගුවන් යානයක් පැදවීමට පුරා ඒ මාර්ගයේ පුහුණුවක් ඇති පෙනෙන පරිදි ගුවන් යානයක් මෙහෙයවීමට හැකි වීම සාමාන්‍ය කරුණකි. නමුත් ලැමී මෙම මාර්ගය සඳහා පියාසර කර නොතිබිණ.

නියමු ලැමී ගේ සහායකයා වූයේ නෙදර්ලන්ත ජාතික රොබට් බ්ලොම්ස්මා (Robert Blomsma) ය. ඔහු ගුවන් පැය 3480 ක පමණ අත්දැකීම් සහිත පුද්ගලයෙකි. ඉන් පැය 417 ක පමණ කාලයක් DC-8 යානා පැද විය. සහායක නියමු රොබට් ද 1974 සැප්තැම්බර් 4 වන දින පැවති වෛද්‍ය

ඉශාර ගුණවර්ධන

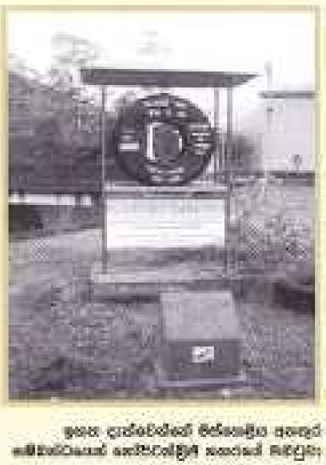
DC-8 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් වූ මෙම යානය එවකට ඉතාම හොඳ තත්වයේ පැවති එකක් විය. යානයේ අයිතිය පැවතියේ මාර්ටින් එයාර් Martinair Holland NV– ගුවන් සමාගමට වූ අතර ඉන්දුනීසියාවේ ගරුඩා ගුවන් සමාගම විසින් (Garuda Indonesian Airways– කුලී පදනම මත ගනු ලැබුවකි. මෙහි ලියාපදිංචි අංකය PH-MBH වූ අතර එන්ජින් 4 ක ගුවන් යානයක් වූ මෙය 1966 වසරේ නිෂ්පාදනය කර තිබුණකි. මුලින්ම යානය අයත්ව තිබුණේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ සීබෝඩ් වර්ල්ඩ් එයාර්ලයින්ස් ගුවන් (Seaboard World Airlines– සමාගමට වූ අතර 1973 වසරේ සැප්තැම්බර් 21 වන දින මාර්ටින් එයාර් ගුවන් සමාගම විසින් එය මිලදී ගෙන තිබිණ.

පරීක්ෂණයෙන් සනාථ විය. කෙසේ නමුත් සොයාගත් කිසිදු දෙයකින් ම මෙම අනතුර ගුවන් නියමුවන්ගේ දෝෂයක් ලෙස ද සාධාරණීකරණය නොකිරීමට අදාළ යානය පැදවූ ප්‍රධාන නියමුවා වූයේ ද ඔහු විය. ගුවන් නියමු ප්‍රධානියා ජොහැන්නස් ගිජ්ස්බර්ටස් විජ්නාන්ඩ්ස් (Johannes Gijsburtus Wijnands) ද නෙදර්ලන්ත ජාතිකයෙකු විය. DC-8 වර්ගයේ ගුවන් යානා පැදවීම සඳහා පැය 3000 ක පමණ පළපුරුද්දක් ඔහු සතු විය. එමෙන්ම 1974 පෙබරවාරි 20 දින කරන ලද වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් ද ඔහු යහපත් වී සිටින.

DC-8 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් වූ මෙම යානය එවකට ඉතාම හොඳ තත්වයේ පැවති එකක් විය. යානයේ අයිතිය තිබුණේ මාර්ටින් එයාර් (Martinair Holland NV) ගුවන් සමාගමට වූ අතර ඉන්දුනීසියාවේ ගරුඩා ගුවන් සමාගම විසින් (Garuda Indonesian Airways) කුලී පදනම මත ගනු ලැබුවකි. මෙහි ලියාපදිංචි අංකය PH-MBH වූ අතර

සප්ත කන්‍යා කඳුවැටියේ පරිගණකයෙන් අනතුර සිදුවූ අයුරු දක්වන ලද සිතුවමකි. (විකිපීඩියා)

මේ කාලය වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ රේඩාර් යන්ත්‍ර පහසුකම් නොතිබූ අතර ගුවන් යානයන්ට ලබා දෙන දුර, උස ආදී තොරතුරු මත යානය ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය මඟින් පාලනය කරනු ලැබීය. ඒ අනුව ගුවන් යානයක් ශ්‍රී ලංකාවට ගොඩබෑමේ දී පළමුව රත්මලානේ පිහිටා ඇති ප්‍රාදේශීය ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය සමඟ සම්බන්ධතා ගොඩ නඟා ගත යුතුය. නමුත් මාර්ටින් එයාර් ගුවන් යානය පළමුව සම්බන්ධය ගොඩ නඟා ඇත්තේ කටුනායක පාලක මැදිරිය සමඟය. එම අවස්ථාවේදී යානය දැනුම් දී ඇත්තේ ඔවුන් නාවික සැතපුම් 130 ක් දුරින් හා අඩි 35000 ක් ඉහළින් සිටින බවයි. එහිදී කළ දැනුම් දීම අනුව ඔවුන් රත්මලාන සමඟ සම්බන්ධය ගොඩ නඟාගෙන තොරතුරු හුවමාරු කර ගෙන තිබිණ. මේ අවස්ථාවේ යානයෙන් දැනුම් දුන් තොරතුරු අනුව ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය යානය තව දුරටත් පහළට ගෙන ඒමට අවසර දෙන ලදී.



සප්ත කන්‍යාවන්ගේ මස්කෙළිය අසල අනතුර සම්බන්ධයෙන් ගොඩනැංවූ ස්මාරකය ඇති ස්ථානය (ලිපිය සහ යානයේ ගාමිනී පෙරේරා ඉදිරිපත් විය)

එන්ජින් 4 ක ගුවන් යානයක් වූ මෙය 1966 වසරේ නිෂ්පාදනය කර තිබුණකි. මුලින්ම යානය අයත්ව තිබුණේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ සීබෝඩ් වර්ල්ඩ් එයාර්ලයින්ස් ගුවන් (Seaboard World Airlines) සමාගමට වූ අතර 1973 වසරේ සැප්තැම්බර් 21 වන දින මාර්ටින් එයාර් ගුවන් සමාගම විසින් එය මිලදී ගෙන තිබිණ. ඒ වන විටත් ගුවන් යානය පැය 35613 ක කාලයක් පියාසර කර තිබූ අතර ඉන් පැය 3347 ක් මාර්ටින් එයාර් ගුවන් සමාගම විසින් පියාසර කර තිබීමත් විශේෂය.

අදාළ දිනයේ කාලගුණික තත්වය සාමාන්‍ය ස්වභාවයෙන් පැවති අතර කටුනායක ගුවන් තොටුපළ අවට ප්‍රදේශය කි.මී. 10 ක පමණ දර්ශන (Visibility) පරාසයකින් යුක්ත විය. ඉන්දුනීසියාවේ සුරබායා ගුවන් තොටුපළින් පිටත්ව කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හරහා සවුදි අරාබියේ ජෙද්දා ගුවන් තොටුපළ වෙත යාමට ගුවන් ගමන් සැලසුම් කර තිබූ අතර ගමන අතරතුර කිසිදු ගැටලුවකින් තොරව ඉන්දියාවේ මදුරාසි ගුවන් තොටුපළ පසුකර තිබුණි. පියාසර සැලසුමට අනුව යානය මුහුදු මට්ටමේ සිට අඩි 35000 ක පමණ ඉහළින් පියාසර කිරීම

සැලසුම් විය. යානය කටුනායක ගුවන් තොටුපළේ ගොඩබැස්සවීමට නියමිත වූයේ අවශ්‍ය ඉන්ධන ලබා ගැනීමේ අරමුණිනි.

සුරබයා ගුවන් තොටුපළින් සවස 7.03 ට පමණ යානය ගුවන් ගමන ආරම්භ කරන ලද අතර සන්නිවේදන කටයුතු අනුව නිවැරදිව එක් එක් ස්ථාන පසු කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් තොරතුරු කලාපයට බ්‍රිතාන්‍ය වේලාවෙන් 1557 ට පමණ ඇතුළු විය. එක් ගුවන් කලාපයක සිට තවත් ගුවන් කලාපයකට ඇතුළත් වීමේ දී එසේ ඇතුළු වීමට විනාඩි විස්සකට පෙර අනෙක් ගුවන් කලාපයට පෙරකී ගුවන් කලාපය විසින් යානයක් භාර දීම සිදු කළ යුතු අතර ඒ අනුව මෙම යානය

මෙම අනතුර සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කරනු ලැබූ අතර එහිදී පැහැදිලි වූයේ යානයෙන් ලබා දුන් තොරතුරු නිවැරදි නොවූ නිසා ගුවන් තොටුපළ යයි වැරදියට ගණනය කර ගොඩ බැස්සවීමට යාමේදී අනතුර සිදු වී ඇති බවයි. එමෙන්ම අනාවරණය වූ තවත් වැදගත් කරුණක් වී ඇත්තේ යානයේ දුර මැනීමේ උපකරණයේ දෝෂ සහිත බව ඊට පෙර යානය පැදවූ නියමුවන් දෙදෙනකු විසින් වාර්තා කර ඇති බවත් එය අදාළ නිලධාරීන් විසින් නිවැරදි කර නොතිබූ බවත්ය. සවිද යානයේ තිබූ රේඩාර් පද්ධතියද ක්‍රියාත්මක නොවූ බව පැහැදිලි වී ඇත.

අනතුර සිදුවූ ස්ථානය බැලීමට පැමිණි මහ ජනතාව.

ඉන්දුනීසියා ගුවන් පාලක මැදිරිය විසින් රත්මලාන ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරියට නිවැරදිව භාර දී තිබිණ.

ගුවන් යානයක් එක් ගුවන් කලාපයකට ඇතුළු වීමට විනාඩි 10 ට ප්‍රථම තම ඇතුළු වීම දැනුම් දිය යුතු හෙයින් මෙම යානයද සාමාන්‍ය පරිදි එසේ කර තිබිණ. ඒ අනුව ගුවන් යානය නිවැරදිව ගුවන් කලාපයට ඇතුළත් වී තිබේ.

මේ කාලය වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ රේඩාර් යන්ත්‍ර සවිකර නොතිබූ අතර ගුවන් යානයෙන් ලබා දෙන දුර, උස ආදී තොරතුරු මත යානය ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය මගින් පාලනය කරනු ලබයි. ඒ අනුව ගුවන් යානයක් ශ්‍රී ලංකාවට ගොඩබෑමේ දී පළමුව රත්මලානේ පිහිටා ඇති ප්‍රාදේශීය ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය සමග සම්බන්ධතා පවත්වා ගත යුතුය. නමුත් මාර්ටින් එයාර් ගුවන් යානය පළමුව සම්බන්ධය ගොඩ නගා ඇත්තේ කටුනායක පාලක මැදිරිය සමඟය. එම අවස්ථාවේදී යානය දැනුම් දී ඇත්තේ තමුන් නාවික සැතපුම් 130 ක් දුරින් හා අඩි 39000 ක් ඉහළින් සිටින බවයි. එහිදී කළ දැනුම් දීම අනුව නැවත රත්මලාන සමග සම්බන්ධය ගොඩ නගාගෙන තොරතුරු හුවමාරු කර ගෙන තිබිණ.

මෙම අවස්ථාවේ යානයෙන් දැනුම් දුන් තොරතුරු අනුව ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරිය යානය තව දුරටත් පහළට ගෙන ඒමට අවසර දෙන ලදී. ඒ සමගම යානය අඩි 6000 ක් පමණ පහළට ගෙන එන ලද අතර සාමාන්‍ය ක්‍රමය පරිදි රත්මලාන ගුවන් ගමන් පාලක මැදිරියෙන් කටුනායක පාලක මැදිරියට යානයේ පාලනය භාර දී ඇත. එහිදී යානය දැනුම් දී ඇත්තේ තමන් කටුනායක ගුවන් තොටුපළෙන් නාවික සැතපුම් 14 ක් ඈතින් සිටින බවයි. ඒ අනුව යානය අඩි 2000 ක් දක්වා පහළට ගෙන ගොඩ බැස්සවීමට සූදානම් කර ඇත.

මෙම අවස්ථාවේදී ක්ෂණිකව යානය සමග තිබූ සම්බන්ධය බිඳී ගොස් ඇති අතර සන්නිවේදන සම්බන්ධය යථාවත් ගැනීමට දරන ලද සියලු උත්සාහයන් ද අසාර්ථක වී ඇත.

වේලාව රාත්‍රී 10 පසුවී විනාඩි 10 ක් පමණ වන විට ප්‍රධාන පාලක මැදිරියේ දුරකථනය නාද වන්නට වූ අතර ඒ ඇමතුම ලැබුණේ මස්කෙළිය තැපැල් කාර්යාලයේ රාත්‍රී සේවා මුරයේ නියැලී සිටි නිලධාරිය

ශ්‍රහාසකයෙකි. එම ද්‍රවතරක ආදේශකයෙන් ලද තොරතුරු ගුවන් මගින් සොයාන කැට්ටියේ සේවය කරන ලද නිලධාරීන් මොහොතකට විස්මිත කිරීමට සමත් විය.

ඒ තොරතුරු අනුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ සිදු වූ ඛේදජනකම ගුවන් අනතුර සිදු වී තිබිණ. මස්කෙලිය නගරය දැනුම් දී ඇත්තේ පස්සතඩිය පෙනෙවරින් එළු යාමේ "අඤ්ජිමලේ" නැමැති "සප්ත කන්‍යා" කඳුවැටියේ වැදී ගුවන් යානයක් විනාශ වී ඇති බවයි. ඇසින් දුටු සාක්ෂි විශ්ලේෂණයේදී ප්‍රදේශවාසීන් විසින් පවසා ඇත්තේ ගුවන් යානයක් බෝඩයට පහළ සාක්ෂිත් ගමන් ගත් බවත් එන්ජින් වල ශබ්දයේ වෙනසක් සිදුවන නොවැදුනා බවත්ය. එකම එන්ජින් වල පල්ලයක් නොතිබූ බවයි.

මෙම අනතුරින් ජීවිතක්ෂයට දිරි පොළව තෙතාගේ අතර යානයේ මගීන් 182 දෙනෙක් සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ 9 දෙනෙක් මරණයට පත් විය. යානයේ සුන්බුන් සැම තැනක විසිරී තිබූ හෙයින් ඉන් සාක්ෂි ලබා ගැනීම ඉතා අපහසු විය. පසුව එවකට මෙතෙක් දුරට විනාශ වී තිබූ යානයේ "කළු පෙට්ටිය" හඳුනා ගනිමින් තොරතුරු ලබා ගැනීමේ හැකියාවක් තිබී නොමැත.

මේ අනතුර සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කරනු ලැබූ අතර එහිදී පැහැදිලි වූයේ යානයෙන් ලබා දුන් තොරතුරු නිවැරදි නොවූ නිසා

පහළ වම් පස රවුම් කර පෙන්වන්නේ යානයේ විදුලි ජවිකයකි.

ජනමාධ්‍යවේදී ඉදිරියේ දැක්වෙන්නේ යානයේ සුන් බුන් අතින් ගත් ප්‍රදේශවාසීන් කිහිප දෙනෙකි.

ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණීමට පෙර සහ ගොඩ බැස්සවීමට යාමේදී අනතුර සිදු වී ඇති බවයි. ගමනේ ගුවන් පාලකයා සමඟ කාර්යක්ෂ වී ඇත්තේ යානයේ දුර මැනීමේ උපකරණයේ දෝෂ සහිත බව ඊට පෙර යානය පැදවූ නියමුවන් දෙදෙනකු විසින් වාර්තා කර ඇති බවත් එය අදාළ නිලධාරීන් විසින් නිවැරදි කර නොතිබූ බවත්ය. තවද යානයේ තිබූ රේඩාර් පද්ධතියද ක්‍රියාත්මක නොවූ බව පැහැදිලි වී ඇත.

OBSERVER

මෙම අනතුර වෙනුවෙන් මුළු රටම දිවයිනම කැළඹූ සිද්ධියක් වූ අතර එදා මෙදාතුර ශ්‍රී ලංකාවේ සිදු වූ ඛේදජනකම අනතුර මෙය බව සඳහන් වේ. අනතුර සිදු වූ ස්ථානයට ළඟා වීම ඉතාම අපහසුවී ඇති අතර පොලිසියට, ප්‍රදේශවාසීන් විසින් පරීක්ෂණ සඳහා ඉහළ සහයෝගයක් ලබා දී ඇත.

මේ සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කරන ලද වාර්තාව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ තාක්ෂණික ප්‍රස්තාරයෙන් හෝ අධිකාරියේ වෙබ් අඩවියෙන් ලබා ගත හැක. එහි මෙම අනතුර පිළිබඳව දීර්ඝ සහ සම්පූර්ණ විස්තරයක් අඩංගු වේ.

"We had never specifically trained for what we faced that day: the loss of both engines, so suddenly, so completely, at such a low speed, over such a densely populated area with so little time and so few options."

Captain Sullenberger

හඩ්සන් ගඟෙහි ආශ්චර්ය

'Miracle on the Hudson'

නිලංකා සඳරෝමිනි

2009 ජනවාරි 15 වන දින ප.ව. 3.26 ට US Airways ගුවන් සමාගමට අයත් Airbus A 320-214 ගුවන් යානය සුපුරුදු පරිදි නිව්යෝර්ක් හි LaGuardia ගුවන් තොටුපළින් ගමන් ඇරඹුවේ මගීන් 150 කගෙන් උතුරු කැරොලිනාහි douglas ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හරහා Tacome ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට ළඟා වීමේ අපේක්ෂාවෙනි. ගුවන් යානය ඉහළ නැගීම ආරම්භ වී මිනිත්තු 03 ක් ගතවීමෙන් පසු කැනඩා පාත්තයින් හමු වූ විගසම කුරුල්ලන් යානයේ එන්ජින් වල පැටලීම හේතුවෙන් එන්ජින් දෙකම අක්‍රිය විය. නිව්යෝර්ක්හි නගර මධ්‍යයේ පිහිටි ගුවන් යානය නිව්යෝර්ක්හි හඩ්සන් ගඟෙහි ගොඩබැස්සවීමට ගුවන් නියමුවා විසින් සැණින් තීරණය කරන ලදී.

එහිදී මගීන් 150 දෙනාගු සහ කාර්ය මණ්ඩලය 05 දෙනාගු සමග 155 දෙනාගේ ජීවිත බේරා ගැනීමේ ප්‍රශංසනීය සිදුවීමේදී ප්‍රධානියා ලෙස කටයුතු කළේ ලොවම දක්ෂ නායකත්වයකින් හා පළපුරුද්දකින් යුක්ත වූ Capt. Sullenberger නම් ගුවන් නියමුවා විසිනි. අවුරුදු 30 ක පමණ දීර්ඝ කාලයක් ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස අත්දැකීම් ලබා ඇති ඔහු සමඟ පවත්වන ලද සම්මුඛ සාකච්ඡාවක් ඇසුරින් මෙම ලිපිය සකස් කරන ලදී.

ගුවන් යානයේ හටගත් හදිසි තත්ත්වයක් සම්බන්ධ ඔබ ලබා දුන් නායකත්වය සම්බන්ධයෙන් තුමන් පැවසිය හැකිද ?

එහිදී තීරණයක් ගැනීමට මට ඇත්තේ ඉතා විශාල කාල සීමාවක් තිබුණේ නැහැ. කුරුල්ලන් ගැටීමෙන් පසු ගුවන් යානයේ එන්ජින් අක්‍රිය වීමත් සමඟම අඩි 300 ක පමණ කාලසීමාවක් තුළ ගුවන් යානය හඩ්සන් ගඟෙහි ගොඩබැස්සවීමට හැකිවීම මට ලද විශාල භාග්‍යයක්. මම ඒ වෙනුවෙන් ඉගෙන ගෙන සිටි මට දැනුම තිබීමයක පියාසර අත්දැකීම් සහිත ලබාගත් දැනුම සම්භාරයක්. මෙවැනි ප්‍රශංසනීය ක්‍රියාවක් සඳහා සාර්ථකව මුහුණදීම සඳහා අපගේ ජීවිතයේ තිබිය යුතු තියම නායකත්වය.

නායකත්වය අනෙකාට ආදර්ශයක් විය යුතුද ?

නායකත්වයෙහි තිබෙන ප්‍රධාන ලක්ෂණ අනුගත වන්නේ ක්‍රියාකාරීත්වය මගින් නායකත්වය ලැබෙයි. එලෙසින් ක්‍රියාකාරී වන විට අපගේ පරමාදර්ශී නායකත්වය විය යුතුයි සිදුවන දෙයක්

නොපමණ පළපුරුදු නොමැති ගුවන් යම් දෙයක් කිරීමේදී වරදින්න පුළුවන් නේද ?

ගුවන් නියමුවන් විසින් ලෙසින් දැන ගත්තා යුතු ලද පුහුණුවීම්, නොහැකිවන දියුණු කිරීම සහ ඉගෙනීම නිසා පසුව මෙවැනි අත්දැකීම් පිළිබඳ වඩා හොඳ දැනුමක් ලබාගැනීමට හැකි වුණා. මෙවැනි

අවස්ථාවක් තිදී පළමුව ගුවන් ගමන නිරුපද්‍රිතව සිදු කිරීමත්, අවස්ථානුකූලව එම තත්වයට මුහුණදීමත්, විකල්පයක් සලකාගෙන හොඳම තීරණයට එළඹීමත් අප පිළිවෙළින් කළ යුතුයි. එවිට සිදු වන සියල්ල හොඳින් දරා ගනිමින් කළ යුතු දේ පිළිබඳ තීරණය කළ හැකි අතර එය මිට ඉහතදී පළපුරුද්දක් හොඳම දෙයක් විය හැකිය.

ඔබ කොහොමද ඉතා කුඩා කාල සීමාවක් තුළදී තත්වයකින් ලෙස එයට වැඩකළේ ?

ගුවන් නියමුවෙකු නායකයෙකු වශයෙන් අපේ පොදු රාමුව වෙත යාම සඳහා කාර්ය මණ්ඩලය සමඟ හොඳ සන්නිවේදන ක්‍රමයක් පවත්වාගෙන යනු ලබනවා. සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අප වැයකරන්නේ මිනිත්තු 03ක් පමණයි. නමුත් තත්වයකින් ලෙස අත්දැකීම් තුළින් මී ආකාරයට තීරණයක් ගනු ලැබුවා.

සියලු අංශ සඳහා මෙවැනි සන්නිවේදන ක්‍රම තිබීම වැදගත්ද ?

අනිවාර්යයෙන්ම ඔව්. මොකද ගුවනේ දී මානව සම්පත් කළමනාකරණය, මානව ක්‍රියාකාරිත්වයේ ඇතිවන හැසිරීම් වලට අප කාර්ය මණ්ඩලය ආරක්ෂණය කරනු ලබනවා. තත්වයට මුහුණදීම, ඉතා හොඳ සන්නිවේදන ක්‍රමයක් පවත්වා ගැනීමෙන් තොරවනු නොහැකියි.

ගුවන් නියමුවා සහ සහායක ගුවන් නියමුවා අතර සම්බන්ධතාවය සාර්ථකත්වයට බලපාන්නේ කෙසේද?

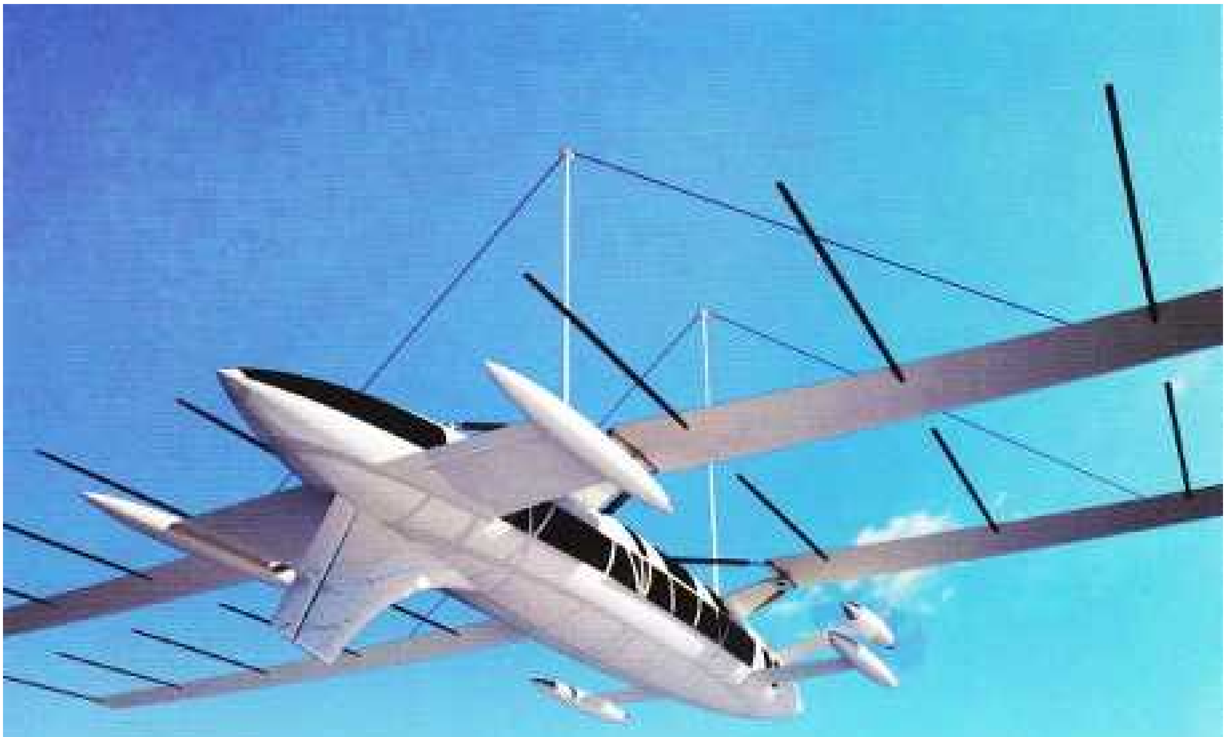
යම් අරමුණක් සාර්ථක කරගැනීම සඳහා සැබවින්ම අප එකට වැඩකළ යුතුයි. එමනිසා ගුවන් යානයේ දී ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවා සහ සහායක ගුවන් නියමුවා අතර පවතින සම්බන්ධය ඉතා වැදගත්. මන්ද ගුවන් යානයක ප්‍රධානම වගකීම දරන්නේ ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනයි.

මෙම අවස්ථාවට මුහුණ දීම සඳහා ඔබ මනස පාලනය කර ගත්තේ කෙසේද?

ඉතා කෙටි කාලයකදී ගුවන් යානය සාර්ථකව ගොඩ බැස්සවීමට හැකි වීම සම්බන්ධව මා කරුණු රැසක් සැලකිල්ලට ගත්තෙමි. මම ඉතා සන්සුන්ව මගේ මනස පාලනය කරගන්නා අතර විද්‍යුත්වන යන ව්‍යාකූලතාවය මැඩ පැවැත්වීම සඳහා අදියරට ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ තාක්ෂණික අදහස් හොඳින් කර ගනු ලැබුවා. සිතේ පහළ වූ විකල්පයන් බැහැර කරමින් අවසාන තීරණයක් ගනු ලැබුවා.

ගුවන් නියමුවන් පිරිසක් ලෙසින් දශක ගණනාවක් පුරා අප පුහුණුවීම්, නොකඩවා දියුණු කිරීම් සහ ඉගෙනීම නිසා අපට මෙවැනි තත්වයක් පිළිබඳ ඊට හොඳ පැහැදිලි අවබෝධයක් තිබිය යුතුයි. මෙවැනි අවස්ථාවක් තිදී පළමුව ගුවන් ගමන නිරුපද්‍රිතව සිදු කිරීමත්, අවස්ථානුකූලව එම තත්වයට මුහුණදීමත්, විකල්පයක් සලකාගෙන හොඳම තීරණයට එළඹීමත් අප පිළිවෙළින් කළ යුතුයි. එවිට සිදු වන සියල්ල හොඳින් දරා ගනිමින් කළ යුතු දේ පිළිබඳ තීරණය කළ හැකි අතර එය මිට ඉහතදී පළපුරුද්දක් හොඳම දෙයක් විය හැකිය.

ඔහුගේ අභියෝගාත්මක සිය පළපුරුද්ද සාර්ථකව ගනිමින් Capt. Sullenberger විසින් බේරා ගත් ජීවිත ප්‍රමාණය 155 කි. තීරණාත්මක අවස්ථාවහි නිවැරදි ක්‍රමවේදයක් භාවිත කිරීම තුළින් සිදු වූ ගුවන් යානයේ සිටි සියලු මගීන් දැවැන්ත විපතකින් බේරා ගත් ඔහුගේ නම ඉතිහාසයේ ලියැවුණු ගුවන් යානාවක් ගොඩබෑමට දුන් දායකත්වය සදා නොමැකෙන සුරක්ෂිත ප්‍රමාණය වශයෙන් යන්නයි.



සුඛෝපභෝගී ගුවන් නැව

The Luxury Flying Yacht

අසාන් හෙට්ටිගේ

The Luxury Flying Yacht

This insane concept super-yacht created by French interior designer Yelken Octuri, is called "flying boat." This trimaran sailing yacht has four additional engines, and is 46 meters in length. It also has four masts that turn into wings by clicking on a button. Flying boat consists of two main decks, including the ground floor with a gallery and the main saloon and an upper deck with three cabins.

නූතන රූපිත Yelken Octuri, Airbus ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා ඇසුරෙන් පමි සූට් සැලසුම් කරන්නෙකු වන තමස් පැට්‍රි ලොරන්ගින් සකස්කළ මීටර 42.5 දිග මෙම යාත්‍රාව සුඛෝපභෝගී ධනවත් නිර්මාණයකි. තුන් දිය් කඳන් මගින් ගුවන් යානයට සිහිපත් කරවන පියාපත් සමන්විත මෙය අපගේ අවස්ථාවන් 8ක, මෙම ඇල්ලේ දෙපසට විහිදුණු ගුවන් යානයක් ආකාරයට සකස් කර ගුවන් යානා කර ඇති ආකාරයට සැලසුම් කර ඇත.

මෙම යාත්‍රාව එන්ජින් තුනකින් සමන්විත වීමට අමතර ශක්ති (Propel) මගින් ගුවන් යානා කිරීම සිදු කරයි. Yelken Octuri පරිසරයින් නැවතී ගුවන් යානා කළ හැකි යාත්‍රා ආකාරය ගනු ඇත. මෙහි දිග මීටර 30.7 ද පළල මීටර 27 ද වේ. තුන් ගොඩ උස මීටර 40.6 ක් වන අතර, සම්පූර්ණ පරාසය මීටර 90.4 කි. රුවල් සහිත මතුපිට සම්පූර්ණ වර්ගඵලය වර්ග මීටර 1302 කි. Nissen & Brasseur වර්ගයේ එන්ජින් 4 ක් මගින් ක්‍රියා කිරීමට නියමිත මෙම යාත්‍රාවේ වේගය පැයට කිලෝමීටර 390 කි.

රේඛී පුනර්වරණයකට ගැලපෙන පරිදි සමන්විත මෙම රූපී කොන්ල් ඒවාටු ගුවන් සිහිය ඇති බව දෙපස කොළේ ගුවන් කාමරය, මුළුතැන්ගෙය සහ නිදන කාමරය පිහිටා ඇත. ගුවන් ආකාරය වල යටිපතට ඇති බැවින් අලංකාර දසුන් රැකී නිර්මාණය දැකගත හැක. Yelken Octuri යනු මෙම ආකාරයේ නිර්මාණය අදින් යොමුවිමයේ දී ලොව වටා ගිය සංචාරකයන්ගේ සැලකිල්ලට ලක්වූ යානයේ විශේෂත්වයකි.

දෙවන ලෝක යුධ කාලසීමාව හා ඉන් පසු ගුවන් සේවාවේ වර්ධනය

චන්දිමා කොඩිතුවක්කු

1946 දී පළමුවරට ගුවන් සමාගම් සේවාවට එක්වූ කණ්ඩායමක් විසින් පැයට කි මී 430 ක වේගයකින් යුක්ත වූ ආසන 45 කින් සමන්විත දිගු ගමනාන්තයන් කරා යා හැකි පහසුකම් සහිත ගුවන් යානයක් නිපදවන ලදී. එම ගුවන්යානයට සමාන පහසුකම් ඇති DC6 ගුවන් යානය Douglas නිෂ්පාදන සමාගම නිපදවූ අතර එය United Air ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම විසින් 1947 දී මෙහෙයුම් සඳහා යොදවනු ලැබිණ.

දෙවන ලෝක යුධ කාලය ගුවන් කර්මාන්තයේ තවත් කැපී පෙනෙන වර්ධනීය වෙනස්කම් රැසක් සිදු වූ කාල සීමාවකි. විශේෂයෙන් යුධ කටයුතු සඳහා යොදා ගන්නා ලද ගුවන් යානා නිපදවීමේ තාක්ෂණය කැපීපෙනෙන දියුණු වීම දැකගත හැකි විය. බෝම්බ හෙළීම සඳහා සකසන ලද ගුවන් යානා මෙන්ම හෙලිකොප්ටර් භාවිතයේද වැඩි වීමක් දක්නට ලැබුණි. බෝම්බ හෙළීම සඳහා ජෙට් ගුවන් යානා යොදා ගැනීම පළමු වරට සිදු විය. ඇමරිකා එක්සත් ජනපද ගුවන් යානා සමාගම් විශේෂයෙන් යුධ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ගුවන් යානා 50,000ක් පමණ නිෂ්පාදනය කරන ලදී.

එමෙන්ම ගුවන් තොටුපළ අධීක්ෂණයේ පුහුණුවද වර්ධනය විය. එමෙන්ම පුහුණු ගුවන් නියමුවන්ගේ සංඛ්‍යාවේ අනුපාතයද මෙම කාල පරාසය තුළ සිදුවිය. යුද්ධය හේතුවෙන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නව සොයාගැනීම් ද බහුලව සිදුවිය. පළමු ජෙට් ගුවන් යානය සහ පළමු ඉන්ධන රොකට්ය නිපදවීම ඒ අතරට අයත්වේ. පළමු ක්‍රියාකාරී (Functional) ජෙට් ගුවන් යානය (Heinkel He 178) 1939 දී ජර්මානු සමාගමක් විසින් නිපදවීය.

ගුවන් යානා පමණක් නොව හෙලිකොප්ටර් නිපැදවීමේ ව්‍යාපාරයක්ද මෙම කාල සීමාව තුළදී සිදු විය. ජර්මනියේ නිපදවන ලද Focke Achgelis Fa 223 සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ඉගෝර් සිකොර්ස්කි නිපදවන ලද Sikorsky R-4 යුධ හමුදා සහ නාවික හමුදා මෙහෙයුම් සඳහා බහුලව භාවිතයට ගැනුණි. යුද්ධයේදී අනතුරුවලට ලක්වූ හමුදා භටයින් ප්‍රවාහනය සඳහා Sikorsky R-4 හෙලිකොප්ටරය මහත්සේ උපකාරී විය.

දෙවන ලෝක යුද්ධය නිමාවීමත් සමග උතුරු ඇමරිකාවේ වානිජ සහ පෞද්ගලික ගුවන් කර්මාන්තය ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යුධමය ගුවන් නියමුවන් සැපයීම ක්‍රමයෙන් අඩු කෙරුණු විය. විශේෂයෙන් ඇමරිකානු කලාපය තුළ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ තිබුණ පුද්ගල සංඛ්‍යාවේ වර්ධනයක්ද සිදු විය. යුධ කටයුතු සඳහා යොදා ගත් ගුවන් යානා, මගීන් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී.

අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් මෙම කාලවකවානුව තුළ සිදුවූ තවත් වැදගත් සිදු වීමක් ලෙස 1944 දී චිකාගෝ සම්මුතිය අත්සන් කිරීම සඳහන් කළ හැකිය. මෙම සම්මුතිය මගින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පිහිටුවන ලද අතර එම සංවිධානය රාජ්‍ය වලට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලදී අවශ්‍ය නිර්දේශ සපයයි. ප්‍රමිතීන් නියම කිරීම මගින් වඩා සුරක්ෂිත මගී ප්‍රවාහන සේවාවන් සඳහා අඩිතාලම දමන ලදී. මගී ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් වැඩි අවධානයක් යොමු වීමද දෙවන ලෝක යුද්ධය අවසන් වීමත් සමග සිදුවිය.

කාල සටහනකට අනුව (Scheduled) මගී ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු සිදු කිරීමට ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ඉදිරිපත් වූ අතර එයාර් පැසිෆික් ගුවන් සමාගම විසින් DC4 ගුවන් යානය 1945 දී ඇමරිකා එක්සත් ජනපද ගුවන් සේවාවට එක්කරන ලදී. 1946 දී පළමුවරට ගුවන් සමාගම් සේවාවට එක්වූ භාණ්ඩයකින් විසින් පැයට කි මී 430 ක වේගයකින් යුක්ත වූ ආසන 45 කින් සමන්විත දිගු ගමනාන්තයන් කරා යා හැකි පහසුකම් සහිත ගුවන් යානයක් නිපදවන ලදී. එම ගුවන්යානයට සමාන පහසුකම් ඇති DC6 ගුවන් යානය Douglas නිෂ්පාදන සමාගම නිපදවූ අතර එය United Air ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම විසින් 1947 දී මෙහෙයුම් සඳහා යොදවනු ලැබිණ. නමුත් මෙම ගුවන් යානා බහුල ලෙස අනතුරුවලට ලක් වූ අතර 1948 වන විට ගුවන් ගමන් තහනම් දැමීමට සිදුවිය. නැවතත් අලුත්වැඩියා කටයුතුවලින් පසුව එකම ප්‍රධාන වර්ගයෙන් ආරක්ෂක සැලසුම් පද්ධතිවල ක්‍රියාකාරීත්වය, වේගයෙන් සහ දැඩිසිටීම සමග ඉන්ධනයක් පමණක් එක්වීමක් නොදීම මගින් වැඩිදියුණු කරන ලද DC7 යානය ආරම්භ ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවකට එක්කරන ලදී.

ගුවන්සර

වත්මන් ජනාධිපති අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සංකල්පයක් වන "නිල් ගුවන ජය ගනිමු" තේමාව යටතේ යමින් සංස්කරණය කරන ලද මෙම සඟරාව, ඉදිරිපත් කරන ලද සංස්කාරක මණ්ඩලයට මම ප්‍රථමයෙන් ස්තූති වන්ත වෙමි.

ජාති භේද, ආගම් භේද ආදී බෙදීම් වලින් වෙලී සිටි උතුරේ මිනිසුන් ද, නැගෙනහිර මිනිසුන් ද, ප්‍රභාකරන් නම් රුදුරු ත්‍රස්තයාගේ අතකොලුවක් බවට පත් වූයේ මීට වසර 30/35 ක අතර කාලය තුළදී. රට තුළ පැවති විරත්වය ජාතිවාදීභාවයන් සංසතා දක්වා කැරෙන්වය, සළිතැතිව වැනි පටිටු සිතුවිලි ඉස්මතු වන්නට විය. උතුරු නැගෙනහිර ජීවත් වන මිනිසුන්ගේ ගෙවෙන ජීවන කත්වරය අඳුරු රල්ලකාවක අතරමං වී ඇත්තා සේය. ගොවිතැන ද, සමුද්‍ර ද, ගුවන ද ඒ රුදුරු ත්‍රස්තයාට බිලි වූයෙන් මිනිසුන්ගේ විරත්වය තුන්බියේ ලිප්ගෙතන්ගේ නැත්තේ විය.

කාලය ගෙවී ගොස් ඇත. 2009 වර්ෂය එළැඹුණේ අසුරු සැනසෙමිනි. අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා රජයේ වැඩ භාරගත් දිනයේ සිට රට තුළ සාමය ඇති කිරීමට අධිෂ්ඨාන කර ගත්හ. යුධ, ගුවන්, නාවික හමුදාදෙසියේ හමුදාවන් සිහින් යමින් යෝජිතව කරමින් ලිය මුල්ලේ පැවති විරත්වය යළිත් එළියෙන්නට පැමිණෙන්නට විය. එසේ වූයෙන් 30 වසරක යුද්ධයෙන් ගාලෙන් උතුරු නැගෙනහිර මිනිසුන්ට යළි නිදහසේ ගමන් බිමක් යාමට හැකි වීම ගැන අපි ජනාධිපතිතුමා ඇතුළු ආරක්ෂක අංශ වල සියලුම සාමාජිකයන්ට ස්තූති වන්ත වෙමු.

යුද්ධය නිමා වී ඇත. ආර්ථික සංවර්ධනය කරා යන ගමනේ දී ගුවන් හමුදාවෙන් ලැබෙන්නේ විශාල උදව්වකි. ඒ මන්දයත් රට තුළ සංචාරක, භාණ්ඩ, මගී ප්‍රවාහන, තැපැල් ආදී සේවාවන් කටයුතු වලට ගුවන භාවිතා වීම නිසාවෙනි.

මේ කාලය තුළ "ගුවන්සර" සඟරාව නමින් නවතම සඟරාවක් පිළිබඳ සිසුවියන් අතර ජනප්‍රිය විය. මෙම සඟරාව තුළ ගුවනේ තොරතුරු, ගුවන් යානා වර්ග ගුවන් සේවයේ නව ප්‍රවණතා (විනෝද/විවිධ ක්‍රීඩා/පාසල් ගුවන් සමාජ ව්‍යාපෘතීන්) පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළත් වේ.

මා පාසල් ශිෂ්‍යයෙකු වශයෙන් කියන්නට උත්සාහ දරන්නේ පාසැල් විෂය කරුණු වලටම ලඝු වී, කොටු වී නොසිටිය යුතු බවයි. නිර්මාණශීලී තාර්කික දරුවෙකු වීමට නම් රට තුළ මෙන්ම රටින් පිටත සිදු වන යම් යම් කරුණු අපේ දැනුමට ලබා ගත යුතුය. ඒ සඳහා මම විසින් ඉදිරිපත් කරන ගුවන් සමාජ පාසල් ව්‍යාපෘතීන් මගින් පැහැදිලි වන පරිදි ඔබගේ අදහස් නාගරික ප්‍රදේශ වලටම සීමා නොවී ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වලටද ලැබෙන තුරු අපි සියලු දෙනා මෙම වැඩ පිළිවෙල රැකගත යුතු බවයි.

"නිල් ගුවන ජය ගනිමු" තේමාව යටතේ යමින් සිදු කරන්නාවූ මෙම ව්‍යාපෘතියේදී ගුවන් ගැන තුළ සිදුවන තොරතුරු එක්සේ සමත් වීරත් කාලයක් සිදු සිසුවියන්ගේ නැණස පුළුල්වීමට හැකිවේවායි මා ප්‍රාර්ථනා කරමි.

ඒ. සාලිත මදුරංග.
12 වසර වාණිජ අංශය,
ර/කහවත්ත මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය,
කහවත්ත,
රත්නපුර.

PARIS AIR SHOW

අකාශ් හෙට්ටිගේ

ගුවන්සර මෙවර කලාපයෙන් අප ලොව වැඩිම ප්‍රසිද්ධියක් ඇති සහ ලොව විශාලතම ගුවන් යානා සංදර්ශනය වන පැරිස් ගුවන් යානා සංදර්ශනය පිළිබඳ තොරතුරු ඔබ වෙත ගෙන එමට අදහස් කළෙමු. ප්‍රංශ ගුවන් සහ අභ්‍යවකාශ කර්මාන්ත වෙළඳ සංගමය විසින් සංවිධානය කරනු ලබන අතර සෑම ඔත්තේ වර්ෂයකම ජුනි මස දී සංදර්ශනය පවත්වයි. මෙහි ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත්තේ වාණිජමය කීර්තිය හා නවතම යුද හා සිවිල් ගුවන් යානා ලොව වටා සිටින ගැනුම්කරුවන්ට ප්‍රදර්ශනය කිරීමයි. කාර්මිකත්වයේ ලොව ප්‍රසිද්ධියට පත් ගුවන් යානා සෑම විටම පැරිස් ගුවන් යානා සංදර්ශනයේ ප්‍රථමවර ලෙස සියළුම ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයන් සහ ලොව ප්‍රධාන රටවල ගුවන් හමුදා ද මෙම සංදර්ශනයේදී සිය දක්ෂතාවය ලබා දේ.

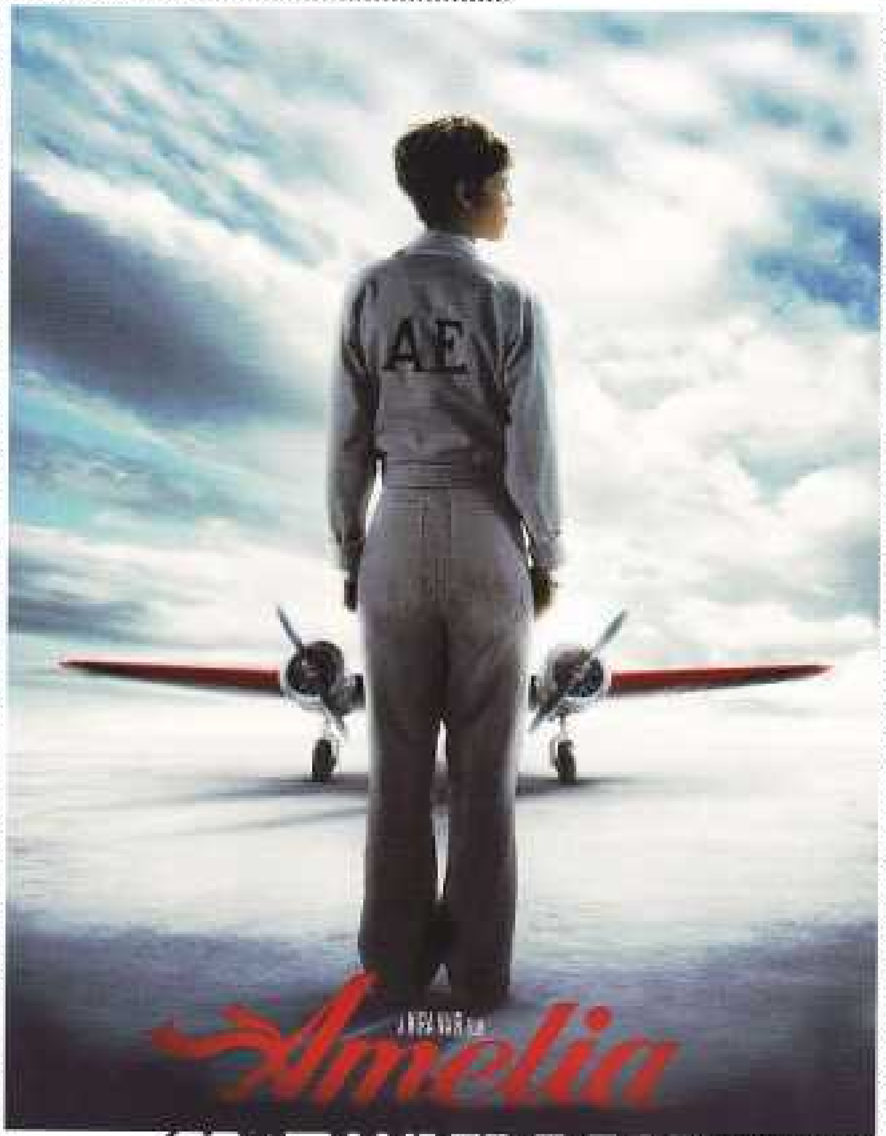
ප්‍රථම පැරිස් ගුවන් සංදර්ශනය වර්ෂ 1909 දී ප්‍රංශයේ Grand Palais නම් වූ ප්‍රදර්ශන ශාලාවේ දී ප්‍රධාන ප්‍රදර්ශකයින් 380 දෙනෙකුගේ සහභාගීත්වයෙන් සැප්තැම්බර් මස 25 සිට ඔක්තෝබර් මස 17 වන දින දක්වා පැවැත්විණ. එය නැරඹීම සඳහා 100,000 ක පමණ ජනතාවක් පැමිණීම විශේෂය. පසුව සංදර්ශනය ප්‍රථම ලෝක සංග්‍රාමයට පෙර වසර 4 ක් සිදු කළ අතර ප්‍රථම ලෝක සංග්‍රාමය අවසන් වූ පසු 1919 වසරේදී නැවත ආරම්භ කරන ලදී.

පැරිස් ගුවන් සංදර්ශනය තුළදී සිදු වූ විශේෂ සිද්ධීන් කිහිපයක් ලෙස, වර්ෂ 1973 ජූනි මස 3 වන දින පැවති සංදර්ශන වාරයේදී Tupolev Tu-144 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් අහළ ගමනේදී සිදු අනතුරු එකතුවකින් පසුව නැවත කෘෂිකර්ම පෙදෙසට ගන්නා අවස්ථාවක දී කණ්ඩායමේදැනුත ලෙස යානය බිමට පතිතව ඇත. තවද 1989 වර්ෂයේදී පැවති 38 වන සංදර්ශනය අතරතුර දී රුසියානු Mig-29 වර්ගයේ ප්‍රහාරක යානයක් සංදර්ශන වාරයකදී අනතුරට පත් විය.

පසුව සංදර්ශනය පැරිස් ගුවන් යානා සංදර්ශනයට විශේෂ අවස්ථාවන් වුණි. තවද ලොව විශාලතම ගුවන් යානය ලෙසින් Antonov An-225 සෝවියට් Buran නම් අභ්‍යවකාශ යානයක් ප්‍රථම වරට පැමිණියේය. 2005 වසරේදී ලොව විශාලතම මගී ගුවන් යානය වන Airbus 380 යානයකින් සංදර්ශනය ආරම්භ කිරීමද විශේෂ සිදු වීමකි. තවද 2009 වර්ෂයේ දී පැවති 48 වන සංදර්ශන වාරයේදී තරඟකාරී ගුවන් යානා විශාල ප්‍රමාණයක් දක්නට ලැබුණි. 2011 වසරේදී පෙරටත් අවසාන වරට පැවති සංදර්ශනය, 49 වන අවස්ථාව වූ අතර අන්තර්ජාතික ප්‍රදර්ශකයන් 2,100 ක්, ප්‍රදර්ශන කුටි 28 ක්, ගුවන් යානා 150 ක් සමගින් අති සාර්ථක අන්දමින් පවත්වන ලදී. Boieng ගුවන් යානා සමාගමේ නවතම නිෂ්පාදනය වන Boing 747-8 සහ Boeing 787 යානා එම සංදර්ශනයේ දී ප්‍රදර්ශනය කරන ලද අතර විශේෂ ප්‍රවාහන සිදු ගුවන් යානයක් ද දක්නට ලැබුණි. 200,000 ක පමණ පිරිසක් සැම දිනකම පාහේ සංදර්ශනය නැරඹීමට පැමිණීමද විශේෂත්වයකි. එහිදී නවතම Airbus A 380 යානයක් සහ A 400M වර්ගයේ Airbus සමාගමේ නවතම නිෂ්පාදිත යානයක් ද ප්‍රදර්ශනය කර තිබිණ.

මෙම සියලු සංදර්ශන පවත්වන ලද්දේ ප්‍රංශයේ Le Bourget ගුවන් තොටුපළ හා ඒ අවට ප්‍රදේශයේය. මෙහි අලංකාර ගුවන් කරණම් ද සහිත සංදර්ශනයක් තුළදීම ඉදිරිපත් කිරීම පෙනෙන සිත් ඇදගන්නා සුළු අංගයක් විය.

පැරිස් ගුවන් සංදර්ශනයේ 50 සංදර්ශන වාරය 2013 වසරේ ජූනි මස 17 සිට 23 දක්වා උත්සවාකාරයෙන් පැවැත්වීමට සූදානම් ගුවන් සහ අභ්‍යවකාශ සමාගම් දැන් සිටම සූදානම් වේ.



රශ්මි අබේසේකර

Amelia චිත්‍රපටයේ ප්‍රධාන චරිත සඳහා රංගනයෙන් දායක වනුයේ Hilary Sarank , Richard Gere, Ewan McGregor හා Christopher Eccleston ඇතුළු පිරිසකි. මෙම චිත්‍රපටයේ පළමු දර්ශනය සිදුවන්නේ 2009 වසරේ ඔක්තෝබර් මාසයේදීය. විනාඩි 111 ක් පුරා දිවෙන මෙම චිත්‍රපටය [illegible] Mira Nair විසින් අධ්‍යක්ෂණය කරන ලද මෙම චිත්‍රපටයේ නිෂ්පාදන වියදම [illegible] මිලියන 40 ක් පමණය. මෙම චිත්‍රපටය [illegible] 19 [illegible].

මෙම ප්‍රධාන චරිතය වන Amelia ගේ චරිතය රඟපානුයේ Hilary Swank විසිනි. Amelia Earhart ගුවන් නියමු චරිතයකි. එසේම ඇයගේ සැමියා වන්නේ George Putnam නැමැත්තෙකි. Amelia තම කුඩා කල සිටම ගුවන් යානා පිළිබඳ ආශාවක් තම පවුල් පසුබිමෙන් ලැබුණි. පළමුව ඇය ගුවන් යාත්‍රිකාවක ලෙස ගුවන් ගමන් සඳහා සම්බන්ධ වන අතර පසුව ගුවන් නියමුවකු දක්වා ඇයගේ කුසලතා වැඩි දියුණු කර ගනියි. ඇයගේ ගුවන් නියමු ජීවිතය තුළ අත්ලාන්තික් සාගරය හරහා පියාසර කළ පළමු කාන්තාව බවට පත්වීමට ඇය සමත් විය. Amelia කාන්තා ගුවන් නියමුවකු ලෙස කාන්තාවන්ට බොහෝ සෙයින් උදව් උපකාර කරන ලදි. කාන්තාවන් සඳහා ගුවන් නියමු කාණ්ඩයක් සංවිධානය කිරීම මේ අතරින් ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනියි.

Amelia තම ගුවන් දිවියේ සුවිශේෂී කඩඉම් අවස්ථාවක් පසු කිරීමට ලෝක සංචාරයක් ආරම්භ කරයි. මෙම සංචාරයේදී ඇයගේ සහායකයා ලෙස කටයුතු කරන්නේ Fred Noonan නැමැත්තෙකි. ඔවුන්ගේ සංචාරයේ පළමු ගමනාන්තය වනුයේ හවායි හි හොනලුලු දූපතයි. හවායි සිට නැවත ඔවුන්ගේ ගමන ආරම්භයේදී Amelia දරුණු සිදුවීමකට මුහුණ දෙයි. ඒ ඇයගේ යානාව අනතුරකට පත්ව විනාශ වී යාමයි. නමුත් ඇයගේ දක්ෂතාවය නිසා ඇය සහ ඇයගේ සහයා දිවි ගළවා ගනියි. නමුත් එහි සිට නැවත ගමන් ඇරඹූ ඇයට කුමක් සිදුවේද? ගමනාන්තයට ළඟා වේද? මේ සියල්ල චිත්‍රපටය නැරඹීමෙන් දැනගත හැක.

මෙම චිත්‍රපටයට සඳහා වන Amelia ගේ ගුවන් යානය Lockheed Model 10 Electra යානයයි. තාක්ෂණය අතින් එතරම් දියුණු රූපරාමු නොතිබුණත් ගුවන් යානා පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරන්නෙකුට නැරඹිය යුතු චිත්‍රපටයක් ලෙස Amelia චිත්‍රපටය හඳුන්වා දිය හැකිය.

ඇයගේ ගුවන් නියමු ජීවිතය තුළ අත්ලාන්තික් සාගරය හරහා පියාසර කළ පළමු කාන්තාව බවට පත්වීමට ඇය සමත් විය. Amelia කාන්තා ගුවන් නියමුවකු ලෙස කාන්තාවන්ට බොහෝ සෙයින් උදව් උපකාර කරන ලදි. කාන්තාවන් සඳහා ගුවන් නියමු කාණ්ඩයක් සංවිධානය කිරීම මේ අතරින් ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනියි.

HEROES
OF THE PACIFIC

රශ්මි අබේසේකර

ක්‍රීඩාව විකාශනය වන්නේ William Crowe නම් ගුවන් නියමුවකු වටාය. මෙහිදී ඔහුට ක්‍රීඩා කරන්නට සිදු වන්නේ ඔහුගේ චරිතයෙනි. Pacific යුද්ධය ආශ්‍රිතව නිර්මාණය වී ඇති මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාව ජපානය එම යුද්ධයට මුහුණ දුන් ආකාරය හා පර්ල් වරාය ආශ්‍රිත සිදුවීම් අනුසාරයෙන් ගොඩනැගී ඇත.

Heroes of the Pacific පරිගණක ක්‍රීඩාව දෙවන ලෝක යුධ සමය පාදක කොට ගෙන නිර්මාණය වූවකි. Shane Collier, Justine Halliday නිෂ්පාදනයට හා නිර්මාණකරණයට දායකත්වය දක්වා ඇති මෙම ක්‍රීඩාවේ ප්‍රකාශන කටයුතු සඳහා Codemasters හා Ubisoft ආයතන දායකත්වය දක්වා ඇත. තනිව හා කණ්ඩායමක් ආකාරයෙන් ක්‍රීඩා කළ හැකි Heroes of the Pacific නිකුත් වූයේ 2005 වසරේ සැප්තැම්බර් මාසයේදීය.

ක්‍රීඩාව විකාශනය වන්නේ William Crowe නම් ගුවන් නියමුවකු වටාය. මෙහිදී ඔහුට ක්‍රීඩා කරන්නට සිදු වන්නේ ඔහුගේ චරිතයෙනි. Pacific යුද්ධය ආශ්‍රිතව නිර්මාණය වී ඇති මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාව ජපානය එම යුද්ධයට මුහුණ දුන් ආකාරය හා පර්ල් වරාය ආශ්‍රිත සිදුවීම් අනුසාරයෙන් ගොඩනැගී ඇත. Campaign, Instant Action, Single Mission, Historical, Training හා Multi play ආකාරයෙන් මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවෙහි යෙදිය හැකිය. මෙම ක්‍රීඩාවේ තවත් විශේෂත්වයක් වන්නේ පුද්ගලයන් අට දෙනෙකුට පමණ ජාලයක් ලෙස සම්බන්ධ වී ක්‍රීඩා කිරීමට හැකිවීමයි.

තවද Heroes of the Pacific ක්‍රීඩා කළ හැකි ආකාර දෙකක් පවතී. ඒ Arcade හා Processional මාදිලියයි. Arcade ආකාරයෙන් ක්‍රීඩා කිරීම ඉතාම පහසුය. සාමාන්‍ය අයුරින් Joystick භාවිතයෙන් මෙහිදී ක්‍රීඩා කළ හැකිය. Rudders වැනි උපාංග මෙහිදී ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වේ. නමුත් Professional ආකාරයෙන් ක්‍රීඩා කිරීමේදී මෙම ක්‍රියාවලිය තරමක් සංකීර්ණ වේ. ඒ මන්දයත්

Pitch, Roll හා Yaw වැනි චලනයන් අප විසින් ලබා දිය යුතු වේයි. එම නිසා මේ සඳහා ගුවන් යානයක තාක්ෂණික වශයෙන් සිදු වන ක්‍රියාවලිය දැන සිටීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. ගුවන් යානා තාක්ෂණය පිළිබඳ උනන්දු වන ඔබට ඒ පිළිබඳ යම් අවබෝධයක් ලබන්නට මෙවැනි පරිගණක ක්‍රීඩාවක් Professional ආකාරයෙන් ක්‍රීඩා කිරීම වැදගත් වේ.

එහිදී ඔබට ලැබෙන Missions higher difficulty levels වලදී අවසන් කිරීම මගින් නව ගුවන් යානා ලබා ගැනීමේ අවස්ථාව හා ලකුණු වැඩියෙන් ලබා ගැනීමේ අවස්ථාවද හිමි වේ. P-40 Warhawk, P-51 Mustang, F4U Corsair, P-47 Thunderbolt වැනි ගුවන් යානා හා තවත් ජපන් සහ ජර්මානු ගුවන් යානා පියාසර කිරීමේ අත්දැකීමද මෙහිදී ලබා ගත හැකි අතර මින් සමහරක් ගුවන් යානා දෙවන ලෝක යුධ සමයේදී භාවිතයට ගන්නා ලද ගුවන් යානා වීම වේ.

මෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් මෙහෙයුම් 26ක් අන්තර්ගතය. ඒවා Perl Harbor, Wake Island, Marshall Island, Coral Sea, Midway, Guadalcaral, Gilbert Island, Marians, Philippines හා Iwo Jima යන ස්ථාන මුලික කරගෙන නිර්මාණය වී ඇත. තවද Historical Missions හා training missions ද 5 බැගින් අන්තර්ගත වේ. මෙහි තවත් විශේෂත්වයක් වන්නේ එම මෙහෙයුම් එකිනෙකට වෙනස් ස්වරූපයන් දැරීමයි. ඒවා පහත පරිදි පෙළ ගැස්විය හැකිය.

- Ground Attack
- Ground Support
- Escort
- Defense
- Patrol
- Tor pedo
- Dive-Bombing

යුධ ගුවන් නියමුවකු ලබන අත්දැකීම් පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට මෙන්ම ගුවන් යානයක ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට Heroes of the Pacific වැනි පරිගණක ක්‍රීඩා බොහෝ සෙයින් අවශ්‍ය වේ. මෙවැනි පරිගණක ක්‍රීඩාවන්හි යෙදීම මගින් ඔබට එය පහසු කර ගත හැකිය.

Heroes of the Pacific පරිගණක ක්‍රීඩාව දෙවන ලෝක යුධ සමය පාදක කොට ගෙන නිර්මාණය වූවකි. Shane Collier, Justine Halliday නිෂ්පාදකයට හා නිර්මාණකරුවට දායකත්වය දක්වා ඇති මෙම ක්‍රීඩාවේ ප්‍රචාරණ කටයුතු සඳහා Codemasters හා Ubisoft ආයතන දායකත්වය දක්වා ඇත.

ඔබට අපගේ ආචාරය............

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය විසින් "ගුවන් සේවා සෙනසුයෙන් පිදුන් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවන්ට" වැඩසටහන් මාලාව ආරම්භ කළ දින පටන් අපත් සමග අත්වැල් බැඳ, සක්‍රීයව නිතරම දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශන ඉදිරිපත් කරමින් නොමඳ සහායක් ලබා දුන් පිරිසක් ලෙස මීගමුවේ ඒරොමොඩිලර්ස් (Negombo Aeromodellers) සංවිධානය හඳුන්වාදිය හැක. අනුරුවට සංයෝජනය වූ මිය ප්‍රිය සම්බන්ධය මෙන්ද මහත් කළ ක්‍රමය. පෙරේරා පවුලේ එඩ්වඩ්, සොලින්, අමිත් යන මහත්වරුනි, ඔබ සැම ගැමි අහිංසක දරුවනට ගුවන් යානගත පියාසැරිය සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පෙන්වමින් සිදුකරන්නේ සමාජ සත්කාරයකි. කිසිදු මුදලක් හෝ අපේක්ෂාවකින් තොරව ජීවිතයාවෙන් පිදුකරන මෙම මහඟු කාර්යභාරයට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකයේ අප සැම හිත නමා ආචාර කරන්නෙමු.