Registered in the Sri Lanka Press Council Under No:P - 1388
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka Under
No: QD/152/News/2012
ගුවන්සර
Guwansara
ISSN - 2012 - 6298
FREE ISSUE
ආදරණීය දුවේ... පුතේ...
ඔබේ මවුබිමේ ගොඩනැගෙන
ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයේ
උරුමකරුවන් ඔබයි...

ගුවන්සර

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක්

ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය මඟින් නිකුත් කරනු ලබන ගුවන්සර අධ්‍යාපනික සඟරාවේ කලාප 05 ක් මේ දක්වා නිකුත් කර ඇති අතර මෙවර නිකුත් කරනු ලබන්නේ එහි 06 වන කලාපය යි. එය මේ දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ උසස් පෙළ පාසල් 2900 ක් වෙත නොමිලයේ බෙදා හරිනු ලබයි.

ගුවන්සර සඟරාවට අමතරව ගුවන්සර නමින් වෙබ් අඩවියක් මෙන්ම දිවයිනේ උසස් පෙළ පාසල් තුළ ගුවන් සේවා සම්පත් පිහිටුවීමේ වැඩසටහනක් ද ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ග්‍රාමීය පාසල් දරු දැරියන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම එම වැඩසටහනේ ප්‍රධාන අරමුණයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
අංක. 04, හුණුපිටිය පාර, කොළඹ 02

1912 CENTENARY OF AVIATION IN SRI LANKA 2012

Celebrating 100 Years of Aviation in Sri Lanka

WHAT'S INSIDE

Contents

Feature Articles

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සාධනීය ජයග්‍රහණයන් 08

හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මත්තල 57

Shaping the future of HIGH-FLYERS IN AVIATION 70

History

ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ සියවසක අභිමානය
Celebrating 100 years of Aviation in Sri Lanka 16

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය 62

News

ගීතාංජන ගුණවර්ධන මහතා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුරයට 91

සිවිල් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවය අතින් ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ 17 වන ස්ථානයට ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සිව්වන තැන 90

ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය මත්තල ගුවන් තොටුපළට 92

Guwansara

පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය හලාවත අධ්‍යාපන කලාපයේ වැඩසටහන 76

ඔබ දකින ලොව අපද දකින්නට කැමැත්තෙමු
ගුවන්සර කතාවට පසුවදනක්..... 83

පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 87

Editorial

EDITOR IN CHIEF
Dev Kowsala Samarajeewa

EDITOR
Chandima Kodithuwakku

CO-EDITORS
Gimhan Dabarera
Ishara Gunawardena
Gayani Millawithanachchi
Dulanjali Mapitiyage
Ashan Hettige
Chandula Minuwanga

CIRCULATION
Nilantha Tennakoon
Yohan Tennakoon

DESIGN
Madhushanka Wajira

PHOTOGRAPHY
Chandika Lakmal
Manjula Marasinghe

PUBLISHER
Civil Aviation Authority
No 04, Hunupitiya Rd, Colombo 2.
T/P 0112 350088

ප්‍රධාන සංස්කාරක
දේව් කව්සල සමරජීව

සංස්කාරක
චන්දිමා කොඩිතුවක්කු

සහය සංස්කරණය
ගිම්හාන් දබරේරා
ඉෂාර ගුණවර්ධන
ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
දුලාංජලී මාපිටියගේ
අෂාන් හෙට්ටිගේ
චන්දුල මිනුවංග

බෙදාහැරීම් කළමණාකරනය
නිලන්ත තෙන්නකෝන්
යොහාන් තෙන්නකෝන්

පරිගණක පිටු සැලසුම්
මධුෂංක වජිර රත්නායක

ඡායාරූප
චන්දික ලක්මාල්
මංජුල මාරසිංහ

ප්‍රකාශනය
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය
අංක : 04 හුණුපිටිය පාර,
කොළඹ 02.
දුරකථන : 0112 - 350088,

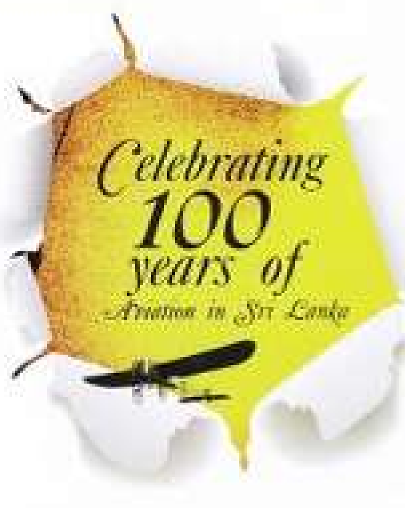
Cover
STORIES

අපේ ජවසම්පන්න දරුවන් පොළඹවමින්, සැලැසුමින් මෙන්ම නිල් ගුවනෙහි ද උත්සාහී පාන්නට අවශ්‍ය දැක්ම ඔබ අනුගත කාලය පුරාවට පෙන්වා දී තිබේ. එය මට ශක්තියකි. මේ උදාවී ඇත්තේ නිල් අහස ජයගත් නොව අනාගතයකද දිනිය යුතු කාලයයි.

(මහින්ද චින්තන ඇසුරිනි)

ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ
සියවසක
අභිමානය

Celebrating 100 years of Aviation in Sri Lanka



අපේ **සටහන**

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවේ සියවස් සැමරුම

1912 - 2012

1911 සැප්තැම්බර් මස ඉංග්‍රීසි ජාතිකයෙකු වන කොලින් බ්‍රවුන් (Collin Browne) නැමැත්තෙකු විසින් අප රටට ගුවන් යානයක් නැව් මගින් ගෙන ඒම හේතුවෙන් මෙරට දී ගුවන් යානයක් අසන්නට හෝ දකින්නට ලැබුණු ප්‍රථම අවස්ථාව ලෙස එය සනිටුහන් වේ. කෙසේ වුවද මෙම ගුවන් යානය පියාසර කර පෙන්වීමක් සිදු නොවූ අතර මහජන ප්‍රදර්ශනය සඳහා ගාලුමුවදොර ක්‍රීඩාංගණයේ මෙන්ම වෙනත් ස්ථාන කිහිපයකදීම ස්ථාන ගත කර තිබූ බවට වූ වාර්තා පවතී. මෙම ගුවන් යානය 'බ්ලෙරියට්' (Bleriot) වර්ගයේ එකක් වූ අතර එක් අයෙකුට ගමන් කළ හැකි වර්ගයේ එකකි.

The first aero plane arrived on the shores of Sri Lanka by sea in ship called 'Rabenfels' on 12 September 1911 for the use of an Englishman named Colin Brown.

මේ කාලවකවානුව තුළදීම ජර්මානු ජාතිකයෙකු වන 'ඔස්ටර්' (Oster) නම් පුද්ගලයෙකු විසින් තවත් ගුවන් යානයක් ගෙන්වන ලද හෙයින් ඉන් පසුව බ්‍රවුන් සහ ඔස්ටර් යන දෙදෙනා අතර ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු ගුවන් ගත වීම සඳහා තරඟයක් පැවතිණි. කෙසේ වෙතත් මොවුන් දෙදෙනාටම සාර්ථක ගුවන් ගත වීමක් (Take off) සහ ගොඩබෑමක් (Landing) සිදු කිරීම අපහසු කරුණක් වී ඇත. මින්

ඔස්ටර් නාමැත්තා කොළඹ තුරඟ තරඟ පිටියේ දී සිහිප වරක්ම සිය යානය ගුවන් ගත කිරීමට උත්සාහ ගෙන තිබුණද එය සාර්ථක කර ගැනීමට අපොහොසත් වීම හේතුවෙන් යානය අනතුරට ලක්ව ඇති බව ඉතිහාස වාර්තා වල සඳහන්ය.

මේ අයුරින්ම 1903 දෙසැම්බර් 17 වන දින, ලෝක ඉතිහාසය තුළ මිනිසකු විසින් සිදුකරන ලද ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් ගමනට පෙර විවිධ ආකාරයේ ගුවන් ගමන් අත්හදා බැලීම්, ඉතිහාසයේ වරින් වර සිදුවුවද 1903 වර්ෂයේ රයිට් සහෝදරයින්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන ලෙස සඳහන් වන්නේ එය පළමු වරට සාර්ථක අයුරින් ගුවන් ගත වීම, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන මේ තුන් ඈඳුනු සිදුවීම් පෙළ මිනිසකු විසින් සිදුකිරීම හේතුවෙනි.

දෙවෝපගත අයුරින් මෙය ශ්‍රී ලංකාවටද ව්‍යාප්ත වී ඇත. ඒ 1911 දී ලන්දිවට ගුවන් යානයක් නැව් මගින් රැගෙන ආවද ඉහත දැක්වූ තුන් ඈඳුනු සිදුවීම් පෙළ වන ගුවන් ගත වීම, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන කරුණු සාර්ථක ලෙස සිදුකරනු ලබන්නේ 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින 'ජෝර්ජ්ස් වර්මින්ක් සහ මාර්ක් පෝප්' (Georges Vermink & Marc Pourpre) නම් ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනා විසිනි.

1912 දෙසැම්බර් මස 07 දින සිදු කළ සාර්ථක ගුවන් ගමන (Successful fully controlled flight) හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් ඉතිහාසය ඇරඹෙන්නේ 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින පටන්ය.

මේ අයුරින්ම 1903 දෙසැම්බර් 17 වන දින, ලෝක ඉතිහාසය තුළ මිනිසකු විසින් සිදුකරන ලද ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් ගමනට පෙර විවිධ ආකාරයේ ගුවන් ගමන් අත්හදා බැලීම්, ඉතිහාසයේ වරින් වර සිදුවුවද 1903 වර්ෂයේ රයිට් සහෝදරයින්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන ලෙස සඳහන් වන්නේ එය පළමු වරට සාර්ථක අයුරින් ගුවන් ගත වීම, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන මේ තුන් ඈඳුනු සිදුවීම් පෙළ මිනිසකු විසින් සිදුකිරීම හේතුවෙනි.

දෙවෝපගත අයුරින් මෙය ශ්‍රී ලංකාවටද ව්‍යාප්ත වී ඇත. ඒ 1911 දී ලන්දිවට ගුවන් යානයක් නැව් මගින් රැගෙන ආවද ඉහත දැක්වූ තුන් ඈඳුනු සිදුවීම් පෙළ වන ගුවන් ගත වීම, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන කරුණු සාර්ථක ලෙස සිදුකරනු ලබන්නේ 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින 'ජෝර්ජ්ස් වර්මින්ක් සහ මාර්ක් පෝප්' (Georges Vermink & Marc Pourpre) නම් ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනා විසිනි.

Bleriot Aircraft

Marc Pourpre

Wright Brothers first successful fully controlled flight

FEATURE

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සාධනීය ජයග්‍රහණයන්

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ වසර දෙකක වගකීම් දැරූ ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වැඩිදියුණු කිරීමෙහිලා මෙම කෙටි කාලය තුළ කළ කැප කිරීම ඉමහත්ය. අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ දැක්ම අනුව හිල් අහස ජයගැනීමේ සංකල්පය ශක්තිමත් කිරීම විවිධ අභියෝග මැද සිදු කළ එතුමා එම ව්‍යාපෘතිය නිශ්චිත සංධිස්ථානයට ගෙනවිත් තිබේ. වත්මන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ 2012 ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව නිකුත් කළ 'මෑතකාලීන ආර්ථික ප්‍රවණතා' ප්‍රකාශනයේ සඳහන් වන්නේ මෙසේය.

“2012 වසරේ පළමු භාගය තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා අංශය සැලකිය යුතු වර්ධනයක් අත්කර ගන්නා ලදි. 2012 වසරේ මුල් මාස 06 තුළ සංචාරක පැමිණීම ඉහළ යාම පිළිබිඹු කරමින් ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය ඉහළ ගියේය. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මගින් හසුරුවන ලද ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව පෙර වසරේ මෙම කාලය තුළ හසුරුවන ලද ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවට සාපේක්ෂව 13% කින් ඉහළ ගියේය. වෙනත් ගුවන් යානා හරහා මාරුවන මගීන් ද ඇතුළුව හසුරුවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව 2012 පළමු භාගය තුළ මිලියන 3.5 දක්වා 13% කින් වර්ධනය විය. සංචාරක හා ව්‍යාපාරික කටයුතු ඉහළ යාම හේතුවෙන් ගුවන් තොටුපළ මගින් හසුරුවන ලද ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 92,043 දක්වා 33% කින් වර්ධනය විය. පෙර වසරේ එම කාලයට සාපේක්ෂව 2012 පළමු මාස 06 තුළ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ උපයෝජිත සම්පූර්ණ ආසන ධාරිතාවය 12% කින් වැඩි විය.

ගුවන් සේවා අංශයට අදාළ යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ගුවන් සේවා සංවර්ධන ව්‍යාපෘති කිහිපයක් සඳහා සැලසුම් සකස් කර ඇත. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියර යටතේ නව පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු 2012 දෙසැම්බර් මසදී ආරම්භ වීමට නියමිත අතර 2015 දෙසැම්බර් මසදී එහි කටයුතු අවසන් කිරීමට නියමිතය. මෙම නව පර්යන්තය බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළෙහි පවතින පර්යන්තයට බටහිර දෙසින් ඉදිකිරීමට නියමිත අතර එමගින් වසරකට මගීන් මිලියන 06 ක් හැසිරවීමේ අවස්ථාව හිමිවේ. එය වසරකට හැසිරවිය හැකි මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 12 ක් දක්වා ඉහළ යාමට හේතුවනු ඇත. ගුවන් ධාවන පථය යළි ඇතිරීම හා පුළුල් කිරීමට සැලසුම් කොට ඇති අතර එමගින් එයාර් බස් 380 (A 380) වර්ගයේ විශාල ගුවන් යානා හැසිරවීමට ඉඩ සැලසෙනු ඇත.

හම්බන්තොට මත්තල ඉදිකෙරෙන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි පළමු පියවරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු දැනට සිදුකෙරෙමින් පවතින අතර 2012 වසර අගදී ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි පළමු පියවර මගින් වාර්ෂිකව මගීන් මිලියනයක් ද භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 45,000 ද හැසිරවීමට බලාපොරොත්තු වේ. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි දෙවන පියවර 2013 දී ආරම්භ කොට 2017 දී අවසන් කිරීමට නියමිතව ඇත. ප්‍රමුඛ පෙළේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා කිහිපයක් රටේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සමඟ සම්බන්ධවීමට දැනටමත් කැමැත්ත පළ කොට ඇත. අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ජාලයක වැදගත්කම තේරුම් ගනිමින් රත්මලාන, අම්පාර, කොග්ගල, චීන වරාය සහ යාපනය ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබාදී ඇත. මෙවා නාගරික ගුවන් තොටුපළ ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. අනෙකුත් ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම තුළින් දේශීය මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා පහසුකම් සැලසෙනු ඇත.”

FEATURE

ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමනි,

අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ ගමන් මගෙහි යමින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු ශක්තිමත් කරන්නට ඔබතුමන් විසින් දරන ලද ප්‍රයත්නයන් සැබැවින්ම ජයග්‍රහණ රැසකට හේතු විය.

වසර දෙකක අභිමානවත් ගමනක යෙදෙමින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අභිවෘද්ධිය වෙනුවෙන් කළ මෙහෙවරට අපගේ ගෞරවනීය ප්‍රණාමය

ගුවන්සර කණ්ඩායම

FEATURE

සියළු අභියෝග හමුවේ නොසැලී ආ....
දෙව්සරක ගමන් මග

හරියටම මීට වසර දෙකකට පෙර අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් ඔහුට මේ රට සංවර්ධනයේ දැවැන්ත කාර්යභාරයක් පවරා දුනි. එය ඇත්තටම අති දැවැන්ත අභියෝගයකි. එම අභියෝගය වූයේ මේ රටේ ගුවන් සේවාව ක්‍රමවත් කිරීමේ වගකීමය. එක් පැත්තකින් අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය සහ අනෙක් පසින් විවිධ විවේචන වලට ලක්වෙමින් තිබූ ගුවන් සමාගම් වල සැබෑ ස්වරූපය සිය රටට හෙළි කිරීමය.

අභියෝග වලට මුහුණ දීමේදී සිය පියා වෙතින් ලබාගෙන ඇති සහජ පන්නරය මේ සඳහා හොඳටම ප්‍රයෝජනයට ගත්තේය. අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ දැක්ම ඔහු නිවැරදිව හඳුනා ගත්තේය. ඔහු එය ප්‍රායෝගික වැඩ පිළිවෙළක් බවට පත් කර ගැනීම සඳහා කණ්ඩායමක් ලෙසට නායකත්වය ලබා දෙන්නේය.

සාකච්ඡා කළේ
ලද්වි **සමරජීව**

එළඹෙන සියවසේ ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානය

Asia's Aviation Hub in the Next Century

අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්මේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමනේ දී ඒ වෙනුවෙන් සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් ඉටු කිරීමේ වගකීම පැවරෙන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට. මේ සියළු වගකීම් සමඟින් 2010 වසරේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය භාර ගත් ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මඟ පෙන්වීම යටතේ නිල් ගුවන ජයගනිමු සංකල්පය යථාර්ථයක් බවට පත් කිරීමේ සාර්ථක පියවර රැසකට අඩිතාලම දැමීය. ඒ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ 17 වන ස්ථානය දක්වා ඔසවා තැබීම, රට තුළ පරිසර හිතකාමී අලුතින් ඉදිවන ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කටයුතු, බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළේ දෙවන අදියර සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය, ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දීම මඟින් ජනතාවට ගුවන් සේවා කටයුතු සමඟ සම්බන්ධ වීමට අවස්ථාව ලබාදීම, රටේ අනාගත පුරවැසියන් වන පාසල් සිසුන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම වැනි කටයුතු රාශියකට මාර්ගෝපදේශනත්වය දෙමිනි.

> **අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්මේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමනේ දී ඒ වෙනුවෙන් සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් ඉටු කිරීමේ වගකීම පැවරෙන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට. මේ සියළු වගකීම් සමඟින් 2010 වසරේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය භාර ගත් ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මඟ පෙන්වීම යටතේ නිල් ගුවන ජයගනිමු සංකල්පය යථාර්ථයක් බවට පත් කිරීමේ සාර්ථක පියවර රැසකට අඩිතාලම දැමීය.**

කෙසේ වුවද මේ සියළු අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට හැකිවූයේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් මවුබිමට නිවැරදි නායකත්වයක් ලබා දෙමින් රට ත්‍රස්තවාදයෙන් මුදවා ගැනීම වෙනුවෙන් ගන්නා ලද අභීත තීරණයයි. ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටීම අනුව ඉතිහාසය පුරා අපට දක්නට ලැබෙන සුවිශේෂී කාරණය වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ශක්තිමත් පාලනයක් නොපැවති සෑම අවස්ථාවකම මේ රට බෙදී භින්න වී සතුරන් විසින් යටත් කර ගැනීමයි. මේ සියළු කරුණු ඔස්සේ පසුගිය සත් වසර තුළ රටක් වශයෙන් අප ලඟා කරගෙන ඇති දේ පිළිබඳ මෙන්ම ඉදිරියේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවට වසර සියයක් සපිරීම නිමිත්තෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මහතා සමඟ ගුවන්සර සිදු කළ සංවාදයකි මේ.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටීම අනුව එහි ස්ථාවර බව රැඳී පවතින්නේ එහි ශක්තිමත් පාලකයෙක් රැඳී සිටි කාල වකවානු වලදී පමණක්ය යන්න පසුගිය සත් වසරට අදාළ වන්නේ කෙසේද යන්න විග්‍රහ කළොත්

ශ්‍රී ලංකාව පිහිටා ඇති ආකාරය අනුව ඈත අතීතයේ සිටම ලෝකයේ අවධානය දිනා ගත් රටක් විදියට තමයි කියවෙන්නෙ. ක්‍රි.පූ. 503 දී පමණ විජය කුමරු විසින් රාජාණ්ඩු ක්‍රමයක් මෙහි ඇති කිරීමෙන් පස්සෙ විවිධ විදේශ බලවේගයන් මේ රටේ පාලනය උදුරා ගන්න රට ආක්‍රමණය කරල තියනවා. ඒ හැම අවස්ථාවක්ම අධ්‍යයනය කරල බලන කොට අපට පේන්නෙ රටේ දුර්වල පාලනයක් සිටි අවස්ථා සහ රට බෙදී භින්න වී තිබූ අවස්ථා වල තමයි විදේශ බලවේගයන් අපව යටත් කරගෙන තියෙන්නෙ. එළාර රජ්ජුරුවො විදෙස් රටකින් ඇවිල්ල වසර 44 ක් වැනි දීර්ඝ කාලයක් රට පාලනය කළා. 5 වන මිහිඳු රජුගෙන් රට උදුරා ගත්ත විදේශිකයින් අනුරාධපුර රාජධානිය විනාශ කළා පමණක් නෙවෙයි සැලකෙන කාලයක් රට පාලනය කළා. විජයබාහු කුමරයා නැවත පොළොන්නරු රාජධානිය ඇතිකරන තෙක් අපේ රටේ දේපළ කොල්ලකමින් ජනතාවට හිරිහැර කරමින් මේ රට පාලනය කරපු හැටි ඉතිහාසයේ සඳහන් වෙනවා. සොළී ආක්‍රමණ එසේ සිදුවුනා වගේම, ඒ අතරේ බටහිර ජාතීන්ද මේ රට ගොදුරු කරගන්නට සමත් වුනේ අපේ රටේ දුර්වල පාලකයින් ඉන්න වෙලාවේ. ඒකයි දොන් ජුවන් ධර්මපාලගේ කාලෙ රට සම්පූර්ණයෙන්ම විදේශ බලවේග වලට නතු වුණේ.

මේ සියල්ලෙන්ම මා පැහැදිලි කිරීමට උත්සාහ කළේ අපේ රටේ පිහිටීමට අනුව මේ රටේ තිබිය යුත්තේ නිර්භීත, ජාතිමාමක හැඟීමකින් යුතු ශක්තිමත් පාලනයක් කියන එක. එදා පැවති තර්ජන, අභියෝගවලම අදත් ඒ වගේම පවතින බව විවිධ බලවේග ක්‍රියාත්මක වන ආකාරයෙන් ඉතා පැහැදිලිව පේනවා. ඒ අනුව පසුගිය වසර 07 ක කාලය තුළ අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමා ඔප්පු කරල තියනවා කිසිදු බලවේගයකින් නොසැලෙන, ජාතියට නිවැරදි නායකත්වයක් ලබාදිය හැකි මේ රටට වඩාත් සුදුසු මෙන්ම ගැලපෙන නායකත්වයක් එතුමා තුළව පවතින බව. දෙස් විදෙස් සතුරන්ට නිවැරදිව මුහුණදීල තමන්ගේ අභීත හඬ පතුරවන්නත් මවුබිමේ දේශමාමක බලවේග ශක්තිමත් කරන්නටත් සතුරු රාජ්‍ය වල මතය පරාජය කරන්නත් හැකි නායකයෙක් ලෙස එතුමා මේ වන විටත් ඉතිහාසගත වී අවසානයි. මේ කාලයේම ශක්තිමත් නායකයෙක් විදියට අද එතුමන් ගරු බුහුමන් ලැබීම අපටත් ආඩම්බරයක්.

ඔබතුමා දකින ආකාරයට පසුගිය වසර 07 තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ යහපත් සමාජ වාතාවරණයක් ගොඩනැගී තිබෙනවාද?

1948 නිදහස ලැබුවෙන් අපි වසර 64 ක් මේ රට විවිධ ආණ්ඩු විසින් පාලනය කරල තියනවා. එම කාලපරිච්ඡේදයන් තුළ විවිධ ආණ්ඩු, විවිධ ප්‍රතිපත්ති, විවිධ සැළසුම් රට වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කරන්නට වැර දැරුවා. එසේ වුවත් වසර 64 කට පසුව අපේ රට දියුණු රටවල් සමඟ සංසන්දනය කරන කොට යම් කිසි පසුබෑමක් තියනවා. ඒකට හේතුවක් වුණේ ප්‍රධාන වශයෙන් අපේ රටේ පැවති ජාතික අසමඟිය සහ යුද්ධය. රටක්

වසර 30 ක් යුද්ධ කරවුවහම ඒ රටේ භෞතික සම්පත්, මානව සම්පත් කොයි තරම් විනාශ වෙනවද? ඒ එක්කම මිනිස්සුන්ගෙ ආකල්ප, අපේක්ෂා රටේ ප්‍රගමනයට බාධාකාරී වෙනවද? ඒ විතරක්ද මේ සියල්ල අතරේ විදේශ බලවේග අපව හසුරුවන්න කොතරම් උත්සාහ ගත්තද මේ වගේ පසුබිමක කොහොමද ආර්ථික, සමාජයීය සංවර්ධනයක් බලාපොරොත්තු වෙන්නෙ.

නමුත් අතිගරු ජනාධිපතිතුමා යුද්ධය අවසන් කරමින් පස්සෙ අද රට ශක්තිමත් සංවිධානයකට පැමිණිලා තියනවා. රට නිවැරදි දිශාවකට ගමන් කිරීම ආරම්භ කරල තියනවා. රටේ ආර්ථික වර්ධන වේගය වැඩි වෙලා තියනවා. උද්ධමනකාරී තත්වය තනි අංකයක් බවට පත්වීමේ ප්‍රවණතාවයක් ඇති වෙලා තියනවා. ඒක රටක් විදියට අප සැමටම සතුටු වෙන්න පුළුවන් කරුණක්.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවේ ශත සංවත්සරය පිළිබඳව සඳහනක් කළොත්....?

ගුවන් කර්මාන්තයේ සියවස් සැමරුම යෙදී තිබෙන්නේ 2012 වසරේ දෙසැම්බර් 07 වන දාට. මෙහිදී සඳහන් කරන්න ඕන අපේ රටට මුලින්ම සිලෝනියට වර්ගයේ ගුවන් යානයක් ගෙනැවිත් තියෙන්නෙ කොලින් ෆුට් නම් පුද්ගලයෙකු විසින් 1911 සැප්තැම්බර් 12 වනදා නැව් මාර්ගයෙන් තමයි. නමුත් සමහර තොරතුරු වලට අනුව මේ පුද්ගලයාට මේ ගුවන් යානය ගුවන් ගත කරන්න අවස්ථාවක් ලැබිලා නෑ. ඉන් පසුව 1912 වසරේ දෙසැම්බර් මාසයේ ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනෙකු විසින් නැවතත් එම වර්ගයේම ගුවන් යානයක් ගෙනල්ලා කොළඹ තුරඟ තරග පිටියේදී සාර්ථක ලෙස ගුවන් ගත කරලා තියෙන්නෙ 1912 දෙසැම්බර් 07 වැනිදා. ඉතින් එදා සිට තමයි අපේ රටේ ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ ආරම්භය සනිටුහන් වෙන්නෙ.

මෙහිදී සඳහන් කළ යුතුම කරුණ තමයි රයිට් සහෝදරයන් 1903 දෙසැම්බර් 17 දින සාර්ථක ලෙස ගුවන් ගමනක යෙදෙන්න කලින් අසාර්ථක වෙලා තියෙන වාර ප්‍රමාණය ඊට වැඩියි. 1903 ට පූර්වයෙන් ඔවුන් කීප වරක් උත්සාහ ගත්තත් හරියටම සාර්ථක ගුවන් ගමනක් සිදු කරලා තියෙන්නෙ 1903 දෙසැම්බර් 17 දින තමයි. ඒ සුරක්ෂිත ලෙස ගුවන් ගත වීම, ගුවනින් පියාසැරීම සහ යළි ගොඩබෑස්සවීම යන කරුණු 03 ට තමයි අපි අදටත් සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සාර්ථක බව කියන්නෙ.

එහිදී මේ කරුණ අපට සම්බන්ධ වෙන්නෙ අපේ රටට ගුවන් යානයක් 1911 දී ගෙන ආවත් එය පියාසැරීමට ගත් සෑම උත්සාහයක්ම අසාර්ථක වෙලා තියෙනවා. එහිදී ප්‍රංශ ජාතිකයෙක් දැඩි ලෙස තුවාල ලැබූ බවත් වාර්තා වෙනවා. මේ හේතුව නිසා 1912 දෙසැම්බර් 07 වනදා වෙනත් තමයි අපේ ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය නිල වශයෙන් ආරම්භ වෙන්නේ, හැබැයි ලිඛිත වාර්තා නැති වුණත් මේ සියල්ලටම කලින් අපිත් දඬුමොණරය නිපදවූ මිනිස්සුන්ගෙන් පැවත එන බවත් අමතක කරන්න එපා.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිවන දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ වත්මන් තත්වය පැහැදිලි කළොත්?

මේ වසර අවසානයේ එහි ප්‍රථම අදියරේ වැඩ කටයුතු නිම වීමට නියමිතයි. මේ වන විටත් එහි ගුවන්

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් සමඟින් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන කටයුතු ආරම්භ කරන මොහොතට සහභාගී වෙමින්

ධාවන පථය ඇතුළු ස්ථාන බොහෝමයක ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් අදියරේ තියෙන්නේ. එම කටයුතු සාර්ථක ද කියා නිරීක්ෂණය කරන්න තමයි පසුගිය දා පකිස්ථාන සිවිල් ගුවන් සේවයට අයත් යානයක් ප්‍රථම වරට මත්තල ගුවන් තොටුපළට ගොඩබැස්සුවේ. අදාළ නිලධාරීන් එම පරීක්ෂණ ඉතා සාර්ථක බවත් අපට දන්වලා තියෙනවා. ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම මෙම කටයුත්ත කඩිනමින් අවසන් කර ලෝකයට විවෘත කරන්න මේ දින වල ක්‍රියාත්මක වෙමින් සිටිනවා.

නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් සමගම ඉදිරියේ අනෙකුත් අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය වන්නේ කුමන් අරමුණු කර ගනිමින්ද?

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙක මගින් පැමිණෙන සංචාරකයින් රට තුළට ගෙන යාම තමයි මෙහි ප්‍රධාන අරමුණ. විශේෂයින් උතුරු, නැගෙනහිර පළාත් වල සංචාරය කිරීමට කැමති සංචාරකයින් වෙනුවෙන් මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළේ නවීකරණ කටයුතු පසුගියදා අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් ආරම්භ කළා. ඊට අමතරව අම්පාර, පාලවිය ඇතුළු තවත් අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කිහිපයක් සංවර්ධනය කිරීමටත් අප අමාත්‍යාංශය ඉදිරියේ දී බලාපොරොත්තු වෙනවා. මෙහිදී පුත්තලම, පාලවිය වැනි ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම තුළින් ඒ ප්‍රදේශ දියුණු වෙනවා පමණක් නෙවෙයි ඒ ආශ්‍රිත තරුණ ජනතාවට වෘත්තී රැකියා අවස්ථාද රාශියක් හිමිවෙනවා.

ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්වීමේ සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියේ දී අපේ රට ප්‍රධාන ගුවන් කලාපයක් බවට පත් කර ගැනීම වැදගත් වෙනවා. අනෙක් අතින් දැනටමත් බටහිර රටවල් පිළි අරගෙන තියෙනවා ලෝකයේ සංචාරය කිරීමට සුදුසු රටවල් අතරේ අපේ රට ඉදිරියෙන්ම සිටින බව. සංචාරකයින් අපේ රටට එන්නෙ නිතරුනේ කාලය අපතේ යවන්න නෙමෙයි. ඔවුන්ට අවශ්‍යයි ඔවුන්ගේ ගමනාන්ත වෙත ඉක්මනින් ළගා වෙන්න. අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය මගින් එම අවශ්‍යතාවය ඉටුවෙනවා. මීට අමතරව පවතින අවශ්‍යතාවයන් එක්ක අපිට පුළුවන් අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ජාලයක් ඇතිකරන්න. එමගින් ගුවන් සේවා සමාගම් දිරිගැන්වීමට අපට අවස්ථාව ලැබෙනවා. රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වර්ධනය කරන්න තමයි බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළේ නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් මේ සඳහා වෙන් කරන්න සැළසුම් කරල තියෙන්නෙ.

අමාත්‍යතුමනි, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු වල තත්වය කොහොමද?

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමත් පසුගිය කාල වකවානුවේ පැවතුනේ එමිරේට්ස් පාලනය යටතේ නමුත් ඉන් මුදා ගෙන අපේ ජාතික කොඩිය යටතේ නැවත ලොව වටා පියාසර කරන්න අවස්ථාව අරන් දුන්නෙත් අපේ ජනාධිපතිතුමා. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය දේශීය ගුවන් සේවාවක් ලෙස සිය අනන්‍යතාවය ගොඩ නගා ගනිමින් සිටිනවා. 2005 වසරේ පැවති ගුවන් යානා 16 මේ වන විට 22 ක් දක්වා වැඩිකරන්නට අපි කටයුතු කරල තියනවා. ඒ සංඛ්‍යාව ඉදිරි කාලය තුළ 27 දක්වා වැඩිකරන්නත් බලාපොරොත්තු වෙනවා. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් ගමන් ජාලය රටවල් 33 ක ගමනාන්ත 60 ක් වෙත ගුවන් ගමන් සිදුකරනවා.

ඔබ දන්නා පරිදි විදේශ කළමනාකාරිත්වයකට අයත්ව තිබී ඉන් මුදවා ගන්නා විට ගුවන් සේවාව තුළ විවිධ ගැටළු තිබුණා. නමුත් අද සියළු කණ්ඩායම් අපගේ ජාතික ගුවන් සේවය යන හැඟීම තුළ කටයුතු කරනවා පමණක් නොවෙයි එහි අභිමානය වෙනුවෙන් කැපවී සිටිනවා. ඒ නිසාම තමයි අපේ ගුවන් සේවාව සඳහා විවිධ මට්ටමේ ජාත්‍යන්තර ඇගයීම් ලැබෙමින් පවතින්නෙ. ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ගුවන් යානා මගී අත්දැකීම් සංගමය (APEX) මගින් පිරිනැමූ ආසියා අප්‍රිකා කලාපයේ හි මගීන්ගේ ප්‍රියතම ගුවන් සේවයට හිමි සම්මානයත් 2011 දකුණු ආසියාවේ හොඳම ගුවන් සේවා මෙහෙය වන්නා ලෙස KLIA සම්මානයත් ඇතුළු සම්මාන රැසක් අපගේ ජාතික ගුවන් සේවය පසුගිය කාලය තුළ ලබා ලොව කීර්තිමත්ම ගුවන් සේවාවන් අතරට එක්වෙමින් තිබීම විරුද්ධවාදී මත දරන මහත්ම/ මහත්මීන්ගේ අවධානයට ලක්විය යුතු කරුණක්. 2012 ජනවාරි මාසයේ සිට 2012 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය එහි ගුවන් ගමන් ජාලය හරහා ගුවන් ගමන් වාර 8971 ක්‍රියාත්මක කරමින් මගීන් මිලියන 3.4 ප්‍රවාහනය කරල තියනවා. මේ හැමදේ තුළින්ම අපි පෙන්වා දෙන්නට වෑර දරන්නෙ අපි කර්මාන්තයක් විදියට ශක්තිමත් වෙමින් සිටින බවයි.

ඊට අමතරව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සී ප්ලේන් ව්‍යාපෘතියත් මේ වන විට රටේ ජනප්‍රිය වෙලා. මෙම සේවාව දැන් දැන් විදේශීය මෙන්ම දේශීය පිරිස් අතරත් ජනප්‍රියයි. අපේ රටේ පිහිටීම අනුව පවතින සෑම ප්‍රදේශයකම පාහේ ජලාශයක් ස්වභාවිකවම පිහිටා තිබෙනවා. මේක තමයි මේ සී ප්ලේන් ලංකාව තුළ ආරම්භ කරන්න ප්‍රධාන හේතුව වුණේ. මෙමගින් පරිසරයට සිදුවන හානිය ඉතා අවමයි. අඩුම තරමේ ධීවර බෝට්ටුවකින් තරම්වත්

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමත් පසුගිය කාල වකවානුවේ පැවතුනේ එමිරේට්ස් පාලනය යටතේ නමුත් ඉන් මුදා ගෙන අපේ ජාතික කොඩිය යටතේ නැවත ලොව වටා පියාසර කරන්න අවස්ථාව අරන් දුන්නෙත් අපේ ජනාධිපතිතුමා. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය දේශීය ගුවන් සේවාවක් ලෙස සිය අනන්‍යතාවය ගොඩ නගා ගනිමින් සිටිනවා. 2005 වසරේ පැවති ගුවන් යානා 16 මේ වන විට 22 ක් දක්වා වැඩිකරන්නට අපි කටයුතු කරල තියනවා. ඒ සංඛ්‍යාව ඉදිරි කාලය තුළ 27 දක්වා වැඩිකරන්නත් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ගානියක් වත්තේ නැහැ. ජලාශයකට ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සන දර්ශනය ඉතා උස්සනයි කියන අදහසට පමණක් උඩු කොට් ඉන් එහාට හිතා බැලීම තමයි කළ යුත්තේ එමගින් ප්‍රදේශයට විශාල රැකියා අවස්ථාත් රාශියක් උදාවෙනවා.

මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය නවත් ගුවන් යානයක් ලබා ගන්නා නේද?

ඔව්, මිහින් ලංකා සමාගම මේ දක්වා ගුවන් යානා 02 ක් යොදා ගනිමින් තමයි ගමනාන්ත 08 ක් වෙත ගමන් කළේ. පවතින අවශ්‍යතාවය හේතුවෙන් කුලියට දා තුන්වන ගුවන් යානයක් ලබා ගත්තා. ඒ මස්සේ මිහින් ගුවන් සමාගම දැනට සතියකට සිදුකරන ගුවන් ගමන් වාර 29 ඉදිරියේදී 40 දක්වා වැඩිකරන්නත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම යථාවක් කරමින් 2007 වසරේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ සංකල්පයක් අනුව තමයි මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය ප්‍රධාන වශයෙන් සාමාන්‍ය ජනතාවගේ ගුවන් ගමන් සඳහා දායාද කළේ. මෙය අඩු මිල ගුවන් සේවාවක් ලෙසට දකුණු ආසියානු කලාපයේ ඉතාමත් ජනප්‍රියයි. මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය කෙටි කාලයක් තුළ ඩුබායි, ට්‍රිචි, බරේන්, කුවේට්, බංග්ලාදේශය, මාලදිවයින සහ ඉන්දුනීසියාව දක්වා ව්‍යාප්ත කිරීම අපට ආඩම්බර වෙන්න පුළුවන් කාරණයක්. විශේෂයෙන්ම මිහින් ලංකා ජනප්‍රිය වෙලා තියෙන්නේ වන්දනාකරුවන් අතර. මෙහිදී බෞද්ධයින් පමණක් නොවෙයි මුස්ලිම් සහ කතෝලික ජනතාවත් ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් සඳහා භාවිතා කිරීම විශේෂ කාරණයක්. ඇත්තෙන්ම කියන්න පුළුවන් මේවා වැඩක් නැති දේ කියලා. නමුත් සාමාන්‍ය ගමේ මනුස්සයෙකුට ගුවන් ගමනක් ගැන හිතන්න හරි පුළුවන් වුණේ ගෙවුණු වසර හතර තුළ ජනාධිපතිතුමා විසින් මිහින් එයාර් ආරම්භ කිරීමත් සමග තමයි. මෙහිදී සඳහන් කරන්න ඕන කාරණයක් තමයි දැන් රජයේ සේවකයින්ට සහ විශ්‍රාමිකයින්ටත් ගුවන් පහසුකම් පහසු ගෙවීමේ ක්‍රමයක් මත ලබාගන්නත් පුළුවන්.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, එළඹෙන සියවසේ ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ඉදිරිගාමී පෙළේ වේවිද?

වර්තමානය වන විට ගුවන් සුරක්ෂිතභාවය අතින් අපි ඉන්නෙ ලෝකයේ 17 වන ස්ථානයේ. ලෝකයේ බොහෝ රටවල් ගුවන් ශ්‍රේණිය අතින් අපට බොහෝ පහළින් තමයි ඉන්නේ. ඒක නිසා අපි මේ ලබා ගත්ත ජයග්‍රහණය ආරක්ෂාකර ගන්න සුරක්ෂිත ගුවන් සේවාවක් ඉදිරි වසර වලදී පවත්වා ගැනීම අනිවාර්යයි. මොකද අපේ ගුවන දැන් සුරක්ෂිත නිසා තමයි වසර 15 පමණ නැවතිලා තිබුණු බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සේවය ලබන වසරේ නැවත ආරම්භ කරන්න ඔවුන් තීරණය කරල තියෙන්නෙ සහ ඊට අමතරව කොරියානු ගුවන් සේවය වගේ ගුවන් සේවා පවා අද අපේ රටට කිසිදු බියකින් තොරව ගුවන් ගමන් අරඹන්න සූදානම්. මේ සමාගම් අපේ රට වෙත ව්‍යාප්ත කරන්නෙ රටේ පවතින යහපත් වාතාවරණය නිසා. ඒ නිසා ලබා ගත් ජයග්‍රහණ පවත්වා ගනිමින්

කුඩා දරුවන්ට නිල් අහස ජයගැනීමට පෙරහුරුවක්

ජනතාවට වඩා යහපත් සේවයක් කිරීම තමයි අපි හැමෝගේත් අරමුණ වෙන්න ඕන.

අමාත්‍යතුමනි, අවසන් වශයෙන්, ඔබතුමාගේ මූලිකත්වයෙන් සිදුවන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් වැඩසටහන සාර්ථකද?

ඔව්, ඇත්තටම සාර්ථකයි. වැඩසටහන සඳහා රටපුරා පාසල් වලින් ඊට ලැබෙන ප්‍රතිචාර අදහාගත නොහැකි තරම්. මේ වන තෙක් මූලිකවම ගුවන් කර්මාන්තය ප්‍රධාන කොටම කේන්ද්‍ර ගත වෙලා තිබුණේ නගරය තුළ. අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාත් හම්බන්තොට වගේ ඈත ප්‍රදේශයකින් තමයි රටේ නායකත්වයට පත්වෙන්නෙ. ඒක නිසා ජනාධිපතිතුමාට ගමේ දැරුවෝ ගැන හොඳ අවබෝධයක් පවතිනවා. ඒක තමයි නිල් අහස ජයගනිමු සංකල්පය යටතේ ලංකාවේ පාසල් සියලුම ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් අප විසින් පවත්වා ගෙන යන්නෙ. ගමේ පාසල් අහිංසක දරුවන්ට මේ තරම් කාලයකට දකින්න ලැබුණේ අඩි දහස් ගණනක් ඉහළ අහසේ යන ගුවන් යානා විතරයි. හැබැයි අපි මේ වන විටත් ඈත දුෂ්කර ප්‍රදේශ වල පාසල් දරුවන් අතරට ගිහිල්ලා මවුන්ව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන්නේ අපේ ජනාධිපතිතුමාගේ නිල් අහස ජය ගනිමු සංකල්පය ඉතා ඉක්මනින්ම යථාර්ථයක් බවට පත් කරන්න.
ගමේ දරුවන්ට දැන් ඒ දැනුම ලබා ගන්න විශ්වවිද්‍යාල මට්ටමින් ගුවන් සේවා උපාධියක් ලබාදීම සඳහා අප මේ වන විටත් සාකච්ඡා කරමින් ඉන්නවා. හුදෙක්ම ජනාධිපතිතුමාගේ ආශිර්වාදයත් එක්ක ඒ කටයුත්ත ආරම්භ කරන එක තමයි මීළඟ අරමුණ. අපේ බලාපොරොත්තුව වෙන්නෙහොත් ඈත ගමෙන් සිටින අති දක්ෂ දූ දරුවන් එළඹෙන වසර 15-20 කාලය තුළ ගුවන් නියමු ආසනයක ඉන්දවන එක. ඒක අපේ වැඩසටහනේ එක් අරමුණක් වගේම අපි ඉදිරියේ ඇති විශාල අභියෝගයක්. පහසු කටයුත්තක් නොවුනත් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උපාධි පාඨමාලාව අපි නිර්මාණය කරන්න වෙහෙසෙන්නෙත් මෙම අරමුණු සමඟින්ම අභියෝග ජය ගෙන ඉදිරියට යන්න.

ගරු අමාත්‍යවරයා අපගේ සාකච්ඡාව අවසාන කළේ එම බලාපොරොත්තුවද අනාගත පරපුර වෙත ලබා දෙමිනි. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියසේන ජයරත්න මහතා අමාත්‍යාංශය භාර ගත් දින පටන් අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සියළු අංශ දියුණු කිරීමට සිදු කරන මෙහෙය ප්‍රශංසනීයය. එහිදී අනාගත පරපුරට ගුවන් සේවාවේ හය හතර කියා දීමට එතුමන් තුළ පවතින්නේ දැඩි ඕනෑකමකි. ඒ වෙනුවෙන් ඔහු සිය වටිනා කාලය කැප කරමින් අප විසින් මේ දක්වා පවත්වන ලද වැඩසටහන් වලින් වැඩි ප්‍රමාණයකට සහභාගී වී ඇත. දිවයින පුරා වැඩසටහන් ඉදිරිපත් කරන අපගේ පාසල් වැඩසටහන මේ දක්වා යම් සාර්ථකත්වය ලබා ඇත්නම් ඒ පසුපස සිටි දැවැන්ත චරිතය එතුමන්ය. මෙම සංකල්පය ඇතුමෙත් ඉවත දමන විට එහි අවශ්‍යතාවය හඳුනාගත් යම්, අප ගුවන් කර්මාන්තය තුළ දෙපයින් සිටුවා එය ඈත ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වලට ගෙන යාමට ශක්තියක් ලබාදීම මගින් ජනතා නායකයකු ලෙස ඔබතුමන් විසින් සිදුකරන්නේ මහඟු පුණ්‍ය කර්මයකි, ජාතික මෙහෙවරකි. ඒ පිළිබඳ සඳහන් කර පාසල් වලින් ලැබෙන ලිඛිත ප්‍රතිචාර කියවන විට නෙතට සියුම් කඳුළක් නිරායාසයෙන්ම නැගෙන්නේ අප එක්ව සිදු කරනු ලබන මෙම සත් ක්‍රියාව සෙමෙන් සෙමෙන් රටේ දරුවන්ද මෙන්ම දරුවන්ගේ භුවණ වඩවන ගුරුවරුන්ද මනාව වටහා ගෙන ඇති නිසාවෙනි.

හරියටම මීට වසර දෙකකට පෙර අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් ඔහුට මේ රට සංවර්ධනයේ දැවැන්ත කාර්යභාරයක් පවරා දුනි. එය ඇත්තටම අති දැවැන්ත අභියෝගයකි. එම අභියෝගය වුයේ මේ රටේ ගුවන් සේවාව ක්‍රමවත් කිරීමේ වගකීමය. එක් පැත්තකින් අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය සහ අනෙක් පසින් විවිධ විවේචන වලට ලක්වෙමින් තිබූ ගුවන් සමාගම් වල සැබෑ ස්වරූපය සිය රටට හෙළි කිරීමය. අභියෝග වලට මුහුණ දීමේදී සිය පියා වෙතින් ලබාගෙන ඇති සහජ පන්නරය මේ සඳහා හෙතෙම ප්‍රයෝජනයට ගත්තේය. අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ දැක්ම ඔහු නිවැරදිව හඳුනා ගත්තේය. එය ප්‍රායෝගික වැඩ පිළිවෙළක් බවට පත් කර ගැනීම සඳහා කණ්ඩායමක් ලෙසම නායකත්වය ලබා දෙන්නේය. දිවා රාත්‍රී පිළිබඳ සැලකීමක් නොකරන ඔහු වෙහෙස පිළිබඳවද එතරම් සැලකිල්ලක් නොවන්නේය. වරෙක සිය රාජකාරී කටයුතු වෙනුවෙන් කටුනායක බලා ගමන් කරන ඔහු නැවත මත්තල බලා යන්නේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා ළඟා යාමට ඔහු අළ වූ සහජ ගති පිළිබිඹු කරමිනි. මුළු රට වැළඳගත් ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දීමට අවශ්‍ය නායකත්වය දෙන හෙතෙම රට පුරා ඇවිදිමින් අනාගත ගුවන් තොටුපළ සැකසීමේ කටයුතු සොයා බලන්නේ ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රයක් බවට ශ්‍රී ලංකාව පත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට එහි දායකත්වය විශාල වශයෙන් බලපාන බැවිනි. රටේ සියලු සම්පත් මෙන්ම සංවර්ධනයේ ප්‍රතිඵල රට පුරා ජනතාව වෙත ලබා දීමේ මහින්ද චින්තන සංකල්පය තුළ පිහිටා මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළ සඳහා ද මුල් ගල් තැබීමට අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් කැටුව යන්නේය.
ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ගුවන් සේවා සඳහා විවිධ විවේචන සහ අවලාද නැගෙන විට ඒවාට සාවධානව සවන් දී ඉන් ගත යුතු දෑ ගෙන අනෙක්වා බැහැර කොට රටේ අවශ්‍යතාවයන් සමග එම සේවාවන් ගළපාලීමට අවශ්‍ය පසුබිම නිර්මාණය කිරීමට ඔහු ලබා දී ඇති දායකත්වය අති විශාලය. සියළු දෙනා සමගින් එක්ව කණ්ඩායමක් ලෙස සුහදශීලීව සහ වගකීමකින් කටයුතු කරන ඔහු රටේ අනාගත සංවර්ධනයේ නිම් වළලු පුළුල් කිරීම සඳහා සෑම දවසේත් පැවරෙන වගකීම් සිය නැමැත්තෙන්ම ඉටු කරනු ඇත.

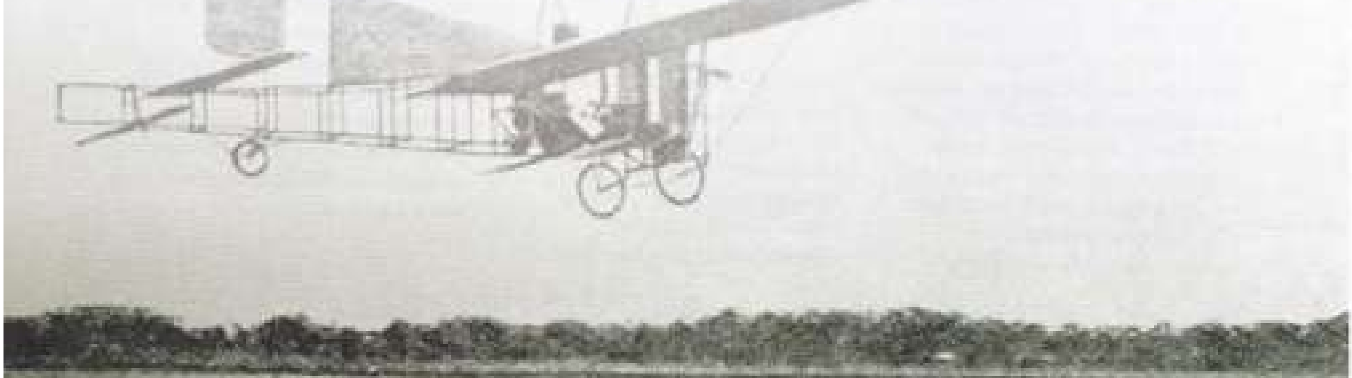
FEATURE

HISTORY

ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ සියවසක අභිමානය

Celebrating 100 years of Aviation in Sri Lanka

ඉෂාර ගුණවර්ධන



'ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවට වසර සියයක් සපිරෙයි'

> "අතීතයෙන් තොර සාර්ථක වර්තමානයක් හෝ අනාගතයක් නොමැත"

මේ ඔබට පසුගිය කාලයේ ගුවන්, දෘෂ්‍ය මෙන්ම මුද්‍රිත මාධ්‍යයේ දක්නට ලැබුණු වෙනස් ආකාරයේ පුවෘත්තියකි. සැබවින්ම ගුවන් සේවාවේ ශත වර්ෂ පූර්ණය ශ්‍රී ලංකාව රටක් වශයෙන් ඉතා තීරණාත්මක යුගයක් පසු කරන මෙවන් මොහොතක පසු කරන එක්තරා සුවිශේෂී සංධිස්ථානයකි. රටේ අනාගත අභිවෘද්ධිය උදෙසා පංච කේන්ද්‍රීය සංකල්පය අරගෙන ගැනීමට ගුවන් කර්මාන්තයට කළ හැකි මෙහෙය අති විශාලය. එය අද පමණක් නොව නොදැනුවත්වම අප අතීතයේදී ද නිවැරදි අයුරින් සිදුව තිබීම අප සැමගේ වාසනාවකි.

20 වන සියවස පසු කළ අප මේ ගතකරන්නේ 21 වන සියවස වුවද, 20 වන සියවස තුළ අප ලද දේ බොහෝය. නිදහස ලැබීමටත් පූර්ව 1912 තරම් අතීතයේ දී ශ්‍රී ලාංකේය ගුවන් සේවාවේ ආරම්භය සනිටුහන් වන්නේ රයිට් සහෝදරයින්ගේ නිලගත් පූර්ව ගුවන් ගමනින් වසර අටකට පසුවය. 1912 වසරේ දී බ්ලෙරියට් (Bleriot) වර්ගයට අයත් තනි පුද්ගලයකුට ගමන් කළ හැකි ගුවන් යානයක් පැරණි කොළඹ නගරයෙන් ගුවන් ගත කළ අප, අද ලොව පවතින විශාලතම මහා ගුවන් යානයට ද සුරක්ෂිතව ගුවන් ගැනීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සපයා ඇත. ඉන් නොනැවතී නගරයට පමණක් සීමාව තිබූ ගුවන් කර්මාන්තයේ පිවිසුම් දොරටුව වන ගුවන් තොටුපළක් අද දකුණු ලක හම්බන්තොට මත්තල ප්‍රදේශයේ අභිමානවත් ලෙස සිය දොරටු ජාත්‍යන්තරය වෙත විවර කිරීමට සැදී පැහැදී සිටී.

මෙම නියමිත, උඩින් ගමන් කළද ගුවන් කර්මාන්තයටද එකසේ බලපාන කරුණකි. 'ගුවන්සර' ගුවන් කර්මාන්තයට වසර 04 ක තරම් ළදරුවකු වුවද මේ සුදානම් වන්නේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ අභිමානවත් සියවසක සුවිශේෂ ගමන් මඟ සවිස්තරාත්මකව ඔබ වෙත ගෙන ඒමටය. එය මහුකර ගුවන්සර පාඨක පිරිස වන පාසල් සිසු පරපුරට නැවත ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ සිතා බැලීමට ප්‍රයෝජනවත් වන බව නිසැකය.

සියවසක් යනු මාස වලින් නම් 1,200 කි. දින වලින් නම් ආසන්න වශයෙන් 480,000 කි. මේ කාල වකවානුව තුළ සිදුවී ඇති සිදුවීම් රාශියකි. මෙතැන් පටන් දිගහැරෙන්නේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවේ අභිමානවත් සියවසක සාරාංශ ගත සටහන වන අතර මේ සියලු තොරතුරු පෙළීම පිටුපස ගුවන්සර කණ්ඩායමේ කාර්යක්ෂම මෙන්ම සුවිශේෂී සාමාජිකයකු වන ඉෂාර ගුණවර්ධන සහෝදරයාගේ දින ගණනක අපරිමිත කැපවීම ගැබ්ව ඇති බවද පැවසිය යුතුමය.

වසර 1912 දක්වා ගමන් කිරීමට ප්‍රථම මේ තොරතුරු සියල්ල සොයා ගැනීමේදී උපකාරී වූ සියලු දෙනාට මෙන්ම ඡායාරූප ලබා ගැනීමේදී ඒවා ලබා දුන් පිරිසට මෙන්ම අදාළ වෙබ් අඩවි වලටත් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාවේ සියවස සම්පූර්ණ කරන මොහොතේ ගුවන්සර අප සැමගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පුද කරන්නෙමු.

ආදි මානවයාගේ සිටම මිනිසා ගුවනින් යාමට උත්සුක වූ බවට වන විවිධ සාක්ෂි ලොව බොහෝ පෙදෙස් වලින් හමු වේ. ඒ බොහෝ උත්සාහයන් අසාර්ථක වූ නමුදු සාර්ථක වූ අවස්ථා ද පවතී. කෙසේ වුවද සාර්ථක ගුවන් ගමනක් ප්‍රථම වරට ජනතාව ඉදිරියේ සාක්ෂි සහිතව ඉදිරිපත් කරමින් ගුවන් සේවා ඉතිහාසය ලියවන්නට මුල් වූයේ විල්බර් රයිට් සහ ඕවිල් රයිට් යන බයිසිකල් ශිල්පකරුවන් දෙදෙනා විසිනි, 1903 දෙසැම්බර් මස 17 වන දින ඇමරිකාවේ කිටිහෝක් වලදී මිනිසකු සහිතව ගුවන් යානයක් පැදවීමෙන් ඔවුන් මෙම ඓතිහාසික අවස්ථාව සනිටුහන් කරන ලද අතර ඉන් අනතුරුව ගුවන් සේවාව විවිධ අයුරින් ලොව පුරා සීඝ්‍රයෙන් පැතිරෙන්නට විය. විශේෂයෙන් ඇමරිකාව සහ යුරෝපය පුරා පැතිරුණ මෙම කර්මාන්තය එවකදී ඒ රටවල යටත් විජිතයන්ට පැවති ආසියාකරයේ රට වලට ද පැතිරිණි.

1911

1911 සැප්තැම්බර් මස ඉංග්‍රීසි ජාතිකයෙකු වන කොලින් බ්‍රවුන් (Collin Browne) නැමැත්තෙකු විසින් [illegible] ගුවන් යානයක් නැව් මඟින් රැගෙන ආ අතර මෙරට දී ගුවන් යානයක් දක්නට ලැබුණු ප්‍රථම අවස්ථාව ලෙස එය සනිටුහන් වේ. කෙසේ වුවද මෙම ගුවන් යානය පියාසර කර පෙන්වීමක් සිදු නොවූ අතර මහජන ප්‍රදර්ශනය සඳහා [illegible] ස්ථාන ගත කරනු ලැබිය. මෙම ගුවන් යානය 'බ්ලෙරියට්' (Bleriot) වර්ගයේ එකක් වූ අතර එක් අයෙකුට ගමන් කළ හැකි වර්ගයේ එකකි.

The first aeroplane arrived on the shores of Sri Lanka by sea in ship called 'Rabenfels' on 12 September 1911 for the use of an Englishman named Colin Brown.

මේ කාලවකවානුව තුළදීම ජර්මානු ජාතිකයෙකු වන 'ඔස්ටර්' (Oster) නම් පුද්ගලයෙකු විසින් තවත් ගුවන් යානයක් ගෙන්වන ලද හෙයින් ඉන් පසුව බ්‍රවුන් සහ ඔස්ටර් යන දෙදෙනා අතර ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු ගුවන් ගත වීම සඳහා තරඟයක් පැවතිණි. කෙසේ වෙතත් මෙවුන් දෙදෙනාටම සාර්ථක ගුවන්ගත වීමක් (Take off) සහ ගොඩබෑමක් (Landing) සිදු කිරීම අපහසු කාරණයක් විය. ඔස්ටර් විසින් රාජකීය විද්‍යාල ක්‍රීඩාංගණයේ දී සාර්ථක ගුවන් ගත වීමක් සිදු කර වටයක් ගමන් කළ නමුත් පසු සාර්ථක ගොඩබෑමක් සිදුකිරීමට අසමත් විය. මෙහිදී අනතුරකට පත් වූ යානය පිළිසකර කරන ලද්දේ [illegible] විසින් - [illegible]

1912

1912 දෙසැම්බර් 07 දින උදෑසන කොළඹ තුරග තරග පිට්ටියේ දී ලංකා ඉතිහාසයේ පළමු සාර්ථක ගුවන් ගමන සිදු කර ඇත්තේ ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනකු වන 'ජෝර්ජ්ස් වර්මින්ක් සහ මාර්ක් පෝර්' (Georges Vermink & Marc Pourpre) විසිනි.

In the early morning on 07 December 1912, at Colombo Race Course grounds, two Frenchman Georges Vermink & Marc Pourpre, Managed to take-off in Bleriot aircraft, fly and land safely thus recording the **FIRST FLIGHT** in the skies of Sri Lanka

ගුවන් ගමන් අත්හදා බැලීම්, ඉතිහාසයේ වරින් වර සිදුවුවද 1903 වර්ෂයේ රයිට් සහෝදරයින්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන ලෙස සඳහන් වන්නේ එය පළමු වරට සාර්ථක අයුරින් ඉහළට එසවීමත්, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන මේ සියල්ල මිනිසකු විසින් සිදුකිරීම හේතුවෙනි. 1911 දී ලක්දිවට ගුවන් යානයක් නැව් මඟින් රැගෙන ආවද ඉහත දැක්වූ අයුරින් ඉහළට එසවීම, ගුවනේ පියාසර කිරීම සහ සාර්ථක අයුරින් ගොඩබැස්සවීමත් යන කරුණු සාර්ථක ලෙස සිදුකරනු ලබන්නේ 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින 'ජෝර්ජස් වර්මින්ක් සහ මාර්ක් පෝර්' (Georges Vermink & Marc Pourpre) **යන ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනා විසිනි. මේ සියලු කරුණු හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ නිලලත් ගුවන් ඉතිහාසය ඇරඹෙන්නේ 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින සිටය.**

Marc Pourpre

1931

ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තරය සමග සම්බන්ධ වූ වසර ලෙස ඉතිහාසයට එක්වන්නේ 1931 මැයි මස 07 වන දින දකුණු අප්‍රිකානු සම්භවයක් ඇති ගුවන් නැවියකු වූ නෙවිල් වින්සන්ට් **(Mr. Neville Vincent)** බොම්බායේ සිට කොළඹ රාජකීය ගොල්ෆ් පිටියට 'ඩි හැවිලන්ඩ් පුස් මොත්' **(de Havilland Puss Moth)** යානාවකින් පැමිණීම හේතුවෙනි.

1932

1932 දී එක්සත් රාජධානිය හා ඉන්දියාව අතර පැවති රාජකීය ගුවන් තැපැල් සේවාව ශ්‍රී ලංකාව දක්වා දීර්ඝ කිරීම පිළිබඳව සාකච්ඡා ආරම්භ කරන ලද අතර 1934 දී සෙනෙට් සභාව විසින් රත්මලානේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් සකස් කිරීමට තීරණය කරන ලදී.

1935

මේ කාලය වන විටත් ගුවන් ධාවන පථයක් නොතිබූ අතර 1935 දී නව ගුවන් ධාවන පථයක් රත්මලානේ දී සකස් කරන ලදී. මෙම ධාවන පථයට මුලින්ම යානයක් ගොඩ බස්සවන ලද්දේ මද්‍රාසි ගුවන් සමාජයේ **(Madras Flying Club)** හැරල්ඩ් ටින්ඩේල් බිස්කෝ මහතා **(Mr. Harold Tyndale Biscoe)** විසින් වන අතර ඒ 1935 නොවැම්බර් මස 27 වන දින දීය. මෙහි දී ගොඩබස්සවන ලද්දේ 'හැවිලන්ඩ් පුස් මොත්' **(Havilland Puss Moth&** යානයයි.

1936

1936 දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සකස් කර අවසන් කරන ලද අතර 'ලංකාවේ ගුවන් සමාජය' **(Aero Club of Ceylon)** විසින් මහජනතාව සඳහා ගුවන් සේවා ආරම්භ කරන ලදී. මේ කාලයේදී ගුවන් යානා ආනයනය කිරීම වැඩි වීම හේතුවෙන් සිවිල් ගුවන් යානා ලියා පදිංචි කිරීම ආරම්භ කරන ලද අතර කාන්තාවන් ද පෞද්ගලික නියමු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට පෙළඹීම මෙහිදී විශේෂයෙන් කැපී පෙනිනි.

1937

1937 දී දේශීය ගුවන් සංසරණ නීති හඳුන්වා දෙනු ලැබූ අතර ගුවන් යානා 3 ක් දේශීය ගුවන් යානා ලැයිස්තුවේ ලියාපදිංචි කරනු ලැබිණි.

1938

1938 වසරේ පෙබරවාරි මස 28 වන දින රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ එවකට ලංකාණ්ඩුකාරවරයා වූ සර් ඇන්ඩෘ කැල්ඩිකොට් (Sir Andrew Caldecott) මහතා විසින් නිල වශයෙන් විවෘත කරන ලදී.

එම වසරේදීම රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂවරයා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ වශයෙන් වැඩ බැලීමට පත් කරනු ලැබීය.
එම වසරේම පෙබරවාරි මස 28 වන දින ලංකාව සහ ඉන්දියාව ජාත්‍යන්තර අතර ගුවන් තැපැල් මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී. මේ සඳහා ඉන්දියාවේ 'ටාටා' ගුවන් සමාගමේ (TATA Airlines) 'වැකෝ බයිප්ලේන්' (WACO Biplane) යානයක් උපයෝගී කරන ලදී.

1939

මේ අතර 1939 දී සුප්‍රකට 'පලාලි' ගුවන් යානා සඳහා අමතර හා හදිසි ගොඩබැසීමේ (Emergency airfield) ගුවන් තලයක් ලෙස නිර්මාණය කරන ලද අතර දෙවන ලෝක යුධ සමයේ දී මෙය රාජකීය හමුදාවන් විසින් භාවිතයට ගෙන ඇත.

1942

1942 වර්ෂයේ දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ සියලු පාලන කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව විසින් ලබා ගන්නා ලදී.

1943

1943 මාර්තු මස 30 වන දින කොග්ගල කලපුවේ ජලයේ ගමන් කළ හැකි (ජලචර) ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සවන ලද අතර මෙම කාලය තුළ දෙවන ලෝක යුද්ධය පැවති හෙයින් ජපාන හමුදාවන්ගේ ඉදිරි ගමන නිසා ලංකාව හරහා මෙම ගුවන් ගමන් මඟ බ්‍රිතාන්‍ය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව අතර පවත්වා ගන්නා ලදී. මෙහිදී භාවිතා කරන ලද්දේ 'කැටලිනා ෆ්ලයින් බෝට්' නම් යානාවන් වන අතර එය පැයට කිලෝමීටර 200 ක වේගයකින් ගමන් කළ හැකි යානාවක් විය. කපිතාන් රසල් ටැප් (Captain Russell Tapp) විසින් මෙම යානය පදවන ලදී. මෙම කාලයේ දී ලොව දිගම ගුවන් ගමන මෙය වූ අතර ඒ සඳහා ගත වූ කාලය පැය 28 ක් තරම් දිගු විය. මෙම ගමන FLIGHT OF THE DOUBLE SUNRISE යනුවෙන් හැඳින්වූ අතර මෙම ගමනේ දී දෙවරක් හිරු නැගීම දැකිය හැකි වීම එයට හේතුවයි. දැනට Qantas ගුවන් සමාගමේ ආරම්භකයෙකුගේ රාජ්‍ය මුලින් ම මෙම ගුවන් යානා වල භාවිත විය.

HISTORY

1945

1945 දී 'ලැන්කැස්ට්‍රියන්' (LANCASTRIAN) ගුවන් සේවය එක්සත් රාජධානියේ සිට ඕස්ට්‍රේලියාව කොළඹ හරහා ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී.

Commencement of air service between Australia & United Kingdom with a stop in Sri Lanka

1946

Establishment of Department of Civil Aviation (DCA)

මේ අතර 1946 වර්ෂයේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ පිහිටුවන ලද අතර රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ රාජකීය ගුවන් හමුදාව (Royal Air Force) සතුවින් සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහාවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ලබා ගන්නා ලදී.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ඉතිහාසය තුළ සිදුවූ තවත් සුවිශේෂී සිදුවීමක් 1946 වර්ෂයේ දී වාර්තා විය. ඒ ප්‍රථම වතාවට ශ්‍රී ලාංකිකයකු විසින් පදවන ලද ගුවන් යානයක් එම වර්ෂයේ නොවැම්බර් මස 11 වන දින දිවයිනට ළඟා වීමයි. මෙම ගුවන් යානය පදවාගෙන එනු ලැබුවේ ජේම්ස් පීටර් ඔබේසේකර (III) (Mr. James Peter Obeysekara III) වන අතර ඔහු සීමා ඔබේසේකර මහත්මියගේ දයාබර සොයුරු පුත්‍රයාය. ජේම්ස් මහතා අත්තනගල්ල ආසනයෙන් පාර්ලිමේන්තුවට සිවිස නියෝජිත ලෙසට පත්වීම ද ලැබීය. ඔහු විසින් පදවාගෙන එනු ලැබුවේ තනි එන්ජිමේ 'ටේලර්ක්‍රාෆ්ට් ඔස්ටර්' (Taylorcraft Auster) වර්ගයේ ගුවන් යානයක් වූ අතර එය බ්‍රිතාන්‍යයේ සිට මිලදී ගන්නා ලදු යානය පදවා ගෙන එනු ලැබිණි. එම දුර සැතපුම් 7000 ක් පමණ වූ අතර ගුවන් පැය 70 ක් ඒ සඳහා ගත වී තිබිණි. එපමණක් එම ගුවන් ගමනට එකොළොස් විරාමස්ථානයන් තිබී ඇත සිවිල් ප්‍රද්ගලයකු විසින් එකම ඉංජිමක් පදවාගෙන ආ ගුවන් ගමනද එය විය මෙහෙයුමකි.

Landing of Autocrat aircraft of Mr. J. P. Obeysekara at Ratmalana with 31 intermediate stops after taking off from London

සර් ජෝන් කොතලාවල මැතිතුමා

ප්‍රවාහන සහ වැඩ අමාත්‍ය

September 1947 – March 1956

1947

1947 වර්ෂය ලංකා ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ නවත් ප්‍රබෝධමත් වකවානුවක් සටහන් කරමින් ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස 'එයාර් සිලෝන්' (Air Ceylon) ගුවන් සමාගම සන්නිවේදන සහ වැඩ අමාත්‍යාංශය යටතේ පිහිටුවන ලද අතර ප්‍රථම වරට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරමින් යාපනය හරහා රත්මලානේ සිට මදුරාසිය දක්වා ගුවන් ගමන් අරඹන ලදී. මෙම අවස්ථාව සනිටුහන් වූයේ 1947 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 10 වන දින වන අතර 'එයාර් සිලෝන්' සමාගමට ලබා ගන්නා ලද ඩී.සී. 3 (DC 3) වර්ගයේ යානා මේ සඳහා උපයෝගී කර ගන්නා ලදී. මෙම යානා තුන "සීතා දේවි, විහාරමහා දේවි හා සුනේත්‍රා දේවි" ලෙස නම් කරනු ලැබූ අතර ප්‍රථම ගුවන් ගමන සඳහා යොදා ගන්නා ලද්දේ 'සීතා දේවි' ගුවන් යානයයි. එය පදවනු ලැබුවේ පීටර් ප්‍රනාන්දු නැමැති ගුවන් නියමුවා වූ අතර මුල්ම ගමන සඳහා මගීන් 16 දෙනෙකු සහභාගී වී තිබිණි.

1948

1948 වර්ෂයේ ජූනි මස පළමුවන දින ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (International Civil Aviation Organization – ICAO) සාමාජිකත්වය ලබා ගන්නා ලදී. එමඟින් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා වන 'චිකාගෝ සම්මුතිය' ට එකඟත්වය පළ කර තිබිණි.

Sri Lanka gave accession to convention on International Civil Aviation and became a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO)

HISTORY

1949

Commencement of Air Ceylon flights to London

1949 දී ඕස්ට්‍රේලියානු ජාතික ගුවන් සේවයක් (ANA - AustralianNational Airways) සමග 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම එක් වීමෙන් පසුව ජාත්‍යන්තර දිග ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදි. ඕස්ට්‍රේලියානු ජාතික ගුවන් සමාගමේ කළමනාකරණ සහ තාක්ෂණික දායකත්වය යටතේ 'ඩග්ලස් ඩී. සී. 4 ස්කයිමාස්ටර්' ගුවන් යානා දෙක ලබාගෙන කර ගනිමින් කොළඹ සිට බොම්බාය, කරච්චි, ටෙල් අවිව් සහ රෝමය හරහා ලන්ඩන් වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට එයාර් සිලෝන් සමාගම සමත් විය. පසුව මෙම සේවය සිංගප්පූරුව සහ ජකාර්තා හරහා ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිඩ්නි වෙත ද ක්‍රියාත්මක විය.

1949 දෙසැම්බර් මස 21 වන දින 'එයාර් සිලෝන්' සමාගමේ ඩකෝටා ගුවන් යානයක් ඉන්දියාවේ තිරුච්චිරාපල්ලි (Tiruchirapalli) ගුවන් තොටුපළේ දී අනතුරට ලක් වූ නමුත් ජීවිත හානි සිදු නොවිය. යානයේ බඳ කොටසට හානි සිදු විය.

1950

ඊට අනතුරුව 1950 වර්ෂයේ දී 1950 අංක 15 දරන ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමනාගමන පනත සම්මත විය.

එම වර්ෂයේ දී ම ශ්‍රී ලංකාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව අතර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන බව 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම විසින් නිවේදනය කරන ලදි.

1950 නොවැම්බර් 06 වන දින 'ලංකා ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල' (Ceylon Aviation Academy) ආරම්භ විසින් විවෘත කිරීමත්, සමගින් ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම ආරම්භ කරන ලදි.

Opening of Ceylon Air Academy by Prime Minister Hon. D.S. Senanayake

HISTORY

1951

1951 වර්ෂයේ දී 1951 අංක 07 දරන පනත මගින් 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම රාජ්‍ය සංස්ථාවක් බවට පරිවර්තනය කරන ලද බවට තොරතුරු වාර්තා වේ.

1953

1953 දී ඕස්ට්‍රේලියානු ජාතික ගුවන් සමාගම එයාර් සිලෝන් සමාගම සමග සිදු ගිවිසුමෙන් ඉවත් වීමෙන් පසුව එම සහකාරීත්වය 1955 දී 'කේ.එල්. එම්. රාජකීය ඩච් ගුවන් සමාගම' විසින් සිදු කර ගන්නා ලදී.

1956

1956 දී 'කේ. එල්. එම්.' (KLM) සමාගමෙන් කල්බදු ක්‍රමයට ලබා ගන්නා ලද 'ලොක්හීඩ් කොන්ස්ටලේෂන්' යානයෙන් 'සැෆයර් සර්විස්' ලෙස හඳුන්වනු ලැබූ සේවයක් ලෙස යළි ආරම්භ කළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවන් තව ගමනාන්තයක් වන ඇම්ස්ටර්ඩෑම් වෙත සිදු කිරීමට එයාර් සිලෝන් සමාගම සමත් විය. එලෙසම බොම්බාය, කරච්චි, කයිරෝ, බහරේන්, ලන්ඩන් සහ රෝම් යන නගර වලට ද මෙහෙයුම් පවත්වා ගන්නා ලදී.

KLM
Royal Dutch Airlines

ගරු මෛත්‍රීපාල සේනානායක මැතිතුමා

ප්‍රවාහන සහ වැඩ අමාත්‍ය

September 1956 – March 1960

1957

1957 නොවැම්බර් 01 වන දින බ්‍රිතාන්‍ය රාජධානිය විසින් කටුනායක ගුවන් තොටුපළ ලංකාවට භාරදෙනු ලැබූ අතර 1959 දී කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ සිට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී.

Handing over of Katunayake Royal Airbase to Sri Lanka by the British government

1960

1960 වර්ෂයේ දී ලංකාවේ පළමු දේශීය පෞද්ගලික ගුවන් සමාගම වන 'උපාලි එයාර්' (Upali Air) ආරම්භ ලදී.

Commencement Upali Air, first domestic airliner in Sri Lanka

HISTORY

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම මැතිතුමා
ප්‍රවාහන සහ වැඩ අමාත්‍ය

1961

1961 වර්ෂයේ දී අනුරාධපුරයට ගුවන් ගමන් පවත්වා ගනිමින් දේශීය ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලද බවට තොරතුරු සඳහන් වන අතර පසුව ගල් ඔය (අම්පාර), මඩකලපුව, ත්‍රිකුණාමලය ආදී ස්ථාන වලට ද මෙය ව්‍යාප්ත වී ඇත.

1962

1962 වර්ෂයේ දී 'කේ. එල්. එම්.' ගුවන් සමාගම සමග 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම තිබූ ගිවිසුම අවලංගු වූ අතර 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම බ්‍රිතාන්‍යයේ 'බී. ඕ. ඒ. සී.' (BOAC - British Overseas Airways Corporation) සමග ගිවිසුමට එළඹිණි. 'බී. ඕ. ඒ. සී.' ගුවන් සමාගම පසුව 'බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්' (British Airways) නමින් වෙනස් විය.

BOAC

ගරු පී බී පී කළුගල්ල මැතිතුමා

ප්‍රවාහන සහ වැඩ අමාත්‍ය

July 1960 – July 1964

1963

1963 වර්ෂයේ දී කටුනායක ගුවන් තොටුපළේ සංවර්ධන කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. රාජකීය ගුවන් හමුදාව සතුව තිබූ මීටර් 1840 ක් වූ කටුනායක ගුවන් ධාවන පථය මීටර් 3368 ක් දක්වා දීර්ඝ කරන ලද අතර ඒ සඳහා කැනේඩියානු ආධාර හිමිවිය. එහිදී වර්තමාන ගොඩනැගිල්ල වසරකට මගීන් 150,000 ක් මෙහෙය වීම සඳහා සකස් කෙරිණි. අදටත් මීගමුව කොළඹ මාර්ගයෙන් ගුවන් තොටුපළට පිවිසෙන මාර්ගය කැනඩා මිතුත්ව මාවත ලෙස හඳුන්වන්නේ මේ හේතුවෙනි.

Commencement of development of Katunayake Airport with the financial assistance by the Canadian Government, which includes extension of runway from 1840m to 3368m & construction of a terminal building with a capacity of 150,000 passengers per year

HISTORY

ගරු අනිල් මුණසිංහ මැතිතුමා

සන්නිවේදන අමාත්‍ය

June 1964 – March 1965

1968

1968 පෙබරවාරි 15 වන දින කටුනායක ගුවන් තොටුපලේ සිට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලද අතර එම පරිශ්‍රයේ කටුනායක ගුවන් තොටුපොළේ පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ගුවන් යානා සිටින 'ඒප්‍රනය' (Apron) සහ 'ටැක්සි මාර්ග' (Taxi Way) සකස් කිරීමේ සිදු කරනු ලැබීය. මේ සංවර්ධනය එක විට ක්‍රමයෙන් ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය වර්ධනය වෙමින් පැවති අතර ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ජාත්‍යන්තර ද දියුණු වෙමින් පැවතිණි.

Opening of the Katunayake Airport for International Flights

ගරු ජේ ආර් **ජයවර්ධන** මැතිතුමා

රාජ්‍ය අමාත්‍ය

May 1965 – March 1970

HISTORY

1971

1971 සැප්තැම්බර් 09 වන දින තවත් ලංකා ගුවන් ඉතිහාසයේ තවත් සුවිශේෂී සිදුවීමක් වාර්තා වන අතර ඒ සඳහා ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් තිබූ 'කොන්ඩෝර්' ගුවන් සමාගමට අයිති 'බෝයිං 747' වර්ගයේ 'ජම්බෝ ජෙට්' ගුවන් යානයක් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණියේය. එය එවකට ලොව තිබූ විශාලම ගුවන් යානය වූ අතර එම යානා භාවිතා කළ මුල්ම ගුවන් සමාගම 'කොන්ඩෝර්' සමාගමයි.

BOEING JUMBO JET (B747)
Operated by Condor German Airline landed at Colombo International Airport

ගරු ලෙස්ලි **ගුණවර්ධන** මැතිතුමා

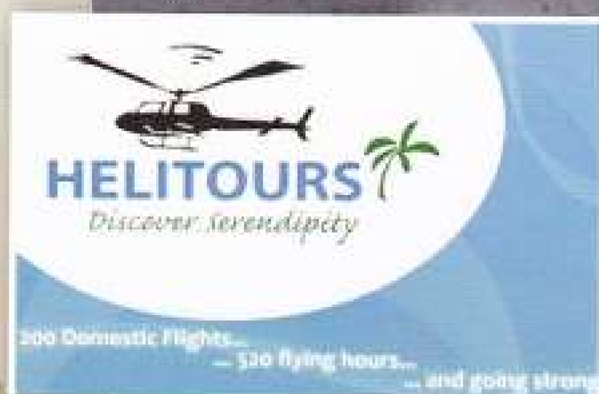
ප්‍රවාහන අමාත්‍ය

May 1970 – September 1975

1972

1972 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකාව ජනරජයක් වූ අතර 'බී. ඕ. ඒ. සී.' සමාගම සමඟ තිබූ ගිවිසුම අවලංගු විය. නමුත් ඒ වන විටත් එනම් 1971 දී ම 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම සති 4 වන සහකරු ලෙස Union de Transports Aériens (UTA) සමඟ ගිවිසුමට එළඹී තිබිණ.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් 1972 වසරේ දී 'හෙලි ටුවර්ස්' නමින් සමාගම ලියාපදිංචි කර සංචාරක කර්මාන්තය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් දේශීය ගුවන් ගමන් සිදු කරන ලදී. පසු කාලීනව මාල දිවයින දක්වා ද ගුවන්ගේ මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලැබීය. හෙලි ටුවර්ස් ආයතනය පිහිටුවීම සඳහා මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කරනු ලැබුවේ එයාර් වයිස් මාෂල් පද්මන් මෙන්ඩිස් මහතා විසිනි.



1974

1974 වර්ෂය ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ එදා මෙදා තුර සිදුවී ඇති දැවැන්තම ඛේදවාචකය සිදු වූ වසරක් ලෙස ඉතිහාස පිටු තුළ ලියවී ඇත. ඉන්දුනීසියාවේ සුරබායා ගුවන් තොටුපළේ සිට ශ්‍රී ලංකාව හරහා මක්කම වෙත ගමන් කරමින් තිබූ නෙදර්ලන්තයේ මාර්ටින් එයාර් (Martin Air) ගුවන් සමාගමට අයත් ඩී.සී. 8 (DC-8) වර්ගයේ යානාවක් මස්කෙලිය සෙවන්වර්ජින් හි පිහිටි සප්ත කන්‍යා කඳුවැටියේ හැපීම නිසා සම්පූර්ණයෙන්ම විනාශයට පත්ව එහි ගමන් කළ කාර්ය මණ්ඩලය හා මගීන් සියලු දෙනා මරණයට පත්විය. මෙම අනතුර සිදු වූයේ 1974 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 04 වන දිනය. (මේ සම්බන්ධ ලිපියක් ගුවන්සර පසුගිය කලාපයේ පළවිය.)

Martin Air DC-8 aircraft accident at Seven Virgin Hills at Maskeliya killing 191 persons onboard

ගරු **විමලා** කන්නන්ගර මැතිනිය
නාවික, ගුවන් සේවා සහ සංචාරක ඇමතිනී
July 1977 – September 1978

1975

එයාර් සිලෝන් සමාගම පළමුවරට 'මාලේ' ගුවන් තොටුපළට ගුවන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී.

1976

ශබ්දයේ වේගය මෙන් දෙගුණයකින් පියාසර කළ හැකි ගුවන් යානයක් වූ 'කොන්කෝඩ්' (Concorde) ගුවන් යානයක් ප්‍රථම වතාවට 1976 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි අතර දැනට 'කොන්කෝඩ්' ගුවන් යානා භාවිතයේ නැත. එකල පැවති සුපිරි තාක්ෂණයකින් යුතු ගුවන් යානයක් ලෙස Concorde යානය හඳුන්වනු ලැබූ අතර 'බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්' නම් ගුවන් සමාගමට අයත් එකකි.

1976 දී පැවති නොබැඳි ජාතීන්ගේ සමුළුව නිමිත්තෙන් කටුනායක ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රාථමික රේඩාර් පද්ධතියක් සවිකරන ලදී.

1977

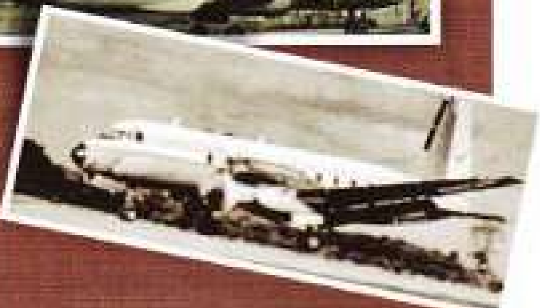
1977 වර්ෂයේ දී 'ඇලෙක්සි හෝඩමන්' නැමැත්තෙකු විසින් ගාලු මුවදොර පිටියේ දී පැරෂුට් සංදර්ශනයක් පැවැත්වූ අතර එය පළමු ශ්‍රී ලංකා වාසීන්ට නැවුම් අත්දැකීමක් විය.

අතිගරු ජේ ආර් **ජයවර්ධන** මැතිතුමා
ජනාධිපති සහ ආරක්ෂක අමාත්‍ය
February 1978 – September 1989

HISTORY

1978

1978 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් 07 වන දින 'එයාර් සිලෝන්' සමාගමට අයත් Hawker Siddeley HS 748 (Registered 4R-ACJ) වර්ගයේ යානය බෝම්බ පිපුරුමකින් විනාශයට පත්විය. මෙම බෝම්බය එම යානයේ භාණ්ඩ තබාලන කුටියේ තිබූ අතර ගුවන් නියමුවන් විසින් යානය පියාසර කිරීමට පෙර සිදු කරනු ලබන පරීක්ෂණ අතරතුර දී මෙම පිපිරීම සිදු වී ඇත.
මෙම ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා ලියාපදිංචි ලේඛනයේ ලියාපදිංචි කර තිබුණේ 4R-ACJ ලෙසය. මෙය වන අතර ලාංකීය ඉතිහාසයේ බෝම්බයකට හසු වූ පළමු ගුවන් යානය එයයි.



HISTORY

1978

මේ අතර 1978 වර්ෂයේ නොවැම්බර් මස 15 වන දින 'අයිස්ලැන්ඩික්' ගුවන් සමාගමට අයත් අංක LL 001 දරන 'ඩී.සී. 8' (DC-8) වර්ගයේ යානයක් කටුනායක ගුවන් තොටුපල වෙත ගොඩබෑමට උත්සාහ කිරීමේ දී අනතුරට ලක් විය. මෙම ගුවන් යානය ඉන්දුනීසියාවේ 'ගරුඩා' ගුවන් සමාගම මගින් කුලී පදනම මත ලබා ගෙන තිබූ එකක් වූ අතර සවුදි අරාබියේ සිට ඉන්දුනීසියාව දක්වා මුස්ලිම් බැතිමතුන් ප්‍රවාහනය කරමින් තිබිණ. මෙම යානයේ මගීන් 249 ක් හා කාර්ය මණ්ඩලය 13 ක් සිටි අතර අනතුරින් කාර්ය මණ්ඩලය සහ මගීන් 183 ක් ජීවිතක්ෂයට පත් වූ අතර 79 දෙනෙකු දිවි ගලවා ගැනීමට සමත් විය. මෙම අවස්ථාවේ අධික වර්ෂාවක් ද දැඩි කුණාටු තත්ත්වයක් ද පැවති බව වාර්තා වේ. යානයේ ලියාපදිංචි අංකය TF-FLA වූ අතර Leifur Eiriksson ලෙස හඳුන්වනු ලැබිණ.

Icelandic Airlines DC-8 accident at Kimbulapitiya killing 184 out of 264 persons onboard

අනතුර සිදු වීමට පෙර මෙම යානයේ ඡායාරූපයක් පහත දැක්වේ.

අනතුරට පෙර එම ගුවන් යානය

1979

BIRTH OF AIR LANKA

Inaugural flight to Bangkok

1979 වර්ෂයේ දී 'එයාර් සිලෝන්' සමාගම විසුරුවා හරිනු ලැබූ අතර එම වර්ෂයේ ම සැප්තැම්බර් මස 01 වන දින සිට 'එයාර් ලංකා' **(Airlanka)** සමාගම පූර්ණ රජයේ ආයතනයක් ලෙස පිහිටුවන ලදී. මෙහි මුල් කාලීන කළමනාකාරිත්වය සහ තාක්ෂණික සහාය 'සිංගප්පූරු' ගුවන් සමාගම මඟින් සපයන ලද අතර ඔවුන් විසින් 'බෝයිං 707-300' යානා 02 ක් ඒ වෙනුවෙන් ලබා දෙන ලදී. එම සමාගමේ මුල්ම ගුවන් ගමන තායිලන්තයේ බැංකොක් වෙත සිදු කෙරිණි. එම වසරේ නොවැම්බර් මස දී 'බෝයිං 737-200' වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් 'එයාර් ලංකා' සමාගම විසින් කලාපීය ගුවන් ගමන් සඳහා යෙදවීම සඳහා බදු පදනම යටතේ ලබා ගන්නා ලදී.

HISTORY

1980

තවද 1980 වර්ෂය වන විට 'එයාර් ලංකා' සමාගමේ මෙහෙයුම් ජාලය තවදුරටත් ව්‍යාප්ත කරමින් ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට්, සූරිච්, පැරිස්, ලන්ඩන් (ගැට්වික්), බැංකොක්, සිංගප්පූරුව, ක්වාලාලම්පූර්, බහරේන්, ඩුබායි, බොම්බාය, මද්‍රාසිය හා මාලේ යන නගර වලට මෙහෙයුම් සිදු කරන ලදි.

එම වර්ෂයේ දී 1979 අංක 46 දරන පනත මගින් 'ගුවන් තොටුපළ අධිකාරිය' පිහිටුවමින් එම ආයතනයට එතෙක් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව භාරයේ තිබූ සිවිල් ගුවන් තොටුපළ නඩත්තුව හා සංවර්ධනය යන කොටස් භාර කරන ලදි.

Enactment of Airports Authority Act No. 46 of 1979 establishment of Airports Authority for development, operation and maintenance of civil Airports

එම වර්ෂයේ සිදු වූ තවත් විශේෂ සිදුවීමක් වනුයේ පෞද්ගලික ගුවන් සමාගමක් වශයෙන් පිහිටුවා තිබූ 'උපාලි ඒවියේෂන්' සමාගම **de Havilland DH-6 Twin Otter turbo prop** ගුවන් යානයක් යොදා ගනිමින් රත්මලාන, පලාලි හා ත්‍රිකුණාමලය අතර දේශීය ගුවන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමයි. 1980 මැයි මාසයේ දී 'එයාර් ලංකා' ගුවන් සමාගමට 'බෝයිං 707' වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් 'සිංගප්පූරු' ගුවන් සමාගමෙන් ලබා ගන්නා ලදි. නොවැම්බර් මාසයේ දී පළමු **Lockheed L-1011 Tristar** වර්ගයේ ගුවන් යානය ලබා ගත් අතර 1981 වර්ෂයේ දී තවත් එම වර්ගයේ ම යානයක් ලබා ගන්නා ලදී.

1982

1982 වර්ෂයේ දී රත්මලානේ 'එයාර් ටැක්සි' සමාගම මගින් 'සියසර පුහුණු පාඨමාලාව' ආරම්භ කරන ලදී. එම වර්ෂයේදීම 'එයාර් ලංකා' සමාගම මගින් L-1011-500 වර්ගයේ නවතම ගුවන් යානා දෙකක් මිලට ගෙන ඇත. මෙම වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් තොටුපළ මගින් මෙහෙයවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව 1,000,000 ක් ද භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 50 ක් ද ඉක්මවූ අතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ගණන 11,000 ඉක්මවීය.

1982 වර්ෂය ශ්‍රී ලාංකීය නාමයක් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාවන් ජාත්‍යන්තරව කතිකාවකට පාත්‍රවන තරමේ වර්ෂයක් බවට පත් වන්නේ ඉතිහාසයේ අන් කවර දිනයකවත් සිදු නොවූ ආකාරයේ සිදුවීමක් හේතුවෙනි. එය සමහර පුද්ගලයින් වීර ක්‍රියාවක් ලෙස ද ඉතිහාස සිදු අතර සඳහන් කර ඇත. ඉතාලියේ සිට ඉන්දියාව හරහා බැංකොක් සහ ජපානය බලා පියාසර කරමින් තිබූ ඇලිතාලියා ගුවන් සමාගමට අයත් මගීන් 300 දෙනෙකු රැගත් ගුවන් යානය අඩි 35,000 ක් ඉහළ අහසේදී පැහැර ගැනීමකට ලක් විය. 1982 ජූනි 30 වන දින සේපාල ඒකනායක නම් තරුණයකු විසින් යානය පැහැර ගෙන තිබුණි. මෙහිදී යානය පුපුරුවා හරිනු ලබන බවට තර්ජනය කිරීම හේතුවෙන් බැංකොක් ගුවන් තොටුපළට ගොඩබස්සවන ලද අතර එහිදී සේපාල ඒකනායක විසින් ඔහුගේ ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කරනු ලැබිණි. ඒ ඔහුගේ බිරිඳ වන ඉතාලි ජාතික ඇනාගේ, පුතා වන ජී ත් ඔහුට ලබා දෙන ලෙස ඩොලර් රු. 300,000 ක මුදලකුත් ඔහු ඉල්ලා සිටි අතර පැය 30 ක් දැඩුලුතා සියර ඉල්ලීම් ඉටු විය. ඉන් අනතුරුව ඔහු ආරක්ෂිත ලෙස ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණි නමුත් ජාත්‍යන්තරව ඔහු විසින් කරන ලද ක්‍රියාව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට තර්ජනයක් වූ බැවින් නීතිමය ක්‍රියා මාර්ග ගැනීමට අවශ්‍ය විය. නමුත් එවකට මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ නීති ප්‍රතිපාදන නොතිබූ බැවින් අතීතයට බලපාන පරිදි නීති සම්පාදනය කරමින් ඔහුට එරෙහිව නීති ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබිණි. එම පනත 1982 අංක 24 දරන Offences Against Aircraft පනතවන් නම් කරනු ලැබිය. ඔහු ගත් මුදල් රාජසන්තක වූ අතර වසර 05 ක සිර දඬුවම් නියම විය. ඔහු 1987 වසරේ දී නිදහස ලැබුවේය.

Alitalia B 747 aircraft with 340 passengers, High Jacked by Sri Lankan & landed at Colombo International Airport

Airport & Aviation Services
(Sri Lanka) Limited

1983

1983 වසරේ දී රජයට අයත් පෞද්ගලික සමාගමක් ලෙස 'සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම' (Airport and Aviation Services Lanka Ltd.) පිහිටුවන ලද අතර ගුවන් තොටුපළ අධිකාරියේ තිබූ කාර්යයන් ද සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබූ යම් යම් කාර්යයන්ද මෙම සමාගමට පැවරිණි. විශේෂයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබූ ගුවන් සංතරණ සේවා සහ පහසුකම් සැපයීම ද ගුවන් ගමන් පාලනය ද මෙම සමාගමට පැවරිණි.

Abolition of the Airports Authority and appointment of Airport and Aviation Services
(Sri Lanka) Ltd., for development, operation and maintenance of civil airports including provision of Air Navigation Services

1984

ශ්‍රී ලංකාව සතුව තිබූ එකම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වැඩිවන මගී සහ ගුවන් යානා ප්‍රවාහනය හමුවේ නවීකරණය කිරීමකට ලක් කිරීම 1984 වර්ෂයේ දී ආරම්භ වූ අතර ඊ අනුව නව ගුවන් ධාවන පථයක් සකස් කිරීම, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සකස් කිරීම, භාණ්ඩ මෙහෙයුම් පර්යන්තය සහ නව ගුවන් ගමන් පාලක කුළුන ඉදිකිරීමත් ගුවන් සංතරණ සේවා පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමත් මෙම සංවර්ධන කටයුතු වලට අයත් විය. නව ධාවන පථය භාවිතය නිසා පැරණි ධාවන පථය සමාන්තර 'ටැක්සි' පථයක් (Taxi Way) ලෙස භාවිතා කිරීමට එමගින් අවස්ථාව ලැබිණි.

Commencement of construction of New Runway at Katunayake Airport

1986

1986 මැයි මස 03 වන දින ලන්ඩනයේ සිට සූරිච් හා ඩුබායි හරහා කොළඹට පැමිණ මාලදිවයින බලා පිටත් වීමට සූදානමින් තිබූ UL **512** දරන ලොක්හීඩ් 'ට්‍රයිස්ටාර්' වර්ගයේ 'එයාර් ලංකා' ගුවන් යානය ත්‍රස්තවාදීන්ගේ බෝම්බ ප්‍රහාරයට ලක් වූ අතර එම ප්‍රහාරයෙන් යානය දෙකඩ විය. එහිදී යානයේ ගමන් කළ මගීන් 21 දෙනෙකු මරණයට පත්විය. පසුව කරන ලද පරීක්ෂණ වලදී පැහැදිලි වූයේ එම බෝම්බය යානයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කුටියේ භාණ්ඩ සමග තිබූ බවයි. මෙම ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ ලේඛනයට ඇතුළත් කර තිබුණේ **4R-ULD** යන නමිනි.

1986 නොවැම්බර් මස 22 වන දින ලෝකයේ පළමු සුපර් සොනික් ගුවන් යානා වර්ගයේ කොන්කෝඩ් (Concord) යානාවක් ඒවා භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීමට පෙර ලොව වටා ගිය ගමනේ දී ශ්‍රී ලංකාවට ද පැමිණියේ ය.

CONCORD, the world's first supersonic aircraft operated by British Airways landed at Bandaranaike International Airport during its round-the world flight

1988

1988 වන විට ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන කටයුතු අවසන් වූ අතර නව පහසුකම් සමග වසරකට මගීන් මිලියන 3.5 ක ධාරිතාවක් දරා ගැනීමේ හැකියාව එයට ලැබිණි. නව ගුවන් ධාවන පථයද විවෘත කෙරුණු අතර ඒ සමගම පැරණි ධාවන පථය 'ටැක්සි' පථයක් ලෙස යොදා ගැනීම ආරම්භ කරන ලදී.

Opening of the New Runway for commercial operations

HISTORY

අතිගරු රණසිංහ **ප්‍රේමදාස** මැතිතුමා

ජනාධිපති සහ ආරක්ෂක අමාත්‍ය

January 1989 – May 1993

1990

1990 වසර වන විට රජය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් වූ නීති රීති ලිහිල් කිරීමට තීරණය කළ අතර ඒ සඳහා 'විවෘත ගුවන්' ප්‍රතිපත්තිය (Open Skies Policy) අනුගමනය කිරීමට තීරණය විය. එය එවකට ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ නව පිබිදීමක් ඇති කිරීමට සමත් වනු ඇතැයි විශ්වාස කෙරිණ.

1990 නොවැම්බර් 12 දින සිට 16 වන දින දක්වා 'ආසියා පැසිෆික් කලාපීය' (Asia Pacific Regional) සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ 26 වන සම්මන්ත්‍රණය ශ්‍රී ලංකාවේ දී පැවැත්විණි. මේ සඳහා රටවල් සහ වෙනත් සංවිධාන 31 කින් නියෝජිතයින් 88 දෙනකු සහභාගී විය.

1992

1992 වසරේ දී 'ගුවන් භාණ්ඩ පරිවහනය' උත්සවාකාරයෙන් විවෘත කරනු ලැබිණ. මේ වසරේ දී ම ගුවන් සමාගම් සහ ගුවන් තොටුපළ ආයතනයෙන් සපයනු ලබන ආරක්ෂක සේවා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නියාමනයට යටත් කරනු ලැබිණි. එලෙසම නෙදර්ලන්තයේ 'හේග්' නුවර දී සංශෝධනය කරන ලද 'වෝර්සෝ' සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ ද ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබිය.

මෙම වසරේ සිදුවූ තවත් විශේෂ සිදු වීමක් වූයේ එතෙක් 'සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂවරයා' ලෙස හඳුන්වනු ලැබූ තනතුර 'සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්' ලෙස යළි නම් කරනු ලැබීමයි. තවද ගුවන් ප්‍රවාහන සහතිකපත් සපයන්නන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයාගේ නියාමනයට යටත් කරනු ලැබීමද මෙම වසරේ දී ම සිදු විය.

Amendment of the Air Navigation Act for elevation of the Post of Director of Civil Aviation to Director General of Civil Aviation

1992 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේ දී 'එයාර් ලංකා' ගුවන් සමාගම පළමු 'එයාර්බස්' වර්ගයේ ගුවන් යානයක් මිලදී ගත් අතර එය 'එයාර්බස් 320' වර්ගයේ විය. පසුව මෙම යානය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට කොටි ත්‍රස්තවාදීන් විසින් එල්ල කරන ලද ප්‍රහාරයේ දී විනාශයට ලක් විය. එහි ලියාපදිංචි අංකය වූයේ 4R-ABA ය.

අතිගරු ඩී බී **විජේතුංග** මැතිතුමා
ජනාධිපති සහ ආරක්ෂක අමාත්‍ය
May 1993 – August 1994

1993

1993 වර්ෂයේ දී 'ස්කයිකැබ්' ගුවන් සමාගම විසින් ඇන්ටනොව් 12 **(AN-12)** වර්ගයේ ගුවන් යානයක් උපයෝගී කර ගනිමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා ආරම්භ කරන ලද අතර එය ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි පෞද්ගලික ගුවන් සමාගමක් විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ පළමු අවස්ථාව ද විය.

මේ අතර කාලගුණ රේඩාර් පද්ධතිය වැඩි දියුණු කිරීම 1994 වසරේ දී සිදු කළ අතර ද්විමාන රේඩාර් පද්ධතියක් සවි කිරීම සිදු කෙරිණ. එලෙසම 'එයාර්ලංකා' සමාගමට පළමු 'එයාර්බස් 340' වර්ගයේ ගුවන් යානා ලබා ගැනීමත් මේ වසරේ සිදු විය. දැනට ශ්‍රී ලංකාව සතු විශාලම ගුවන් යානා වර්ගය වන්නේ මෙම එයාර්බස් 340 **(A 340)** වර්ගයේ ගුවන් යානයන් ය.

1994

1994 වර්ෂයේ දී දේශීය ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ නව පිබිදීමක් පෙරළමින් දේශීය ව ලියාපදිංචි වූ "ලයන්එයාර්, එක්ස්පො එයාර්, ස්කයිකැබ් හා එයාර් ට්‍රැවල්" වැනි ගුවන් සමාගම් රුසියානු නිෂ්පාදිත ගුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටර් යොදා ගනිමින් දේශීය ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී. විශේෂයෙන් රත්මලාන සිට පලාලි සහ තිකුණාමලය දක්වා ඔවුන්ගේ ගුවන් මෙහෙයුම් සිදු කෙරිණි.

ගරු **ධර්මසිරි** සේනානායක මැතිතුමා

සංචාරක හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

August 1994 – July 2000

1995

1995 වසර වන විට කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මුළු මගී මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව 2,000,000 ඉක්මවා තිබූ අතර භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 76 සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 16,500 ක් ඉක්මවා තිබිණි. එමෙන් 'කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ' වශයෙන් හැඳින්වූ ගුවන් තොටුපළ "බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ" ලෙස යළි නම් කරන ලදී. මේ වසරේ දී ම ආරක්ෂක හේතූන් නිසා දේශීය ගුවන් ගමන් රජය විසින් තහනම් කරන ලදී. නමුත් 'ලයන් එයාර්' සමාගම හමුදාව වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් සිදු කරන ලදී.

Total movement of Passengers, Cargo & Aircraft in and out of Sri Lanka exceeded 2 000 000, 76 metric tons; & 16,500 respectively

Katunayake International Airport was renamed as Bandaranaike International Airport, Colombo

1997

1997 පෙබරවාරි මස 10 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය පිළිබඳ විගණනයක් සිදු කරන ලදී.

1998

'එයාර්ලංකා' ගුවන් සමාගම 1998 අප්‍රේල් මස 01 වන දින දුබායි මූලික කරගනිමින් මෙහෙයුම් සිදු කරන ලද 'එමිරේට්ස්' ගුවන් සමාගමේ උපාය මාර්ගික කළමනාකරණයට යටත් කරනු ලැබූ වසර 10 සඳහා වන ගිවිසුමකට ශ්‍රී ලංකා රජය එළඹී අතර එහි දී ගුවන් යානා බිම් මෙහෙයුම් හා ආහාර ලබා දීම එම ගිවිසුමට අදාළ විය. 'එයාර්ලංකා' සමාගමේ 51% ක් රජය සතු වූ අතර 43.6% ක් 'එමිරේට්ස්' සමාගම සතු විය. එම ප්‍රමාණය එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 70 ක් පමණ වටිනාකමකින් යුතු විය. එම ගිවිසුමත් සමඟම 1999 වසරේ දී 'එයාර් ලංකා' සමාගම 'ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස්' (Sri Lankan Airlines) යනුවෙන් ප්‍රති නාමකරණය කරන ලදී.

1998 සැප්තැම්බර් මස 29 දින 'ලයන් එයාර්' සමාගමට අයත් අංක 602 දරන ඇන්ටොනොව් 24 (AN 24) වර්ගයේ යානාව, මගීන්, කාර්ය මණ්ඩලය ඇතුළු 55 දෙනෙකු සමඟ පලාලි ගුවන් තොටුපළින් ගුවන් ගත වී මිනිත්තු 10 ට පසු මන්නාරම් ප්‍රදේශයේ ඉරණතිව් අසල මුහුදට කඩා වැටිණි. මෙය කොටි ත්‍රස්තවාදීන්ගේ මිසයිල ප්‍රහාරයකින් සිදු වූ බව පසුව අනාවරණය කර ගන්නා ලදී.

AN-24 Aircraft leased by LionAir flight 602, with 55 persons onboard went missing exactly ten minutes after takeoff from Jaffna Airport

ගරු රෙජී **රණතුංග** මැතිතුමා
සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය
August 2000 – October 2000

2000

2000 වර්ෂයේ දී මාර්තු මස 24 වන දින 'ස්කයිකැබ්' සමාගමට අයත් AN-12 වර්ගයේ ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානය කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත ගොඩබැස්සවීමට සූදානම් වන අවස්ථාවේ මීගමුව කඩිරාන ප්‍රදේශයට කඩා වැටිණ. SCB-702 යනුවෙන් හැඳින්වූ මෙම යානය බැංකොක් නුවර සිට පැමිණෙමින් තිබිණි. මෙම අනතුරින් කාර්ය මණ්ඩලයේ 06 දෙනකුත් සමඟ පුද්ගලයින් 09 දෙනකු මරණයට පත්වූ අතර 05 දෙනකු තුවාල ලැබීය. නිවාස කිහිපයකටද හානි සිදු විය.

2001

2001 ජූලි මස 24 වන දින කොටි ත්‍රස්තවාදීන් විසින් කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට දැවැන්ත ප්‍රහාරයක් එල්ල කරන ලද අතර මෙම ප්‍රහාරයෙන් ගුවන් හමුදාව සතු ගුවන් යානා 08 ක් ද 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා 04 ක් ද විනාශයට පත් විය. විනාශයට පත් වූ 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා අතර ශ්‍රී ලංකාවට මුලින් ම ගෙන ලද 'එයාර්බස් 320' වර්ගයේ ගුවන් විය. මෙම ප්‍රහාරයේ දී A 340 වර්ගයේ යානා දෙකක් ද, A 330 හා A 320 යානාවක් බැගින් ද විනාශ විය.

විනාශයට පත් ගුවන් යානය

ගරු ජෙයරාජ් **ප්‍රනාන්දුපුල්ලේ** මැතිතුමා
සිවිල් ගුවන් සේවා සහ ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන අමාත්‍ය
October 2000 – September 2001

අතිගරු **චන්ද්‍රිකා බණ්ඩාරනායක** කුමාරණතුංග මැතිනිය

ජනාධිපති, සංචාරක සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

September 2001 – December 2001

2002

මෙම කාලය වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ශ්‍රී ලංකා තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය නියාමනය කරමින් සිටි අතර අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද විගණනයකින් පසු තව දුරටත් ඵලදායි ලෙස කර්මාන්තය නියාමනය කිරීමට හැකි වන ස්වාධීන ආයතනයක් පිහිටුවිය යුතු බව රජයට නිර්දේශ කරනු ලැබීය. ඒ අනුව 2002 අංක 34 දරන පනතින් එතෙක් පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙනුවට 'සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය' (Civil Aviation Authority of Sri Lanka) පිහිටුවනු ලැබීය. එම පිහිටුවීමත් සමගම සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබූ සියළු කාර්යයන් හා දේපළ එම නව අධිකාරිය වෙත පවරන ලදී.

ගරු **ගාමිණී** අතුකෝරළ මැතිතුමා

ප්‍රවාහන, මහා මාර්ග සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

December 2001 – January 2002

HISTORY

ගරු තිලක් මාරපන මැතිතුමා

ප්‍රවාහන, මහා මාර්ග සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

January 2002 – April 2004

2003

2003 වර්ෂයේ දී බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මඟින් මෙහෙයවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව 3,000,000 ඉක්මවන ලද අතර භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 112 ක් ද ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 22,300 ද ඉක්මවීය.

2004

2004 වර්ෂයේ දී නැවත වරක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සුරක්ෂිතභාවය පිළිබඳව විගණනයක් සිදු කරන ලදි.

එම වර්ෂයේ මගී මෙහෙයුම් 4,000,000 ක්ද භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 152 ක් සහ යානා මෙහෙයුම් 30000 ක් ද ඉක්මවීය.

'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම විසින් 2004 වසරේ දී ප්‍රථම වරට 'එයාර් ටැක්සි' (Air Taxi) නමින් ජලචර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සිදුකරන සේවයක් දිවයිනේ අභ්‍යන්තර ප්‍රදේශ කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ආරම්භ කරන ලදි. නමුත් පැවති ආරක්ෂක හේතූන් මත වසර 03 කට පසුව ජලචර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අත්හිටුවන ලදි. මෙම මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත කරන ලද්දේ 'ට්වින් ඔටර් වෝටර් ෆ්ලෝට්' වර්ගයේ ගුවන් යානා වූ අතර වික්ටෝරියා, බොල්ගොල්ල යන ජලාශත්, කැළණි සහ බෙන්තර යන ගංගා මුල් අවධියේ දී මේ සඳහා භාවිත කරන ලදි.

ගරු මංගල සමරවීර මැතිතුමා

වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

April 2004 – May 2007

2005

මෙම කාලය වන විට කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් යානා සඳහා 'ගුවන් පාලම්' (Aerobridges) නොතිබූ අතර 2005 වර්ෂයේ නොවැම්බර් මස 15 වන දින වන විට 'ගුවන් පාලම්' 08 ක් සහිතව මෙම පර්යන්තයක් ගුවන් තොටුපළ ව්‍යාප්ත කිරීමේ පළමු අදියර වශයෙන් ඉදි කර විවෘත කරනු ලැබීය. එමගින් ගුවන් යානා වලට වඩා කාර්යක්ෂම සේවාවන්ද, මගීන් සඳහා සුවපහසු හා ආරක්ෂාකාරී සේවාවන් ද සැපයීමට හැකියාව ලැබිණි.

Bandaranaike International Airport (BIA) expansion projects under the Stage 1, Phase II Expansion Project opened with a pier with eight aero-bridges

2006

2006 වසර වන විටත් ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය 'එමිරේට්ස්' ගුවන් සමාගමේ කළමනාකරණය යටතේ තිබූ බැවින් පූර්ණ වශයෙන් රජය සතු ආයතනයක් නොවීය. එම ගිවිසුම අවසන් වීමට තවත් වසර කීපයක් ඉතිරි වී තිබූ හෙයින් රජයට නව ගුවන් සමාගමක අවශ්‍යතාවය දැනෙන්නට විය. ඒ අනුව නව සංකල්පයක් අනුව සහ ජනතාවට වඩා සහනදායී සේවාවක් ලබා දීමට හැකියාව ඇති වන නව 'පිරිමැසුම්දායී ගුවන් සේවාවක්' (Budget Airline) 'මිහින් ලංකා' (Mihin Lanka) නමින් ඇරඹීම 2006 ඔක්තෝබර් මස 27 දින සිදු විය. මෙය පූර්ණ ලෙසම රජය සතු පෞද්ගලික සමාගමක් ලෙස ලියාපදිංචි විය. ඉන් පසු එම සමාගමට බලපත්‍ර සහ ගුවන් යානා ලබා ගැනීමේ කටයුතු සිදු කරන ලදි.

Birth of **MIHIN LANKA** as a fully state owned Company fully funded by the General Treasury

MIHIN LANKA
Yours to fly

HISTORY

ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා

වරාය හා ගුවන් සේවා, වාරි මාර්ග සහ ජල කළමනාකරණ අමාත්‍ය

May 2007 – April 2010

2007

2007 අප්‍රේල් මස 24 වන දින මිහින් ලංකා සමාගමේ මුල්ම වාණිජ ගුවන් ගමන ආරම්භ කරන ලදී. ඉන්දියාව සහ ඩුබායි වලට මුල්ම ගමනාගමන දියත් කරන ලද අතර 'එයාර්බස් 320' වර්ගයේ යානයක් ඒ සඳහා යොදා ගන්නා ලදී. මිහින් ලංකා සමාගමේ මූලික අරමුණ වූයේ ජනතාවට වෙන වැඩි පහසුකම් සහිත අඩු මිල සේවාවක් සැපයීමයි.

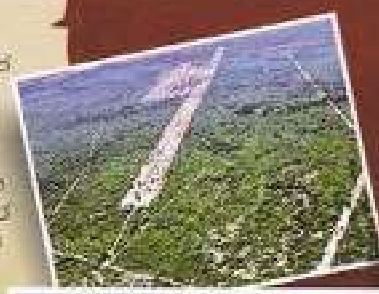
2009

චෙක් රාජ්‍යයේ නිෂ්පාදනය කරන ලද 'ස්ලින්' (Sling) වර්ගයේ සැහැල්ලු ගුවන් යානා දෙකක් නව ආකාරයට සකස් කරමින් යුධ ගුවන් යානා බවට පත් කර ගත් කොටි ත්‍රස්තවාදීන් විසින් 2009 පෙබරවාරි මස 20 දින කොළඹ නගරයට ගුවනින් පැමිණ මැරෙන ප්‍රහාරයක් එල්ල කිරීමට උත්සාහ කළ නමුත් ආරක්ෂක අංශ වල දැඩි කැපවීම මත එම ප්‍රහාරයන් ව්‍යර්ථ කිරීමට හැකියාව ලැබිණි. මෙම වර්ගයේ ගුවන් යානා තනි එන්ජිමක් සහිත වන අතර නියමුවන් පුහුණු කිරීමේ කටයුතු වලට යොදා ගැනේ. ප්‍රහාරය සඳහා පැමිණි ගුවන් යානා දෙකම විනාශයට පත් වූ අතර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ආරක්ෂාව පිළිබඳ නැවත සොයා බැලීමෙන් ඒ සඳහා නව ආරක්ෂක උපකරණ භාවිතා කිරීමටත් රජය උත්සුක විය.

2009

එදා මෙදා තුර ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් සඳහා පැවතියේ එක් ගුවන් තොටුපළක් පමණි. හදිසි ගොඩ බැසීම් සඳහා ද ඉන්දියාවේ 'චෙන්නායි' ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන ලද අතර විවිධ අවස්ථාවල රටේ විවිධ පළාත් වල නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් පිහිටුවීම සම්බන්ධයෙන් විවිධ මට්ටමේ කතාබහ ඇති විය. විශේෂයෙන් පොළොන්නරුව, යාපනය, පුත්තලම ආදී පෙදෙස් මේ සඳහා යෝජනා විය. මේ අතර බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ධාරිතාවය ද ඉක්මවා යාමට ආසන්න වෙමින් තිබූ අතර රජයේ නව ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති අනුව ගුවන් සේවාවට ප්‍රමුඛත්වයක් ලැබී තිබිණි. ඒ අනුව මත්තල ප්‍රදේශයේ නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් ඉදි කිරීමේ කටයුතු 2009 නොවැම්බර් මස 27 වන දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2012 වසර අවසානයේ ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීම සඳහා සැලසුම් සකස් විය. මූලික වශයෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයත් දෙවනුව මගී ප්‍රවාහනයත් මෙම ගුවන් තොටුපළ මඟින් සිදු කිරීමට රජය අදහස් කර තිබිණි.

Launch of the Project for the construction of International airport at Mattala, Hambantota



ජනාධිපති,
අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා
වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය
April 2010 – September 2010

2010

මේ අතර 2010 වසරේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල මඟී මෙහෙයුම් මිලියන 05 ක් ඉක්මවූ අතර භාණ්ඩ මෙහෙයුම් මෙට්‍රික් ටොන් 167 ක් සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 35000 ක් ඉක්මවීය. ගුවන් තොටුපලේ උපරිම මඟී ධාරිතාවය මිලියන 06 ක් විය.

මේ අතර 2010 වර්ෂයේ අප්‍රේල් මස වන විට 'එමිරේට්ස්' සමාගම සමඟ ලංකා රජය පැවති ගිවිසුම අවසන් වීමට නියමිත වූ අතර එය තවදුරටත් දීර්ඝ කිරීම පිළිබඳව අදහසක් රජයට නොතිබුණි. ඒ අනුව 2010 ජූලි මස 06 දින එමිරේට්ස් සමාගම සතුව තිබූ 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගමේ සියළු කොටස් රජය විසින් යළි මිලට ගත් අතර 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම පූර්ණ රජයේ ආයතනයක් බවට පත්විය.

මේ අතර 2010 වර්ෂයේ දී 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම යළිත් 'එයාර් ටැක්සි' (Float Plane) ගුවන් සේවාව ආරම්භ කරන ලදී. මේ සඳහා පෙර පරිදි 'ට්වින් ඔටර් වර්ගයේ ප්‍රොප්' වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් යොදා ගන්නා ලද අතර නුවරඑළිය, නුවර, ගාල්ල, කොළඹ ආදී විවිධ ප්‍රදේශ වලට දේශීය ගුවන් ගමන් සිදු කරනු ලැබීය.

2010 සැප්තැම්බර් මස 24 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා සහ එහි නියාමනය පිළිබඳ විගණනයක් ආරම්භ කරන ලද අතර මෙයින් ඉතා විශිෂ්ට ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාව සමත් විය. විගණනයෙන් ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ ඉතාමත් ඉහළ සුරක්ෂිතතාවයක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ පවතින බව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් තහවුරු කරන ලදි. මෙම තත්වය ලබා ගැනීම තුළින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් මෙහෙයුම් වල සුරක්ෂිත බව ඉතා ඉහළින් තහවුරු වූ අතර එය ජාත්‍යන්තර වශයෙන් අනාගත ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයේ ප්‍රතිරූපය ඉහළ නැංවීමට සමත්වූ කරුණක් විය.

මෙම විගණනයේ දී ජාත්‍යන්තර විගණන නිලධාරීන් විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම, ගුවන් සමාගම් සහ සේවා සපයන වෙනත් ආයතනයන්හි දත්ත විවිධ මිනුම් යටතේ ගැටළු 1000 ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් යොදා ගනිමින් විශ්ලේෂණය කරන ලදි. මෙම විගණනයේ දී ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ශ්‍රී ලංකාවට දකුණු ආසියාවේ ප්‍රථම ස්ථානයත්, ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සිව්වන ස්ථානයත් හිමිවූ අතර එය ලෝකයේ 17 වන ස්ථානයයි.

ගරු **පියංකර** ජයරත්න මැතිතුමා

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය

From September 2010...

2011

2011 වසරේ දී බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සිය අපේක්ෂිත ධාරිතාවය වූ මිලියන 06 ක මගී මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය සම්පූර්ණ කරන ලදි. මෙමගින් ගුවන් තොටුපළ කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමෙන් මීළඟ සංවර්ධන පියවරයන් වෙත යොමු වීමටත් රජයේ අවධානය යොමු විය. විකල්ප ගුවන් තොටුපළක අවශ්‍යතාවය ද මෙයින් තව දුරටත් තහවුරු වීම විශේෂත්වයකි.

භාණ්ඩ මෙහෙයුම් මෙට්‍රික් ටොන් 200 ක් ද ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 43600 ඉක්මවීම ද 2011 වසරේ සිදු විය.

සිවිල් ගුවන් සේවා සම්බන්ධයෙන් මේ දක්වා පැවතියේ 1955 දී සම්මත කර ගන්නා ලද පනත වූ අතර නව අවශ්‍යතාවයන්ට ගැළපෙන පරිදි නීති රීති සම්පාදනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් ඇති විය. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව විසින් 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත බලාත්මක කිරීම 2011 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස 04 දින සිදු කරන ලදි.

2011 වර්ෂයේ අප්‍රේල් මස 24 වන දින මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ මගී පර්යන්තයට මුල් ගල තැබීම සිදු වූ අතර එහි අපේක්ෂිත වාර්ෂික ධාරිතාවය මගීන් මිලියනයකි.

HISTORY

2011 වර්ෂයේ සිදු වූ සුවිශේෂී සිදුවීම අතර මුල් තැනක් හිමි වන්නේ ලොව විශාලතම මගී ගුවන් යානය වන 'එයාර්බස් 380' වර්ගයේ යානාවක් ඉන්ධන ලබා ගැනීම සඳහා කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණීමයි. මෙම ගුවන් යානය ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිට ඩුබායි දක්වා ගමන් කරන අතරතුර දී මෙම ගොඩ බැස්සවීම සිදු කරනු ලැබූ අතර එය 'එමිරේට්ස්' ගුවන් සමාගමට අයත් විය.

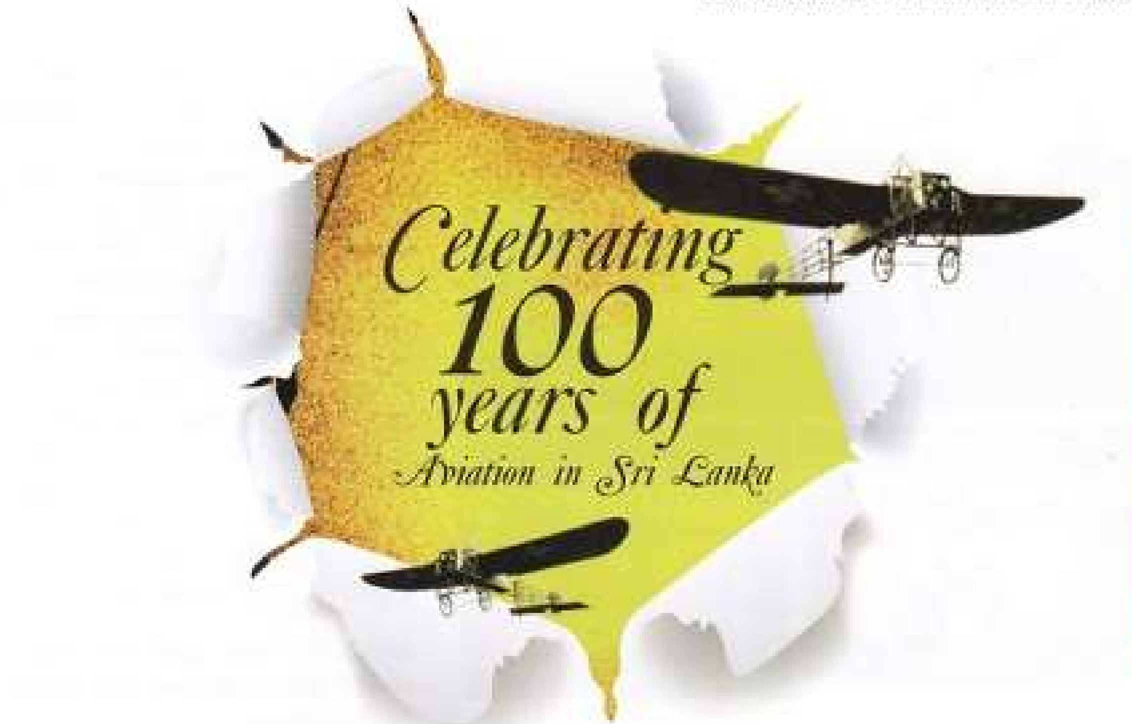
An **Emirates Airbus A380 aircraft** on a flight from Sydney to Dubai made a scheduled landing at the Bandaranaike International Airport, Katunayake for re-fuelling

2012

2012 මැයි මස 24 වන දින ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂණය පිළිබඳව විගණනයක් පවත්වන ලද අතර එහිදී ඉහළම ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාව සමත් විය. මෙමගින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රගතිය තවදුරටත් තහවුරු විය.

2012 වසරේ සැප්තැම්බර් මස 16 වන දින මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ තාක්ෂණ උපකරණ පිරික්සීම සඳහා පකිස්තානු ගුවන් සේවා අධිකාරියට අයත් අධිතාක්ෂණික ගුවන් යානයක් මත්තල නව ගුවන් පථයට ගොඩබස්සවන ලදි. එය එම ගුවන් ධාවන පථයට ගුවන් යානයක් නිල වශයෙන් ගොඩ බස්සවන ලද ප්‍රථම අවස්ථාව විය.

The first test flight landed at Hambantota International Airport for the purpose of calibrating the Air Navigational Aids and other related equipment.



දකුණු ලක මත්තල ප්‍රදේශයේ ඉදිවන ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත ප්‍රථම වරට පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා ගුවන් යානයක් ගොඩබැස්සවීම 1912 2012 සියවස තුළ, මේ සටහන තබන තෙක් වාර්තා වන අවසන් විශේෂිත සිදුවීම ලෙස හැඳින්විය හැකිය.

නව ලොව දියුණුවත් සමග ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය විවිධ වෙනස්කම් වලට ශීඝ්‍රයෙන් පාත්‍ර වන අතර ඉතිහාසයට නව පිටු ඉතා ඉක්මනින් එක් වනු ඇත. ඒ අනුව මෙම ලියවිල්ල ද අතීතයට එක් සොඳුරු මතක සටහනක් වනු ඇත. මින් ඉදිරියට එළඹෙන්නේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ පෙරළිකාර සිදුවීම් සිදුවන ඩිජිටල් යුගයයි. ගුවන්සර අපගේ බලාපොරොත්තුව 1912 සිට මෙතාක් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය, අනේකවිධ අභියෝග හමුවේ ලැබූ ජයග්‍රහනයන් මෙන් වඩාත් සාර්ථක සුබ අනාගතයක් ලැබේවා යන්නයි.

ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ සියවසක අභිමානය

Celebrating 100 years of Aviation in Sri Lanka

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා පසුගිය දා දැනට වැඩ නිමවෙමින් පවතින මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ නිරීක්ෂණ චාරිකාවක නිරත විය. එහිදී වැඩ නිමවූ ගුවන් ධාවන පථය, පර්යන්ත ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් ගමන් පාලන මැදිරිය ජනාධිපතිතුමාගේ නිරීක්ෂණයට ලක්විය. මෙම අවස්ථාව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා, පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජපක්ෂ මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරල් රොහාන් දළුවත්ත මහතා, සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ඇතුළු නිලධාරීන් රැසක් සහභාගී විය.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ වසර තුළදී අවසන් කිරීමට නියමිතය.

ජනාධිපතිතුමා මත්තල ගුවන් තොටුපළේ සංචාරයක

His Excellency President Mahinda Rajapaksa made an inspection tour of the HIA

හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මත්තල

Hambantota International Airport (HIA)

FEATURE

මහින්ද චින්තන

ඉදිරි දැක්ම 2010

මත්තල ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ගුවන් තොටුපළ

වරායක් මෙන්ම අලුතින් ගුවන් තොටුපළක් ද ලංකාවේ ඉදිවන්නේ යටත් විජිත අවධියෙන් පසුවය. කිලෝමීටර හතරක දිගින් යුතු ගුවන් පථයක් සහිත මත්තල ගුවන් තොට ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළයි. දකුණේ සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයට මෙන්ම ආයෝජන සහ සංවර්ධන කලාප වල වර්ධනයටත් මෙමගින් කදිම අවස්ථාවක් උදාවනු ඇති බව මම විශ්වාස කරමි.

දේවි **සමරජීව**

2009 වසරේ නොවැම්බර් මස 27 වන දින මුල් ගල් තබන ලද ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ජනතා අයිතියට පැවරීම වෙනුවෙන් එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ දින වල කඩිනමින් සිදුකෙරෙමින් පවතී. විශ්මිත ගුවන් සේවා සියවසට දායාද කෙරෙන ශ්‍රී ලංකාවේ දැවැන්ත නිර්මාණයක් වන මෙය රුහුණු දේශයටම අභිමානයක් වන බවට සැක නැත. ඒ පිළිබඳ ගුවන්සර විසින් තබන ලද සටහනකි මේ.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ වැඩි ඉඩකඩක් වෙන් වන්නේ ගුවන් භාණ්ඩ (Cargo) හැසිරවීම සඳහාය. ඒ වෙනුවෙන් ගුවන් බඩු ප්‍රවාහනය සඳහා වර්ගමීටර 5000 න් යුතු ගුවන් බඩු පර්යන්තයක් ඉදිවන අතර එහි පළමු පියවර මඟින් වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 01 ක්ද භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 45,000 ක්ද හැසිරවීමට බලාපොරොත්තු වේ. මේ වන විටත් Emirates, Fly Dubai, Air Arabia, Qatar Airways යන ගුවන් සමාගම් මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට කැමැත්ත පළ කොට ඇති අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය Air Asia ගුවන් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටී.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් කළ පරිදිම දැන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉදිවන දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ කටයුතු අවසන් අදියරේ පවතී. විශේෂයෙන්ම මීටර 4000 කට ආසන්න දිගකින් යුතුව මෙන්ම මීටර 75 ක පළලින් යුතු ගුවන් ධාවන පථය, සුවිසල් ගුවන් මගී පර්යන්ත ගොඩනැඟිලි, ගුවන් සන්නිවේදන කුළුණු වැනි තාක්ෂණය ඉහළම මට්ටමෙන් භාවිත වන නිර්මාණ වල අවසන් අදියරේ කටයුතු මේ වන විට සිදු වෙමින් පවතී. රජයේ බලාපොරොත්තුව මේ වසර අවසන් වන විට මෙහි ප්‍රථම අදියර නිම කර 2013 වසරේ මුල් කාර්තුව තුළ ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම වන අතර ගුවන් තොටුපළෙහි දෙවන පියවර 2013 දී ආරම්භ කර 2017 දී අවසන් කිරීමට නියමිතව ඇත. මේ සඳහා මූල්‍ය දායකත්වය චීන රජය විසින් සපයනු ලබන අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කරනු ලබන්නේ China Harbor ඉංජිනේරු සංස්ථාව මඟිනි. උපදේශන දායකත්වය CPG Consultants මඟින් ලබා දෙන අතර සේවා ලාභියා වනුයේ සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමයි.

මුල් කාලීනව ලුණුගම්වෙහෙර සහ තණමල්විල ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාස වලට යාබදව පිහිටි "වැල්ලල" නම් ප්‍රදේශයත්, මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ වැල්ලවාය සහ හඳපාන්ගල යන ප්‍රදේශ බලධාරීන්ගේ නිරීක්ෂණයට ලක්වූ අතර වීරවිල ප්‍රදේශය ඒ අතර සුවිශේෂී විය. මුල් කාලීනව වීරවිල ප්‍රදේශය මේ සඳහා යෝජිත ප්‍රදේශය වූ අතර ඇතැම් පාරිසරික හේතූන් නිසාවෙන් මේ සඳහා පහසුකම් සැපයීමට මත්තල වඩාත් සුදුසු යැයි යෝජනා විය. මත්තල ප්‍රදේශය හම්බන්තොට නගර සීමාවේ සිට කිලෝමීටර 15 ක් පමණ දුරින් පිහිටා ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු දිග වෙරළ තලයට ඉතා ආසන්නයේ පිහිටා ඇත.

කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ඇති වන හදිසි අවස්ථාවකදී ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීමට යම් අපහසුතාවයක් සිදුවුවහොත් අධික වියදමක් දරමින් එම ගුවන් යානා මදුරාසිය වෙත පිටත්කර හරිනු ලබන අතර එයට පිළියමක් ලෙස මෙම දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීමේ තීරණය ශ්‍රී ලංකාවේ වත්මන් ජනාධිපති අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින් ගන්නා ලදි.

පරිසර හිතකාමී අයුරින් නිර්මාණය වන මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ වසරකට අපේක්ෂිත මගී

ධාරිතාවය මිලියනයකි. එම ජනතාවට පහසුකම් සැපයීම වෙනුවෙන් කාර්යය බහුල වේලාවන් හිදී ජාත්‍යන්තර මගීන් 800 ක් සහ දේශීය මගීන් 100 කට පහසුකම් සැපයිය හැකි වර්ගමීටර 10,000 ක් පුරා පැතිරුණු මගී පර්යන්තයක් ඉදිවේ. මෙය පිටවීමේ හා පැමිණීමේ මගීන් වෙන් වෙන්ව හැසිරවිය හැකි අයුරින් නිර්මාණය කරනු ලබන අතර සෞඛ්‍ය නිරෝධායන, සත්ව හා ශාක නිරෝධායන, රේගු, ආගමන හා විගමන, ප්‍රමුඛ ශාලාවන්, ගුවන් මගීන් සඳහා විවේකාගාරයක්, තීරුබදු රහිත සාප්පු, ආපන ශාලා මෙන්ම අවශ්‍ය කාර්යාල පහසුකම් වලින් ද යුක්තය. ඉදිවෙමින් පවතින මෙම ගුවන් තොටුපළෙහි තවත් විශේෂත්වයක් වන්නේ විදුලි බලය ගුවන් තොටුපළ විසින් සපයා ගැනීමත් එහිම ඇති ජල පිරිපහදුව මගින් සපයන ජලය භාවිතයට ගැනීමත් සහ සංකල්පයන් මුල්වරට මෙමගින් අත්හදා බැලීමට සූදානම් වීමයි. මෙහිදී විශේෂයෙන්ම වන ජීවීන්ගේ ජීවන තත්වය එලෙසින්ම පවත්වා ගැනීම සඳහා ගුවන් තොටුපළ වටා ආරක්ෂිත ප්‍රදේශයක් ලෙස හැතැප්ම 05 ක ප්‍රදේශයක් නම් කර ඇති බව ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන් වැඩිදුරටත් අප වෙත පවසයි.

නෙළුම් මලක හැඩයට නිර්මාණය වන ගුවන් ගමන් පාලක කුළුණේ උස මීටර 45 ක් පමණ වන අතර එය කටුනායක ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් ගමන් පාලක කුළුණට වඩා මීටර 15 ක් උසකින් යුක්තය. මෙහි සියළු ගුවන් ගමන් පාලනය කිරීමට අවශ්‍ය නවීන පහසුකම් වලින් සංයුක්ත අතර විවේකාගාර දෙකක්, කාලගුණ නිරීක්ෂණ මධ්‍යස්ථානයක් හා ඉංජිනේරු මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයකින් ද යුක්තය.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ වැඩි ඉඩකඩක් වෙන් වන්නේ ගුවන් භාණ්ඩ (Cargo) හැසිරවීම සඳහාය. ඒ වෙනුවෙන් ගුවන් බඩු ප්‍රවාහනය සඳහා වර්ගමීටර 5000 ක් පුරා ගුවන් බඩු පර්යන්තයක් ඉදිවන අතර එහි පළමු පියවර මගින් වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 01 ක්ද භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 45,000 ක්ද හැසිරවීමට බලාපොරොත්තු වේ. මේ වන විටත් Emirates, Fly Dubai, Air Arabia, Qatar Airways යන ගුවන් සමාගම් මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට කැමැත්ත පළ කොට ඇති අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය Air Asia ගුවන් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටී.

නිදහසින් පසු කාල සීමාවේ රුහුණු දේශයේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා වෙන්වූ ඉඩ

ප්‍රමාණය අවම වූ නමුත් වත්මන් රජය ඒ වෙනුවෙන් වැඩිදුරටත් ලබා දී ඇත. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයට ලැබෙන්නේ ද එකී සංවර්ධනයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසය. මෙමගින් ප්‍රදේශයේ තරුණ තරුණියන්ට රැකියා අවස්ථා රාශියක් බිහිවන අතර, ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වූ විගස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් තොටුපළ සම්බන්ධිත අනෙකුත් ආයතන වල සෘජු රැකියා අවස්ථා මෙන්ම වක්‍ර රැකියා ද විශාල සංඛ්‍යාවක් උත්පාදනය වනු ඇත. තවද මෙම ගුවන් තොටුපළේ කටයුතු අවසන් වීමත් සමගම හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ විශාල සංවර්ධන ක්‍රියාවලියකට මුල පුරනු ඇත. එමගින් ජාතික ආර්ථිකයටද සැළකිය යුතු මට්ටමේ දායකත්වයක් ලබාදීමට හැකි වනු ඇත. මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම ප්‍රදේශයේ අනෙකුත් කටයුතු සමඟ සමාන්තරව සිදුවන බැවින් සෘජු රැකියා අවස්ථා රැසක් උත්පාදනය වීම, නව ව්‍යාපාර බිහිවීම, නව නගර බිහිවීම, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වීම, නව කර්මාන්ත ශාලා බිහිවීම, සංචාරක කර්මාන්තය වර්ධනය වීම, කෘෂි කර්මාන්තයට සහ ධීවර කර්මාන්තයට නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමෙන් සෘජුව අපනයන ක්ෂේත්‍රයට යොමු කරවීම ප්‍රධාන කරුණු අතර වේ.

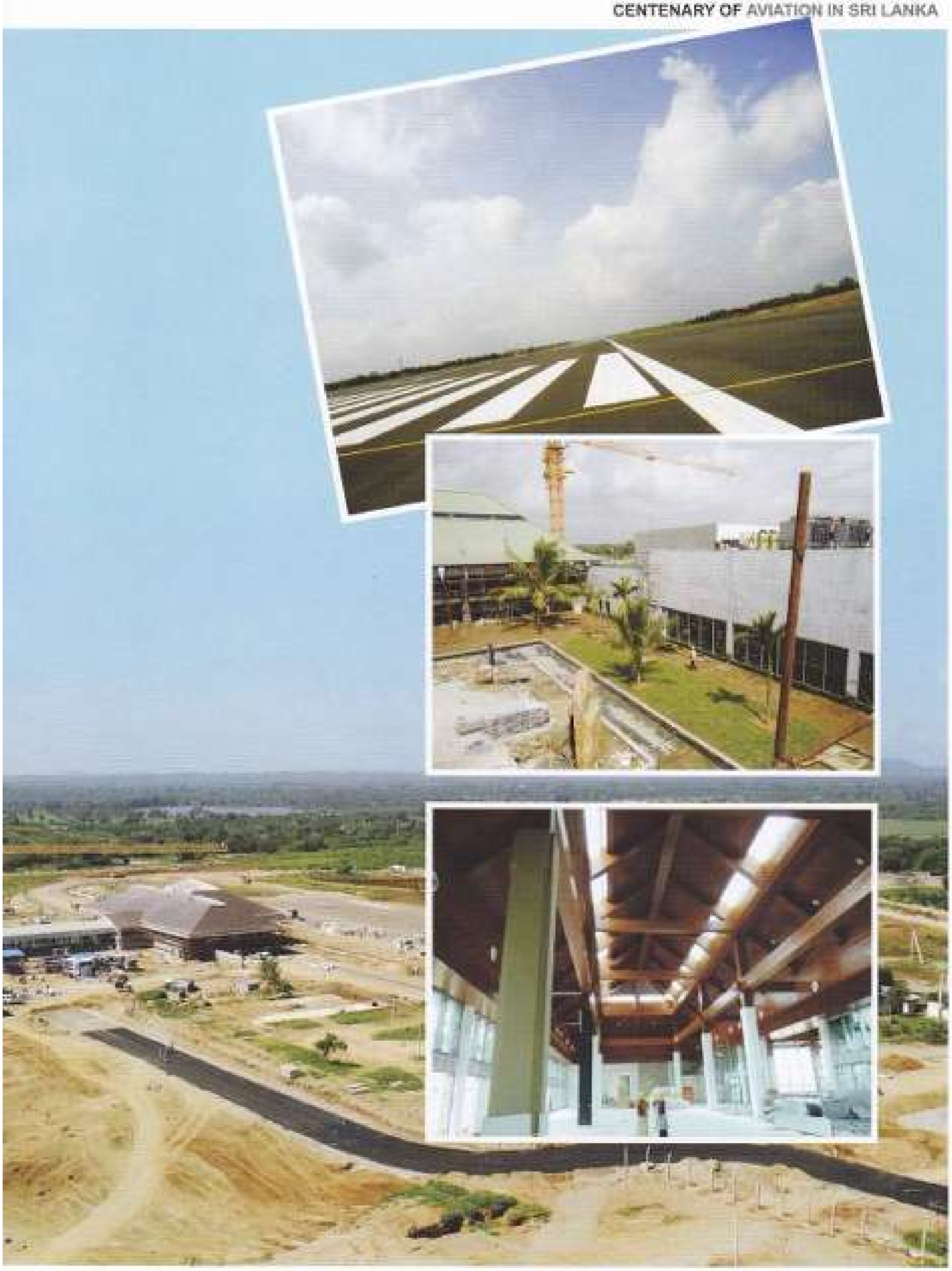
තවද අපනයනය සඳහා විසිතුරු භාණ්ඩ නිෂ්පාදනයේ ඩොලර්, විදේශයෙන් පාරිභෝගිකයාට පහසුවෙන් පරිභෝජනය කළ හැකි පරිදි ඇසුරුම් කළ ආහාර, එළවළු අපනයනය කිරීමට ද අපේක්ෂා කෙරේ. හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ නිසා මෙම ප්‍රදේශ වලට සංචාරකයින්ට කෙටි කාලයකින් ළඟා වීමේ හැකියාව ද ලැබේ. එමෙන්ම නිල් අහස ජයගැනීමේ අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් රටේ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපළ ද සංවර්ධනය වීම, දේශීය මෙන්ම විදේශීය සංචාරකයින්ටද බැඳගත් වනු ඇත. සංචාරක ව්‍යාපාරය දියුණුවීම හේතුවෙන් නිවෙස් වල පවත්වා ගෙන යන කුඩා පරිමාණයේ කර්මාන්ත හිමියන්ට පවා නිසි කලක් උදාවනු ඇත. තවද සංචාරක කර්මාන්තය දියුණු වීම හේතුවෙන් කුඩා, මධ්‍යම සහ මහා පරිමාණ හෝටල් කර්මාන්තයද වැඩිදියුණු වෙතැයි අපේක්ෂා කළ හැක.

මෙහිදී ප්‍රදේශයේ තරුණ, තරුණියන්ට ලැබෙන අවස්ථා පිළිබඳ සැළකිල්ලට ගත් විට ප්‍රධාන වශයෙන් ප්‍රදේශයේ පුහුණු ශ්‍රමිකයින්ට යහපත් කාලයක් උදාවන හෙයින් එය මෙම ප්‍රදේශයේ රැකියා විරහිත තරුණ පිරිසට මහත් අස්වැසිල්ලක් මෙන්ම ඉතා හොඳ අවස්ථාවකි.

පසුගිය ඔක්තෝබර් 16 වනදා ගුවන් තොටුපළ වෙත ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය ලෙස පකිස්තානයට අයත් බීච් ක්‍රාෆ්ට් 200 (Beechcraft 200) වර්ගයේ යානයක් ගොඩබස්සවන ලදී. ගුවන් තොටුපළේ සවිකරන ලද ගුවන් ගමන් පාලන උපකරණ වල නිරවද්‍යතාවය පරීක්ෂා කිරීම මෙන්ම ගුවන් ධාවන පථය පරීක්ෂා කිරීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ විය. මෙම යානය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිට පැමිණි අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම සඳහා මත්තල ගුවන් තොටුපළ සුදුසු තත්වයක පවතීද යන්න තහවුරු කර ගැනීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ විය.

පවතින ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළට අමතරව තවත් ප්‍රාදේශීය ගුවන් තොටුපළක් සාර්ථක අයුරින් දක්ෂිණ ප්‍රදේශයේ ඉදිවෙමින් පවතී. මුලින් පැවසූ පරිදි ඉදිවන ගුවන් තොටුපළක් නිරීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව ලැබෙනුයේ කාලාන්තරයකට පසුවය. මෙසා දැවැන්ත ව්‍යාපෘතියක් අප කවරදාකවත් දකුණු ප්‍රදේශයට ලැබී නොමැති අතර අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් එම අවස්ථාව මෙවර දකුණු ලක හම්බන්තොට මත්තල ප්‍රදේශයට ලබාදී ඇත. එය මීට පෙර හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය තුළ සැඟවී තිබූ මත්තල නම් ප්‍රාදේශීය ග්‍රාමයක් ශ්‍රී ලංකාවේ පමණක් නොව ජාත්‍යන්තරය වෙතද ගෙන යාමට තරම් ප්‍රබල ව්‍යාපෘතියක් බවට පත්ව තිබේ.

පසුගිය ඔක්තෝබර් 16 වනදා ගුවන් තොටුපළ වෙත ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය ලෙස පකිස්තානයට අයත් බීච් ක්‍රාෆ්ට් 200 (Beech craft 200) වර්ගයේ යානයක් ගොඩබස්සවන ලදී. ගුවන් තොටුපළේ සවිකරන ලද ගුවන් ගමන් පාලන උපකරණ වල නිරවද්‍යතාවය පරීක්ෂා කිරීම මෙන්ම ගුවන් ධාවන පථය පරීක්ෂා කිරීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ විය. මෙම යානය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිට පැමිණි අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම සඳහා මත්තල ගුවන් තොටුපළ සුදුසු තත්වයක පවතීද යන්න තහවුරු කර ගැනීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ විය.



සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය

ඉෂාර **ගුණවර්ධන**

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින 'බ්ලෙරියට් XI' වර්ගයේ යානයක් යොදා ගනිමින් ලකඹර සාර්ථක ගුවන් ගමනක් සනිටුහන් කිරීමට ප්‍රංශ ජාතිකයින් දෙදෙනකු වූ Georges Vermink සහ Marc Pourpe සමත් වීමත් සමඟම අප දිවයිනෙහි ගුවනේ ඉදිරි ගමන සනිටුහන් විය. එම සාර්ථක හා සම්පූර්ණ ගුවන් ගමන සිදුකර මෙම වසරේ දෙසැම්බර් මස 07 වන දිනට වර්ෂ සියයක් සපිරෙන අතර ම ඒ හා සමගාමීව පවත් දෛවෝපගත සිදු වීමක් සිදුවීමට නියමිතය. ඒ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය නියාමනය කිරීම සඳහා පිහිටුවා තිබෙන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නම කාර්යය කාල සීමාව දශකයක් සම්පූර්ණ කිරීමයි.

CAASL 10th ANNIVERSARY

1911 දී මුලින්ම, එවකට 'ලංකාව' වශයෙන් හැඳින්වූ අප රටට, ගුවන් යානයක් ගෙන ඒමෙන් ආරම්භක සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය 1930 දශකයේ දී සර් ජෝන් කොතලාවල මැතිතුමාගේ අපරිමිත උත්සාහය හේතුවෙන් 'එයාර් සිලෝන්' නම් වූ ජාතික ගුවන් සේවයක් රත්මලාන ඉදිවූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් සමග නව මාවතකට යොමු වන්නට විය.

දෙවන ලෝක යුද්ධය අවසානයේ දී නැගී සිටින ජාතියක් වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අවශ්‍යතා ඉටු කිරීම සඳහා 1946 වර්ෂයේ මාර්තු මස ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ 'සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව' පිහිටුවන ලද අතර 'ලංකා සිවිල් සේවයේ' නිලධාරියෙකු වූ එල් එස් බී පෙරේරා මහතා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ වශයෙන් පත් විය. මුලදී කාර්යය මණ්ඩලයට අධ්‍යක්ෂවරයාට අමතරව ප්‍රධාන ලිපිකරුවෙකු, තවත් ලිපිකරුවන් තිදෙනකු සහ කාර්යාල සහායකයකු අයත් විය. මුල්ම කාර්යාලය පිහිටුවා තිබුණේ දැනට ලෝටස් පාර යනුවෙන් හඳුන්වන ලේක්හවුස් ආයතනය හා හිල්ටන් හෝටලය අසල පිහිටි මාර්ගයේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබූ දැනට 'ට්‍රාන්ස් වර්ක්ස්' මන්දිරය නමින් හඳුන්වනු ලබන ගොඩනැගිල්ල තුළය.

ඉන්පසුව විවිධ අමාත්‍යාංශ හා විවිධ අධ්‍යක්ෂවරුන් යටතේ ඉදිරි ගමනක නිරත වූ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව තම රාජකාරි හැකි උපරිමයෙන් ඉටු කරන ලද්දේ රෝස මල් අතුරන ලද මාර්ගයක ගමන් කරමින් ම නොවේ. එහි ගමනට විවිධ බාධා ද විවිධ බාහිර බලපෑම් ද එල්ල වූ නමුත් නිලධාරීන්ගේ අප්‍රතිහත කැපවීම සාමාන්‍ය රාජ්‍ය නීති රාමුව තුළදී ම ලැබීම නිසා යම් පමණකට සාර්ථක ගමනක නිරත වූ බව පෙනේ. කෙසේ වෙතත් 1997 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස 10 දින සිට 14 වන දින දක්වා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් 'ස්වේච්ඡා ආරක්ෂිතතා පිරික්සුම් විගණන වැඩසටහන' (Voluntary Safety Oversight Audit Program) ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර එම විගණනය මගින් සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය වන 'චිකාගෝ සම්මුතිය' අනුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවාව නිවැරදිව නියාමනය කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී ඇති බව පැහැදිලි කෙරිණි. මෙහිදී විශේෂයෙන් යල් පැනගිය නීති රාමුවත් නිවැරදි ක්‍රමවේද නොතිබීමත් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව තුළ පුහුණු සහ හැකියාවන් සහිත නිලධාරීන්ගේ අඩුවත් විශේෂයෙන් යල් පැන ගිය ආයතනික ව්‍යුහයත් රජයේ දැඩි අවධානයට යොමු කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 'අන්තර් වාර්තාව' (Interim Report) උත්සාහ ගෙන තිබුණි. එහිදී අපගේ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පැහැදිලි ලෙස ගැටළු 176 ක් හඳුනාගෙන තිබූ අතර ශ්‍රී ලංකාව නිරුපද්‍රිතතාවය අතින් අනාරක්ෂිත රාජ්‍යක් ලෙසද නම් කර තිබුණි.

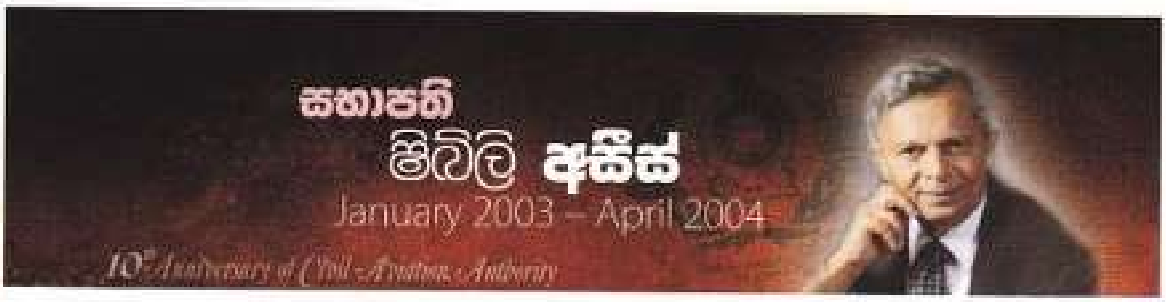
විවිධ රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සහ නීති රීති හමුවේ යම් පමණකට සීමාවන්ට කොටු වී තිබූ රාජ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවක් සම්බන්ධයෙන් මෙම කාරණා සනාථ විය. ඒ අනුව රජය විසින් දෙපාර්තමේන්තුවක් වශයෙන් පැවති ආයතනය ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයක් බවට පත් කිරීමට කටයුතු සම්පාදනය කළ අතර ඒ අනුව 2002 අංක 34 දරන 'සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය' පනත මගින් සාපේක්ෂව නිදහස් ව ක්‍රියාකළ හැකි ආයතනයක් පිහිටුවන ලදී. ලෝකයේ බොහෝ රටවල ද සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධයෙන් පවතින්නේ මෙවන් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවීමෙන් පසු එතෙක් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සතු වූ සියළු රාජකාරි, වංචල හා නිශ්චල දේපළ අධිකාරියට පවරන ලදී. එමෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටි බොහෝ නිලධාරීන් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයකට බැඳීමට තිබූ අකමැත්ත හේතුවෙන් වෙනත් ආයතන වෙත ස්ථාන මාරුවීම් ලබා ගන්නා ලද අතර තවත් අය විශ්‍රාම ගන්නා ලදී. ඒ අනුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මුල් අවස්ථාවේ දීම සේවක හිඟයකට මුහුණ දුන්නද එවකට සිටි පාලන අධිකාරිය එයට සාර්ථකව මුහුණ දෙමින් ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයින් අධිකාරියේ සේවයට එක් කර ගන්නා ලදී.

දෙවන ලෝක යුද්ධය අවසානයේ දී නැගී සිටින ජාතියක් වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අවශ්‍යතා ඉටු කිරීම සඳහා 1946 වර්ෂයේ මාර්තු මස ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ 'සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව' පිහිටුවන ලද අතර 'ලංකා සිවිල් සේවයේ' නිලධාරියෙකු වූ එල් එස් බී පෙරේරා මහතා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ වශයෙන් පත් විය. මුලදී කාර්යය මණ්ඩලයට අධ්‍යක්ෂවරයාට අමතරව ප්‍රධාන ලිපිකරුවෙකු, තවත් ලිපිකරුවන් තිදෙනකු සහ කාර්යාල සහායකයකු අයත් විය. මුල්ම කාර්යාලය පිහිටුවා තිබුණේ දැනට ලෝටස් පාර යනුවෙන් හඳුන්වන ලේක්හවුස් ආයතනය හා හිල්ටන් හෝටලය අසල පිහිටි මාර්ගයේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබූ දැනට 'ට්‍රාන්ස් වර්ක්ස්' මන්දිරය නමින් හඳුන්වනු ලබන ගොඩනැගිල්ල තුළය.

ලෝටස් පාර පිහිටි, දැනට ට්‍රාන්ස් වර්ක්ස් මන්දිරය නමින් හඳුන්වනු ලබන ගොඩනැගිල්ල තුළ පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව

HISTORY



සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

අධිකාරියේ මුල්ම සභාපතිවරයා වූයේ ප්‍රවීණ නීති විශාරදයෙකු වන සිබිලි අසීස් මහතායි. එතුමා විශේෂයෙන් ගුවන් සේවා නීතිය හා නාවික නීතිය පිළිබඳ උගතෙකු වූ අතර ජනාධිපති නීතිඥයෙකු ද විය. එසේම කලක් නීතිපතිවරයා ලෙසද කටයුතු කරන ලදී. මෙතුමා 2003 වර්ෂයේ ජනවාරි 07 වන දා සිට 2004 අප්‍රේල් මස 01 වන දින තෙක් අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කළේය.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනත ප්‍රකාර එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයින් 08 දෙනා අතුරින් 05 දෙනෙකු සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධ අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරනු ලබන අතර ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ නියෝජිතයෙක් හා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා නිල බලයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්වන ඉතිරි සාමාජිකයින් තිදෙනායි. මෙම සාමාජිකයින් අතරින් එක් අයෙක් සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරනු ලබයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවන අවධියේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය භාර අමාත්‍යවරයා වූයේ ප්‍රවාහන මහා මාර්ග හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ තිලක් මාරපන මැතිතුමායි. ඉන්පසුව වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වශයෙන් කටයුතු කළ මංගල සමරවීර මැතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශ විෂය පථයට අධිකාරිය අයත් විය. එතුමාගෙන් පසුව වරාය, ගුවන් සේවා හා ජල කළමනාකරණ අමාත්‍ය පදවිය හෙබවූ චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් මෙම විෂය භාර ගන්නා ලදී. ඉන් අනතුරුව අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය එතුමා යටතට පවරා ගනු ලබන අතර කෙටි කලකින් වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ධුරය හොබවන පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වශයෙන් පත් කරන ලදී. මෙතුමා විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යය මැනවින් හඳුනාගෙන ආයතනය සමග ඉතා සමීප සම්බන්ධතාවයක් ගොඩනගා ගනිමින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය නව මානයකට යොමු කරවන රජයේ වැඩ පිළිවෙල ක්‍රියාත්මක කරවමින් සිටී.

අධිකාරියේ මුල්ම සභාපතිවරයා වූයේ ප්‍රවීණ නීති විශාරදයෙකු වන සිබිලි අසීස් මහතායි. එතුමා විශේෂයෙන් ගුවන් සේවා නීතිය හා නාවික නීතිය පිළිබඳ උගතෙකු වූ අතර ජනාධිපති නීතිඥයෙකු ද විය. එසේම කලක් නීතිපතිවරයා ලෙසද කටයුතු කරන ලදී. මෙතුමා 2003 වර්ෂයේ ජනවාරි 07 වන දා සිට 2004 අප්‍රේල් මස 01 වන දින තෙක් අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කළේය.

ඉන් පසුව 2004 මැයි මස 17 වන දින සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා ලෙස පත් වන්නේ එයාර් වයිස් මාර්ෂල් පද්මින් මෙන්ඩිස් මහතායි. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාපතිවරයා ලෙස කටයුතු කර තිබූ එතුමා පසුකාලීනව දේශීය ගුවන් සමාගමක් වූ 'ලයන් එයාර්' සමාගමේ ප්‍රධානියා ලෙසද කටයුතු කළේය. දේශමාන්‍ය සම්මානයෙන් ද පුද ලද මෙතුමා පසු කාලීනව එයාර් මාර්ෂල් තනතුරට උසස් කරන ලදී. එතුමා 2008 වසරේ අප්‍රේල් මස 28 වන දින තෙක් සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන ලදී.

එතුමාගෙන් පසුව සිවිල් ගුවන් සේවා සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කිරීමට පත්වන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවීමෙහි ලා මහඟු මෙහෙයක් ඉටුකරන ලද [illegible] පරිපාලන නිලධාරියෙකු වූ ලාල් ලියනාරච්චි මහතායි. එතුමාගේ ධුර කාලය 2008 මැයි මස 15 වන දින ආරම්භ වී 2009 අගෝස්තු මස 03

වන දිනෙන් අවසන් විය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වශයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ අවසාන කාලයේදී සේවය කරන ලද එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නියාමන කටයුතු පිළිබඳ ඉහළින්ම විශ්වාසය තැබූ පුද්ගලයෙකු ද විය.

ඉන්පසුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා ලෙස පත්වන්නේ හිටපු ගුවන් හමුදාපතිවරයෙකු වූ එයාර් චීෆ් මාෂල් රොෂාන් ගුණතිලක මහතායි. ගුවන් හමුදාවේ දක්ෂ නිලධාරියෙකු වූ එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් පත්වන්නේ 2009 ඔක්තෝබර් මස 05 වන දින වන අතර 2011 දෙසැම්බර් 28 දින වන තෙක් එම තනතුරේ කටයුතු කළේය.

ඉන්පසු එම තනතුරට පත්වූයේ ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවේ හමුදාපති ලෙස කලක් කටයුතු කළ ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත මහතායි. මේ අවස්ථාව වන විටත් ඒ මහතා එම තනතුරේ කටයුතු කරන අතර ආයතනයේ දියුණුව සහ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රගතිය වෙනුවෙන් ඇප කැප වී කටයුතු කරමින් සිටී. ඊට පෙර මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් ද කටයුතු කළ එතුමා යුධ හමුදාවේ දක්ෂ යුධ සෙනවියකු විය.

කොල්ලුපිටිය, ගාලු පාර, අංක 64 දරන ස්ථානයේ පිහිටි 'ප්‍රදීප් ගොඩනැගිල්ල'

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි පනත අනුව පරිපාලන කටයුතු සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ප්‍රධානියා ලෙස කටයුතු කරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයායි. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ආරම්භ කරන ලද අවස්ථාවේ සිට මේ දක්වාම මෙම තනතුරේ කටයුතු කරනුයේ චන්ද්‍රසේන නිහාල්සිරි මහතා වන අතර එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව දේශීයව මෙන්ම විදේශීයව ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් සහ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සකල දැනුමක් ඇති පුද්ගලයෙකි. 2007 වසරේ මැයි මස සිට 2010 මැයි මාසය දක්වා එතුමා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ උප ආයතනයක් වන 'COSCAP-SA' ආයතනයේ කලාපීය සම්බන්ධීකරණ වශයෙන් කටයුතු කළ අතර එම කාල සීමාව තුළදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරියකු වූ පරාක්‍රම දිසානායක මහතා විසින් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් තනතුරේ වැඩ ආවරණය කරන ලදි. එතුමාද සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය සම්බන්ධයෙන් විශාල පළපුරුද්දක් සහිත පුද්ගලයෙකි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ
දශකයක
මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

ඉන් පසුව 2004 මැයි මස 17 වන දින සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා ලෙස පත් වන්නේ එයාර් වයිස් මාර්ෂල් පද්මන් මෙන්ඩිස් මහතායි. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාපතිවරයා ලෙස කටයුතු කර තිබූ එතුමා පසුකාලීනව දේශීය ගුවන් සමාගමක් වූ 'ලයන් එයාර්' සමාගමේ ප්‍රධානියා ලෙසද කටයුතු කළේය. දේශමාන්‍ය සම්මානයෙන් ද පුද ලද මෙතුමා පසු කාලීනව එයාර් මාර්ෂල් තනතුරට උසස් කරන ලදි. එතුමා 2008 වසරේ අප්‍රේල් මස 28 වන දින තෙක් සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන ලදි.

HISTORY

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

එතුමාගෙන් පසුව සිවිල් ගුවන් සේවා සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කිරීමට පත්වන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවීමෙහි ලා මහඟු මෙහෙයක් ඉටුකරන ලද කෘතහස්ත පරිපාලන නිලධාරියෙකු වූ ලාල් ලියනාරච්චි මහතායි. එතුමාගේ ධුර කාලය 2008 මැයි මස 15 වන දින ආරම්භ වී 2009 අගෝස්තු මස 03 වන දිනෙන් අවසන් විය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වශයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ අවසාන කාලයේදී සේවය කරන ලද එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නියාමන කටයුතු පිළිබඳ ඉහළින්ම විශ්වාසය තැබූ පුද්ගලයෙකු ද විය.

සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මුල් කාලීනව පිහිටුවා තිබුණේ ඉතා අඩු පහසුකම් සහිත ලෝටස් පාරේ 'ට්‍රාන්ස්වර්ක්' ගොඩනැගිල්ලේ වන අතර 1994 වර්ෂයේ දී කොළඹ 01, සර් බාරොන් ජයතිලක මාවතේ පිහිටි 'ජනරජ' ගොඩනැගිල්ලට ගෙන යන ලදි. පසුව 1997 වර්ෂයේ දී කොල්ලුපිටිය, ගාලු පාරේ, අංක 64 දරන ස්ථානයේ පිහිටි 'සුප්‍රීම්' ගොඩනැගිල්ලට ගෙන යන ලදි. සමම කාල සීමාවේදී සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය සංචාරක අමාත්‍යාංශය යටතේම වූ අතර 2000 වසරේ දී සමම විෂයයන් දෙක වෙන් වී සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතට යොමු කිරීම හේතුවෙන් ගෝල් ෆේස් ටෙරසයේ, අංක 29 දරන ස්ථානයේ ගොඩනැගිල්ලට ගෙන යන ලදි. 2001 වසරේ දී යළිත් 'සුප්‍රීම්' ගොඩනැගිල්ලට ගෙන එන ලද අතර අධිකාරිය පිහිටු වීම ආදී කටයුතු සිදු වන්නේ ඉන් අනතුරුවය. කාලීන අවශ්‍යතා අනුව නව අංශ සහ සේවකයින් අධිකාරියට එක් වූ බැවින් වඩා ඉඩකඩ සහිත කාර්යාලයක අවශ්‍යතාවය පැන නැගිණ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට එයටම අයත් ගොඩනැගිල්ලක් ගොඩනැගීමට අවශ්‍ය වූ නමුත් ඒ සඳහා සුදුසු ස්ථානයක් නොලැබුණ බැවින් තාවකාලික පියවරක් වශයෙන් 2011 වර්ෂයේ අප්‍රේල් මස දී කොළඹ 02 හුණුපිටිය පාරේ, අංක 04 දරන ස්ථානයේ පිහිටි 'ජිනසේන' ගොඩනැගිල්ලට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ගෙන එන ලදි. මෙම ගොඩනැගිල්ල තුළ නවීන පහසුකම් සහිතව අධිකාරිය ස්ථාපිත කරන ලදි.

අධිකාරිය පිහිටුවන ලද 2002 වර්ෂයේ දී සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය 125 ක් වූ අතර එවකට තිබූ අවශ්‍යතා වලට එය මනාව ගැලපුණි. නමුත් කාලයාගේ ඇවෑමෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සීඝ්‍ර දියුණුවත් සමඟ විවිධ විෂය පථයන්ගේ අවශ්‍යතා පැන නැගුන අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා පිලිවෙතයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ද නව විෂයයන් පිළිබඳ ප්‍රවීණයන්ගේ සහභාගීත්වය දැඩි ලෙස අධිකාරියට දැණිනා. ඒ අනුව විවිධ අවස්ථාවල විවිධ අවශ්‍යතා අනුව සේවක සංඛ්‍යාව සංශෝධනය කරන ලද අතර දැනට අධිකාරියේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය 146 දෙනෙකි. මෙයට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ වෛද්‍ය කමිටුව අයත් නොවේ.

සේවකයින්ගේ දැනුම හා කුසලතා වර්ධනය සම්බන්ධයෙන් නිරන්තරයෙන් අවධානය යොමු කරනු ලබන අධිකාරිය සේවක පුහුණුවට වැඩි අවධානයක් යොමු කරයි. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු පහසුකම් දිවයින

කොළඹ 02 හුණුපිටිය පාරේ, අංක 04 දරන ස්ථානයේ පිහිටි ජිනසේන ගොඩනැගිල්ල

සභාපති එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොෂාන් ගුණතිලක

October 2009 – December 2011

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

තුළ නොමැති බැවින් සියලු මට්ටම්වල නිලධාරීනට විදේශගත පුහුණු වීම් ලබා දීමට විශාල මුදලක් වාර්ෂිකව වැය කරන අතර එම නිලධාරීන් ලබා ගන්නා දැනුම ඵලදායී ලෙස යොදා ගන්නා බව නිවැරදිව නියාමනය වී ඇති අප රටේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය දෙස බැලූ විට පෙනේ. එලෙසම සේවකයින්ගේ අනෙකුත් දක්ෂතා එළි දැක්වීම සඳහා වාර්ෂික වැඩමුළු ඇතුළු විවිධ වැඩමුළු සංවිධානය කරනු ලබන අතර ඒවින් ඒට සේවකයින්ගේ ආකල්ප පුවර්ධනයක් ධනාත්මක චින්තනය වර්ධනය කිරීමටත් විවිධ ප්‍රායෝගික වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

සේවකයින්ගේ සුභසාධනය වෙනුවෙන් වාර්ෂිකව විශාල මුදලක් වැය කරනු ලබන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය තුළ සේවකයින් විසින් පිහිටුවාගත් විවිධ සංවිධාන පවතී. විශේෂයෙන් ක්‍රීඩා හා සුභ සාධක සංගමය, සේවා වනිතා ඒකකය සහ වෘත්තීය සමිතිය මේ අතර කැපී පෙනේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි වියදම් පියවා ගනු ලබන්නේ ආයතනයට ලැබෙන ආදායම් වලින් වන අතර 2003 වර්ෂයේ මිලියන 133 ක් පමණ වූ වාර්ෂික ආදායම 2011 වර්ෂය වන විට මිලියන 744 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. මෙම මුදලින් විශාල ප්‍රමාණයක් රජය වෙත යොමු කරනු ලබන අතර මූලික වශයෙන් රටේ ආර්ථික සංවර්ධනය උදෙසා විශාල මූල්‍යමය දායකත්වයක් ලබා දෙන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දැක්ම වන 'රටේ ආර්ථික වර්ධනයේ හොඳම උත්ප්‍රේරකය' යන්න නිසාවි තහවුරු කරමිනි. විශේෂයෙන් දේශීය සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තකරුවන් සහ මගීන් වෙනුවෙන් තම කාර්යභාරය මැනවින් ඉටු කරනු ලබන අප අධිකාරියේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය වන්නේ විදේශයක දී ගුවන් ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කිරීම මගින් දේශීය නියෝජිතයින්ට වන ආර්ථික අවාසිය අවම කිරීම සඳහා පනවා ඇති බද්ද මගිනි. ඊට අමතරව පිටත් වීමේ ගාස්තුවෙන්ද සුළු ප්‍රමාණයක් ආයතනයට ආදායම් ලෙස ලැබේ. දැනට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වාර්ෂිකව විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරය හරහා රටේ දියුණුවට යොමු කරවන අතර එමගින් රටේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ප්‍රගමනය දැකීම අප අධිකාරියේ අරමුණයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ රාජකාරි විෂය පථය අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සුරක්ෂිතභාවය තහවුරු කිරීම එහි මූලික පරමාර්ථය වේ. ගුවන් මගීන් වෙනුවෙන් සුරක්ෂිත ගුවන් ගමනක් තහවුරු කිරීමත් ගුවන් සමාගම් සහ වෙනත් සේවා සපයන්නන් සඳහා සුරක්ෂිත මෙහෙයුම් කාර්යයන් තහවුරු කිරීමත් මෙහිදී සිදුවේ. පසුගිය දශකයක කාලය සලකා බලන විට කිසිදු බරපතල ගුවන් අනතුරක් වාර්තා වී නොමැති අතර ගුවන් ගමන් සහ මගීන්ගේත් මෙහෙයුම්කරුවන්ගේ මෙහෙයුම් වලත් සුරක්ෂිත බව උපරිමයට තහවුරුව ඇත. මෙයින් පැහැදිලි වන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි කාර්යභාරය මැනවින් ඉටු කර තිබෙන බවයි. එම කාර්ය මණ්ඩලය නිවැරදිව තම රාජකාරිය ඉටුකර ඇති බවයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ

දශකයක මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

ඉන්පසුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා ලෙස පත්වන්නේ හිටපු ගුවන් හමුදාපතිවරයෙකු වූ එයාර් චීෆ් මාෂල් රොෂාන් ගුණතිලක මහතායි. ගුවන් හමුදාවේ දක්ෂ නිලධාරියෙකු වූ එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් පත්වන්නේ 2009 ඔක්තෝබර් මස 05 වන දින වන අතර 2011 දෙසැම්බර් 28 දින වන තෙක් එම තනතුරේ කටයුතු කළේය.

HISTORY

HISTORY

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

ඉන්පසු එම තනතුරට පත්වූයේ ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවේ හමුදාපති ලෙස කලක් කටයුතු කළ ජෙනරාල් රෝහාන් දළුවත්ත මහතායි. මේ අවස්ථාව වන විටත් ඒ මහතා එම තනතුරේ කටයුතු කරන අතර ආයතනයේ දියුණුව සහ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රගතිය වෙනුවෙන් ඇප කැප වී කටයුතු කරමින් සිටී. ඊට පෙර මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරියේ සභාපතිවරයා වශයෙන් ද කටයුතු කළ එතුමා යුධ හමුදාවේ දක්ෂ යුධ සෙනවියකු විය.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය තුළ නොමැකෙන සටහනක් තැබූ සිද්ධීන් දෙකක් ඇත. සැබවින්ම මේ දෙක එකම සංසිද්ධියක් වටා ගෙතුණු වී තිබේ. 1997 වසරේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් සිදු කරනු ලැබූ විගණනයේ දී අප රටේ ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතභාවයේ අඩුපාඩු පෙන්වා දෙන ලද අතර 2010 වසරේ දී ද එවන් විගණනයක් පැවැත්වීමට කටයුතු සැලසුම් කර තිබිණ. ඒ අනුව 2010 නොවැම්බර් මාසයේ මෙම විගණනය පැවැත් විණි. එය නමින් 'ජාත්‍යන්තර සුරක්ෂිතතා පිරික්සුම් විගණනය (Universal Safety Oversight Audit Program – USOAP)' විය. මෙහි දී ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිත බව තහවුරු කිරීම සඳහා විවිධ ගැටළු 1000 ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ඔස්සේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියත්, ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවනුත්, පහසුකම් සපයන්නන් වශයෙන් ගුවන් තොටුපළත් සහ ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනත් පූර්ණ ලෙස විගණනයකට ලක් විය.

මෙම විගණනයේ තවත් විශේෂිත අවධානයට ලක් වූ කරුණක් වූයේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය කිරීම සඳහා බලපැවැත්වෙන නීති රීති පිළිබඳ සොයා බැලීමයි. එතෙක් කල් ශ්‍රී ලංකාවේ පැවතියේ 50 දශකයේ පමණ සම්මත කර ගන්නා ලද නීති පද්ධතියක් වූ අතර එය නූතනයේ කාර්මික නියාමනය කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවිය. මෙම කරුණ මීට පෙර සඳහන් කළ 1997 විගණනයේ දීද අවධානයට ලක් වූ එකකි. ඒ අනුව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා විගණනයේ කටයුතු පහසු වීමට නම් සිවිල් ගුවන් සේවා පනතක අවශ්‍යතාවය හඳුනා ගැනුණු අතර එහි වැදගත්කම වටහාගත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා විසින් අදාළ පාර්ශවයන් වෙත දැනුම් දෙන ලදී. එවකට වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුර හෙබ වූ ගරු දයාශ්‍රිත තිසේරා මැතිතුමාගේ මූලිකත්වයෙන් ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මැතිතුමා මෙන්ම අමාත්‍යංශ ලේකම්තුමාගේ දැඩි කැපවීම සහ උනන්දුව මත සංශෝධිත පනත් කෙටුම්පත 2010 ඔක්තෝබර් 19 වන දින පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත වූ අතර එම පනත 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත ලෙස හඳුන්වයි. මෙය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වසර 10 ක තම ඉතිහාසයේ ලද ඉතා විශාල ජයග්‍රහණයක් ලෙස දීප්තිමත්ව සටහන් වේ.

මෙම පනතත් සමග නව ජවයකින් ජාත්‍යන්තර විගණනයට මුහුණ දුන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, දකුණු ආසියාවේ ප්‍රථම ස්ථානයත්, ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ 04 වන ස්ථානයත්, මුළු ලෝකයේම 17 වන ස්ථානයත් හිමි කර ගනිමින් එම ජාත්‍යන්තර විගණනය සාර්ථකව අවසන් කිරීමට සමත් විය. ලෝකයේ ඉතා දියුණු දැවැන්ත රටවල් ද අභිබවා මෙම ස්ථානයට පැමිණීමට අප රටට හැකි වූයේ විශේෂයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සියලු මට්ටම් වල නිලධාරීන්ගේ නොනිමි උත්සාහයත් අප්‍රතිහත ධෛර්යය සහ කැපවීමත් නොසැලෙන උනන්දුවත් හේතුවෙනි. මේ සඳහා ක්ෂේත්‍රයේ

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දශකයක මතකය

10th Anniversary of Civil Aviation Authority

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනත අනුව පරිපාලන කටයුතු සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ප්‍රධානියා ලෙස කටයුතු කරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයායි. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ආරම්භ කරන ලද අවස්ථාවේ සිට මේ දක්වාම මෙම තනතුරේ කටයුතු කරනුයේ චන්ද්‍රසේන නිමල්සිරි මහතා වන අතර එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව දේශීයව මෙන්ම විදේශීයව ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් සහ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හසල දැනුමක් ඇති පුද්ගලයෙකි.

අනෙකුත් ආයතන වල ද උපරිම සහාය ලැබී තිබිණි. මෙම විගණනයට සූදානම් වන කාල සීමාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සියළු මට්ටම් වල නිලධාරීන් සාමාන්‍ය රාජකාරී වේලාවට වඩා පැයක් හෝ දෙකක් වැඩියෙන් සේවය කර තිබීම විශේෂ කරුණකි.

මීට අමතරව 2012 මැයි මාසයේ දී 'ගුවන් ආරක්ෂාව' පිළිබඳව වූ 'ජාත්‍යන්තර ගුවන් ආරක්ෂිතතා විගණන වැඩසටහන' (Universal Security Audit Program – USAP) පැවැත්වූ අතර එම විගණනයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ආරක්ෂණය පිළිබඳව විගණනය සිදු කෙරිණි. මෙහිදී ද ඉතා සාර්ථක ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමත් විය.
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනාගත අරමුණු අතර ප්‍රමුඛ වන්නේ එයට අයත් ගොඩනැගිල්ලක් සකස් කරගැනීමයි. දැනට විවිධ ස්ථාන වලට වරින් වර ගෙන යමින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට එහි සේවය වඩාත් කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගැනීමට තම නිවහනක් තිබීම වඩා වැදගත් වනු නොඅනුමානය.

නවීන තාක්ෂණයත් හා භූමිවේද සහ වාණිජ අවශ්‍යතා එක් වීම නිසා සිවිල් ගුවන් සේවය නිරන්තරයෙන්ම නැවුම් වෙමින් පවතී. ඒ හා සමානව විවිධ අභියෝග සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා සපයන ආයතන වලටත් නියාමන ආයතනය ලෙස සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියටත් මුහුණ දීමට සිදුවේ. එලෙසම රටේ නව සංවර්ධන වැඩ පිළිවෙළ අනුව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය, ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා යන ගමනේ දී පංච කේන්ද්‍රස්ථාන වලින් එක් කේන්ද්‍රයක් ලෙස සැලකෙන අතර එය සාක්ෂාත් කරවීමට උර දීමත් ක්ෂේත්‍රයේ සිටින අප සැම දෙනාගේ වගකීමකි. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ද මෙහි ඉතා වැදගත් වගකීමකට උර දීමට සිදුවේ. එලෙසම ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ නව පෙනුමකින් දියත් වී එහි සේවා අරඹනු ඇති අතර එය ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ විෂය පථයට නව කාර්යයන් එකතු වීමට තවත් හේතුවකි.

1997 වසරේ දී අසමත් වූ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර විගණනය 2010 වසරේ, එනම් ඉන් වසර 12 කට පසුව ලෝකයේ 17 වන ස්ථානය දක්වා රැගෙන ඒමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට හැකිව ඇත. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් පංච කේන්ද්‍රයන් යා කරමින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීම සඳහා අප අධිකාරියට පැවරෙන වගකීම සුළු පටු නොවේ. නමුත් ඉතා අවම පහසුකම් යටතේ ලෝකයේ දැවැන්ත රාජ්‍යයන් අභිබවමින් [illegible] ශ්‍රී ලංකාවේ නාමය ලෝක ගුවන් කර්මාන්තයේ ඉදිරියේ රැඳින් ලියන්නට හැකිවූ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ඉදිරි අභියෝගද සාර්ථකව ජය ගැනීමට අවශ්‍ය ශක්තිය, ධෛර්යය ලැබේවායි ගුවන්සර වෙනුවෙන් අපි හදවතින්ම ප්‍රාර්ථනා කරන්නෙමු.

FEATURE

Shaping the future of HIGH-FLYERS IN AVIATION

Capt. Menaka **Fernando**

Sri Lanka celebrates its 100th anniversary in aviation on 07th December 2012

As we continue our celebrations on this special occasion, aviation enthusiasts island wide are taking this opportunity to commend and blow a trumpet on behalf of GUWANSARA the most popular aviation awareness program in Sri Lanka. A single-handed humble venture that began in 1986, has taken on a total new direction, experimenting and branching out to 92 educational zones in 25 districts of the island.

THE BEGINNING

My aviation outreach program began in September 1986, in a most unusual aviation venue - at the base of the rock-temple in the rural Gadaladeniya hamlet. All I had was a few hand drawn illustrations on foolscap sheets and a small plastic model of a Cessna 152. My audience – all of four village kids and one Buddhist monk!
It is often asked, what initiated me to embark on such a project?

Having started my aviation career at the age of 18 as a flight attendant with Air Lanka I went on to obtain my student pilots licence in 1983. By 1986 I had flown three whole years as the only female pilot in Sri Lanka. Flying was simple and fun during the 1980s and it gave me an enduring fascination with aviation. However, deep inside, I longed to share my "life in the clouds" experience with other country girls like me.

During my fledgling years as an aviator, I became acquainted with the late Dr. Ray Wijewardhana with whom we shared the "Upali Aviation" hangar in Ratmalana. United by our passion for aviation I would often discuss with him my embryonic strategy to rope in more girls to the industry. Having three daughters of his own, but of whom none were in aviation; Dr. Ray soon became obsessed with my idea.

We soon drew up the main program "An Introduction to Aviation" emphasizing the diverse fields of aviation, and by 1988 I endeavoured to reintroduce, albeit sluggishly, a formal program for children of rural areas, mainly focusing on girls' schools. Each session brought me into contact with people of all ages, races and communities and some from less advantaged backgrounds; most of them with a deepening fear and horror of aero planes. The elite Aviation workforce at the time had a disease, of which the most familiar symptom was an ill-concealed contempt for rural kids joining the industry. This made me more determined to pursue my campaign. I pressed on with enigmatic courage, travelling to and from outstation rural areas at the height of the ethnic conflict and succeeded to get my message across.

By the 1990s the war situation in the country had become very critical and as a result in 1995 there was a total ban on civil aviation in Sri Lanka. After 1995, there were only 3 recognized aviation groups in the country; namely, the Sri Lanka Air Force, the national carrier Air Lanka and the third "known force" unfortunately became the Tamil separatist group LTTE! 1995 was the year that the final nail was driven into the coffin of General aviation in Sri Lanka.

My aviation outreach program began in September 1986, in a most unusual aviation venue - at the base of the rock-temple in the rural Gadaladeniya hamlet. All I had was a few hand drawn illustrations on foolscap sheets and a small plastic model of a Cessna 152. My audience – all of four village kids and one Buddhist monk! It is often asked, what initiated me to embark on such a project?

Despite the ban on General Aviation, I continued my program in some of the most rural areas of Sri Lanka; during which I was arrested by the police twice! Both times, the police, TV crews and mobs surrounded our house – all eager to portray me as a terrorist! When I posed the question "why do you want to arrest me?" one policeman promptly replied "you are not in the air force, you are not in the airline, so... you must be LTTE!"

Needless to say that the likelihood of being arrested and convicted for being in General or sports Aviation was nonsensically high at the time. Yet I managed to evade arrest by the Sri Lanka Police on three other occasions in Sooriyawewa, Tantirimale and Mahiyangana – thanks to my new aviation enthusiasts of these areas, their parents, teachers and clergy. At the end of 1999 I put my aviation program on hold and entered University.

On my return to Sri Lanka I was approached by my friend and fellow aviator Capt Shehan Wattewewa of the Civil Aviation Authority (SL) who indicated to me that the CAA has plans to conduct an outreach program similar to mine. At the end of the conversation we both decided that it was futile to re-invent the wheel. Not only was I happy to bestow my project to CAASL but I also promised to work closely with the Authority to continue awareness, education, and inspiration among a wider audience of rural children - via Guwansara.

CIVIL AVIATION DEVELOPMENT & EDUCATION COMMITTEE (CADEC)

After much planning and coordination, the first ever CAASL Guwansara program under the banner of the Civil Aviation Development and Education Committee (CADEC) of Sri Lanka was launched at Joseph Vaz College Wennappuwa on 5th August 2010 - to a packed house! The event created such a sensation that requests started pouring in from other parts of the country for similar programs.

Our Director General of Civil Aviation, Mr. H.M.C Nimalsiri soon realised that the collective intelligence and action of his CADEC team was exceptional. The character, background and dedication of his core team were of the highest calibre - a fact that was amply proven during my liaison with the island-wide Guwansara program.

THE CADEC TEAM

Guwansara continued to mature in a short span of time under the able guidance of its Vice Chairman Dev Samarajeewa; an unassuming young man with a multitude of talent. Assisting him is Gimhan Dabarera; a quiet, calm and collected colleague of much integrity. The other contributing team members are Ishara Gunawardana, Nilantha Tennakoon, Manjula Wickramanayake, husband-

wife duo Yohan and Chandima, Dulanjali, Gayani and Ramani, whose sense of duty, devotion and delivery is exemplary. The enthusiasm these members radiate is often infectious thus making them great team players.

Dev and Gimhan work tirelessly daily, often until late in the evenings, weekends and public holidays. They continued to locate unreached schools that were deprived owing to geographical locations. Close relationships were influenced with heads of schools, parents, clergy and members of the ruling political parties of the 25 districts who immediately accepted Guwansara as a classic program.

MILESTONES

On 26th November 2009 CADEC opportunely introduced to the children of Sri Lanka the Guwansara aviation magazine – the only aviation magazine that publishes articles in three main languages; Sinhala, English and Tamil, in Sri Lanka. The magazine reaches 3000 schools including some of the remotest schools in the island. Thus, with the introduction of this magazine, the children of Sri Lanka soon became ardent fans of the Guwansara program.

On 23rd February 2011 CADEC celebrated another great milestone in their journey when the Guwansara website was launched by the Hon. Minister of Aviation Priyankara Jayaratne.

On 17th April 2012 Dev won the International Civil Aviation Organized (ICAO) "Aviation – the future is yours" You Tube contest, beating 50 other global contestants. Dev was honoured by the ICAO for his accomplishments at the World Aviation Trade conference in Florida USA and the Asia Pacific Airline Training Symposium (APATS) in Singapore in August 2012. Dev shares this victory with his 2 member production team – Ashan Hettige and Lakmal Nandasiri– a fine arts graduate from the Kelaniya University who assisted Dev to choreograph and film the award winning clip.

BEHIND THE SCENES

Contrary to what most people think, working to present a Guwansara program is by no means child's play. The CADEC team often travel long hours to remote areas where they work under trying circumstances - often enduring extreme heat, irregular meal patterns, unhealthy diets, and disruption to the circadian rhythm, fatigue and stress.

Contrary to what most people think, working to present a Guwansara program is by no means child's play. The CADEC team often travel long hours to remote areas where they work under trying circumstances - often enduring extreme heat, irregular meal patterns, unhealthy diets, and disruption to the circadian rhythm, fatigue and stress.

Before arriving at a destination, there is a series of pre-departure checks to be completed. Is there electricity available at the venue? Can we use the multimedia and computers? Is the venue large enough to accommodate all the participants? What are the other options? Are there adequate seats for all?

Before arriving at a destination, there is a series of pre-departure checks to be completed. Is there electricity available at the venue? Can we use the multimedia and computers? Is the venue large enough to accommodate all the participants? What are the other options? Are there adequate seats for all?

FEATURE

At the beginning of the program, students are given a thorough introduction to the history of aviation in Sri Lanka and the essential role played by CAASL in the industry. Thereafter the narrative moves toward the diverse range of occupations in the aviation industry, the basic qualifications required to enrol in these professional fields, the salary structures, the pros and cons of life styles of each profession. This sequence is followed by a Question and Answer session and a Quiz competition. Thus each and every moment of the program makes a permanent impression, for the participants.

Shaping the future of **HIGH-FLYERS IN AVIATION**

Moreover, arrangements must be made to print adequate magazines for distribution among the schools, prepare the aviation quiz for the inter-schools competition and sort out the gifts for the winners, organize practical flying events such as flying balloons, remote control models, air tours and provide facilities for traditional ceremonies, arrange refreshments for the Chief guests and participating students - who often turn up at the venue sans any meal!

Each team member will go through the entire check list with a fine tooth comb and make sure the program can be conducted without interruption – more reason why CADEC can boast of its moral claims on the worth, dignity and talents of the core team. Once the program commences and we look out in the audience, every smiling face out there reminds us that it was worth our effort!

THE PROGRAM

Participants of the program are often Advanced Level students. The program tries to give special prominence to girls - who are a dearth in the industry, especially women pilots. However the entire program focuses on making the industry a gender – neutral workplace. It is also ensured that the program does not discriminate a single race or religion.

Guwansara continues to build the mentoring relationship to their path of success via workshops, classroom lectures and seminars, social network groups and personal correspondence with the lecturers and resource persons. The students quickly realize how important a strong foundation this is to their education and that we are there to help them build that foundation.

At the beginning of the program, students are given a thorough introduction to the history of aviation in Sri Lanka and the essential role played by CAASL in the industry. Thereafter the narrative moves toward the diverse range of occupations in the aviation industry, the basic qualifications required to enrol in these professional fields, the salary structures, the pros and cons of life styles of each profession. This sequence is followed by a Question and Answer session and a Quiz competition. Thus each and every moment of the program makes a permanent impression, for the participants.

As the second phase we help students to establish 'aviation clubs' in their respective schools. Thereafter we conduct a series of lectures on Theory of flight, Meteorology, Engines and airframes, Air Law, Communications and Industrial psychology. Currently there are 143 established school aviation clubs outside Colombo. Parents and teachers are proud of their children's talent.

Often during the Q&A sessions we learn that kids have a lively curiosity that makes them dissatisfied with superficial explanations. Their curiosity frequently led our thought process into areas that, otherwise, would have remained unexplored. A child's questions are always thoughtful and penetrating which often challenge us to consider issues from a new perspective. We've had to revise our

presentations many times based on the responses from these sessions.

At the end of the Presentation, student move on to the field or playground for the practical flying demonstrations. To this end, Guwansara has had strokes of good fortune and the astute use of opportunities to rope in some of Sri Lanka's crème-de-la-crème aviators for their projects.

Right on top, playing a significant role in the program is the Perera family trio from Negombo; dad Edward and his two sons Collin and Amit. Assisting us is Tilak Dissanayake an aviator par excellence. We also have micro-model specialist Harsha Wijesooriya one of the few aviators who assist other aviation enthusiasts to reach their goals. Gently steering the project towards success is Mr. Nimalsiri (DGCA & CEO) himself. Always motivating and setting an example of a true leader; his unpretentious personality, thorough knowledge of the subject and his ability to listen to another's point of view are his forte.

FEATURE

THE SUPPORTING CREW

Right on top, playing a significant role in the program is the Perera family trio from Negombo; dad Edward and his two sons Collin and Amit. Assisting us is Tilak Dissanayake an aviator par excellence. We also have micro-model specialist Harsha Wijesooriya one of the few aviators who assist other aviation enthusiasts to reach their goals. Gently steering the project towards success is Mr. Nimalsiri (DGCA & CEO) himself. Always motivating and setting an example of a true leader; his unpretentious personality, thorough knowledge of the subject and his ability to listen to another's point of view are his forte.

OUR REPUTATION

The popularity of Guwansara is validated by the tremendous fan mail and inquiries that are received on a daily basis at the CADEC Office. We need to continue this trend so that Sri Lanka can absorb rural talent and turn them into a much needed industry workforce. To this end we can humbly relate to the kids without any difficulty as most of us in the core team, come from rural backgrounds. We believe that our passion inspires these children to do so.

Apart from our duties as resource persons, we always share our aviation and academic experiences with the students. At the end of a program, children with gleaming eyes would gather around us wanting to belong with us. We often discuss about their passion in aviation, what they do now, and what they want in their future. Some say that they would picture themselves walking across a podium with a degree in hand or flying an aeroplane or being "an airhostess". We tell them to hold fast to their dreams.

As for me, the moment I see the first spark in a child's eye, I want to nurture it. I chat to them about my aviation life first as a flight attendant and then as a pilot, my rural childhood or my academic credentials; whatever they want to know! I teach them how to turn adversity into opportunity, I want them to think "If she can do it, so can I" I know I can help them make a plan to do just that.

AT DUSK

As the sun sets and we begin to pack our apparatus the kids would line up to touch our feet seeking our blessings. We then set off gratified that we have been an inspiration to the future generation of aviators in our little island.

පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය

හලාවත අධ්‍යාපන කලාපයේ වැඩසටහන

දේවී සමරජීව

පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයට අයත් හලාවත අධ්‍යාපන කලාපයේ පාසල් සිසුන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ පාසල් වැඩසටහන පසුගිය දා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් මාදම්පේ සේනානායක මහා විද්‍යාලයේදී උත්සවාකාරයෙන් පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහනේ පාසල් වැඩමුළුව සඳහා කලාපයේ ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවන ලද පාසල් 22 ක ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 550 දෙනෙකු පමණ සහභාගී වූ අතර දුරස්ථපාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා පාසල් සිසුන් ඇතුළු ප්‍රදේශවාසීන් 5000 ට අධික ප්‍රමාණයක් සහභාගී වීම කැපී පෙනුනි. එදින වැඩසටහන සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ හිටපු ලේකම් රංජිත් ද සිල්වා මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා, හලාවත කලාපයේ අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ ඩී එස් කේ ජයලත් මහතා ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගී විය.

වැඩසටහනේ පාසල් සිසුන් සඳහා වූ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා විසින් සිදුකරන ලදී. මෙම වැඩසටහනට නවතම අංගයක් වශයෙන් උදෑසන කාලයේ විශාල උණුසුම් වායු බැලූනයක් එක් කර තිබූ අතර එය පාසල් සිසුන්ගේ හා ප්‍රදේශවාසීන්ගේ දැඩි ආකර්ෂණයට ලක්විය.

වැඩසටහනේ අවසන් අංගය ලෙස දුරස්ථපාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය පවත්වන ලද අතර එය නැරඹීමට විශාල පිරිසක් සහභාගී විය. ඒ සඳහා විවිධ වර්ගයේ කුඩා ගුවන් යානා කිහිපයක් භාවිත කරන ලද අතර ගරු අමාත්‍යතුමාගේ ඉල්ලීම පරිදි හලාවත වැඩසටහන වෙනුවෙන්ම සුදානම් කරන ලද විශේෂ ආදර්ශ ගුවන් යානයක්ද සේනානායක විදුහල් ක්‍රීඩාංගණයෙන් ගුවන් ගත කෙරිණ. සුපුරුදු පරිදි දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය ඉදිරිපත් කිරීමේ දී සිය ස්වේච්ඡා සහාය ලබා දුන්නේ නිගම්බෝ ඒරොමොඩලර්ස් සංවිධානයේ එඩ්වඩ්, කොලින් සහ අමිල් යන මහත්වරුන් විසිනි.

AVIATION AWARENESS PROGRAMME

Chilaw Zone, Puttalam District

සුපුරුදු පරිදි මෙම වැඩසටහනේ දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය ඉදිරිපත් කිරීමේ දී සිය ස්වේච්ඡා සහාය ලබා දුන්නේ නිගම්බෝ ඒරොමොඩ්ලර්ස් සංවිධානයේ එඩ්වඩ්, කොලින් සහ අමිත් යන මහත්වරුන් විසිනි.

FEATURE

නිල් අඹර ජයගෙන සියවස සපුරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවය

කපිතාන් එල්මෝ **ජයවර්ධන**
විශ්‍රාමික ප්‍රධාන ගුවන් නියමු, එයාර් ලංකා
සිංගප්පූරු ගුවන් සේවයේ/ බෝයිං 747 උපදේශක
බෝයිං ආයතනයේ, සිංගප්පූරු ගුවන් නියමු විශ්ව විද්‍යාලයේ උපදේශක

ශ්‍රී ලංකාව 2012 දෙසැම්බර් 07 වනදා වන විට ගුවන් අඹර ජය ගෙන වසර 100 සම්පූර්ණ කිරීම ශ්‍රී ලාංකිකයන් ලෙස අප ලද විශිෂ්ට ජයග්‍රහණයකි. 1912 දෙසැම්බරයේ ආරම්භ වූ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ දී අප ලත් අනභිභවනීය ජයග්‍රහණය මත සියවස් සැමරුම් මහත් ඉහළින් සැමරීමට දැන් අවස්ථාව උදා වී තිබේ.

1912 වසරේ කොළඹ තුරග පිට්ටියේ දී ප්‍රංශ ගුවන් නැවියෙකු ප්‍රථම වතාවට ගුවන් යානාවක් ගුවන්ගත කිරීම, අපගේ ගුවන් ඉතිහාසයේ ආරම්භය යි. ඊට පෙරද නැව් මඟින් ගුවන් යානාවක් මෙරටට ගෙන්වා, මහජන ප්‍රදර්ශනයට තැබුණු අතර, මහජනතාව එම ගුවන් යානාව නැරඹුවේ මුදල් ගෙවීමකින් පසුවය.

2018 වන විට විසි ලක්ෂයක විදේශීය සංචාරකයන් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීම මේ ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන අරමුණකි. මේ අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීමට, ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ පහසුකම් වලින් පිරි ගුවන් තොටුපළ හා අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල දක්ෂ කාර්යය මණ්ඩල ඉදිරියේ දී සැකසීමට සැලසුම් සකස් වෙමින් පවතී.

ශ්‍රී ලංකාව, සියළු පහසුකම්වලින් පිරි අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කිරීමටත්, ගගනගාමීන් පුහුණු කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස දියුණු කිරීමටත් ප්‍රතිපත්ති හැඩගසාගත් කිහිපයක්ම අධ්‍යනය කිරීමට මට අවස්ථාව උදා වුණි. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ උසස් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ගෙන් බබළවන අතර, රට පුරා විසිරී පවතින ප්‍රාදේශීය ගුවන් තොටුපළ කුඩා ගුවන් යානා පිළිගැනීම සඳහා සූදානම් වනු ඇත. අභ්‍යන්තර ජලාශ රාශියක් ද මේ සඳහා යොදා ගනු ලබන අතර ජීවයේ ඉදි වුණු තොටුපළ වේදිකා ආදී සියල්ල ශ්‍රී ලංකා නිල් අහස වර්ණවත් කරනු ඇත. මේ සියල්ල වඩා යහපත් ආකාරයෙන් පවත්වාගෙන යාම සඳහා ඉතා වැදගත් වූ සාධකය වනුයේ, සුරක්ෂිත ගුවන් ගමන් පද්ධතියක් පවත්වාගෙන යාමයි.

පුහුණු පාඨමාලා

ගුවන් ගමන් පිළිබඳ වාණිජ ආධිපත්‍යය වනුයේ, ලාභ ඉපැයීමේ චේතනාවෙන් එය පවත්වාගෙන යාමයි. එහෙත් එහිදී වැදගත් ඉංජිනේරුමය කාර්යය වනුයේ, වඩා සුරක්ෂිත ආකාරයට ගුවන් ගමන් පවත්වාගෙන යාමයි. මේ සඳහා අවශ්‍ය වෘත්තිකයන් බිහිකිරීම සඳහා පුහුණු පාඨමාලා ආරම්භ කිරීම බලධාරීන්ගේ යුතුකම වනු ඇත. ගුවන් ගමනකට අදාළව විවිධ වූ කාර්යයන් උදෙසා පුහුණු කිරීමට අවශ්‍ය විධි-විධාන සැකසීම, ගුවන් කර්මාන්තයට සම්බන්ධ ආයතන, සමාගම් හා පුද්ගලයන්ගේ වගකීම වනු ඇත. ලාභ ඉපැයීම මෙන්ම, ආරක්ෂාවට ද ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතුව ඇත.

මෙහිදී සැක නැතිව වඩාත් වැදගත් සාධක වන ගුවන් ගමන් සුරක්ෂිතතා කාර්යයන් හා ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගෙන යෑමේ භාරදූර කර්තව්‍යය, ආරක්ෂණ ක්‍රමෝපායන් පවත්වාගෙන යාම, පුද්ගල සුදුසුකම් නිරන්තර පරීක්ෂාවට භාජනය කිරීම, කාලීන ඇගයීම් හා විගණන සිදු කිරීම ආදියේ වගකීම නිසියාකාරව දරමින්, සුරක්ෂිත ගුවන් සේවයක් පවත්වාගෙන යාමේ වගකීමයි. මෙහිදී වඩාත් සූක්ෂම අවධානය වනුයේ ගුවන් ගමන් පාලනයේ සියළු වගකීම් වෘත්තිකයන් සතින්ම පමණක් මෙහෙයවමින්, බිහිවුණු මෙහෙයුම්කරුවන්ගෙන් තොර සුරක්ෂිත ගුවන් කලාපයක් බවට පත්කිරීමයි. මෙකී පූර්ව සකසුරුවම් සහ සහතික කළ හැක්කේ වඩා ප්‍රබල රෙගුලාසි, නිරන්තර අධීක්ෂණය හා නිසි විෂය මූලික දැනුමෙන් සන්නද්ධ වූ වෘත්තිකයන් ආදී කරුණු නිසි පරිදි යෙදවීම මගින්ය. 1912 සිට අද දක්වා පැමිණි ගමන් මග පරීක්ෂා කිරීමේදී විවිධ බාධා හා තර්ජනවලට මුහුණ දීමට සිදු වී ඇති බවද පෙනේ. අභ්‍යන්තර දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් ද මේ සඳහා එක් හේතුවක් වූ බව කිව හැකිය. අතීතයේ එවන් වූ සමහර සිද්ධි දාමයන් අමතක කිරීම වඩා යෙහෙකි.

මගේ දශක 04 කට අධික ගුවන් කර්මාන්ත ජීවිතයේ දී මෙවන් වෘත්තීමය නොවූ සිහි මෝඩ ක්‍රමවේද රාශියක් දැක ඇත්තෙමි. එසේ වී නමුදු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙකී අභියෝගාත්මක අවස්ථාවන්ට මුහුණ දෙමින් සහ වැටී වැටී නැගී සිටිමින් නිසි රෙගුලාසි හා ක්‍රමවේදයන් නොපමාව පවත්වා ගෙන යාමට හැකි වූයේ ආයතනයේත් ගුවනේත් සුරක්ෂිතතාව තහවුරු කිරීමට ඇප කැප වූ වෘත්තිකයන් නිසාමය. කෙසේ වුවද අද වන විට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අන්තර්ජාතික සුරක්ෂිතතා රෙගුලාසි හා ප්‍රමිතීන්ට අනුගත

වෙමින් අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ඉහළම ප්‍රශංසනීය තත්වයන්ට අනුව පවත්වා ගෙන යාම ආඩම්බරයට හේතු වේ.

අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ සිව් වන ස්ථානයටත් ලෝකයේ 17 වැනි ස්ථානයට පත් කිරීමට කටයුතු කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් අනුගමනය කිරීම සඳහා යෙදූ ප්‍රශංසාර්හ සම්බය. සුරක්ෂිතතාවය පිළිබඳ අන්තර්ජාතික කළමනාකරණ පද්ධතිය රටවල් 180ක සහභාගිත්වයෙන් මොන්ට්‍රියල් සම්මේලනයේ දී සම්මත කර ගන්නා ලදී. මෙහිදී රට රටවල අදාළ සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතන මෙහි රෙගුලාසි පවත්වාගෙන යාම පිළිබඳ දැඩි පරීක්ෂණයන්ට භාජනය කිරීම සිදු වනු ඇත. එහෙත් මී ජාත්‍යන්තර සම්මානනීය තත්වයන් අප රට ලබා ගත්තේ එකී දැඩි නිරීක්ෂණයන්ට ලක් වීමෙන් අනතුරුවය. එසේ වුවද අපගේ මූලිකම අවුපාඩුවක් වී ඇත්තේ සුදුසු අභ්‍යාස ක්ෂේත්‍රයයි. සිංගප්පූරුව, ජපානය හා කොරියාව ආදී රටවල සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීන්ට මෙන්ම අප රටේ මේ සඳහා තිබී මුදල් සම්පාදන පවත්වාගෙන යාමේ දුෂ්කරතාවයන් පවතී. එසේ වුවද සුහදශීලී හා අභ්‍යාස සුරක්ෂිත ගුවනක් පවත්වා ගෙන යාමේ මූලික අවශ්‍යතාවයක් බව සඳහන් කළ යුතුමය.

ප්‍රශංසනීය සේවාවක්

වර්තමානයේ කුණුපිටිය පාරේ පිහිටි, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල, 60 දශකයේ පැරණි සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තු කාර්යාලය හා සසඳන විට දෙව් ලොවක් මෙන් මිලටත් වෙනස්කමක් දිස් වේ. ලෝකේ පාරේ පිහිටි පැරණි ගොඩනැගිල්ලේ තත්වය ශ්‍රී ලංකාව පැරණි තත්වෙච්චියක් හා සමානය. මෙවන් නිෂ්කන පරිසරයක් තුළදී වුවද එහෙයි සිව් නිලධාරීන් ප්‍රශංසනීය සේවාවක් ඉටු කළ බව කිව යුතුමය.

නව සිවිල් ගුවන් සේවා කාර්යාලය නිම කිරීම සඳහා අධික මුදලක් වැය වූයේ නිසැකය. මෙහෙත් අපට ගෙවැනි විදෑම් අනවශ්‍යතාවයකි ලෙස පෙනෙනු ඇත. මෙහිදිත් වරක් අවධාරණය කරනුයේ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා ඇත කැප වූ ආයතනයක වටපිටාව ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ විය යුතු බවය. එය නිකිලෙවකුගේ ගැටමීතකට ලක් නොවිය යුතුය. එසේ වුවද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සංශෝධනය විය යුතු තත්වයන් තිබියැකි ඇත. ඒ එසේ වෙතත් පසුගිය වසර 100 ඇතුළත ශ්‍රී ලංකාව සුරක්ෂිත ගුවන් කලාපයක් ලෙස පවත්වා ගෙන යාමේ ගෞරවය ඇගයීමට ලක් විය යුතුය. වර්ෂ 1997 දී අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ කරන ලද නිරීක්ෂණයන් වලදී ප්‍රමාද දෝෂ 176 ක් සොයා ගන්නා ලදුව සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව අසාදු ලේඛන ගත කිරීමද කටයුතු කළේය. අද 2012 දී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ඉටු කරනු ලබන්නා වූ අති ප්‍රශංසනීය මෙහෙවර උදෙසා ආසියාවේ 04 වැනි ස්ථානයටත් ජාත්‍යන්තරයේ 17 වැනි ස්ථානයටත් පත් වීමම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් අප රටට මහත් වූ ආඩම්බරයකි.

සියවෙනි සංවත්සරය සමග සුරක්ෂිතතා ප්‍රමිතීන් ද රෙගුලාසි ද අනුරටම පිළිපදිමු. එසි ලක්ෂයක අමුත්තන් ද ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලයේ ආරක්ෂාව දෙස බලා සිටී.

ඔබ දකින ලොව අපද දකින්නට කැමැත්තෙමු

ගුවන්සර සඟරාවට පසුවදනක්......

එස් ලහිරු ප්‍රසාද්
භාණ්ඩාගාරික,
පාසල් ගුවන් සමාජය
කලා/ ගොන්සාල්වෙස්
මහා විද්‍යාලය
කෝට්ටුවත්ත, වයික්කාල.

ශ්‍රී ලංකාව වූ කලී ප්‍රෞඪ ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියන ශ්‍රේෂ්ඨ දේශයක් බව අප අවිවාදයෙන් පිළිගත යුතුය. වසර 2500 ක පමණ අඛණ්ඩ ඉතිහාසයක් ඇති බව ඊට කදිම නිදසුනක් සේම, එය අප ලැබූ භාග්‍යයක් කොට සැළකිමද වරදක් නොවේ යැයි මට සිතේ. දශක 3 ක් පුරා උතුරු නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල පැවැති ත්‍රස්ත යුද්ධයේ ගිනිදැල් නිවා දමන්නට හැකිවූයේ මේ පින්බර දේශයට හිමිවූ යුග පුරුෂයකුගේ අධිෂ්ඨානශීලී නිවැරදි දැක්මක් සහිත වැඩපිළිවෙලක ප්‍රතිඵල ලෙසය. වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා දේශය ආශ්චර්යයේ හිනිපෙත්ත කරා ගමන් කරමින් සිටී.

වත්මන් ජනාධිපති අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිඳුන්ගේ 'මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම' වැඩසටහන යටතේ ශ්‍රී ලංකාව 'ආසියාවේ ආශ්චර්යය' කරා රැගෙන යාමේ උදාරතර සංකල්පය මල් ඵල ගැන්වෙන ඒ අරුත්බර දිනය වැඩි ඈතක නොවන බව අප පුන පුනා පවසන්නේ මේ වන විට රට තුළ සිදුකෙරෙන අතිවිශාල සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයන් හා දිනෙන් දින දේශයේ සිදුවීම පිළිබඳව ජනතා හද පත්ලෙන් නැගෙන්නා වූ ප්‍රතිචාර නන්වන වදන් නිසාවෙනි.

වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාව ආර්ථික අභිවෘද්ධිය කරා ගමන් කරමින් සිටින බව පෙනේ. මෙම ආර්ථික වර්ධනයේදී ශ්‍රී ලංකා රජයට මහගු කාර්යයක් ඉටු කරමින් රටේ ප්‍රධානතම මෙන්ම රටේ සංවර්ධනයටද සෘජු දායකත්වයක් ලබාදෙන සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශය මෙම මොහොතේ දී මා ඉතා ගෞරවයෙන් සිහිපත් කරන්නෙමි.

රටේ අභ්‍යන්තරයේ මෙන්ම ඉන් පරිබාහිරවද සංචාරකයන්, භාණ්ඩ හා මගී ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා ගුවන් ගමනෙන් ලැබෙන දායකත්වය, රටේ තිරසාර සංවර්ධනය සඳහා මහඟු පිටිවහලක් වී ඇත.

මෙම කාල වකවානුව තුල ගුවන් ක්ෂේත්‍රය තුළ අප නොඇසූ, නොදුටු දෑ බොහෝය. විශ්වයේ අභිමානවත් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව දැනුම් සම්භාරය, මිදින් මිඳ සිසු දරු දැරියන්ට දායාද කරලන්නාවූ යෝධ පහන් ටැඹ ලෙස 'ගුවන්සර' සඟරාව හැඳින්වීමට මා පසුබට නොවෙමි. තවද එය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සිංහල හා දෙමළ මාධ්‍ය වලින් පලවන අධ්‍යාපනික සඟරාවක් ලෙසද අවිවාදයෙන් පිළිගත යුත්තකි.
මෙම සඟරාව තුළින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ අප නොදුටු ලෝකය පිරිසිදු දෙනෙතින් දකින්නට තරම් හැකියාවක් ඇති කිරීමට සහ පහසුවෙන් තේරුම් ගැනීමට සැලැස්වීමට ප්‍රධාන සංස්කාරකතුමා ඇතුළු කාර්යය මණ්ඩලය තුළ ඇති ශක්තිය හා කැපවීම පිළිබඳ මාගේ ගෞරවනීය තුති කුසුම් පුද කරමි.

එසේම සෑමවර 'ගුවන්සර' සඟරාව තුළින් වර්තමානයේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ නැවුම් අත්දැකීම් කිහිපයක් සිසු හදවත් තුළ ජනිත කිරීමට හැකිවී තිබේ. මෙමගින් ගුවන් තොරතුරු, ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, ගුවන් යානා වර්ග, එකිනෙකට වෙනස් වූ ගුවන් සංදර්ශනය ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ නව ප්‍රවණතා හා ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත සෙල්ලම් හා වසු රැකියා යන ආදිය පුළුල්ව හා සවිස්තරාත්මක ඉදිරිපත් කර තිබේ.

තවද පසුගිය කාල වකවානුව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික ඒකකය විසින් සිදුකරන ලද ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උසස් පෙළ සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාව ඉතා සාර්ථකව සිදු කළ අතර සිසු දරු දැරියන් ඒ තුළින් මා හැකි දේ උගත් බව මාගේ විශ්වාසය අප විදුහලේ ගුවන්සර සමාජයේ සමන්විත සාමාජිකාවන් මාදම්පේ සේනානායක මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ පැවැති දැනුවත් කිරීමේ වැඩමුළුවට සහභාගී වූ අතර එය අපගේ ජීවිතයේ නැවුම් අත්දැකීමක් බව මා හැඟැවිය යුතුමය. රටේ සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයන් නගරයට පමණක් සීමා නොකොට ගමින් ගමටද ඒ සංවර්ධනයේ අරුණළු ඇත්ති විඳිය හැකි අයුරින් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශය සිදු කරනු ලබන සේවා අනන්‍යයි. අප්‍රමාණයි. ඒ සඳහා යෝධ ශක්තියක් ලෙස මඟ පෙන්වමින් කටයුතු කරන සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමාට මෙම අවස්ථාවේ දී මාගේ ගෞරවනීය ස්තුතිය පුද කරන්නේ ඉමහත් සතුටිනි.

එසේම සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සිදුකරනු ලබන පාසල් ගුවන් සමාජ වැඩසටහන තව දුරටත් ගම් දනව් සිසාරා දියත් කරමින් කඳු සිරස් මත නැගී ඔබ දකින ලෝකය අපටද පෙන්වන්න දොරටු විවර කරන ලෙස මැනැ සිතින් අයැද සිටිනවා.

තවද වර්තමාන සිසු පරපුර දැනුමින් පෝෂණය වී අනාගතයේ නිල් ගුවන ජය ගැනීමට අවශ්‍ය සිරිස් සිහිකිරීමට දිරිය හා ශක්තිය ඔබ විසින් අපට ලබා දෙනු ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙමි.

කාලයේ වැලිතලාව මතින් ගලා යන්නාවූ කල්ප කාල පරතර තරණය කරමින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ සිදුවන සෑම වෙනස් වීමක්ම එසැනින් ඔබෙන් දැන ගැනීමට අප හදවත්හි ඇති නොඉවසිලිමත්කම අති මහත්ය. එසේම මෙම 'ගුවන්සර' සඟරාව අප වෙත නොමිලයේ ලබා දීම පිළිබඳව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා ඇතුළු, සැමට හදවතින් ම තුති පුදන අතර මිලක් නොගෙවා ලබා ගත්තද ඔබෙන් ලද දැනුම් සම්භාරය කෙසේ ලඝු කරම්ද.....!

අවසන් වශයෙන් අනාගත නිල් ගුවන ජය ගැනීමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා ඔබ දරන වෑයම සඳහා දෙවියන් වහන්සේගේ නොමසුරු ආශිර්වාදය ප්‍රාර්ථනා කරමි.

කාලයේ වැලිතලාව මතින් ගලා යන්නාවූ කල්ප කාල පරතර තරණය කරමින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ සිදුවන සෑම වෙනස් වීමක්ම එසැනින් ඔබෙන් දැන ගැනීමට අප හදවත්හි ඇති නොඉවසිලිමත්කම අති මහත්ය. එසේම මෙම 'ගුවන්සර' සඟරාව අප වෙත නොමිලයේ ලබා දීම පිළිබඳව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා ඇතුළු, සැමට හදවතින් ම තුති පුදන අතර මිලක් නොගෙවා ලබා ගත්තද ඔබෙන් ලද දැනුම් සම්භාරය කෙසේ ලඝු කරම්ද.....!

ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා ශ්‍රී ලංකාව ගෙන යාමේදී

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ දායකත්වය

පී එච් ජනක් ප්‍රසන්න
12 ශ්‍රේණිය
අංගමුව යාය 06 මහ විද්‍යාලය
අංගමුව
රාජාංගනය

සිසු රැලගේ අත් අත් සංගීත නාදට අනුව ගයන කුරුලු ගී නද අසමින් ගං කොළොලිය පහළටම ගලා බසියි. කළු අහසින් එබී බලමින් හිරු කුමරු දවසේ උදාව රටට කියයි. සිවිලත් මෙ වන දෙවොලේ සිටි විසිතුරු විඩිමින් ආඩම්බරයෙන් පැන්නෙයි.

එවන් ශ්‍රී ලංකාද්වීපය ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා ගෙන යාමේදී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ දායකත්වය කෙසේ විය යුතුදැයි විමසීමට ප්‍රථම එකී ගුවන් සේවය කෙසේ කොතැන කවුරුන් විසින් ඇරඹුවේද යන වග විමසිය යුතුව ඇත.
ලොව පැවති විශාලතම අධිරාජ්‍ය රාවණ අධිරාජ්‍යයයි. එය රාවණ රජුගේ ඉතිහාසය පිරික්සීමේදී හමුවන්නකි. එවන් විශාල අධිරාජ්‍යයක් පාලනය කිරීම සුළු පටු කාර්යයක් නොවීය. හමුන් රාවණ රජු සතු ගුවන් බලය නිසා එය පහසුවක් වී ඇත. එකී තොරතුරු වලට අනුව ලොව ප්‍රථම සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ආරම්භය රාවණ රජු සතුයේ සොයා ගන්නද නුදෙන් ලෝක වාසී ජනයාගේ පිළිගැනීමට අනුව 1903 දී රයිට් සහෝදරයෝ ගුවන් යානය සොයා ගෙන ඇත. එසේ ඇමරිකාවේදී සොයා ගත් ගුවන් යානය ලංකාවට ගෙනෙන්නේ එය වර්ෂ කිහිපයකට පසුවය. 1911 සැප්තැම්බර් මස 12 වන දින රැගෙන් ෆැලේස් නෞකාවෙන් ගෙනෙන ලද ගුවන් යානය සිවිලනට ගෙනෙන ලද ප්‍රථම ගුවන් යානයයි.
ඒ අනුවින් සිවිලනට නිලනට ජය ගන්නට මිනිසුන් වීරය විය. ඒ සඟගම ඇරඹුණු සිවිල් ගුවන් සේවාව ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා ගෙන යාමට දායක වන්නේ කෙසේද?

එමෙන්ම ජාතික ආදායම ඉහළ නැංවීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවාව සතුව ප්‍රධාන වශයෙන් සිදු වන්නකි. එය සාර්ථකව කර ගැනීමට ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ ගුවන් සමාගම් දෙකක්ද හා දේශීය ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් දෙකක්ද රට තුළ සක්‍රීයව තිබීම සතුටට කරුණකි.

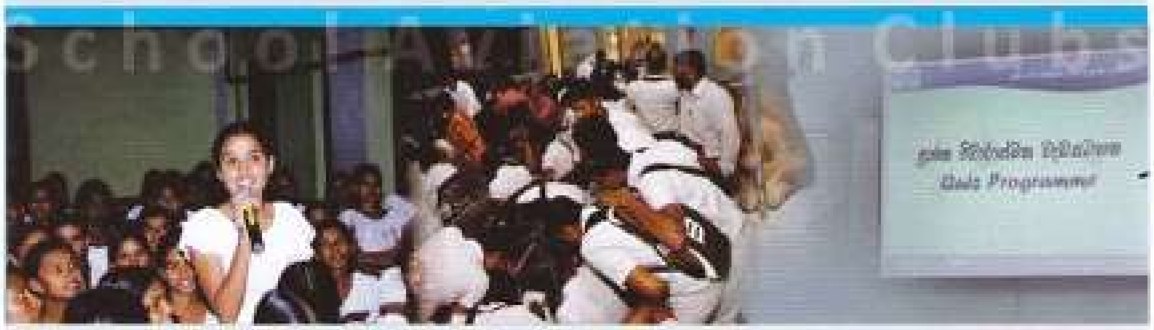
එමෙන්ම අනාගත ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට නම් ආසියාවේ අනෙකුත් ගුවන් සේවා හා තරඟකාරී මට්ටමෙන් සේවා සැපයීම කළ යුතුව ඇත. පාසල් මට්ටමින් ගුවන් සේවා සමග පවත්වාගෙන යාම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සාකච්ඡා තිබුණ් කිරීම ඒ සඳහා පසුබිම සැපයීමක් වනු ඇත. තවද තාක්ෂණයේ සිදු වන නිපුණම් දියුණුවත් සමග ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාව පුළුල් කළ යුතු වේ. ඉදිරියේදී පවතින දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ද ඒ සඳහා කදිම සොඳුරුන්නකි. ඒ හා එක්ම නවීන තාක්ෂණය උපරිම ඵලය ගොදාට ගනිමින් තාක්ෂණයෙන් උපරිම ඵල නෙලා ගත යුතු ද වන්නේය. එමනි කරුණු එකී ගුවන්ම සිදුවුවහොත් සිවිලත් සිඹ ආසියාවේ ආශ්චර්ය කරා ගෙන යාම එතරම් අසීරු නොවනු ඇත.
තවත් පැහැසිනි සලකා කළ වර්තමානය වන විට සිවිල් ගුවන් සේවාව තාක්ෂණය උපරිම ඵලය ලබාගනිමින්ද පාසල් සිසුන් සහ අනෙකුත් සාමාන්‍ය ජනයා වෙතින් උපරිම ඵල නෙලා ගන්නේද යන්න ගැටළු සහගතය. ඉහතදී සඳහන් කළ "ගුවන්සර" සඟරාව සහ මේ වන විට උසස් පෙළ පන්ති පැවැත්වෙන පාසල් තුළ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින ගුවන් සේවා සමාජ තුළින් නියමාකාරයෙන් සිදු වන්නේ නම් එය වඩාත් විශදවනු ඇත. ගුවන්සර වැනි අඩවියද ඒ සඳහා පාදක වන තවත් අංගයකි.

ආසියාවේ ආශ්චර්ය කරා යන ගමනේ දී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ දායකත්වය දේශපාලනික වශයෙන්ද ලබා දෙන්නාවූ සහය අත්‍යාවශ්‍ය එකකි. "නිල් ගුවන තරණිතු" යනුවෙන් මහින්ද චින්තනයේ සොයාගත හැකි වන්නේද ඒ වෙනුවෙනි.
තවද සංචාරක ක්ෂේත්‍රය මෙරට ආර්ථික ශක්තිය වර්ධනයෙන් ඉහළ නංවන්නකි. එකී සංගමයේ දී විශ්වාසදායී ප්‍රධාන සේවාවේ පුරෝගාමියෝ සිවිල් ගුවන් සේවාවයි. ශ්‍රී ලංකාව පසුගිය වසර 03 තුළදීම ගුවන් අනතුරක් හෝ අනතුරු විය හැකි හදිසි තත්වයක් වාර්තා නොවීම තුළින්ද ප්‍රත්‍යක්ෂ වන්නේ එකී විශ්වාසයයි. රට තුළ අභ්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් කිහිපයක්ම ක්‍රියාත්මක වන අතර එයින්ද ලංකාද්වීපය ආසියාවේ ආශ්චර්ය කරා ගෙන යාමට දක්වන දායකත්වය අපරිමිතය වේ.

එකී කොතී ගොසෝ ක්ෂේත්‍ර සඳහා අනුපමේය සේවාවන් සපයන සිවිල් ගුවන් සේවාව ශ්‍රී ලංකාවේ ආශ්චර්ය කරා යාමේදී කෙරෙන කාර්ය ශක්තියක් ඇත. රාවණාගෙන් ඇරඹි ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන් ඉතිහාසයෙහි නව පිටුවක් පෙරළමින් ලෝකයේ ගුවන් සේවාවේ පුරෝගාමීන් වන අපි සිවිලත් සිඹ ආසියාවේ ආශ්චර්ය කරා ගෙන යාමට සිවිල් ගුවන් සේවාව උපරිම අයුරින් දායක කර ගනිමු.

පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ

ගිම්හාන් දබරේරා



School Aviation Clubs

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය විසින් සිදු කරනු ලබන ප්‍රධාන කාර්යයන් 03 කි;

1. ගුවන්සර සඟරාව නිර්මාණය සහ උසස් පෙළ පාසල් වෙත නොමිලයේ බෙදා හැරීම.

2. ගුවන්සර වෙබ් අඩවිය පවත්වාගෙන යාම.

3. දිවයිනේ උසස් පෙළ පාසල් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් සම්මන්ත්‍රණ පැවැත්වීම සහ ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීම.

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකයේ මුල් කාර්යයන් දෙකම ඉතා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වන බැවින් අප 2011 වසරේ සිට දිවයිනේ උසස් පෙළ පාසල් කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් පවත්වන සම්මන්ත්‍රණ මාලාව සහ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීමේ වැඩසටහන ආරම්භ කරන ලද අතර එයද පෙර කරුණු දෙක මෙන්ම අති සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

වසර 30 ක යුද්ධය අවසන්ය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නම් රාජ්‍ය ආයතනය සිය වගකීම් ආරම්භ කොට ඇත. ඒ යුද්ධය අවසන් වූ මොහොතේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් පැවසූ ලෙස අප අපගේ වැඩ කොටස ආරම්භ කිරීමකි, මන්ද වසර 30 ක කුරිරු යුද්ධය අවසන්ව ඇති හෙයින් ගුවන් සේවාව නම් ලෝක නායකයා සමග අප සම්බන්ධ විය යුතු බැවිනි. පසුගිය කලාපයේ දැක්වූ ලෙස සිවිල් ගුවන් සේවා විගණනය

සාර්ථකව අවසන් කරමින් අප ඒ සඳහා මංගල පියවර තැබුවෙමු. දැන් රටේ ජනතාව දැනුවත් කිරීමට සුදුසුම කාලයයි. තවත් අයුරකින් නම් ජනතාව දැනුවත් කිරීමට හොඳම මාර්ගය පාසල් දරුවා දැනුවත් කිරීමයි. ඒ ඉන්පසු දරුවා නිබඳවම දෙමාපියන් දැනුවත් කිරීම හේතුවෙනි. මේ හේතුවෙන් අප ගුවන් සේවා සමාජයකට සුදුසුම ස්ථානය ලෙස පාසල තෝරා ගතිමු. අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ද ඒ සඳහා ලැබුණි.

මේ වන විට දිවයිනේ දිස්ත්‍රික්ක 18 ක් තුළ පිහිටුවා ඇති ගුවන් සේවා සමාජ සංඛ්‍යාව 520 කි. උතුරු නැගෙනහිර ප්‍රදේශ වලින් අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය පමණක් ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවා ඇති අතර අපගේ මීළඟ අපේක්ෂාව වන්නේ 2013 වසර අවසන් වන විට උතුරු නැගෙනහිර ප්‍රදේශද ආවරණය වන පරිදි මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීමයි.

1. පුත්තලම	46
2. හම්බන්තොට	46
3. අනුරාධපුර	40
4. මොණරාගල	17
5. ගාල්ල	19
6. කෑගල්ල	44
7. නුවරඑළිය	19
8. මාතර	19
9. මහනුවර	43
10. මාතලේ	11
11. බදුල්ල	35
12. පොළොන්නරුව	04
13. කුරුණෑගල	59
14. අම්පාර	20
15. රත්නපුර	24
16. කළුතර	12
17. ගම්පහ	34
18. කොළඹ	28

ඉහත පිහිටුවන ලද ගුවන් සේවා සමාජ සඳහා ලබන වසරේ දී වැඩසටහන් රාශියක් ප්‍රදානය කර ඇති අතර එහිදී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ වැඩමුළු, ආදර්ශ ගුවන් යානා නිර්මාණය කිරීමේ වැඩසටහන්, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත තරඟ ඉන් ප්‍රධානය. මෙම වැඩසටහන් තුළදී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත දේශීය මෙන්ම විදේශීය රැකියා අවස්ථා පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමත් විශේෂයෙන් සිදුවේ.

මෙම වැඩසටහනේ අරමුණු පහත පරිදි වේ.

I. ගුවන් අවකාශය රටේ ඉතා වැදගත් සහ ප්‍රධාන ජාතික සම්පතක් බව අවධාරණය කිරීම තුළින්, රටේ ආර්ථික සහ සාමාජයීය ප්‍රවර්ධනය සඳහා, ගුවන් ප්‍රවාහනය දායක කර ගත හැකි ආකාරය පිළිබඳ මනා අවබෝධයක් පාසල් සිසුන් තුළ ඇති කිරීම.

II. ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඇති රැකියා අවස්ථා සහ එම රැකියා සඳහා යොමුවිය යුතු අයුරු වටහා දීම.

III. ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳවූ තාක්ෂණික දැනුම ඒ සඳහා උනන්දුවක් දක්වන පාසල් සිසුනට ලබාදීම තුළින් ඔවුන් තුළ පවතින නිර්මාණශීලී දක්ෂතා වැඩිදියුණු කිරීමට අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශකත්වය සැපයීම.

IV. නිර්මාණශීලී දරුවන් දිරි ගන්වා ඔවුනට ජාතික තලයට පැමිණීමට අවශ්‍ය වටපිටාව සකස් කර දීම.

V. ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් වීම හරහා ඒ පිළිබඳ යම් යම් පර්යේෂණ කිරීම සඳහා පෙළඹවීම.

VI. වර්තමානයේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ නියැලෙන විදේශිකයින් වෙනුවට අනාගතයේදී ශ්‍රී ලාංකික ප්‍රමිත පිරිසක් බිහිකිරීම.

VII. ජනතාව වෙත රට තුළ, ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ ඇති වන සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳ පුළුල් අවබෝධයක් ලබාදීම තුළින් සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා සහාය ලබා ගැනීම.

VIII. රටේ ජනතාවටද ගුවන් කර්මාන්තය තුළ ඇතිවන නව ප්‍රවණතා (ජීව ඉන්ධන නිපදවීම – Bio Fuel) සඳහා දායකත්වය ලබා දිය හැකි අයුරු පෙන්වාදීම.

IX. සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පවතින සුරක්ෂිත බව අනෙකුත් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සඳහාද පිටුවහලක් කර ගැනීම.

X. විනෝදාස්වාදය සහ අධ්‍යාපනික කාර්යයන් සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවාව යොදාගත හැකි ආකාර පෙන්වාදීම.

XI. සාකච්ඡා මණ්ඩප (forums) තුළින් සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රවර්ධනය සඳහා වූ මහජන සහභාගීත්වය වැඩි දියුණු කිරීම.

XII. අතීත සිදු අකර සැඟවී ගිය අභිමානවත් රාවණ ගුවන් ගමන් තාක්ෂණය අනාගතයේ දිනක නැවත විද්‍යාමාන කිරීම.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වාර්තා වලට අනුව ලෝකය තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඇතිවන ශීඝ්‍ර සංවර්ධනයත් සමඟින් එළඹෙන වසර 20 තුළ ගුවන් සමාගම් වල ගුවන් සියසැරියන් සඳහා නව ගුවන් යානා 25,000 ක් පමණ යොදවීමට සිදු වනු ඇත. එහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් එම ගුවන් යානා නඩත්තු කටයුතු සඳහා ගුවන් යානා තාක්ෂණික ශිල්පීන් 480,000 ක් ද ගුවන් නියමුවන් 350,000 ක්ද ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් 40,000 ක් පමණ ද අවශ්‍ය වනු ඇති බව ඔවුන් තක්සේරුවක් සඳහන් කර ඇත.

මේ සියළු හේතු සැළකිල්ලට ගනිමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් මෙම තත්ත්වය කුඩා දරුවන් වෙත රැගෙන ගොස් ඔවුන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා මෑත කාලයේ Aviation: The Future is yours ලෙස වැඩසටහන් මාලාවක් ආරම්භ කොට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සමාජ ගත කිරීමේ ආරම්භක පියවර තබා ඇත. ඒ 2012 වර්ෂයේ ය. නමුත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙම අවශ්‍යතාවය 2010 වසරේ දී හඳුනාගෙන 'ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' යන තේමාව යටතේ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ අධ්‍යාපනික වැඩසටහනක් ආරම්භ කර තිබීම ශ්‍රී ලාංකිකයින් ලෙස අපට නිහතමානීව ආඩම්බර විය හැකි කරුණකි.

මෙතෙක් කලකට ඈත ගමේ පාසලේ දරුවාට මේ සම්බන්ධයෙන් උනන්දුවක් පැවතුණද දැනුවත් වීමට මාර්ගයක් නොතිබූ බව අප නිහතමානීව පිළිගත යුතුය. ඔවුන්ගේ දැනුම පිපාසයට දිය පොදක් වත්නට තරම් හෝ යමක් ඉදිරිපත් කිරීම වර්තමානයේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ යෙදෙන අප සැමගේ වගකීමකි, ගමේ දරුවාට සිය දැනුම වර්ධනය කර ගැනීමට අවස්ථාව සලසා දුනහොත් ඔහුගේ හෝ ඇයගේ දැනුම තුළින් මෙන්ම නිර්මාණශීලීත්වය තුළින්ද හරවත් යමක් උකහා ගත හැකි වනු නොඅනුමානය. අධ්‍යාපනය මෙන්ම හැකියාවන් ඇති අයට නොතැන්නක් මේ තරහා විවර වන බව දැන් දැන් අප වෙත ලැබෙන ප්‍රතිචාර ඔස්සේ පැහැදිලිය. ප්‍රධාන කොටම ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව ඈත ගම් දනව් වෙත යලා යොමුව දැනුම සේ තරහා හෝ යලා යාම හේතුවෙන් සැඟ හැගී ඇති ගැටළු රාශියක් විසඳා ගැනීමටද මාර්ගය සකස්වනු දැකීම අපගේ බලාපොරොත්තුවයි.

අප, අපගේ වැඩ කොටස ආරම්භ කරමු

ප්‍රථම ගිනි නිමවී රථ සංසිහාගී තත්වයට පත්ව ඇත. එබැවින් අප අපගේ යුතුකම් කොටස ඉටුකිරීම ආරම්භ කළ යුතුය. එයට නිවැරදිම කාලය එළඹ ඇත. ඉන්දියන් සාගරයේ කුඩා දූපතක් වන අපට සිවිල් ගුවන ජයගැනීම තුළින් ළඟා කර ගත හැකි දේ කිව නොහැකි තරම්ය. යමක් වෙත ළඟාවීමට ප්‍රථම ඒ පිළිබඳ දැනුවත්වීම ඉතා වැදගත්ය. එබැවින් දැනුම සොයා යාම සඳහා අප විසින් විවර කරනු ලබන මේ කුඩා මාවත ඉදිරියේදී මහා මාවතක් වනු දැකීම එකායන අරමුණයි.

මෙතෙක් කරන ලද වැඩසටහන් සඳහා විශේෂයෙන් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වලින් ඉතා යහපත් ප්‍රතිචාර ලැබෙන අතර ඔවුන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සඳහා දක්වන උනන්දුවද ශීඝ්‍ර ලෙස වර්ධනය වෙමින් පවතී.

තවද වර්තමානයේ මෙම ක්ෂේත්‍රය තුළ ඇතිවෙමින් පවතින දියුණුව සැළකිල්ලට ගනිමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු ප්‍රියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ මූලිකත්වයෙන් ගුවන් සේවා උපාධියක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ හිමිකිරීම සඳහා කටයුතු ආරම්භ කිරීමද, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ නව දොරටුව විවර වීමකි.

සිවිල් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවය අතින්

ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ 17 වන ස්ථානයට

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ

සිව්වන තැන

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් නිකුත් කරන ලද මෙම ප්‍රස්ථාරයෙන් දැක්වෙන්නේ ශ්‍රී ලංකාව, සුරක්ෂිතතාවය සම්බන්ධයෙන් අනෙකුත් රටවල් සමඟ සංසන්දනය කළ විට පවතින ස්ථානයයි

ශ්‍රී ලංකාව පසුගිය වසරේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා විගණනය සඳහා මුහුණ දුන් අතර එහිදී ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ලෝකයේ ප්‍රමුඛ ස්ථානයක පසුවන බව තහවුරු විය.

ඊට සමගාමීව පසුගිය දා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization - ICAO) විසින් එක් එක් රටවල සුරක්ෂිතතාවය සම්බන්ධයෙන් සිය නවතම වාර්තා නිකුත් කර ඇති අතර එහිදී ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියානු කලාපයේ ප්‍රථම ස්ථානයට පත්ව ඇති අතර ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ බලවත් රාජ්‍යයන් කිහිපයක් අභිබවමින් සිව්වන ස්ථානයට පත්ව ඇත. මෙහිදී පිලිවෙලින් කොරියානු සමූහාණ්ඩුව, සිංගප්පූරුව, ජපානය, ශ්‍රී ලංකාව, මොංගෝලියාව, මහජන චීනය, නවසීලන්තය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව මුල් ස්ථාන අට සඳහා පත්ව ඇත.

මෙම තත්වය ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල් සමග සැසඳීමේදී පැවති යුධමය වාතාවරණයෙන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකාව, සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් ලබා ඇති සුවිශාල ජයග්‍රහණයක් බව පැවසූ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච් එම් සී නිමල්සිරි මහතා එහිදී වත්මන් රජය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා විසින් ලබා දුන් සහාය ඊ සඳහා මහඟු අත්වැලක් වූ බවද පැවසීය. විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ලබා ගත් මෙම ජයග්‍රහණය රට තුළ වර්ධනය වෙමින් පවතින සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයටද සෘජුවම බලපානු ඇති බව එතුමා වැඩිදුරටත් පැවසීය.

ගීතාංජන ගුණවර්ධන මහතා

සිවිල් ගුවන් සේවා
නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුරයට

Hon. Gitanjana Gunawardena
appointed as Deputy
Minister of Civil Aviation

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුරයට ගීතාංජන ගුණවර්ධන මහතා පත් කර ඇති අතර පසුගියදා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේදී නිල වශයෙන් සිය රාජකාරි කටයුතු අරඹන ලදී. එම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතා ඇතුළු නිලධාරීන් පිරිසක් සහභාගී විය. 1989 දී මහජන එක්සත් පෙරමුණු මන්ත්‍රීවරයකු වශයෙන් පාර්ලිමේන්තුවට තේරී පත්වූ ඒ මහතා විදේශ කටයුතු නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය, මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය, නිවාස අමාත්‍ය සහ ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ නියෝජ්‍ය කථානායකවරයා ලෙසද කටයුතු කර ඇත.

වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතා

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් තනතුරට

වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතා හිටපු සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා වන අතර ඔහු පසුගිය දා සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නව ලේකම් ධුරයට පත් කරන ලදී.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, පී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම, මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සහ ගගන හා නාවික තොරතුරු පර්යේෂණ ආයතනය යන ආයතන 05 හැඳින්විය හැක. එහිදී මෙම ආයතන මගින් සිදුකරනු ලබන සියළුම කාර්යයන් පිළිබඳ පසුවිපරම් සිදුකරමින් අධීක්ෂණය කිරීම අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා වෙත පැවරී ඇති වගකීමය.

NEWS UPDATES

ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය

මත්තල ගුවන් තොටුපළට

The First Test Flight Landed at HIA

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන මත්තල ගුවන් තොටුපළට ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය ලෙස පරීක්ෂණයට අයත් බීච් ක්‍රාෆ්ට් 200 (beechcraft 200) වර්ගයේ යානයක් පසුගිය සැප්තැම්බර් 16 වනදා ගොඩබස්සවන ලදී.

මත්තල ගුවන් තොටුපළේ සවිකරන ලද ගුවන් ගමන් පාලන උපකරණ වල නිරවද්‍යතාවය පරීක්ෂා කිරීම මෙන්ම ගුවන් ධාවන පථය පරීක්ෂා කිරීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ විය. මෙම යානය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිට පැමිණි අතර එහි ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ඇතුළු තාක්ෂණ නිලධාරීන් කිහිපදෙනෙකු විය.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම සඳහා මත්තල ගුවන් තොටුපළ සුදුසු තත්වයක පවතීද යන්න තහවුරු කර ගැනීම එහි ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇති අතර ප්‍රථම වටයේ පරීක්ෂණ සාර්ථක බවත් ඉදිරියේදී තවත් පරීක්ෂණ කිහිපයක් පැවැත්වීමට නියමිත බවත් ගුවන් තොටුපළ නිලධාරියකු ගුවන්සර වෙත පැවසීය.

BRITISH AIRWAYS

NEWS UPDATES

වසර 15 කට පසු බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්

ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් ගමන් අරඹයි

British Airways to resume flights to Sri Lanka from next year

"This is such an exciting new route for us,"

බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම නැවත ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගමන් ආරම්භට තීරණය කර ඇත. රට තුළ පැවති ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා හේතුවෙන් බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම සිය ගමන් වාර නවතා දමා තිබූ අතර යුධ තත්වයෙන් අනතුරුව රට තුළ පවතින යහපත් වාතාවරණය නිසා මෙන්ම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් 2010 වසරේ දී පවත්වන ලද ගුවන් නිරාපද්‍රිතතා විගණනයෙන් ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියාව තුළ ප්‍රථම ස්ථානයත්, ලෝක මට්ටමින් 17 ස්ථානයත් ලබා ගනිමින් පුරෝගාමී රාජ්‍යයක් බව තහවුරු කිරීම හේතුවෙන් ඔවුන් සිය ගමන් වාර නැවත ආරම්භ කිරීමට තීරණය කර ඇති බව සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ප්‍රියංකර ජයරත්න මහතා පවසයි. මෙම ගුවන් ගමන් ගැට්වික් ගුවන් තොටුපළේ සිට කොළඹ දක්වා ආරම්භ කිරීමට නියමිත බවත් ඒ සඳහා බෝයිං 777 වර්ගයේ යානා යොදවනු ඇති බවත් අධ්‍යක්ෂවරයා වැඩිදුරටත් පැවසීය.

මේ පිළිබඳ අදහස් දක්වමින් බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම පවසා ඇත්තේ සංචාරක පාරාදීසයක් වන ශ්‍රී ලංකාව ඔවුන්ට [illegible] විශේෂී ගමනාන්තයක් වනු ඇති බවයි. සිය ගුවන් සේවය භාවිත කරන් [illegible] වෙනුවෙන් ඔවුන් විශේෂිත [illegible] ගමන් පැකේජ්ද සූදානම් කර ඇත [illegible] වේ.

නැගෙනහිර පළාතේ ගුවන් තොටුපළ රැසක් නවීකරණයට

රට වෙත පවතින සංචාරක ආකර්ෂණය තවදුරටත් වර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් නැගෙනහිර පළාතේ ගුවන් තොටුපළ රැසක් නවීකරණයට කිරීමට රජය තීරණය කර ඇත. ඒ අනුව මඩකලපුව, ත්‍රිකුණාමලය, හා අම්පාර යන ගුවන් තොටුපළ මේ යටතේ නවීකරණය කිරීමට නියමිතය.

ඒ අනුව මඩකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ නවීකරණ කටයුතු මේ වන විටත් ආරම්භ කර ඇති අතර මීට අමතරව ත්‍රිකුණාමලය ගුවන් තොටුපළෙහි නවීකරණ කටයුතුද ආරම්භ කිරීමට නියමිතය. මේ පිළිබඳ වැඩිදුරටත් අදහස් දැක්වූ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා අම්පාර ගුවන් තොටුපළද මේ වන විට සංවර්ධනය වෙමින් පවතින අතර ඊට අමතරව පාලාවිය ගුවන් තොටුපළද MA 60 ගුවන් යානාවක් හැසිරවිය හැකි අයුරින් සංවර්ධනය කිරීමට නියමිත බව පැවසීය.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් අතින් මඩකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු ඇරඹෙයි

President inaugurates Batticaloa Domestic Airport Project

ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීමේ 2012 අයවැය යෝජනාවට අනුව මඩකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සංවර්ධන කටයුතු ඇරඹීම සැප්තැම්බර් මස 03 වැනි දා අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් විසින් සිදුකරන ලදී. එහිදී මඩකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සහ ගුවන් ධාවන පථයේ ඉදි කිරීම්වල වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. මේ අනුව මීටර් 1700 ක් දිග ධාවන පථය සහ ප්‍රවේශ මාර්ගය ගුවන් යානා නැවතුම් ප්‍රදේශ ඇතුළු සංවර්ධන කටයුතු සඳහා මිලියන 300ක පමණ මුදලක් වැය දැරීමට අවශ්‍ය බවට දැනට සැලසුම් කර ඇත. එසේම එහි මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සඳහා මිලියන 20ක පමණ මුදලක් වැය වේ යැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇති බවත්, එම ගොඩනැගිල්ලේ ඉදි කිරීම් කටයුතු ගුවන් හමුදාව විසින් ඉටු කිරීමට නියමිත බවත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් ලබා දීමට පියවර ගන්නා බවත් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා පවසයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ඉතිහාසයට වසර 100ක් පිරීම නිමිති කොට ගෙන සිදු කෙරෙන වැඩ සටහන්වලට සමගාමීව මෙම කාර්යය ජාතිය වෙත තිළිණ කෙරෙන බවත් ගුවන් තොටුපළ ඉදි කිරීමෙන් අනතුරුව ආරක්ෂක කාර්යයන් සඳහා මෙන්ම සිවිල් ජනතාවගේ අවශ්‍යතාවයන් සඳහාත් භාවිතා කිරීමට කටයුතු යොදන බවත් අමාත්‍යවරයා වැඩිදුරටත් පැවසීය. මෙම සියළු ඉදි කිරීම්වල අධීක්ෂණය ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සිදු කරනු ලබයි.

"සිල්ක් රූට්"

පිටවීමේ ගිමන්හල

Silk Route Departure Lounge Opens at BIA

ඉෂාර ගුණවර්ධන

ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම (Airport and Aviation Services Sri Lanka Ltd. - AASL) වාණිජමය වශයෙන් වැදගත් වන මගීන් (Commercially Important Passengers - CIP's) වෙනුවෙන් අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම සඳහා "සිල්ක් රූට්" නමින් නව ගිමන්හලක් (Lounge) කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ පිටවීමේ පර්යන්තයේ විවෘත කර ඇත. මීට පෙර 2008 වසරේ පැමිණීමේ පර්යන්තයේ මෙවැනි වූ ගිමන්හලක් විවෘත කරනු ලැබූ අතර එය මගීන් අතර ඉතා ජනප්‍රිය විය.

මෙම ගිමන්හලේ දී ගුවන් තොටුපළ කාර්ය මණ්ඩලය, මගීන් විසින් පිටවීමේ හා පැමිණීමේ පර්යන්තයේදී ඉටු කළ යුතු සාමාන්‍ය කාර්යයන් ඉටුකර දෙනු ලබන අතර ඒ කාලය තුළ මගියාට මෙම ගිමන්හලේ විවේක ගැනීම කළ හැක. ගුවන් තොටුපළ කාර්ය මණ්ඩලය විසින් මගියාගේ ටිකට් පත් පරීක්ෂාව (Check-In), ආගමන විගමන කාර්යයන්, නමින් මළු ලබා ගැනීම හා ඒවා පරීක්ෂාව ආදී සියලු දේ සිදු කරගෙන දෙනු ලබන අතර මගියාට එය ඉතාත් පහසුවක් ගෙන දෙනු ලබන බව ගුවන් තොටුපළ නිලධාරීන් පවසයි.

මෙම සේවා ලබා ගැනීම සඳහා www.airport.lk හි වෙබ් අඩවියේ ලියා පදිංචි විය යුතු අතර එක් මගියෙක් සඳහා පැය 04 ක කාලයකට ඇමරිකානු ඩොලර් 50 සිට 115 දක්වා වූ පැකේජ අනුව සේවා ලබා ගත හැක. තවද පැකේජයකදීම වයස අවුරුදු 02 ට අඩු ළමයින් සඳහා මුදල් අය නොකෙරේ.

මෙම ශාලා වල අන්තර්ජාල පහසුකම්, ආහාර පාන ලබා ගැනීම, රූපවාහිනී නැරඹීම සහ පුවත් පත් කියවීම වැනි කාර්යයන් ද සිදු කළ හැකි වීම මෙහිදී විශේෂය.
මීට අමතරව ලෝටස් (Lotus), එක්සකියුටිව් (Executive), හා අරලිය (Araliya) නමින් තවත් ගිමන්හල් පහසුකම් ගුවන් තොටුපළ තුළ ක්‍රියාත්මක වේ.

NEWS UPDATES

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට
නව ගුවන් යානයක්

Mihin Lanka added one more Airbus A 320-232 Aircraft in to the fleet

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම එයාර් බස් A 320-232 වර්ගයට අයත්, සිය තෙවන ගුවන් යානය පසුගිය දා ශ්‍රී ලංකාවට රැගෙන ආ අතර එම යානය බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළේ දී මිහින් ලංකා හා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා විසින් බාර ගන්නා ලදි.

ප්‍රංශයේ එයාර් බස් ගුවන් යානා සමාගමෙන් කුලී පදනම මත ලබාගත් A 320-232 වර්ගයේ නව ගුවන් යානය මගී ආසන 180 කින් සමන්විත වන අතර මෙම යානයද භාවිතා කරමින් මිහින් ලංකා සමාගම සිය ගුවන් ගමන් දෙසැම්බර් මස 07 දින සිට ඉන්දියාවේ මදුරෙයි දක්වා ද වැඩි කිරීමට ද බලාපොරොත්තු වේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සංකල්පයක් මත ආරම්භ කරන ලද මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය ලොව ආගන්තුක සත්කාර කරනු ලබන හොඳම අඩු මිල ගුවන් සේවයකි.

MIHIN LANKA
Yours to fly

පෘථිවි වායුගෝලය පැරදූ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සන්නිවේදන චන්ද්‍රිකාව

Sri Lanka: Beyond the Earth atmosphere...
(SupremeSAT I: The 1st Sri Lanka's Satellite)

චනදුල **මිනුවංග**

ශ්‍රී ලංකා ඉතිහාස කථාවේ නවතම යුගයක් ආරම්භ කරමින් 2012 නොවැම්බර් මස 27 වෙනි ඉල් පුන් පෝ දින අඟහරුවාදා සනිටුහන් වූයේ අප මාතෘ භූමියට අයත් ප්‍රථම චන්ද්‍රිකාව අභ්‍යවකාශගත වීමත් සමගය. චීනයේ ෂී-චෑංග් (Xi - Chang Satellite Launch Centre) නමැති අභ්‍යවකාශ මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයෙන් මෙම ගුවන් ගත කිරීම් කටයුතු සිදු කෙරුණි. ශ්‍රී ලංකාවේ SupremeSAT ආයතනයේ ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 20 ක (මුළු ආයෝජනය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 320 කි.) ආයෝජනයෙන් අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ බාල පුත් රෝහිත රාජපක්ෂ මහතාගේ අදහස පරිදි චීනයේ ආයතනයක් වන, China Great Wall Industry Corporation (CGWIC) ආයතනයේ සහයෝගයෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීය.

මෙම සැලසුම, රොකට්ටුව නිර්මාණය හා දියත් කිරීම් කටයුතු CGWIC ආයතනයෙන් වන අතර චන්ද්‍රිකාවේ නිෂ්පාදනය ප්‍රංශයේ Thales Alenia Space of France ආයතනයේ ය. පසුගිය 22 වෙනිදා ගුවන් ගත කිරීමට කටයුතු යොදා තිබුණ ද අයහපත් කාලගුණ තත්ත්වය හේතුවෙන් 27 වෙනිදා දක්වා ගුවන් ගත කිරීම කල් යැවිණි. Long March 3B (LM - 3B) නමැති රොකට්ටුවෙන් SupremeSAT I චන්ද්‍රිකාව පසුගියදා මෙරට වේලාවෙන් පස්වරු 3.43 ට ගුවන් ගත කෙරුණි. මෙය භූ ස්ථාවර කක්ෂයේ (පෘථිවි පෘෂ්ඨයේ සිට 36,000km) 89.5° නැගෙනහිර දෙසින් කක්ෂ ගත කෙරුණි. මේ සමග චන්ද්‍රිකාවක් සතු 45 වෙනි රට බවට ශ්‍රී ලංකාව පත්වන අතර 03 වන දකුණු ආසියානු රට බවට ද පත්වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවාවට වසර 100 ක් සපිරෙන මෙම මොහොතේ අභ්‍යවකාශය ජය ගැනීමේ තරඟ ආරම්භ වීම ශ්‍රී ලාංකිකයන් ලද අති විශිෂ්ට ජයග්‍රහණයකි. මුළු ලෝකයටම චන්ද්‍රිකා සාක්ෂණයෙන් සන්නිවේදන කටයුතු කළ හැකි බවට මුල් වරට ලොවට ප්‍රකාශ කළේ දිවංගත සර් ආතර් සී. ක්ලාර්ක් මහතා විසින් වසර 67 කට පෙර 1945 දීය.

ගුවන් සේවාවේ
අනාගතය ඔබේය...

- වර්තමානය වන විට සිදුවන ගුවන් ගමන් වලට අමතරව ඒ වෙනුවෙන් නව ගුවන් යානා 25,000 ක් ඉදිරි ගුවන් ගමන් සඳහා අවශ්‍ය වනු ඇත.
- එම ගුවන් යානා වල නඩත්තු කටයුතු සඳහා ගුවන් තාක්ෂණික ශිල්පීන් 480,000 අවශ්‍ය වනු ඇත.
- එම ගුවන් යානා හැසිරවීමට නව ගුවන් නියමුවන් 350,000 අවශ්‍ය වනු ඇත.
- එම ගුවන් ගමන් පාලන කටයුතු සඳහා ගුවන් ගමන් පාලකයන් 40,000 ක් පමණ අවශ්‍ය වනු ඇත.

මේ මෑත කාලයේ දී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ මහ ගෙදර වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් අනාවරණය කරන ලද දත්ත කිහිපයක් වන අතර ඉන් කියවෙන්නේ 2012-2030 කාලය තුළ ලෝක ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව ඇති වන රැකියා අවස්ථා පිළිබඳවය. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මේ අපගේ මීළඟ සියවස තුළදී ඇති වන අවශ්‍යතාවයකි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ඉදිරි වසර 20 තුළ ඇති විය හැකි රැකියා ඉල්ලුම පිළිබඳ මේ වන විටත් ගණන් බලා අවසන්ය.

AVIATION:
THE FUTURE IS YOURS

It has been recognized by the international aviation community that there will be an anticipated shortage of skilled aviation professionals in the near future.

According to the ICAO Statistics, in the next 20 years,

- Airlines will have to add **25,000 new aircrafts** to the current **17,000**-strong commercial fleet
- **By 2026**, we will need **480,000 new technicians** to maintain these aircrafts
- Over **350,000 pilots** to fly them
- Between **2005 and 2015, 73% of the American air traffic controller population is eligible for retirement**

Sri Lanka is preparing for the next centenary......
ගුවන් සේවාවේ
අනාගතය ඔබේය....
AVIATION:
THE FUTURE IS YOURS