# ගුවන්සර

**Guwansara**

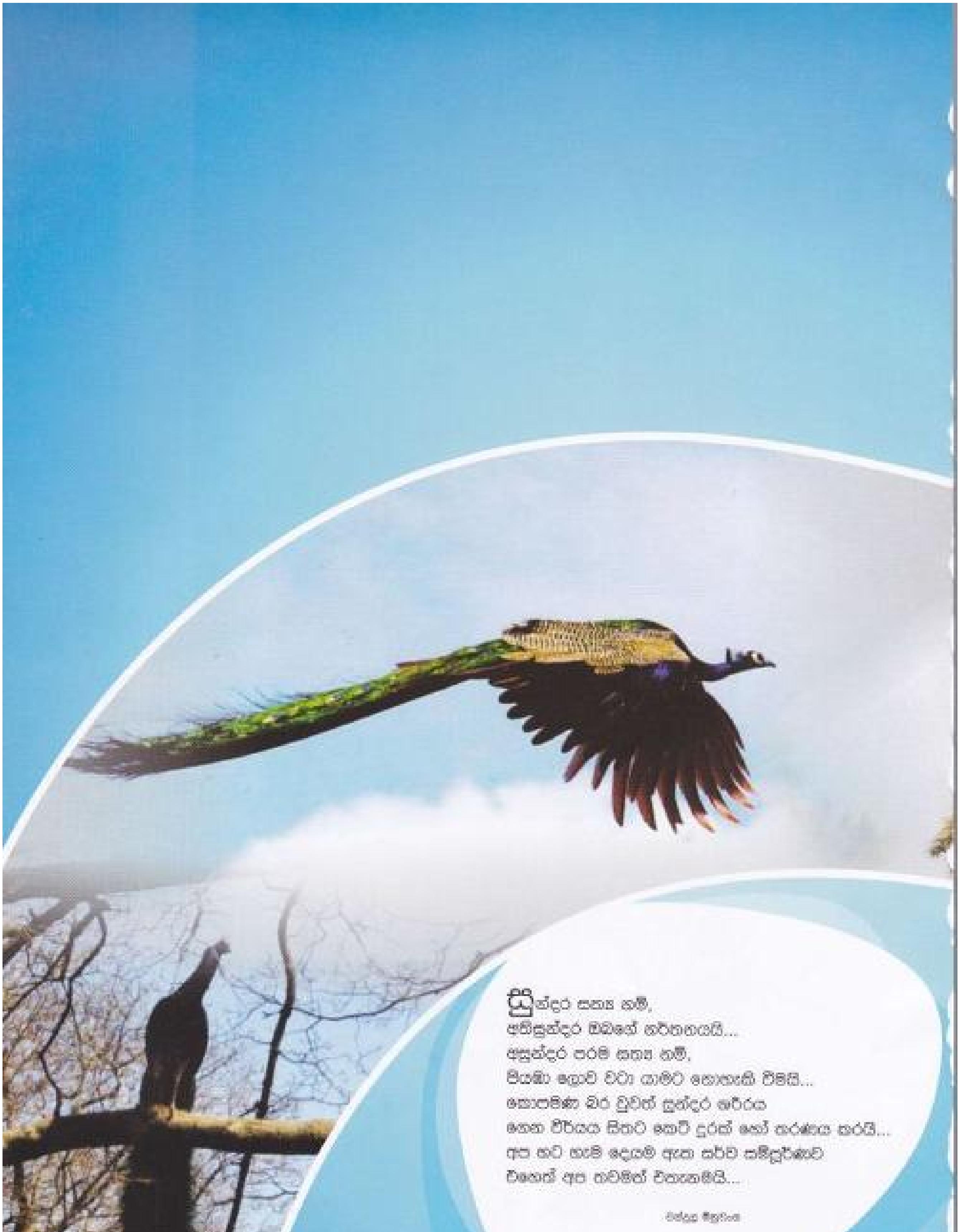
ISSN - 2012 - 6298

දුරස්ථ පාලක
ගුවන් යානා හසුරුවන
**මීගමුවේ ගුවන් පවුල**

**ශ්‍රී ලාංකිකයින්
විසින් නිපද වූ**
ප්‍රථම නියමු රහිත
ගුවන් යානය

**ISSUED FREE OF CHARGE**

Registered in the Sri Lanka Press Council under No. P - 1388
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under
**No. QD/140/News/2013**

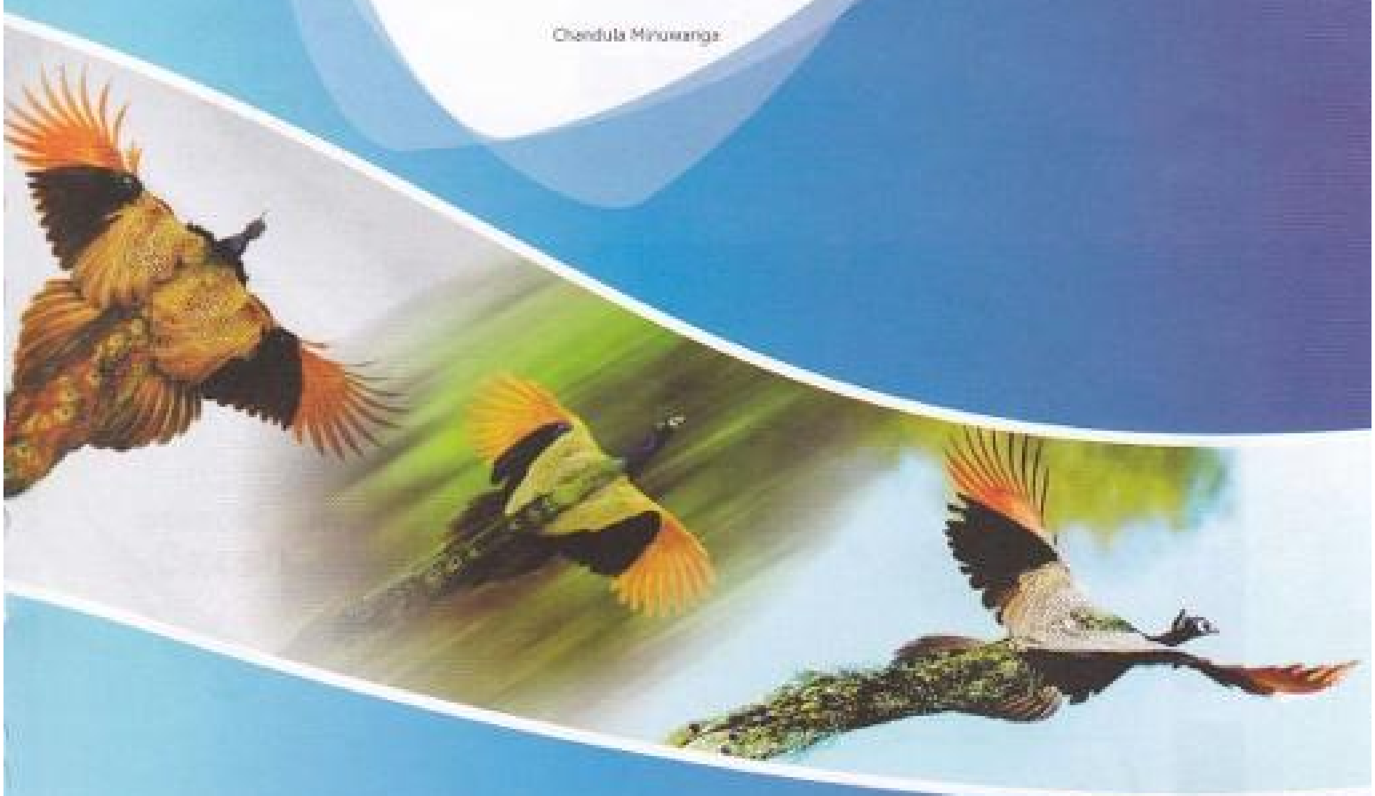


සුන්දර සත්‍ය නම්,
අතිසුන්දර ඔබගේ හරිතහයයි...
අසුන්දර පරම සත්‍ය නම්,
පියඹා ලොව වටා යාමට නොහැකි වීමයි...
නොපමිණ බර වුවත් සුන්දර ශරීරය
ගෙන වීර්යය සිතට කෙටි දුරක් හෝ ගරණය කරයි...
අප හට හැම දෙයම ඇත සර්ව සම්පූර්ණව
එහෙත් අප පවතින් එසැනෙමයි...

චන්දුල මිහිරංග

A pretty bird in the sky is,
Like a shimmering Aircraft...
The beauty of your dance is,
Marvelous and gorgeous...
The sadness and the proud of your life is,
Those beautiful wings...
Like Antonov 24,
You fly proudly through the sky...
However the matter is,
You never give up the flying...
We are humans who has everything,
But still in the same place...

Chandula Minuwanga



WHAT'S INSIDE

# Contents


## Feature Articles

ශ්‍රී ලාංකිකයින් විසින් නිපද වූ ප්‍රථම නියමු රහිත ගුවන් යානය — 10

AIRBUS A350 XWB — 19

දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානා හසුරවන මීගමුවේ ගුවන් පවුල — 27

## Guwansara

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාව — 59

අම්පාර 'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජය — 74

ගුවන් සේවාව පිළිබඳ පාසල් වැඩසටහන, බිංගිරිය — 87

## News

2012 වසර, අවම ගුවන් අනතුරු අනුපාතිකය වාර්තා කරයි — 42

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට නව A330 යානා 06 ක් සහ A350 XWB යානා 04 ක් — 47

සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ කාර්යාලය සෙත්සිරිපායට — 50

## Entertainment

ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් Russian Knights — 78

ප්‍රින්සස් ජුලියානා ගුවන් තොටුපළ — 90

The Assault — 96

# Editorial


| | |
|---|---|
| **EDITOR IN CHIEF** | **ප්‍රධාන සංස්කාරක** |
| Dev Kowsala Samarajeewa | දේව් කව්සල සමරජීව |
| **EDITOR** | **සංස්කාරක** |
| Chandima Kodithuwakku | චන්දිමා කොඩිතුවක්කු |
| **MANAGING EDITOR** | **කළමනාකරණ සංස්කාරක** |
| Manjula Wickramanayake | මංජුලවික්‍රමනායක |
| **AVIATION NEWS EDITOR** | **ගුවන් සේවා ප්‍රවෘත්ති සංස්කාරක** |
| Ishara Gunawardena | ඉෂාර ගුණවර්ධන |
| **EDITORIAL BOARD** | **සංස්කාරක මණ්ඩලය** |
| Gimhan Dabarera | ගිම්හාන් දබරේරා |
| Nilantha Tennakoon | නිලන්ත තෙන්නකෝන් |
| Yohan Tennakoon | යොහාන් තෙන්නකෝන් |
| Gayani Millawithanachchi | ගයනි මිල්ලවිතානච්චි |
| Dulanjali Mapitiyage | දුලාංජලී මාපිටියගේ |
| **CIRCULATION** | **බෙදාහැරීම් සහාය** |
| Gihan Gunasekara | ගිහාන් චතුරංග |
| Saman Priyantha | සමන් ප්‍රියන්ත |
| Nuwan Samaranayaka | නුවන් සමරනායක |
| Sisira Kumara | සිසිර කුමාර |
| Tharanga Amarasinghe | තරංග අමරසිංහ |
| **DESIGN** | **පරිගණක පිටු සැලසුම්** |
| Neo Graphics | නියෝ ග්‍රැෆික්ස් |
| Madhushanka Rathnayake | මධුෂංක රත්නායක |
| **PHOTOGRAPHY** | **ඡායාරූප** |
| Chandika Lakmal | චන්දික ලක්මාල් |
| Manjula Marasinghe | මංජුල මාරසිංහ |
| Sagara Indrajith | සාගර ඉන්ද්‍රජිත් |
| **PRINT** | **මුද්‍රණය** |
| Neo Graphics | නියෝ ග්‍රැෆික්ස් |
| 143, Udahamulla Station Rd, | 143, උඩහමුල්ල දුම්රියපළ පාර, |
| Gangodavila, Nugegoda. | ගංගොඩවිල, නුගේගොඩ. |
| Tel: 0112 820 220 | දු.ක. 0112 820 220 |



Publisher

**CIVIL AVIATION AUTHORITY OF SRI LANKA**

No. 04, Hunupitiya Road, Colombo 02. T/P 0112 35 00 88

Web: ww.caa.lk, E-mail: info@caa.lk


# Cover

STORIES

'ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි'

යන තේමාව යටතේ මෙම ඡායාරූපකරණය සිදුකරන ලද්දේ කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයේ ඉගෙනුම ලද [illegible], ලහිරු ගුරුසිංහ විසිනි. ගුවන්සර සඟරා කවරය සැරසීම වෙනුවෙන් අලංකාර ඡායාරූපයක් අප වෙත ලබාදුන් ලහිරුට ගුවන්සර කණ්ඩායමේ ස්තූතිය.

07

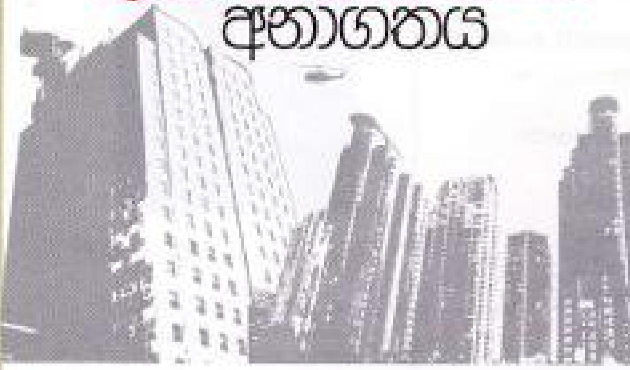
අපේ අරමුණ

**නගරයට සීමාවූ ගුවන් සේවා දැනුම**

**ගමට ලබාදීමයි**

## අපේ සටහන

# ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයේ අනාගතය



මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව ලෝක ගුවන් කර්මාන්තය තුළ තම නාමය ඉහළින් රඳවා ගැනීමට සමත්ව ඇත. විශේෂයෙන් ම ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සිව්වන ස්ථානයේ පසුවන අතර එය ලෝක ගුවන් කර්මාන්තය තුළ 19 වන ස්ථානය යි. සංඛ්‍යා ලේඛන නිරීක්ෂණය කළවිට එය ලෝකයේ ප්‍රමුඛතම රාජ්‍යයන් අතලොස්ස අතරට පැමිණීමකි. මෙම තත්ත්වය පවත්වා ගැනීම පමණක් නොව එය මින් ඉදිරියටද වර්ධනය කර ගැනීමට උත්සාහ ගැනීම වෙනුවෙන් අප සැම උත්සාහ ගත යුතුය.

විවිධ මතභේද සාකච්ඡාවට බඳුන් වුවද මේ වන විට අපට අපේ යයි කිවහැකි ජාතික ගුවන් සේවයක් පවතී. ශ්‍රී ලාංකේය නාමය යටතේ අභිමානවත්ව ලෝකය පුරා පියාසර කිරීමට පමණක් නොව ලෝකයේ රටවල් අතර අන්තර් සම්බන්ධතාවයක් ගොඩනගා ගැනීමට ද එමගින් ලැබෙන පිටිවහල අතිමහත් ය. මෙතෙක් කාලයකට ගුවන් ගමන් සීමාව පැවතියේ නාගරිකව පමණක් වන අතර වර්තමාන රජය විසින් ඈත ගම්මාන වල සිටින අපේ අනෙක් සහෝදර පිරිසටද එම අවස්ථාව ලබාදීමට තීරණය කරන ලද්දේ මිහින් ලංකා නම් අඩු මිල ගුවන් සේවය පිහිටුවමිනි. සාමාන්‍ය පුද්ගලයකුට වුවද දැරිය හැකි මට්ටමේ මිලක් යටතේ මෙම ගුවන් ගමන් සිදුවන බැවින් ඒ හරහා පහසුකම් සලසාගන්නා ප්‍රමාණය මේ වන විට මෙහෙවින් වර්ධනය වී ඇත.

සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයේ දී ලාභ අලාභ ලැබීම සාමාන්‍යය. එය අප රටට පමණක් නොව ලෝකයේ ඕනෑම රාජ්‍යයක් සඳහා පොදු ධර්මතාවයකි. විවිධ කාල වකවානු තුළ ඇතිවන ඇතැම් නොවැලැක්විය හැකි ගැටළු සඳහා ද මුහුණ දිය යුතුය. යම් ගැටළු සඳහා කෙටිකාලීන පිළියම් පැවතිය ද ඇතැම් ගැටළු විසඳා ගැනීමට දිගු කලක් ගතවේ. දශක තිහකපයක යුද්ධයකට මැදිව සිටි අප මේ පසුකරන්නේ එම අවධියයි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිය පැරණි ගුවන් යානා ඉවත්කර සිය ගුවන් ඇණිය ශක්තිමත් කරගැනීම වෙනුවෙන් නව ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමට සූදානම් වන්නේ එබැවිනි. ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දී පවතින නීතිරීතින් සාමාන්‍ය නීතිමාලාවන්ට වඩා වෙනස් වන අතර එය ගුවන් ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාවය යන කරුණු පදනම්කොට ගනිමින් සකසා ඇති අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකයින් වන අප සැම ඒවාට අනුකූලව කටයුතු කළයුතුය. මේ සියළු සම්මත කරුණු නොබිඳී පවත්වා ගැනීමට අවශ්‍ය වන මූල්‍ය අගයන් ඉතා ඉහළය. ඒ සඳහා රටේ තත්ත්වය හෝ ප්‍රමාණය අදාළ නොවේ. මේ සියළු සම්මත නීති රෙගුලාසි ශ්‍රී ලංකාව ද අනුගමනය කළයුතු අතර ඒවා යාවත්කාලීන කරමින් පවත්වාගෙන යාමේ දී ඇතිවන ගැටළුවලට ද මුහුණදිය යුතුය.

මූල්‍ය වටිනාකම් කෙසේ වුවද අපේ රටට ජාත්‍යන්තරය ඉදිරියේ සජීවව සිටීමට හැකියාව ලැබී ඇත්තේ අවශ්‍ය වන සම්මත නීති රෙගුලාසීන් නිසි පරිදි පවත්වාගෙන යාම හේතුවෙනි. වර්තමානය වන විට අප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙකක හිමිකරුවන් වී ඇත්තේ ලෝකය පුරා අභිමානවත් ව පියසැරීමට හැකියාව ඇති ගුවන් සමාගම් දෙකක් ද සමගිනි. පවතින සියළු හැකියාවන් භාවිතකරමින් ගුවන් කර්මාන්තය තව තවත් ඉදිරියට රැගෙන යාමට කටයුතු කිරීම සංචාරක කර්මාන්තයේ දියුණුවට ද බලපානු ඇති අතර එමගින් රටේ ජාතික ආර්ථිකයට ද වඩා වැඩි දායකත්වයක් ලබාදිය හැකිවනු ඇත. පවතින අඩුපාඩු මගහරවා ගනිමින් ලෝකය ඉදිරියේ ශ්‍රී ලාංකේය නාමය ගුවන් සේවා කර්මාන්ත තුළ තවත් ඉදිරියට ගෙනයාම අප සැමගේ වගකීමක් වන අතර එය අනාගත පරපුර වෙනුවෙන් ලබාදිය හැකි උතුම්ම දායාදය යි.

# අපේ අරමුණ නගරයට සීමාවූ ගුවන් සේවා දැනුම ගමට ලබාදීමයි

සාකච්ඡා කළේ
ලෙව් සමරජීව

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ පාසල් දරුවන් ඉලක්ක කර ගනිමින් පොදු මහජනතාව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන මේ වන විට ඉතා ඉහළ ප්‍රතිචාර ලබමින් ක්‍රියාත්මක වේ. එම වැඩසටහනේ පූර්ණ අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා විසින් වන අතර එතුමන් නිරන්තරව මේ පිළිබඳ විශේෂ අවධානයක් යොමුකරයි. එතුමන් සෙසු කාර්ය බහුල වුවද විශේෂයෙන්ම ඈත දුර බැහැර පෙදෙස් වල ක්‍රියාත්මක වන වැඩසටහන් වෙනුවෙන් පවා සහභාගී වන්නේ මේ වැඩසටහනේ අනාගත දියුණුව උදෙසා පාසල් සිසුන් දිරිමත් කිරීමට මෙන්ම ඔවුනගේ අදහස් ද විමසා බැලීම වෙනුවෙනි. මේ දිනවල එතුමන් මෙම වැඩසටහන තවදුරටත් සාර්ථක කර ගැනීම වෙනුවෙන අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය සමග සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටින අතර එහි අරමුණ වන්නේ ද ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල දරුවන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට යොමුකරවීමය. ඒ පිළිබඳව මෙන්ම ගුවන් සේවාව පිළිබඳ පාසල් වැඩසටහන පිළිබඳව ද එතුමන් විසින් ගුවන්සර වෙත දක්වන ලද අදහස් බිඳකි මේ.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත දැනුම ගමට ගෙනයාමේ සංකල්පය පිළිබඳව කෙටි සඳහනක් කළොත්...**

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ගැන සඳහන් කළොත් මම හිතන්නෙ ලෝකයේ අංක එකටම ඉන්නෙ අපේ රට. එහෙම කියන්න හේතුව තමයි ගුවන් ගමන් සම්බන්ධයෙන් අපිට තිබෙනවා ඓතිහාසික උරුමයක්. ඒක පැවතගෙන එන්නෙ රාවණ රජතුමාගෙ කාලයේ ඉඳල. ඒ අතීත පුරාවෘත්තය අපේ අවාසනාවට මෑත කාලය වන විට ක්‍රමයෙන් මැකී යනවා. අන්න ඒ වකවානුවේ දී තමයි කාර්මික විප්ලවයත් සමග රයිට් සහෝදරයින් එහි කීර්තිනාමය ඔවුන් වෙත ලබාගත්තේ. ඉන් පස්සෙ සිද්ධවුණු වැදගත්ම දේ තමයි 1903 ගුවන් ගමනින් හරියටම වසර 08ක් ගතවෙන්නටත් ප්‍රථම [illegible] ලෙස

අපේ රටට ගුවන් යානයක් 1911 දී නැව් මාර්ගයෙන් රැගෙන එන්නේ. පැරණි ඉතිහාසය කොහොම වුණත් නූතන ඉතිහාසය තුළත් අපි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සමඟ වසර 100 ට පෙර සිටම බැඳී වෙනවා.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අපේ රටට ඇවිත් අවුරුදු 100 ක් ගත වුණත් මේ කර්මාන්තය ජනප්‍රියව ඇත්තේ නාගරිකව පමණයි..**

ඒක තමයි අපිටත් තියෙන ගැටළුව. මෙතරම් කාලයක් කොහොමද මේක නාගරිකව පමණක් ජනප්‍රිය වුණේ කියන එක. නමුත් අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ප්‍රතිපත්ති මාලාව තුළ පැහැදිලිවම කාරණාවක් විග්‍රහ කරනවා, ඒ කියන්නේ මේ සංවර්ධනය කිරීම රටේ ප්‍රධාන භූමිකාව බවට පත්විය යුතුයි කියලා. ඇත්තට එතුමා කියපු දේ තමයි අපිට ඉටු කරන්න තියෙන්නේ. ග්‍රාමීය මට්ටමේ ජීවත්වන මිනිසුන් සතුව පවතින නිර්මාණශීලීත්වය හැකියාව ජාතික සංවර්ධනයට ලබා ගත යුතු වෙනවා. අපේ ජනාධිපතිතුමා බලයට පත් කරන්න ඡන්දය දුන්න ජනතාවගෙන් වැඩි ප්‍රතිශතය නියෝජනය කරන්නෙ ගමේ මිනිස්සු. ඒ තුළින්ම පේනවා ගමේ මිනිස්සුන්ට තමන්ගේ අපේක්ෂා බලාපොරොත්තු ඉටු කර ගන්න තිබෙන හොඳම අවස්ථාව මේක කියලා. ඉතින් ඒ සංකල්පය අපේ අමාත්‍යාංශයත් අනුගමනය කරමින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයටත් ග්‍රාමීය දරුවන්ට ඇතුළු වෙන්න මග කියා දෙනවා.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, මෙම වැඩසටහන මගින් ඔබගේ අමාත්‍යාංශය බලාපොරොත්තු වන්නේ කුමක්ද?**

මම විශ්වාස කරන අන්දමට ගමේ දරුවන්ටත් හිමි වන අවස්ථා වැඩි කරන්න ඕන. මොකද රාජ්‍ය නායකයා බිහිවුණේත් ගම්මානයකින්. මම ඉපදුනෙත් ගමක. අනික අපේ රටේ බොහෝමයක් රාජ්‍ය ආයතන වල ඉහළ නිල තල දරන්නෙ ගමෙන් ආපු අය. ඉතින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයටත් ප්‍රවේශ වන්න අවශ්‍ය ඉඩ ප්‍රස්ථාව ගමේ දරුවන්ටත් ඉඩ සලසන එක අපේ යුගයේ වගකීමක් ලෙසයි මා දකින්නේ.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, ඒ සඳහා පවතින ඉඩ ප්‍රස්ථා මොනවද?**

ජාත්‍යන්තර සංඛ්‍යා ලේඛනවලට අනුව අනාගතයේ දී ගුවන් යානා, ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් සේවිකාවන්, ගුවන් ඉංජිනේරුවන්, ගුවන් කාර්මිකයින් ඇතුළු තවත් බොහෝ පිරිස් අවශ්‍ය වෙනවා. අඩුම තරමේ මේවට යන්න අවශ්‍ය සුදුසුකම්වත් අපේ ගම්වල දරුවො දන්නෙ නැහැ. අපි ඇත්තටම දැක්ක ගම් වල ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කරපු වැඩසටහන්වලට ආපු දරුවො තමන්ගෙ සිතුවිලි චිත්‍රට අන්දමින් ප්‍රදර්ශනය කරල තිබුණු ආකාරය.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, මේ සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට තිබෙන දීර්ඝකාලීන වැඩපිළිවෙළ තවදුරටත් පැහැදිලි කළොත්.**

ඇත්තටම මේ වන විටත් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය උත්සාහ දරනවා ගමේ දරුවන්ට තාක්ෂණ විෂය ධාරාව ඉගැන්වීම මගින් ලෝකය ජයගත හැකි දරුපරපුරක් බිහි කරන්න. මෙහිදී ගුවන් ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධ කරලා ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳව උපාධියක් ගමේ දරුවෙකුට ලබාගැනීම පිළිබඳව ක්‍රමවේදයක් අපි සකසන්න ඕන. ගුවන් කාර්මික ශිල්පීන් සඳහාත් කාර්මික විද්‍යාල ආශ්‍රිතව යම්කිසි මූලික හැදෑරීමක් කරන්න සුදුසු පරිසරයක් සැකසිය යුතුයි. ඒ සියල්ලටම වඩා අනාගත පරපුරට මෙම කර්මාන්තයේ පවතින අවස්ථාවන් පිළිබඳව හඳුන්වා දිය යුතුය. එසේ නොවුනහොත් ගමේ දරුවන් හිතන්නේ මේක සුපිරි පන්තියට අයත් කර්මාන්තයක් පමණක් කියලා. අපි ඔවුන්ට පැහැදිලි කරලා දෙන්න ඕන ඔවුන්ට මෙම ක්ෂේත්‍රය තුළ කොතෙක් දුරක් යා හැකිද යන්න පමණක් නොවෙයි. ඒ දුර යන්න ලබා දිය හැකි පහසුකම් කවරේද යන්න පිළිබඳව පැහැදිලිකර දෙන්න ඕන. අපේ දරුවෝ හිතන ගතානුගතික බව වෙනස්කරලා හිතන්න පුරුදු කරන්න ඕන. අපිට

මේ වන විටත් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය උත්සාහ දරනවා ගමේ දරුවන්ට තාක්ෂණ විෂය ධාරාව ඉගැන්වීම මගින් ලෝකය ජයගත හැකි දරුපරපුරක් බිහි කරන්න. මෙහිදී ගුවන් ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධ කරලා ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳව උපාධියක් ගමේ දරුවෙකුට ලබා ගැනීම පිළිබඳව ක්‍රමවේදයක් අපි සකසන්න ඕන. ගුවන් කාර්මික ශිල්පීන් සඳහාත් කාර්මික විද්‍යාල ආශ්‍රිතව යම් කිසි මූලික හැදෑරීමක් කරන්න සුදුසු පරිසරයක් සැකසිය යුතුයි. ඒ සියල්ලටම වඩා අනාගත පරපුරට මෙම කර්මාන්තයේ පවතින අවස්ථාවන් පිළිබඳව හඳුන්වා දිය යුතුය. එසේ නොවුනහොත් ගමේ දරුවන් හිතන්නේ මේක සුපිරි පන්තියට අයත් කර්මාන්තයක් පමණක් කියලා.

ඒ සඳහා අමාත්‍යාංශයක් විදියට වගකීමකුත් පැවරෙනවා. විශේෂයෙන්ම මෙම ව්‍යවස්ථාපිත ක්‍රියාත්මක කරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවීමේ පනතේ සඳහා දැක්වෙනවා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ගැන පොදු මහජනතාව දැනුවත් කරන්න ඕන කියලා.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, මෙම ව්‍යවස්ථාවෙන් වගකීම බාර වන්නේ කුමන ආයතනයට ද?**

අපි මේ වන විටත් උපදෙස් දීලා තියෙනවා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට මේ සඳහා සුදුසු වැඩපිළිවෙලක් හදන්න කියලා. ඒ සඳහා අපගේ ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ අනෙකුත් සහෝදර ආයතන වන ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම, ශ්‍රී ලංකන් සමාගම, මිහින් ලංකා සමාගම, හාවීන තොරතුරු පර්යේෂණ යන ආයතන වල නියෝජිතයන්ගෙන් සැදුම්ලත් කණ්ඩායමක් පත්කරන්නත් අපි කටයුතු කරමින් තමයි සිටින්නෙ. ඉන් පසුව අපි ඒ කණ්ඩායමට බාර දෙනවා මේ සම්බන්ධව කළයුතු කාර්යයන් හඳුනාගෙන වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන්න. ඒ කණ්ඩායමේ වාර්තාව ලැබුනට පසුව අපට කළ හැකි දේ අපි කරනවා. මේ සියළු දේ අපි කරන්නේ මේ රටේ අනාගත පරපුර වෙනුවෙන්.

**ගරු අමාත්‍යතුමනි, ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමෙන් ඇතිවන වාසි පිළිබඳ සඳහනක් කළොත්..**

අපි මේ කතා කරන්නේ පශ්චාත් යුධ සමයක. අපේ රටේ මානව සම්පත්, භූගෝලීය සම්පත්, ස්වාභාවික සම්පත්, භෞතික සම්පත් බොහෝමයක් විනාශවෙලා වසර ගණනාවක් ආපස්සට ගිය අවධියකයි අපි සිටියේ. මිනිසුන්ගේ අපේක්ෂාවන්, බලාපොරොත්තු සියල්ල යළිත් ගොඩනැගෙමින් තියෙන වකවානුවක ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ පණිවුඩය ඉතා පහසුවෙන් රට තුළට ගෙන යා හැකියි. අනෙක් අතට පාසල් දහස වැඩසටහන මඟින් තාක්ෂණය ගමට ගෙනයන්න සැලසුම් සකසා තියෙන්නේ. ඒ මොහොතේ ඒ දරුවන්ට මෙම කර්මාන්තය පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කළොත් ඔවුන් ඒකේ යහපත්

මම විශ්වාස කරන අන්දමට ගමේ දරුවන්ටත් හිමි වන අවස්ථා වැඩිකරන්න ඕන. මොකද රාජ්‍ය නායකයා බිහිවුණෙත් ගම්මානයකින්. මම ඉපදුනෙත් ගමක. අනික අපේ රටේ බොහෝමයක් රාජ්‍ය ආයතනවල ඉහළ නිලතල දරන්නෙ ගමෙන් ආපු අය. ඉතින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයටත් ප්‍රවේශවෙන්න අවශ්‍ය ඉඩ ප්‍රස්ථාව ගමේ දරුවන්ටත් ඉඩ සලසන එක අපේ යුගයේ වගකීමක් ලෙසයි මා දකින්නේ.

ප්‍රතිඵල ලබාගනීවි. දැන් යුද්ධය නිමාවයි. මේ රට ගොඩනැංවිය යුතු කාලයයි. ඒ සඳහා අනාගත පරපුරේ නිර්මාණශීලී පුද්ගල් කරමින් ඔවුන්ට නිසිමග කියා දෙන එක වැඩිහිටි අපේ වගකීමක්. අපි අද නිවැරදි දේ කියලා දුන්නම ඔවුන් අනාගත ලෝකය ජය ගනීවි. ඒක තමයි අද අපේ ප්‍රමුඛ කාර්ය භාරය. ගුවන් සේවාවේ අනාගතය දරුවන්ට උරුමයි. ඒක දරුවන්ට කියා දෙන එක අපේ වගකීමක්. ඒ වෙනුවෙන් අපි සියලුදෙනා අත්වැල් බැඳගනිමු කියා මා අවසන් වශයෙන් ඉල්ලන්න කැමතියි.

FEATURE

# ශ්‍රී ලාංකිකයින් විසින් නිපද වූ ප්‍රථම නියමු රහිත ගුවන් යානය

**වර්ෂ 1903 දී රයිට් සහෝදරයින් විසින් ගුවන ජයගැනීමේ ඉතිහාසය ආරම්භ කරන ලදී. ඒ සඳහා මේ වන විට ඇත්තේ වසර 110ක ඉතිහාසයක් වන අතර මිනිසුන් රහිත ගුවන් යානා නිෂ්පාදනයට ඇත්තේ වසර 101 ක් තරම් ඉතිහාසයකි. අතීත තරුණුවලට අනුව ලෝකයේ ප්‍රථමවරට ස්වයංක්‍රීය නියමු ගුවන් යානයක් (Auto Pilot Aircraft) නිපදවා ඇත්තේ Sperry Corporation නම් සමාගමක් වසර 1912 දීය.**

අමිල් **උඩවත්ත**

මහ සයුර මෙන්ම නිල් ගුවනද මිනිසා ජයගත්ත අවසන්ය. මේ සඳහා වන ඉතිහාසයට වැඩි කාලයක් නැත. වර්ෂ 1903 දී රයිට් සහෝදරයින් විසින් ගුවන ජයගැනීමේ ඉතිහාසය ආරම්භ කෙරිණි. ඒ සඳහා මේ වන විට ඇත්තේ වසර 110ක ඉතිහාසයක් වන අතර මිනිසුන් රහිත ගුවන් යානා නිෂ්පාදනයට ඇත්තේ වසර 101 ක් තරම් ඉතිහාසයකි. අතීත තරුණුවලට අනුව ලෝකයේ ප්‍රථමවරට ස්වයංක්‍රීය නියමු ගුවන් යානයක් **(Auto Pilot Aircraft)** නිපදවා ඇත්තේ **Sperry Corporation** නම් සමාගමක් වසර 1912 දීය. මෙම යානයේ දිශානතිමානයක් **(Gyro Spice Reading indicator)** උච්ච දර්ශකයක් **(Altitude Indicator)** ද්‍රව ආරෝහකයක් **(Hydraulic elevator)** පියාසර ස්ථාවර පෙත්ත **(Aileron)** යනාදී උපාංගවලින් සමන්විතය. ඉන්පසු වර්ෂ 1914දී සුප්‍රසිද්ධ නව නිර්මාණකරුවෙකු වූ එල්මර් ස්පෙරිගේ පුතෙකු වන ලෝරන්ස් ස්පෙරි විසින් ප්‍රංශයේ පවත්වනලද නව නිර්මාණ තරඟයක් සඳහා ස්වයංක්‍රීය නියමු යානයක් නිර්මාණයකර ඇත. වසර 1930දී එංගලන්තයේ රාජකීය ගුවන් යානා නිපදවන්නන්ගේ සමාජය **(Royal Aircraft Establishment)** විසින් **'pilot assister'** නම් වූ ස්වයංක්‍රීය නියමු යානයක් නිපදවා ඇත. වර්ෂ 1944දී ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාව විසින් නිපදවන ලද **C-54** නම් ස්වයංක්‍රීය නියමු යානය අති සාර්ථකව ගුවන්ගතකර ගොඩබැස්සවීමට හැකිවිය.

එහෙත් නූතන ස්වයංක්‍රීය නියමු යානා පරිගණක මෘදුකාංගවලින් සමන්විත බැවින් මිනිසුනට කළ නොහැකි කාර්යයන් රැසක් මිනිසෙකු විසින් කරන මෙහෙයුමකින් ලබාගැනීමට හැකි වී ඇත. කෙසේ වෙතත් ප්‍රමාද වී හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ විශ්වවිද්‍යාලයක ආචාර්යවරුන් ඇතුළු සිසුන් සිව් දෙනෙකු විසින් කරන ලද අති සාර්ථක පර්යේෂණයකින් ගුවන් යානයක ස්වයංක්‍රීය නියමු පද්ධතියක් **(Auto Pilot System)** සාර්ථකව නිර්මාණයකර ගුවන් යානයක ආකෘතියක් අත්හදා බැලීම අගය කළ යුත්තකි. මේ ඒ පිළිබඳව කතාන්දරයකි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා ඉතිහාසයක් තුළින් එවන් ඉතිහාසයකට අඩිතාලමක් දමමින් මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි සංදේශ අධ්‍යයන අංශයේ මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ මහතාගේ මූලික උපදෙස් හා අධීක්ෂණය යටතේ අවසන් වසරේ සිසුන් හතරදෙනෙකු වන අනුරුද්ධ තෙන්නකෝන්, අනිෂ් රණ්ඩි, අශෝක් අරවින්ද සහ හොමේෂ් වාත්සල්‍ය යන සිසුන් ඔවුන්ගේ අවසන් වසරේ ව්‍යාපෘතියක් සඳහා මෙම නිර්මාණය ඉදිරිපත්කර ඇත. වසර 2012 මැයි මස ආරම්භ කළ මෙම පර්යේෂණ ව්‍යාපෘතිය වසර 2013 මැයි මස සාර්ථකව අවසන් වන විට ගතවී ඇත්තේ වසරක් වැනි කෙටි කාලයකි. මූලික පර්යේෂණයක් වුවත් මෙය අතිසාර්ථක නිර්මාණයක් විය. මේ සම්බන්ධව මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ ගුවන්සර වෙනුවෙන් අදහස් දැක්වූයේ මේ අයුරිනි.

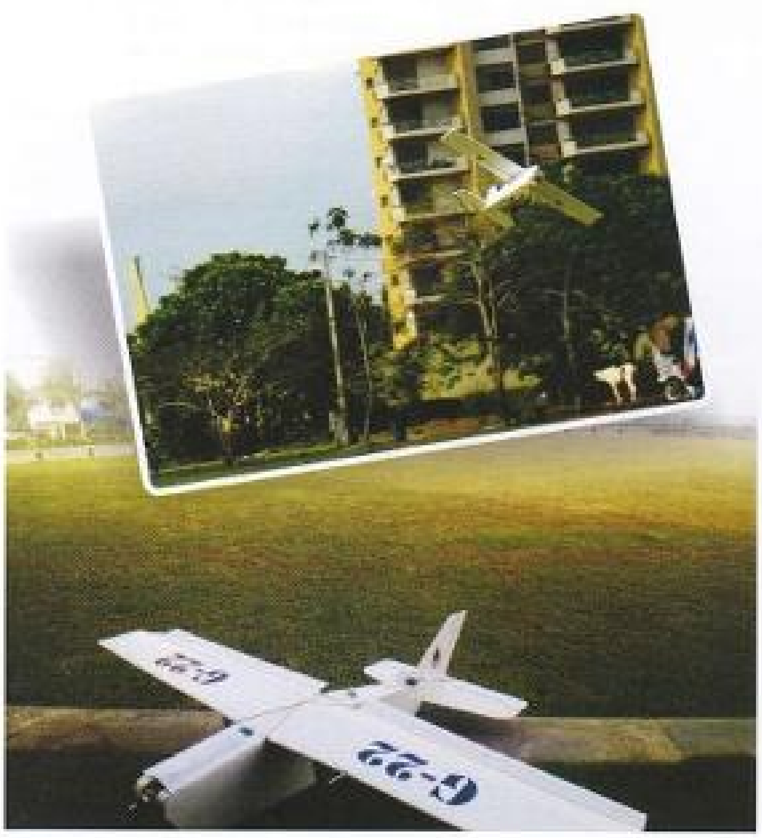
"මේ වගේ පර්යේෂණයක් මේ රටේ විශ්වවිද්‍යාලයකින් හෝ පෞද්ගලිකවත් නිර්මාණය කරල නැහැ. මේ සඳහා දුරස්ථ පාලකයක් සහ මෝටරයක් පමණයි ගෙන්වා ඇත්තේ. අනෙක් සියළු දේම නිර්මාණය කළේ විශ්වවිද්‍යාලය තුළයි. මේ යානයේ බර කිලෝග්‍රෑම් 1යි. යානයේ දිග අඟල් 50යි. තටු දෙකේ පළල අඟල් 52යි. පියාසර කළහැකි උපරිම උස මීටර් 200යි. වේගය පැයට කිලෝමීටර් 50යි. ලිතියම් බැටරියක් තමයි භාවිත කරන්නේ. මේ බැටරියේ ධාරිතාවය අනුව දැනට විනාඩි 12ක් ගුවනේ පියාසර කරවන්න හැකියාව තියෙනවා."

**ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා ඉතිහාසයක් තුළින් එවන් ඉතිහාසයකට අඩිතාලමක් දමමින් මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි සංදේශ අධ්‍යයන අංශයේ මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ මහතාගේ මූලික උපදෙස් හා අධීක්ෂණය යටතේ අවසන් වසරේ සිසුන් හතරදෙනෙකු වන අනුරුද්ධ තෙන්නකෝන්, අනිෂ් රණ්ඩි, අශෝක් අරවින්ද සහ හොමේෂ් වාත්සල්‍ය යන සිසුන් ඔවුන්ගේ අවසන් වසරේ ව්‍යාපෘතියක් සඳහා මෙම නිර්මාණය ඉදිරිපත්කර ඇත.**

මෙම යානය ගුවන්ගත කිරීමට දුරස්ථ පාලකයක් (Remote Control) අවශ්‍යයි. දුරස්ථ පාලකය ක්‍රියාකරවන්නා මඟින් එය ක්‍රියාත්මක කරනවාත් සමඟ හෝ ක්‍රියාත්මක කර තිබියදී වෙනත් අයෙකු විසින් යානය යම් දිශාවක් ඔස්සේ අහසට විසිකළ යුතුය. නමුත් මෙහිදී ගුවන් යානය ගුවන්ගත කිරීමට පෙර යානය පියාසර කළයුතු මාර්ගය පිළිබඳව නිවැරදි දත්ත යානයේ ස්වයංක්‍රිය නියමු පරිපථ පද්ධතියට ලබා දිය යුතුයි. එසේ ලබාදෙන්නේ ඒ ඒ ස්ථානවල හමුවීමේ ලක්ෂ්‍ය (Way Points) වලට සාපේක්ෂවයි. යානය ගුවන්ගත කළපසු යානයේ පළමු හමුවීමේ ලක්ෂයට (1st Way Points) පැමිණෙනවා. එතැනින් නියමිත ගමන් මග ඔස්සේ ගමන්කර දෙවැනි හමුවීමේ ලක්ෂයට (2nd Way Points) පැමිණෙනවා. මේ ආකාරයට හමුවීමේ ලක්ෂය ඔස්සේ

FEATURE

**මිනිසුන් රහිත ගුවන් යානය** (Unmanned Air Vehicle) **යනුවෙන් හැඳින්වෙන මෙම යානයේ මූලික උපාංග වන අවකර මෝටරය** (Throttle Motor), **අවර පෙති** (Propeller), **රේඩියෝ ඇන්ටෙනාව**(Radio Antenna), **පියාසර ස්ථාවර තටු** (Aileron), **පියාසර දත්ත පොළවට ලබාදෙන මොඩියුලය** (Zigbee Module) **සුළඟට සාපේක්ෂව වේග පාලකය, ආරෝහකය** (Elevator), **ආරෝහක ක්‍රියාකරවන මෝටරය** (Elevator Servo)", **පියාසර පෙත්ත ක්‍රියා කරවන මෝටරය** (Aileron Servo) **සමන්විත වන අතර සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක තිබෙන කළු පෙට්ටියක් ද ඇතුළත් වෙයි.**




නියමිත ගමන් මාර්ගයේ පියාසරකර අවසන් හමුවීමේ ලක්ෂයට පැමිණෙනවා. දුරස්ථ පාලකයක් ආධාරයෙන් තමයි නැවත ධාවන පථයට ගොඩබසින්නේ.

මෙහිදී එක් හමුවීමේ ලක්ෂයෙ සිට අනෙක් හමුවීමේ ලක්ෂයෙ දක්වා තිබෙන ගමන් මගෙහි යානය ගමන් කරනවිට වේගවත් සුළං ධාරාවකට හසුනොට නියමිත මාර්ගයෙන් පිටතට ගමන් කළත් යානය අයාලේ නොගොස් නියමිත මගට පැමිණීමෙන් පසුවයි, ඉදිරියට ගමන් කරන්නේ. සමහර අවස්ථාවලදී සුළඟේ වේගය වැඩිනම් යානය එක තැන රැඳෙමින් සුළඟේ වේගය අඩුවන තෙක් ප්‍රතිරෝධය දක්වනවා. සුළඟේ වේගය අඩු වූ පසු නැවත නියමිත ගමන් මාර්ගයට පැමිණ ඉදිරියට ගමන් කරනවා. මෙවන් අවස්ථාවලදී සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක් පියාසර කරන විටදී යානය පිහිටන උස සුළං වේග දර්ශකය (Air Speed Sensor), ට්‍රාන්ස්මීටරය(Transmitter), දිශානතිමානය (Gyroscope) යනාදියෙන් ප්‍රත්‍යය. සැහැල්ලු ගුවන් යානයක් නියමු කුටියේ තිබෙන මනුරු ක්‍රියාකරන ආකාරයට මේවා ක්‍රියා කරයි.

යානයේ හදවත සහ මොළය යනුවෙන් හැඳින්විය හැකි විද්‍යුත් සංරචක පද්ධතිය (Electronic Component System) යානයේ සියළු කාර්යයන් සිදුකරයි.

මෙම සංරචක පද්ධතියේ කෝෂයක් (Battery) විද්‍යුත් වේග පාලකයක් (Electronic Speed Controller), ස්වයංක්‍රීය නියමු පරිපථය (Auto Pilot Circuit), භූ ස්ථාවර පද්ධතිය (Global Position System) හා උපාංගවලින් ගමන් කරන වේගය හා දිශාව සුළඟේ වේගය හා දිශාව යනාදී යානයේ දත්ත රාශියක් පරිගණක තිරයෙන් පෙන්නුම් කරන නියමු කුටියේ තිබෙන මනුරුවලින් බලාගැනීමේ හැකියාව තිබෙනවා.

මිනිසුන් රහිත ගුවන් යානය (Unmanned Air Vehicle) යනුවෙන් හැඳින්වෙන මෙම යානයේ මූලික උපාංග වන අවකර මෝටරය (Throttle Motor), අවර පෙති Propeller), රේඩියෝ ඇන්ටෙනාව

FEATURE

(Radio Antenna), පියාසර ස්ථායිකර තටු (Aileron), පියාසර දත්ත පොළොවට ලබාදෙන මොඩියුලය (Zigbee Module) සුළඟට සාපේක්ෂව වේග පාලකය, ආරෝහකය (Elevator), ආරෝහක ක්‍රියාකරවන මෝටරය (Elevator Servo), පියාසර පෙත්ත ක්‍රියා කරවන මෝටරය (Aileron Servo) සමන්විත වන අතර සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක තිබෙන කළු පෙට්ටියක් ද ඇතුළත් වෙයි. යානය ගුවන් ගතකර මද වේලාවකට පසු යානයේ පියාසැරිය ස්වයං නියමු ක්‍රියාකාරී පද්ධතියට ලබාදෙයි. ඉන්පසු දුරස්ථ පාලකයේ ග්‍රහණයෙන් මිදී ගුවන් යානය තමාට ලබා දී ඇති මාර්ග දත්ත ඔස්සේ නිදහසේ පියාසර කරයි. මෙසේ නිදහසේ ගමන් කරන ගුවන් යානය සිය අවසාන හමුවීමේ ලක්ෂ්‍යයට පැමිණීමෙන් පසු නැවතත් දුරස්ථ පාලකයේ පාලනයට යටත්ව ධාවන පථයට පැමිණේ. කිසියම් අවස්ථාවකදී අවසාන හමුවීමේ ලක්ෂ්‍යයට පැමිණි යානය දුරස්ථ පාලකයට භාරගැනීමට ප්‍රමාද වුවහොත් එසේ පාලකයට හමුවන තෙක් අවසාන හමුවීම් ලක්ෂ්‍යය වටා පියාසර කරයි. මෙය සාමාන්‍ය ගුවන් යානයක් ධාවන පථයට පැමිණීමට පාලක මැදිරියෙන් අවසර ලැබෙනතෙක් ගුවන් තොටුපළ තුළ අහසේ පියාසර කරන්නාක් මෙනි.

සැබැවින්ම මෙය ලෝකයට කෙසේ වෙතත් ශ්‍රී ලංකාවට අළුත් දෙයකි. අළුත් දේ නොතකන ජාතිය ලොව නොනගී යනුවෙන් කුමාරතුංග මුනිදාසයන් පැවසූ පරිදි එම කියමන අරුත් ගන්වමින් ලබාගත් මෙම ප්‍රතිඵලය නව ජාතික සංවර්ධනයක් කරා යන වත්මන් ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික සංවර්ධනයට මෙවන් නිර්මාණ යොදාගත හැකිද යනුවෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නයට මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ මහතා ලබාදුන්නේ මෙවන් පිළිතුරකි.

"අපි මෙහෙම කියමු, පසුගිය කාලේ අපේ රටේ පැවති ත්‍රස්තවාදී උවදුරු තිබුණු කාලයේදී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව එල් ටී ටී ඊ පාලන ප්‍රදේශවලට ඉහළින් පියාසර කරවූ මේ වගේ නියමුවන් රහිත ගුවන් යානයක් මගින් තමයි රහස් අනාවරණය කරගත්තේ. අපි එතනින් එහාට ගියොත් රටක ආපදා සිදුවූ අවස්ථාවලදී ඒ කියන්නේ ගංවතුර, නායයෑම්, කැළෑ ගිනි ගැනීම, සුළි සුළං වැනි ආපදාවලදී ගොඩබිමින් සිටින් කළ නොහැකි දේ සොයාබැලීම කරන්න මේ වගේ ගුවන් යානයක් අඩු වියදමක් සහිතව ඉතාමත් කෙටි කාලයකදී මිනිස් ශ්‍රමයක් නැතිව කරගන්න පුළුවන්. ඒ කියන්නේ තාක්ෂණයෙන් දියුණුවෙමින් රටක් විදියට ඉදිරියට යන්න නම් ඉතාමත් කාර්යක්ෂමව කරගැනීමට හැකි මේ වගේ මෙවලම් වල සේවාව ලබාගත යුතුයි.

ඒ නිසා මෙවැනි ගුවන් යානා රටක් දියුණු කරමින් නිෂ්පාදනය කරනවා නම් ඒ රටට හොඳ පිළිගැනීමක් වගේම හොඳ ආර්ථිකයක් ළඟාකර ගන්න පුළුවන්. ඕනෑම රටක දියුණුවක් ඇතිවන්නේ ඒ රටේ විශ්ව විද්‍යාලවලින් කරන විද්‍යාත්මක පර්යේෂණවලින්.

මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ මහතා

ආර් පී ජයූෂ ඒරියා සමගිත එහිද විදුහලයි

**සැබැවින්ම මෙය ලෝකයට කෙසේ වෙතත් ශ්‍රී ලංකාවට අළුත් දෙයකි. අළුත් දේ නොතකන ජාතිය ලොව නොනගී යනුවෙන් කුමාරතුංග මුනිදාසයන් පැවසූ පරිදි එම කියමන අරුත් ගන්වමින් ලබාගත් මෙම ප්‍රතිඵලය නව ජාතික සංවර්ධනයක් කරා යන වත්මන් ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික සංවර්ධනයට මෙවන් නිර්මාණ යොදාගත හැකිද යනුවෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නයට මහාචාර්ය රොහාන් මුණසිංහ මහතා ලබාදුන්නේ මෙවන් පිළිතුරකි.**

FEATURE

**විශ්වවිද්‍යාලයකින් කළ සාර්ථක පර්යේෂණයකින් රටට යහපත් ප්‍රතිඵල ලබාගන්න පුළුවන් . එහෙත් එය නිෂ්පාදනයක් හැටියට එළිදක්වන්න විශ්වවිද්‍යාලයට බැහැ. එය විශ්වවිද්‍යාලයේ කාර්යය නෙවෙයි. ඒ සඳහා රාජ්‍ය අංශයේ හා පෞද්ගලික අංශයේ සහාය අවශ්‍යයි. මේ වගේ තාක්ෂණයක් අපි වගේ රටකට මිලදී ගන්න වත්කමක් නෑ. තිබුණත් ඒ අය දෙන්නේ නෑ. ගත්තත් ප්‍රයෝජනයක් නෑ. මොකද අපේ තාක්ෂණයක් නොමැති නිසා. දැන් අපි අවශ්‍ය තාක්ෂණය සොයාගෙන තිබෙනවා. නිෂ්පාදනය කරන්නයි අවශ්‍ය.**

රටකට අවශ්‍ය උගතුන්, බුද්ධිමතුන් බිහිකරන්නේ විශ්ව විද්‍යාලවලින්. ඒ වගේම රටේ ආර්ථික සංවර්ධනයට උරදෙන පර්යේෂණ කළ යුත්තේ විශ්ව විද්‍යාලවලින්. ඒක විශ්වවිද්‍යාලයට අයත් කාර්යක්. විශ්වවිද්‍යාලයකින් කළ සාර්ථක පර්යේෂණයකින් රටට යහපත් ප්‍රතිඵල ලබාගන්න පුළුවන්. එහෙත් එය නිෂ්පාදනයක් හැටියට එළිදක්වන්න විශ්වවිද්‍යාලයට බැහැ. එය විශ්වවිද්‍යාලයේ කාර්යය නෙවෙයි. ඒ සඳහා රාජ්‍ය අංශයේ හා පෞද්ගලික අංශයේ සහාය අවශ්‍යයි. මේ වගේ තාක්ෂණයක් අපි වගේ රටකට මිලදී ගන්න වත්කමක් නෑ. තිබුණත් ඒ අය දෙන්නේ නෑ. ගත්තත් ප්‍රයෝජනයක් නෑ, මොකද අපේ තාක්ෂණයක් නොමැති නිසා.

දැන් අපි අවශ්‍ය තාක්ෂණය සොයාගෙන තිබෙනවා. නිෂ්පාදනය කරන්නයි අවශ්‍ය. මෙවැනි ගුවන් යානා අපිට නිෂ්පාදනය කරන්න හැකි උනොත් අපේ රටට ප්‍රයෝජනවත් වෙනවා වගේම ජාත්‍යන්තර වෙළඳපොළේ ඉහළින් ලාභයක් ලබාගන්න පුළුවන්. අපට රටක් වශයෙන් ඉදිරියට යන්න නම් රට තුළ මෙවැනි නිර්මාණ බිහිකර නිෂ්පාදනය කළ යුතුයි. මෙම නිර්මාණය ගැන ඔබ යමක් කියන්න ඕන. අපේ අධ්‍යයන අංශයේ අවසාන වසරේ සිසුන් හතරදෙනෙකුගේ ව්‍යාපෘතියක් හැටියටයි මේ ගුවන් යානය නිර්මාණය කළේ. අද වන විට එය සාර්ථක ප්‍රතිඵල ලබා තිබෙනවා. ලබන වසරේ අවසන් වසර සිසුන්ගේ ව්‍යාපෘතියක් හැටියට මෙහි දෙවන අදියර ක්‍රියාත්මක වෙනවා. දෙවන අදියරේදී පළමු අදියරේ තාක්ෂණය වඩාත් හොඳින් දියුණු කරන්නයි සැලසුම්කර තිබෙන්නේ. නිදසුනක් ලෙස මෙම යානයේ ගබඩා වන දත්ත යානය පොළවට ඇමිණී පසුවයි විශ්ලේෂණය කරන්නේ. අපි දෙවන අදියරේදී සැලසුම්කර තිබෙන්නේ යානය ලබා

**වසන්ති කන්ඩාගම**

අනුරාධා ගොන්නගොඩ, අශෝක අරවින්ද, අමිද් රණ්ඩි, යොහාන් විතාරණ

ගන්නා දන්න පියාසර කරන අතරතුරේදීම ස්වයංක්‍රීයව විශ්ලේෂණයකර පාලක මැදිරියට වේමයි. ඒ වගේම දෙවන අදියරේ යානය පළමු අදියරේ යානයට වඩා ප්‍රමාණයෙන් විශාල බරෙන් වැඩි උපකරණ ගෙන යා හැකි ආකාරයටයි සැලසුම් කරන්නේ. එන්ජින් යන්ත්‍රයක් සවිකර ඒත් සමග පියාසර කිරීමට හැකි වන ආකාරයටයි සකස් කරන්නේ. මේ ආකාරයට අවසාන වසරේ සිසුන්ගේ ව්‍යාපෘතියක් හැටියට දියුණු කරමින් ඉදිරියට ගියොත් අපිට විශ්වවිද්‍යාලය තුළින් යානා නිෂ්පාදනය කරන ආකාරයටම දියුණු තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් දක්වා දියුණු කරන්න පුළුවන්. අපිට ඒ දේ කළහැකියි. අපිට දක්ෂ දරුවන් ඉන්නවා. විශ්වවිද්‍යාල ආචාර්යවරයෙක් හැටියට මට මේ සිසුන් හතරදෙනාටම නිවැරදි මඟ පෙන්වා දුන්නත් මෙහි උනන්දුව හා දක්ෂතාව මේ අය සතු දෙයක්. ඒ නිසයි අවුරුද්දක් වැනි කාලසීමාවකදී මේ වගේ නිර්මාණයක් කරන්න හැකිවුණේ. ආචාර්යවරු හැටියට අපි ශාස්ත්‍රීය දැනුම ලබාදෙනවා වගේම ප්‍රායෝගික පරිකල්පනයෙන් යුත් විද්‍යාඥයින් විශ්ව විද්‍යාලය තුළින් රටට බිහිකළ යුතුයි. මොකද විද්‍යාත්මක පර්යේෂණවලින් තොරව රටක් දියුණු කරන්න බැරි නිසා."

FEATURE

### 02. උන්නතාංශ දර්ශකය

මෙම යානය පොළොවට සාපේක්ෂව ක්‍රියාකරන ආකාරය පෙන්නුම් කරයි. පහළින් ඇති දුඹුරු පැහැති කොටසින් බිමත් නිල් පැහැයෙන් අහසත් නිරූපනය කරයි. මෙම වර්ණ දෙක වෙන්කරන රේඛාවෙන් ක්ෂිතිජයත් නිරූපනය කරයි.

යානය ඉහළට හෝ යානයේ නාසය ඉහළට යොමුව ගමන් කරයි නම් දුඹුරු පැහැ කොටස ක්‍රමයෙන් වැසී නිල්පැහැ කොටස වැඩිවෙයි. යානය පහළට හෝ නාසය පහළට යොමුව ගමන් කරයි නම් නිල් පැහැ කොටස අඩුවී දුඹුරු පැහැ කොටස වැඩි වෙයි. යානය ඉහළටත් පහළටත් යොමු නොවී කෙළින්ම සමාන්තරව ගමන් කරන්නේ නම් මෙම වර්ණ දෙක ස්ථාවරව පිහිටයි.

යානය වමට හෝ දකුණට ඇලව ගමන් කරන්නේ නම් ඊට සාපේක්ෂව තිරස්ව චලනය වෙමින් පියාසර රටාව පෙන්වාදෙයි.

### 01. රූපය

ඉහල වමේ සිට දකුණට වේගමාන දර්ශකය (Air Speed Indicator) මෙමඟින් ගුවන් යානය චලනය කරනා ගමන්කිරීමේදී එහි වේගය හෙවත් සුළඟට සාපේක්ෂව යානයේ වේගය තත්පරයට මීටර් ගණන් පෙන්නුම් කරයි.

### 03. උච්චමානය

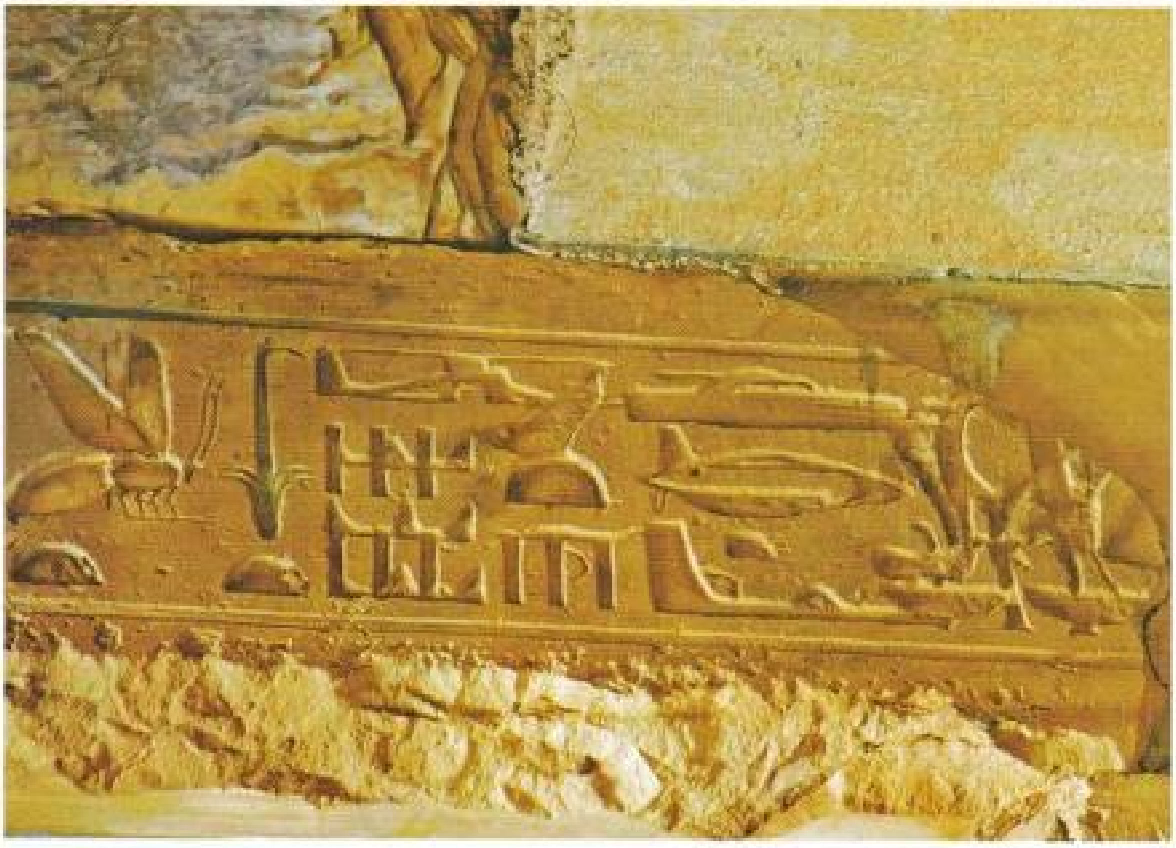
මෙමඟින් යානයේ පිහිටන උස පෙන්නුම් කරයි. මෙහිදී මිනුරුවේ පෙන්වන අගය 10න් ගුණකර ලබාදෙන අගය යානය ගමන්කරන උසට සමානවෙයි.

යානයේ මෝටරයේ වේගය ප්‍රතිශතයක් ලෙස මෙම මිනුරුවෙන් පෙන්නුම් කරයි.

### 05. දිශාමානය (Heading Indicator)

මෙමඟින් යානය ස්ථාවර දිශාවකට මුහුණලා ගමන්කරන්නේද යන්න පෙන්නුම් කරයි. රූපයෙන් දැක්වෙන්නේ යානය දකුණට මුහුණලා ගමන්කරන ආකාරයයි.

FEATURE



# හෙළ ගුවන් යානා

ආචාර්ය සූරිය ගුණසේකර

**මිනිසා විසින් දඩයම් යුගය එඬේර යුගය හා කෘෂි යුගය පසුකර වෙමින් කාර්මික හා වාණිජ යුගයට එළඹි බව අප ඉතිහාසය තුළින් හදාරා ඇත. මෙම ඉතිහාසය තුළ 20 වන සියවස ආරම්භයේදී රයිට් සහෝදරයින් විසින් පළමු ගුවන් යානය නිපදවා එය ක්‍රමයෙන් වැඩිදියුණු කර වර්තමානය වන විට ඉතා දියුණු ගුවන් යානා සහ අභ්‍යවකාශ යානා ද නිර්මාණයකර ඇත.**

1986 දී ප්‍රංශ ජාතික මාධ්‍යවේදියෙකු විසින් ඊජිප්තුවේ පිරමිඩ දේවාලයක බිත්තියෙහි මැටියෙන් අඹා තිබූ ගුවන් යානා 4 ක ආකෘති ඡායාරූපයට නැගීය. මෙම ඇඹීම් සිදු වූ වර්ෂය කාබන් පරීක්ෂණවලට භාජනය කිරීමේදී ඒවා අවුරුදු 4,500 ක් පැරණි බව පැහැදිලි විය. අවුරුදු දහස් ගණනකට පෙරදී පවා ලොව ගුවන් යානා පැවති බව එයින් පැහැදිලි වේ.

1998 දී ඇමරිකන් පුරාවිද්‍යාඥයින් පිරිසක් විසින් ඉරාකයේ පැරණි බැබිලෝනියා නගරයේ කළ කැණීම් වලදී සොයාගත් කරුණු අනුව ගුවන් යානාවලින් ගිය සිංහ මිනිසුන් විසින් සියලුන් පරදා බැබිලෝනියානු ශිෂ්ටාචාරය ගොඩනගන ලද බව පිළිබිඹු විය. ඔවුන්ගේ සංකේතය වන්නේ සිංහ ශරීරය පියාපත් දෙකක් හා මිනිස් හිසක් ඇති සත්ත්වයෙකි. මෙම සිංහ මිනිසුන් වන්නේ හෙළයන් (සිංහලයන්) බව අනුමාන කරනු ලබයි. පුරාණයේදී ගුවන් යානයක ප්‍රවෘත්තියක් සම්බන්ධ වන්නේද ලංකාවේ රාවණා රජුට සම්බන්ධවීම මගින් මෙය වඩාත් හොඳින් තහවුරු වේ.

එක්සත් ජනපද ගුවන් හමුදාව විසින් 1998 දී මර්කරි වොටෙක්ස් එන්ජිම (Mercury Vortex Engine) සහිත TR-3B නැමැති ජෙට් යානයක් නිපදවා සාර්ථක ලෙස අත්හදා බැලීය. රසදිය ඉන්ධනය ලෙස යොදන මෙම ගුවන්

යානා පිළිබඳ සිවුන් ඉගෙන ගත්තේ වෛමානික ශාස්ත්‍ර නමැති සංස්කෘත ග්‍රන්ථයෙනි. එය 1923 දී ඉංග්‍රීසි බසට පරිවර්තනය කර එහි දක්වා තිබූ මිනුම් අනුව හැඩයද නිර්මාණය කෙරිණි. රසදිය රත්වී ඉහළ නැග ක්‍රියාකාරී වී නිවුනා පසු නැවත රසදිය බවට පත්වෙයි. එන්ජිම ක්‍රියාත්මක වීමේදී ඉන්ධන ප්‍රමාණය ක්‍ෂය වී නොයන බැවින් විශ්වයේ ඈත ග්‍රහලෝකවලට පවා ගමන් කිරීමේ හැකියාව තිබුණි.

විමාන යන හෙළ නම ගුවන් යානා වලට භාවිත කළ අතර එය සංස්කෘතයට පරිවර්තනය කළවිට විමාන හා වෛමාන වෙයි. යකාගේ නැවියට විමානේ යනුවෙන් අදත් භාවිත කරන බැවින් හෙළ යකුන්ට (කර්මාන්තකරුවන්ට) ගුවන් යානා තිබෙන්නට ඇති බැව් අනුමාන කිරීමට හැකි වේ. යකඩ යන ශබ්දය ඇසුරෙන් යක් නමැති වචනය සෑදී ඇති අතර සියලුම ආකාරයේ කර්මාන්තකරුවන් යකුන් ලෙස හැඳින්විණි. යක් ශබ්දය ඇසුරෙන් යකඩ නාමය බිහිවූ බවටද මතයක් ඇත.

අතීතයේදී අහස් යානා වර්ග 03ක් වූ බවට ඇමරිකන් මානව විද්‍යාඥයින් මත පලකර ඇත. එනම් විමාන, ඇස්ත්‍රා සහ වෛලෙක්සි යනුවෙනි. විමාන යනු විමානයි. ඇස්ත්‍රා යනු අහස්තර යන හෙළ වචනය චන්ඩිගාර් විශ්වවිද්‍යාලයේ මහාචාර්ය රූත් රේනාර් මහන්ති විසින් ඉංග්‍රීසියට පරිවර්තනය කළ ආකාරයයි. වෛලෙක්සි යනු වෛමාන යන සංස්කෘත වචනය (විමාන) ප්ලේටෝ නැමැති ග්‍රීක පඬිවරයා විසින් ග්‍රීක් භාෂාවට පරිවර්තනය කළ ආකාරයයි. එබැවින් මෙම වර්ග 03 විමාන නමැති වචනයේ විවිධ ස්වරූපයන් පමණක් වන අතර යානා වර්ග 03ක් නොවේ. රාවණ රජු විසින් ගුවන් යානයකින් ගොස් සීතා කුමරිය පැහැරගෙන ඒම හා සීතාගේ සැමියා වන රාම කුමරු ලක්ෂ්මණ හා හනුමාන් සමග නැවත පිරිවරාගෙන ලංකාවට අවුත් රාවණ රජු පැරදවූ පුවතක් රාමායනය නමැති සංස්කෘත මහා කාව්‍ය ප්‍රකාශ කරයි. ලෝක ඉතිහාසයේ පැරණි යුගවලදී ගුවන් යානයක් සම්බන්ධ වන එකම පුරාවෘත්තය එය වේ.

සංස්කෘත සාහිත්‍යයේ එන දඟපට පුරාණයේ පුරාණ ග්‍රන්ථයක් වන කුබ පුරාණයේ දැක්වෙන්නේ මන්දාත නොහොත් දේවයානී නමැති අසුර දුව නම් පුතුන් වන පුරඳුත්ත, සිංහමුඛ හා නාරත තිදෙනාට යුද්ධය පුහුණු කිරීම සඳහා ලංකාවේ සිට අහසින් බෝම්බ දමමින් යන විට ඇගේ සියා වන ශුක්‍ර විසින් ග්‍රීසියේදී ඇය නැවැත්වූ බවය. "ඇත, ඇත, ඇත" යනුවෙන් තුන්වරක් ප්‍රකාශ කර නම දියණිය නැවැත්වූ ස්ථානය ඇතැන්ස් (ග්‍රීසියේ අගනුවර) වූ බව සංස්කෘතයේ දැක්වේ.

පුරාණ ලෝකයෙහි අහස්යානාවක් ගැන කියවෙන සිද්ධිවලට ලංකාවේ හෙළයන්ගේ නම සම්බන්ධවීම නිසා සාක්ෂි ගණන වැඩිවන විට තොරතුරෙහි නිවැරදි බව සනාථ වේ. ලංකාවේ පුරාණ සෙල්ලිපිවල අහස් නැවියාට දූතක යනුවෙන් යෙදී ඇත. නාවික යනුවෙන් මුහුදු නැවියා හඳුන්වයි. මහඔය අසළ කිතුලාව ගමේ ඇති දූතක කෙනෙකුගේ ගල් ලෙනක් පූජාකරන ලිපියේ ගුවන් යානා ලාංඡනයක් ද යොදා ඇත. හෙළයන්ගේ ගුවන් යානා උරුමය මෙසේ අනභිභවනීය ස්ථානයක පවතී.

වරිස්පුවේ ඇති සිරිමඩ දේවාලයේ හමු වූ ගුවන් යානා ආකෘති අනුව මේ ගුවන් යානයද දිගින් අඩු වර්තමාන යානයකට සමානය. ඉහළට විහිදුනු වටයක් සහිත සිලින්ඩරාකාර යානය ප්‍රභාරක ජෙට් යානයක් විය යුතුය. මැනිලා පුරුවිටුවක හැඩය ඇති එය දිය යටින්ද යාහැකි වීමට සම්බැඳීනායක බඳ ඉහළට විහිදුනු බවට සහතිකවූවා වීමට පුළුවන. ප්ලේටෝගේ අත්ලාන්තිස් පුරවරය නම් වාර්තාවේ සඳහන් වන්නේ එහි වූ ගුවන් යානාවලට අහසින් මෙන්ම දිය යටින්ද යා හැකි බවය. අත්ලාන්තිස් පුරවරය (City of Atlantis) යනු ලංකාපුරය පිළිබඳ වෙනස් වාර්තාවක් බව වර්තමානයේ පිළිගනු ලබයි. රාමායනයේ හනුමා දුටු ලංකාපුර විස්තරය හා ප්ලේටෝගේ අත්ලාන්තිස් පුරවර විස්තරය එක සමාන වේ.

සංස්කෘතික සාහිත්‍යයේ දැක්වෙන පරිදි දකුණු ඇමරිකාවේ පාතාල රාජ්‍යය යනු ලංකාවට කෙලින් ලෝක ගෝලයෙහි පාර්ශ්වයෙහි අභිත්තය පිහිටි රාජ්‍යයයි. දකුණු ඇමරිකාවේ

**පුරාණ ලෝකයෙහි අහස්යානාවක් ගැන කියවෙන සිද්ධිවලට හෙළයන්ගේ නම සම්බන්ධවීම නිසා සාක්ෂි ගණන වැඩිවන විට තොරතුරෙහි නිවැරදි බව සනාථ වේ. ලංකාවේ පුරාණ සෙල්ලිපිවල අහස් නැවියාට දූතක යනුවෙන් යෙදී ඇත. නාවික යනුවෙන් මුහුදු නැවියා හඳුන්වයි. මහඔය අසළ කිතුලාව ගමේ ඇති දූතක කෙනෙකුගේ ගල් ලෙනක් පූජා කරන ලිපියේ ගුවන් යානා ලාංඡනයක් ද යොදා ඇත. හෙළයන්ගේ ගුවන් යානා උරුමය මෙසේ අනභිභවනීය ස්ථානයක පවතී.**

FEATURE

ඇන්ඩීස් කඳු මත සිතිවි මෙය ආරම්භ කරන ලද්දේ තෙළිදිව ප්‍රාලද රජුගේ පුත් වීරවන විසිනි. අහසේ සිට නරඹන විට එරට ඇති නැස්කා ලයින්ස් නමැති මහා භූමි චිත්‍ර ග්‍රහලෝක වල සිට අභ්‍යවකාශ යානාවන් පැමිණි හා එම යානා ආපසු ගමන් ඇරඹූ ප්‍රදේශයක් ලෙස සංකේතක අනුමාන නිගමනයක් ඇත.

ආතර් සී. ක්ලාක් විසින් තාරකා දොරටුව ලෙස හැඳින්වූ ඉසුරුමුණිය අසල ගලක කොටා ඇති යන්ත්‍රය අභ්‍යවකාශ ගමන් සඳහා සැකසූ සිතියමක් ලෙස සැළකේ. මෙය විග්‍රහ කරමින් නිශ්ශංක රණදේව විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද නිබන්ධනය ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිඩ්නි විශ්වවිද්‍යාලයේ තවමත් පර්යේෂණවලට යටත්ව පවතී.

වේද දර්ශනයට අනුව ලෝක ඉතිහාසය යුග 4කට බෙදෙයි. එනම් කෘත යුගය, ද්වාපර යුගය, ත්‍රේතා යුගය හා කලි යුගය යනුවෙනි. මින් කෘත යුගයේ සිටි මිනිසා පරිපූර්ණ අයෙකි. ඔහු දහම තුළ නිවැරදිව ජීවත්විය. එබැවින් අහසින් ගමන් කිරීමේ හැකියාව ඔහුට තිබුණි. ද්වාපර යුගය වන විට ඔහුට අහසින් යාමට නොහැකි වූයේ මිනිසාගේ පරිපූර්ණ බව 25% පමණ අඩුවී යාම නිසාය. එබැවින් ද්වාපර යුගය අවසන් වන කාලයේදී ඔහු ගමන් කිරීම සඳහා අහස් යානය නිපදවිය. රාවණ රජු සිටි ත්‍රේතා යුගයේදී ගුවන් යානා හා අභ්‍යවකාශ යානයන් විය. එන්මින් කලියුගයේද ගුවන් යානා දියුණුව තිබේ.

ගුවන් යානා සෑදීම පිළිබඳ ලියැවුණු ග්‍රන්ථ 03ක් ඇත.

1. විමාන සූත්‍ර
2. වෛමානික ශාස්ත්‍ර
3. 1967 මයිසූර් විශ්වවිද්‍යාලය විසින් චීන රජයේ ඉල්ලීම පිට ඉංග්‍රීසියට පරිවර්තනය කර දුන් පුස්තකය.

නවීන විද්‍යාත්මක දැනුම ඇත්තෙකු වෛමානික ශාස්ත්‍ර නැමති සංස්කෘතික ග්‍රන්ථය කියවන විට එහි යම් නිවැරදි දැනුමක් අන්තර්ගතව ඇති බව හැඟේ. ශකුණ විමාන, සුන්දර විමාන, ත්‍රිපුර විමාන හා රුක්ම විමාන යනුවෙන් යානා වර්ග 04ක් එහි සඳහන්ය. මෙම යානාවල තාක්ෂණය රැඳී ඇත්තේ වර්තමානයේ ගුරුත්වාකර්ෂණ විරෝධී න්‍යාය මතය. පොළවෙන් ඈත්වී ඉහළ යාම නැග්ම (නැගීම) හා පොළවට පාත්වීම ලැග්ම (ලැගීම) ලෙස සඳහන්ය. මෙය කුරුල්ලකුගේ ඉරියව් දක්වන සිංහල වචන දෙකකි. පොළව අභ්‍යන්තරයේ පස්තට්ටු 03කින් ලබාගත් ලෝහ වර්ග 03ක් මිශ්‍රකර ලෝහ 12ක් සාදාගැනීම සඳහා මූලික කොටස් 31ක් සාදාගැනීම වෛමානික ශාස්ත්‍ර ග්‍රන්ථයේ සඳහන්ය. නියමුවා විසින් දැනගත යුතු රහස් 32ක් ඇත. ඒවා නොදැන ගමන් කිරීම අපහසුය. ගුවන් ධාවන පථ **5,19,800**ක් ඇති අතර ඒවා අයත්වන ගුවන් කලාප 07කි. ගුවනයෙකු (ගුවන් නැවියෙකු) ඇඳිය යුතු ඇඳුම් හා ගතයුතු ආහාර පිළියෙල කරන ආකාරය පිළිබඳ දීර්ඝ ලෙස විස්තර වේ. විමානයන් ශක්ති ගැන්වීමද මෙහි හඳුන්වා දී තිබේ.

තවමත් අද්භූත කථා පරිද්දෙන් අප ඉදිරියේ ඇති මෙම ගුවන් යානා තොරතුරු ගවේෂණය හා විග්‍රහ කිරීම රහසිගත ශාස්ත්‍රයක්ව පවතී. එක්සත් ජනපද ගුවන් හමුදාව විසින් නිර්මාණය කළ තාක්ෂණික තොරතුරුද ඔවුහු එළි නොකරති. කෙසේ නමුත් හෙළයන් වශයෙන් අප ප්‍රෞඩ ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියන බව අපගේ ඓතිහාසික තොරතුරු සාක්ෂි දරයි.

**නවීන විද්‍යාත්මක දැනුම ඇත්තෙකු වෛමානික ශාස්ත්‍ර නැමති සංස්කෘතික ග්‍රන්ථය කියවන විට එහි යම් නිවැරදි දැනුමක් අන්තර්ගතව ඇති බව හැඟේ. ශකුණ විමාන, සුන්දර විමාන, ත්‍රිපුර විමාන හා රුක්ම විමාන යනුවෙන් යානා වර්ග 04ක් එහි සඳහන්ය. මෙම යානාවල තාක්ෂණය රැඳී ඇත්තේ වර්තමානයේ ගුරුත්වාකර්ෂණ විරෝධී න්‍යාය මතය. පොළවෙන් ඈත්වී ඉහළ යාම නැග්ම (නැගීම) හා පොළවට පාත්වීම ලැග්ම (ලැගීම) ලෙස සඳහන්ය. මෙය කුරුල්ලකුගේ ඉරියව් දක්වන සිංහල වචන දෙකකි.**

# AIRBUS
## A350 XWB

FEATURE

ඉෂාර **ගුණවර්ධන**
සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී

මෙම ගුවන් යානය පිළිබඳව අප විමසා බැලීමට විශේෂ හේතුවක් වශයෙන් දැක්විය හැක්කේ ඉදිරියේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම විසින් ද මෙම ගුවන් යානා 04ක් මිල දී ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන බැවිනි.

දිනෙන් දින දියුණු වන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නව ගුවන් තොටුපොළ, තාක්ෂණය සහ නව ගුවන් යානා ආදිය ඉදිරිපත්වීම නිරන්තරයෙන් සිදුවේ. විශේෂයෙන් ලෝකයේ ප්‍රධාන ගුවන් යානා නිෂ්පාදන තරඟකාරීත්වයේ දී යුරෝපයේ (ප්‍රංශයේ) 'එයාර්බස්' ගුවන් යානා නිෂ්පාදන ආයතනයත් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ 'බෝයිං' ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමත් අතර වඩා දියුණු ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය සඳහා තරඟයක් ඇති වී තිබේ. 'බෝයිං' සමාගම එහි වඩා කාර්යක්ෂම ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය වශයෙන් 'බෝයිං 787' ගුවන් යානය පසුගිය දිනක එළිදැක්වූ අතර එයට තරඟකාරීව 'එයාර්බස්' සමාගම විසින් නව ගුවන් යානයක් එළිදක්වන බව පසුගිය දා නිවේදනය කෙරිණ. එය නමින් 'එයාර්බස්, A 350 එක්ස් ඩබ්ලිව් බී' (Airbus A350 XWB) වේ. මෙම ලිපියෙන් එම ගුවන් යානය ආශ්‍රිත විවිධ තොරතුරු විමසා බලමු.

මෙම ගුවන් යානය පිළිබඳව අප විමසා බැලීමට තවත් විශේෂ හේතුවක් වශයෙන් දැක්විය හැක්කේ 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම විසින් ද මෙම ගුවන් යානා වර්ගයෙන් කිහිපයක් මිල දී ගැනීමට අදහස්කර තිබීමයි.

**Airbus A350 XWB** ගුවන් යානය 'දිගු දුර' මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත කළහැකි 'පුළුල් බඳ' සහිත ගුවන් යානයකි. එය නිෂ්පාදනය කරනු

FEATURE

ලබන්නේ යුරෝපා ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම වන ප්‍රංශයේ පිහිටි 'එයාර් බස්' සමාගමයි. කාබන් තන්තුවලින් වැරගන්වන ලද පොලිමර් වලින් සියපත් සහ බඳ නිෂ්පාදනය කරනු ලබන පළමු 'එයාර්බස්' ගුවන් යානය මෙය වන අතර මගීන් 250 ත් 350 ත් අතර ප්‍රමාණයක් ගෙන යාමට සැලසුම් කරනු ලැබේ.

Airbus A350 ගුවන් යානය නිෂ්පාදනය පිළිබඳ මුල්ම අදහස ඇති වූයේ 2004 වර්ෂයේ දී වන අතර ඔවුන් මුලින්ම අදහස් කරනු ලැබුවේ Airbus A330 ගුවන් යානයේ බඳ කොටස යොදා ගනිමින් නිෂ්පාදනය කිරීමට වුවද එය සමහර පාරිභෝගිකයින් විසින් ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී. ඉන්පසුව 2006 වර්ෂයේ දී යළි සැළසුම් කරන ලද අතර එයAirbus A350 XWB ලෙස නම් කෙරිණ. මෙහි XWB යනුවෙන් හඳුවනුයේ Extra Wide Body (අමතර පුළුල් බඳ) යන්නයි. එයාර්බස් සමාගම පවසනුයේ මෙම නව ගුවන් යානය

එයාර්බස් සමාගම නව ගුවන් යානයක් සැකසීම පිළිබඳ තීරණයක් ගෙන තිබූ අතර එය මෙතෙක් නිපදවූ ගුවන් යානාවලට වඩා වෙනස් නව නිර්මාණයක් ලෙස එළිදැක්වීමට කටයුතු යොදා තිබිණ. ඒ වන විට එම නව යානය A 350 ලෙස නම්කර තිබිණ. ඉන්පසුව 2005 වර්ෂයේදී, පැරිස් ගුවන් යානා ප්‍රදර්ශනයේ දී මෙම නව ගුවන් යානා 60 ක් මිලදී ගැනීමට කටාර් ගුවන් සේවය කැමැත්ත පළ කළ අතර 2006 වර්ෂයේ දී ඒ සඳහා අවබෝධතා ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලදී.

වැඩි ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු වන අතර 'බෝයිං 787' යානයට වඩා 8%ක මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවයක් ඇති බවයි.

මෙම ගුවන් යානයේ මුල්ම පාරිභෝගිකයාවීමට දැනට සුදුසුකම් ලබා ඇත්තේ 'කටාර්' ගුවන් සමාගම වන අතර ඔවුන් 2014 වර්ෂයේ මැද භාගයේ පමණ මෙම යානය සේවයේ යෙදවීමට අදහස් කරනු ලබයි. දැනට පාරිභෝගිකයින් රැසක් මෙම වර්ගයේ ගුවන් යානා 600කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ඇණවුම් කර ඇති බව එයාර්බස් සමාගම පවසයි.

## ගුවන් යානයේ විකාශනය

**මුල් අවධියේ සැලසුම්**

බෝයිං සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කිරීමට සූදානම් කර තිබූ Boeing 787 Dreamliner යානය ඔවුන් හඳුන්වා තිබුණේ එයාර්බස් සමාගමේ Airbus A330 ගුවන්

යානයට අභියෝගයක් ලෙස වුවද එයාර්බස් සමාගම එය ප්‍රතික්ෂේප කරනු ලැබුවේ එම බෝයිං යානය Airbus A330 යානයට ප්‍රතික්‍රියාවක් පමණක් බවත් ඒ සඳහා වෙනත් තරඟකාරී යානයක් නිපදවීම අනවශ්‍ය බවත්ය. එහෙත් ගුවන් සමාගම්වලින් බෝයිං ඩ්‍රීම්ලයිනර් යානයට තරඟකාරී යානයක් නිපදවන ලෙස එයාර්බස් සමාගමට නිරන්තරයෙන්ම ඉල්ලීම් කරනු ලැබූ අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එයාර්බස් සමාගම විසින් A330-200Lite යනුවෙන් වූ A330 යානයේ සුළු වෙනස්කම් කරමින් සැකසීමට යෝජනා ගෙනෙන ලදී. එහෙත් එය ක්‍රියාවට නැංවීම සිදු නොවීය.

කෙසේ වෙතත් 2004 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස අග භාගය වන විට එයාර්බස් සමාගම නව ගුවන් යානයක් සැකසීම පිළිබඳ තීරණයක් ගෙන තිබූ අතර එය මෙතෙක් නිපදවූ ගුවන් යානාවලට වඩා වෙනස් නව නිර්මාණයක් ලෙස එළි දැක්වීමට කටයුතු යොදා තිබිණ. ඒ වන විට එම නව යානය A350 ලෙස නම්කර තිබිණ.
ඉන්පසුව 2005 වර්ෂයේදී පැරිස් ගුවන් යානා ප්‍රදර්ශනයේ දී මෙම නව ගුවන් යානා 60ක් මිලදී ගැනීමට කටාර් ගුවන් සේවය කැමැත්ත පලකළ අතර 2006 වර්ෂයේ දී ඒ සඳහා අවබෝධතා ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලදී. පසුව එමිරේට්ස් සමාගම ද මේ සඳහා කැමැත්ත පළකරන ලදී.

කෙසේ වෙතත් 2005 වර්ෂයේ දී නව ගුවන් යානය නිපදවීමේ කටයුතු නිල වශයෙන් ආරම්භ වූ අතර මේ සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුදල වූයේ යුරෝ බිලියන 3.5ක වියදමකි. මුලිකවම ආසන 250 ත් 300ත් අතර ප්‍රමාණයක යානයක් නිපදවීමට අදහස් කරනු ලැබූ අතර එය A330 යානයේ වැඩිදුර සංවර්ධනයක් ලෙස ක්‍රියාවට නැංවීමට අදහස් කෙරිණ. ඒ අනුව බද A330 යානයේ ආකාරයටම තබා එන්ජින් සහ පියාපත් නවතාවයකින් යුතුව සකස් කිරීමට තීරණය කෙරිණ. කෙසේ වෙතත්

මෙම විවාදාත්මක සැලසුම් නිසා යානය නිපදවීමට මූලික වශයෙන් ඇළුමිනියම්-ලිතියම් යොදා ගන්නා ලදී. මූලික වශයෙන් ආකාර දෙකකට මෙම සැලසුම් සිදුකරනු ලැබූ අතර A350-800 වර්ගය කිලෝමීටර් 16,300 ක දුරක් ධාවනය කළහැකි සහ තෙවැදෑරුම් ආසන වර්ගීකරණය (පළමු පන්තිය, ව්‍යාපාරික පන්තිය සහ පිරිමැසුම් පන්තිය) අනුව ආසන 253කින් සමන්විත විය. අනෙක් වර්ගය A350-900 වර්ගය වූ අතර එහි මෙහෙයුම් දුර කිලෝමීටර් 13,900 ක් විය. තෙවැදෑරුම් ආසන සැලසුමේ දී ආසන 300 අඩංගු කිරීමට අදහස් කෙරිණ. මේ වන විට මෙම A350 යානය බෝයිං සමාගමේ B787 වර්ගයේ යානයට තරඟකාරී ලෙස ඉදිරිපත්කර ඇත.

එසේ වුවද මෙම නව යානයට විවිධ ගුවන් සමාගම්, විශේෂයෙන් සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගමෙන් සහ එයාර්බස් සමාගමේ විශාලතම පාරිභෝගිකයින්ගෙන් විවිධ විවේචන එල්ලවූ අතර පාරිභෝගිකයින්ගේ අවශ්‍යතා ඉටුකිරීමට එම නව යානාවල සැලසුම් ප්‍රමාණවත් නොවන බවට චෝදනා ද එල්ල විය.

මෙහිදී අදහස් දැක්වූ එයාර්බස් සමාගම පැවසුයේ තමන්ගේ අරමුණ වන්නේ දීර්ඝකාලීන වශයෙන් වෙළඳපොළට අවශ්‍ය පරිදි සහ පාරිභෝගිකයින්ට අවශ්‍ය පරිදි නිෂ්පාදනයක් එළිදැක්වීම බවයි.

## ප්‍රතිනිර්මාණය සහ දියත් කිරීම

2006 වර්ෂයේ 'ෆාන්බරෝ' ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ දී ප්‍රතිනිර්මාණය කරන ලද ගුවන් යානය A350 XWB බවට එයාර්බස් සමාගම නිවේදනය කරනු ලැබූ අතර සමහර උපකල්පන වූයේ මෙම නව යානය A370 හෝ A280 ලෙස නම්කරනු ලැබිය හැකි බවයි. කෙසේ හෝ එම ප්‍රදර්ශනයේ දී මෙම ගුවන් යානා 20ක් මිලදී ගැනීමට සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම තීරණය කරන ලද අතර තවත් 20ක් ඉදිරියේ දී මිලදී ගන්නා බව සඳහන් විය. මෙම අවස්ථාවේ දී අදහස් දැක්වූ සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම පවසා සිටියේ එයාර්බස් සමාගම පාරිභෝගික අදහස් සැලකිල්ලට ගෙන නව යානය සැලසුම් කිරීම නම් මිලදී ගැනීමට හේතු වූ බවයි.

මෙම නව සැලසුමේ දී ගුවන් යානයේ ආසන සැලසුම එක් පෙළකට ආසන 10ක් වන ලෙස සකස් කරනු ලැබූ අතර A330

එයාර්බස් යානයක් මංගල ගුවන් ගත කිරීම

FEATURE

යානයේ එය 8ක් ලෙසද B787 යානයේ එය 8-9 ලෙසද සැකසී තිබිණ. මෙම නව සැලසුම් අනුව නව A350 ගුවන් යානයේ මෙහෙයුම් දුර කිලෝමීටර් 15,000 ක් විය.

2006 වර්ෂය වන විට එයාර්බස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් A350-800, A350-900 සහ A350-1000 සැලසුම් අනුමත කරනු ලැබූ නමුත් එය ප්‍රමාද වීමට හේතු වූයේ එයාර්බස් 380 යානයේ දියත් කිරීමේ සැලසුම් හේතුවෙනි. කෙසේ හෝ 2013 වර්ෂයේ මැද භාගයේදී A350-900 යානයක් එළිදැක්වීමට අදහස් කරනු ලැබූ අතර ඉතිරි වර්ග දෙක 2014 වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කිරීමට සැලසුම් කෙරිණ. ස්ථිර වශයෙන් ම මෙම යානා මිලදී ගැනීමට පාරිභෝගිකයෙකු ඉදිරිපත්වූයේ 2007 වර්ෂයේ දීය. ඒ Pegasus Aviation Finance Company සමාගමයි.
මේ අතර නව XWB සැලසුම් හේතුවෙන් ගුවන් යානය නිපදවීමේ කාර්යයේ වසර දෙකක ප්‍රමාදයක් සිදු වූ මුත් එයාර්බස් සමාගම මුලින් සැලසුම් කළ පරිදි 2013 මැද භාගයේ දී නව යානය එළි දැක්වීමට අදහස් කරගෙන තිබිණ. එමෙන්ම මුලින් ඇස්තමේන්තු කළ මුදල වූ ඇමරිකන් ඩොලර් බිලියන 5.3ක් වූ මුදල මෙම ප්‍රමාදය නිසා දෙගුණයකින් වැඩිවීම ද බරපතල කාරණයක් විය.

## සැලසුම් අවධිය
**(Design phase)**

බෝයිං සමාගම විසින් එහි B787 ගුවන්යානයේ බඳ සැකසීම සඳහා යොදාගන්නා ලද සංයුක්ත අමුද්‍රව්‍ය (composite materials) ඒ සඳහා සුදුසු නොවන බව සඳහන් කරමින් ඔවුන්ගේ නව නිර්මාණය වන A350 XWB සඳහා කාබන් තන්තුවලින් නිර්මිත පැනල යොදමින් බඳ සකසන බව එයාර්බස් සමාගම සඳහන් කළේය. නමුත් නඩත්තු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පැණනැගුන විවිධ ගැටළු හේතුවෙන් එම අදහස වෙනස්කරමින් ඔවුන් ද සංයුක්ත අමුද්‍රව්‍ය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදී.

ගුවන් යානයක අතිශය වැදගත්ම කොටසක් වනුයේ එහි එන්ජිම වන අතර බෝයිං සමාගම විසින් නිර්මාණය කරන ලද B787 ගුවන් යානයේ එන්ජින්වලට වඩා වැඩි කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු එන්ජිමක් සකස් කිරීමට ඔවුන් අදහසකර තිබිණ. රෝල්ස් රොයිස් සමාගම විසින් නව එන්ජින් සැපයීමට එයාර්බස් සමාගම සමග ගිවිසුම් අත්සන් කෙරිණ.

ගුවන් සංතරණ සහ විද්‍යුත් උපකරණ සැපයීමට ප්‍රංශය මූලික කරගත් සමාගමක් වන Thales Group සමග ගිවිසුම්ගත වූ එයාර් බස් සමාගම තිරස් ස්ථායීකාරකය (Horizontal stabilizer) සැපයීම සඳහා එක්සත් ජනපදය මූලික කර ගත් Rockwell Collins සමාගම සහ Moog Inc සමාගම සමග ගිවිසුම්ගත විය. මේ අතර ගුවන් යානයේ ඇතුළත සැකසුම නිර්මාණය කිරීම සඳහා BMW සමාගමට පැවරූ අතර අදාළ විනෝදාත්මක උපකරණ සහ සන්නිවේදන සැපයීම සඳහා Panasonic Avionics Corporation සමාගමට පැවරීය.

## නිෂ්පාදනය සහ පරීක්ෂාව

එයාර්බස් සමාගමට ජාත්‍යන්තර සහයෝගය නිරන්තරයෙන් ලැබුණ අතර Flight Global සඟරාවට අනුව බටහිර යුරෝපයේ සහ ඇමරිකාවේ එහි නව කර්මාන්තශාලා 10ක් පමණ ආරම්භ කරන ලදී. පියාපත් නිර්මාණය වෙනුවෙන්ම වේල්සයේ 'බ්‍රෝග්ටන්' හි පවුම් මිලියන 570ක වියදමින් නව කර්මාන්තශාලාවක් ආරම්භ කරන ලදී. එමෙන්ම 2011 වර්ෂයේ දී චීනයේද නව කර්මාන්තශාලාවක් ආරම්භ කරන ලදී. මෙම නව පහසුකම් යටතේ ගුවන්යානා එකලස් කිරීමේ කාලය අඩුකර ගැනීමේ උත්සාහයක එයාර්බස් සමාගම නිරත වූ අතර මෙම නව කර්මාන්තශාලා වල A350 යානය සැකසීම ඇරඹිය. ඒ අනුව 2009 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස දී පමණ ව්‍යුහාත්මක කොටස් සකස්කිරීම ආරම්භ කරන ලද අතර ස්පාඤ්ඤයේ 'ඉලෙස්කාස්' (Illescas) කර්මාන්තශාලාවේ යානයේ බඳ කොටස නිර්මාණය කිරීම ආරම්භ කෙරිණ. ඒ වගේම 2010 අගෝස්තු වන විට ඔවුන් ගුවන් යානයේ පියාපත් මැදට සවිවන Centrewing box නම් කොටස සකස්කිරීම ආරම්භ කෙරිණ.

නව රෝල්ස් රොයිස් එන්ජින් පරීක්ෂා කිරීම 2011 වර්ෂයේ මුල් කාලයේ ආරම්භ කළ අතර එම වර්ෂය අවසානයේ ඒවා සහතික කිරීම අවසන්කර තිබිණ. එන්ජින් නිපදවීම සිදුකර තිබුණේ 2010 වර්ෂයේ ජුනි මස තුළදී ය. A350 ගුවන් යානයේ ප්‍රථම ඉදිරිපස බඳ කොටස 2011 දෙසැම්බර් 28 වන දින කර්මාන්තශාලාවට ලැබුණ අතර 2012 අප්‍රේල් මාසයේ 5 වන දින එහි එකලස් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

## සැලසුම

2007 සැප්තැම්බර් මාසයේ දී එයාර්බස් සමාගම සඳහන් කළේ නව ගුවන් යානය A380 ගුවන් යානය සැකසීමේ දී භාවිත කළ තාක්ෂණය ම භාවිත කරමින් සකසන බවත් A380 ගුවන් යානයේ නියමු කුටියට සමාන නියමු කුටියක් මෙම නව යානයේත් සකස්කිරීමට අදහස් කරන බවයි. එලෙසම නියමුවෙකු අතින් සිදුකරන මෙහෙයුම් වෙනුවට ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග මාර්ගයෙන් ගුවන් යානය පාලනය වන fly-by-wire ක්‍රමය මෙහිදීද භාවිත වන බව ඔවුන් වැඩිදුරටත් පැවසීය. මීට අමතරව ඔවුන් සඳහන් කළේ ගුවන් යානයේ අමුද්‍රව්‍යවලින් 53% ක් සංයුක්ත අමුද්‍රව්‍යවලින් ද 19% ක් ඇලුමිනියම්-ලිතියම් මිශ්‍රණයකින් ද 14%ක් ටයිටේනියම්වලින්ද 20% ක්

ඇලුමිනියම්වලින් ද 6% ක් වානේ වලින් සහ 8% ක් වෙනත් ද්‍රව්‍ය වලින් ද සමන්විත වන බවයි. **Boeing 787** ගුවන් යානයේ අමුද්‍රව්‍ය සැලකීමේ දී එහි 50%ක් සංයුක්ත අමුද්‍රව්‍ය ද, 20% ක් ඇලුමිනියම් ද, 15 ක් ටයිටේනියම් ද, 10%ක් වානේ සහ 5%ක් වෙනත් ද්‍රව්‍යවලින් ද නිර්මිත විය. එලෙසම යානය ඉහළ ගමන් කරන විට ඇතුළත පීඩන පාලනය, වාතයේ සංසරණය සහ සිරිසිඳු බව ආදී දෑ සඳහා ද ඔවුන් නව සැලසුම් ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය.

## යානයේ බඳ කොටස
**(Fuselage)**

නව XWB සැලසුමේ දී ගුවන් යානයේ පළමු දොරේ සිට සතරවන දොර දක්වා බඳෙහි පළල ඒකාකාරී ලෙස පවත්වා ගනිමින් භාවිත කළ හැකි ඉඩ ප්‍රමාණය උපරිම කර ඇත. A330, A340 ගුවන් යානාවල බඳෙහි බාහිර විෂ්කම්භය මීටර් 5.64 වුවද නව ගුවන් යානයේ එය මීටර් 5.97 දක්වා වැඩිකර ඇත. ඇතුළත විෂ්කම්භය නව සැලසුමේ දී මීටර් 5.61ක් වන අතර Boeing 787 ගුවන් යානාවල එය 5.49කි. මෙම පළල් බව වැඩි වීම මගින් මගීන්ට වැඩි පහසුවක් සැලසෙන අතර ගමන්මලු ඇසිරීමේ රාක්කවල ඉඩ ප්‍රමාණයද වැඩි වේ.

## පියාපත්
**(Wings)**

නව ගුවන් යානයට නවීන සුසංහිත පියාපත් සවිකරනු ලබන අතර එහි වර්ග ප්‍රමාණය වර්ග මීටර් 443කි. එය තනි මහලක් සහිත පුළුල් බඳ ගුවන් යානයකට භාවිත කරන විශාලම පියාපත් යුගලය වේ. එක් පියාපතක කෙළවර සිට අනෙක් පියාපතේ කෙළවර දක්වා පළල **(wingspan)** මීටර් 64.8 වන අතර මෙය එයාර්බස් 330 ගුවන් යානයට වඩා මීටර් 4.5ක වැඩිවීමකි. පියාපත් අග කෙළවර අනෙක් එයාර්බස් ගුවන් යානා පියාපත්වලට වඩා වැඩියෙන් වක්‍රාකාරව ඉහළට නමා ඇත. මෙම පියාපත් නිපදවා

නව රෝල්ස් රොයිස් එන්ජින් පරීක්ෂා කිරීම 2011 වර්ෂයේ මුල් කාලයේ ආරම්භ කළ අතර එම වර්ෂය අවසානයේ ඒවා සහතික කිරීම අවසන් කර තිබිණ. එන්ජින් නිපදවීම සිදු කර තිබුණේ 2010 වර්ෂයේ අග මස තුළදී ය. A350 ගුවන් යානයේ ප්‍රථම ඉදිරිපස බඳ කොටස 2011 දෙසැම්බර් 28 වන දින කර්මාන්තශාලාවට ලැබුණ අතර 2012 අප්‍රේල් මාසයේ 5 වන දින එහි එකලස් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

ගුවන් යානාවේ වැඩිදියුණු කළ ගුවන් ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතියක් භාවිත කරන අතර 40ක් පමණ වූ විවිධ ක්‍රියාකාරකම් මෙමගින් පාලනය වේ. එයාර්බස් 380 ගුවන් යානයේ මෙම සංඛ්‍යාව 23ක් පමණ වේ. මෙම නව ක්‍රියාකාරකම් අතරට ඉන්ධන පාලනය, අභ්‍යන්තර වායු තත්ත්වය, ඇතුළත මගී පරිසරය, ගිනි ආරක්ෂිත පද්ධතිය ආදිය සඳහන් කළහැක.

ඇත්තේ ටූලූස්හි පිහිටි නව එයාර්බස් නිර්මාණශාලා තුළදීය.

## ගුවන් යානයේ මුහුණත (Nose)

නව ගුවන් යානයේ මුහුණත එයාර්බස් 380 ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස පෙනුමට බොහෝ සමානව සකසා ඇති අතර කොටස් 6කින් යුක්තව ඉදිරිපස වීදුරුව (සුළං මුවාව) සකසා ඇත. මුහුණතෙහි නව සැලැස්ම හේතුවෙන් ගුවන් යානයේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ යන අතර නාවික මණ්ඩල විවේකස්ථාන යානයේ තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනඒමට හැකියාව ලැබී ඇත. නව සුළං මුවාව මගින් නියමුවන්ට ඉදිරිපස පෙනෙන ප්‍රදේශය තවත් වැඩිකර ඇත.

## නියමු කුටිය හා ගුවන් ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතිය (Cockpit and Avionics)

ගුවන් යානයේ නියමු කුටිය ද නවතාවයකින් යුතුව සැලසුම් කර ඇති අතර එකී සෙන්ටි මීටර් 38ක පළලකින් යුතු LCD තිර භාවිත කරමින් ගුවන් සංතරණ පද්ධතිය වැඩිදියුණු කර ඇත එලෙසම විවිධ සංවේදක තුළ උපයෝගීකර ගනිමින් විශාල තොරතුරු ප්‍රමාණයක් ගුවන් යානය මෙහෙයවීම සඳහා භාවිතා කරනු ලබයි. ගුවන් යානාවේ වැඩිදියුණු කළ ගුවන් ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතියක් භාවිත කරන අතර 40 ක් පමණ වූ විවිධ ක්‍රියාකාරකම් මෙමගින් පාලනය වේ. එයාර්බස් 380 ගුවන් යානයේ මෙම සංඛ්‍යාව 23ක් පමණ වේ. මෙම නව ක්‍රියාකාරකම් අතරට ඉන්ධන පාලනය, අභ්‍යන්තර වායු තත්ත්වය, ඇතුළත මගී පරිසරය, ගිනි ආරක්ෂිත පද්ධතිය ආදිය සඳහන් කළහැක.

## බල සැපයුම (Power Plant)

අලුතින්ම සැලසුම් කරන ලද එන්ජින් දෙකකින් ගුවන් යානයට බලය සපයනු ලබන අතර මුලිකම ගුවන් යානය වන A350 - 800

ගුවන් යානයේ උපරිම එසවුම් බර වන ටොන් 248ක් දක්වා මෙම නව එන්ජින්වලින් බලය සපයයි. එලෙසම මෙම එන්ජින් විවිධ පරිසර තත්ත්වයන් විශේෂයෙන් අධික උෂ්ණත්වය සහ මුහුදු මට්ටමේ සිට වැඩි උසකින් යුතු ප්‍රදේශ සඳහා යෝග්‍යවන පරිදි වෙනමම සැලසුම් කරනු ලබයි. එලෙසම ශබ්දය ද අඩුකර ඇති අතර ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය ද වැඩිකර ඇත. බෝයිං ගුවන් සමාගමේ 'ඩ්‍රීම්ලයිනර්' ගුවන් යානයේ බල සැපයුමේ ඇති වූ දෝෂද මෙම නව යානයේ මගහැරවීමට එයාර්බස් සමාගම කටයුතු කරමින් සිටී.

## විවිධ සංස්කරණ
**(Variants)**

එයාර්බස් 350 ගුවන් යානය A350-800, A350-900 සහ A350-1000 යනුවෙන් වර්ග තුනකින් හඳුන්වා දීමට නියමිත අතර A350-800 වර්ගය මේ වර්ෂයේ මැද භාගයේ දී පමණ දියත්කිරීමට නියමිතය.

### A350-800

A350-800 වර්ගයේ යානයේ පන්ති 3 ගේ සැලසුම අනුව මගී ආසන 270 ක් සවිකළ හැකි අතර එක් පෙළකට ආසන 9 වන ආකාරයට මෙම ආසන සකස්කළ හැක. එක් වරකදී මෙම යානයට කිලෝමීටර් 15,400ක දුරක් ගමන් කළ හැක. යානය දිගින් මීටර් 60.5ක් පමණ වන අතර ගුවන්ගත වීමට හැකි උපරිම බර ටොන් 248ක් පමණ වේ. එන්ජින් දෙකකින් සමන්විත යානයකි.

### A350-900

A350-900 වර්ගයේ යානයේ පන්ති 3ගේ සැලසුම් අනුව මගී ආසන 314ක් සවිකළ හැකි අතර එක් පෙළකට ආසන 9 වන ආකාරයට මෙම ආසන සකස්කළ හැක. එක් වරකදී මෙම යානයට කිලෝමීටර් 15,000ක දුරක් ගමන්කළ හැක.

A 350-1000 වර්ගයේ යානයේ පන්ති 3 හි සැලසුම අනුව මගී ආසන 350ක් සවිකළ හැකි අතර එක් පෙළකට ආසන 9 වන ආකාරයට මෙම ආසන සකස්කළ හැක. එක් වරකදී මෙම යානයට කිලෝමීටර් 15,600ක දුරක් ගමන් කළ හැක. නමුත් මෙහි නවත් සංස්කරණවලදී ගමන්කළ හැකි උපරිම දුර කිලෝමීටර් 17,000ක් දක්වා වැඩි කිරීමට යෝජනාකර ඇත. යානය දිගින් මීටර් 73.8ක් පමණ වේ.

නමුත් මෙහි නවත් සංස්කරණවලදී ගමන්කළ හැකි උපරිම දුර කිලෝමීටර් 17,000ක් දක්වා වැඩිකිරීමට යෝජනාකර ඇත. යානය දිගින් මීටර් 66.8ක් පමණ වේ. එන්ජින් දෙකකින් සමන්විත යානයකි.

### A350-1000

A350-1000 වර්ගයේ යානයේ පන්ති 3 හි සැලසුම අනුව මගී ආසන 350 ක් සවිකළ හැකි අතර එක් පෙළකට ආසන 9 වන ආකාරයට මෙම ආසන සකස්කළ හැක. එක් වරකදී මෙම යානයට කිලෝමීටර් 15,600ක දුරක් ගමන් කළ හැක. නමුත් මෙහි නවත් සංස්කරණවලදී ගමන් කළහැකි උපරිම දුර කිලෝමීටර් 17,000ක් දක්වා වැඩි කිරීමට යෝජනා කර ඇත. යානය දිගින් මීටර් 73.8 ක් පමණ වේ. එන්ජින් දෙකකින් සමන්විත යානයක් වන අතර මෙම වර්ගයේ විශාලතම යානයයි. අනෙක් වර්ග දෙකට වඩා පියාපත්වල වර්ගඵලය වැඩි අතර එමගින් වැඩි එසවුම් ධාරිතාවයක් ලබාගත හැකිය.

# AIRBUS A350 XWB

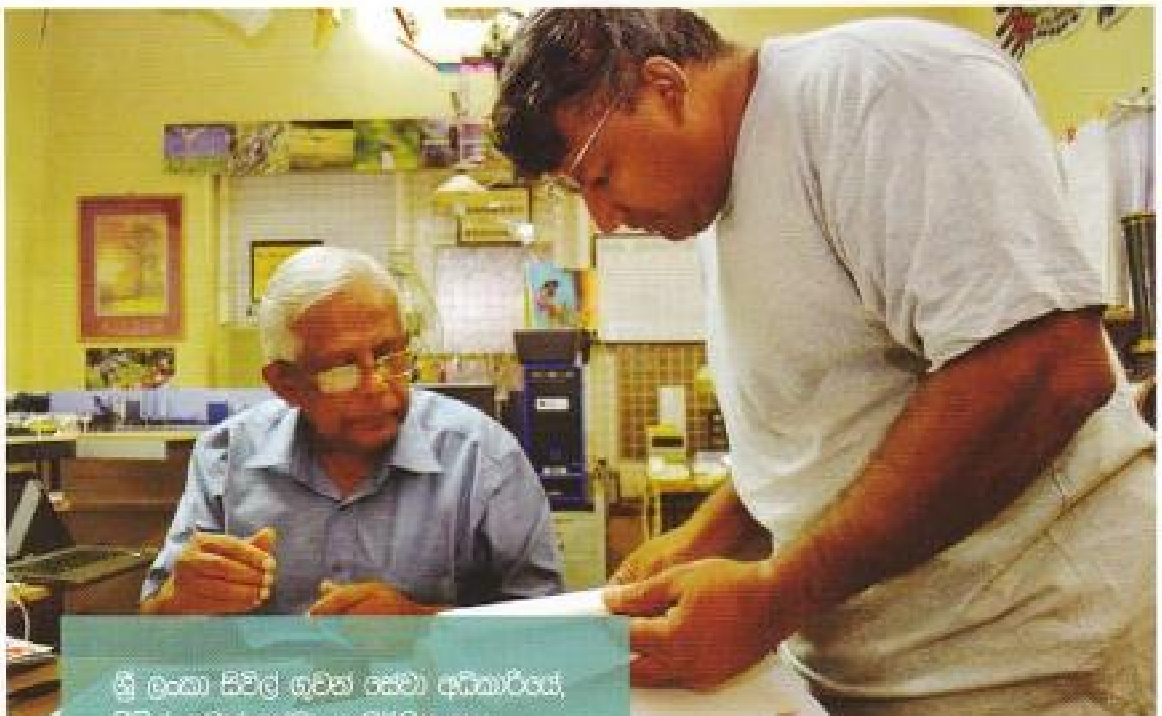
FEATURE

## විශේෂිත ලක්ෂණ සංසන්දනය

| විෂය | A350-800 | A350-900 | A350-900R | A350-900F | A350-1000 |
|---|---|---|---|---|---|
| නියමු කුටියේ කාර්ය මණ්ඩලය | 02 | | | | |
| සාමාන්‍ය ආසන ප්‍රමාණය | පන්ති 3 සැකසුම-ආසන 270<br>පන්ති 2 සැකසුම - ආසන 276-312<br>උපරිම ආසන 440 | පන්ති 3 සැකසුම - ආසන 314<br>පන්ති 2 සැකසුම - ආසන 315-366<br>උපරිම ආසන 475 | | භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානයකි | පන්ති 3 සැකසුම - ආසන<br>පන්ති 2 සැකසුම - ආසන 350 369-412<br>උපරිම ආසන 550 |
| යානයේ දිග | මීටර 60.54<br>(අඩි 198.6) | මීටර 66.89 (අඩි 219.5) | | | මීටර 73.88<br>(අඩි 242.4) |
| පියාපත් පළල Wingspan | මීටර 64.8 (අඩි 213) | | | | |
| පියාපත් වර්ග ඵලය | වර්ග මීටර 443 (වර්ග අඩි 4,770) | | | වර්ග මීටර 460 (වර්ග අඩි 5,000) | |
| යානයේ උස | මීටර 17.05 (අඩි 55.9) | | | | |
| බඳෙහි පළල | මීටර 96 (අඩි 19.6) | | | | |
| බඳෙහි උස | මීටර 6.09 (අඩි 20.0) | | | | |
| ඇතුළත පළල | මීටර 5.61 (අඩි 18.4) | | | | |
| උපරිම ගුවන්ගත බර | ටොන් 259<br>(රාත්තල් 571,000) | ටොන් 268<br>(රාත්තල් 591,000) | ටොන් 298 (රාත්තල් 657,000) | | ටොන් 308<br>(රාත්තල් 679,000) |
| උපරිම ගොඩබැස්වීමේ බර | ටොන් 193<br>(රාත්තල් 425,000) | ටොන් 205 (රාත්තල් 452,000) | | | ටොන් 233<br>(රාත්තල් 514,000) |
| ඉන්ධන රහිත බර | ටොන් 181<br>(රාත්තල් 399,000) | ටොන් 192 (රාත්තල් 423,000) | | | ටොන් 220<br>(රාත්තල් 485,000) |
| ගමන් මලු සහ භාණ්ඩ ධාරිතාව | ඝන මීටර 4, 5 ඒකක (LD3) 28 හෝ පැලට් 9 | ඝන මීටර 4.5 ඒකක (LD3) 36 හෝ පැලට් 11 | | ටොන් 90<br>(රාත්තල් 198,000) | ඝන මීටර 4, 5 ඒකක (LD3) 44 හෝ පැලට් 14 |
| ගුවනේ වේගය | 903 කි.මී./පැ. හෝ නාවික සැතපුම් 487<br>( අඩි 40,000 හෝ 12.19 ක උසකින් පියාසැරියේ දී) | | | | |
| ගුවනේ උපරිම වේගය | 945 කි.මී./පැ. හෝ නාවික සැතපුම් 510<br>( අඩි 40,000 හෝ 12.19 ක උසකින් පියාසැරියේ දී) | | | | |
| උපරිම පරාසය (මගීන් සහ භාණ්ඩ සමග) | 15,700 km<br>(8,480 nmi) | 15,000 km<br>(8,100 nmi) | 19,100 km<br>(10,300 nmi) | 9,250 km<br>(4,990 nmi)<br>උපරිම භාණ්ඩ ප්‍රමාණය සමග | 15,600 km<br>(8,420 nmi) |
| උපරිම ඉන්ධන ධාරිතාව | 129,000 l<br>(34,100 US gal) | 138,000 l<br>(36,500 US gal) | 156,000 l<br>(41,200 US gal) | | |
| ගමන් කළ හැකි උපරිම උස | අඩි 43,100 (කිලෝ මීටර 13.1) | | | | |

# දුරස්ථ පාලක
# ගුවන් යානා හසුරවන
# මීගමුවේ ගුවන් පවුල

සාකච්ඡා සටහ
ලද්ධි සමරජීව
නිලන්ත පොන්නකෝන්



එඩ්වඩ් පෙරේරා සහ කොලින් පෙරේරා
පිය පුතු යුගලය

**ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව විසින් දිවයින පුරා පවත්වනු ලබන 'ගුවන් සේවා කණ්ඩායමෙන් බිහුන් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' වැඩසටහන් මාලාව ආරම්භකළ දින පටන් අපත් සමග අත්වැල් බැඳගනිමින් සෑම වැඩසටහනක් තුළදීම සිය මහරම් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශන ඉදිරිපත් කරමින් නොමඳ සහායක් ලබා දුන් පිරිසක් ලෙස නිගම්බෝ ඒරෝමොඩ්ලර්ස් කණ්ඩායම හඳුන්වා දිය හැකිය. සිය පුතු සුසංයෝගය මැනවින් විදහාදක්වන මෙම පවුල තුළ පවතින සමගිය වැඩසටහන සඳහා සහභාගී වූ අප සැමටද ආදර්ශයක් විය.**

පවුලේ ප්‍රධානියා මෙන්ම ප්‍රධාන නියමුවා වන්නේ දශක 7කට ආසන්න අත්දැකීම් සම්භාරයකින් යුතු එඩ්වඩ් පෙරේරා මහතායි. ඔහුගේ වැඩිමහල් පුත්‍රයා කොලින් පෙරේරා වන අතර බාලම පුත්‍රයා වන්නේ අමිත් පෙරේරා යි. විනෝදාංශයක් ලෙස දුරස්ථ පාලක ගුවන් ගමන් සිදුකරන්නේ මොවුන් තිදෙනා වන අතර එඩ්වඩ් මහතා තවත් දියණියකගේ ද පියෙකි. ඇය මේ වන විට විදේශගත සේවය කරන අතර මොවුන් සියළු දෙනාට ශක්තියක් වෙමින් සහ අපත් සමග සෑම වැඩසටහනකට පාහේ සහභාගී වූ අනෙක් සුවිශේෂී චරිතය වන්නේ එඩ්වඩ් මහතාගේ දයාබර බිරිඳ වන මේරි චිල්මා අයිඩා මහත්මිය යි.

FEATURE

FEATURE

ඇත්තෙන්ම කියන්න ඕන මෙම වැඩසටහන්වලට සහභාගීවීම හරහා මමත්, මගේ පවුලත් ලබන්නේ විශාල මානසික සුවයක්. ඒ කොහොමද කියලා පැහැදිලි කළොත් මගේ මතකය දිවයන්නේ 1956, 1957 වර්ෂවලට. මට යන්තමින් වයස අවුරුදු 10ක් 12ක් වගේ ඇති. ඒ කාලෙ ගුවන් යානයක් දුටුවම මා තුළ හටගත් ආශාව, සතුට සොම්නස තවමත් මතකයේ රැඳී තියෙනවා. ඉතින් මෙවැනි ගුවන් යානයක් ඔබගේ වැඩසටහන්වලදී ගුවන්ගතකර, එම දැකීමෙන් පාසල් දරුවන් තුළ ඇතිවන අහිංසක අත්දැකීම් සියල්ල මමත් ඔවුන් සමග අත්විඳිනවා. ඒ තුළින් මා ලබන්නේ ඉතාමත් ඉහළ මානසික තෘප්තියක් එය කිසිදු මුදල් අගයකට සමාන කළ නොහැකිය.

මේ සියළු සොඳුරු මතකයන් අවදි කිරීමේ අරමුණින් ගුවන්සර කණ්ඩායම මෙවර පෙරේරා පවුල හමුවීමට ඔවුන්ගේ මීගමුවේ පිහිටි සුන්දර නිවහන වෙත ගොඩවුණෙමු.

**ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව විසින් පවත්වනු ලබන 'ගුවන් සේවා සංස්කෘතියෙන් මිදුණු ශ්‍රී ලාංකේය දරුවනට' වැඩසටහන් මාලාවට මහඟු දායකත්වය ලබාදෙන්නේ සජීවීකයෙන් එවැනි දෙයකට අභිලාෂය වැටුණේ කෙසේද යන්න පැහැදිලි කළොත්.**

මට මතක විදියට 2011 වසරේ දැයට කිරුළ ජාතික වැඩසටහන් සමග සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ආරම්භ කළා පාසල් දරුවන් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක්, එහිදී ඔවුන් අපිට ආරාධනාවක් කළා හැකිනම් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශන ඉදිරිපත් කරන ලෙස. ඇත්තටම එවැනි කටයුත්තක් රාජ්‍ය ආයතනයක මැදිහත්වීමෙන් සිදු කළ ප්‍රථම අවස්ථාව. එමනිසා අපිත් ඉතා කැමැත්තෙන් ඊට කැමැත්ත පළකළා. එදා සිට අපි සිසුමාලත් සමග එකතුව මෙවැනි සංදර්ශන පවත්වමින් දරුවන් දැනුවත් කරනවා. මගේ මතකය නිවැරදි නම් අපි මේ වනකොට රට පුරා ගුවන් සංදර්ශන 19ක් පමණ පවත්වා තිබෙනවා.

ඇත්තෙන්ම කියන්න ඕන මෙම වැඩසටහන්වලට සහභාගීවීම හරහා මමත්, මගේ පවුලත් ලබන්නේ විශාල මානසික සුවයක්. ඒ කොහොමද කියලා පැහැදිලි කළොත් මගේ මතකය දිවයන්නේ 1956, 1957 වර්ෂවලට. මට යන්තමින් වයස අවුරුදු 10ක් 12ක් වගේ ඇති. ඒ කාලෙ ගුවන් යානයක් දුටුවම මා තුළ හටගත් ආශාව, සතුට, සොම්නස තවමත් මතකයේ රැඳී තියෙනවා. ඉතින් මෙවැනි ගුවන් යානයක් ඔබගේ වැඩසටහන්වලදී ගුවන්ගත කර, එම දැකීමෙන් පාසල් දරුවන් තුළ ඇතිවන අහිංසක අත්දැකීම් සියල්ල මමත් ඔවුන් සමග අත්විඳිනවා. ඒ තුළින් මා ලබන්නේ ඉතාමත් ඉහළ මානසික තෘප්තියක්. එය කිසිදු මුදල් අගයකට සමාන කළ නොහැකියි. පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් පවත්වන තවැනි සංදර්ශනයකට මුදල් අයකිරීමෙන් වන්නේ ඒ ලබන අහිංසක මානසික තෘප්තිය ලෝභියකු සේ විකුණා දැමීමක්.

**අද ලෝකයේ ඔබ වැනි පුද්ගලයින් ඉතා අඩුයි, ඔබ විසින් මේ සිදුකරන ස්වේච්ඡා සේවය ඉතා අගය කරන අතරම අපි කැමතියි මෙම කර්මාන්තයේ ඉහළට පියාසැරීමට නම් උනන්දුව, උත්සාහය ඇතිවුයේ කෙසේද යන්න ඔබගෙන් පැහැදිලි ලෙස දැනගන්නට.**

පළමුවෙන්ම කියන්න අවශ්‍යයි මා තුළ ඒ කාලේ ඉඳන්ම තිබුණේ එක අරමුණයි. ඒ තමයි කවදා හෝ ගුවන් යානයක් පියාසර කරනවා කියන අරමුණයි. අපේ නිවස තිබුණේ කටුනායක ගුවන් තොටුපොළ ආසන්නයේමයි. ඒ කාලේ ඒකට කිව්වෙ Negombo Airport කියලා. ඉතින් අහසින් ගුවන් යානා අපේ ගේ උඩින් යනවා. Royal Ceylon Flying Club කියල තමයි Airport එකේ නමට තිබුණේ. ඒ කාලේ ඉතින් Airport කියල කියන්නෙත් නැහැ. Camp එක කියල තමයි කියන්නේ. ඒකට ගෙනාව සහරා තිබ්බා. ඒවා ඔක්කොම ඉවත්

FEATURE

ඔහොම ඉන්න අතරේ කොළඹ වාන්ස් ලිමිටඩ් ආයතනයේ ආදර්ශ ගුවන් යානා තියෙනවා කියලා මට ආරංචි වුණා. ප්ලේන් එකක් රු. 17.50ක හා එන්ජිම රු. 50 යන මිල ගණන් වලට තිබුණා. මගේ ආදරණීය පියා කොතරම් විරුද්ධ උනත් මගේ තිබුණු අසීමිත ආශාව නිසා එන්ජින් එක අරගෙන දුන්නා. මගේ පියා තේරුම් ගත්තා මා තුළින් යම් දෙයක් එළියට එන බව. ඒ නිසා ඔහු ඒ නිර්ලෝභීව කරපු දෙයට මා ඉතාමත් ආදරයෙන් ස්තුති කරනවා.

කරනකොට මගේ පියා විසින් ඒ කාලෙ පවත්වාගෙන ගිය රතිඤ්ඤා කර්මාන්තශාලාවට ගෙනාවා. රතිඤ්ඤා නිපදවීම සඳහා භාවිත කරන්න. ඒවා හැම එකක්ම ඉංග්‍රීසි සඟරා. නමුත් ඒවායේ නොයෙක්ම තිබුණා ගුවන් යානා පිළිබඳ සඟරා. මම කාළේ ඒ සියල්ලම අරගෙන වෙනම තියාගත්තා. ඉංග්‍රීසි දැනගෙන හිටියෙ නැහැත් පින්තූර බලලා තේරුම්ගන්න උත්සාහ ගත්තා. හරියට නැති තැන ගෙදර ආව ගිය අයගෙන් පවා ඇහුවා. අවසානයේ තේරුම් ගියා කවුරුත් මේ පිළිබඳ නොදන්න බව. ඉතින් සියල්ලම හොයන්නලා මේ ගැන හොයන්න පටනගත්තා. අර සඟරා සියල්ලේම තිබුණේ ආදර්ශ ගුවන් යානා ගැන. මගේ පියා විරුද්ධ උනා ඔහොම දේවල් නෑ වැඩක් බලාගන්න කියලා. නමුත් ඔහොම ඉන්න අතරේ කොළඹ වාන්ස් ලිමිටඩ් ආයතනයේ ආදර්ශ ගුවන් යානා තියෙනවා කියලා මට ආරංචි වුණා. ප්ලේන් එකක රු. 17.50ක හා එන්ජිම රු. 50 යන මිල ගණන් වලට තිබුණා. මගේ ආදරණීය පියා කොතරම් විරුද්ධ උනත් මගේ තිබුණු අසීමිත ආශාව නිසා එන්ජින් එක අරගෙන දුන්නා. මගේ පියා තේරුම්ගත්තා මා තුළින් යම් දෙයක් එළියට එන බව. ඒ නිසා ඔහු ඒ නිර්ලෝභීව කරපු දෙයට මා ඉතාමත් ආදරයෙන් ස්තුති කරනවා. මෙය මිලට ගන්නත් පාලනය කරන්නත් හොඳින්න නිසාත් සියලු දේ ඉංග්‍රීසියෙන් සටහන්ව තිබූ නිසාත් මා ඉංග්‍රීසි අධ්‍යාපනයට යොමු වුනා. ඒ අනුව තමයි උත්සාහය අත් නොහරිමින් ඉදිරියට පැමිණියේ.

**ඔබ විසින් ඒ ලබාගත් දැනුමින් සමග ඉපදුණු සාර්ථක ගුවන් ගමනක් දක්වා පැමිණි මතකය ගැටෙන අවධාරණය කරන්න පුළුවන්ද?**

ඒ 1960 දශකයේ මුල් වකවානුවේ එයත් හරිම මිහිරි මතකයක්. කිඹුලාපිටිය ගම්මානයේ වෙල්යායක් මැද්දේ තමයි තාර පාර තිබුණේ. මගේ තිබුණු අධිෂ්ඨානයත් එක්ක මට කල්පනා වුණේ නැහැ මම තාර පාර මැද ඉඳන් තමයි මේ කටයුතු කරන්නෙ කියලා. කොහොම හරි මා විසින්ම නිපදවූ ගුවන් යානය ගුවන් ගත කරල අවසන් උනාට පසුව තමයි දැක්කේ පාරේ බස් රථ 03ක විතර

FEATURE

මිනිසුන් මස් රටවලින් බැහැල මෙක දිහා බලන් ඉඳල කියලා. තවත් විශේෂයෙන් සඳහන් කළයුතුයි, ඒ ගුවන් ගමන සාර්ථක වුණේ ඊට පෙර සිදුකරපු අසාර්ථක උත්සාහයන් 300 කට පමණ පසුවයි.

**මෙවැනි උත්සාහයන් රාශියක් සිදුකරන අතරේ ඔබතුමාගේ සුන්දර පාසල් කාලය ගෙවිච්ච හැටිත් අපි දැනගන්න කැමතියි.**

ඇත්තෙන්ම කියනවා නම් මම ඒ කාලෙ පාසල් දෙකක අධ්‍යාපනය ලැබුවා. හරිම සුන්දරයි පාසල් ජීවිතය. මුලින්ම කිඹුලාපිටිය මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයටත් ඉනපසුව මාරිස්ටෙලා විද්‍යාලයෙනුත් ඉගෙනුම ලැබුවා.

ඒ කාලෙ තිබුණු තවත් සුන්දර කතාවක් තමයි, ගුවන් යානයක් පියාසර කරවපු මගේ මුල්ම සාර්ථක උත්සාහයෙන් පසුව පාසලේ පොඩි ළමයිගෙන් ඇහුවම මුල්ම ගුවන් යානය හැදුවෙ කවුද කියල ඔවුන් කියල තියෙනවා පළමු ගුවන් යානය හැදුවෙ ඒබිස් මුදලාලිගේ දෙවැනි පුතා කියලා (ඒ කියන්නෙ මම). ඒක ඒ කාලෙ බොහොම රසවත් කතාවක්, ඉතින් පාසල් ගුරුවරුන්ගෙනුත් ලැබුණ ප්‍රතිචාර ඉතාමත් යහපත්. මෙම විෂය ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව නිසියාකාර දැනුමක් නොලැබුණත් උත්සාහය අත්නොහැර අමාරුවෙන් හරිදේ ඉගෙන ගත්තා. ඉන්පසුව මගේ අධ්‍යාපන කටයුතු පවා සාර්ථකව නිමකිරීමටත් හැකි වුනා.

**ඔබ මෙතෙක් ආ ගමනේ දී ගුවන් ක්ෂේත්‍රය තුළ මෙන්ම පෞද්ගලික ජීවිතයේදීත් සමාජයේ විවිධාකාර විද්වත් පුද්ගලයින් හමුවන්න ඇති. එවැනි සිද්ධීන් ගැනත් යම් සඳහනක් කළොත්.**

ඒක සම්පූර්ණයෙන්ම ඇත්ත. මා සුපසුකළ අතීතය ඉතා සුන්දර මෙන්ම ඉතාමත් කටුක බාධක සම්බන්ධයෙන් පිරුන අභියෝගාත්මක අතීතයක් කීවොත් එය වඩාත් නිවැරදියි. මෙහිදී මුලින්ම මාගේ ආදරණීය බිරිඳ ඇතුළු පවුලේ සියළු දෙනා මතක් කළයුතුයි. විශේෂයෙන්ම මාගේ ආදරණීය පියාණන් මා තුළ තිබූ කැමැත්ත හඳුනාගෙන උදවු කළා. අවුරුදු 43 කට ආසන්න කාලයක් මගේ ශක්තිය වූ මාගේ බිරිඳ ශෙරී විල්මා අයිඩා පසුකාලීනව මා මුහුණදුන් බොහෝ කටුක අත්දැකීම්වලට ඇයත් මුහුණදුන්නා. මාගේ වැඩිමහල් පුතා ජේ. සී. නීල් පොලින් පෙරේරා මාගේ දෙවන පුතා ජේ. අමිත් පෙරේරා, මාගේ දියණිය මිහිකා ජයනි පෙරේරා ද මාගේ ජීවිතයේ මා හට මුණගැසුන සමීපතමයන් වනවා. එසේම මෙම විෂය ක්ෂේත්‍රයෙන් ඉදිරියට එන්න මහට අමිල සහයක් වූ දිවංගත ආචාර්ය පේ විජේවර්ධන මැතිතුමා ද ඉතා විශේෂයි. 1981/1982 කාලවකවානුවේදී ගුවන් හමුදා ප්‍රදර්ශනයේදී තමයි එතුමාව මුලින් ම හඳුනාගනු ලබන්නේ. ඒ වන විට මා ආදර්ශ ගුවන් යානා නිපදවීමේ දිගටම නියැලෙමින් සිටියේ. නමුත් බොහෝ අත්හදා බැලීම් තෙලවර වන්නේ කඩා වැටීමවලින්, හේතුව නිවැරදි පාලනයක් නොමැතිවීම. ඉතින් ආචාර්ය පේ විජේවර්ධන මැතිතුමා හමුනා ගැනීමෙන් පසු මාගේ උත්සාහයන් හා නිර්මාණයන් පිළිබඳ සොයා බැලුවා. එය මාගේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ නව පිටුවක් ලෙස සටහන් කළ හැකියි. එතුමාගෙන් විශාල දැනුමක් විශාල සහයෝගයක් ලැබුණා. එය එතෙක් මෙතෙක් කාලයකට මට ලැබුණ සුවිශේෂීම අත්දැකීම් සමූදායක්. එලෙසම එතුමා සමග පැවති උපකරණ භාවිත කරන්න මට ඉඩ දුන්නා. ඒවායින් ඉගෙනගෙන මෙය දියුණු කරන්නට මාර්ගෝපදේශයන් ලබාදුන්නා. ඉන්පසු එතුමාගේ මාර්ගයෙන් හඳුනාගත්තා වෛද්‍ය ඒ. ටී. එස්. පෝල් මැතිතුමාව. අධ්‍යාපනය අතින් ඉහළටම ගිය ඉතාමත් කාරුණික පුද්ගලයෙක් ලෙස එතුමාව හඳුන්වන්න පුළුවන්. වෛද්‍ය පෝල් මැතිතුමා තමයි මුලින්ම ආසියාවේ විවෘත හදවත් සැත්කම සිදුකළේ. එතුමාත් මේ ආදර්ශ ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයේ වැඩකරපු පුද්ගලයෙක්. ඒ කාලයේ හදවත් සැත්කම් කිරීමට පවා ආදර්ශ ගුවන් යානා ක්‍රියාකාරීත්වයෙන් ලද අත්දැකීම් ඉවහල් කරගත් බව එතුමා මා සමග පවසා තිබෙනවා.

**එලෙසම ඔබතුමා මේ දක්වා පැමිණි අභියෝගාත්මක ගමනේ සුවිශේෂී අත්දැකීම් මෙන්ම සුවිශේෂී සංසිද්ධීන් ද පසුකරන්නට ඇති. එවැනි අවස්ථා කිහිපයක මෙන්ම එවැනි අත්දැකීම් වලින් ඔබතුමාගේ ගමනට ඇතිවූ බලපෑම ගැන කිහිපයට සඳහන් කළහොත්?**

මම කලිනුත් විස්තර කළා මා මෙතෙක් පසුකළ අවධිය ඉතාම සුවිශේෂී අභියෝගාත්මක අවධියක්. මගේ ජීවිතය ගැන ප්‍රකාශ කළහොත් ඒ සියළු අත්දැකීම්වලින් මා ඉතාමත් නිහතමානී සතුටක් ලැබුවා. ඉතා දරුණු අත්දැකීම් පවා තිබුණා. නමුත් ඒ සැම දෙයකින්ම මා ජීවිතයට යමක් ඉගෙන ගත්තා.

[illegible]

අමිත පෙරේරා

පොමින් පෙරේරා

අමිත පෙරේරා

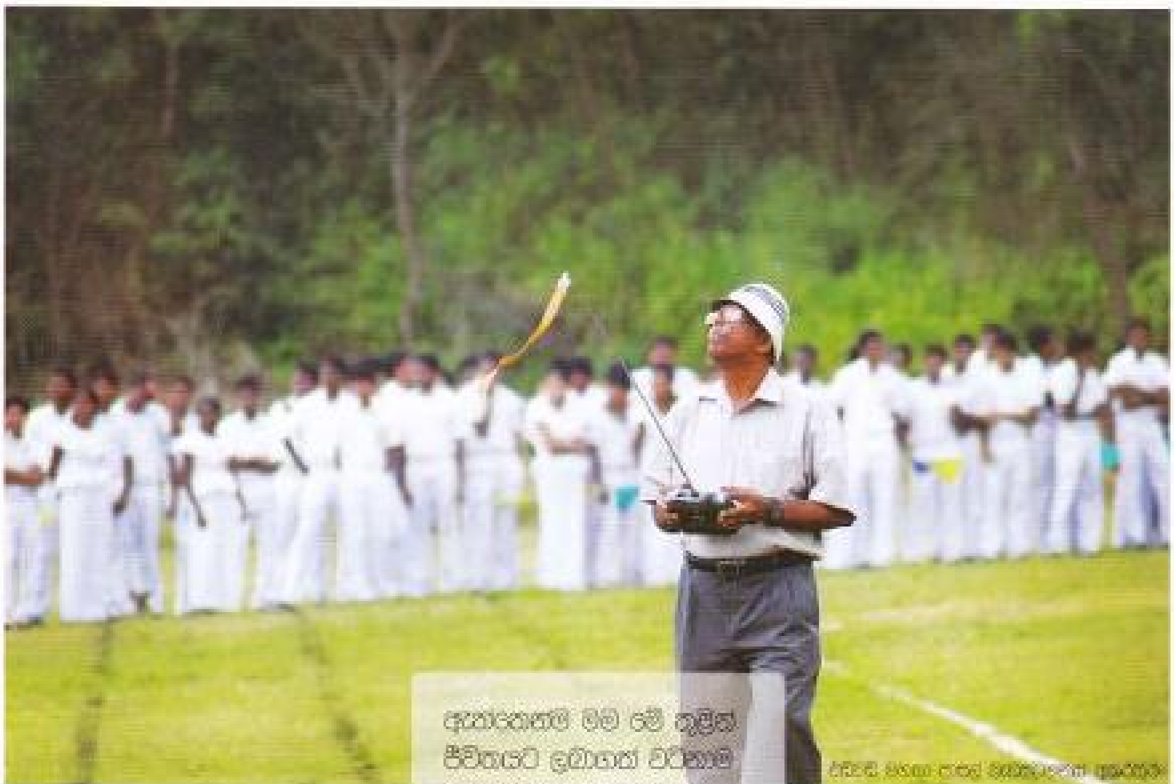
මම හිතන්නේ මා ලද ඒ අත්දැකීම් විස්තර කළොත් වෙනමම සඟරාවක් මුද්‍රණය කළ හැකියි. එනිසා අවස්ථා කීපයක් පමණක් මම ඔබට විස්තර කරන්නම්.
පළමු දේ නම් ගුවන් යානා පිළිබඳව වූ පොත්පත් සියල්ල රතිඤ්ඤා කර්මාන්තශාලාවෙන් මා සතු කර ගැනීමයි. මුල්ම සාර්ථක ගුවන්ගත කිරීමෙන් පටම්ධාවෙයි සිට ලේක්හවුසින් ලද සතුට පිළිබඳව මා විස්තර කළා. එසේම වැදගත් වටිනා කිහිපයක්ම මුණගැසීම ගැනත් මා විස්තර කළා.

ඉන්පසුව විශේෂයෙන්ම 1993 දී මමත් මගේ වැඩිමහල් පුතු නීල් කොලින්නුත් පුද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමත් සුවිශේෂී අවස්ථාවක්. එය මට ආදර්ශ ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයෙන් සැහැල්ලු ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමට මංපෙත් විවරකළා. ඉන්පසු මාගේ වැඩිමහල් පුතු කොලින් සමග සතියකට වරක් හෝ දෙවරක් සැහැල්ලු ගුවන් යානා සංචාරවල යෙදුනා. ඉහළ අහසේ සිට අපේ මවුබිම දෙස බලනවිට ඉතාමත් නිහතමානී ආඩම්බරයක් තමයි ඇතිවන්නේ. ඒ මෙවැනි අති සුන්දර දර්ශනීතලයක හිමිකරුවන් අප බව දැනෙන විටයි.

එහෙනම් ඔබ ළමා කුඩාකල පටන් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා කර්මාන්තයට ඉතාමත් ඇලුම් කරමින් කටයුතු කරන කෙනෙක්. එමගින් ඔබතුමාගේ ජීවිත ගමනට ඇතිවූ පිටිවහල ගැනත් විස්තර කළොත

ඇත්තෙන්ම මම මේ තුළින් ජීවිතයට ලබාගත් වටිනාම දේය තමයි තමා කරන කාර්යය සන්තෝෂයෙන් යුක්තව කිරීම. මොනව හරි දෙයක් එක මතයක ඉඳිමින් සිදුකරයි නම් ඒ තුළින් උපරිම සාර්ථකත්වයට යන්න හැකියි කියන දේ. මම දන්නවා ඔබලාගේ ගුවන්සර සඟරාව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ලක්ෂ සංඛ්‍යාත පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් පිරිසක් පරිශීලනය කරන බව. ඉතින් මේ හරහා මගේ ආදරණීය දුවේ, පුතේ ඔබට කියන්නේ ඔබත් තමන් තෝරා ගන්නා ක්ෂේත්‍රය තුළින් වුවත් නිසි ක්‍රමවේදයකට අනුව එහි රැඳීසිට කටයුතු කරන්නේ නම් ඔබට මෙන්ම ඔබගේ ජීවිතයටත් නිසි දිශානත නොවරදින එක.

විශේෂයෙන්ම 1993 දී මමත් මගේ වැඩිමහල් පුතු නීල් කොලින්නුත් පුද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රය ලබාගැනීමත් සුවිශේෂී අවස්ථාවක් එය මට ආදර්ශ ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයෙන් සැහැල්ලු ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමට මංපෙත් විවර කළා. ඉන්පසු මාගේ වැඩිමහල් පුතු කොලින් සමග සතියකට වරක් හෝ දෙවරක් සැහැල්ලු ගුවන් යානා සංචාරවල යෙදුනා. ඉහළ අහසේ සිට අපේ මවුබිම දෙස බලනවිට ඉතාමත් නිහතමානී ආඩම්බරයක් තමයි ඇතිවන්නේ. ඒ මෙවැනි අති සුන්දර දර්ශනීතලයක හිමිකරුවන් අප බව දැනෙන විටයි.



**ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රය පමණක් නොවෙයි, ඔබතුමා සාර්ථක පෞද්ගලික කර්මාන්තශාලාවකත් හිමිකරුවෙක් නේද?**

ඒ වගේම තමයි 1995 වසරේ දී මම අපේ පවුලේ අය සමග ආරම්භ කළා ප්ලාස්ටික් භාණ්ඩ නිෂ්පාදනය කරන කර්මාන්ත ආයතනයක්. ඇත්තටම කියන්න සතුටුයි, ඒ සඳහා මා මුලමනින්ම භාවිත කළේ මා ආදර්ශ ගුවන් යානා කර්මාන්තයේ නියැලීම තුළින් ලබාගත් තාක්ෂණික දැනුම සහ එයින් ලද පන්නරයයි. ඒ දවස්වල කර්මාන්ත ආයතනයට අවශ්‍ය නව උපාංග මිලදී ගන්න තරම් අපට මුදල් අතින් ශක්තියක් තිබුනෙ නැහැ. ඒ නිසා අපි සිංගප්පූරුවෙන් ගෙන්වා ගත්තා භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද යන්ත්‍ර සූත්‍ර කිහිපයක කොටස්. පසුව මා ලබාගෙන තිබූ තාක්ෂණික දැනුම යොදාගෙන ඒවා යථාතත්වයට පත්කළා. අපට අවශ්‍ය වන සහ දේශීය විදියට අදාළත් අපට අවශ්‍ය බොහෝ මෙවලම් නිෂ්පාදනය කරන්නෙත් මා විසින්මයි. ඉතින් මේ සියළු දේ මා ලබාගන්නේ ආදර්ශ ගුවන් යානා කර්මාන්තය තුළ

ඇත්තෙන්ම මම මේ තුළින් ජීවිතයට ලබාගත් වටිනාම දේ තමයි තමා කරන කාර්යය සත්භාවයෙන් යුක්තව කිරීම. මොනව හරි දෙයක් එක මතයක ඉඳිමින් සිදුකරයි නම් ඒ තුළින් උපරිම සාර්ථකත්වයට යන්න හැකියි කියන දේ. මම දන්නවා ඔබලාගේ ගුවන්සර සඟරාව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ලක්ෂ සංඛ්‍යාත පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් පිරිසක් පරිශීලනය කරන බව. ඉතින් මේ හරහා මමත් ආදරණීය දුවේ, පුතේ ඔබට කියන්නෙ ඔබත් තමන් තෝරාගන්නා ක්ෂේත්‍රය කුමක් වුවත් නිසි ක්‍රමවේදයකට අනුව එහි රැඳී සිට කටයුතු කරන්නේ නම් ඔබට මෙන්ම ඔබගේ ජීවිතයටත් කිසි දිනක නොවරදින වග.

අඛණ්ඩව නිසි ආකාරයට රැඳිසිටි නිසා බව නැවතත් මතක් කරන්න කැමතියි.

**උතුරු නැගෙනහිර යුධ සමයේ දී ආදර්ශ ගුවන් යානා කර්මාන්තය විශාල අභියෝගවලට ලක් වූ බව අප සියළු දෙනා දන්නා කරුණක්. නමුත් යුද්ධයේ නිමාවත් සමග නැවත පෙරටත් වඩා හොඳින් මෙම කර්මාන්තය කරගෙන යන්නට අපට අවස්ථාව හිමිවුනා. ඒ පිළිබඳව ඔබගේ අදහස කුමක්ද?**

ඇත්තෙන්ම ඒ කාල වකවානුව මෙම කර්මාන්තයේ නියැලෙන අපට වගේම සමස්ත ශ්‍රී ලාංකීය ජනයාටම ආර්ථික සමාජීය සහ සංස්කෘතික වශයෙන් දැඩි ව්‍යසනයක් සිදුවූ කාලයක් ඒ කුරිරු බියකරු යුද්ධය අවසන්කර රටට සාමය ගෙනෙමින් සම්බන්ධයෙන් අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිඳුන් ප්‍රධාන කොටගත් සමස්ත රණවිරුවන්ට අප සදා ණයගැතියි. ඉතින් යුද්ධ කාලය වන විට නොයෙකුත් අත්දැකීම් ලබමින් බොහෝ පරීක්ෂණයන් සිදුකර නව නිර්මාණ රැසක් අප එළිදක්වමින් සිටියා. නමුත් රටේම ආරක්ෂාවට

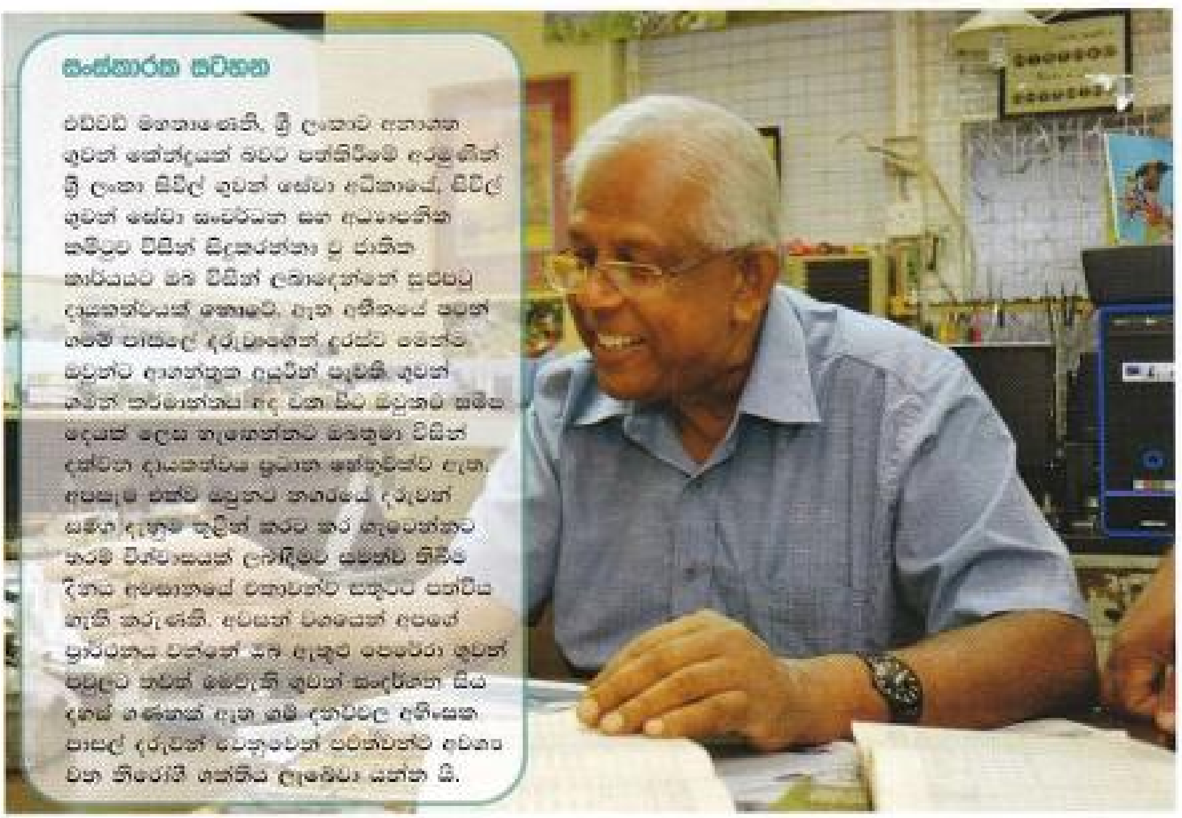
තර්ජනයන් ඔබ දැනගෙන ඒ කටයුතු නවත්වා සියළු උපාංග දැඩි ආරක්ෂිත ක්‍රම යටතේ තබන්නට අපට සිදුවුණා. පසුව 2005 වසර වගේ වනවිට වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මැතිතුමාගේ විශේෂ නියෝගයකට අනුව දිවයිනේ සියළු ආදර්ශ ගුවන් යානා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ලියාපදිංචි කරන්න අවස්ථාව තිබිවුණා. ඒ අතරම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහ රාජ්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ නිසි අනුමැතිය සහිතව ආදර්ශ ගුවන් යානා ශ්‍රී ලංකාව තුළ ප්‍රචාරනයටත් සංදර්ශන පැවැත්වීමටත් අවස්ථාව තිබිවුනා. ඒ විදිහට තමයි මෙම කර්මාන්තයේ නැවත පිබිදීමක් ඇතිවුනේ.

## ඔබගේ විනෝදාංශ සම්බන්ධයෙනුත් යමක් ප්‍රකාශ කළොත්

මා විනෝදාංශය වශයෙන් ඉතා දීර්ඝ කාලයක පටන් තෝරාගෙන තිබෙන්නේ ආදර්ශ ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය කිරීම සහ ඒවා පියාසර කිරීමයි. අපි සෑම සති අන්තයකම වගේ වයික්කාල ප්‍රදේශයේ ආදර්ශ ගුවන් යානා පියාසර කරනවා. සෑම සාර්ථක ගුවන්ගත කිරීමක් හා ගොඩබෑමක් අවසානයේදී මා ලබන්නේ කියා නිමකරන්නත් නොහැකි තරම් සතුටක්.
ඒ වගේම තමයි මේ දවස්වල මගේ තවත් විනෝදාංශයක් තිබෙනවා. ඒ තමයි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මඟින් සංවිධානය කරන පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්මාලාව සමඟ එක්වී ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශන පවත්වන එක. දරුවන් කියන්නෙ අපේ අනාගත පරපුර. ඉතින් ඔවුන්ට හොඳම දේ ලබාදෙන එක වැඩිහිටියන් විදියට අපේ කාගේත් යුතුකම වගේම වගකීමක් ලෙසයි මා දකින්නේ. එම යුතුකම, වගකීම ඉටුකිරීම තුළින් මා ලබන්නෙත් ඉමහත් සතුටක්.

## අවසාන වශයෙන්, ඔබගේ දූ දරු මුණුපුරන්ගේ මෙම කර්මාන්තය ඉදිරියට ගෙනයන්න ඔබ සමඟ එකතුවෙලා සිටින බව අප දුටුවා. ඒගැනත් අදහසක් දැක්වුවහොත්

ඇත්තටම ඔවුන් මට දැවැන්ත ශක්තියක්. ඔවුන් මාත් සමඟ සෑමවිටම එක්වෙමින් ඉටුකරන කාර්යය අතිවිශාලයි. මා දකින්නේ නැහැ පියා කරන වෘත්තිය හෝ වෙනත් කාර්යයක් දරුවනුත් කළ යුතුයි කියන එක. නමුත් කියන්න සතුටුයි අද වන විට මගේ දරුවන් මටත් වඩා හොඳින් මෙම තාක්ෂණය යොදාගන්නවා. අනෙක් අතින් එය ආදර්ශයට ගෙන ඔවුන්ගේ කුඩා දරුවනුත් මේ කර්මාන්තය ගැන උනන්දුවෙන් ඉන්න බවත් මතක් කරන්න කැමතියි.
තවත් දෙයක් තියෙනවා අද සමාජයේ මා දකින ගොඩක් ප්‍රශ්න ඇතිවෙලා තියෙන්නේ දෙමව්පිය දූ දරු සම්බන්ධතාවය දුරස්වෙලා තිබෙන නිසයි. නමුත් මට සතුටින් කියන්න පුළුවන් මා දරුවොත් සමඟ එකතුවෙලා මෙම කාර්යය කරගෙන යන නිසා අද සමාජයේ තිබෙන බොහෝ ගැටළුවලින් අපට මිදෙන්න හැකිවෙලා තියෙනවා.



### සංස්කාරක සටහන

එඩ්වඩ් මහතාණෙනි, ශ්‍රී ලංකාව අනාගත ගුවන් කේන්ද්‍රයක් බවට පත්කිරීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව විසින් සිදුකරන්නා වූ ජාතික කාර්යයට ඔබ විසින් ලබාදෙන්නේ සුවිසල් දායකත්වයකි. ඈත අතීතයේ පටන් ගමේ පාසල් දරුවන්ගෙන් දුරස්ව පැවති ඔවුන්ට ආගන්තුක ලෙසින් පැවති ගුවන් කර්මාන්තය අද වන විට ඔවුනට සමීප දෙයක් ලෙස හඳුනාගන්නට ඔබතුමා විසින් දක්වන දායකත්වය ප්‍රධාන කේන්ද්‍රස්ථානය වේ. අපසැම එක්ව ඔවුනට නගරයේ දරුවන් සමඟ දැනුම තුළින් කරට කර නැගෙන්නට තරම් විශ්වාසයක් ලබාදීමට සමත්ව තිබීම දිනය අවසානයේ එකාවන්ව සතුටට පත්විය හැකි කරුණකි. අවසන් වශයෙන් අපගේ ප්‍රාර්ථනය වන්නේ ඔබ ඇතුළු පෙරේරා ගුවන් පවුලට තවත් බොහෝ ගුවන් සංදර්ශන සිය දහස් ගණනක් ඈත ගම් දනව්වල අහිංසක පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් පවත්වන්නට අවශ්‍ය වන නිරෝගී ශක්තිය ලැබේවා යන්න යි.

FEATURE

# උණුසුම් වායු බැලූන

## Hot Air Balloons

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

අතීතයේදී ගොඩබිමෙන් මෙන්ම මුහුදින් ද ප්‍රවාහන කටයුතු වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන ක්‍රමයන් සොයාගන්නා ලද අතර එමගින් එවක මිනිසාට බොහෝ දුෂ්කර කාර්යයන් ඉතා පහසුවෙන් ඉටුකර ගන්නට අවස්ථාව උදාවිය. මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් අතරට ගුවන ද උපයෝගී කරගත හැකි ආකාරය පිළිබඳව ද නොයෙක් අත්හදාබැලීම් සිදුකරන්නට ඔවුන් පෙළඹෙන්නට විය.

### ඉතිහාසය

කාර්මික විප්ලවයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස යුරෝපාකරයේ මිනිසුන් නව සොයාගැනීම් කෙරෙහි දැඩි උනන්දුවක් දක්වන්නට විය. තමන්ගේ දෛනික කාර්යයන්ගේ පහසුව උදෙසා නව නිපැයුම් රැසක නිෂ්පාදන කටයුතු ආරම්භ වූයේ මෙම අවධියේදීය. ගොඩබිමෙන් මෙන්ම මුහුදින් ද ප්‍රවාහන කටයුතු වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන ක්‍රමයන් සොයාගන්නා ලද අතර එමගින් එවක මිනිසාට බොහෝ දුෂ්කර කාර්යයන් ඉතා පහසුවෙන් ඉටුකර ගන්නට අවස්ථාව උදාවිය. මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් අතරට ගුවන ද උපයෝගී කරගත හැකි ආකාරය පිළිබඳව ද නොයෙක් අත්හදාබැලීම් සිදුකරන්නට ඔවුන් පෙළඹෙන්නට විය. ඒ අනුව යාන්ත්‍රික මෙවලම් උපයෝගී කරගනිමින් එකිනෙකට වෙනස්

ස්වරූපයන් ගන්නා ගුවනින් පියාසර කළහැකි උපාංග නිපදවා තම අරමුණ ඉටුකර ගන්නට දරූ උත්සාහයන් සෑම අවස්ථාවකම පාහේ අසාර්ථක වූයේ එම නිපැයුම් වල තිබූ යම් යම් තාක්ෂණික දුර්වලතාවයන් නිසාවෙනි.

නමුත් සුළඟ, සූර්යය ශක්තිය වැනි ස්වාභාවික ප්‍රභවයන් උපයෝගී කරගනිමින් ගුවනින් ගමන් කළහැකි ක්‍රමවේදයන් පිළිබඳව කරුණු අධ්‍යයනය අත්නොහළ ඔවුන් සරුංගල්, බැලූන, ග්ලයිඩර් වැනි පියාසර කළහැකි මෙවලම් නිර්මාණය කරමින් ගුවනින් පියාසර කිරීමේ අරමුණ සාක්ෂාත් කරගැනීමට නොපසුබස්නා උත්සාහයෙන් කටයුතු කරන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය ලෝකයට විවර විය.

ලොව ප්‍රථම ප්‍රදර්ශනාත්මක බැලූන පියාසැරිය යුරෝපයෙන් වාර්තා වූ අතර 1709 අගෝස්තු මස 08 වන දින ලිස්බන් නුවර දී Bartolomeu De Gusmoa විසින් පස්වන ජෝන් රජු ඉදිරියේ දී මෙම දක්ෂතාවය දක්වමින් මීටර 4.5ක උසකට බැලූනයක් රැගෙන යන ලදී. මුල්ම ජයග්‍රාහී ගුවන් මානව ප්‍රවාහනය සිදුවූ අවස්ථාව වශයෙන් ඉතිහාසයේ කරුණු දක්වා ඇත්තේ උණුසුම් වායු බැලූනයක් උපයෝගී කරගනිමින් 1783 නොවැම්බර් මස 21 දින ප්‍රංශයේ ඇනෝනෙ (Annonay) නුවර දී Jean-Francois සහ Francois Laurent විසින් බැලූනයක් ගුවන්ගත කරන ලද අවස්ථාවයි. නමුත් ක්‍රි. පූ. 220-280 හිදී චීන ජාතිකයින් විසින් මිනිසුන් රහිත උණුසුම් වායු බැලූන භාවිත කළ බවට දැනට කරුණු අනාවරණය කරගෙන ඇත. යුධ කටයුතු සඳහා යොදාගත් මෙම බැලූන කොන්ග්මින් ලන්තෑරුම් ලෙස හඳුන්වනු ලැබිණ. මෙලෙසින් ආරම්භ වූ උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය අද වන විට සුවිශේෂී මාවතක ගමන් කරමින් ඉතා දියුණු තත්ත්වයකට පත්ව ඇත. බැලූනය තුළම තාප උත්පාදක කොටස ද අඩංගු කරමින් වර්තමානයේ භාවිත කරන උණුසුම් වායු බැලූන මුල්ලිය 1950 දශකයේ දී එඩ් යෝස්ට් (Ed Yost) විසින් නිර්මාණය කරන ලද අතර එහි ප්‍රථම පියාසැරිය 1960 ඔක්තෝබර් මස 22 දින සිදුකරන ලදී.

## උණුසුම් වායු බැලූන වාර්තා

උණුසුම් වායු බැලූනයක් උපයෝගී කරගනිමින් අප නොසිතන තරම් වාර්තා රැසක් තබන්නට තරම් වත්මන් මානවයා අද වන විට සමත්කම් දක්වා ඇත. 2005 නොවැම්බර් මස 26 දින ඉන්දියානු ජාතික විජයපත් සිංහානියා (Vijayapat Singhania) උණුසුම් වායු බැලූනයක් යොදාගනිමින් මෙතෙක් මිනිසෙකු ගමන්කර ඇති උපරිම උස වන මීටර 21,027 ක (අඩි 68,986) උසක් ගමන්කර වාර්තාවක් තබන ලදී. බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික රිචඩ් බ්‍රැන්සන් (Richard Branson) සහ පර් ලින්ස්ට්‍රාන්ඩ් (Per Linstrand) විසින් උණුසුම් වායු බැලූනයක් යොදාගනිමින් සිදුකරන ලද දීර්ඝතම ගුවන් ගමන ලෙස කිලෝමීටර 7,671ක දුරක් ජපානයේ සිට උතුරු කැනඩාවට දක්වා ගුවනින් පියාසර කරමින් 1991 ජනවාරි මස 15 දින වාර්තාවක් තැබීය.

ගුවනින් ගමන්කර නොයෙකුත් රමණීය ස්ථාන නැරඹීමට උණුසුම් වායු බැලූන යොදාගැනීම ලොව පුරා දක්නට ලැබෙන අතර එය සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයට ඉමහත් සේවයක් සපයන අංගයක් බවට පත්ව ඇත. එයට අමතරව කාලගුණික තොරතුරු ලබාගැනීම, දුෂ්කර වූ ගමනාන්ත වෙත අවදානමක් ගෙන ගුවනින් ගමන් කිරීම වැනි අභියෝගාත්මක ක්‍රීඩා සඳහාද බහුල වශයෙන් උණුසුම් වායු බැලූන යොදාගනු ලබයි.

## ක්‍රියාකාරීත්වය

උණුසුම් වායු බැලූනයේ ක්‍රියාකාරීත්වය වෙනුවෙන් උපකාරීවන ප්‍රධාන කොටස් දෙකකි. එනම් Envelope ලෙස හඳුන්වන පැහැල්ලු බරින් යුත් නයිලෝන් වැනි කෘත්‍රිම රෙදිවලින් ඉතා ශක්තිමත්ව නිෂ්පාදිත ගෝලාකාර කොටස සහ Basket ලෙස හඳුන්වන ශක්තිමත්ව

ගුවනින් ගමන්කර නොයෙකුත් රමණීය ස්ථාන නැරඹීමට උණුසුම් වායු බැලූන යොදාගැනීම ලොව පුරා දක්නට ලැබෙන අතර එය සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනයට ඉමහත් සේවයක් සපයන අංගයක් බවට පත්ව ඇත. එයට අමතරව කාලගුණික තොරතුරු ලබාගැනීම, දුෂ්කර වූ ගමනාන්ත වෙත අවදානමක් ගෙන ගුවනින් ගමන් කිරීම වැනි අභියෝගාත්මක ක්‍රීඩා සඳහාද බහුල වශයෙන් උණුසුම් වායු බැලූන යොදාගනු ලබයි.

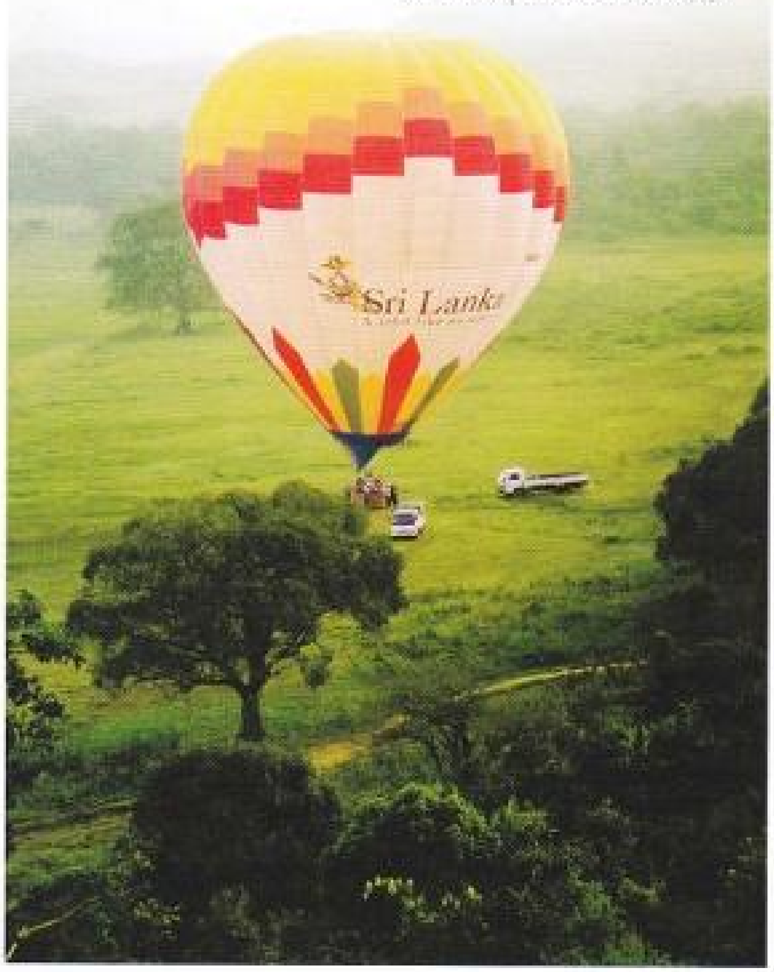
වේවැල් භාවිතකර වියා නිමකරන ලද කොටස ද වශයෙන් දැක්විය හැකිය. Envelop මඟින් දාහකය (Burner) උපයෝගී කර ගනිමින් උණුසුම් කරන ලද වාතය බැලූනයක් ආකාරයට සකස්වී රඳවාගැනීම සිදුකරයි. නියමු සහ මගී කුටිය Basket හි ස්ථාපිත කර ඇති අතර වාතය උණුසුම් කිරීමට අවශ්‍ය දාහකය, ඉන්ධන සහ අවශ්‍ය අනෙකුත් උපාංග මෙන්ම මගී ආරක්ෂිත උපාංග ද ස්ථාපිත කර තබනුයේ Basket තුළය. Envelop සහ Basket සම්බන්ධ කරනුයේ ශක්තිමත් ලණු යොදාගනිමින් එකිනෙකට සම්බන්ධ කිරීමෙනි. උණුසුම් වායු බැලූනයක් පියාසැරියක් සිදුකිරීමේ දී සිදුවන ක්‍රියාවලිය තුළ ඇති තාක්ෂණික තොරතුරු විමසා බලන්නේ නම් Archimedes නියමයේ සඳහන් වන "ඝනත්ව වෙනසක් හේතුවෙන් වාතයේ හෝ ද්‍රවයක් තුළ වස්තුවක් ඉපිලීමකට ලක්වීම" ට අනුකූලව මෙම ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වේ. දාහකය උපයෝගී කර ගනිමින් උණුසුම් කරන ලද වාතය හේතුවෙන් පාරිසරික වාතයේ ඝනත්වයට වඩා අඩු ඝනත්වයෙන් යුත් කලාපයක් Envelop තුළ

FEATURE

නිර්මාණය කරයි. ඒ හේතුවෙන් බැලූනය වාතය තුළ ඉපිලීමට අවශ්‍ය ශක්තිය උපදවාගනී. මෙම ඉපිලීමේ ශක්තිය හේතුවෙන් බැලූනය පොළොව මට්ටමින් ඉහළට එසවීමටත් යළිත් පොළොවට පහත් නොවී පවත්වා ගැනීමටත් හැකියාව ලැබේ. නිතර නිතර **Envelop** තුළ පවතින වාතයේ උෂ්ණත්වය දාහකය උපයෝගී කර ගනිමින් උණුසුම් කිරීම මගින් වැඩි කාලයක් බැලූනය ගුවනේ රඳවාගත හැකිය. තවද, උණුසුම් වායු බැලූන පියාසැරියක් සාමාන්‍යයෙන් සිදුකරනු ලබන්නේ හිමිදිරි උදෑසන කාලයේ ය. එයට හේතුව වන්නේ දහවල් කාලය එළඹෙන්නම හිරුරැස් හේතුවෙන් අවට වාතය උණුසුම්වීම නිසා පරිසරයේ වාත ඝනත්වය අඩුවී බැලූනය ගුවන්ගත කිරීමට අපහසුවීමයි.

## ශ්‍රී ලංකාව තුළ උණුසුම් වායු බැලූන

2003 අප්‍රේල් මස 23 දින ශ්‍රී ලංකාවට සුවිශේෂී දිනයක් විය. එනම් ශ්‍රී ලාංකීය මිනිසකු උණුසුම් වායු බැලූනයක නැගී මංගල ගුවන් ගමනක යෙදුනු දිනය එය වීමයි. උතුරුමැද පළාතෙහි අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ කැකිරාව ප්‍රදේශයේ සිට නිරප්පනය දක්වා ගමන්ගත් මෙම ගුවන් ගමනට සහභාගී වූයේ කපිතාන් අනිල් ජයසිංහ මහතායි. සංචාරක කර්මාන්තය හා සබැඳුන ආකර්ෂණීය ගුවන් ගමන් ක්‍රමයක් වන උණුසුම් වායු බැලූන සංචාර දැනට ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉතා සාර්ථක ලෙස ව්‍යාප්තව ඇත. අද වන විට උණුසුම් වායු බැලූන 6ක් මෙහෙයුම් ආයතන 3ක් හරහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යටතේ ලියාපදිංචි කර ඇති අතර දැඩි සංචාරක ආකර්ෂණයක් පවතින



දඹුල්ල සහ සීගිරිය මෙන්ම දකුණු පළාතෙහි ද ද්විතීය ස්ථාන රැසක් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් එම මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරයි.

ගුවන්යානයක මෙන් ගුවනේ දී නිරුපද්‍රිතභාවය ආරක්ෂා කරගැනීම මෙන්ම අඛණ්ඩව ගුවන් යෝග්‍යතාවය පවත්වාගැනීම වෙනුවෙන් විධිමත් නඩත්තු කිරීමක් උණුසුම් වායු බැලූන සඳහාද අත්‍යාවශ්‍ය වෙයි. **Envelop** පිරිසිදුව තබාගැනීම, වියා ඇති ස්ථාන (එකිනෙක සම්බන්ධ වන මැහුම්) නියමිත පරිදි සකස් කිරීම, දාහකය සහ ඉන්ධන පද්ධතියේ පවතින අවහිරතාවයන් ඉවත්කර නිසි පරිදි නඩත්තු කිරීම, ඉන්ධන ප්‍රවාහන නලයන්හි සිදුරු සහිත ස්ථාන පවතී නම් විධිමත් ලෙස අළුත්වැඩියා කිරීම හෝ ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සහ **Basket** නිසි පරිදි පවත්වාගෙනයාම යන කරුණු මෙහිදී ඉතා වැදගත්කොට සැලකිය හැකිය. මෙම නඩත්තු කටයුතු බැලූන නිෂ්පාදන සමාගම මගින් නිකුත් කරන අනුමත නඩත්තු පාලන අත්පොතෙහි සඳහන් පරිදි සුදුසුකම්ලත් තාක්ෂණික ශිල්පියකු විසින් සිදුකළ යුතු අතර ඒ සියල්ල නඩත්තු සටහන් පොතෙහි නිවැරදිව සටහන් කළයුතුය.

ඉහත සියල්ල නිවැරදිව සිදුවන්නේදැයි පරීක්ෂා කිරීම ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය (National Aviation Authority ) මගින් නිරන්තරයෙන් සිදුකරන අතර වාර්ෂික ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකය සහ ගුවන්යෝග්‍යතා සහතිකය යාවත්කාලීන සිදුකරන අවස්ථාවෙහි දී එම කරුණු ඉතා වැදගත් සාධක වේ. එයට අමතරව උණුසුම් වායු බැලූන මෙහෙයවීම වෙනුවෙන් නියමුවා ද වලංගු නියමු බලපත්‍රයක් ලබාගෙන තිබිය යුතුය. ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙම කටයුතු නියාමනය කරනු ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියයි.

# ශ්‍රී ලාංකිකයකු උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය තුළ ජාත්‍යන්තර දස්කමක

Capt. Chinthaka **Jayasinghe**
First Sri Lankan commercial balloon pilot in the South Asian region with instructor rating

FEATURE

ඕස්ට්‍රේලියානුවකු විසින් හඳුන්වාදීමත් සමගින් ශ්‍රී ලංකාවේ උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය ප්‍රචලිත වන්නේ වසර 2002 දීය. එය එදා මෙදා ඉතිහාසය තුළ ශ්‍රී ලංකාවට රැගෙන ආ ප්‍රථම උණුසුම් වායු බැලූනය ලෙස ද වාර්තා වේ. මෙම බැලූනය තුළ මගීන් 16 දෙනෙකුට ගමන් කිරීමේ පහසුකම් පැවතිණි. ඉන් අනතුරුව කෙමෙන් කෙමෙන් රට තුළ බැලූන කර්මාන්තය දියුණු වුවද බැලූන පැදවූ සියළුම ගුවන් නියමුවන් පාහේ යුරෝපයෙන් පැමිණි අය වූ අතර එවකට රටම වෙළාගෙන තිබූ කුරිරු යුද්ධය හේතුවෙන් බැලූන මෙහෙයුම් ද දඹුල්ලට සහ කණ්ඩලම යන ප්‍රදේශ වලට පමණක් සීමා විය.

අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ අභීත නායකත්වය හේතුවෙන් වසර 30 ක දරුණු යුද්ධය අවසන් වූ අතර ඉන් අනතුරුව සංචාරක ආකර්ෂණයද රට වෙත වැඩි වැඩියෙන් ලැබෙන්නට විය. ඒ සමගම උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය තව තවත් ජනප්‍රිය වූ අතර බැලූන මෙහෙයුම් සිදුකරන ප්‍රදේශ මෙන්ම නියමුවන්ගේ ප්‍රමාණයද වර්ධනය විය.
මේ සියළු කරුණු කාරණා සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙම කර්මාන්තයේ දියුණුව මෙන්ම පවතින බැලූන නියමුවන්ගේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගත් ශ්‍රී ලංකාවේ බැලූන මෙහෙයුම් සිදු කරන ආයතනයක් වන වයිල්ඩ් හොලිඩේස් ආයතනයේ චින්තක ජයසිංහ මහතා සිය නියමු පුහුණුව වෙනුවෙන් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය වෙත පිටත්ව යන්නේ මෙවැනි වකවානුවක් තුළය. උණුසුම් වායු බැලූන පුහුණුව සාර්ථකව අවසන් කරන ඔහු ඉන් නොනැවතී ඇමරිකානු එෆ් ඒ ඒ හෙවත් ෆෙඩරල් ඒවියේෂන් (FAA) ආයතනයෙන් බැලූන පිළිබඳ උපදේශක තත්වයක් ලබා ගන්නේ ඔහු ශ්‍රී ලංකාව තුළ පමණක් නොව දකුණු ආසියාව තුළද එවැනි දක්ෂතාවක් සිදු කළ ප්‍රථමයා බවට පත්වෙමිනි.

ජාත්‍යන්තරය තුළින් ලබා ගත් දැනුම උපයෝගී කරගනිමින් ඔහු මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව තුළ මුල් වරට උණුසුම් වායු බැලූන නියමුවන් පුහුණු කිරීමේ විෂය මාලාවක් සකස් කර ඇති අතර එය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අනුමත කර වහාම එම කටයුත්ත ආරම්භ කිරීමට සූදානමින් සිටී. එය දේශීයව පමණක් නොව දකුණු ආසියානු කලාපය තුළද මෙම කර්මාන්තයට යොමුවීමට කැමැත්තක් දක්වන සියළු දෙනාටම මහඟු අවස්ථාවක් වනු නොඅනුමානය.

ශ්‍රී ලංකාවේ තවමත් එතරම් ජනප්‍රිය නොවුනද ලෝකයේ ජනප්‍රිය රටවල් රැසක උන්මාදයක් ලෙස පැතිර ඇති උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තය තුළ ශ්‍රී ලාංකිකයකු ලෙස චින්තක ජයසිංහ මහතා විසින් දක්වා ඇති දක්ෂතාවය සැබැවින්ම අගය කළ යුතුය. තවද ඔහු ලබාගත් දැනුම රටේ අනාගත පරපුරට ලබාදීම වෙනුවෙන් වූ වැඩපිළිවෙලක් සකස් කරමින් සිටීම උණුසුම් වායු බැලූන කර්මාන්තයේ අනාගතය වඩාත් හිතසුව පිණිස වනු ඇති අතර ඔහුගේ අනාගත අරමුණු සාර්ථක වේවායි ගුවන්සර අප හෘදයාංගමව ප්‍රාර්ථනා කරන්නෙමු.

FEATURE

# ගුවන් ටිකට්පත් වෙන්කිරීම සහ ප්‍රවේශපත්‍ර මිල ගණන් ගණනය කිරීම

## පිළිබඳ පාඨමාලාව

**Airline Reservations and Fares Calculation Course**

දේවි **සමරසිංහ**

ගුවන් ගමනක දී වලංගු ප්‍රවේශපත්‍රයක් මගියා සතුවීම අනිවාර්ය දෙයකි. ගුවන් ටිකට් පත් ලබාගැනීම සාමාන්‍ය මගී ප්‍රවාහන සේවාවල මෙන්, එනම් බස් රථයක් තුළදී හෝ කුලී රථයක මෙන් ගමන අවසානයේ ගෙවීම් කිරීමක් ලෙස සිදුකළ නොහැක. ගුවන් ගමනකදී, අදාළ ගුවන් ගමනට ප්‍රථම තමා ගමන් කරන ගමනාන්තය වෙත ප්‍රවේශපත්‍රයක් ලබාගෙන ආසනයක් වෙන්කරවා ගත යුතුය. මෙසේ ආසනයක් වෙන්කිරීමේ දී තමන් ගමන් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන ගමනාන්තයට ළඟාවිය හැකි කෙටිම මාර්ගය හෝ ගමන යා යුතු ආකාරය අනුව අවම මිල ගණන් හෝ උපරිම පහසුකම් සහිතව ආදී ලෙස ප්‍රවේශපත්‍රය වෙන්කරවා ගත හැකිය. මෙය මගියාගේ කැමැත්ත අනුව සිදුවන අතර සෘජුවම ගුවන් සමාගමට හෝ එහි නියෝජිත ආයතනයකට ගොස් තමන්ගේ අවශ්‍යතාව පවසා ප්‍රවේශපත්‍රයක් ලබාගෙන ආසනයක් වෙනකරවා ගත යුතුය. මෙහිදී බොහෝ විට මගියාට ප්‍රවේශපත්‍රය වෙන්කරවා ගැනීමට හැකියාවක් නොමැති අතර ඒ සඳහා දැනුමැති අයෙකුගේ සහාය ලබාගත යුතුවේ.

ගුවන් ගමනක දී වලංගු ප්‍රවේශ පත්‍රයක් මගියා සතුවීම අනිවාර්ය දෙයකි. ගුවන් ටිකට්පත් ලබාගැනීම සාමාන්‍ය මගී ප්‍රවාහන සේවාවල මෙන්, එනම් බස් රථයක් තුළදී හෝ කුලී රථයක මෙන් ගමන අවසානයේ ගෙවීම් කිරීමක් ලෙස සිදුකළ නොහැක. ගුවන් ගමනේදී, අදාළ ගුවන් ගමනට ප්‍රථම තමා ගමන් කරන ගමනාන්තය වෙත ප්‍රවේශපත්‍රයක් ලබාගෙන ආසනයක් වෙන්කරවා ගත යුතුය. මෙසේ ආසනයක් වෙන්කිරීමේ දී තමන් ගමන් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන ගමනාන්තයට ළඟාවිය හැකි කෙටිම මාර්ගය හෝ ගමන යා යුතු ආකාරය අනුව අවම මිල ගණන් හෝ උපරිම පහසුකම් සහිතව ආදී ලෙස ප්‍රවේශපත්‍රය වෙන්කරවා ගත හැකිය. මෙය මගියාගේ කැමැත්ත අනුව සිදු වන අතර සෘජුවම ගුවන් සමාගමට හෝ එහි නියෝජිත ආයතනයකට ගොස් තමන්ගේ අවශ්‍යතාව පවසා ප්‍රවේශපත්‍රයක් ලබාගෙන ආසනයක් වෙන්කරවා ගත යුතුය. මෙහිදී බොහෝවිට මගියාට ප්‍රවේශපත්‍රය වෙන්කරවා ගැනීමට හැකියාවක් නොමැති අතර ඒ සඳහා දැනුමැති අයෙකුගේ සහාය ලබාගත යුතුවේ.

මෙසේ සහාය ලබාදෙන්නා එම කාර්යය පිළිබඳව දැනුමක් ඇති අයෙකු වියයුතු අතර ඒ සඳහා මනා පුහුණුවක් ලබා තිබිය යුතුය. දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ මෙවන් පුද්ගලයින් පුහුණු කරනු ලබන ආයතන බොහෝමයක් දක්නට ලැබෙන නමුත් ඇතැම් ආයතනවලින් අධ්‍යාපනය ලබා ගන්නා පුද්ගලයින්ට නිවැරදිව ඒ දැනුම නොලැබෙන බවත් ඒ හේතුවෙන් අවසානයේ මගීන්, ගුවන් සමාගම් හා ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන ආයතන විවිධ අපහසුතාවයන්ට මුහුණදෙන බවත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට දැනගන්නට ලැබිණ.

මගීනට සිදුවන අපහසුතාවයන් සැලකිල්ලට ගත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඒ වෙනුවෙන් විවිධ ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කරන ලද අතර අන් අයටත් ආදර්ශයක් වන අයුරින් ගුවන් ටිකට්පත් නිකුත් කිරීම පිළිබඳ පාඨමාලාවක් ආරම්භකොට පවත්වාගෙන යාම ඉන් ප්‍රධානය. ඒ අනුව 2009 වර්ෂයේදී මුලින්ම මෙම පාඨමාලාව ආරම්භ කළ අතර සති 10ක කාලයක් සඳහා එය සැලසුම් කෙරිණ. එම අවස්ථාවේ පැවති අවශ්‍යතාවය අනුව අදාළ විෂයමාලාව විද්වත් මණ්ඩලයක් මගින් සකස් කරන ලද අතර එමගින් පාඨමාලාව හදාරන්නන් සඳහා ඉහළ දැනුමක් සහතික කෙරිණ. එලෙසම ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් ද ක්ෂේත්‍රයේ වෙනත් ආයතන පිළිබඳව සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ කුසලතාවයන් වර්ධනය කිරීම් සහ පුද්ගල සංවර්ධන වැඩමුළු ආදියද මෙම විෂය ක්ෂේත්‍රයට අමතරව ඇතුළත් කෙරිණි.

කොතරම් විෂය කරුණු ඉගැන්වුවද එය ප්‍රායෝගිකව දැක ගැනීමෙන් ලබන දැනුම ඉතා ඉහළ බව විශ්වාස කරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පාඨමාලාව හදාරන සිසුන්ට, පාඨමාලාවේ සුවිශේෂී අංගයක් ලෙස සම්පූර්ණ දිනයක් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකාරකම්

**2009 වර්ෂයේදී මුලින්ම මෙම පාඨමාලාව ආරම්භ කළ අතර සති 10ක කාලයක් සඳහා එය සැලසුම් කෙරිණ. එම අවස්ථාවේ පැවති අවශ්‍යතාවය අනුව අදාළ විෂයමාලාව විද්වත් මණ්ඩලයක් මගින් සකස් කරන ලද අතර එමගින් පාඨමාලාව හදාරන්නන් සඳහා ඉහළ දැනුමක් සහතික කෙරිණ. එලෙසම ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් ද ක්ෂේත්‍රයේ වෙනත් ආයතන පිළිබඳව සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ කුසලතාවයන් වර්ධනය කිරීම් සහ පුද්ගල සංවර්ධන වැඩමුළු ආදියද මෙම විෂය ක්ෂේත්‍රයට අමතරව ඇතුළත් කෙරිණි.**

FEATURE

**දැනට කණ්ඩායම් 05 ක් සම්පූර්ණ කර ඇති මෙම පාඨමාලාව මඟින් ඉතා ඉහළ ප්‍රායෝගික දැනුමැති සිසුන් 100 ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ක්ෂේත්‍රයට දායාද කර ඇත. ඒ අතරින් මෙම පාඨමාලාව උපයෝගී කර ගනිමින් රැකියා ලබා ගත් පිරිස 90 කට ආසන්න වන අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හා වෙනත් විදේශීය ගුවන් සමාගම් වලද දිවයිනේ ප්‍රමුඛ ගුවන් ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන ආයතන වල ද ඔවුන් සේවය කරනු ලබයි.**

නිරීක්ෂණය කිරීමටත් එහිදී ගුවන් යානයකට පිවිසීමටත් අවස්ථාව සලසා දෙනු ලබන අතර ගුවන් තොටුපළ චාරිකාවක් ද මේ සියළු දේට අමතරව ලබාදීමට කටයුතු යොදා ඇත. එය සිසුන් අතර ඉමහත් ජනප්‍රිය අංගයක් වන අතර වෙනත් ආයතනවල සිසුන්ට නොලැබෙන විරල ගණයේ අත්දැකීමක් ද වේ.

පාඨමාලාවේ දේශන කටයුතු සිදුකරනු ලබන්නේ ක්ෂේත්‍රයේ ඉතාම ඉහළ දැනුමක් සහ මෙම විෂය ඉගැන්වීම පිළිබඳ පළපුරුද්දක් ඇති රොෂානි සල්ඩින් නම් ආචාර්යවරියයි. ඇය 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගමේ වසර 22ක පමණ සේවා කාලයක් සම්පූර්ණකර ඇති අතර මෙම විෂය ඉගැන්වීම පිළිබඳව වසර 16ක පමණ අත්දැකීම් ඇති ආචාර්යවරියකි. එමෙන්ම මෙම විෂය ඉගැන්වීම පිළිබඳව ජාත්‍යන්තර ප්‍රවීණතාවයක් ලබාගත් තැනැත්තියකි. ඇයගේ මෙම ඉහළ හැකියාව නිරතුරුවම සිසුන්ට ලබාදීම නිසා පාඨමාලාවේ ගුණාත්මක බව ඉතා ඉහළ මට්ටමක රඳවාගැනීමේ හැකියාවක් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ලැබී ඇත.

දැනට කණ්ඩායම් 05ක් සම්පූර්ණ කර ඇති මෙම පාඨමාලාව මඟින් ඉතා ඉහළ ප්‍රායෝගික දැනුමැති සිසුන් 100ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ක්ෂේත්‍රයට දායාදකර ඇත. ඒ අතරින් මෙම පාඨමාලාව උපයෝගීකර ගනිමින් රැකියා ලබාගත් පිරිස 90කට ආසන්න වන අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හා වෙනත් විදේශීය ගුවන් සමාගම්වලද දිවයිනේ ප්‍රමුඛ ගුවන් ප්‍රවේශපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබන ආයතනවල ද ඔවුන් සේවය කරනු ලබයි.

විශේෂයෙන්ම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ ආයතන, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පාඨමාලාව හදාරන ලද සිසුන් තම ආයතනවලට බඳවාගැනීමට ඉතා ඉහළ උනන්දුවක් දක්වන අතර දැනට පවතින ඉල්ලුමට පුද්ගලයින් සැපයීමට පවා අපහසු තත්ත්වයට පත්ව ඇත.

මෙම පාඨමාලාව හැදෑරීම මඟින් සිසුනට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳවද දැනුමක් ලැබෙන නිසා බොහෝවිට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වෙනත් පාඨමාලා හදාරා ඉතා ඉහළ වැටුපකට ගුවන් සමාගම් හා එක්වීම ද අප සිසුන්ගේ එක් ප්‍රවණතාවයකි. තවද මෙම පාඨමාලාවේ ගාස්තුව ඉතා අවම මට්ටමක පවතින නිසා බොහෝ දෙනෙකුට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුම ලබාගැනීමට මෙය පහසුම මාර්ගයක් වන අතර එමඟින් වෙනත් ක්ෂේත්‍ර හඳුනාගෙන ඒ වෙත යොමු වීමට පහසුවීමද මෙහිදී විශේෂය.

පාඨමාලාව අවසානයේදී ලිඛිත පරීක්ෂණයක් පවත්වනු ලබන අතර විෂයයන් දෙකකට මුහුණදීමට සිසුනට සිදුවේ. එක් විෂයයක් 'ගුවන් සේවා භූගෝලය' (Aviation Geography) වන අතර අනෙක් විෂයය වන්නේ 'මිල ගණන් ගණනය කිරීම' (Fares Calculations) යි. එක් එක් විෂයය සමත්වීම සඳහා අවම වශයෙන් ලකුණු 50ක් ලබාගත යුතු අතර විභාගය සඳහා පෙනීසිටීමට උපරිම අවස්ථා දෙකක් හිමිවේ. එම අවස්ථා දෙක තුළින්ද සමත්වීමට යම් සිසුවකු අපොහොසත් වුවහොත් නව සිසුවෙකු ලෙස ලියාපදිංචි වී පාඨමාලාව හදාරා නැවත විභාගයට පෙනීසිටිය යුතුය. එලෙසම ලබා ගන්නා ලකුණු ප්‍රමාණයන් අනුව සිසුන් ශ්‍රේණිගත කිරීම සිදු කරනු ලබන අතර අවසන් සහතිකය සමග ලකුණු සටහනක් ද වෙනම ම පිරිනැමේ. මෙම සහතිකය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයාගේ අත්සනින් යුතුව නිකුත් කරනු ලබන

බැවින් ලොවපුරාම පිළිගැනීමට ලක්වන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ ද ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් පවතී.
දැනට මෙම පාඨමාලාව හදාරා රැකියාවන්හි නිරතවන සිසුන් කිහිප දෙනෙකුගේ අදහස් අප විසින් විමසන ලද අතර ඉන් කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

'මම රැකියාව කරමින් සිටියේ ගුවන් ටිකට්පත් නියෝජිත ආයතනයක. එහිදී ටිකට්පත් නිකුත් කිරීමට මා හට දැනුම තිබුණද මෙම පාඨමාලාව හැදෑරීම නිසා එම නිකුත් කිරීමේ සම්පූර්ණ ක්‍රියාවලිය දැනගැනීමේ හැකියාව ලැබුණා. ඒ වගේ මා හට සිහිනයක්ව තිබූ ගුවන් යානයකට පිවිසීමත් එහි නියමුවාගේ ආසනයේ වාඩිවීමටත් ලැබීම මා ඉතා අගය කොට සලකනු ලබනවා.

මා උසස් පෙළ හදාරා අවසානකළ පසු මෙම පාඨමාලාවට සම්බන්ධ වුණා. මගේ මූලික අරමුණ වී තිබුණේ ගුවන් සේවිකාවක් වෙන්න. නමුත් මේ පාඨමාලාව අවසානයේ BOC ට්‍රැවල්ස් ආයතනයේ රැකියාවට මා යොමු කරනු ලැබුවා. න්‍යායාත්මක දැනුම ඉතාම ඉහළින් මාවන ලැබී තිබුණ නිසා මෙම රැකියාව කරගෙන යාමට ඉතා පහසුවක් වෙනවා. ඒ වගේම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මෙම පාඨමාලාව ඉතා ඉහළ මට්ටමක පවත්වාගෙන යාමට ඔවුන් උත්සාහ ගනු ලබන බව පේනවා.

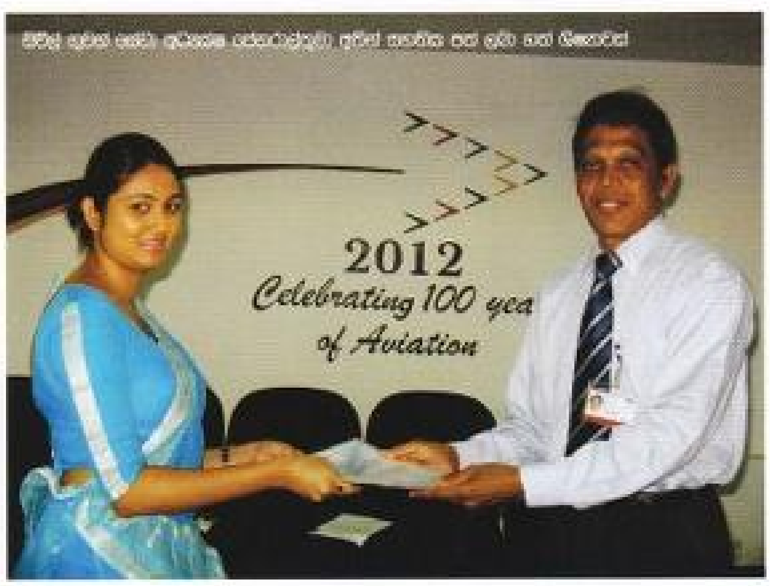
මෙම පාඨමාලාවේ දෙවෙනි අදියර ආරම්භ කිරීමේ කටයුතු ද දැනට සිදුවෙමින් පවතින අතර එය දැනට මෙම පාඨමාලාව හදාරා ඇති සිසුන්ටත් ක්ෂේත්‍රයේ වසර කිහිපයක සේවා කාලයක් ඇති අයටත් සහභාගිවීමට හැකිවන අයුරින් සකස් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අදහස් කරනු ලබයි. මේ අතර දැනට පවත්වා ගෙන යනු ලබන පාඨමාලාවේ අන්තර්ගතය වත්මන් කර්මාන්තයේ අවශ්‍යතා අනුව වෙනස් කිරීමටත් සිසුන්ගේ දැනුම වැඩිකරනු ලබන යම් යම් ක්‍රියාකාරකම් සහ දේශන වැඩි කිරීමටත් අදහස් කරනු ලබන බව පාඨමාලාවේ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක අප වෙත පැවසීය.

මෙම පාඨමාලාවේ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් ප්‍රවාහන අංශයේ සේවය කරන ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා කටයුතු කරනු ලබන අතර පාඨමාලාවේ සාර්ථකත්වය උදෙසා ඔහු විසින් සිදුකරනු ලබන මෙහෙය ප්‍රශංසනීයය. පාඨමාලාව පිළිබඳ ගුවන්සර වෙත අදහස් දැක්වූ ඔහු පවසා සිටියේ මෙම පාඨමාලාව සාර්ථකත්වය මත ඒ සඳහා ඉල්ලුම් කරන පිරිස ඉතා විශාල වුවද සීමිත පිරිසක් බඳවාගනු ලබන්නේ එහි ගුණාත්මකභාවය ආරක්ෂා කරගැනීම සඳහා වන බවයි. එහිදී තවදුරටත් අදහස් දැක්වූ ඔහු, මෙම පාඨමාලාව

**මෙම පාඨමාලාවේ දෙවෙනි අදියර ආරම්භ කිරීමේ කටයුතු ද දැනට සිදුවෙමින් පවතින අතර එය දැනට මෙම පාඨමාලාව හදාරා ඇති සිසුන්ටත් ක්ෂේත්‍රයේ වසර කිහිපයක සේවා කාලයක් ඇති අයටත් සහභාගිවීමට හැකිවන අයුරින් සකස් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අදහස් කරනු ලබයි.**

කණ්ඩායම් 05ක් දක්වා රැගෙන ඒම සඳහා අනගි සහායක් ලබාදුන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා, ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක මහතා, අධ්‍යක්ෂ (ඒකාබද්ධ) පණ්ඩුක ජයවීර මහතා, නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ, ගුවන් ප්‍රවාහන, රොහාන් වන්නිලප්පා මහතා ඇතුළු සියළුම නිලධාරීනට සිය ගෞරවනීය ස්තූතිය පිරිනැමීය.

මෙම පාඨමාලාව සම්බන්ධයෙන් වැඩිදුර තොරතුරු aato@caa.lk මගින් හෝ දුරකථන අංක 0112 35 88 12 මගින් ලබා ගත හැක.



සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා අතින් සහතික පත් ලබා ගත් සිසුවියක්

NEWS

# 2012 වසර, අවම ගුවන් අනතුරු අනුපාතිකය වාර්තා කරයි

ශර්මිලා **මාගම්මුදලි**
නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂිකා
මානව සම්පත් හා කාර්යාල කළමනාකරණ

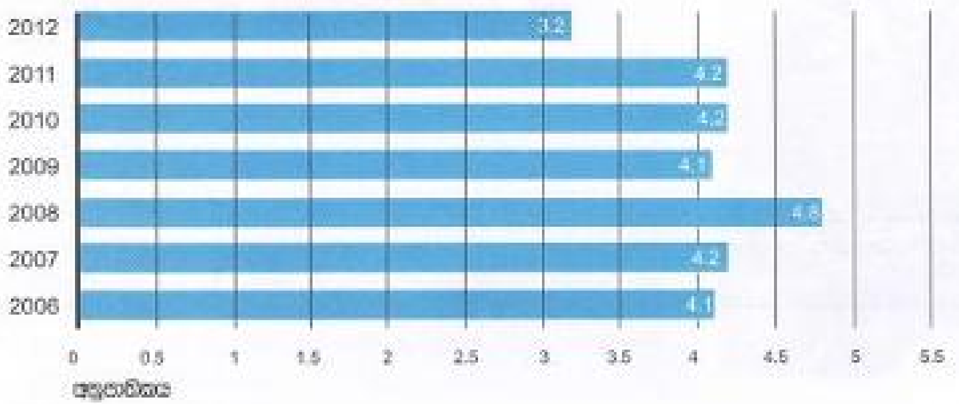
ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සිදුවන ගුවන් අනතුරු සංඛ්‍යාව ගුවන් ප්‍රවාහනයේ නිරුපද්‍රිතතාවය මනිනු ලබන ප්‍රාථමික සාධකයක් ලෙස සැලකේ. ඒ අනුව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් සිදු කරන ලද අධ්‍යයනයකට අනුව පැහැදිලි වී ඇත්තේ, එම සංවිධානය, ගුවන් අනතුරු පිළිබඳව දත්ත රැස්කිරීමට පටන්ගත් දින සිට අද දක්වා කාලය තුළ අවම ගුවන් යානා අනතුරු අනුපාතිකය වාර්තා වී ඇත්තේ 2012 වර්ෂයේ දී බවය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ගුවන් සේවාව හා අදාළ වන ගුවන් යානා අනතුරු සම්බන්ධව ප්‍රකාශයට පත්කර ඇති 13 වන ඇමුණුමට (**Annex 13**) අනුකූලව ගුවන් අනතුරක් ලෙස සලකනුයේ මිනිසුන් සහිත ගුවන් යානාවක්, ගුවන් ගත වීමට පෙර, ගුවන් ගමනේ දී හෝ ගුවන් ගමන අවසානයේ දී සිදුවිය හැකි අනතුරක් හේතුවෙන් මිනිසෙකුට තුවාල සිදුවීම හෝ මරණයට පත් වීම හෝ යන අවස්ථාවකි.

ගුවන් අනතුරු හා අදාළ සිදුවීමක් ලෙස අර්ථකථනයකර දැක්වෙන්නේ ගුවන් යානා අනතුරු ලෙස ගැනිය නොහැකි, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අතරවාරයේ දී නිරුපද්‍රිතතාවයට බලපෑම් එල්ලකළ හැකි ඕනෑම සිදුවීමක් වේ.

ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සිදුවන ගුවන් අනතුරු සංඛ්‍යාව ගුවන් ප්‍රවාහනයේ නිරුපද්‍රිතතාවය මනිනු ලබන ප්‍රාථමික සාධකයක් ලෙස සැලකේ. ඒ අනුව

**ගෝලීය ගුවන් අනතුරු අනුපාතිකය**
(ගුවන් ගමන් පිටත්වීම් මිලියනයකට)






ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් සිදු කරන ලද අධ්‍යයනයකට අනුව පැහැදිලි වී ඇත්තේ, එම සංවිධානය, ගුවන් අනතුරු පිළිබඳව දත්ත රැස්කිරීමට පටන්ගත් දින සිට අද දක්වා කාලය තුළ අවම ගුවන් යානා අනතුරු අනුපාතිකය වාර්තා වී ඇත්තේ 2012 වර්ෂයේ දී බවය. මේ සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ප්‍රකාශයට පත්කරන ලද ඇමුණුම 14 **(Annex 14)** ප්‍රකාර නිර්වචනයන්ට අනුකූල වන්නා වූ ගුවන් යානා අනතුරු පාදකකොට ගෙන ඇති අතර නියමිත කාල සටහනකට අනුව, වාණිජමය ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරනු ලබන, ගුවන්ගත වන විට උපරිම බර **(MTOW)** කිලෝ ග්‍රෑම් 2,250ක් වන ගුවන් යානා අදාළ කරගෙන ඇත.

පහත සටහනේ පෙන්වා දී ඇති පරිදි 2012 වර්ෂයේ දී ගුවන් යානා අනතුරු ගුවන් ගමන් පිටත්වීම් මිලියනයකට 3.2ක් ලෙස වාර්තා වී ඇත. එය ඊට පෙර වසර 7 වඩා අඩු මට්ටමක පැවතීම විශේෂත්වය යි. තවද, මෙම අනුපාතිකය 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 24%ක පහත වැටීමකි.

තවද, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ දත්තවලට අනුව ගුවන් අනතුරු හේතුවෙන් මරණයට පත් සංඛ්‍යාව 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2012 වර්ෂයේදී 10%ක අඩුවීමක් පෙන්නුම්කර ඇත. එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් ප්‍රකාශිත කලාපයන් හි ගුවන් අනතුරු හා අදාළ 2012 වර්ෂයේ දත්ත පහත පරිදි වේ.

ඉහත සටහනට අනුව අනතුරු 05ක් වාර්තා වී ඇති අප්‍රිකානු කලාපය ගුවන් යානා අනතුරු වලින් 2012 වර්ෂය තුළ 45%ක් සඳහා දායක වී ඇත. ගුවන් යානා අනතුරු සංඛ්‍යාව සලකා බැලීමේ දී 2006 වර්ෂයේ සිට 2011 වර්ෂය දක්වා 110ත් 120ත් අතර සංඛ්‍යාවක් සටහන් වී ඇති අතර 2012 වර්ෂයේ දී එම සංඛ්‍යාව වාර්තාගත අඩු වීමක් පෙන්වා ඇත. එම අඩු වීම 2011 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 21%ක් ලෙස සටහන් වේ. මෙම සියළු දත්ත සලකා බැලීමේ දී 2012 වර්ෂය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ වඩාත් නිරුපද්‍රිත වසරක් ලෙස වාර්තා පොතට එක් වේ.

(ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ, 2013 නිරුපද්‍රිතතා වාර්තාව ඇසුරෙනි.)

| කලාපය | අනතුරු සංඛ්‍යාව | අනතුරු අනුපාතිකය | මාරාන්තික අනතුරු සංඛ්‍යාව | මරණ සංඛ්‍යාව |
|---|---|---|---|---|
| අප්‍රිකාව | 5 | 4.8 | 2 | 167 |
| ආසියාව | 23 | 2.7 | 3 | 161 |
| යුරෝපය | 30 | 4.2 | 3 | 42 |
| ලතින් ඇමෙරිකානු හා කැරිබියන් දූපත් | 12 | 3.8 | 1 | 2 |
| උතුරු ඇමෙරිකාව | 29 | 2.8 | 0 | 0 |
| ඕෂනියාව | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ගෝලීය අගය | 99 | 3.2 | 9 | 372 |

NEWS

# රාවණා පිළිමය

## ශ්‍රී ලංකාවෙන් හමුවෙයි

ශ්‍රී රාවණා රජු යනු අභිමානවත් ශ්‍රී ලාංකේය ඉතිහාසය තුළ මෙන්ම ගුවන් ගමන් ඉතිහාසයේ රන් අකුරින් ලියවී ඇති නාමයකි. ඒ දඬුමොණරය නමින් හඳුන්වන සහ අප සියලු දෙනා අසා ඇති ගුවන් යානය මීට වසර 5,000කට පමණ පෙර ඔහු විසින් රට රටවල් තරා ගමන් කිරීමට යොදා ගත් බවට පවතින සාක්ෂි හේතුවෙනි.

ඓතිහාසික රාවණා රජුගේ පිළිමයක් පසුගිය දා ශ්‍රී ලංකාවේ තිබී සොයාගෙන ඇති අතර ඒ පිළිබඳ ඉරිදා මවුබිම පුවත්පත මගින් දිගින් දිගටම තොරතුරු වාර්තා කරමින් සිටී. මේ අයුරින් සොයාගනු ලැබූ ඓතිහාසික පිළිමය මගින් සනාථ වන්නේ රාවණා රජ ශ්‍රී ලංකාව සමග පැවති සම්බන්ධතාවය යි. නිල තොරතුරු මට්ටමින් පවතින ශ්‍රී රාවණ රජුගේ ඉතිහාසය මේ මිස්සේ සොයාගනිමින්, ඒ හා අදාළ තාක්ෂණික ඥානය ලබා ගනිමින්, ශ්‍රී ලංකාව ලෝක ගුවන් ගමන් කර්මාන්තය තුළ විශිෂ්ට නිර්මාණ සිදුකරන රාජ්‍යයක් බවට පත් වේවා යන්න ගුවන්සර අපගේ ප්‍රාර්ථනය යි.

# මත්තල

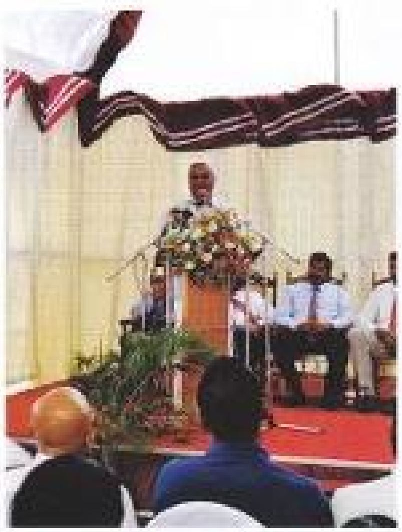
## ගුවන් යානා

### නඩත්තු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිරියේදී ගුවන් යානා නඩත්තු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා පවසයි. ඔහු මේ බව පැවසුවේ පසුගිය දා මත්තල, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යාල ගොඩනැගිල්ලට මුල් ගල තැබීමේ උත්සවයට සහභාගිවෙමිනි. තවදුරටත් අදහස් දැක්වූ අමාත්‍යවරයා පවසා සිටියේ මේ වන විටත් ජර්මනියේ ලුෆ්තන්සා ගුවන් සමාගම සමග ඒ සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡාකොට ඇති බවත් ඔවුන් මේ සම්බන්ධයෙන් එකඟත්වය පළකොට ඇති බවත්ය. ගුවන් යානා නඩත්තු මධ්‍යස්ථානය ආරම්භ කිරීමෙන් පසු ආසියාවේ සියළු ගුවන් සමාගම් වෙත සේවය ලබාදීම රජයේ මීළඟ බලාපොරොත්තුව බව ද සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා වැඩිදුරටත් පැවසීය.

# සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යාලයක් මත්තලට

මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම සංකල්පය යටතේ ජනතා අයිතියට පත්කරනු ලැබූ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු කාර්යක්ෂමව සිදුකිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යාලය ඉදිකිරීමට නිල වශයෙන් මුල් ගල තැබීම කථානායක චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදුවිය. මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් රවින්ද්‍ර රුබේරු මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි යන මහත්වරුන් ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසකගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවැත්විණි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් සකස්කර ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් කටයුතු සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සමස්ත කටයුතු පවත්වා ගෙන යාම සියළු රාජ්‍ය වෙත පැවරී ඇති වගකීමකි. ඒ අනුව නව මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකාරීත්වයට අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තහවුරු කිරීමේ වගකීම නව කාර්යාලය හරහා නිසි ලෙස ඉටු කිරීම සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනය වන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අපේක්ෂාව වේ. ගුවන් තොටුපළ සේවා ජාලයන් ක්‍රියාත්මක වීම සෘජු ලෙස අධීක්ෂණයට භාජනය කිරීම තුළින් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතතාවය හා ආරක්ෂාව වර්ධනය කිරීමෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට මෙමඟින් ඉඩ ප්‍රස්ථාව සැලසෙනු ඇත.



NEWS

# වසර 15කට පසු බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාවට

## British Airways Resuming Flights After 15 Years

ත්‍රස්තවාදී කටයුතු හේතුවෙන් වසර 15ක පමණ කාලයක් ඇත්හිටුවා තිබූ බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවයේ ගුවන් ගමන් පසුගිය අප්‍රේල් මස 15 වන දා සිට බෝයිං 777 වර්ගයේ ගුවන් යානා භාවිත කරමින් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. මෙම ගුවන් ගමන් මාලදිවයින හරහා සිදුකරයි. බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය පිළිගැනීම වෙනුවෙන් බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළෙහි චාම් උත්සවයක් සංවිධානය කර තිබූ අතර ඒ සඳහා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍ය බැසිල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා, ශ්‍රී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා සහ බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවයේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කීත් විලියම්ස් මහතා ද සහභාගී විය.

බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය මෙම නව ගුවන් ගමන් ගැට්වික් ගුවන් තොටුපළේ සිට සිදුකරනු ලබන අතර ඒ සඳහා බෝයිං 777 වර්ගයේ පළල් බඳ සහිත ගුවන් යානා භාවිතා කිරීමට නියමිතය. ඔවුන් බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළ වෙත සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 3ක් සිදුකිරීමට නියමිතය. එම උත්සවයේ දී අදහස් දැක්වූ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍ය බැසිල් රාජපක්ෂ මහතා, බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය නැවත ශ්‍රී ලංකාව සිය ගමනාන්තයක් ලෙස තෝරාගැනීම ඉතා වැදගත් සංධිස්ථානයක් වන බවත් මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රයක් බවට පත්කිරීමේ දී එහි ප්‍රධාන ඉලක්කයක් වන 2016 වසරේ දී සංචාරකයින් මිලියන 2.5ක් ගෙන්වාගැනීම සඳහා මෙම ගුවන් ගමන් ඉතා වැදගත්වනු ඇති බවද පැවසීය.

NEWS

# ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට නව A330 යානා 06ක් සහ A350 XWB යානා 04ක්

## SriLankan Airlines Opts for Six A330's and Four A350 XWB's

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම නව A350-900 යානා 04ක් සහ A330-300 යානා 6ක් මිල දී ගැනීම සඳහා එයාර්බස් සමාගම සමග අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරනු ලැබීය. එයාර්බස් ගුවන් යානා භාවිත කරන ගුවන් සමාගමක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම එහි දිගුදුර ගුවන් ගමන් සඳහා ඉහළ ශක්‍යතාවයන් ඇති එයාර්බස් 330 යානා සහ නවතම හඳුන්වාදීම වන එයාර්බස් 350 යානා යොදා ගනිමින් එහි යානා ඇණිය යාවත්කාලීන කිරීමට අදහස් කරයි.

'දැනටමත් අපගේ එයාර්බස් 330 යානා දිගුදුර මෙහෙයුම් ඉතා සාර්ථකව, කාර්යක්ෂමව සහ මගීන්ගේ සුවපහසුව වෙනුවෙන් සේවය කරමින් සිටිනවා. අපගින් ලබාගැනීමට නියමිත එයාර්බස් 330 යානා සහ නවතම කාර්යක්ෂම ගුවන් යානා හඳුන්වාදීමක් වන එයාර්බස් 350 ගුවන් යානා අපගේ ආර්ථික තත්ත්වයන් තවදුරටත් ඉහළ නංවනු ඇත.' යනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පැවසීය.

'අප ඉතාමත් සතුටුවෙනවා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම අප කෙරෙහි තබා තිබෙන විශ්වාසය අලුත්කරවා ගැනීම සම්බන්ධයෙන්. ජයග්‍රාහී ප්‍රසංයෝගයක් වන එයාර්බස් 330 හා එයාර්බස් 350 යානා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට මගීන් වෙත ඉතා ඉහළ සුවදායී සේවයක් සැලසීමටත් සුපිරි කාර්යක්ෂමතාවයක් සෑම අවස්ථාවකම ළඟාකර ගැනීමටත් හැකියාව ලබාදේවි' යනුවෙන් එයාර්බස් සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් නිලධාරී ජෝන් ලීහි (John Leahy) පැවසීය.

එයාර්බස් ගුවන් යානා අසහාය නියමු කුටියක් සහ පොදු මෙහෙයුම් තත්ත්වයන් ලබාදෙමින් ගුවන් සමාගම්වල එකම කාර්ය මණ්ඩලය, නඩත්තු ඉංජිනේරුවන් යොදා ගැනීමත් සහ මෙහෙයුම් නම්‍යතාවයන් නිසා ගුවන් සමාගමට ආර්ථික වශයෙන් වාසිදායී තත්ත්වයන් ඇතිකිරීමට සමත්ය.

අද වන විට එයාර්බස් ගුවන් යානා අතර A330 යානා වැඩියෙන්ම භාවිත වන පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා වර්ගයයි. එයාර්බස් සමාගමේ ගුවන් යානා ලොව වටා ගුවන් සමාගම් 100ට වැඩි ප්‍රමාණයක් විසින් 1,000ට වැඩි යානා ගණනක් භාවිත කරයි. එලෙසම 1,200ක් පමණ ඇණවුම් ද ලැබී තිබේ. නව නිෂ්පාදන වැඩිදියුණු කිරීම් සමග එයාර්බස් 330 යානය එම වර්ගයේ අනෙකුත් යානා අතර වඩා පිරිමැසුම්දායක සහ විශ්වාසනීයත්වයෙන් ඉහළ යානය බවට පත්වෙමින් තිබේ. මගීන් 270ත් 350ත් අතර ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා සැලසුම් කරනු ලබන නවතම ගුවන් යානය වන A350 XWB යානය මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ දිගුදුර මෙහෙයුම් සිදුකළ හැකි යානයකි. ලොව වටා පාරිභෝගිකයින් දැනටමත් යානා 600ට වඩා වැඩි ලෙස ඉල්ලුම්කර ඇති මෙම A350 XWB යානාවල ඉතා ඉහළ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයක් සහ අඩු කාබන්ඩයොක්සයිඩ් පිටකිරීමක් සහිත ය.

NEWS

## පැරිස් ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ වැඩිම ගුවන් යානා ඇණවුම එයාර්බස් සමාගමට

### Airbus wins order battle at Paris Airshow

පනස් වන වරට පැවති පැරිස් ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ අවසන් මොහොතේ ලද ගුවන් යානා ඇණවුම් කිහිපය සමගින් එයාර්බස් ගුවන් සමාගම මෙවර ගුවන් ප්‍රදර්ශනයේ බෝයිං ගුවන් සමාගම අභිබවමින් ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 69 වටිනා ගුවන් යානා 466 ක ඇණවුම් ලබා ගැනීමට සමත්ව ඇත. එයාර්බස් සමග කරට කර සටනක නිරත වූ බෝයිං සමාගම ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 66 වටිනා ගුවන් යානා 442 ක ඇණවුම් ලබා ගැනීමට සමත්ව ඇත. මෙම සමාගම් දෙක විසින් ලබා ගෙන ඇති ගුවන් යානා ඇණවුම් වල මූල්‍යමය වටිනාකම ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 100 කට අධික ය.

## ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය - 2013

සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ, සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය මගින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ගුවන් සේවාව පිළිබඳ අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා පාඨමාලාවේ දෙවන කණ්ඩායමේ උපාධි ප්‍රදානෝත්සවය පසුගිය ජූලි මස 11 වන දා ගල්කිස්ස මහ හෝටලයේ දී උත්සවාකාරයෙන් පවත්වන ලදී.
එම අවස්ථාවට ප්‍රධාන ආරාධිතයා ලෙස සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය මහතා සහභාගී වූ අතර සෙසු අමුත්තන් ලෙස එහි උප සභාපති, කමල් රත්වත්ත මහතා, විධායක අධ්‍යක්ෂ යොහාන් ජයරත්න මහතා, මත්තල ගුවන් තොටුපළ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී චෙරිත් කරුණාරත්න මහතා ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගී විය.

මැලේසියාව කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන ජනප්‍රිය, අඩු මිල ගුවන් සේවයක් වන එයාර් ඒෂියා ගුවන් සමාගම නැවතත් ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය ගුවන්ගමන් ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. මේ වසරේ මුල් කාලය දක්වා ක්වාලාලම්පූර් සිට කොළඹ දක්වා ගුවන් සේවය විසින් සතියකට වරක් ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කළ අතර ආර්ථිකමය හේතූන් මත ඔවුන් සිය සේවා නවතා දැමීය. එයාර් ඒෂියා ගුවන් සේවය අගෝස්තු මස මුල සිට මෙම ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව එම සමාගමේ මෙරට අලෙවි ප්‍රධානී ලෙස කටයුතු කරන රන්ජිව සෙනෙවිරත්න මහතා පසුගිය දා පවසා ඇත. නැවත ගුවන් ගමන් ඇරඹීම පිළිබඳව මේ වන විටත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමග සාකච්ඡා කරමින් සිටින බවද සඳහන්ය.

## එයාර් ඒෂියා නැවතත් ශ්‍රී ලංකාවට

### Air Asia to Resume Colombo Flights

# එයාර් හයිබ්‍රිඩ් ශ්‍රී ලංකා ගුවනට

**Air Hybrid Planning to Commence Operations in Early 2014**

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සමාගම් සමග එකතුවන නවතම සාමාජිකයා වන්නේ එයාර් හයිබ්‍රිඩ් ගුවන් සමාගමයි. එළඹෙන 2014 වසරේ මුල් කාර්තුව තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම ඔවුන්ගේ බලාපොරොත්තුවයි. සෙස්නා, ග්‍රෑන්ඩ් කැරවෑන් වර්ගයට අයත් කුඩා ගුවන් යානයක් සහ ඇත්පරි වන් **ATR 72-500** වර්ගයට අයත් ගුවන් යානයක් යොදාගනිමින් සිය කටයුතු ආරම්භ කරන බව හයිබ්‍රිඩ් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිළධාරී ජේ. එම්. විජ්‍යුම්ආරච්චි මහතා පැවසීය.
හයිබ්‍රිඩ් සමාගම රුපියල් මිලියන 600ක ආයෝජනයකි. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සමඟින් එක්ව ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණුදිග ප්‍රදේශයේ සිය මෙහෙයුම් වැඩි වශයෙන් සිදුකිරීමට බලාපොරොත්තු වන අතර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු ද ආරම්භ කිරීමට තම සමාගම බලාපොරොත්තු වන බව විජ්‍යුම්ආරච්චි මහතා තවදුරටත් සඳහන් කරන ලදී.

# කැතේ පැසිෆික් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිය සේවා තවදුරටත් පුළුල් කිරීමට සැරසේ

**Cathay to Invest More in Lanka**

වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණෙන සංචාරකයින් ප්‍රමාණය වර්ධනයවීම හේතුවෙන් කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සමාගම සිය කටයුතු පුළුල් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයිනේ කැතේ පැසිෆික් කළමනාකාර එඩ්වර්ඩ් කෝලිස් ගේල් මහතා පවසයි.
ශ්‍රී ලංකාව සංචාරක කර්මාන්තයේ සීඝ්‍ර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරනවා, එම නිසා අප හොංකොං සිට ශ්‍රී ලංකාව දක්වා අපගේ සේවාවන් තවදුරටත් ව්‍යාප්ත කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා යයි. ඔහු වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

පසුගිය වකවානුවේ පැවති යුධමය තත්ත්වයෙන් පසුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ වේගවත් සංවර්ධනයක් දකිනවා, විශේෂයෙන්ම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය එහිදී ප්‍රමුඛයි. එමගින් සංචාරක ආකර්ෂණය ඉදිරියේ දී තවත් වර්ධනය වේවි. අපි ශ්‍රී ලංකාව තුළ නව නිෂ්පාදන වෙනුවෙන් ආයෝජනය කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන අතරතුර නිවැරදි දේ වෙළඳපොළට හඳුන්වා දෙන්නත් බලාපොරොත්තු වෙන්නෙත් මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන මගී ප්‍රමාණයේ පමණක් නොවෙයි භාණ්ඩ ප්‍රමාණයේත් වැඩි වර්ධනයක් පෙන්නුම් කිරීම නිසා යයි. ගේල් මහතා පවසා ඇත.

NEWS

# ශ්‍රී ලංකාව රටවල් 3ක් සමග ගුවන් සේවා ගිවිසුම් අත්සන් කරයි

2013 වර්ෂයේ මුල් හය මාසය තුළ ශ්‍රී ලංකාව රටවල් 2ක් සමග නව ගුවන් සේවා ගිවිසුම්වලට එළඹී අතර එක් රටක් සමග තිබූ ගිවිසුම යාවත්කාලීන කරන ලදී. සීෂෙල්ස් සහ අසර්බයිජාන් යන රටවල් සමග ගුවන් සේවා ගිවිසුම් වලට ශ්‍රී ලංකාව එළඹී නොතිබූ අතර මෙම වර්ෂයේ පෙබරවාරි මාසයේ අසර්බයිජාන් සමගත් අප්‍රේල් මාසයේ සීෂෙල්ස් සමගත් නව ගිවිසුම් අත්සන් තැබීමේ සාකච්ඡා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතාගේ අධීක්ෂණය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දී පැවැත්වුණි.

ඒ සඳහා විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම නියෝජනය කරමින් නියෝජිතයින් සහභාගී වූ අතර ඒ ඒ රටවල සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතන හි ඉහළ පෙළේ නිලධාරීන්ගෙන් දූත මණ්ඩල සමන්විත වී තිබිණ. අසර්බයිජාන් සමග අත්සන් කළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම අනුව රටවල් දෙක අතර එක් රටකට සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 21ක් පවත්වාගත හැකි අතර ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම සහ 'මිහින් ලංකා' ගුවන් සමාගම මෙම සේවා පවත්වා ගැනීම සඳහා නම්කරනු ලැබිණ. අසර්බයිජාන් වෙනුවෙන් 'අසර්බයිජාන් හවා යොලාරි' (අසර්බයිජාන් එයාර්ලයින්ස්), 'ටුරාන් එයාර්', 'සිල්ක් වේ එයාර්ලයින්' සහ 'සිල්ක් වේ වෙස්ට් එයාර්ලයින්' යන සමාගම් නම්කරනු ලැබිණ.

කෙසේ වෙතත් දැනට මෙම ගුවන් සමාගම් රටවල් දෙක අතර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට සැලසුම්කර නැති බව සඳහන් වේ. අප්‍රේල් මාසයේ 18-19 යන දෙදින සීෂෙල්ස් සමග වන සාකච්ඡා ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දී පැවැත්වූ අතර අවසානයේ ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලදී. ඒ අනුව සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 7 ක් රටවල් දෙක අතර පවත්වාගත හැකි අතර සීෂෙල්ස් වෙනුවෙන් 'එයාර් සීෂෙල්ස්' ගුවන් සමාගම ද ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් 'ශ්‍රී ලංකන්' සහ 'මිහින් ලංකා' යන ගුවන් සමාගම් ද නම්කෙරිණ. දැනට සීෂෙල්ස් සමග මෙහෙයුම් සිදු නොවේ.

මේ අතර දකුණු කොරියාව සමග වූ ගිවිසුම යාවත්කාලීන කිරීමේ සාකච්ඡාවක් දකුණු කොරියාවේ සෝල් නුවර දී පැවැත්වුණ අතර ඒ සඳහා සහභාගී වූ දූත කණ්ඩායමේ නායකත්වය හොබවනු ලැබුවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතායි. එම සාකච්ඡාවලට අනුව රටවල් දෙක අතර පැවති ගුවන් සේවා ගිවිසුම යාවත්කාලීන කරමින් අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. ඒ අනුව කොරියානු ගුවන් සමාගම්වලට මාලදිවයිනෙහි ද නවත්වමින් ශ්‍රී ලංකාව හරහා ගුවන් සේවා සතියකට 6ක් පවත්වා ගත හැකි අතර ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සමාගම්වලට 2014 මාර්තු මස සිට හොංකොං හරහා දකුණු කොරියාවට ගුවන් ගමන් වාර 03ක් සිදුකළ හැකිය. මීට අමතරව සෘජු ගුවන් ගමන් වාර ද පවත්වාගත හැකිය. මෙම නව ගුවන් සේවා ගිවිසුම් හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවට නව ගුවන් සමාගම් පැමිණීම සිදුවන අතර විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලාංකිකයින් වැඩි ප්‍රමාණයක් සේවය කරන දකුණු කොරියාවේ සිට සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භවීම ඔවුන්ට විශාල පහසුවකි. එලෙසම මත්තල නව ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් ගමන්වාර පවත්වාගෙන යාම සඳහා නව ගුවන් සමාගම් පෙළඹවීම ද සිදුවේ.

# සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ කාර්යාලය සෙත්සිරිපායට

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ කාර්යාලය පසුගිය අගෝස්තු මස 25 දා බත්තරමුල්ල, සෙත්සිරිපාය වෙත රැගෙන යන ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් ඒ වෙනුවෙන් වූ චාම් උත්සවයක් සංවිධානය කර තිබූ අතර එම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමන්, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමන්, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතා ඇතුළු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින සියළුම ආයතන ප්‍රධානීන් සහ සෙසු නිලධාරීන් රැසක් සහභාගී විය.

උත්සවයේ දී අදහස් දැක්වූ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීමේ වැඩසටහන සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින බවත් මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතභාවය සහ නිරුපද්‍රිතභාවය අතින් ලෝකයේ ප්‍රමුඛ ස්ථානයක පසුවන බව ජාත්‍යන්තරය මගින් පිළිගෙන ඇති බවත් පැවසීය.

මීට ප්‍රථම කොළඹ, යෝර්ක් වීදියේ බ්‍රිස්ටල් ගොඩනැගිල්ලේ පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නව ලිපිනය සහ දුරකථන අංක පහත පරිදි වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
7 වන මහල
සෙත්සිරිපාය දෙවන අදියර
බත්තරමුල්ල

දුරකථන : 0112 387 200/1
ෆැක්ස් : 0112 187 226

# සිනමන් එයාර් ගුවනට

## Cinnamon Air Launched

ශ්‍රී ලංකාවේ නවතම අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවය වන සිනමන් එයාර් ගුවන් සේවයේ කටයුතු රාජ්‍ය ආරක්ෂක සහ නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පසුගියදා උත්සවාකාරයෙන් ආරම්භ කරනු ලැබීය. සිනමන් එයාර් ගුවන් ගමන් උභයචර (Amphibian) ගුවන් යානා 02 යොදාගනිමින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළේ සිට කොග්ගල සහ දික්වැල්ල වෙත ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමට සූදානම් බව පැවසූ එම සමාගමේ සභාපති අජිත් ගුණවර්ධන මහතා, ඔවුන්ගේ ගුවන් යානා කාලසටහන් අනුව ක්‍රියාත්මක වන අතරම ඒවා කුලී පදනම මතද ලබාගත හැකි බව පැවසීය. ඉදිරියේ දී ඔවුන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමග එක්ව ක්‍රියාත්මකවීමට ද නියමිත ය.

මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් රොහාන් දළුවත්ත, යුධ හමුදාපති ජෙනරාල් ජගත් ජයසූරිය, මේජර් ජෙනරාල් දයා රත්නායක, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සභාපති නිමල් රත්නායක, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ යන මහත්වරුන් ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගි විය.

## ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානාවලට තෙල් සිංගප්පූරුවෙන්

### Fuel to be bought for SriLankan from Singapore

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට අවශ්‍ය ගුවන් යානා ඉන්ධන අඩු මිලක් යටතේ සිංගප්පූරුවෙන් ලබා ගැනීමට තීරණය කර ඇති බව ගුවන් සමාගමේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා පවසයි. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම දිනින් දිනටම පාඩු ලැබීමට එක් හේතුවක් වූයේ තෙල් සංස්ථාවෙන් එම ගුවන් යානාවලට අවශ්‍ය ඉන්ධන ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් අති විශාල මුදලක් ගෙවීම බව පෙන්වාදෙන සභාපතිවරයා දැනට එසේ ගෙවීමට ඇති ණය මුදල පියවීම සඳහා සතියකට රුපියල් කෝටි 15 බැගින් ගෙවන බවද පැවසීය. මේ වන විට ලෝකයේ ගුවන් යානා ඉන්ධන මිල අධිකම රට වන්නේ මාලදිවයින යි.

ලෝකයේ අංක එකේ ගුවන් සමාගම ලෙසින් නම් දරා ඇති එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය ජුනි මස 30 දින සිට ආරම්භ කරන ලද ඔවුන්ගේ නව ගුවන් ගමන් වාර වෙනුවෙන් ගුවන් මගීනට 10%ක විශේෂ වට්ටමක් ලබාදීමට තීරණයකර ඇත. මෙම වට්ටම හිමිවන්නේ කොළඹ සිට ගමන් අරඹන මගීන් වෙනුවෙන් වන අතර අගෝස්තු මස 08 වන දින දක්වා මෙම අවස්ථාව හිමිවේ. අදාළ ගුවන් ගමන් ඩුබායි හි සිට ඊසාන් පෙදෙසි ගමනාන්ත දක්වා ද දීර්ඝ කර ගැනීමේ හැකියාව පවතින අතර ආපසු පැමිණීමේ දිද කොළඹ දක්වා වන ඕනෑම එමිරේට්ස් පියාසැරියක් සඳහා මෙය වලංගු වේ.

මෙය එමිරේට්ස් නව ගුවන් ගමනේ සමාරම්භය සනිටුහන් කරමින් ලබාදෙන අවස්ථාවක් බවත් මෙම අවස්ථාව තම ගුවන් සේවය භාවිත කරන මගීනට හිමිවන විශේෂ අවස්ථාවක් බවද එමිරේට්ස් සමාගමේ ශ්‍රී ලංකාවේ සහ මාලදිවයිනේ කළමනාකාර චන්දන ද සිල්වා මහතා පැවසීය.

## කොළඹ සිට ගමන් අරඹන මගීන්ට එමිරේට්ස් වෙතින් විශේෂ වට්ටම්

# ඉරණමඩු ගුවන් පථය ජනපති අතින් විවෘත වේ

## Iranamadu Runway Declared Open by the President

අලුතින් ඉදිකරන ලද ඉරණමඩු ගුවන් ධාවන පථය පසුගිය දා අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා විසින් විවෘත කරන ලදී. ගුවන් හමුදාපති එයාර් මාෂල් හර්ෂ අබේවික්‍රම මහතාගේ ආරාධනයකට අනුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් හෙලිකොප්ටර් එම්. ඒ. 60 වර්ගයේ ගුවන් යානයෙන් ඉරණමඩු ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණි ජනාධිපතිතුමන් උත්කර්ෂවත් ලෙස පිළිගනු ලැබුවේ ගිනි නිවීමේ රථ මගින් ගුවන් යානයට මුදාහල ජල වර්ෂා ආචාර මැදිනි. උතුරු පළාත තුළ විවෘත කරන ලද මෙම ගුවන් තොටුපළ ද සමගින් ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංඛ්‍යාව 16ක් බවට පත්විය.

මෙම අවස්ථාව සඳහා සාම්ප්‍රදායික කර්මාන්ත හා කුඩා ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍ය ගරු ඩග්ලස් දේවානන්ද, උතුරු පළාත් ආණ්ඩුකාර විශ්‍රාමික මේජර් ජෙනරාල් ජී. ඒ. චන්ද්‍රසිරි, කිලිනොච්චි ප්‍රදේශයේ රාජ්‍ය නියෝජිත රූපවතී කේතීස්වරන්, හමුදා ප්‍රධානී ජෙනරාල් ජගත් ජයසූරිය, ගුවන් හමුදා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය හා ගුවන් හමුදා ඉරණමඩු කඳවුරු අණදෙන නිලධාරී එම්. එම්. ටී. සී. මහම්පේරි යන මහත්ම මහත්මීන් ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් එක්වූහ.

# මාලදිවයින් ජාතික ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාවට

## Maldives National Carrier to Expand Flights to Sri Lanka

මාලදිවයිනේ ජාතික ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට නියමිත බව වාර්තා වේ. මාලදිවයින් වාර්තාවලට අනුව ඔවුන්ගේ උතුරු දූපත් වන හානු අලිෆ්, හානු ධාලු සහ ෆුවමුලාක් යන දූපත්වල සිට අඩ්ඩු ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මගින් කොළඹ, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට නියමිතය. මෙම ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු ඉදිරියේදී සූදානම් කරන බව දිවයිනේ ගුවන් සේවා පිළිබඳ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ අබ්දුල් හැරිස් මහතා පවසා ඇති අතර ඔවුන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමඟ එක්ව සිය ගුවන් ගමන් කටයුතු සිදු කිරීමට සූදානම් වන බව වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

NEWS

# සූර්යය බල ගුවන් යානය

## රටවල් අතර ගුවන් ගමන් අරඹයි

සූර්ය බලය සිය ශක්ති ප්‍රභවය බවට පත් කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන සූර්යය බල ගුවන් යානය පසුගියදා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය හරහා කිසිදු ඉන්ධනයක් රහිතව ප්‍රථම වරට සිය පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන සිදු කරනු ලැබීය. මෙම යානය සූර්යය බලය සිය ශක්තිය බවට පත් කර ගනිමින් ගමන් කරන අතර එන්ජින් 04කින් සහ ලිතියම් අයන් බැටරියකින් සමන්විතය. යානය මගින් ගබඩා කර ගන්නා සූර්යය ශක්තිය හිරු එළිය නොමැති අවස්ථා වලදී යොදා ගනිමින් පියාසර කිරීම සිදුකරයි. මෙම ගුවන් යානය 2010 වසරේ දී මුල්ම වරට පැය 26 ක කාලයක් ගුවනේ රැඳී සිටිමින් සහ 2012 වසරේ දී ස්විට්සර්ලන්තයේ සිට මොරොක්කෝව වෙත ගමන් කරන ලද අතර මොවුන්ගේ මීළඟ අපේක්ෂාව වන්නේ 2015 වසරේ දී ලොව වටා ගුවන් ගමනක් සිදු කිරීමයි.

NEWS

# මත්තල ගුවන් තොටුපළ කටයුතු ඉහළ නැංවීමට සය පුද්ගල කමිටුවක්

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ කාර්ය සාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා විසින් සය දෙනෙකුගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත්කොට ඇත.

මෙම කමිටුවේ සභාපති වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු මහතා පත්කොට ඇති අතර අනෙකුත් කමිටු සාමාජිකයින් ලෙස සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමේ උප සභාපති, කමල් රත්වත්ත, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය උපදේශක ධම්මික ආටිගල, ශ්‍රී ලංකන් හා මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම් හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් ආර්. එම්. එස්. පී. රත්නායක යන මහත්වරුන් පත්කොට ඇත.

මෙම කමිටුව මගින් මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළේ දෙවන අදියර සංවර්ධනය කිරීමේ දී ප්‍රමුඛතාවයක් ලබාදිය යුතු ක්ෂේත්‍ර සඳහා හැකිම ඉක්මණින් පවතින තත්ත්වය වැඩිදියුණුවට කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා අවශ්‍යවන පරිපාලන පහසුකම් කවරේද යන්න හඳුනා ගැනීමක් සිදු කළ යුතු බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ඉහළ නිලධාරියෙක් පැවසීය.

# කෙන්යාවේ නයිරෝබි ගුවන් තොටුපොළේ ගින්නක්

කෙන්යාවේ නයිරෝබි අගනුවර පිහිටි ජෝමෝ කෙන්යාටා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ හි ඇතිවූ ගින්නක් හේතුවෙන් එය තාවකාලිකව වසා දමන ලදී. මෙම තත්ත්වය හේතුවෙන් සිය ගණනක් ගුවන් මගීන් දැඩි අපහසුතාවයකට පත්වූ අතර ගින්න හේතුවෙන් මගීනට හෝ ගුවන් තොටුපළ කාර්යය මණ්ඩලයේ කිසිවෙකුටත් අනතුරක් සිදුවී නොමැත.

මෙම ගින්නෙන් කෙන්යා ගුවන් සේවයට සිදුවූ අලාභය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 4 ක් පමණ වන බව එහි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ටිටුස් නයිකුනි මහතා පවසා ඇති අතර ගිනි ගැනීමෙන් ගුවන් තොටුපළට ද දැඩි අලාභ හානි සිදුව, ප්‍රධාන ගොඩනැගිලි කිහිපයක් ද විනාශ වී ඇත. නයිරෝබි ගුවන් තොටුපළ කළාපීය ගුවන් ගමන් වලදී වැදගත් කාර්යය භාරයක් ඉටුකරනු ලබන අතර දිනකට ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන පිරිස ආසන්න වශයෙන් 16,000 ක් පමණය.

# මිහින් ලංකා,
## තෙවන ආධුනික ගුවන් නියමු කණ්ඩායම
### පුහුණු කිරීම අරඹයි
**Mihin Lanka Begins Training 3rd batch of Trainee First Officers**

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසින් පුහුණු ගුවන් නියමුවන් බඳවා ගැනීමේ සිය නව වැඩසටහන යටතේ තෙවන ගුවන් නියමු කණ්ඩායම පුහුණු කිරීම සපුරිය දා ඇරඹීය. මෙම පුහුණු වැඩසටහනේ අරමුණ වන්නේ විවිධ ගුවන් පියාසර පාසල් යටතේ පුහුණු වූ ගුවන් නියමුවන් තම සමාගමට අනුයුක්ත කිරීම වෙනුවෙන් සිය සමාගමට ගැලපෙන අයුරින් ඔවුනට අවශ්‍ය විධිමත් පුහුණුව ලබාදීමයි. මේ සඳහා ඉල්ලුම්කරුවන් 57 දෙනෙකු ඉල්ලුම් කරන ලද අතර ඉන් 11 දෙනෙකු පමණ අවසානයේ පුහුණුව සඳහා තෝරාගෙන ඇත.

තෝරාගත් ආධුනික නිලධාරීන් මේ වන විට මාසයක පුහුණු කාලයකට යටත්ව කටයුතු කරනු ලබන අතර මෙම කාලය තුළ එයාර්බස් 320 වර්ගයේ ගුවන් යානවල කටයුතු කිරීමට අවශ්‍ය පුහුණුව ලබාදීමට නියමිතය.

# මිහින් ලංකා මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ වෙත
### සිය ගුවන් ගමන් අරඹයි
**Mihin Lanka Launches Services from the Newly Opened Hambantota Airport**

පසුගිය මාර්තු මස 24 දින ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ වෙත මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සිය ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී. එහිදී රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළේ සිට ඉන්දියාවේ ගයා දක්වා ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමට නියමිතය. එයාර්බස් 320 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් යොදා ගනිමින් කිලෝමීටර 2,100ක දුරකින් පිහිටි ගයා වෙත ගමන් කරනු ලබන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ ගමන් මාර්ගය වන්නේ කොළඹ-මත්තල-ගයා වේ.

# ශ්‍රී ලංකන්
## මොබිටෙල් සමග එක්වෙයි
**Mobitel Partners SriLankan Airlines**

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ජංගම දුරකථන ජාලය වන ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් මොබිටෙල් ආයතනය මෙරට ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමග අත්වැල් බැඳ ගනිමින් සිය පාරිභෝගිකයින් වෙනුවෙන් නව සේවාවක් ආරම්භකොට ඇත. mTicketing තුළින් ක්‍රියාත්මක වන මෙම සේවාව මගින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සපයන ගුවන් ගමන් සඳහා ප්‍රවේශපත් වෙන්කරවා ගතහැක. මෙවැනි සේවාවක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය වන අතර එහිදී ඔබගේ මොබිටෙල් ජංගම දුරකථනයේ අංක 365 අමතා අවශ්‍ය ප්‍රවේශපත් වෙන්කර ගැනීමේ අවස්ථාව ලැබේ. එසේ ඇමතීමේ දී ඔබව මොබිටෙල් සංචාරක සේවා විශේෂඥයකු හා සම්බන්ධ කෙරෙන අතර එමගින් ඔබට අවශ්‍ය පරිදි ගුවන් ප්‍රවේශපත් වෙන්කරවා ගැනීම, ගුවන් ගමන පිළිබඳ මෙන්ම ඒ සඳහා වන අයකිරීම් පිළිබඳව ද ඔබගේ අවශ්‍යතාවයට ගැලපෙන අයුරින් දැනුවත් වියහැක. මෙම ප්‍රවේශපත් සඳහා වන ගෙවීම් ඔබගේ මොබිටෙල් ගාස්තුවක් වෙත සිදුකළ හැකි අතර එහිදී පාරිභෝගිකයින් වෙත විද්‍යුත් ටිකට්පතක් ලබාදෙනු ඇත.

NEWS

# මිහින් ලංකා සතියට දෙවරක් ඉන්දුනීසියාවේ මෙඩාන් නුවරට

### Mihin Lanka Now Flies to Indonesia

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සිය 11 වන ගමනාන්තය ලෙස ඉන්දුනීසියාවේ උතුරු සුමාත්‍රා හි මෙඩාන් අගනුවර වෙත 2013 මැයි 11 දින සිට සිය පියාසැරියන් ආරම්භ කරන ලදී. මෙම ගුවන් ගමන් සතියේ බදාදා සහ සෙනසුරාදා යන දිනයන් හි සිදුකිරීමට නියමිතය.

මෙමගින් ඉන්දුනීසියානු ජාතිකයිනට කිසිදු අපහසුවකින් තොරව මැදපෙරදිග සහ දකුණු ආසියාතික රටවල් කරා පහසුවෙන් හා සාධාරණ මිල ගණන් යටතේ සිය ගුවන් ගමන් තෝරාගත හැකි බව මිහින් ලංකා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසයි.

NEWS

# රුසියාවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට හෙලිකොප්ටර් 6 ක්

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සඳහා එම් අයි 17 වර්ගයේ හෙලිකොප්ටර් යානා 06 ක් රැගත් දැවැන්ත ඇන්ටනොව් 124 ප්‍රවාහන යානා දෙකක් කටුනායක ගුවන්තොටුපළට පැමිණි අතර මෙම හෙලිකොප්ටර් යානා සමග රුසියානු ඉංජිනේරුවන් හා තාක්ෂණ නිලධාරීන් කණ්ඩායමක් ද මෙරටට පැමිණ තිබේ. රුසියාව විසින් ශ්‍රී ලංකා රජයට සැපයූ ඩොලර් මිලියන 350ක ණය මුදල යටතේ එම් අයි 17 හෙලිකොප්ටර් 14ක් ශ්‍රී ලංකාවට සැපයේ. මෙරටට ගෙන ආ එම් අයි 17 හෙලිකොප්ටර් යානා හයෙන් දෙකක් ප්‍රභූ සේවාව සඳහා යෙදවීමට නියමිත අතර එම යානා චන්ද්‍රිකා ඉලක්කකරන පද්ධතියකින් ද සමන්විත වේ.

# කල්පිටිය සහ ආරුගම්බේ අතර ජලචර ගුවන් යානා සේවාවක්

### Seaplane Service Between Arugambe to Kalpitiya

සංචාරක පුරවරයක් ලෙස ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් අත්කරගනිමින් සිටින කල්පිටිය අර්ධද්වීපය සහ සුපිරි සංචාරක ගමනාන්තයක් වන ආරුගම්බේ අතර ජලචර ගුවන් යානා සේවයක් ආරම්භ කිරීමට අදහස්කර ඇති බව ආර්ථික සංවර්ධන නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය එස්. එම්. චන්ද්‍රසේන මැතිතුමා පවසයි.

කයිට් සර්ෆින් ක්‍රීඩාව සඳහා වඩාත් උචිත ප්‍රදේශය ලෙස කල්පිටිය අර්ධද්වීපය දැනටමත් හඳුනාගෙන ඇති අතර මෙම ක්‍රීඩාව ඉතා සාර්ථකව වර්තමානයේ සිදුකරන ආරුගම්බේ සිට සංචාරකයින්ට කෙටි කලකින් කල්පිටියට පැමිණීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම මෙහි ප්‍රධාන අරමුණ බවද නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමන් සඳහන් කර සිටී.

NEWS

## ශ්‍රී ලංකන් නව කාර්යාලයක්
# මෙල්බර්න් නුවරට
### SriLankan Airlines Opens Melbourne Office

ඕස්ට්‍රේලියාව තුළ වර්තමානයේ පවතින ව්‍යාපාරික දියුණුව මෙන්ම තවත් කරුණු රැසක් සැලකිල්ලට ගනිමින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිය නවතම කාර්යාලය මෙල්බර්න් නුවර දී පසුගිය දා විවෘත කරන ලදි. එම විශේෂ අවස්ථාව සඳහා ආරාධිත අමුත්තන් ලෙස විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය මහාචාර්ය ජී. එල්. පීරිස්, පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජපක්ෂ යන මැති ඇමතිවරුන් ඇතුළුව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ සහ ශ්‍රී ලංකා ට්‍රැවල්ස් ඉන්කෝපරේෂන් හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ඩිලාන් ආරියවංශ යන මහත්වරුන් සහභාගී විය. ඕස්ට්‍රේලියාව දක්වා සිදුකරන සෘජු ගුවන් ගමන් හේතුවෙන් සංචාරකයින්ට මෙන්ම බහුතර ශ්‍රී ලාංකිකයින්ට විශාල වාසියක් සැලසෙන අතර එය ඉදිරියේ දී යුරෝපය, මැදපෙරදිග සහ ඉන්දියානු ගමනාන්ත වෙත ගමන් කිරීමේ දී පහසුවක් වනු ඇත. ශ්‍රී ලංකාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව අතර ගුවන් සබඳතා 1950 තරම් අතීතයට දිවයන අතර එවකදී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස කටයුතු කළ එයාර් සිලෝන් ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිඩ්නි සහ ඩාවින් නගර වෙත පියාසර කරන ලදී. ඕස්ට්‍රේලියාව සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර නව ගුවන් සේවා ගිවිසුම අත්සන් තබන ලද්දේ 2007 වසරේ මැයි මාසයේ දී පමණ ය.

## ශ්‍රී ලංකන්
## බිම් මෙහෙයුම් ගොඩනැගිල්ලක්
# මත්තලට
### SriLankan Commissions Ground Services Operation Building at MRIA

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ තුළ ඉදිකරන ලද බිම් මෙහෙයුම් ගොඩනැගිල්ල පසුගිය මැයි මස 03 දා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා විසින් විවෘත කරනු ලැබීය. අළුතින් ඉදිකරන ලද ගොඩනැගිල්ලත් සමඟ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ තුළ ගුවන් මෙහෙයුම් ඉතා පුළුල් පරාසයක් දක්වා විහිදෙන අතර ඒ සඳහා ගුවන් ඉංජිනේරු, බිම් මෙහෙයුම් සහ ගුවන් මෙහෙයුම් යන අංශයන් ද අයත්ය. මේ දක්වා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ තුළ සියළු මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන එකම ගුවන් සමාගම ද වේ.

## ශ්‍රී ලංකන් කාර්යාලයක්
# ත්‍රිකුණාමලයට
### SriLankan to Open an Office in Trincomalee

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිය කටයුතු තවදුරටත් රට තුළ පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් ත්‍රිකුණාමලය ප්‍රදේශයේ සිය කාර්යාලයක් විවෘතකර ඇත. මෙම කාර්යාලය රට පුරා ඉදිකරන ලද ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ 06 වන කාර්යාලය යි. මෙමඟින් එම ප්‍රදේශයේ ජනතාවට පහසුවෙන් ගුවන් ගමන් හා සම්බන්ධ කටයුතු ඉටුකර ගැනීමේ හැකියාව ලැබෙනු ඇත. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් සිය මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් ෂර්මිලා ට්‍රැවල්ස් සහ ටුවර්ස් ආයතනය නම්කොට ඇත.

# ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ඔක්තෝබර් මස සිට මොස්කව් වෙත

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මේ වසරේ ඔක්තෝබර් මස සිට රුසියාවේ මොස්කව් නුවර දක්වා ගමන් ඇරඹීමට බලාපොරොත්තු වන බව වාර්තා වේ. දැනට දුබායි හරහා සිදුකෙරෙන ගුවන් ගමනක් නතරකොට ආරම්භ කරනු ලබන මෙම නව ගුවන් ගමන් කොළඹ සිට මොස්කව් හි ඩිමොඩෙඩොවො ගුවන් තොටුපළ දක්වා සිදුකිරීමට නියමිත බව වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.
ගුවන් සමාගමේ තොරතුරුවලට අනුව එම ගුවන් ගමන් සඳහා එයාර්බස් **330-200** වර්ගයේ ගුවන් යානයක් යොදාගනිමින් සතියකට වාර 03ක් ක්‍රියාත්මක වනු ඇත.

NEWS

# මත්තල ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස නම් කෙරේ

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ ඊට අදාළ ගුවන් පාලන ප්‍රදේශය ගුවන් ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස නම්කර ඇත. ඒ අනුව මීට ප්‍රථම නම්කර තිබූ ගුවන් ආරක්ෂිත කලාප සමග මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කලාපය ද ඇතුළත්කර ඇති බව ගුවන් හමුදා මාධ්‍ය ප්‍රකාශක විංග් කමාන්ඩර් සිරාස් ජලදීන් මහතා මාධ්‍ය නිවේදනයකින් පවසා ඇත. මීට පෙර 2007 වසරේ ඔක්තෝබර් 09 වනදා ගැසට් නිවේදනයක් මගින් හඳුනාගත් ගුවන් ආරක්ෂිත කලාප 06ක් නම්කර තිබුණි.

# සී ප්ලේන් ගුවන් ගමන් වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් සිනමන් සමග එක්වෙයි

**SriLankan Partners Cinnamon Air for Air Taxi Service**

ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සහ අලුතින් ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් සමාගමක් වන සිනමන් ගුවන් සමාගම සමග අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වෙනුවෙන් පොදු එකඟතාවයකට පැමිණ ඇති බව එම ගුවන් සමාගම් පවසයි. ඉදිරියේ දී ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් ශ්‍රී ලංකන් හි, යූ. එල්. නාමය යටතේ සහ සිනමන් සමාගමේ, සී. 7 යන නිර්දේශිත නාමයන් යටතේ සිදුකිරීමට නියමිත අතර එම සියළු තොරතුරු ශ්‍රී ලංකන් වෙබ් අඩවිය, ශ්‍රී ලංකන් නියෝජිතයින් සහ ලෝකය පුරා පැතිරී ඇති ශ්‍රී ලංකන් ගෝලීය බෙදාහැරීම් ජාල මගින් ලබාගත හැක.
මෙම ඓතිහාසික ගිවිසුම පිළිබඳ අදහස් දැක්වූ ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම් වල ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත්තේ මේ අයුරින් සිනමන් ගුවන් සමාගම සමග එක්ව දේශීය මෙන්ම විදේශීය ගුවන් මගීන්ට එයාර් ටැක්සි පහසුකම් ලබාදීමට හැකිවීම පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ඉතා සතුටුවන බවයි.

NEWS

## ඩී එස් විද්‍යාලයේ ගුවන් ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ වැඩසටහනක්

ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුම පාසල් සිසුන් අතර ප්‍රචලිත කිරීමේ අරමුණින් කොළඹ ඩී එස් සේනානායක විද්‍යාලය ඒෂියන් ඒවියේෂන් ගුවන් පුහුණු පාසල සමග එක්ව ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පසුගිය ජූනි මස 14 දා එම විද්‍යාලයීය ප්‍රධාන ශාලාවේ දී පවත්වන ලදි. මෙම වැඩසටහන සඳහා පාසල් සිසුන් 100 කට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී වූ අතර එම සිසුන් වැඩසටහන සඳහා දක්වන ලද උනන්දුව ශ්‍රී ලංකාවේ අනාගත ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ දියුණුව සඳහා සුබ ලකුණක් වනු නොඅනුමානය.

## ලොව හොඳම ගුවන් සමාගම ලෙස එමිරේට්ස් නම් කරයි

**Emirates** named **world's best** airline

ස්කයි ට්‍රැක්ස් මගින් නිකුත් කොට ඇති ශ්‍රේණිගත කිරීම් අනුව ලොව හොඳම ගුවන් සමාගම ලෙස එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම නම් කොට ඇත. එමිරේට්ස් සමාගම මෙවර හොඳම ගුවන් සමාගම ලෙස ඉදිරියට පැමිණ ඇත්තේ 2012 වසරේ හොඳම ගුවන් සමාගම බවට පත්වූ කටාර් ගුවන් සමාගම දෙවන තැනට පත් කරමිනි. ලොව හොඳම ගුවන් සමාගම් හි මුල් ස්ථාන 10 අතරට ගල්ෆ් කලාපීය රටවල් තුනක් එක්ව තිබීම ද විශේෂය. ලෝකයේ ජනප්‍රිය ගුවන් සමාගමක් වන සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම ද මෙම ශ්‍රේණිගත කිරීම් හි තෙවන ස්ථානය ලබා ගෙන ඇත. මෙම ප්‍රතිඵල සැලකිල්ලට ගැනීමේදී බහුතරයක් ආසියානු කලාපීය රටවල් ස්කයි ට්‍රැක්ස් ශ්‍රේණිගත කිරීම් වල ඉහළ ස්ථාන ලබා ගෙන ඇති අතර ඉන් පෙන්නුම් කෙරෙන්නේ ආසියානු ගුවන් සමාගම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව හොඳින් ක්‍රියාත්මක වන බවයි.

## නාලන්දා විද්‍යාලයේ දී ආදර්ශ ගුවන් යානා වැඩමුළුවක්

කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයේ ගුවන් පියාසර සංගමය විසින් පසුගිය මැයි මස 07 වන දා සිය සංගමයේ සාමාජිකයින් වෙනුවෙන් ආදර්ශ ගුවන් යානා වැඩමුළුවක් සංවිධානය කරන ලදි. මෙම වැඩසටහන පාසල් සිසුන් රැසකගේ සහභාගීත්වයෙන් ඉතා සාර්ථක අන්දමින් පැවති අතර ශ්‍රී ලංකාවේ දක්ෂ ආදර්ශ ගුවන් යානා නිර්මාණකරුවන් කිහිපදෙනකු විසින් වැඩමුළුව මෙහෙය වන ලදි.

## ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ ගුවන් මගී තදබදය 7.4 % කින් ඉහළට

Asia Pacific Passenger **Traffic Up By 7.4%**

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගමේ සංඛ්‍යා ලේඛන වලට අනුව 2013 වසරේ මාර්තු මාසයේ ගුවන් මගී තදබදය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට සාපේක්ෂව ඉහළ ගොස් ඇත. ආසියානු කලාපය තුළ මාර්තු මාසයේ දී පමණක් ගුවන් මගීන් මිලියන 18.6 ක් ප්‍රවාහනය කොට ඇති අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 7.4% ක ඉහළ යාමකි.

# ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාව

ගිම්හාන් දඹරේරා

GUWANSARA

## අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික කමිටුව විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය සඳහා වූ වැඩසටහන 2013 මැයි මස 10 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් පණ්ඩුක ප්‍රියන්ත ජයවීර මහතා හා අම්පාර කලාප අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ සුනිල් ගුණරත්න මහතාගේ මූලිකත්වයෙන් අම්පාර ඩී එස් සේනානායක ජාතික පාසල් රැස්වීම් ශාලාවේදී පවත්වන ලදී.

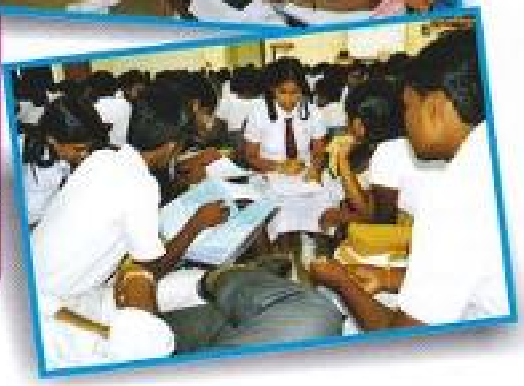
වැඩසටහන ප්‍රධාන අංග 03ක් යටතේ පැවැත්විණ.

- ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය
- දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන්යානා සංදර්ශනය
- දැනුම මිනුම වැඩසටහන

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය සඳහා අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 26ක් නියෝජනය කරමින් ගුවන් සේවා සමාජ භාර ආචාර්යවරුන් ඇතුළු පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් 380ක පමණ පිරිසක් සහභාගිවූ අතර අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක ජාතික පාසල් ක්‍රීඩා පිටියේ පැවති දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් 3,000කට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී විය.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ දේශනය සඳහා අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 26ක් නියෝජනය කරමින් ගුවන් සේවා සමාජ භාර ආචාර්යවරුන් ඇතුළු පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් 380ක පමණ පිරිසක් සහභාගි වූ අතර අම්පාර ඩී එස් සේනානායක ජාතික පාසල් ක්‍රීඩා පිටියේ පැවති දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් 3,000කට ආසන්න පිරිසක් සහභාගි විය.

මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කිරීම සඳහා අම්පාර දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක සමන්ත සෙනෙවිරත්න මහතා හා අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක ජාතික පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ භාර ගුරුභූමිය වන ඉරේෂා දිසානායක මහත්මියගේ හා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ගේ විශේෂ සහයෝගය සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික කමිටුව වෙත ලබාදෙන ලදී. තවද, මෙම වැඩසටහන සාර්ථක කරගැනීම සඳහා එම පාසලේ විදුහල්පති S. K. සමරනායක මහතාගේ විශේෂ සහයෝගයද නොඅඩුව ලැබුණි.



## හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික කමිටුව විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජයන්හි ගුරුවරුන් හා පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන 2013 මාර්තු 12 වන දින කලාප අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ ආර්. එම්. අමරවංශ මහතාගේ හා කොට්ඨාශ අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ කිත්සිරි මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් හම්බන්තොට සුචි ජාතික පාසල් ශ්‍රවණාගාරයේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 33ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් 600ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය.

මෙම වැඩසටහනේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් ගුවන් ප්‍රවාහනය පිළිබඳව හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ දේශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙහිදී පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ අතර දැනුම මිනුම තරගයක් පැවැත්වූ අතර එහිදී ප්‍රථම ස්ථානය සුචි ජාතික පාසල හා ශාන්ත මේරි ජාතික පාසල දිනාගත් අතර දෙවන ස්ථාන දෙබරවැව ජාතික පාසල, විහාරගල ඉසුරු විදුහල හා හම්බන්තොට රාජකීය මහා විද්‍යාලය දිනාගන්නා ලදී.

> මෙම වැඩසටහනේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් ගුවන් ප්‍රවාහනය පිළිබඳව හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ දේශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙහිදී පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ අතර දැනුම මිනුම තරගයක් පැවැත්වූ අතර එහිදී ප්‍රථම ස්ථානය සුචි ජාතික පාසල හා ශාන්ත මේරි ජාතික පාසල දිනා ගත් අතර දෙවන ස්ථාන දෙබරවැව ජාතික පාසල, විහාරගල ඉසුරු විදුහල හා හම්බන්තොට රාජකීය මහා විද්‍යාලය දිනාගන්නා ලදී.

මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කිරීම සඳහා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක රමිත් විජේසිරි ගුරු මහතා සහ සුචි ජාතික පාසලේ විදුහල්පතිතුමිය මෙහිදී අනගි සහයෝගයක් ලබාදෙන ලදී.

එමෙන්ම 2013 අප්‍රේල් මස 27 වන දින හම්බන්තොට ශාන්ත මේරි ජාතික පාසලේදීද දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පවත්වන ලද අතර එය හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක රමිත් විජේසිරි මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන සඳහා හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 27ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 350ක් පමණ සහභාගී විය. මෙහිදීද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් දේශීයව හා ජාත්‍යන්තරව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පවතින රැකියා අවස්ථා හා ඒවාට අවශ්‍ය කරන සුදුසුකම් මොනවද යන්න පිළිබඳව පාසල් සිසුන් දැනුවත් කරන ලදී.

## මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කය

මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කය සඳහා සංවිධානය කරන ලද වැඩසටහන 2013 මාර්තු 23 වන දින වැල්ලවාය J M කුමාරදාස විද්‍යාලයේ විදුහල්පති ශාන්ත බණ්ඩාර මහතා හා මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක H M D තිසේරන් මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් වැල්ලවාය J M කුමාරදාස විද්‍යාලයේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන්සේවා සමාජ 15ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 300ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් ගුවන් ප්‍රවාහනය පිළිබඳව හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ දේශනය සිදුකරන ලදී. අවසානයේ පවත්වන ලද දේශනය මූලික කරගනිමින් දැනුම මිනුම් තරගයක් පවත්වා ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග ලබාදීමද සිදුකරන ලදී.

## පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කය

පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ගුරුවරුන් හා පාසල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන 2013 අප්‍රේල් මස 24 වන දින සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු ප්‍රියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ මැතිනිය වන ජානකී දිසානායක මැතිනියගේ ප්‍රධානත්වයෙන් හලාවත සුදසුන රැස්වීම් ශාලාවේදී පවත්වන ලදී.

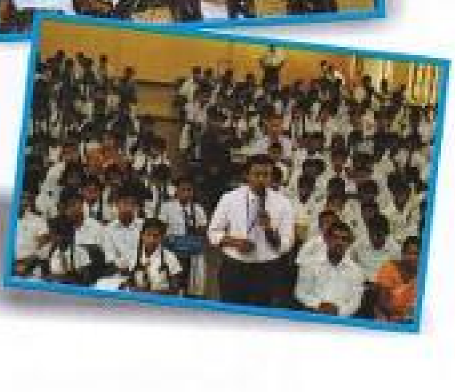
මෙම වැඩසටහන සඳහා පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 34ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 600ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය. එම අවස්ථාව සඳහා විශේෂ කථාවක් සිදුකරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගේ මාධ්‍ය ලේකම් ජිනදාස රාජපක්ෂ මහතා ප්‍රකාශකර සිටියේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් ගමේ දරුවන්ට ලබාදෙන මෙම දැනුවත් කිරීමේ අවස්ථාවෙන් පාසල් දරුවන්ගේ අනාගතය සකසාගන්නා ලෙසත් මෙවන් අවස්ථා අපතේ නොයවන ලෙසත්ය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් දේශීයව හා ජාත්‍යන්තරව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පවතින රැකියා අවස්ථා සහ ඒවාට අවශ්‍ය කරන සුදුසුකම් පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමක් සිදුකරන ලදී.

## ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කය

2013 අප්‍රේල් මස 30 වන දින පවත්වන ලද වැඩසටහන ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ නියෝජ්‍ය කථානායක චන්දිම වීරක්කොඩි මැතිතුමාගේ පියගේ හා ගාල්ල මහින්ද විද්‍යාලයේ විදුහල්පති වසන්ත සිරිවර්ධන මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් ගාල්ල මහින්ද විද්‍යාලයේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 25ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 250ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය. ගුවන්යානා ඉංජිනේරු තිලක් දිසානායක මහතා විසින් ගුවන් තාක්ෂණය පිළිබඳ හා ගුවන් යානා වර්ග පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ දේශනය සිදුකරන ලදී.

**මෙම වැඩසටහන සඳහා පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 34ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 600ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය. එම අවස්ථාව සඳහා විශේෂ කථාවක් කරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගේ මාධ්‍ය ලේකම් ජිනදාස රාජපක්ෂ මහතා ප්‍රකාශකර සිටියේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් ගමේ දරුවන්ට ලබාදෙන මෙම දැනුවත් කිරීමේ අවස්ථාවෙන් පාසල් දරුවන්ගේ අනාගතය සකසා ගන්නා ලෙසත් මෙවන් අවස්ථා අපතේ නොයවන ලෙසත්ය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් දේශීයව හා ජාත්‍යන්තරව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පවතින රැකියා අවස්ථා සහ ඒවාට අවශ්‍ය කරන සුදුසුකම් පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමක් සිදුකරන ලදී.**



මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කිරීම සඳහා ගාල්ල දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක P. P. ඝනිගම ගුරුතුමාගේ නොමසුරු සහයෝගය සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපනික කමිටුව වෙත ලැබුණි.

GUWANSARA

## අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කය

මෙම වැඩසටහන 2013 මැයි 18 වන දින අනුරාධපුර නිවන්තක චෛත්‍ය විද්‍යාලේ රැස්වීම් ශාලාවේ දී අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක රොෂාන් පිංගමගේ මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පවත්වන ලදී. වැඩසටහන සඳහා අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 15ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 160ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය.

**මෙම වැඩසටහන 2013 මැයි 18 වන දින අනුරාධපුර නිවන්තක චෛත්‍ය විද්‍යාලේ රැස්වීම් ශාලාවේ දී අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක රොෂාන් පිංගමගේ මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පවත්වන ලදී. වැඩසටහන සඳහා අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ 15ක් නියෝජනය කරමින් පාසල් ගුරුවරුන් හා ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 160ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය.**

ගුවන් යානා ඉංජිනේරු තිලක් දිසානායක මහතා විසින් ගුවන් තාක්ෂණය හා ගුවන් යානා වර්ග පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ දේශනය සිදුකරන ලද අතර ආදර්ශ ගුවන් යානා නිර්මාණය හා ප්‍රායෝගික ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ වැඩසටහන ගිහාන් පණ්ඩිතරත්න හා රවීන් බොතේජු යන මහත්වරුන් විසින් සිදු කරන ලදී.

## විදුහල්පතිවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන

### අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය

සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය සඳහා වූ විදුහල්පතිවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන 2013 මාර්තු මස 14 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ පණ්ඩුක ප්‍රියන්ත ජයවීර මහතා සහ අම්පාර කලාප අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂ සුනිල් ගුණරත්න මහතාගේ මූලිකත්වයෙන් අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක ජාතික පාසල් රැස්වීම් ශාලාවේදී පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන සඳහා අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ නියෝජනය කරමින් විදුහල්පතිවරුන් ගුවන් සේවා සමාජභාර ආචාර්යවරුන් ඇතුළු පාසල් ශිෂ්‍ය/ ශිෂ්‍යාවන් 250ක පමණ පිරිසක් සහභාගී විය. පණ්ඩුක ප්‍රියන්ත ජයවීර මහතා විසින් පාසල් විදුහල්පතිවරුන් වෙනුවෙන් වූ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ මූලික දැනුවත් කිරීම හා පාසලක ගුවන් සේවා සමාජයක් පිහිටුවීමේ වැදගත්කම පිළිබඳ ඉදිරිපත් කිරීම සිදුකරන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කිරීම සඳහා අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක ජාතික පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ භාර ගුරුතුමිය වන ඉරේෂා දිසානායක මහත්මියගේ හා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ගේ විශේෂ සහයෝගයත් සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව වෙත ලබාදෙන ලදී.

There is a constant stream of young girls and boys, fresh out of high school, who would do anything to become a glamorous flight attendant. Flight attendants are often intelligent, charming and educated young men and women. The job of a flight attendant is perceived as one of the hardest, yet one that is most enjoyable. For instance, a duty day for a flight attendant could mean a fun trip to Paris or an adventure such as an emergency landing. The schedules and the passengers are always a chaallenge in this work.

# CAREER OF A FLIGHT ATTENDANT

By

Capt. Menaka **Fernando**

The primary and overriding responsibility of flight attendants is passenger safety. Thus, communication between the Flight Deck and the cabin plays a vital role in maintaining a safe environment, and the crew briefings at the beginning of a trip set the tone. The job of a flight attendant revolves around safety, to a much greater extent than those of similar staff on other forms of transportation. Flight attendants on board a flight, collectively form a cabin crew.

Many jurisdictions mandate the presence of flight attendants on commercial aircraft, based on the passenger capacity of the aircraft and other factors. This mandate generally relates only to their function as safety technicians. However, Cabin crew are often tasked with the secondary function of seeing to the care and comfort of the passengers; thus they are often perceived by the public as waitresses or servants because it is only this 'passenger oriented service' that is normally seen outside the extremely rare event of in-flight emergency.

Similar to the pilots, flight attendants also work on a scheduled roster, which indicates to them when and where they will fly and on what types of aircraft, and when they can be called up on reserve duty, in very much the same manner as a pilot. Cabin crew reporting for duty have to sign-in at the crew office. Prior to the flight, the chief steward/stewardess would brief the cabin crew on safety procedures, delegates announcement responsibilities and confirms that emergency manuals, etc. are with the crew. Since passenger boarding begins approximately 30 minutes prior to departure, the crew must head to the plane at least an hour (this

FEATURE

Similar to the pilots, flight attendants also work on a scheduled roster, which indicates to them when and where they will fly and on what types of aircraft, and when they can be called up on reserve duty, in very much the same manner as a pilot. Cabin crew reporting for duty have to sign-in at the crew office. Prior to the flight, the chief steward/stewardess would brief the cabin crew on safety procedures, delegates announcement responsibilities and confirms that emergency manuals, etc. are with the crew.

could vary) before this time. Once on board, the crew would check that the emergency equipment and catering supplies are OK before the passengers begin to board the aircraft. After all the passengers are on board, (in some airlines) a physical count of all passengers is taken as a safety measure. Before shutting the aircraft door, the handling agent hands a copy of the manifest to the chief flight attendant; the manifest lists the passengers and those with special needs or meals, and gate connections.

Outside the exceptional case of an in-flight emergency, flight attendants usually provide courtesy services for passengers, such as preparation and distribution of in-flight meals and drinks, management of in-flight entertainment systems, sale of duty-free and other merchandise. As the most visible representatives of airlines, the importance of flight attendants is considerable for customer relations and the image of an airline.

**Health:** Just like pilots, flight attendants are also at risk of occupational health hazards. The job of a flight attendant is extremely tiring. After a long trip many crew often complain of aching heels and feet as the job requires them to walk and run around a moving aircraft constantly. In some airlines they are forced to wear high heels in airports and other public areas and shorter heels when on the plane. Aircraft pressurisation makes feet swell. The crew are also prone to back and spine aches due to the lifting of heavy baggage from carousels.

**Alcoholism**: This is another problem with many airline crews. Drinking is a lot more prevalent on international trips layovers of 24 hours or more, which is extremely unhealthy. Medical journals call it "job-based, peer-oriented alcohol abuse". Most airline crews are at risk for alcoholism, although prevalence statistics are not known; possibly enhanced by psychological vulnerabilities.

**Infidelity**: The other most common yet unspoken crisis is infidelity. This could happen in any relationship, but is more likely to happen with airline crew; not because they are bad people but simply because opportunities are more when they are out of base.

**Discrimination**: Until recently, female flight attendants were commonly subjected to various forms of discrimination. In some airlines, flight attendants were asked to resign if they got married, if they were overweight, wore eyeglasses or turned 30 years or more in age. These discriminatory policies came under attack and flight attendant unions fought to bring an end to such practices and recognise the professionalism of the flight attendant career.

Today, the job of a flight attendant is one of the best jobs on earth. You will probably see more places in your first few months on the job than you have in your life, and your life will never be boring from the day you step into that aircraft!

# පවත්නා නව තාක්ෂණ ක්‍රම භාවිතයෙන් පැරණි ගැටළු අළුත් ක්‍රමයකින් විසඳීම

FEATURE

තිලක් දිසානායක

නවෝත්පාදකයන් යනු යහපත් පැත්තකට නැඹුරු වූ වෙනස්කම් ඇතිකිරීම පිළිබඳව විශ්වාසීව පසුවන්නන් වේ. ඔවුහු ඒ සඳහා ප්‍රයත්න දරති, නිෂ්පාදන සිදුකරති. නවෝත්පාදන ක්‍රියාවලියෙහි හදවතෙහි පවතින මූලික හර සතර නම් ගැටළු විසඳීම, නිර්මාණශීලීත්වය, උපකල්පනය සහ විශ්ලේෂණයයි. එලෙසම නවෝත්පාදන සඳහා බොහෝවිට යම් ප්‍රමාණයක නිර්භීත බවක් සහ අවදානම් දැරීමේ සූදානමක්ද පැවතිය යුතුය. විශේෂයෙන්ම යෝජිත විසඳුම් සම්ප්‍රදායට එරෙහි නම් ඒ තත්ත්වයන් පැවතීම ඉතා වැදගත්ය.

මෙම ලිපිය තුළින් සාකච්ඡා කෙරෙනු ඇත්තේ තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණය, විදුලිය, සම්පීඩක වායු මෝටර් සහ සුළං ශක්තිය යන තාක්ෂණ සතු ශක්තිය නව ක්‍රමයකට එක්තැන්කර හා සංයුක්තකර, නිෂ්පාදකයන්ට සහ පාරිභෝගිකයන්ට සාධාරණ වූ මිලකට නැවුම් භාණ්ඩ වෙළඳපොළෙන් ලබාගත හැකිවන සේ නිෂ්පාදන සැලසීම පිළිබඳව දීර්ඝ කාලයක් මුළුල්ලේ පවතින ප්‍රශ්නයට විසඳුම් සොයන ආකාරයයි.

## පරණ ගැටළුවක්

ගොවිපොළෙහි සිට පාරිභෝගිකයා දක්වා නැවුම් නිෂ්පාදන බෙදාහැරීමේ ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින වර්තමාන ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමය පරීක්ෂාව වී ඇත්තේ අතරමැදියෙකු සිටින චක්‍රයක් මගින් මෙහෙයවන ආකාරයෙනි. මෙය ක්‍රියාත්මක වනුයේ බොස් ගෙඩිය සහ ගරාදි ක්‍රමය අනුවය. එහිදී ගොවිපොළවල නිෂ්පාදන, ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන කරා එක්රැස්කර පසුව තොග වෙළෙඳුන් විසින් ස්තර කිහිපයක් යටතේ සිල්ලර වෙළෙඳුන්ට යළි අලෙවි කරනු ලබයි. මෙම ප්‍රවාහන දාමයේ අවසන් ප්‍රතිඵලය නම් ඔබ කොළඹදී මිලදී ගන්නා වම්බටු කරල ඒ වනවිට දුසිමක් පමණ වන පුද්ගලයන් අතින් අතට ගොස්, කිහිපදෙනෙකුට ඒවා ප්‍රවාහනය කරන ට්‍රක්රථ ඇතුළු වාහන මත ඉඳගෙන ගොස්, එක් වාහනයකින් තවත් වාහනයකට කිහිපවාරයක්ම එහා මෙහා විසිකිරීමෙන් මෙන්ම ගිනිගහන අව්වේ පැය කිහිපයක්වත් තිබීමෙන් පසුවය. පසු අස්වනු හානිය ඉහළ මට්ටමක (සමහර වර්ගවල නිෂ්පාදන සඳහා එය 40%ක් පමණ දක්වා) පවතිනවාට අමතරව මේ ස්තරවල සිටින එක් එක් පුද්ගලයන් තම තමන්ගේ කොටස ලබාගැනීම නිසා ගොවියාට තිබිවිය යුතු ලාභය ක්‍රමයෙන් අඩුවනවා පමණක් නොව පාරිභෝගිකයා ගෙවිය යුතු මුදලද ඉහළ යැවෙයි.

නවෝත්පාදන ආරම්භ වනුයේ විස්මයට පත්වෙමින්, ප්‍රශ්න කරමින් සහ ගැටළු හඳුනා ගනිමින්ය. මෙහිදී ඇසිය යුතුව පවතින ප්‍රශ්නය නම් ද්‍රව්‍යවල උසස් ගුණාත්මකභාවය රැකගනිමින් ගොවියා හට සාධාරණ

**මෙය ක්‍රියාත්මක වනුයේ බොස් ගෙඩිය සහ ගරාදි ක්‍රමය අනුවය. එහිදී ගොවිපොළවල නිෂ්පාදන, ආර්ථික මධ්‍යස්ථාන කරා එක්රැස්කර පසුව තොග වෙළෙඳුන් විසින් සතර කිහිපයක් යටතේ සිල්ලර වෙළෙඳුන්ට යළි අලෙවි කරනු ලබයි. මෙම ප්‍රවාහන දාමයේ අවසන් ප්‍රතිඵලය නම් ඔබ කොළඹදී මිලදී ගන්නා වම්බටු කරල ඒ වනවිට දුසිමක් පමණ වන පුද්ගලයන් අතින් අතට ගොස්, කිහිප දෙනෙකුට ඒවා ප්‍රවාහනය කරන ට්‍රක්රථ ඇතුළු වාහන මත ඉඳගෙන ගොස්, එක් වාහනයකින් තවත් වාහනයකට කිහිපවාරයක්ම එහාමෙහා විසිකිරීමෙන් මෙන්ම ගිනිගහන අව්වේ පැය කිහිපයක්වත් තිබීමෙන් පසුවය.**

ආදායමක් නිමිකරමින් සහ පාරිභෝගිකයාට සාධාරණ මිලකට ලබාදෙමින් මෙම නිෂ්පාදන විශාල සහ සුළු දුර ප්‍රවාහනය කළහැකි වඩා ඵලදායී සහ තිරසාර ක්‍රමයක් පවතීද යන්නය. මෙම ප්‍රසම්පාදන ගැටළුව තව දුරටත් විශ්ලේෂණය කිරීම අපට පහසුවක් වේ.

මෙම ක්‍රමයෙහි හදවතේ රැඳී සිටින නිෂ්පාදකයන් හා පාරිභෝගිකයන් හට හොඳින් සේවය සැපයිය හැකි බෙදා හැරීමේ ආකාරය කුමක්දැයි විමසා බැලුවහොත් වර්තමාන තොග ගෙවිය සහ ගරාදිය ක්‍රමයට වඩා එක් ස්ථානයකින් තවත් ස්ථානයකට යැවෙන ක්‍රමය වඩා සුදුසු බව පෙනී යනු ඇත. සාමාන්‍යයෙන් හෙක්ටයාරයකට වඩා අඩු බිම ප්‍රමාණයක් වගාකරන සුළු ගොවීහු දළ වශයෙන් මිලියන 2ක් පමණ මෙරට සිටිති. වගාකරන බෝගය අනුව මෙම වගාවෙන් ලැබෙන අස්වැන්න කිලෝග්‍රෑම් සිය ගණනකට පමණ සීමාවන්නක් මිස මහා පරිමාණ ගොවිපළවලින් ලැබෙන මෙට්‍රික් ටොන් ගණනාවක අස්වැන්නක් නොවේ. මෙයට අමතරව මිලියන 4.8ක් වන ශ්‍රී ලංකාවේ ගෘහස්ථයන්ගෙන් 90%ක් පමණම සුපිරි වෙළඳසැල් දාමයන්ගෙන් නොව තම අසල්වැසි කඩයෙන් හෝ පොළෙන් හෝ සිය අවශ්‍යතා මිලදී ගන්නා බව හෙළිදරව් වී ඇත.

කුඩා නිෂ්පාදකයා සහ කුඩා සිල්ලර වෙළෙන්දා යන මේ යථාර්ථය අනුව පෙනෙනුයේ, අතරමැදි පුද්ගල විධිය භාවිතයට වඩා සෘජු වෙළඳාම තරහා සිදුකරන ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමය වඩා කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක වනු ඇති බවය. මෙහිදී පැවතිය හැකි ලාභ ප්‍රයෝජන වනුයේ ගොවියාට හා සිල්ලර වෙළෙන්දාට වැඩි ලාභ ලැබීමත්, පාරිභෝගිකයාට නැවුම් නිෂ්පාදන අඩු මිලකට ලබාගැනීමට හැකිවීමත්ය. සෘජු වෙළඳ විසඳුමක් තුළින් අතරමැදියා ඇත්කරන බලපෑමක් සිදුවන අතරම, එමගින් නිමිකර ගැනීමට ඉඩ ඇති අනෙකුත් ඵල ප්‍රයෝජන හා සම්බන්ධවද සැලකිල්ලක් කළ යුතුය.

කුඩා නිෂ්පාදකයාගෙන්, කුඩා සිල්ලර වෙළෙන්දෙකුට යන ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් සඳහා පවතින විසඳුමට විසඳුම් ගණනාවක් පිළිබඳව විමසා බැලිය හැකිය. ප්‍රවාහන මාර්ග යටිතල පහසුකම් අධික මිලක් (මීටර් 6ක් පළල පිටිසර පාරක් සඳහා කිලෝමීටරයකට දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 30, 40ක් යෙදවීමට සිදුවීම), විශාල අනතුරු හා මරණ සංඛ්‍යාවක් සිදුවන වාහන බහුල මහාමාර්ග ශ්‍රී ලංකාවේ වැඩි ජනගහනයක් සාන්ද්‍රනව වෙසෙන රටේ දකුණු මධ්‍යම ප්‍රදේශවල කඳු බෑවුම් සහිත මහාමාර්ග, තනි ගොවියෙකුට ලැබෙන බෝග අස්වැන්න සුළු ප්‍රමාණය ආදී සාධක හේතුකොට ගුවන්යානව සිදුවන ප්‍රවාහන විසඳුමක් කදිමට ගැලපෙන බව පෙනේ.

"The figures show the 1/3 scale radio control model which is currently being developed to be used as a test bed for trying out various aerodynamic design concepts."

එය පවතින සම්ප්‍රදායට එරෙහිව යන්නක් බැවින් මෙම අදහස නිර්මිත වූවකි. නමුත් පවතින තාක්ෂණය සහ සියළු ශක්ති වන ක්‍රමයට යොමු කිරීමෙන් හා සංයුක්ත කිරීමෙන් එය කළහැකි වනු ඇත. මේ පිළිබඳව මඳක් විමසා බලමු.

## ශක්ති හැකියා යොමු කිරීම

### 1. නිෂ්පාදන ප්‍රවාහනය සඳහා අඩුමිල, සැහැල්ලු දේශීයව සැලසුම් කළ රොබෝටික් ගුවන් යානා භාවිතය

බොහෝදෙනා සිතනුයේ ගුවන් යානා යනු විශාල, මිල වියදම් සහිත, ගුවන් ගතවීමට සහ ආපසු බැසීමට විශාල ගුවන් පථ අවශ්‍ය වන මෙන්ම ඒවා පැදවීම සඳහා නිපුණතා සහිත ගුවන් නියමුවන් අවශ්‍ය වූවක් ලෙසටය.

නමුත් ඇත්තවශයෙන්ම නම් මගීන් රැගෙන යන බොහෝ වාණිජ ගුවන් යානා පදවනු ලබන්නේ ස්වයං නියමුවෙකු හෙවත් 'ඔටෝපයිලට්' ලෙස හඳුන්වන රොබෝවකු විසිනි. සමහර ස්වයං නියමුවන් ගුවන් යානය බිමට බැස්සවීමටද සමත්ය. කෙසේ නමුත් මෙම ගුවන් යානාවල නියමුවන් ද සිටිති. යමක් වැරදී ගියහොත් එම තත්වයට මුහුණ දී හදිසි තත්ත්වයෙන් මිදීම සඳහා ඉතා වැදගත් මැදිහත්වීමේ කාර්යභාරයක් ඔවුහු ඉටුකරනු ලබයි. පසුගිය දිනක නිව්යෝර්ක් නුවර අසල හඩ්සන් නදියට ඇමරිකා ගුවන් යානයක් ගොඩබෑසීමේ සිද්ධිය මෙයට උදාහරණයකි. එම ගුවන් යානාවේ එන්ජින් දෙකම කුරුල්ලන් වැදීම නිසා ක්‍රියාව නැවතීම අනතුරට හේතුවිය.

කෙසේ නමුත් ගුවන් යානයක් සැලසුම් කිරීමට සහ ගොඩනැගීමට මෙන්ම මුළුමනින්ම රොබෝවකු විසින් පැදවීමට හැකිවන සේ සකස්කළ හැකිය. ගෝලීය ස්ථානීයකරණ පද්ධතිය හෙවත් ජී.පී.එස්. වැනි පවත්නා තාක්ෂණික හැකියාවන්ගේ ශක්තිය සහ අඩු වියදම් විද්‍යුත් ක්‍රම සමග වන ක්‍රමයේ සැලසුම් සහිත එක්තරා රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයක් තැනීම අපේක්ෂා කෙරේ. එයට එළවළු කිලෝග්‍රෑම් 200ක් ආසන්න විශාල පෙට්ටි 20ක් උපරිම වශයෙන් රැගෙන උපරිම ගුවන්ගතවීමේ දළ බර කිග්‍රෑ. 500ක් සහිතව මීටර් 40 x 80ක කෙටි ගුවන්ගත වීමේ සහ ගොඩබෑසීමේ ගුවන් පථයක් ඔස්සේ ගුවනට නැග පැයට කිලෝමීටර් 70ක වේගයෙන් කිලෝමීටර් 200, 300ක් දුර පියාසර කළ හැකිවනු ඇත. පියාපත් පළල මීටර් 6ට වඩා නොවන මෙම ගුවන් යානයේ මිල රුපියල් ලක්ෂ 6, 8කට සීමාකළ හැකි වනු ඇත. රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවලට සිය මෙහෙවර සැලසුම් කර ගත හැකිය. ගුවන්ගත වීම සහ ගොඩබෑසීම එම යානා සඳහාම වන ගුවන් තොටුපොළ (පසුව විස්තර කර ඇත) හෝ ගුවන් යානය තුළ හෝ භූමිය පදනම් කරගත් තොරතුරු භාවිතයෙන් දුරබැහැර ගොවියෙකු හෝ සිල්ලර වෙළෙන්දෙකු හෝ සිටින ස්ථානයකට ආසන්නව සිදුකළ හැකිය. රොබෝටික්

FEATURE

භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවලට ගමන්කළ හැක්කේ එම යානා සඳහාම වන ගුවන් තොටුපළ අතර සහ ලියාපදිංචි වෙළඳපොළට (පසුව විස්තර කර ඇත) සම්බන්ධව ස්ථානවලට පමණය. එයද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නියම කළ ගුවන් මාර්ග ඔස්සේය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙම යානා සඳහා නියම කරනු ලබන ගුවන් මාර්ග වෙළඳ හා සාමාන්‍ය ගුවන් මාර්ගවලින් සම්පූර්ණයෙන්ම වෙන්වූ ඒවාය.

කෙටි ධාවන පථයකින් ගුවනට නැගීම සඳහා වන සාම්ප්‍රදායික ප්‍රවේශය නම් ඉතා විශාල එන්ජිමක් හෝ එන්ජින් කිහිපයක් හෝ ගුවන් යානයට යෙදීමය. එවිට කෙටිදුර ධාවනයෙන් ගුවන් යානයට ගුවන්ගත වීමට පුළුවන. නමුත් ගුවන් යානය සාමාන්‍ය ගමනේ යෙදෙන විට එයට එතරම් බලයක් අවශ්‍ය නොවේ. එහෙයින් අවසානයේදී ගුවන් යානයට විශාල ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් අපතේ යැවීමට සහ මුළු ගමන පුරාවටම අනවශ්‍ය ප්‍රමාණයේ එන්ජිමක් රැගෙන යාමට සිදුවෙයි.
විශාල සහ බර එන්ජිමක් වෙනුවට රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානය මෝටර් සයිකල් හෝ ඒ හා සමාන කුඩා එන්ජිමක් භාවිත කරනු ඇත. එම එන්ජිම මගින් ගුවන් යානය ඉහළට නගින විට සහ ගුවනේ ගමන් කරන විට අවශ්‍ය තෙරපුම සඳහා අවරපෙත්ත ක්‍රියාත්මක කරනු ඇත. කෙටි ධාවන පථයකින් ගුවන්ගතවීම සඳහා කෙටි කාලයකට අවශ්‍ය ඉහළ බලය ලබාගැනීම සඳහා රෝද ක්‍රියාත්මක කරන සැහැල්ලු බරකින් යුත් සම්පීඩක වායු මෝටර් මෙම ගුවන් යානා සතුය. සාමින් තත්පරවලින් හැනු අධි පීඩන වායු ටැංකිය තුළ ගුවන්ගත වීම තුනකට හා ධාවන පථය මත දිව යාමට සෑහෙන තරම් මෙන්ම අතිරික්ත වශයෙන් වායු ප්‍රමාණයක්ද අඩංගුය.

රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා පෞද්ගලික අයිතිකරුවන් සතුවන අතර ගුවන් ත්‍රිරෝද ලෙස භාවිතයට සුදුසු පරිදි සැලසුම් කළ හැක. මෙම ගුවන්යානා සාම්ප්‍රදායික ගුවන්යානාවලට වඩා සෙමෙන් ගමන් කරනමුත් මහාමාර්ගයේ ගමන් කරන වාහනවලට වඩා වේගයෙන් ධාවනය වෙයි. ත්‍රී රෝද හා කුඩා වෑන් රථ වැනි සමාන මහාමාර්ගයේ ධාවනය වන රථ හා සන්සන්දනය කරන විට බර කියූ. 1ක් කිලෝමීටරයක් දුර ගෙනයාම සඳහා ඉන්ධනවලට වැය වන මුදල මහාමාර්ග රථවලට සමාන හෝ තරමක් අඩු හෝ වනු ඇත. එසේ වන්නේ වාහන තදබද අවස්ථාවන්හි නතර කිරීමට හා යළි ගමන් ආරම්භ කිරීමට මෙන්ම කඳුපල්ලම් සහිත මාර්ගවල ධාවනය වීමේදී වැඩි ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් මාර්ගගත වාහනවලට වැයවන බැවිනි. උදාහරණයක් ලෙස මහනුවර පිහිටා ඇත්තේ කොළඹට වඩා මීටර් 500ක ආරෝහණයකින් (උසකින්) වුවද කොළඹ සිට නුවරට ගමන් කරන අයෙකු මීටර් 4,800ක පමණ දළ උස වැඩිවීමක් මෙන්ම මීටර් 4,300ක පමණ දළ උස අඩුවීමක්ද ලබයි. එහි ප්‍රතිඵලය මෙම කිලෝමීටර් 100 පැය 3, 4ක් යාම සඳහා වැඩි ඉන්ධන වියදමක් දැරීමට සිදුවීමය.

විභවමය රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයකට කොළඹ සිට මීටර් 1,000ක් උසට නැග නුවරට මීටර් 500ක් උස තැනකට බැසීමට පැයකින් ගමන් කළ හැකිය. හදිසි සහ ආරක්ෂක විධිවිධානයක් ලෙස මෙම ගුවන්යානා සමග ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වන පැරෂූටයක් ඇත්තේ එන්ජිම අසාර්ථක වූ විට හෝ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් අවසර නොලත් ප්‍රදේශයකට පියාසර කළහොත් හෝ ඉබේටම ක්‍රියාත්මක වීමටය.

### 2. ජංගම දුරකථන තාක්ෂණයේ හැකියා යොදාගනිමින් ගොවින් සෘජු ලෙසම වෙළඳපොළ හා සම්බන්ධ කිරීම.

ජංගම දුරකථන දැන් මෙහෙවින් මිල අඩුය. එහෙයින් ගොවීන්නට පවා සාමාන්‍යයෙන් ජංගම දුරකථනයක් හිමිකර ගත හැකිය. ඉංග්‍රීසි අක්ෂර මාලාව යොදාගෙන කෙරෙන කෙටි පණිවුඩ සේවයද දැන් බොහෝ ජනප්‍රිය ය. 'ඊ-බේ' හා සමාන වෙළඳ ජාලයක් පිහිටුවීම සඳහා වුවත කළ කෙටි පණිවුඩ සේවා ආකෘතියක් හරහා ගොවීන්, සිල්ලර වෙළෙඳුන් සහ ප්‍රවාහකයන් ගෙන් සමන්විත වූ ජාලයක් ඔවුනොවුන්ගේ ජංගම දුරකථන තුළින් සම්බන්ධ කළ හැකිය.

ගොවීන්, සිල්ලර වෙළෙඳුන් සහ ප්‍රවාහකයන් තම භාණ්ඩ සහ සේවා අලෙවි කළහැකි. පුද්ගලිකව ක්‍රියාත්මක වන මෙම සේවාව ලබාගැනීමේදී ගෙවිය යුතු සාමාජික ගාස්තුවක් ගෙවීමත් සහ ගනුදෙනුවක් සඳහා වන ගෙවීමත්, සිදුකළ යුතුය. වර්තමාන අනාගමැදි ක්‍රමයේදී උපයන මුදලට වඩා වැඩි මුදලක් මෙමගින් ගොවීන්, සිල්ලර වෙළෙඳුන් සහ ප්‍රවාහකයන්ට උපයාගත හැකිවනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. මිලදී ගැනීමට පළමු තමන් මිලදී ගන්නා භාණ්ඩ පරීක්ෂා කිරීමට මිලදී ගනු ලබන තැනැත්තාට නොලැබෙන නිසා දුරස්ථව සිදුවන මෙම ගනුදෙනුව සඳහා නැවුම් නිෂ්පාදන සඳහා නිර්වචනය කර ඇති ප්‍රමිති මත මුළු භාණ්ඩ වෙළඳාමට සිදුවිය යුතුය.

ගුණාත්මකභාවය වැදගත් නිසා, සියළු ගනුදෙනු සඳහා මිලදී ගන්නා අය විසින් රක්ෂණ ආවරණය (සරල කෙටි පණිවුඩයක් පදනම් කරගෙන නිකුත් කරන ආවරණයක්) ලබාගත යුතුය. මෙමගින් ලබාගත් සියළු භාණ්ඩ මිල ගුණාත්මකභාවයේ යම් අඩුවක් වුවහොත් එය ආවරණය කිරීමට රක්ෂණය සමත්වෙයි. ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ යම් අර්බුදයක් ඇති වූ විට ප්‍රාරක්ෂක විසින් භාණ්ඩ පරීක්ෂා කර බලා වෙළෙන්දා ගුණාත්මකභාවය උල්ලංඝනයකර ඇත් ද නොඑසේ නම් මිලදී ගත් තැනැත්තා සාවද්‍ය පැමිණිල්ලක් නැගුවේද යන්න තීරණය කරනු ඇත. උල්ලංඝනයකර ඇත්තේ කවර අංශයක අයෙක් වුවද, එම අයව වෙළඳ ජාලයේ සාමාජිකත්වයෙන් ස්ථිර ලෙසම නෙරපා දමනු ඇත. වෙළඳ ජාලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස සිටීමෙන් සැලසෙන විභවමය ඵල ප්‍රයෝජන හේතුකොට කිසිවෙකු සාමාජිකත්වයෙන් නෙරපා දැමීමට හේතුවන වංචාවන් හි යෙදෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා නොකෙරේ. ගොවීන් ගෙට ආරක්ෂිතව භාණ්ඩ සේවා සැපයීමේ වගකීම දැනටත් දරන නිසා රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා ප්‍රවාහන හිමිකම්, ප්‍රවාහනයේදී භාණ්ඩවලට සිදුවිය හැකි හානියන් ආවරණය වනසේ රක්ෂණ ආවරණය මිලදී ගනු ඇත. විවිධ අංශ අතර සිදුවන සියළු අරමුදල් හුවමාරු ජංගම දුරකථනය පදනම් කරගත් ගෙවීම් ක්‍රමයක් හරහා සිදුවනු ඇත. ගොවියාට සහ සිල්ලර වෙළඳුන්ට

FEATURE

පෙතෙලියන් සහිත කුඩා කාලගුණ මධ්‍යස්ථානයක් මිලදී ගැනීමට (මිල රු. 5 සිට 10 දක්වා) ද සිදුවනු ඇත. එසේම රොබෝටික භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානය භාණ්ඩ පටවා ගැනීමට සහ භාණ්ඩ බෑමට පැමිණෙන ගුවන්යානා ගොඩබසින ස්ථානය පිහිටුවීමටද පුහුණුවක් ලබාගැනීමට ඔවුනට සිදුවෙයි. කාලගුණ මධ්‍යස්ථානය විසින් සුළඟේ වේගය සහ සුළං හමන දිශාව පිළිබඳව මෙන්ම ගොවිපළට හෝ සිල්ලර වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයට හෝ සම්බන්ධව බලනවිට ගුවන්යානය ගොඩබස්සවන ස්ථානය පිළිබඳ තොරතුරු සපයනු ඇත.

## 03. සුළං ශක්තියෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීම

සාම්ප්‍රදායික ගුවන් තොටුපළ සතුව ගුවන් යානා අහසට නැංවීම සඳහා දිග සහ සෘජුකෝණාස්‍රාකාර ධාවන පථ සකස්කර ඇත. එයට හේතුව කෙටිදුරක් තුළින් ගුවන්ගතවීමට නම් ඉතා ප්‍රබල එන්ජින් එම ගුවන් යානා සතුවිය යුතු වීමය.

ඒ වෙනුවට යෝජනා කෙරෙනුයේ ගොවිතැන්හි නියැලී ප්‍රජාවන් වෙසෙන ප්‍රදේශවලට සමීප වනසේ දුරබැහැර, අධික සුළං පවතින ප්‍රදේශ තෝරාගනිමින් රටපුරා රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන්යානා සඳහා විශේෂිත වන පහසුකම් සහිත වන ගුවන් තොටුපළ 10, 20ක් පමණ පිහිටුවීමය. සෘජුකෝණාස්‍රාකාරවීම වෙනුවට මෙම ගුවන් තොටුපළ ධාවන පථය සඳහා කුඩා වටකුරු භූමියක් යොදාගැනේ. එයට රොබෝටික් ගුවන් යානාවන්ට සෘජුවම සුළං දෙසට ගුවන්ගත විය හැකි නිසා අහසට නැගීමට අවශ්‍ය ශක්තිය අවම කරගත හැක.
මෙම රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන්යානා තොටුපළ අසල සුළං ශක්තිය නිපදවන ගොවිපළ පිහිටුවා ඒවායේ නිපදවන බලශක්තිය පළමු ප්‍රමුඛතාව ලෙස ඉල්ලුම් පරිදි ජාතික ජාලයට සැපයිය හැකිය. ප්‍රධාන (ජාතික) ජාලයට අනවශ්‍ය යම් අතිරේක බලයක් උත්පාදනය කර ඇත්නම් එය ගුවන් තොටුපළ තුළ පිහිටුවා ඇති බහු අදියර, අධි කාර්යක්ෂම වායු සම්පීඩන ක්‍රියාත්මක කිරීමට යොදාගත හැකිය. මෙමගින් ගුවන් තොටුපළ රොබෝටික් ගුවන්යානා සඳහා ඉන්ධන සහ සම්පීඩිත වායුව අලෙවියට අමතරව රොබෝටික් ගුවන්යානා නවත්තුව, නවතා තැබීමට සහ දිගුකාලීන ගබඩා සේවා පහසුකම් සැපයීමටද යොදාගත හැකිය.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන්යානා නඩත්තුව සහ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කරනු ඇත. මෙම පරීක්ෂණ කාර්යයන් සම්පූර්ණ වන තුරු ඒවාට ක්‍රියාත්මක විය නොහැක. යානය තුළ පිහිටුවා ඇති අනුගත වියයුතු පද්ධතියක් මගින් යානයට ක්‍රියාත්මක වීමට අවස්ථා සලසනුයේ අවශ්‍ය පරීක්ෂණ සම්පූර්ණව නිමුණහොත් පමණි. එහෙයින් අනාරක්ෂිත වීමේ හැකියාවක් සහිත අනාරක්ෂිත රොබෝටික් ගුවන්යානාවලට අහසට නැගීමට ඉඩ නොලැබෙනු ඇත.

## රොබෝටික් ගුවන්ගමන් සඳහා වන ගුවන් තලය කළමනාකරණය සඳහා යාත්‍රා පැදවීමේ තාක්ෂණය සහ අඩු මිලැති සන්නිවේදන තාක්ෂණය

සාම්ප්‍රදායික ගුවන් ගමන් පාලන පද්ධති ව්‍යුහගතව ඇත්තේ ගුවනේ ගුවන්ගතව ඇති යානා පවතින ස්ථාන පිළිබඳ තොරතුරු භූමිගත රේඩාර් උපකරණ මගින් මිනිස් ගුවන් ගමන් පාලකයන්ට ලබාදීමින්, ගුවන් ගමන් පාලකයන් අති උච්ච සංඛ්‍යාත ගුවන් විදුලි තරංග හරහා හඬ හෝ දත්ත හෝ විධාන මගින් ගුවන් නියමුවන්ට ගමන් කළයුතු වේගය, දිශාව, ගමන් කළයුතු උස හා තැන ආදිය පිළිබඳව තොරතුරු ලබාදීම මගය.

අපේක්ෂිත සංඛ්‍යාත මගී වෙළෙඳ ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාවේ විශාලත්වය හේතුවෙන් සාම්ප්‍රදායික මිනිස් පාලන ගුවන් ගමන් පාලන පද්ධතියකට රොබෝටික් ගුවන් තලය ආරක්ෂාකාරී ලෙස පාලනය කළ නොහැකිය. අමතරව රේඩාර් පද්ධති සහ අති උච්ච සංඛ්‍යාත ගුවන් විදුලි ජාල පිහිටුවා, පවත්වාගෙන යාම සහ ක්‍රියාත්මක කර පැය 24 පුරාම ලබාගැනීමට පහසුකම් සැලසීම ඉතා මිල අධික කාර්යයකි. එසේ නමුත් ශ්‍රී ලංකාව ඉතා විශ්වාසදායී ජංගම දුරකථන ආවරණයක් සහිත දිවයිනක් මෙන්ම දුරකථන ජාල ඉතා විශ්වාසදායී සහ පැය 24 පුරා අඛණ්ඩ සේවයක් සපයනු ලබන රටකි. මෙම විශ්වාසදායී සහ ව්‍යාප්ත වූ ආවරණය අඩු වියදම් සහ විශ්වාසදායී ගෝලීය ස්ථානීයකරණ පද්ධති සංවේදක සහ වෙනත් යාත්‍රා පැදවීමේ උපක්‍රම සමග සංයුක්ත කළවිට රොබෝටික් භාණ්ඩ ගෙනයන ගුවන් යානාවන්ට යාත්‍රා කිරීමට සහ මධ්‍යම පාලක පද්ධතියක් සමග සන්නිවේදනය කිරීම කළ හැකිය. නගර සමීපව පිහිටුවා ඇති ගුවන් තොටුපොළ අතර විශාල විවෘත ප්‍රදේශ පවතින ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි රටක සම්පූර්ණ රට ආවරණය වන පරිදි රේඩාර් ජාල ඇතිකිරීම ප්‍රායෝගික නොවන්නකි. ගුවන් යානා ස්වයංක්‍රීයව අති උච්ච සංඛ්‍යාත ගුවන් විදුලියක් ඔස්සේ සෑම තත්පරයකට වරක් තමන් සිටින ස්ථානය ගුවන් යානය තුළ ඇති ගෝලීය ස්ථානීයකරණ පද්ධතිය සහ වෙනත් සංවේදක ආශ්‍රයෙන් ඔවුනට දැනගත හැකි ප්‍රචාරය කිරීමේ පරීක්ෂණයක් වසර ගණනාවක් මුළුල්លේ ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිදුකරනු ලැබීය. මෙම දත්ත පණිවුඩ ඉතා කෙටි වූ අතර එමගින් ලබාදුන්නේ ස්ථානය, වේගය, උස සහ තමන් යොමුව ඇති ස්ථානය පිළිබඳ තොරතුරු පමණය. මෙම තොරතුරු භූමියේ සිටින ගුවන් පාලකයන් හා ගුවනේ ගමන්කරන යානා ගුවන් තලය පාලනය කිරීමට සහ ගැටීම් වැළැක්වීමට භාවිතා කරනු ලැබීය. මෙම ස්වයංක්‍රියව යැවෙන ආවේක්ෂණ සංකල්පය එසේ නම්කර ඇත්තේ තමන් සිටින තැන ගුවන් පාලකට ගුවන් යානය පවසන දේ මත රැඳෙන හෙයිනි. රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලක පද්ධතියක් නිර්මාණය කිරීමේ පදනම ලෙස යොදාගත හැකි යයි යෝජනා කෙරේ.

විශ්වාසදායී ගෝලීය ස්ථානීයකරණ පද්ධති සංවේදක සහ ඔබ සිටින තැන දක්වන යාත්‍රා කිරීම සඳහා යොදා ගන්නා වෙනත් උපක්‍රම කොතරම් ලාභදායී වී ඇත්දයත් ඒවා දැන් බොහෝ දුරකථනවල පවා දැකිය හැකිය. මෙම දැනට පවත්නා තාක්ෂණය, පුළුල්ව ලද හැකි දුරකථන ජාලය සමග එක්කළ විට එය යෝජිත රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලක පද්ධතියේ හරය වනු ඇත. පිටත්ව යාමට පළමු රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා තම ගමන් සැලසුම් සිතියම (භූමි, ස්ථානය, උස

සහ වේලාව ඇතුළත් ගමන් සැලසුම කෙටි පණිවුඩ සේවා ඔස්සේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කරනු ඇත. එසේම විශේෂ පද්ධතියක් මත රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා සහ ගුවන් යානා තුළ ඇති ඕනෑම යාත්‍රාකරණ සංවේදක දක්වන දත්ත අනුව සහ ප්‍රගතිය ද රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලකයන්හට දැනගැනීමට සලස්වනු ඇත. නියමිත ගමන් මගින් වෙනස් වන්නේ නම් (අවකාශය සහ/හෝ කාලය) පමණක් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා, රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලකයන්ට දැනුම්දෙනු ඇත. එයට ප්‍රතිචාර ලෙස වෙනත් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා සමග ගැටීමක් සිදුවීමට ඉඩ තිබේ නම් ආදී අවශ්‍ය අවශ්‍යතාවන් හිදී පාලකයන් ද යළි ප්‍රතිචාර දක්වනු ඇත. කාලය අනුව අත්‍යවශ්‍ය නොවන සන්නිවේදන කාර්යයන් සඳහා කෙටි පණිවුඩ සේවය යොදාගන්නා අතර හදිසි සන්නිවේදන කටයුතු සඳහා විමැක්ස් (WIMAX) (දුරකතන සමාගම් මගින් සපයා ඇති පුළුල් ප්‍රදේශ කම්බි රහිත පළල් කල ජාල භාවිත කරනු ඇත. සියළු සන්නිවේදන පද්ධති සහ යාත්‍රාකරණ පද්ධති බිඳවැටීමක් සිදුවුවහොත් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානය තම එන්ජිම ක්‍රියාවිරහිතකොට පැරශුටය ක්‍රියාත්මක කර, එය අවසානයට දැනසිටි ස්ථානය වෙත යළි රපෝර්තු කළ නොහැකි වුවහොත් හදිසි ස්ථාන සංඥාව සක්‍රිය කරනු ඇත. අවසානයේ දී රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලක සංවේදකයන්ට කෙටි පණිවුඩ, විමැක්ස් හෝ වෙනත් මාර්ග වලින් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයට හෝ සියළු යානාවලට ආරක්ෂිත හෝ වෙනත් හදිසි හේතුවක් මත ගුවන් තලයෙන් ඉවත්වන ලෙසට විධාන කළ හැකිය.

**සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන්යානා නඩත්තුව සහ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ක්‍රමවත් වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරනු ඇත. මෙම පරීක්ෂණ කාර්යයන් සම්පූර්ණ වන තුරු ඒවාට ක්‍රියාත්මක විය නොහැක. යානය තුළ පිහිටුවා ඇති අනුගත විය යුතු පද්ධතියක් මගින් යානයට ක්‍රියාත්මක වීමට අවස්ථා සලසනුයේ අවශ්‍ය පරීක්ෂණ සම්පූර්ණව තිබුණහොත් පමණි. එහෙයින් අනාරක්ෂිත වීමේ හැකියාවක් සහිත අනාරක්ෂිත රොබෝටික් ගුවන්යානා වලට අහසට නැගීමට ඉඩ නොලැබෙනු ඇත.**

## නිගමන

මෙහි ඉහත විස්තර කළ අංග සතර සඳහා වන තාක්ෂණය දැනටමත් උත්සාහ කර ඇති සහ සත්‍ය වූ තාක්ෂණයන්ය. මේ සඳහා අවශ්‍ය සැලසුම් කිරීමේ සහ ශ්‍රී ලංකාව තුළ නිපදවීමේ හැකියාව ශ්‍රී ලංකාව තුළම ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා ප්‍රමාණය අඩු ගුවන් තලය රොබෝටික් ගුවන් ගමන් සහ රොබෝටික් ගුවන් ගමන් පාලක පද්ධතිය පිළිබඳ සංකල්ප පූර්වගාමීව ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඉතා කදිම වූ ගුවන්තලයකි.

මෙවැනි යෝජිත විසඳුමක් දේශීයව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ඵල ප්‍රයෝජන අසීමිතය. ඒ හෙයින්, සිල්ලර වෙළෙඳුන් සහ පාරිභෝගිකයින් ආදී කලින් සඳහන් අයට පමණක් නොව සියළුදෙනාම වෙතට පැමිණෙනු ඇත. මෙවැනි මෙරටම නිර්මිත විසඳුමක් යෝජනා කිරීම තුළින් ලද හැකි අතිරේක ඵල ප්‍රයෝජන කිහිපයක් මෙසේ දැක්විය හැකිය.

- ගුවන් යානා සමාගමක් ආරම්භ කිරීම නිසා ගුවන් යානා අංග උපාංග හා කොටස් නිපදවන දේශීය සමාගමක් සඳහා ඉල්ලුමක් ඇතිවීම නිසා ජාතික ආර්ථිකයට වාසි ඇතිවීම.
- බුද්ධිමය කම්කරුවන් ලෙස වැඩකරනු වෙනුවට අපගේ ඉන්ජිනේරුවන් හට නිෂ්පාදන සැලසුම් කිරීමේ අවස්ථාව සමග වන රැකියා අවස්ථා බිහිවීම.
- වාහන අධික මාර්ග පද්ධතියෙන් බැහැරව, වැඩ අඩු ගුවන් තලයට පිවිසීම නිසා සම්පූර්ණයෙන්ම නව ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් ඇති වී මාර්ග පද්ධතියට සහනයක් සැලසීම.
- ඉහළ උපයෝගීතාවයක් සහිත 'ප්‍රභා ගෙවිපළ' රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා සඳහා වන ගුවන් පිටි සමග සංජීවන සම්බන්ධතාවයෙන් ප්‍රගුණ ඉදිකිරීම සහ නිපදවෙන අතිරේක බලය වායු සම්පීඩනය සඳහා යොදාගත හැකිවීම.
- රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා 'බලුසන්' ලෙස යොදාගෙන සම්පීඩන වායු බෙදාහැරීමේ යටිතල පහසුකම් ඇතිකිරීම මගින් මෝටර් රථ, ගෙදර විදුලි පංකා ආදී සම්පීඩන වායු යොදා ක්‍රියාත්මක කළහැකි උපකරණ භාවිත කිරීමට පාරිභෝගිකයන් යොමුකිරීම. මෙය ශ්‍රී ලංකාවේ පොසිල ඉන්ධන භාවිතයෙන් යැපීම නිදහස්කර ගැනීමට ලැබෙන අවස්ථාවකි.

ශ්‍රී ලංකාව කුඩා දිවයිනකි. එහෙත් එතුළ පවා රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා මගින් ලබාගත හැකි විශාලමය ප්‍රයෝජන බොහෝය. කෙසේ වෙතත් කාර්යක්ෂම මහාමාර්ග පද්ධතියක් රහිත වීම නිසා ජනගහනයෙන් වැඩි කොටසක් ග්‍රාමීයව හා දුරස්ථව වෙසෙන විශාල රටවල ගුවන් තලය මත රොබෝටික් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා බැබළෙනු ඇත. දැනටමත් අප සතුව පවත්නා තාක්ෂණය භාවිත කර, පවතින ගැටළු විසඳිය හැකි මාර්ග බොහෝ ගණනකි. මෙම ගැටළු දෙසට ප්‍රවේශවෙමින් සහ නව ක්‍රම යොදාගෙන පවතින තාක්ෂණ ශක්තීන් යොමුකිරීම තුළින් වන විසඳුම් මතුවනු ඇත. එය සමහරවිට ලෝකය වඩා යහපත් ලෝකයක් බවට පත්කිරීමටද හේතුවනු ඇත.

# පස් වසරක් **සපුරන**
# ඕපන් ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසල
## **Openskies** Flight Training Centre

ගුවන් සේවාව යනු වර්තමානයේ දේශීය මෙන්ම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් වේගවත් පිබිදීමකට ලක්වන කර්මාන්තයකි. කලාපීයව සහ ඉන් පිටත ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගුවන් සමාගම් ආරම්භ වන අතරම පවතින සමාගම් ශීඝ්‍ර ලෙස වර්ධනය වෙමින් පවතී. ඒ අතර නව ගුවන් යානා සිය සංචිත සඳහා ඇතුළත් කරගන්නා ගුවන් සමාගම් සඳහා මනා පුහුණුවක් ලත් ගුවන් නියමුවන් සඳහා ඉතා ඉහළ ඉල්ලුමක් පවතී.

මෙම වර්තමාන අවශ්‍යතාවය මෙයට පස් වසරකට පමණ පෙර හඳුනාගත් ඕපන් ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසල ශ්‍රී ලංකාවේ ව්‍යාපාරයක් ස්ථාපිත කිරීමට අවශ්‍ය සියළු අවශ්‍යතාවයන් සපුරමින් සහ ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ නිසි අනුමැතිය ලබාගනිමින් එමෙන්ම ගුවන් පුහුණු පාසලක් නිසි ප්‍රමිතීනට අනුව ආරම්භ සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගනිමින් ලොව පිළිගත් ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන් නියමුවන් බිහිකිරීමට අවශ්‍ය මගපෙන්වීම සහ පුහුණුව දේශීය සහ විදේශීය සිසුනට ලබාදෙමින් දේශයට සහ ජාත්‍යන්තරයට අවශ්‍ය ගුවන් නියමුවන් බිහිකිරීමේ මහඟු කාර්යයෙහි නියැලී සිටී. ආරම්භයේ දී ආධුනිකයන් සඳහා ගුවන් පුහුණු පාසලක තිබිය යුතු සියළු පහසුකම් සහිත පාසැල් පිහිටි බිම පුහුණු පාසලේ දී ප්‍රවීන දේශක මඬුල්ලක් යටතේ මූලික ගුවන් න්‍යායාත්මක පුහුණු පාඨමාලාව හැදෑරීමට අවස්ථාව තිබේ. අනතුරුව ශ්‍රී ලංකාව පුරා විසිර පවතින දේශීය ගුවන් තොටුපොළ කමිනාන්ත වෙත ගුවනින් ගොස් ගුවන් පුහුණු අවශ්‍යතාව සපුරා ගැනීමේ අවස්ථාව ඇත.

සිසුන් ගුවන් නියමු බලපත්‍රය, පුද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රය, වාණිජ ගුවන් නියමු බලපත්‍රය ලබාගැනීමට අවශ්‍ය නිසි අනුමත පුහුණු පාඨමාලාවන් ඕපන් ස්කයිස් ආයතනයේ දී පවත්වන අතරම වාණිජ ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍රය ලබාගැනීමට අවශ්‍ය න්‍යායාත්මක පාඨමාලාව ද පවත්වනු ලබයි.

ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානය කරා ශ්‍රී ලංකාව මෙහෙයවීමේ දී මෙවන් ගුවන් පුහුණු පාසල් මඟින් ලැබෙන්නේ මිල කළ නොහැකි දායකත්වයකි.

www.openskies.lk

## නාලන්දා **විද්‍යාලයීය**
# ගුවන් පියාසර
## දිනය 2013

කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමය විසින් වාර්ෂිකව පවත්වනු ලබන ගුවන් පියාසර දිනය පසුගිය ජූනි මස 11 වන දා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් නාලන්දා විද්‍යාලයීය ප්‍රධාන ශාලාවේදී පැවැත්විණ.
ඊට සමගාමීව වෛද්‍ය පද්මිණී රාජපක්ෂ අභියෝගතා ශූරතාවය වෙනුවෙන් පවත්වනු ලැබූ දැනුම මිනුම තරඟාවලියේ අවසන් මහා තරගය කොළඹ රාජකීය විද්‍යාලය සහ නුගේගොඩ අනුලා විද්‍යාලය අතර පවත්වන ලද අතර ඉන් ජයග්‍රහණය ලබා ගත්තේ කොළඹ රාජකීය විද්‍යාලයයි.

මෙම අවස්ථාවට නාලන්දා විද්‍යාලයේ විදුහල්පති, කර්නල් රංජිත් ජයසුන්දර, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ වින්ග් කමාන්ඩර් මුදිත මහවත්තගේ, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ මහේෂ් මහවත්තගේ යන මහත්වරුන් ඇතුළු ආරාධිත පාසල් 15 ක පමණ සිසු/ සිසුවියන්, ගුරු මහත්ම/ මහත්මීන් සහ නාලන්දා විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයේ සාමාජිකයින් 200 කට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී විය.

FEATURE

# விமானப் போக்குவரத்து அன்றிருந்து இன்றுவரை

C.A.G **Rajan**
Internal Audit Assistant

## ஓர்வில் ரைட்
Orville Wright

பிறப்பு : 19 ஓகஸ்ட் 1871
பிறந்த : இடம் ஒஹியோ

இறப்பு : 30 ஜனவரி 1948 (வயது 76)
பிறந்த இடம் : ஒஹியோ

தொழில் : பதிவாளர், விமானத் தயாரிப்பாளர், விமானி, பயிற்சியாளர்
வாழ்க்கைத்துணை இல்லை

## வில்பர் ரைட்
Wilbur Wright

பிறப்பு : 16 ஏப்ரல்1867
பிறந்த : இடம் இண்டியானா

இறப்பு : 30 மே 1912
இறந்த : இடம் ஒஹியோ

தொழில் : பதிவாளர், விமானத் தயாரிப்பாளர், விமானி, பயிற்சியாளர் வாழ்க்கைத்துணைஇல்லை

கிறிஸ்துவிற்குப் பின்னர் நாம் இருபது நூற்றாண்களைக் கடந்துவிட்டோம். அவற்றில் இருபதாம் நூற்றாண்டில் தான் அதிகமான அறிவியல் கண்டுபிடிப்புகள் நிகழ்ந்துள்ளன. அதனால்தான் இருபதாம் நூற்றாண்டினை "அறிவியல் நூற்றாண்டு" என்று வரலாறு பதிந்து வைத்துள்ளது. மனித வாழ்க்கையை மேம்படுத்த ஆயிரக்கணக்கான கண்டுபிடிப்புக்களை கடந்த நூற்றாண்டில் உலகம் சந்தித்துள்ளது. இவற்றுள் இரு கண்டுபிடிப்புக்கள் உலகையே குறுகிய கிராமமாகச் சுருக்க வழிவகுத்தன. அவற்றில் ஒன்று அலெக்ஸான்டர் கிரகம்பெல் கண்டுபிடித்த தொலைபேசி. மற்றையது "பறவையைக் கண்டான் விமானம் படைத்தான்" ஆம், உண்மையிலேயே பறவைகள் பறக்கும் அழகினைக் கண்டு வியந்து அற்றைப் போல் நாமும் பறந்தால் என்ன? என்ற வினாவிற்கு விடை கொடுத்த ரைட் சகோதரர்களால் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட ஆகாய விமானம். பல ஆண்டுகள் உறுதியோடு உழைத்து, தமது உயிரையும் துச்சமாக நினைத்து, இறுதியில் வெற்றி கொண்ட அவ் இரு சரித்திர நாயகர்களை இக் கட்டுரையில் சிறிது தெரிந்து கொள்வோம்.

மனுக் குலத்திற்கு பறக்கும் சக்தியைக் கொடுத்த அந்த அபூர்வ சகோதரர்களான ஓர்வில் ரைட் மற்றும் வில்பர் ரைட் என்போரை சுருக்கமாக ரைட் சகோதரர்கள் என வரலாறு அழைக்கின்றது. அமெரிக்காவில் இண்டியா மாநிலத்தில் மெல்வில் எனும் ஊரில் 1867 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 16 ஆந் தேதியில் வில்பர் ரைட் பிறந்தார். நான்கு ஆண்டுகள் கழித்து 1871 ஆம் ஆண்டு ஒகஸ்ட் மாதம் 9 ஆந் தேதி ஓர்வில் ரைட் பிறந்தார். இவர்களது தந்தை மில்டன் ரைட் ஒரு பாதிரியார் ஆவார். இவர்களது குடும்பம் ஏழ்மை நிலையில் இருந்தமையால் வில்பர் ரைட் மற்றும் ஓர்வல் ரைட் என்போரால் உயர்நிலைப் பாடசாலைக் கற்கையைக் கூட நிறைவு செய்ய முடியவில்லை. இருந்தும் கூட, இவர்கள் இருவருக்கும் அறிவுத் திறனும், ஆற்றலும் நிறையவே இருந்தது. ஒரு முறை பறக்கும் விளையாட்டுப் பொம்மையொன்றை தந்தை மில்டன் ரைட் பரிசாக வழங்கியிருந்தார். இது மூங்கில் தக்கை மற்றும் காகித அட்டை என்பவற்றைக் கொண்டு வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தது. இப் பொம்மை ஒரு ஹெலி கொப்டர் போன்று வீட்டின் கூரை வரை பறந்து செல்லக்கூடியதாக இருந்தது. அதனைப் பார்த்த இருவரும் அதனை கொஞ்சம் பெரிய அளவில் செய்து பறக்க முயற்சிகள் மேற்கொண்ட போதும், தோல்வியையே தழுவினார்கள்.

ரைட் சகோதரர்கள் இருவருமே பறவைகள் பறக்கும் அழகைப் பார்த்து இரசிப்பதில் விருப்பமுடையவர்கள். அது மட்டுமன்றி, பலவிதமான பட்டங்களைச் செய்து வானில் பறக்கவிட்டு மகிழ்வார்கள். அந்தப் பட்டங்களைப் போன்று நாமும் ஒரு நாள் வானில் பறப்போம் என்ற இலட்சிய வெறி படைத்தவர்களாக, அதற்கான நம்பிக்கையைக் கலந்து கொண்டு, உழைப்பிற்கு வழி தேடினார்கள். முதலில் ஒரு அச்சுக் கூடம் ஒன்றை நிறுவி,

செய்தித்தாள் ஒன்றை அச்சிட்டார்கள். ஆனாலும் அவர்களால் அத்தொழிலில் எதிர்பார்த்த வெற்றியை அடைய முடியாமல் போனது. அதன் பின்னர் அக் காலங்களில் சைக்கிள்கள் பிரபல்யமாகக் காணப்பட்டமையினால் சைக்கிள்களை விற்பனை செய்வதிலும், திருத்திக் கொடுப்பதிலும் அவர்கள் ஈடுபட்டிருந்தனர். அச் சந்தர்ப்பத்தில் ஜேர்மனி நாட்டைச் சேர்ந்த ஒற்ரு லிலிந்தல் என்பவரைப் பற்றி கேள்விப் பட்டனர். அப்போது தான் தமக்கு முன்னரே வேறு சிலர் பறப்பது பற்றிச் சிந்தித்திருக்கிறார்கள் என்பது அவர்களுக்குப் புரிந்தது. மேலும், ஒற்ரு லிலிந்தல், தான் தயாரித்த கிளைடர் என்ற கருவியின் மூலம் இயந்திரம் எதுவுமின்றி ஆகாயத்தில் பறந்திருந்தார் என்பதனை ரைட் சகோதரர்கள் அப்போதே கேள்விப்பட்டிருந்தனர். இதனால் இவர்களுக்கு பறக்கும் இயந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்து விடலாம் என்ற நம்பிக்கை மேலும் வலுப் பெற்றது. அதுபற்றி மேலும் தெரிந்துகொள்ள முற்பட்ட போது, ஒற்ரு லிலிந்தல் பறக்கும் சோதனை முயற்சியில் விபத்தில் சிக்குண்டு உயிரிழந்தமையானது அவர்களுக்குத் தெரியவந்தது. இதனைக் கேள்வியுற்ற ரைட் சகோதரர்கள் அதிர்ந்து போனாலும், அவர்கள் தமது முயற்சியைக் கைவிடவில்லை. சிமித்சோனியன் நிறுவனம் (Smithsonian Institution) அமைப்பின் தலைவருக்கு தமது ஆர்வத்தை வெளிப்படுத்தி ரைட் சகோதரர்கள் கடிதமொன்றை எழுதியிருந்தனர். ரைட் சகோதரர்களின் ஆர்வத்தினை நன்கு உணர்ந்த கழகத்தின் தலைவரான சாமுவல் பீ. லாங்லே, வானத்தில் பறப்பதற்கு மனிதன் அதுவரை எடுத்துக் கொண்ட முயற்சிகள் பற்றியும், அவற்றில் ஏற்பட்ட வெற்றி தோல்விகள் பற்றியும், மற்றும் முன்னேற்றங்கள் பற்றியும் ரைட் சகோதரர்களுக்குத் தெரியப்படுத்தினார். தமக்கு முன்னர் மனிதன் வானில் பறக்க மேற்கொண்ட முயற்சிகளைக் கண்டு வியப்படைந்தார்கள். அந்த முயற்சிகளில் பெற்றுக்கொண்ட அறிவினை வைத்து வெவ்வேறு கோணங்களில் சிந்தித்தார்கள். ரைட் சகோதரர்கள் தங்களால் தயாரிக்கப்பட்ட முதல் கிளைடரினை சோதித்துப் பார்ப்பதற்கென பருவநிலை ஆராட்சி நிலையத்திற்குக் கடிதமொன்றினை எழுதினார்கள். இதற்குப் பதிலளித்த பருவநிலை ஆராட்சி நிலையம், வட கேரொனாய்னில் உள்ள கிட்டிக்காக் என்ற இடம் உகந்தது எனப் பரிந்துரைத்தார்கள். அங்கு சென்று முயற்சிகளை மேற்கொண்டார்கள். எனினும் அவாகள் எதிபார்த்த வெற்றியினை அடைந்து கொள்ள முடிவில்லை. எனினும் அவர்கள் மனந்தளரவில்லை. தொடர்ச்சியாக நான்கு ஆண்டுகளுக்கு வெவ்வேறு மாற்றங்களைச் செய்வதும் முயற்சிப்பதுமாக இருந்தார்கள். அவர்கள் வசம் வேறு மாதிரிகைகள் இல்லாததன் காரணத்தால், சிந்தித்துச் சிந்தித்து மாற்றங்களை மேற்கொண்டார்கள். ஒவ்வொரு தடவையும் அவர்களால் முன்னேற்றத்தினை உணர முடிந்தது. 1903 இல் தாம் தயாரித்த கிளைடர் ஒன்றில் தம்மாலேயே ஆக்கப்பட்ட மோட்டார் இயந்திரமொன்றினைப் பொருத்தினார்கள். எனினும் அதில் விமானி முகங் குப்புறப் படுத்துக்கொண்டே தன் கைகள் மற்றும் கால்களால் அதனை இயக்கிப் பறக்கச் செய்ய வேண்டியிருந்தது.

விமானப் பயணம் தொடரும்.........



**Aviation Club**
for your
School

Civil Aviation Development & Education Committee of Civil Aviation Authority of Sri Lanka has formed 620 School Aviation clubs in Sri Lanka. If you're interested to establish aviation club in your school please send a letter to following address

Gimhan Dabarera
Secretary

Civil Aviation Development & Education Committee
Civil Aviation Authority of Sri Lanka
No. 04, Hunupitiya Road, Colombo 02

Tel : 0112358804 | 0773659177 | 0716979644
F : 0112304676 | E : gimhan@caa.lk

GUWANSARA

# අම්පාර 'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජය

ඉෂාර **ගුණවර්ධන**
සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ව්‍යාප්ත කිරීමේ වැඩපිළිවෙලේ මූලික අංගයක් ලෙස පාසල් තුළ ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීම දැක්විය හැක. දැනට ශ්‍රී ලංකාව තුළ දිස්ත්‍රික්ක 18ක පාසල්වල ගුවන් සේවා සමාජ 600ට අධික ප්‍රමාණයක් පිහිටුවා ඇති අතර නිරන්තරයෙන්ම මේ සෑම ගුවන් සේවා සමාජයක් සමගම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව සමග සම්බන්ධතා පවත්වමින් සහ අවශ්‍ය උපදෙස් ලබාදෙමින් ඔවුන් හා එක්ව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ව්‍යාප්ත කිරීමේ භාරදූර කටයුත්තේ නියැලී සිටී. මේ සඳහා මෙම සෑම ගුවන් සේවා සමාජයකින්ම ඉතා ඉහළ දායකත්වයක් සහ සහයෝගයක් අප අධිකාරියට ලැබේ.

පසුගිය දිනක අප කණ්ඩායම අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ ගුවන් සේවා සමාජවල සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් සහ ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක් පැවැත්වීම සඳහා අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයට ගියෙමු. මෙම වැඩ සටහනට ඉතා ඉහළ දායකත්වයක් අප වෙත එම විදුහලේ විදුහල්පතිතුමා ප්‍රමුඛ ආචාර්ය මණ්ඩලයෙන් සහ සිසු සිසුවියන්ගෙන් ද කලාප අධ්‍යක්ෂතුමාගෙන් ද ලැබීම සුවිශේෂත්වයකි.

ඒ සියල්ල පසෙක ලා මෙම ලිපිය සැකසීමට අප සිත ගැටුණු සුවිශේෂී හේතුවක් විය. ඇසිල්ලක ලද ඉසිඹුවක දී අප කිහිපදෙනෙකු ප්‍රධාන ශාලාවේ පිටුපසට ගිය අවස්ථාවක එහි පසෙක තැන්පත් කර තිබූ ගුවන් සේවා ඉතිහාසය ආදී විවිධ මාතෘකා යටතේ සිසුන් විසින් සකස්කරන ලද පැවරුම් කිහිපයක් ඇස ගැටිණ. පසුව මේ සම්බන්ධයෙන් අප එම විද්‍යාලයේ ගුවන් සේවා සමාජය භාර ආචාර්නිය වන ඩී. එම්. ඉරේෂා ජී. දිසානායක මහත්මියගෙන් විමසා සිටි අවස්ථාවේ අපූරු කරුණක් අප වෙත දැනගන්නට ලැබිණ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අම්පාර ප්‍රදේශයේ පාසල්වල සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීම සඳහා කරන ලද ඉල්ලීම හා දැනුවත් කිරීම අනුව අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයේ විදුහල්පතිතුමාගේ පූර්ණ මගපෙන්වීම මත ගුවන් සේවා සමාජයක් පිහිටුවීමට සහ ඒ සඳහා කැමති සිසුන් තෝරා ගැනීමට එහි ආචාරිනී ඉරේෂා මහත්මිය කටයුතු සම්පාදනයකර තිබේ. මේ අවස්ථාවේදී අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් කටයුතු කරන ආචාර්යවරයා වන සමන්ත සෙනෙවිරත්න මහතා සහ විදුහල්පතිතුමාගේ අනුමැතිය අනුව ඔවුන් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධ නිර්මාණ තරගයක් පවත්වා තිබේ. මෙහිදී ඔවුන්ට ඉතා විශාල ප්‍රතිචාර ප්‍රමාණයක් පාසලේ සිසු දරු දැරියන් අතරින් ලැබී ඇති අතර එම සිසුන් මෙම ගුවන් සේවා සමාජයට බඳවාගැනීමට ඔවුන් තීරණයකර තිබේ. මෙහි දී එම සමාජයේ මූලික සාමාජික සංඛ්‍යාව 120ට අධික වූ බව ඉරේෂා මහත්මිය අප හා පැවසීය.
මෙම සුවිශේෂී කාරණය හේතුවෙන්

අප අම්පාර ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයේ විදුහල්පති එස්. කේ. සමරනායක මහතාගෙන් කරුණු විමසූ අතර එතුමා පහත පරිදි අප වෙත අදහස් දැක්වීය.

'දොන් ස්ටීවන් ගුවන් සේවා සමාජය වැඩකටයුතු රාශියක් සිදු කරමින් පාසලේ ජනප්‍රිය වූ සංවිධානයක්. දරුවන් බොහොම උනන්දුවෙන් සහ කැපවීමෙන් මෙම සමාජය වටා එක් වී සිටිනවා. එමෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව මෙම ගුවන් සේවා සමාජ වැඩපිළිවෙල ඉතාමත් සාර්ථකව සිදුකරගෙන යනවා. නිතර ආචාර්යවරුන් හා සම්බන්ධ වෙමින් මාස දෙකකට වරක් පමණ ඔවුන්ගේද සහභාගීත්වයෙන් අධ්‍යාපනික වැඩසටහන් සිදු කරනවා. ඇත්තෙන්ම අගය කළ යුතු භාරදූර වගකීමක් ඔවුන් ඉටුකරමින් සිටිනවා. රටට අනාගතය සඳහා අවශ්‍ය ශ්‍රමිකයින් තැනීම, ඔවුන් පුහුණුකිරීම සහ අනාගත දැක්මකින් අධ්‍යාපනයෙහි නිරත කරවීමට ඔවුන් ගන්නා මේ ප්‍රයත්නය ප්‍රශංසනීයයි. එමෙන්ම දරුවන්ට විනෝදය, තාක්ෂණික දැනුම ලබාදීමට සංදර්ශන සහ දේශන ඉදිරිපත් කරමින් දිගාමඩුළු දරුවන් වෙනුවෙන් ඔවුන් කරනා කැපකිරීම අම්පාර
ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයේ විදුහල්පති වශයෙන් මා ඔවුන්ට අගය කිරීමට කැමතියි. අප පාසලේ 'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජය පවත්වාගෙන යන අයුරින්ම පෙනෙනවා අපගේ සිසු දරු දැරියන්බොහෝ දුරක් ඉදිරියට ගමන් කරන බව. ඒ වෙනුවෙන් කැපවී සිටින ආචාර්යවරුන් දෙපළටත් දරුවන්ටත් මම සුභ පතනවා. නිල් අහස ජය ගැනීමට හැකි දීප්තිමත් දරුකැළක් බිහිකරන තොතැන්නක් ඔබට 'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජය පත් වේවා කියා.'

අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ 2013 වර්ෂයේ මාර්තු මාසයේ දී පැවති 'දැයට කිරුළ' ජාතික ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යාපන සහ සංවර්ධන කමිටුව විසින් අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය පුරා විවිධ වැඩසටහන් රාශියක් පැවැත් වූ අතර පාසල් තුළ ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීමත් එහි එක් අංගයක් විය. ඒ අනුව 2013 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස 22 වන දින සාමාජිකයින් 120 දෙදෙනෙකුගෙන් යුතුව 'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජය පිහිටුවනු ලැබීය.

මෙම විදුහලේ දී අම්පාර ප්‍රදේශයේ විදුහල්වල විදුහල්පතිවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පැවැත් වූ අතර මෙම වැඩසටහනේ සිදු වූ සුවිශේෂී සිද්ධියක් වූයේ එම විද්‍යාලයේ 12 ශ්‍රේණියේ ජීව විද්‍යා අංශයේ ඉගෙනුම ලබන ගුවන් සේවා සමාජයේ තාරක රත්නායක සිසුවා විසින් ආදර්ශ ගුවන් යානයක් නිපදවා ඉදිරිපත් කිරීමය. මෙමගින් මෙම විද්‍යාලයේ සිසුන්ගේ මෙම විෂය සම්බන්ධයෙන් පවතින උනන්දුව මොනවට පැහැදිලි විය.

මෙම විදුහලේ දී අම්පාර ප්‍රදේශයේ විදුහල්වල විදුහල්පතිවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පැවැත් වූ අතර මෙම වැඩසටහනේ සිදු වූ සුවිශේෂී සිද්ධියක් වූයේ එම විද්‍යාලයේ 12 ශ්‍රේණියේ ජීව විද්‍යා අංශයේ ඉගෙනුම ලබන සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජයේ තාරක රත්නායක සිසුවා විසින් ආදර්ශ ගුවන් යානයක් නිපදවා ඉදිරිපත් කිරීමය. මෙමගින් මෙම විද්‍යාලයේ සිසුන්ගේ මෙම විෂයය සම්බන්ධයෙන් පවතින උනන්දුව මොනවට පැහැදිලි විය.

මෙම ගුවන් සේවා සමාජය ඉතා කාර්යක්ෂම තත්ත්වයේ පවතින අතර එම විදුහලේ ගුවන් සේවා සමාජ භාර ආචාර්යනිය වශයෙන් කටයුතු කරන ඉරේෂා ජී. දිසානායක මහත්මිය ද ඒ සම්බන්ධයෙන් අප සමග අදහස් දක්වනු ලැබීය.

'පාසල තුළ මා සම්බන්ධ වූ ඉතාමත් සාර්ථකම සහ හොඳම වැඩසටහන ගුවන් සේවා සමාජයයි. සමාජය ඇරඹීමටත් ප්‍රථම අපි ගුවන්සර සඟරාව පිළිබඳ දැන සිටියා. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් නිකුත් කරන ගුවන්සර සඟරාව හා පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීමේ වැඩපිළිවෙල පාසල් ගුරුවරියක් ලෙස මා ඉතාමත් අගය කරන්න කැමතියි.

අප පාසැලේ ගුවන් සේවා සමාජය 2013 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස 22 වන දින සිටයි ක්‍රියාත්මක වන්නේ. අපේ පාසලේ සිසුන් 2,850ට වඩා අධ්‍යාපනය ලබන පාසැලක්. මේ නිසා සමාජය සඳහා දරුවන් තෝරා ගැනීමේදී ඊට ඇල්මක් උනන්දුවක් දක්වන දරුවන් පමණක් බඳවාගැනීමට උපක්‍රමශීලී වෙන්න සිදුවුණා. අප ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ලිපියක්, චාරිකාවක් හෝ ගුවන් යානා ආකෘතියක් වැනි කුමක් හෝ නිර්මාණයක් රැගෙන ආ දරුවන්ට පමණයි සාමාජිකත්වය ලබාදුන්නේ. මේ වන විට සෑම සාමාජිකයෙකුම ඇතුළත්වීමේ අංකයක් සහිතව ලියාපදිංචි කර තිබෙන අතර ඔවුන්ට සාමාජික කාඩ්පතක් ලබා දී තිබෙනවා. ඔවුන් ඉතාමත් කැපවීමකින් ගුවන් සේවා සමාජය තුළ කටයුතු සිදුකරමින් සිටිනවා.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අපි බොහෝවිට ආගන්තුකයි. ඒ සම්බන්ධයෙන් අප සතු අවබෝධය ද අල්පයි. නමුත් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ දක්ෂ නිලධාරී මහතුන්ගේ දැනුවත් කිරීමේ දේශන, ආකර්ෂණීය ඉදිරිපත් කිරීම සහ පොත්පත් පත්‍රිකා අපට වඩාත් හොඳින් ගුවන් සේවය, එහි අවශ්‍යතාවය සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණය පිළිබඳ දැනුමක් ලබා දුන්නා. එය මිල කළ නොහැකිය. පසුගිය මැයි 10 වන දින සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව අප පාසලේ ක්‍රීඩා පිටියේ දී ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක් පැවැත්වූවා. එහිදී ලබාගත් දැනුම සහ අත්දැකීම් සුවහසක් දරුවන්ගේ අනාගතයට පාර කියන්නක් වේවි. දරුවන්ගේ අදහස්වලින්ම අපට ඒ බව හැඟෙනවා.

දැනටමත් අප ලබා ගත් ජයග්‍රහණ කිහිපයක් තිබෙනවා. පළමුවැන්න තමයි අනාගතයේ තෝරාගත්

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අපි බොහෝවිට ආගන්තුකයි. ඒ සම්බන්ධයෙන් අප සතු අවබෝධය ද අල්පයි. නමුත් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ දක්ෂ නිලධාරී මහතුන්ගේ දැනුවත් කිරීමේ දේශන, ආකර්ෂණීය ඉදිරිපත් කිරීම් සහ පොත්පත් පත්‍රිකා අපට වඩාත් හොඳින් ගුවන් සේවය, එහි අවශ්‍යතාවය සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණය පිළිබඳ දැනුමක් ලබා දුන්නා. එය මිල කළ නොහැකියි.

වෘත්තියකට නැතිනම් ඉලක්කයකට දරුවන් යොමු කරවන්න අපට හැකියාව තිබෙනවා. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ රැකියා පිළිබඳව, එම රැකියාධාරියෙකු විමට සැපිරිය යුතු සුදුසුකම් පිළිබඳව හා ඒ සඳහා හැදෑරිය යුතු විෂය ක්ෂේත්‍ර හා ඇතිකර ගතයුතු කුසලතා අප දැන් දන්නවා. අපිට දරුවන් ඊට මෙහෙයවිය හැකිය.

දෙවැන්න ගුවන් සේවා තාක්ෂණය සම්බන්ධව විමසිලිමත්, අප මෙතෙක් හඳුනා නොගත් දක්ෂයින් හඳුනාගන්නට අපට හැකවුණා. 12 ශ්‍රේණියේ ජීව විද්‍යා අංශයේ තාරක රත්නායක පුතා එවැන්නෙක්. ඔහු ගුවන් සේවා තාක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් මූලික පාඨමාලාවක් පෞද්ගලික ආයතනයකින් හැදෑරුවෙක්. නමුත් අප ඔහුව හඳුනාගත්තේ මෙම ගුවන් සේවා සමාජය පිහිටවූවාට පසුවයි. එවැනි තවත් දරුවන් විවිධ දක්ෂතාවයන් හරහා අප හඳුනාගනු ලැබුවා. අප ඔවුන්ගේ අනාගතය සාර්ථක කරගැනීමට අත්වැලක් වන්නට උත්සාහ කරනවා.

තෙවැන්න, භාෂා ප්‍රවීණතාවයට පෙළඹවීමක් කිරීමට හැකිවීමයි. සිවිල් ගුවන් සේවය ආශ්‍රිත රැකියා සඳහා ඉංග්‍රීසි භාෂා ප්‍රවීණතාව විශේෂ සුදුසුකමක් බව අපට දැනගන්නට ලැබුණා. එමෙන්ම දිස්ත්‍රික්කයේ විවිධ පාසල්වල ගුවන්

සේවා සමාජ එක්ව හමුවන විට බහුතර දමිළ භාෂාව කතා කරන පිරිස සමග අපේ දරුවන්ට කටයුතු කරන්න සිද්ධ වෙනවා. පාසලේ මේ භාෂා දෙකම ඔවුන්ට විෂයයක් පමණයි. නමුත් දැන් මේ භාෂා දෙකේම ප්‍රායෝගික අවශ්‍යතාවය ඔවුන් හඳුනාගෙන තිබෙනවා. මේ නිසා අපේ දරුවන් මේ භාෂා හැකියාව වර්ධනය කර ගැනීමට උනන්දු වෙලා. එයත් අප ලැබූ ජයග්‍රහණයක්

ඉදිරියේ දී මීටත් වඩා ඉහළ ජයග්‍රහන පිළිබඳව අපට කතා කරන්න හැකියාව ලැබේවි. අපේ දක්ෂතා පූර්ණ දරුවන් ජාතික තලයට රැගෙනයාමට දිගාමඩුල්ලෙන් ලෝ වටිනා දුවෙක් පුතෙක් බිහිකරන්නට අපට හැකි වේවි.

මේ යන ගමනේ දී නිබඳ ශක්තියක් වූ ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ ලේකම් ශිහාන් දබරේරා මහතාට අපි බෙහෙවින් කෘතඥවෙනවා. එතුමාගේ නොපසුබස්නා උත්සාහය සහ අපරිමිත කැපකිරීම නිසා දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ ඉතාමත් සංවිධිත මට්ටමක පවතිනවා. දැයේ දරුවන්ට නව මං විවර කරන්නට තැත් දරන සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන්ට අප ස්තූතිවන්ත වෙනවා. මෙම සියළු ප්‍රයත්නයන් සර්වප්‍රකාරයෙන්ම සාර්ථක වී දැයේ සංවර්ධනයට නව නවත් ලක් දූ පුතුන් ජාතියට දායාද කරන්නට ශක්තිය, ධෛර්යය නිබඳවම ලැබේවා කියා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ වැඩ පිළිවෙල අනුව සෑම දිස්ත්‍රික්කයක් සඳහාම සම්බන්ධීකරණ නිලධාරියෙක් පත් කරනු ලබන අතර අම්පාර

> සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ වැඩපිළිවෙල අනුව සෑම දිස්ත්‍රික්කයක් සඳහාම සම්බන්ධීකරණ නිලධාරියෙක් පත්කරනු ලබන අතර අම්පාර දිස්ත්‍රික්කය සඳහා පත්කරනු ලැබ සිටින සම්බන්ධීකරණ නිලධාරියා වනුයේ ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයේ ආචාර්ය සමන්ත සෙනෙවිරත්න මහතායි. අප පසුගිය දින එහි ගිය අවස්ථාවේ දී එතුමා ඉතා යුහුසුළුව එම කටයුතු සිදු කරනු ලබන ආකාරය සියැසින් දුටු අතර මෙම ගුවන් සේවා සමාජයේ ඉහළ සාර්ථකත්වයට ඔහුගේ දායකත්වය ද ඉතා ඉහළ බව පෙනෙන්නට තිබිණ.

දිස්ත්‍රික්කය සඳහා පත්කරනු ලැබ සිටින සම්බන්ධීකරණ නිලධාරියා වනුයේ ඩී. එස්. සේනානායක විද්‍යාලයේ ආචාර්ය සමන්ත සෙනෙවිරත්න මහතායි. අප පසුගිය දින එහි ගිය අවස්ථාවේ දී එතුමා ඉතා යුහුසුළුව එම කටයුතු සිදුකරනු ලබන ආකාරය සියැසින් දුටු අතර මෙම ගුවන් සේවා සමාජයේ ඉහළ සාර්ථකත්වයට ඔහුගේ දායකත්වය ද ඉතා ඉහළ බව පෙනෙන්නට තිබිණ.

ඔවුන්ගේ ඉදිරි සැලසුම් අතර ඇති සිසු දරුවන් අතර සරුංගල් තරඟයක් පැවැත්වීම විශේෂ සිද්ධියක් ලෙස දැක්විය හැකිය. සරුංගලය යනු ගුවන් යානයක ඉහළ නැංවීමේ තාක්ෂණය සරල ආකාරයෙන් භාවිතා කරන උපකරණයකි. ඔවුන් මාසිකව බිත්ති පුවත්පතක් ද පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර සිසු සිසුවියන්ගේ ගුවන් සේවාවන්ට අදාළ නිර්මාණ, පුවත්, දැන්වීම් ආදියත් ඔවුන් විසින් පවත්වනු ලැබූ වැඩසටහන්වල තොරතුරුත් මෙම සඟරාව මගින් ප්‍රකාශයට පත්කිරීම සිදුකරනු ලබයි.

එලෙසම, ඔවුන් මාසිකව එනම් සෑම මසකම සිව්වන සතියේ අවසන් දින රැස්වීමක් පවත්වනු ලබන අතර එහි දී සාමාජික සාමාජිකාවන්ගේ හැකියාවන් ඔප්නැංවීමට අවශ්‍ය කරුණු සාකච්ඡා කරනු ලබන අතර ඉදිරි කටයුතු සඳහා සහයෝගය ලබා ගැනීම ආදී කටයුතු ඔවුන් විසින් සාකච්ඡාවට බඳුන් කරනු ලබයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුවේ ඉහළ අවධානය දිනාගැනීමට මෙම ගුවන් සේවා සමාජයට හැකියාව ලැබී ඇති අතර ඉදිරියේ දී බොහෝ වැඩසටහන් ඔවුන් වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු මේ වනවිටත් සම්පාදනය වෙමින් පවතී.

'දොන් ස්ටීවන්' ගුවන් සේවා සමාජයේ කටයුතු සර්වප්‍රකාරයෙන්ම සාර්ථක වේවායි අප ගුවන්සර කණ්ඩායම ප්‍රාර්ථනා කරමු.

# ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම්

## Russian Knights

අශාන හෙට්ටිගේ

ගුවන්සර මුල් කලාප තුළින් අප ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය, මහා බ්‍රිතාන්‍ය සහ කැනඩාව යන රටවල ප්‍රධාන ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් පිළිබඳ හඳුන්වාදුන් අතර මෙවර කලාපයෙන් ලෝකයේ තවත් ප්‍රබල ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමක් වන රුසියානු කණ්ඩායමේ තොරතුරු ඔබ වෙත ගෙනඒමට අදහස් කළෙමු.

රුසියානු ගුවන් හමුදාව යටතේ පවතින Russian Knights ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වර්ෂ 1991 අප්‍රේල් මස 5 වන දින ආරම්භ කර ඇත. එහි ප්‍රධාන මූලස්ථානය පිහිටා ඇත්තේ රුසියාවෙහි Moscow Oblast ප්‍රදේශයේ Kubinka ගුවන් හමුදා කඳවුරෙහිය. කණ්ඩායමේ ප්‍රධාන වර්ණයන් වන්නේ රතු, සුදු හා නිල් ය. Russian Knights හි විශේෂ ලක්ෂණය වන්නේ ඔවුන් සිය සංදර්ශනවලදී වෙනත් කණ්ඩායම් මෙන් වර්ණවත් දුම් භාවිත නොකිරීමයි. නමුත් ඔවුන් ඒ සඳහා වර්ණවත් දුම් වෙනුවට ගුවන් ගැබ පුරා විසිරෙන ආකාරයේ කුඩා ගිනි පුලිඟු (Flares) භාවිත කරයි.

**රුසියානු ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා කිහිපයක් සංදර්ශනයක ආකාරයට ගමන්කර ඇත්තේ මෙම කඳවුරෙහි සිට වන අතර එදින එම යානා පැදවූ ගුවන් නියමුවන් සෝවියට් ඉතිහාසයේ මුල්ම වරට ගුවන් සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලද ගුවන් නියමුවන් විය. මේ වන විට Kubinka ගුවන් හමුදා කඳවුර රුසියාවෙහි ඇති විශිෂ්ටතම ගුවන් කරණම් පුහුණු කිරීමේ මධ්‍යස්ථානය වේ.**

Kubinka ගුවන් හමුදා කඳවුර වසර ගණනාවක පටන් රුසියාවේ, ඔවුන් විසින් නිපදවන ප්‍රහාරක ගුවන් යානා ගුවන්ගත කර දේශීය හා ජාත්‍යන්තර පුද්ගලයනට ප්‍රදර්ශනය කිරීම සඳහා යොදාගන්නා.

රුසියානු ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා කිහිපයක් සංදර්ශනයක ආකාරයට ගමන් කර ඇත්තේ මෙම කඳවුරෙහි සිට වන අතර එදින එම යානා පැදවූ ගුවන් නියමුවන් සෝවියට් ඉතිහාසයේ මුල්ම වරට ගුවන් සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලද ගුවන් නියමුවන් විය. මේ වන විට Kubinka ගුවන් හමුදා කඳවුර රුසියාවෙහි ඇති විශිෂ්ටතම ගුවන් කරණම් පුහුණු කිරීමේ මධ්‍යස්ථානය වේ.

තවද, එම කඳවුර Moscow ප්‍රදේශයේ ප්‍රධාන ගුවන් හමුදා මූලස්ථානයද වේ. රුසියාවේ Swifts නමින් හඳුන්වන ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමක් පවතින අතර එහි මූලස්ථානයද මෙම Kubinka ගුවන් හමුදා කඳවුර තුළම පිහිටා තිබීම විශේෂයකි. වර්ෂ 1989 මැයි මස දී මෙම කඳවුරේ ප්‍රථම බල ඇණියට (1st squadron) රුසියානු Sukhoi ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවන ලද Su-27 යානා ප්‍රථම වරට භාවිතය සඳහා අවස්ථාව පිළිවුණි. එසේ එම බලඇණිය රුසියාව තුළ කුඩා ගුවන් සංදර්ශන ඉදිරිපත් කරමින් සිටි අතර වර්තමානයේ එම බල ඇණිය 236 වැනි සංයුක්ත ගුවන් රෙජිමේන්තුව ලෙස හැඳින්වේ. Russian Knights අයත් වන්නේ ද එම රෙජිමේන්තුවටය. ඉහත සඳහන් කරන ලද Su-27 යානා ඔවුනට ලැබුණු පසු එම ප්‍රථම බල ඇණියේ නියමුවන් සඳහා ලබාදුන්නේ ඔවුන් පෙර පැදවූ ගුවන් යානාවලට වඩා Su-27 යානා ඉතා වෙනස් සහ තාක්ෂණයෙන් ද උසස් වූ හෙයිනි. තවද Su-27 යානාව හා සම වයසේ ඇති රුසියානු Mig-29 යානාවට වඩා සෑම අතින්ම විශාල බැවින් මෙවන් විශාල

**Russian Knights වර්තමානයේ සිය ගුවන් කරණම් සඳහා භාවිත කරන්නේ රුසියානු Sukhoi ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමෙහි නිපදවන ලද Su-27UB යානාවයි. මෙය එන්ජින් දෙකක් සහිත නියමුවන් දෙදෙනෙකුට ගමන් කළහැකි යානයක් වන අතර යානයේ විශේෂ හැඩය නිසා නියමුවනට යානය හැසිරවීම ඉතා පහසුය. වර්ෂ 1984 දී එළිදක්වන ලද මෙම යානය ඇමරිකා එක්සත් ජනපද F-16, F-15 Eagle සහ Eurofighter, Typhoon වැනි සතරවන පරම්පරාවට (4th Generation) අයත් යානා සමග කරට කර සිටින අධි තාක්‍ෂණික ගුවන් යානයකි.**

යානා ගුවන් සංදර්ශන සඳහා භාවිත කිරීමේදී රුසියානු ගුවන් නියමුවන්ට ඉතා කල්පනාකාරීව කටයුතු කළයුතු විය.

එබැවින් Su-27 යානාවේ පුහුණුවීම්වලට පෙර රුසියානු MiG-19, MiG-21, MiG-23 සහ MiG-29 යානාවල එම ගුවන් කරණම් සියල්ල සිදුකළ යුතු විය. එය ගුවන් නියමුවන්ට ප්‍රබල අභියෝගයක් වූ අතර ලොව සියලු ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් අතරින් මෙවන් විවිධ යානා පිළිබඳ පුහුණුවීමක් ඇත්තේ Russian Knights හි ගුවන් නියමුවන්ට පමණි. ඔවුන් ප්‍රථමයෙන් පුහුණු වූයේ ලොව සැම ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමකටම පොදු වූ දියමන්ති හැඩයයි. ඔවුන් එම හැඩය යානා හතරක් භාවිත කරමින් සිදුකළහ. වර්තමානයේ ඔවුන් ගුවන් යානා 06ක් භාවිත කරමින් දියමන්ති හැඩය ඉදිරිපත් කරයි.

දීර්ඝ පුහුණු කාලසීමාවකින් පසුව වර්ෂ 1991 මුල් භාගයේ දී දක්‍ෂතම නියමුවන්ගෙන් යුක්තව යානා 6කින් ප්‍රධාන වූ ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමක් ස්ථාපිත විය. Vladimir Basov නම් රුසියානු නියමුවා එහි ප්‍රධානත්වය ගත් අතර ඉදිරියෙන් ඔහු ඇතුලු දකුණු හා වම් ගුවන් හට, පිටු පස ගුවන් හට, පිටත දකුණු හා පිටත වම් ගුවන් හට යනුවෙන් නියමුවන් නම්කර තිබුණි. කිසිදු විශේෂ නාමයකින්, වර්ණයකින් හෝ ලාංඡනයකින් තොරව ඔවුන් තම රටින් බැහැර පළමු පිටත සංදර්ශනය එංගලන්තයේ දී ඉදිරිපත් කළහ. පසුව 1991 අප්‍රේල් මස 05 දින ලැබුණු ප්‍රතිචාර මත හා විශේෂ තීරණයකින් අනතුරුව, වර්ණ හා ලාංඡනයකින් යුක්ත Russian Knights ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමේ ආරම්භය සිදු විය. එම වසරේම සැප්තැම්බර් මස හැවත

එංගලන්තය සංචාරයකින් අනතුරුව මැලේසියාව, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, ප්‍රංශය, නෙදර්ලන්තය, කැනඩාව සහ බෙල්ජියම ඇතුළු රටවල් කිහිපයක ගුවන් කරණම් සංදර්ශන ඉදිරිපත් කර ඇත.

**Russian Knights** වර්තමානයේ සිය ගුවන් කරණම් සඳහා භාවිත කරන්නේ රුසියානු **Sukhoi** ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමෙහි නිපදවන ලද **Su-27UB** යානාවයි. මෙය එන්ජින් දෙකක් සහිත නියමුවන් දෙදෙනෙකුට ගමන් කළහැකි යානයක් වන අතර යානයේ විශේෂ හැඩය නිසා නියමුවනට යානය හැසිරවීම ඉතා පහසුය. වර්ෂ 1984 දී එළිදක්වන ලද මෙම යානය ඇමරිකා එක්සත් ජනපද **F-16, F-15 Eagle** සහ **Eurofighter, Typhoon** වැනි සතරවන පරම්පරාවට **(4th Generation)** අයත් යානා සමග තරග කර සිටින අධි තාක්ෂණික ගුවන් යානයකි. යානයේ දිග **21.94 m** වන අතර තටු අතර පරතරය **14.7 m** ක් වේ. උපරිම වේගය **2,500 km/h** වේ. යානයේ උස **6.36 m** වේ.

අප මෙතෙක් ඉදිරිපත් කළ ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් අතුරින් ලොව සිදුවූ කණගාටුදායකම සිදුවීම **Russian Knights** කණ්ඩායමෙන් වාර්තා වේ. වර්ෂ 1995 දෙසැම්බර් මස 12 වන දින මැලේසියානු **LIMA-95** ගුවන් සංදර්ශනයට සහභාගී වී විශේෂ හැඩයකින් යුක්තව පැමිණෙන අතරතුර දී, **Su-27S** යානා දෙකක් සහ එක් **Su-27UB** යානාවක් **IL-76** වර්ගයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානයක් පෙරටු කරගෙන පැමිණීමේ දී පැවති අයහපත් කාලගුණික තත්ත්වය හේතුවෙන් වියට්නාමයේ කඳු සහිත ප්‍රදේශයක දී **IL-76** යානයේ සිටි නියමුවාගේ වරදක් හේතුවෙන් පසුපසින් පැමිණි යානා තුන පාලනය කර ගැනීමට නොහැකිව කන්දක ගැටී මුළුමනින්ම විනාශයට පත්ව ඇත. එහිදී **Su-27S** යානා දෙකේ පැමිණි නියමුවන් දෙදෙනා සහ **Su-27UB** යානාවේ පැමිණි නියමුවන් දෙදෙනා ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇත.

**2004** වසරේදී **Russian Knights** සහ **Swifts** යන රුසියානු ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් එක්ව ගුවන් යානා 9කින් විශාල දියමන්ති හැඩයක් ඉදිරිපත් කෙරුනු අතර එය ලොවම මවිතයට පත් කරන ලද සිදුවීමක් විය. මෙම ඓතිහාසික ගුවන් සංදර්ශනය සඳහා ඔවුන් විසින් **Su-27**යානා 5ක් සහ **MiG-29** යානා 4ක් භාවිත කරන ලදී.

ආසියානු මහාද්වීපය තුළ සිය අපරිමිත බලපරාක්‍රමය විහිදුවමින් රුසියාව තවමත් පෙරමුණේ පසුවේ. ඒ සඳහා ඔවුනට සිය නාවික ගුවන් බලය ප්‍රධාන අවියකි. ලොව ඕනෑම රටකට අභියෝග කළහැකි මට්ටමේ හමුදා බලයක් පමණක් නොව ගුවන් බලයක් ද රුසියාව සතුය. ඔවුන් නිරන්තර අත්හදා බැලීම් ඔස්සේ සිය හැකියාවන් ලෝකය වෙත එළිදක්වයි. **Russian Knights** ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමටද එය පොදු වූ ලක්ෂණයකි. ඔවුන් සැමවිටම ලෝකය මවිත කරවනසුළු අන්දමේ කරණම් ඉදිරිපත් කිරීම තුළින් එය මනාව පිළිබිඹු වේ.

ENTERTAINMENT

GUWANSARA

# සරුංගලය සහ ගුවන් සේවාව අතර සම්බන්ධය

දිනිතා **සඳමාලි**
11 ශ්‍රේණිය
බණ්ඩාරනායකපුර
ආදර්ශ මහා විද්‍යාලය
වනාතවිල්ලුව - පුත්තලම

**සරුංගලය හා ගුවන් යානය අතර සම්බන්ධය ඉතාමත් සමීපතම එකකි. සරුංගලය සහ ගුවන් යානයක් ගුවන්ගත වීමට බලපානුයේ එකම මූලධර්මයකි. එලෙස විමසා බලන කල සරුංගලය ගුවන්යානයක් තැනීමට මුල්වූ ප්‍රාථමික අවධිය ලෙස විග්‍රහ කළ හැකිය.**

තණ පතක් මත වැටුනු පිනි බිඳුවක සුන්දරත්වය යාය පුරාවට පැන නටන සමනල රංචුවකගේ දඟකාර බව අපූරු සැනක් වන් නිහඬ බව ප්‍රකෘතියට අපොහොසත් වූ ලා දළු වල සිලි සිලිය මේ හැම දෙයක්ම දඟකාර බාලවියත් සමග කෙළිලොල් ළමා වියෙන් අපට උරුම වූ දායාදයකි. ඇත්තෙන්ම ඒ සුන්දර බාලවියේ අපූරු චමත්කාර ජනක හැඟීම කෙනෙකුට තෝරා බේරා දීමටත් බැරි තරම්ම අපූරුයි. ඒ නිසාමයි කෙනෙකුට මියෙන තුරාවට ඒ සුන්දර ළමාවිය ජීවමාන සෙවණැල්ලක් වන්නේ.

'සරුංගලය' යන වදන සවනට වැකෙන්නම කවර අයෙකුගේ වුවද මනසට නැගෙනුයේ වෙල් ඉපනැල්ලේ කෙළිදෙලෙන් පසුවන පුංචි ළමෝ පිරිසකි. ඒ මන්දයත් සරුංගලය පුංචි ළමයාගේ ප්‍රියතම සෙල්ලම් උපකරණයයි. සරුංගලයක් ඈත අහසේ පාකර හරින විට තමන් ද සරුංගලයත් සමගම ඈත අහසේ ඈතින් ඈතට පාවෙන අයුරු සිහියට නගා ගනිමින් ඔවුහු සරුංගලය හසුරුවන්නේ දැකුම්කළු අන්දමිනි.

කෙසේ නමුත් සරුංගලය කුඩා දරුවාගේ ක්‍රීඩා භාණ්ඩයක් ලෙස සැලකුවද සරුංගල් යැවීම වැඩිහිටියන්ගේ ද ජනප්‍රිය ක්‍රීඩාවකි. මෙය විනෝදජනක ක්‍රීඩාවක් ලෙස බොහෝ රටවල ව්‍යාප්ත වෙමින් පවතී.

නමුත් ඒ අපට පෙනෙන්නා වූ අප සරලව සිතන්නා වූ අන්දමයි. නමුදු සරුංගලය යනු ගුවන් යානා ගුවන්ගත වීමේ දී භාවිත වන භෞතික විද්‍යාත්මක සිද්ධාන්තය ඉතාමත් සරලව භාවිත කරන්නා වූ අවස්ථාවකි. වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කරන්නේ නම් සරුංගලයේ මූලික අවස්ථාවයි.

සරුංගලයේ අතීතය දශක තුන්සියයක් පමණ ඈතට දිවයන්නකි. මෙය මුලින්ම චීන ජාතිකයින් විසින් නිර්මාණය කරන ලද්දක් බවට සාධක හමුවී ඇති අතර ඔවුහු සිය යුධමය කටයුතු වලදී තමා සිටින තැන සිට සතුරා සිටින තැනට ඇති දුර ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා සරුංගලය භාවිත කර ඇත්තේ ය. චීන, ජපන්, මැලේසියන් යන ජාතීහු එකිනෙකට වෙනස් ඔවුනටම ආවේණික වර්ණ භාවිතයෙන් යුතුව සරුංගල් නිර්මාණය කළද අතීත සරුංගල් නිර්මාණ සංකල්පය දැනුදු සරුංගල් නිර්මාණයේ දී භාවිත කිරීම සුවිශේෂී සිදුවීමකි.

සරුංගලය හා ගුවන් යානය අතර සම්බන්ධය ඉතාමත් සමීපතම එකකි. සරුංගලය සහ ගුවන් යානයක් ගුවන් ගත වීමට බලපානුයේ එකම මූලධර්මයකි. එලෙස විමසා බලන කල සරුංගලය ගුවන්යානයක් තැනීමට මුල්වූ ප්‍රාථමික අවධිය ලෙස විග්‍රහ කළ හැකිය.

පසුගිය කාලවකවානුව තුළ පැවති යුධමය වාතාවරණය තුරන්වී යාමත් සමග අප ලත් දෙරණෙහි නිදහස් ගුවන් අසිරිය විඳීමට ලාංකිකයෝ වන අපට උදාවී ඇත්තේ මහඟු අවස්ථාවකි. අහසෙහි ක්‍රියාකාරකම් සඳහා යම් යම් සීමා පැනවී තිබුන ද වර්තමානයේ දී එම සීමා ඉවත්කොට ලංකා අහස විවෘතකර තැබීම සතුටට කරුණකි. අප භූමිය වටා ඇති සමුද්‍ර හා එයට අයත් ගගන තලය ද ආර්ථික හා සමාජ ප්‍රවර්ධන කටයුතු උදෙසා විශාල යොදාගැනීමක් ඇති කෙරෙන්නකි.

කෙසේ නමුත් හෙළ අනුර රාජධානියෙන් ආරම්භ වූ ගුවන් තාක්ෂණය වර්තමාන ශ්‍රී ලංකාවට

අනාවරණය නොවීම කණගාටුවට කරුණකි. එම නිසා එවැනි හෙළ තාක්ෂණයකින් පෝෂණය වූ ශ්‍රී ලාංකිකයන් හැටියට එම තාක්ෂණය කෙරෙහි යොමුකරලීම කාලෝචිත වේ.

විනෝදය සහ මුලිකව සඳහන් වූ සරුංගල් යැවීමත් සිඳ ඉන් ඔබ්බට ගිය කරුණක් මේ තුළ ඇති බව කිසිවකුත් නොසිතීම අප රටෙහි ගුවන් ක්ෂේත්‍රය දියුණුවීම වළකාලන කරුණක් වී හමාරය. සරල අමුද්‍රව්‍ය භාවිතයෙන් සරුංගලයක් නිර්මාණය කිරීමට හැකියාවක් ඕනෑම අයෙකු තුළ තිබේ. එම මූලධර්මය භාවිතයට ගෙන සංවර්ධනාත්මක පියවර කිහිපයකින් ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කිරීමට අප තුළ නැත්තේම ද නොවේ. එසේනම් අපගේ සැඟවී ඇති ඒ ශක්තීන් අවදිකිරීමට සුදුසුම කාලය එළඹ ඇත්තේ ය. එසේනම් අප තවත් පමා වන්නේ කුමකට ද? පාසල් සිසුවෝ වන අප එක්සත්ව, එක්සිත්ව ක්‍රියා කළහොත් නුදුරු අනාගතයේ දී සංවර්ධනය වෙමින් පවතින අපගේ ලක් දෙරණ ආසියාවේ පමණක් නොව මුළු මහත් ලෝකයේම ආශ්චර්යය බවට පත්කරලීමට හැකිවන බව නොඅනුමානය.

යම් රාමුවකට අනුව බලනකල ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය යනු ශ්‍රී ලාංකික අප සැම දෙනාටම අතීතය හැටන මතකයට නංවන ක්ෂේත්‍රයකි. ඒ මන්දයත් පුරාතනයේ රජකම් කළ රාවණ රජුගේ දඬුමොනරය පිළිබඳව වර්තමානයේදී ද බොහෝ සෙයින් සාකච්ඡාවට බඳුන්වන බැවිනි. නමුත් රයිට් සහෝදරයින් විසින් ක්‍රි.ව. 1903 දී සිදුකළ ප්‍රථම ගුවන් ගමනත් සමග ගුවන ජයගැනීමේ සිහිනය තිබූ වූ අතර පසුව එය පහසුකම් සපයන ක්ෂේත්‍රයක් දක්වා සංවර්ධනය වීය. කෙසේ වෙතත් රාවණා රජු ලොව ප්‍රථම සිවිල් ගුවන් සේවය ආරම්භ කළ බව පිළිගෙන ඇති කරුණකි. නමුත් අප රට එවන්දි දියුණු තත්වයක නොපැවති බැවින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ප්‍රධානතොවම යොදාගනු ලබන ලද්දේ රටවල් අතර ගුවන් ගමන් සිදුකිරීම සඳහා පමණි.

එවන්දි වර්තමානයේ දී මෙන් රට තුළ ගුවන් ගමන් පහසුකම් ආරම්භ නොවීම හේතුවෙන් ජනතාව හා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය අතර දුරස්ථ බවක් ඇතිවූයේ අප සැමගේ අවාසනාවකටය. ඒ නිසාම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් බවද ඉතා සීඝ්‍රයෙන් පහළ බසින්නට විය. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට යොමුවන්නේ ධනවත් පැලැන්තියේ පිරිස් පමණක් බවට මතයක් දැනුදු පවතී. ඒ අතර ගුවන් සේවාව ද අගනුවර කේන්ද්‍රකර ගනිමින් ව්‍යාප්තවීම හේතුවෙන් එම මතය නිවැරදි එකක් බවට හැඟියන්නට විය. එලෙසම ගුවන් යානාවක් ඉහළ අහසේ පියාසර කිරීමේ දී අප කාගේ වුවද ඇදගෙන් නිරායාසයෙන්ම ඒ වෙත යොමු වේ. එය එසේ වන්නේ අප ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සමීප නොවීම නිසාවෙනි. අපි සිතනුයේ ද එය අපට ලගාවිය නොහැකි ඉසව්වක්

**සරුංගලය හා බැඳීමෙන් ක්‍රියාකරන අපට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළින් තාක්ෂණික ප්‍රවර්ධනයක් ඇතිකිරීමට, ජනතාවගේ ජීවන මට්ටම උසස්කරලීමට, උසස් තත්ත්වයේ රැකියා අවස්ථා ලබාගැනීමට, රටෙහි සෘජු සහ වක්‍ර ආර්ථික සංවර්ධනයට දායකවීමට, සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවර්ධනය උදෙසා කටයුතු කිරීමට හැකියාව ලැබෙනු ඇත.**

ලෙසටය.

සරුංගලය තුළින් අපට ගුවන් ක්ෂේත්‍රය හා සබැඳිව සමීපව කටයුතු කිරීමටත් එම නුහුරු ඉසව්ව ජය ගැනීමටත් නුදුරු අනාගතයේදීම හැකියාව ලැබෙන බව නිසැකය. ඒ කුමන් නිසාවෙන් ද යත් මෙවැනි ජාතිකමය වශයෙන් වැදගත් වන්නාවූ සත් ක්‍රියාවන් උදෙසා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වර්තමානයේ දී පාසල් සිසුන්ට දැනුමින් සන්නද්ධ කරමින් සිටීමය. ඒ හේතුවෙන් අපගේ මේ පුංචි දිවයින ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කරලීමට එය මහා පිටිවහලක් වනු ඇත.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ඇල්මක් දක්වන්නා වූ පාසල් දරුවන් ආදර්ශ ගුවන් යානා වැනි ක්‍රීඩා සඳහා පුරුදුකිරීමත් තමන් විසින්ම ඒවා නිර්මාණය කිරීමට පෙළඹවීමත් නිර්මාණශීලී මනසකින් හෙබි දරුවකු සමාජයට දායාද කිරීමට ලැබෙන්නා වූ මහා පිටිවහලකි. ඒ තුළින් නව නිර්මාණ බිහිවී අපගේ ලක්දෙරණ බැබළීම පමා කළ හැක්කේ කා හටද ?

මෙවැනි ක්ෂේත්‍රයක් නගරයේ සිට ග්‍රාමීය ප්‍රදේශයන්ට සමීපකරනු වස් කටයුතු කරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කැපවීමෙන් සිටින මෙවන් අවධියක ඒ සඳහා සහාය වීම අපගේ ජාතික වගකීමකි. සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටක පුරවැසියන් ලෙස අප සිදුකළ යුත්තේ අප සතු දැනුම රටපුරා ව්‍යාප්ත කරලීමට කටයුතු කිරීම තුළින් පොදු මහජනතාවම දැනුවත් බවට පත්කිරීමයි. රට නව මංපෙතක් කරා යොමුව ඇති මෙවන් යුගයක ගුවන් ක්ෂේත්‍රය වස්සේද ඉදිරියට යා හැකි නම් අපගේ මේ ලක් දිවෙහි දියුණුව උදෙසා එය අප විසින් තබන්නා වූ යෝධ පියවරක් වනු ඇත.

සරුංගලය හා බැඳීමෙන් ක්‍රියාකරන අපට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළින් තාක්ෂණික ප්‍රවර්ධනයක් ඇතිකිරීමට, ජනතාවගේ ජීවන මට්ටම උසස් කරලීමට, උසස් තත්ත්වයේ රැකියා අවස්ථා ලබාගැනීමට, රටෙහි සෘජු සහ වක්‍ර ආර්ථික සංවර්ධනයට දායකවීමට, සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවර්ධනය උදෙසා කටයුතු කිරීමට හැකියාව ලැබෙනු ඇත.

පුංචි ගල් කැටයකින් මහා විලක රැළි නැංවිය හැකි සේම මේ ලක්දෙරණේ පුංචි අපට මුළු ලොවම ඒකාලෝක කරන්නාවූ ප්‍රදීපයක් බවට අපගේ ශ්‍රී ලංකාව ඔසවා තැබීමට යෝධ ශක්තියක් ඇත්තේ ය.

සරුංගලය හා සබැඳියාවෙන් කටයුතු කරන පුංචි සිත්සතන් තුළ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ඇති බිය දුරුකර ඒ ඉසව්ව කරා ඔවුන්ව රැගෙන යාමට වෙරදරන සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකයට තම සිහිනයන් මුදුන්පමුණුවා ගැනීමටත් මෙවැනි ජාතිකමය වශයෙන් වැදගත් වන්නා වූ කර්තව්‍යයන් උදෙසා ශක්තිය ධෛර්යය වඩ වඩාත් වර්ධනය වේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමි.

# බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවය

මෙම ලිපිය 2013 අප්‍රේල් මස 07 දින ඉරිදා ලංකාදීප පුවත්පතේ පළ කරන ලද ලිපියක් වන අතර එහි වෙබ් අඩවියේ http://www.lankadeepa.lk/index.php/articles/107489 ලිපියෙහි ද සඳහන්ය. සැක: මේ වන විට බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගම ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය ගුවන් ගමන් සිදුකරනු ලබන නමුත් මෙහි ඇති වැදගත්කම හේතුවෙන් මෙම ලිපිය ගුවන්සර සඟරාවේ පළකිරීමට අප අදහස් කළෙමු. මෙවැනි කරුණක් ලිපි පළකිරීම පිළිබඳව ගුවන්සර අපගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය ඉරිදා ලංකාදීප පුවත්පත වෙත පළකිරීමට ද මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නෙමු.

# අවුරුදු කන්න ශ්‍රී ලංකාවේ

FEATURE

තමන් සේවය කරන ගුවන් සමාගමේ යානා පියාසරන ලෝක ගෝලයේ අස්සක් මුල්ලක් නෑර හැම දීර්ඝමාගයකටම ගුවන්යානා පදවා ඇති නමුත් තමන්ගෙම රටට ගුවන් යානයක් ගෙනඒමට ලැබීම දිගු කලක් තිස්සේ තම සිතේ තිබූ සිහිනය සැබෑවීමක් බව කිරාන් මැදිවක පැවසීය. මේ පිළිබඳව තමන්ට ඇත්තේ වචනයෙන් කියා නිමකළ නොහැකි සතුටක් සහ ආඩම්බරයක් බවද ඔහු කියයි.

මුළු ශ්‍රී ලංකාවම අලුත් අවුරුදු අසිරියෙන් අසිරිමත්වන ඉරිදා රාත්‍රී හතහමාරට ලන්ඩන් නුවර ගැට්වික් ගුවන් තොටුපළේ උතුරු ගුවන් පථයෙන් බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයින් 777-200 වර්ගයේ අති සුඛෝපභෝගී ගුවන්යානයක් හෝරා දොළහමාරක දිගු ගමනක් සඳහා ගුවන්ගත කෙරෙයි. බීඒ 2043 දරන මෙම ගුවන් යානයේ මගීහු 280 දෙදෙනෙක් ද නියමුවෝ දෙදෙනෙක් ගුවන් සේවක සේවිකාවෝ 12 දෙනෙක් ගමන් කරති. ඒ අතරේ ලොව විශාලතම ගුවන් සමාගමක් වන බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගමේ සභාපති කීත් විලියම්ස් සමඟ ප්‍රධාන නිලධාරියෝ පස්දෙනෙක් ද සිටිති.

අප්‍රේල් 15 වැනි සඳුදා දහවල් දොළහ හමාරට මෙම ඓතිහාසික ගුවන් ගමනෙහි අවසානය උත්සවාකාරයෙන් සමරයි. මඟුල් බෙර, ජයසේනා මැද්දේ යානය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි ගුවන් පථය වෙත ගොඩබානු ඇත.

අවුරුදු 15ක දිගු නිහැඬියාවකින් පසුව ලන්ඩන් නුවරින් කොළඹින් ගුවනින් යාකරමින් බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවය නැවත වතාවක් ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම සනිටුහන් කෙරෙන එම මංගල ගුවන් යානයේ නියමුවා ගමන් පැදවීම පිළිබඳ අවුරුදු දහයක දීර්ඝ මෙන්ම පරිණත පළපුරුද්දක් ලබා සිටින බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගමේ ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් නියමු කපිතාන් කිරාන් ගලහිටියාව මැදිවක ය.

තමන් සේවය කරන ගුවන් සමාගමේ යානා පියාසරන ලෝක ගෝලයේ අස්සක් මුල්ලක් නෑර හැම දිග්භාගයකටම ගුවන්යානා පදවා ඇති නමුත් තමන්ගේම රටට ගුවන් යානයක් ගෙනඒමට ලැබීම දිගු කලක් තිස්සේ තම සිතේ තිබූ සිහිනය සැබෑවීමක් බව කිරාන් මැදිවක පැවසීය. මේ පිළිබඳව තමන්ට ඇත්තේ වචනයෙන් කියා නිමකළ නොහැකි සතුටක් සහ ආඩම්බරයක් බවද ඔහු කියයි.

මහනුවර කටුගස්තොට නිස්සංක මැදිවක සහ අයිරාංගනී මැදිවක යුවළගේ දෙවැනි දරුවා වන කිරාන් මැදිවක ඉපදුණෙත් හැදී වැඩුණේත් ලන්ඩන් නුවරය. ඔහුගේ දෙමාපියන් ලන්ඩනයේ ස්ථිර පදිංචියට පැමිණියේ 1970 දිය.

ලන්ඩන් නුවර ශ්‍රී ලාංකික ආගමික සහ සංස්කෘතික වැඩසටහන් සඳහා මුලසිටම සහභාගී වෙමින් ප්‍රශංසනීය සේවාවන් ඉටුකළ මැදිවක යුවළ කාගේත් සිත් දිනාගත් කාටත් උදව් උපකාර කිරීම සඳහා

නිරායාසයෙන්ම ඉදිරිපත්වන ගුණ ගරුක ආදර්ශයන් අප වෙති.

ලන්ඩන් නුවර මුල්ම වතාවට සිංහල භාෂාව ඉගැන්වීමේ පංතියක් ආරම්භකරන ලද්දේද අයියාංගනී මැදිවක ය.

තම රටින් ඈතැර ජීවත් වුවද තමන් හදා වඩාදුන් මහත් කළ ශ්‍රී ලංකාව කිසිදිනෙක අමතක නොකළ මැදිවක යුවළ තමන්ගෙන් ඉටුවිය යුතු යුතුකම් කිසිදාකත් අමතක කළ අය නොවෙති.

අසූවේ දශකයේ සිට මේ දක්වාම උතුරු පළාතේ වනගත පෙදෙස්වල අතිශයින් දුෂ්කරතා මැද්දේ ජීවත්වන සිංහල ජනතාවගේ සුභසිද්ධිය උදෙසා ඔවුන් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන බෞද්ධ ගම්මාන ආශ්‍රිතව ඔවුන්ගේ සමාජ සත්කාරයට හොඳම උදාහරණයකි.

උතුරු පළාතේ යුද්ධමය වාතාවරණයක් පැවති කාලයේ පවා නිතර දෙවේලේ එම පළාත්වල ඇති සිංහල ගම්මානවලට යමින් එමින් එහි ජීවත්වන වැසියන්ගේ අවශ්‍යතා සපයාදීමට සහ ඇප උපකාරවීමට ඔවුන් විසින් නොකඩවාම කටයුතු කර ඇත.

මෙම කටයුතුවලදී ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවේ මෙන්ම අත්තිඩියේ සහනෝදය පදනමේ හපුතලේ පඤ්ඤාරාම හිමියන්ගෙන් සහ පිලප්පේ සෝභිත හිමියන්ගෙන් විශාල උදව් උපකාර ලැබී ඇත.

නිශ්ශංක මැදිවක මහතා මීට වසර කිහිපයකට පෙර අභාවප්‍රාප්ත වුවද එම සුභසාධක කටයුතු මැදිවක මහත්මිය අඩුපාඩුවක් නොමැතිව පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

මැදිවක යුවලගේ දරුවන් දෙදෙනා කිරාන් සහ රජනි වෙති. කිරාන් මැදිවක බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් නියමුවෙකු වශයෙන් රැකියාව කරයි. ඔවුන්ගේ දියණිය රජනි මැදිවක විශේෂඥ වෛද්‍යවරියකි.

කිරාන් කුඩා කල සිටම ගුවන් යානා පිළිබඳව ඉමහත් ඇල්මක් සහ උනන්දුවක් පෙන්වූ බවත් ඒ පිළිබඳ පොත්පත් සහ සඟරා ඉමහත් උනන්දුවකින් පරිශීලනය කළ බවත් ඔහුගේ මව කියන්නීය.

ලන්ඩන් නුවර ඉහළම පෞද්ගලික පාසලක අධ්‍යාපනය හැදෑරූ කිරාන් උසස් පෙළ සඳහා තාක්ෂණ විද්‍යාව විෂයය යටතේ ඉදිරිපත් කළ නව සංකල්පයක් ඉතා ඉහළ ඇගයුමකට ලක්විය. එමගින් ඔහු හඳුන්වා දුන්නේ ගුවන් යානාවක ආසන නිර්මාණය කිරීම පිළිබඳ නව සංකල්පයකි. ඔහුගේ මෙම අදහස පිළිබඳව එදා ලන්ඩන් ටයිම්ස් පුවත්පතේ ඡායාරූපයක් ද සමග විස්තර වාර්තාවක් පළවිය.

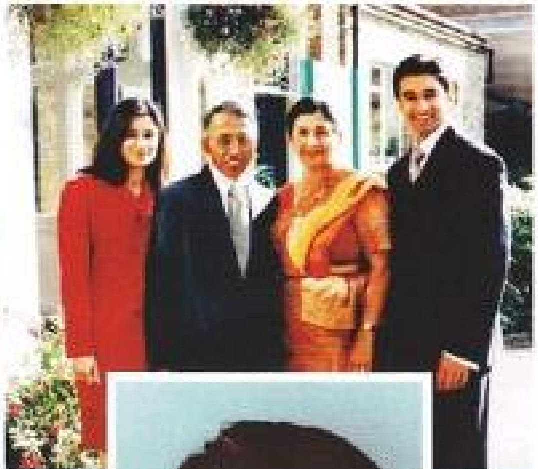
මෙම වාර්තාව දුටු බ්‍රිතාන්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ මෙන්ම රටෙහි ප්‍රබල සමාගම් කිහිපයකින්ම කිරාන් වෙත උසස් අධ්‍යාපනය සඳහා ශිෂ්‍යත්වයක් ප්‍රදානය කළද ඔහු එය භාරගැනීමට මැලි කළේය. ඔහුගේ බලාපොරොත්තුව වූයේ ගුවන් ගමන් තාක්ෂණය පිළිබඳව ඉහළටම හදාරා ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස සුදුසුකම් ලබාගැනීමය.

පාසල් අධ්‍යාපනය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසුව ලන්ඩන් විශ්වවිද්‍යාලයට ඇතුළු වූ කිරාන් ගුවන් ගමන් ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියක් ලබාගත්තේය. ඔහු ගුවන් යානා පැදවීම උගත්තේ ඇමෙරිකාවේ ෆ්ලොරිඩාවේ පිහිටි ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගමේ විද්‍යා පීඨයෙනි.

එහිදී මූලික පුහුණුවීම් ඉහළින්ම සමත්වීමට කිරාන්ට හැකිවිය. පසුව ඔහු ඇමෙරිකානු ගුවන් සමාගමක ගුවන් නියමුවකු ලෙස පුහුණුවීම් සිදුකරමින් අවශ්‍ය ගුවන් ගමන් කාලයන් පරිපූර්ණකර ගත්තේය. මේ සියල්ලෙහිම ලද පන්නරය උපයෝගීකර ගනිමින් ඔහු බ්‍රිතාන්‍ය

හැම වසරකම ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ඔහු එම කාලය වැඩි වශයෙන්ම ගත කරන්නේ තම මවගේ සුබසාධන කටයුතු සඳහා උදව් වෙමිනි. ඒ හැමවිටම විනෝදකාමීව කාලය නාස්ති නොකරන ඔහු තම මව සමග උතුරුකරයේ වනගත සිංහල ගම්මානවල ඇවිද යමින් එහි වාසය කරන අයගේ දුකසැප සොයා බලමින් අවශ්‍ය ඇප උපකාර ලබාදෙමින කටයුතු කිරීම පුරුද්දක් කරගෙන ඇත.

FEATURE



ගුවන් සේවයේ පූර්ණකාලීන නියමුවෙකු ලෙසට සේවයට බැඳුණේය.

තම සිහිනය සැබෑකර ගැනීම සඳහා තම දෙමව්පියන්ගෙන් ලද සහයෝගය ඉතාමත් කෘතඥතාවයෙන් යුතුව සිහිපත් කරන කිරාන් ඔවුන් ලබාදුන් නිදහස සහ ගුරුහරුකම් නොලැබෙන්නට තමන්ට මෙවන් රැකියාවක් ලබාගැනීමට අවස්ථාවක් නොලැබෙන්නට ඉඩතිබූ බවද පවසයි.

ලන්ඩන් නුවර ඉපදී හැදී වැඩුණද කිරාන් මැදිවක හදවතින් මුළුමනින්ම සිංහලයෙකි. හොඳින් සිංහල කතාබහ කළහැකි ඔස්කැමෙන්, දුම් පානයෙන් හෝ මත්පැනෙන් සම්පූර්ණයෙන්ම තොර භක්තිමත් බෞද්ධයෙකු වන ඔහු තවමත් භාවිත කරන්නේ ශ්‍රී ලාංකික ගමන් බලපත්‍රයකි.

හැම වසරකම ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ඔහු එම කාලය වැඩි වශයෙන්ම ගතකරන්නේ තම මවගේ සුබසාධන කටයුතු සඳහා උදව් වෙමිනි. ඒ හැමවිටම විනෝදකාමීව කාලය නාස්ති නොකරන ඔහු තම මව සමග උතුරුකරයේ වනගත සිංහල ගම්මානවල ඇවිද යමින් එහි වාසය කරන අයගේ දුකසැප සොයා බලමින් අවශ්‍ය ඇප උපකාර ලබාදෙමින් කටයුතු කිරීම පුරුද්දක් කරගෙන ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය ශ්‍රී ලංකාවට පියාසර කිරීම නැවත ආරම්භ කිරීමත් එම ගුවන් යානා පැදවීම සඳහා තමන් තෝරාගැනීමත් තමන්ට ලැබුණු ආශිර්වාදයක් බව කියන කිරාන් මින්පසු ශ්‍රී ලංකාවේ දී බෞද්ධ ගම්මාන අරමුදලේ සමාජ සත්කාර වැඩකටයුතු සඳහා පහසුවෙන් සහ නිරන්තරයෙන් සහභාගිවිය හැකි බවද කියයි.

ගුවන් නියමුවෙකු වශයෙන් වැඩකිරීම ඉතාම විනෝද ජනක මෙන්ම ප්‍රියජනක රැකියාවක් බව කියන ඔහු එහි ඇති අති විශාල වගකීම පිළිබඳවද විශේෂයෙන් සිහිපත් කරයි. මෙවන් රැකියාවක් සඳහා උනන්දුවක් දක්වන සියලුම දෙනාටම ඔහු දෙන අවවාදය වන්නේ ඒ සඳහා විශාල කැපවීමක් සහ ආත්ම විශ්වාසයක් තිබිය යුතු බවයි. හැකි උපරිමයෙන් හා ධෛර්යයෙන් යුතුව තමන්ගේ ඉගෙනීමේ කටයුතු කිරීමත් පසුබෑම් සිදුවූ විට නොසැලී සිටීමත් ඉතාම වැදගත් බව ඔහු කියයි. එලෙසම තමන්ගේ ශරීර සෞඛ්‍යය පිළිබඳවද වෙනත් අයට වඩා සැලකිලිමත්වීමද වැදගත් බව ඔහුගේ අදහසයි.

**ගුවන් නියමුවෙකු වශයෙන් වැඩකිරීම ඉතාම විනෝදජනක මෙන්ම ප්‍රියජනක රැකියාවක් බව කියන ඔහු එහි ඇති අති විශාල වගකීම පිළිබඳවද විශේෂයෙන් සිහිපත් කරයි. මෙවන් රැකියාවක් සඳහා උනන්දුවක් දක්වන සියලුම දෙනාටම ඔහු දෙන අවවාදය වන්නේ ඒ සඳහා විශාල කැපවීමක් සහ ආත්ම විශ්වාසයක් තිබිය යුතු බවයි. හැකි උපරිමයෙන් හා ධෛර්යයෙන් යුතුව තමන්ගේ ඉගෙනීමේ කටයුතු කිරීමත් පසුබෑම් සිදුවූ විට නොසැලී සිටීමත් ඉතාම වැදගත් බව ඔහු කියයි.**

තමන් කුඩා කාලයේදී මැණියන් විසින් නිතර දෙවෙලේ කියාදුන් පැරණි කතාවක් සිහිපත්කරන කිරාන් ඒ මගින් ගුවන් නියමුවෙකුවීම සඳහා ඔහු තුළ තිබූ ආශාව වැඩිවූ බවද කියයි. ඉන්දියා මහා කාව්‍යයක් වන රාමායනයේ ඇති ශ්‍රී ලංකාවේ රාවණා රජු සතුව තිබූ අහසින් ගමන් කළහැකි යානාවක් පිළිබඳව තම මැණියන් කියාදුන් ඒ සුන්දර කතාව ඔහුට තවමත් මතකය. එදා මේ සුන්දර දිවයින පාලනය කළ රාවණා රජු මෙන් අද නවීන ජෙට් ගුවන් යානාවක නැගී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තලය සිසාරා පියාසර කිරීමට ලැබීම තම හදවතේ සැඟවී තිබූ ඒ සිහිනය තවදුරටත් සිහිනයක් පමණක් නොවන බවට පත්වී ඇති සුන්දර යථාර්ථයක් බව කිරාන් මැදිවක කියන්නේ නිරහංකාර නිහතමානී ආඩම්බරයකිනි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවාව ව්‍යාප්ත කරලීමේ අරමුණින් පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාවේ තවත් එක් වැඩසටහනක් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් බිංගිරිය සරණංකර මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ දී ජූලි මස 10 වන දින පැවැත්විණි.

# ගුවන් සේවාව පිළිබඳ පාසල් වැඩසටහන බිංගිරිය

ඉෂාර ගුණවර්ධන
සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී

මෙම අවස්ථාව ඉතා සාර්ථක ලෙස සංවිධානය කිරීමට සරණංකර මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ විදුහල්පතිතුමාගේ උපදෙස් පරිදි එම විද්‍යාලේ ගුවන් සේවා සමාජය සහ එම සමාජය භාරව ක්‍රියාකරන රාජපක්ෂ ගුරු මහතා කටයුතු කර තිබිණ. මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ පණ්ඩුක ප්‍රියන්ත ජයවීර මහතා ප්‍රමුඛ ඉහළ නිලධාරීන් පිරිසක්ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යාපන සහ සංවර්ධන කමිටුවේ නිලධාරීන් ද සහභාගී වී තිබිණ.

විද්‍යාලයේ පිවිසුම අසල දී විදුහල්පති ඩී. එම්. කේ. දිසානායක මහතා ඇතුළු විද්‍යාලයේ නියෝජිත පිරිස විසින් ගරු අමාත්‍යතුමා ප්‍රමුඛ ආරාධිත අමුත්තන් පිළිගනු ලැබූ අතර ගරු අමාත්‍යතුමා වෙනුවෙන් විද්‍යාලයේ ශිෂ්‍යභට බලකාය විසින් සම්මාන අචාර පෙළපාළියක් ද සූදානම් කර තිබිණ. මෙහි දී ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් සම්මාන අචාරය පිළිගනු ලැබ පෙළපාළිය නිරීක්ෂණයට ලක්කරන ලදී.

පසුව විද්‍යාලයේ සිසු සිසුවියන් විසින් සිවිල් ගුවන් සේවාව අරමුණු කරගනිමින් සංවිධානය කර තිබූ අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශනය ද සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා විසින් විවෘත කරනු ලැබූ අතර එම ප්‍රදර්ශනය සඳහා විද්‍යාලයේ බොහෝ සිසු සිසුවියන් ඉතාමත් උනන්දුවෙන් ප්‍රදර්ශන භාණ්ඩ සකස්කර තිබූ බව අප ගුවන්සර කණ්ඩායම නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

ප්‍රදර්ශනය විවෘත කිරීමෙන් පසු ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් පැමිණ සිටි පිරිස ඇමතීය. මෙම අවස්ථාවට පාසල් සිසුන්, ආදි සිසුන් සහ දෙමාපියන් විශාල පිරිසක් සහභාගී වී සිටියහ.

මෙහිදී අදහස් දක්වමින් ගරු අමාත්‍යවරයා 'සිවිල් ගුවන් සේවාව මුල් කාලයේ කොළඹ ජනප්‍රිය පාසල් වලට පමණක් සීමා වී තිබූ නමුත් රජයේ නව වැඩපිළිවෙල අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ ඇත දුෂ්කර

සකල් අනගත් සිවිල් ගුවන් සේවාව දැන් ජනප්‍රිය වෙමින් පවතිනවා. මොණරාගල, හම්බන්තොට වගේම කුරුණෑගල වැනි පළාත්වල දරුවන් අතරට ද දැන් මෙම වැඩපිළිවෙල ව්‍යාප්ත වී තිබෙනවා.' යනුවෙන් පැවසීය.

එතුමා තවදුරටත් අදහස් දක්වමින් 'අප කුඩා කාලයේ දී ගුවන් යානයක් ඉහළ අහසේ පියාසර කරන විට අප ඒ දෙස ආසාවෙන් බලා සිටියා. එහෙත් ඒ කර්මාන්තය දෙසට අප නිසි ලෙස යොමුකරවීමට ඒ කාලයේ කිසි කෙනෙක් සිටියේ නැහැ. නමුත් අද සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් එම කර්තව්‍යය ඉටුකරමින් සිටිනවා.' යනුවෙන් සඳහන් කර සිටියේය.

අනාගතයේ දී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ඉතා විශාල රැකියා ප්‍රමාණයක් ඇතිවන බවත් ඒ සඳහා දැන් සිටම සූදානම් විය යුතු බවත් එතුමා තවදුරටත් අදහස් දක්වමින් කියා සිටියේය. 'මහින්ද චින්තන' වැඩපිළිවෙල යටතේ ඒ සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සලසා ඇති බවද එතුමා සඳහන් කළේය.

අනාගතයේ දී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ඉතා විශාල රැකියා ප්‍රමාණයක් ඇතිවන බවත් ඒ සඳහා දැන් සිටම සූදානම් විය යුතු බවත් එතුමා තවදුරටත් අදහස් දක්වමින් කියා සිටියේය. 'මහින්ද චින්තන' වැඩපිළිවෙල යටතේ ඒ සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සලසා ඇති බවද එතුමා සඳහන් කළේය.

මෙම අවස්ථාවේ අදහස් දැක්වූ විද්‍යාලයේ විදුහල්පති දිසානායක මහතා මෙම වැඩසටහන ඉතා ඉහළින් අගය කළ අතර තම විද්‍යාලයට ගරු අමාත්‍යතුමාගේ පැමිණීම පිළිබඳවත් සතුටුවන බව සඳහන් කළේය. එලෙසම සිවිල් ගුවන් සේවාවට දරුවන් යොමුවීම අගය කළයුතු බවත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව ඒ සඳහා ඉහළ දායකත්වයක් දක්වන බවත් සඳහන් කළේය.

මෙම වැඩසටහනේ ප්‍රධාන දේශනය සඳහා සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී නියෝජනය කරමින් සහභාගී වී සිටි පණ්ඩුක ජයවීර මහතා අදහස් දක්වමින් සිවිල් ගුවන් සේවාව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ව්‍යාප්ත කරන මෙම වැඩසටහන විදුහලේ විදුහල්පතිතුමා, ගුරුවරුන්

සහ සිසු සිසුවියන් මහත් කැපවීම සහ උනන්දුව මත සාර්ථකව පැවැත්වීමට හැකියාව ලැබී තිබෙන බව සඳහන් කළේය. ගරු අමාත්‍යතුමාගේ පූර්ණ මඟපෙන්වීම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම වැඩසටහන පාසල් සිසුන්ට සිවිල් ගුවන් සේවාවට පිවිසීමට අවශ්‍ය මඟ පෙන්වීම ලබාදෙන බවද සඳහන් කළේය.

අනතුරුව විද්‍යාලය විසින් සංවිධානය කරන ලද තේ පැන් සංග්‍රහයකටද ගරු අමාත්‍යතුමා ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් සහභාගි වූ අතර ඉන් අනතුරුව උත්සවයේ මුල් අදියර අවසන් විය.

සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව මූලික දැනුම ලබාදෙන ඉදිරිපත් කිරීමක් අධ්‍යක්ෂ පණ්ඩුක ජයවීර මහතා විසින් පැවැත්වූ අතර එයට සිසුන් ඉතා උනන්දුවෙන් සහභාගි විය. මෙහි දී සිසුන් විසින් අසන ලද ප්‍රශ්නවලට පැහැදිලි කිරීම් ද ඒ මහතා විසින් සිදුකරන ලදී.

පසුව එම ඉදිරිපත් කිරීම ආශ්‍රයෙන් දැනුම මිනුම් තරඟයක් ද පවත්වන ලද අතර වැඩසටහන අවසානයේ දී එහි ජයග්‍රාහකයින්ට තෑගි ප්‍රදානය සිදුකරන ලදී.

දෙවන දේශනය පවත්වනු ලැබුවේ රත්මලාන සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනයේ ප්‍රධාන උපදේශක සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් ගමන් පාලක ක්‍රිශාන්ත තිලකරත්න මහතා විසිනි. එහිදී ගුවන් යානා පාලනය පිළිබඳව ඉතාමත් සරලව සහ හරවත්ව දේශනය පවත්වන ලද අතර සිසුන් ඉතාමත් උද්යෝගයෙන් යුතුව තම විෂය හැදෑරීය.

මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ අතුල ජයවිකුම මහතා ද නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂිකා නිමිකා මහම්මදේව් මහත්මියද සහභාගී වී සිටි අතර ප්‍රදේශයේ දේශපාලන ප්‍රධානීන් ද සහභාගී වී සිටියහ.

සරණංකර විද්‍යාලයේ සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජය භාරව කටයුතු කරන රාජපක්ෂ මහතා මෙම වැඩසටහන පැවැත්වීම සම්බන්ධයෙන් ඉතාමත් උද්යෝගයෙන් කටයුතු කළ අතර ගුවන් සේවා සමාජයේ සිසු සිසුවියන්ගේ මහා කැපවීමද ඉතා ඉහළ මට්ටමක පැවතිණි.

2014 වර්ෂයේ 'දැයට කිරුළ' ජාතික ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව සිදුකරනු ලබන ගුවන් සේවා සම්මන්ත්‍රණ මාලාවේ වැඩසටහන්ද කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ ආරම්භ වීමට නියමිත අතර එහිදී ද මෙම විද්‍යාලයේ ඉදිරි සම්මන්ත්‍රණ පැවැත්වීමට කටයුතු සංවිධානය වේ.

**සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව මූලික දැනුම ලබාදෙන ඉදිරිපත් කිරීමක් අධ්‍යක්ෂ පණ්ඩුක ජයවීර මහතා විසින් පැවැත්වූ අතර එයට සිසුන් ඉතා උනන්දුවෙන් සහභාගි විය. මෙහි දී සිසුන් විසින් අසන ලද ප්‍රශ්නවලට පැහැදිලි කිරීම් ද ඒ මහතා විසින් සිදුකරන ලදී.**

මෙම උත්සවය පැවැත්වීමට පෙර දින එනම් ජූලි මස 9 වන දින සීගිරිය මහජන ක්‍රීඩාංගනයේ දී නිගම්බෝ ඒරොමොඩලර්ස් සංගමය මගින් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක් පවත්වන ලද අතර එය පාසල් සිසුන් අතර ඉතා ජනප්‍රිය විය. මෙම සංදර්ශනය පැවැත්වීමේ අරමුණ වූයේ සිසුන් අතර සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳව උනන්දුවක් ඇතිකරලීමයි.

GUWANSARA

FEATURE

# Princess Juliana International Airport

# ප්‍රින්සස් ජුලියානා ගුවන් තොටුපළ

රශ්මි අබේසේකර

Princess Juliana ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පිහිටා තිබෙන්නේ Saint-Martin දිවයිනෙහි ඕලන්දයට අයත් කොටසෙහිය. මෙහි ආරම්භය සනිටුහන් වන්නේ 1942 වර්ෂයේ දී පමණ ය. මුල් අවදියේ දී යුධ ගුවන් කටයුතු සඳහා යොදාගත්තද 1943 පමණ වන විට සාමාන්‍ය ගුවන් ගමන් කටයුතු සඳහා භාවිතයට ගන්නා ලදී. මෙම ගුවන් තොටුපළට Princess Juliana යන නම ලැබුණේ 1944 වසරේ දී පමණ ය. ඒ නෙදර්ලන්තයේ ඔටුන්න හිමි රජ කුමරියක් වූ Juliana කුමරිය මෙහි පැමිණීමෙන් පසුවය. අද වන විට නැගෙනහිර කැරිබියානු ප්‍රදේශයේ පවතින දෙවන කාර්යබහුලතම ගුවන් තොටුපළ බවට Princess Juliana ගුවන් තොටුපළ පත්ව තිබේ. Windward Islands Airways ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ක්‍රියාකරන අතරම Leeward දිවයින ඇතුළු තවත් නැගෙනහිර කැරිබියානු දූපත් සමූහයක් සඳහාම ගුවන් සේවා සැපයීමේ ප්‍රමුඛයා ලෙස මෙම ගුවන් තොටුපළ කටයුතු කරයි.

මෑතකදී අදියර කිහිපයක් යටතේ මෙම ගුවන් තොටුපළේ නවීකරණ කටයුතු සිදු කරන ලදී. ඒ සඳහා මූලිකම හේතුව වූයේ දිනෙන් දින ඉහළ යන ගුවන් මඟී තදබදයයි. ඊට පිළියම් වශයෙන් 1985 හා 2001 යන වසරවලදී අදියර දෙකක් යටතේ මෙම ගුවන් තොටුපළේ නවීකරණයන් සිදුවිය. එහි පළමු අදියරේ දී මූලික වශයෙන් මඟී අවශ්‍යතා පිළිබඳ සළකා බැලිනි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස නව පර්යන්තයක් ස්ථාපිත කිරීම, ගුවන් පථ පුළුල් කිරීම, නවීකරණය කිරීම හා ගුවන් තොටුපළ ධාරිතාව වැඩි කිරීම ආදිය සිදු කරන ලදී. දෙවන අදියරේ දී තාක්ෂණික කටයුතුවලට මුල් තැනක් දෙමින් රේඩාර් පද්ධති ස්ථාපිත කිරීම හා ප්‍රධාන පාලන මධ්‍යස්ථානයක් ස්ථාපිත කිරීම ද සිදු කරන ලදී.

නිල වශයෙන් නව ප්‍රධාන පාලන මධ්‍යස්ථානය විවෘත කිරීමට පෙරාතුව මෙම ගුවන් තොටුපළ විසින් රේඩාර් පද්ධති 2ක සහය ලබාගන්නා ලදී.

මේවායේ මෙහෙයුම් පරාසයන් නාවික සැතපුම් 50ක් හා නාවික සැතපුම් 250ක් පමණ වේ. Princess Juliana ගුවන් තොටුපළ මගින් සිදු කරනු ලබන තවත් වැදගත් කාර්යයක් වනුයේ ගුවන් තොටුපළ කිහිපයකටම මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා පහසුකම් සැපයීමයි. Air Traffic Services & Wallblake Airport, Gustave Airport හා F'D'Roosevelt Airport යනු එලෙස සේවාවන් ලබා ගන්නා ගුවන් තොටුපළ කිහිපයකි.

Princess Juliana ගුවන් තොටුපළේ එක් පසෙකින් කළු පන්තියක් ද අනෙක් පසින් සුන්දර මාහෝ වෙරළ ද (Maho Beach) පිහිටා තිබේ. කළු පන්තියේ ගුවන් යානා ගැටීමෙන් සිදුවන අනතුරු වළක්වා ගැනීමට ගුවන් යානා බොහෝවිට මාහෝ වෙරළ හරහා ගොඩබෑස්වීම සිදුකරනු ලබයි. වෙරළෙහි සිටින අයෙකුට නම් ඉතා පහළින් ගමන් ගන්නා ගුවන් යානා හොඳින් නිරීක්ෂණය කළහැකිය. මේ නිසා ලොවපුරා සිටින සංචාරකයින් සහ ඡායාරූප ශිල්පීන් අතර Princess Juliana ගුවන් තොටුපළ

Princess Juliana ගුවන් තොටුපළේ එක් පසෙකින් කළු පන්තියක් ද අනෙක් පසින් සුන්දර මාහෝ වෙරළ ද (Maho Beach) පිහිටා තිබේ. කළු පන්තියේ ගුවන් යානා ගැටීමෙන් සිදුවන අනතුරු වළක්වා ගැනීමට ගුවන් යානා බොහෝවිට මාහෝ වෙරළ හරහා ගොඩබෑස්වීම සිදුකරනු ලබයි. වෙරළෙහි සිටින අයෙකුට නම් ඉතා පහළින් ගමන් ගන්නා ගුවන් යානා හොඳින් නිරීක්ෂණය කළ හැකිය. මේ නිසා ලොවපුරා සිටින සංචාරකයින් සහ ඡායාරූප ශිල්පීන් අතර Princess Juliana ගුවන් තොටුපළ ඉමහත් ජනප්‍රියත්වයක් උසුලයි.

ඉමහත් ජනප්‍රියත්වයක් උසුලයි. ගුවන් ගමන් කටයුතු සඳහා මෙම ගුවන් තොටුපළ යොදාගැනීමේ දී ගුවන් නියමුවන් බොහෝසෙයින් සැලකිලිමත් විය යුතු වන්නේ ඒ අවට පරිසරයේ භූවිෂමතාවයන් හේතුවෙනි. එසේ වුවද ගුවන් අනතුරු ඉතිහාසයේ Princess Juliana ගුවන් තොටුපළ ඉදිරියෙන් පෙරගත් වනුයේ එක් ගුවන් අනතුරක් පමණි. ALM Flight 980 නැමති ගුවන් යානය ගොඩබෑමට උත්සාහ කිරීමෙන් පසුව එම උත්සාහයන් අසාර්ථක වී විනාශයට පත්විම එම ගුවන් අනතුරයි. සුන්දරත්වය මෙන්ම භයය ද ගැබ් වූ පරිසරයක මෙම ගුවන් තොටුපළ පිහිටා ඇති බවට මෙය කදිම නිදසුනකි.

දිනෙන් දින දියුණු වන ලෝකයේ නැතිවම බැරි අංගයක් බවට අද වන විට ගුවන් කර්මාන්තය පත්ව තිබේ. ඒ තරගකාරීත්වයට මුහුණදෙමින් ගුවන් කර්මාන්තයේ දියුණුවට කදිම දායකත්වයක් ලබාදෙන ගුවන් තොටුපළක් ලෙස Princess Juliana ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ගෙනහැර දැක්විය හැකිය.

# ලෝකප්‍රකට ගුවන්සේවා

## Famous Airlines in the world

**පුබිනි චාමිකා** පෙරේරා
13 වසර (ගණිත අංශය)
[illegible] විද්‍යාලය

1903 දී රයිට් සොහොයුරන් විසින් ප්‍රථම වරට ගුවනට නැගීමට සමත්වූ දින සිට ගත වූ වසර 110ක කාලය තුළදී, එදා තැබූ ඒ පියවර ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයක් බිහිවීම දක්වා සිදුවී ඇති ප්‍රගතිය පිළිබඳව අමුතුවෙන් ලිවීමට අවශ්‍ය නැත. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) දෙවන ජගත් මානව සමුළුව පසුගිය නොවැම්බර් 13 හා 14 යන දිනයන් හි කොළඹ හිල්ටන් හෝටලයේ පැවැත්වූයේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ අනුග්‍රහයෙනි. අද වන විට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ නිරතව සිටින ජාතික හා පෞද්ගලික ගුවන් සේවා රාශියකි. ලොව පුරා පවත්නා එබඳු ගුවන් සේවා අතරින් විශේෂිත වූ සේවා පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් කරමි.

## ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම

ලොව පැරණිම ගුවන් සේවය වන ක්වන්ටාස් එයාර්ලයින්ස් ඕස්ට්‍රේලියාවට අයත්වන අතර එහි පටබැඳි නාමය වනුයේ ඉගිලෙන කැන්ගරුවාය. ' Queensland & Northern Territory Aerial Services' යන දීර්ඝ නාමයෙන් හඳුන්වන අතර A 380 වැනි ගුවන්යානා තම සේවයට යොදාගනී. ඕස්ට්‍රේලියාව සතු විශාලම ගුවන් සේවය මෙය වන අතර ලෝකයේ අඛණ්ඩව සේවයේ නිරතවෙමින් සිටින ලොව පැරණිතම ගුවන් සේවයයි. ක්වන්ටාස් ගුවන් සේවයෙහි ප්‍රධාන මූලස්ථානය සවුත් වේල්ස් හි පිහිටා ඇත.

## එයාර් ෆ්‍රාන්ස් ගුවන් සමාගම

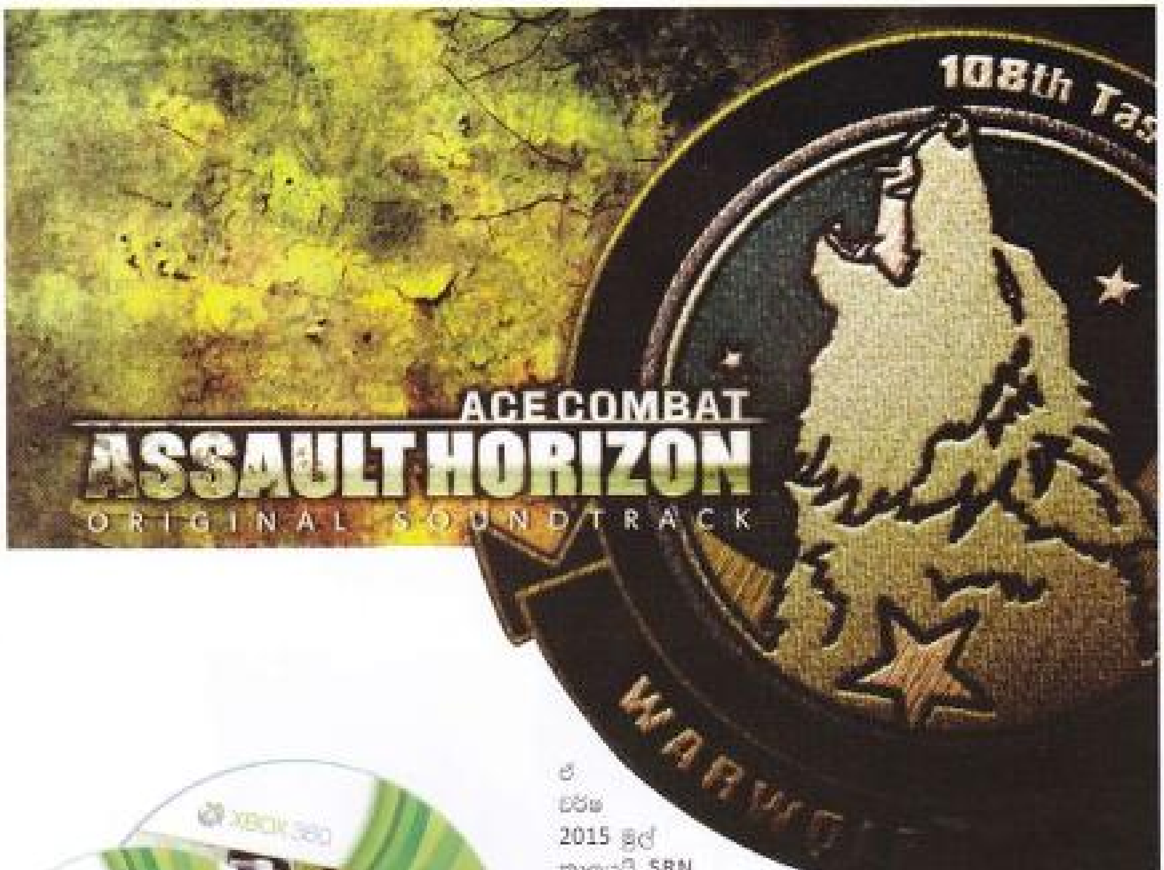
එයාර් ෆ්‍රාන්ස් ගුවන් සමාගම ලොව වැඩිම රටවල් සංඛ්‍යාවකට මගීන් ප්‍රවාහනය කරන ගුවන් සමාගමයි. ප්‍රංශ එයාර් ෆ්‍රාන්ස් (Air France) ගුවන් සේවයේ ප්‍රධාන මූලස්ථානය ට්‍රෙම්බ්ලේ හි පිහිටා ඇති අතර ලොව පුරා රටවල් 91ක ගමනාන්ත 156ක් ආවරණය කරනු ලබයි. 2011 දී පමණක් ගුවන් ගමන් පහසුකම් සැපයූ මගීන් සංඛ්‍යාව මිලියන 59.5කි.

## ජපාන ගුවන් සමාගම

ජපාන ගුවන් සමාගම ටෝකියෝ නුවර ප්‍රධාන මූලස්ථානය කර ගනිමින ක්‍රියාත්මක වේ. මෙම ගුවන් සමාගම රටවල් 35ක ගමනාන්ත 220ක් වෙත සිය ගුවන් ගමන් පියාසර ලබන අතර මෙය වන්වර්ල්ඩ් (one world) ගුවන් සේවා සන්ධානයට අයත් ප්‍රධාන පෙළේ ගුවන් සමාගමකි.

## පිලිපීන ගුවන් සමාගම

ආසියාවේ පැරණිම හා පළමු වාණිජ ගුවන් සේවය පිලිපීන ගුවන් සමාගම 1949 දී ආරම්භ ආසියාවේ ක්‍රියාත්මක වන ජනප්‍රිය ගුවන් සේවාවකි. පිලිපීනය තුළ ගමනාන්ත 19ක් සහ ලෝකයේ ගමනාන්ත 24ක් වෙත සිය සේවය ලබාදේ. පිලිපීන ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන මූලස්ථානය පිලිපීනයේ පැසේ නගරයේ පිහිටා ඇත.




ENTERTAINMENT

# Assault Horizon

චන්දුල මිනුවංග

ඒ වර්ෂ 2015 මුල් කාලයයි. SRN නම් කැරලිකාර කණ්ඩායමක් විසින් අප්‍රිකාවේ තැගෙනහිර භූමි ප්‍රදේශය තම අණසකට යටත්කර ගනියි. ඉන් නොනැවතින ඔවුහු මීලඟ ලෙස එම ප්‍රදේශයෙන් විනාශකර දමති. තත්ත්වය දරුණු අතට පරිවර්තනය වෙමින් පවතින බැවින් කලාපීය ජාතීන් එක්ව එක්සත් ජාතීන්ගේ (UN) සහාය අපේක්ෂා කරනුයේ මීන් ගැළවීමටය. එනම් ඒ පිළිබඳ NATO හමුදාවේ 108th Task Force නම් බලඇණියට නියෝග ලබාදෙනුයේ SRN කැරලිකරුවන් විනාශ කිරීමටය. සිදුවීම එසේ වුවත් 108th Task Force හට ඔවුන් මර්ධනය කිරීම පහසුකලා Trinity නම් විශේෂ කාශ් මිසයිලයෙහි පාලනය තමා සතු කර ගැනීමට සිදු වේ. ඒ, Ace Combat : Assault Horizan පරිගණක ක්‍රීඩාවේ ප්‍රධාන කතා වස්තුවයි.

2011 වර්ෂයේ ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී ලොව පුරා පරිගණක ක්‍රීඩා ලෝලීන්ට හිමුන් කරන ලද මෙම පරිගණක ක්‍රීඩාවෙහි ප්‍රකාශකයන් වන්නේ Namco ආයතනයයි. Ace Combat පරිගණක ක්‍රීඩා පෙළෙහි නිෂ්පාදනය වන්නේ Namco Bandai ආයතනයේ යටතේය. මෙම ක්‍රීඩාව Arcade Flight Simulator ගණයට අයත් වන බැවින් ක්‍රීඩා කිරීම ඉතාමත් පහසුය. නමුත් මෙම ක්‍රීඩාවෙහි, ක්‍රීඩකයාට සම්මත Ace Combat විතින් වල විශාල වෙනසක් අත්විඳිය හැකිය. එහි ක්‍රියාදාම ස්වරූපය මෙහිදී වඩාත් ඉහළ නංවා ඇත. ක්‍රීඩකයා අනුගමනය කරන ක්‍රියාවලින් අනුව විවිධ අවස්ථාවල නාට්‍යමය විධියෝ දර්ශන

ක්‍රීඩකයා අමන්දානන්දයට පත්කරවයි. පළමු වරට මෙම ක්‍රීඩාවේදී මාරුවෙන් මාරුවට යුධ ගුවන් යානා හැසිරවීමට ක්‍රීඩකයාට සිදුවෙයි. උදාහරණයක් ලෙස එක් අවස්ථාවකට **MH-60 Black Hawk** හෙලිකොප්ටරයේ ප්‍රධාන පැති තුවක්කුකරු වීමට ක්‍රීඩකයාට සිදු වේ. හදිසියේම සතුරු යානාවකින් ඔබගේ යානයට එල්ල වන වෙඩි වරුසාවකින් යානයට සිදුවන අලාභහානිය දැනෙන ප්‍රයෝග මගින් ඉතා ඉහළ මට්ටමින් ක්‍රීඩකයාට අත්විඳිය හැකිවේ. මෙය යුධ ගුවන් නියමුවෙකුහට මුහුණදීමට සිදුවන සත්‍ය අත්දැකීම් ඉතා සජීවීව ක්‍රීඩකයාට අත්විඳිය හැකි අවස්ථාවකි. එසේම ගඟට මහනුවර යන ඉලක්ක නිසා අවට පරිසරය, ගොඩනැගිලි විනාශවීම් වැනි ඉතාමත් සජීවී පරිසරයක් ක්‍රීඩාව තුළ ගොඩනැගේ. විටෙක එවැනි ප්‍රන්ලුන් අතරින් රෙව් යාමටද සිදු වේ.

තවද **Ace Combat : Assault Horizon** පරිගණක ක්‍රීඩාව ක්‍රීඩා කළහැකි ආකාර දෙකක් පවතියි. එනම් **Original** සහ **Optimum** යන පාලන ආකාර දෙක වේ. **Original** පාලන

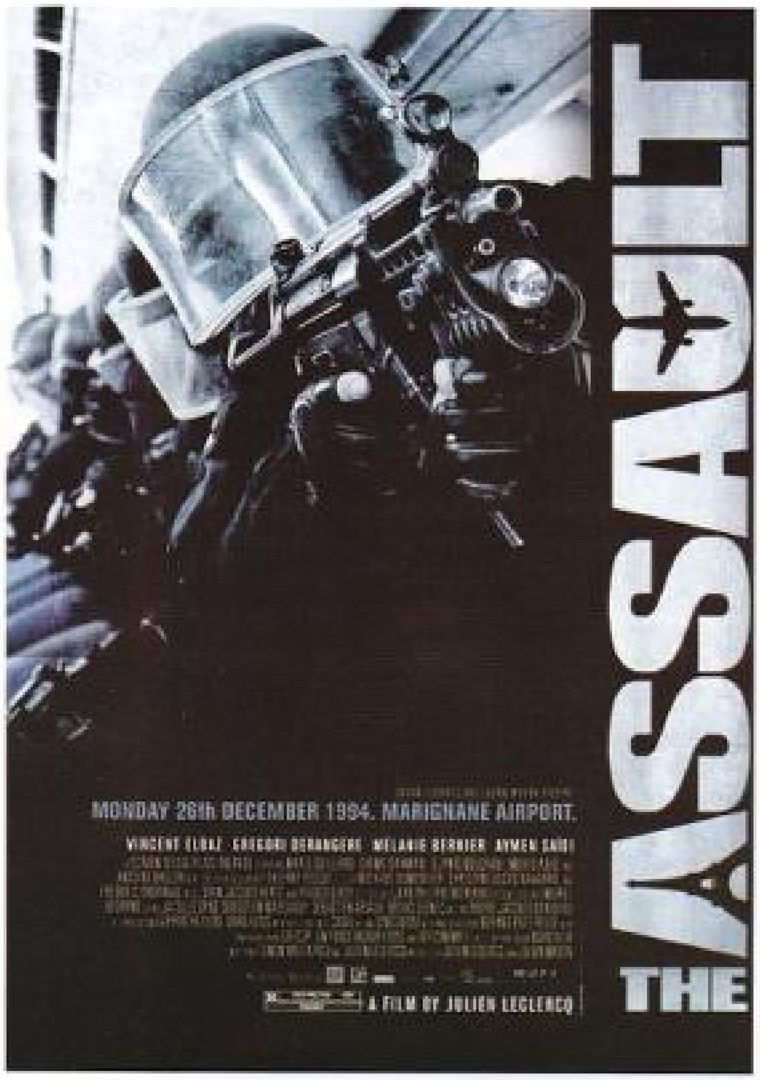
ආකාරයෙහිදී ගුවන් යානයේ සියලු අංග සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රීඩකයාට හැසිරවීමට සිදුවේ. මෙම විකල්පය ගුවන් යානා ආකෘති ක්‍රීඩා (Flight Simulators) ක්‍රීඩාකොට වඩාත් හොඳ පළපුරුද්දක් ලැබූ ක්‍රීඩකයෙකුට හොඳින් ගැලපේ. යුධ ගුවන් යානා හැසිරවීමේ තාක්ෂණය පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන සියලු දෙනාට එම විකල්පය භාවිත කළ හැකිය. අනෙක් විකල්පය වන Optimum පාලන ආකාරය ඕනෑම නවක ක්‍රීඩකයෙකු හට භාවිතා කළ හැකිය. තවද,Ace Combat පරිගණක ක්‍රීඩාවල හඳුන්වා දුන් High-G turns නැමති අංගයද, Pushing triggers together, Auto pilot, Flight assistance වැනි තවත් නවතම අංගයන් විශාල ප්‍රමාණයක් ද ඇතුළත්ය.

ක්‍රීඩකයාගේ පහසුව සහ ක්‍රීඩාව තව තවත් සජීවී කිරීම සඳහා Auto leveling, Automatic collision prevention, Sight assist, Automatic forward target selection වැනි නවතම අංගයන්ද මෙහි ඇතුළත්ය. මෙහි Multiplayer ලෙස ක්‍රීඩා කළ හැකි බැවින් අන්තර්ජාලය හා සම්බන්ධව ක්‍රීඩකයින් කිහිප දෙනෙකුට එකවර ක්‍රීඩා කිරීමට අවශ්‍ය අවකාශය සළසා ඇත.

මෙම වීඩියෝ ක්‍රීඩාව තුළ F-16C Fighting Falcon, F-22A Raptor, Sukhoi, PAK FA, SU 24MP Fencer වැනි යානාද පවතින අතර ASF-X Shinden II වැනි තවමත් නිපදවා නොමැති යානාද KA-50 Hokum, Tornado Gr4, AV-8B Harrier II Plus වැනි යුධ ගුවන් යානාද හෙලිකොප්ටර, බෝම්බ හෙළන යානා වැනි විශාල ගුවන් යානා ප්‍රමාණයක් මෙහි අඩංගු වේ.

ප්‍රධාන වශයෙන්ම Xbox 360, PlayStation 3 ක්‍රීඩා සඳහා නිර්මාණය කර ඇති මෙම ක්‍රීඩාව ක්‍රීඩකයාට උපරිම ත්‍රාසජනක අත්දැකීමක් ලබා දෙයි. දැනට වාර්තා වන අන්දමට මෙහි පිටපත් 500,000ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් විකිණී අවසන්ය.

ත්‍රස්තවාදයට හිස එසවීමට ඔබ සහාය ලබාදෙන්නෙහිද නැතහොත් එය විනාශකොට දමා අප්‍රිකානු රාජ්‍යයන් බේරාගෙන සාමය උදාකර දීමට William Bishop, 108th Task Force හි නායකයා ලෙස කටයුතු කරන්නේද යන්න ඔබ විසින් තීරණය කරනු ඇත.




# The Assault

චන්දුල මිහුවංග

**"One of the most successful anti-terrorist operations in history."**

Air France Flight 8969 was an Air France flight that was hijacked on 24th December 1994 by the Armed Islamic Group (GIA) at Algiers, where they killed three passengers. When the aircraft reached Marseille, the GIGN (Groupe d' Intervention de la Gendarmerie Nationale), an intervention group of the French Gendarmerie, stormed the plane and killed all four hijackers.

2001 වසරේ ඇමරිකාවේ නිව්යෝර්ක්හි පිහිටි ලෝක වෙළඳ මධ්‍යස්ථාන ගොඩනැගිලිවලට එල්ල වූ ත්‍රස්තවාදී ප්‍රහාරය සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසය තුළ එදා මෙදාතුර සිදුවූ දරුණුම ඛේදවාචකයයි. ඔබ අප සියලුදෙනා දන්නා පරිදි ත්‍රස්තවාදීන්ගේ සාර්ථකම ප්‍රහාරය එය වූ නමුත් ඊට පෙරද ඔවුන් මෙවැනිම වූ දැවැන්ත ප්‍රහාරයන් සඳහා උත්සාහ කර ඇත. 1994 වසරේ දී ප්‍රංශයේ අයිෆල් කුළුණ (Eiffel Tower) විනාශ කිරීම සඳහා ප්‍රංශ ගුවන් සේවයට (Air France) අයත් මගී ගුවන් යානය, මිනිස් බෝම්බයක් ලෙස යොදා ගැනීමට දරන ලද ප්‍රයත්නය ඉන් වසර 07කට පසු 2001 වසරේ දී නිව්යෝර්ක් ලෝක වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයට එල්ලවූ ප්‍රහාරය සඳහාද පදනම් වී ඇති බව ඇමරිකානු බුද්ධි අංශ අනාවරණය කරන ලදී.

නිහඬතාවයෙන් පිරුණු රූප පෙළකි. තැපැල්කරුවෙකු මැරී වැටී සිටිනු දැක ගත හැකිය. කළු පැහැති ඇඳුම් ඇඳගත් ආයුධවලින් සන්නද්ධ වූ හමුදා සෙබළ කණ්ඩායමක් විසින් නිවසක දොරක් පුපුරුවා හරිනු ලැබේ. තවමත් ශ්‍රවණය කළ හැක්කේ එක් සෙබලෙකුගේ හදගැස්ම පමණි. නිවස තුළ සිටින ත්‍රස්තකරුවෙකු මැරී වැටෙනුයේ එම සෙබලාගේ ක්ෂණික වෙඩි පහරකිනි. ඔහුගේ හදගැස්ම තවත් වැඩිවනුයේ නියමිත ත්‍රස්තවාදීන් අසල සිටින දරුවෙකු දැකීමෙනි. ඒ The Assault චිත්‍රපටයේ ආරම්භක දර්ශන කිහිපයයි.

2010 වසරේ තිරගතවීම ආරම්භ කරන ලද මෙම ප්‍රංශ චිත්‍රපටය ලද සාර්ථකත්වය හේතුවෙන් 2011 දී ඉංග්‍රීසි සංස්කරණයක්ද නිකුත් කරන ලදී. සැබවින්ම මෙහි කථාව සම්පූර්ණයෙන්ම සත්‍ය සිදුවීමක් ඇසුරින් ගොඩනගන ලද්දකි. මානුෂීය හැඟීම් ඉතා සියුම් ලෙස චිත්‍රණ කිරීමට චිත්‍රපට අධ්‍යක්ෂවරයා වන Julian Leclercq උත්සාහ ගෙන ඇත. එකම

මෙම චිත්‍රපටයට පාදක වන්නේ 1994 දෙසැම්බර් 24 දින ත්‍රස්තවාදීන් සිව්දෙනකු විසින් ප්‍රංශ ගුවන් යානයක් වන Flight 8969 පැහැරගැනීමේ සිද්ධියයි. GIA නම් ඇල්ජීරියානු සන්නද්ධ ඉස්ලාමීය ත්‍රස්ත කල්ලියේ සාමාජිකයින් සිව්දෙනකු විසින් මෙම මගී ගුවන් යානය පැහැරගනු ලබන්නේ ප්‍රංශයේ අයිෆල් කුළුණ (Eiffel Tower) විනාශ කරමින් මරාගෙන මැරෙන ප්‍රහාරයක් එල්ල කිරීමටය.

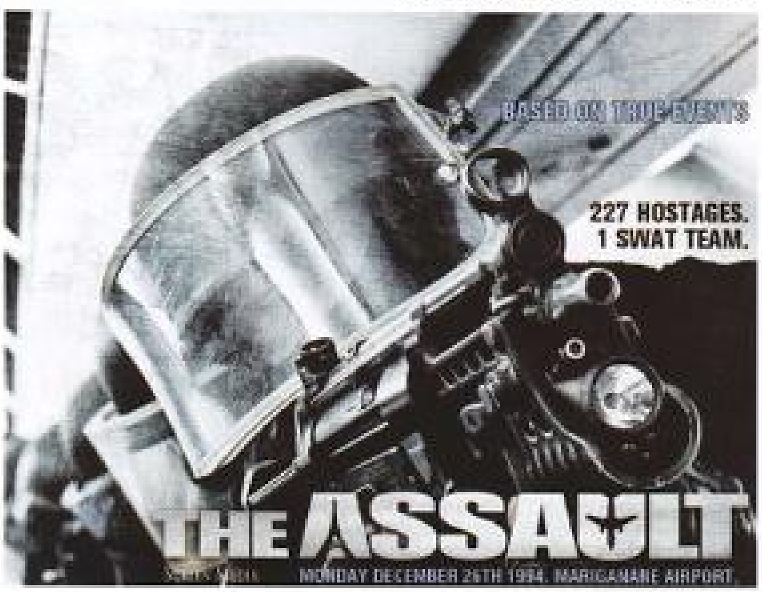
මොහොතක දී ආදරය, වෛරය, ශෝකය සහ බිය යන මානව හැඟීම් එකවර විස්තර කිරීමට තරම් මෙහි අධ්‍යක්ෂකවරයා සැලකිලිමත් වී ඇත. චිත්‍රපටියේ කථා නායකයා වන Thierry නම් GIGN සෙබලාගේ චරිතයට පණපොවන්නේ ප්‍රංශ ජාතික නළුවකු වන Vincent Elbaz විසින් වන අතර ඊට අමතරව Grégory Derangère, Mélanie Bernier හා Aymen Saidi මෙහි ප්‍රධාන චරිත රඟදක්වති. මෙහිදී Vincent Elbaz ඉතාමත් සාර්ථක ලෙස රඟදක්වන හමුදා සෙබලාගේ චරිතය හමුදා ජීවිතයත් සිය පවුලත් අතර දෝලනය වන්නකි. ගුවන් පැහැරීම් ඉතිහාසයේ දැවැන්ත ත්‍රස්තවාදී ඉලක්කයක් සපුරාගැනීම වෙනුවෙන් පැහැරගත් මගී ගුවන් යානයක් හා මගීන් 220 දෙනෙකුගේ ජීවිත ගලවාගැනීමේ මූලික වගකීම පැවරෙන්නේ Thierry නම් සෙබලා ඇතුළු කණ්ඩායම වෙතය.

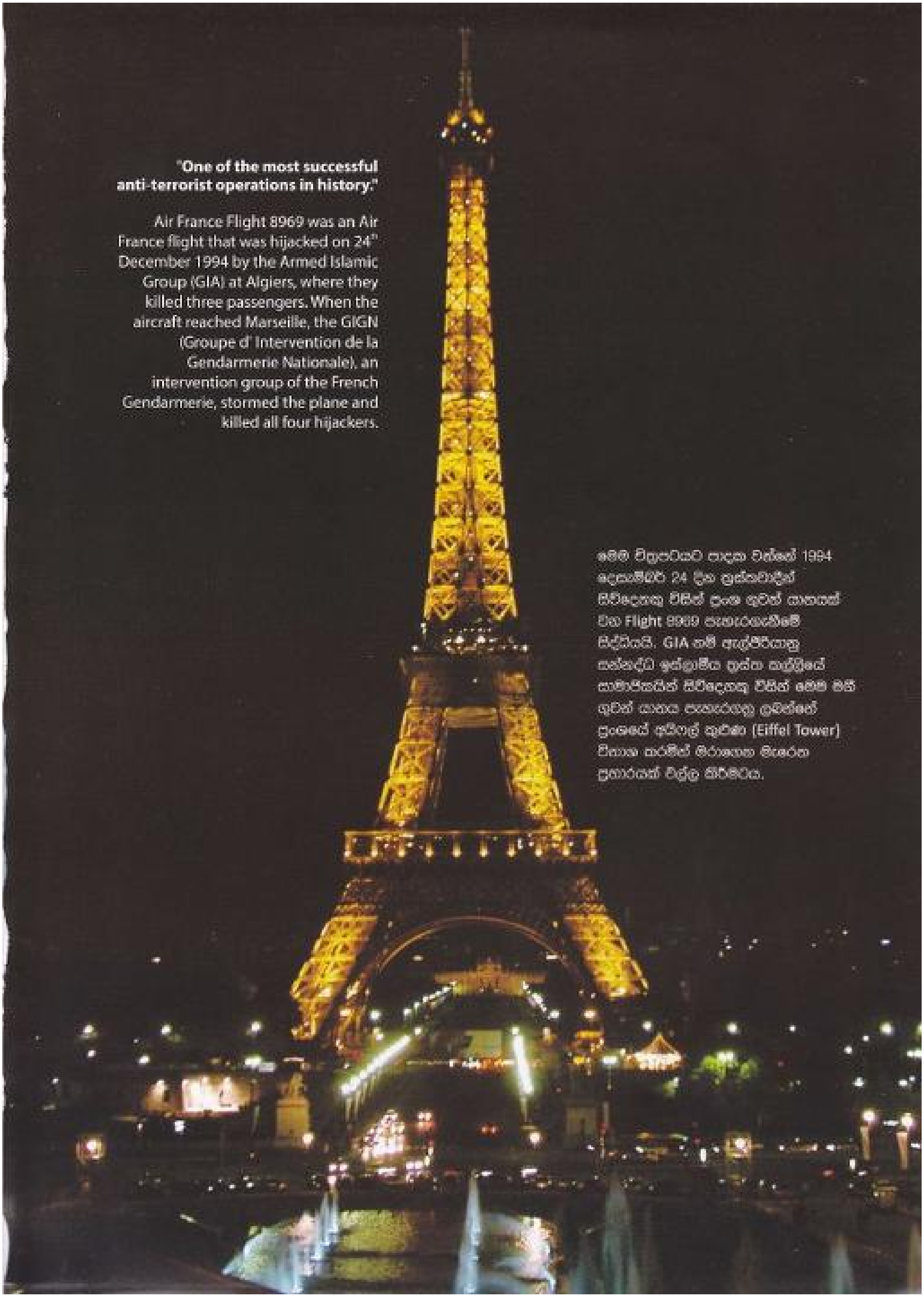
මෙම චිත්‍රපටයට පාදක වන්නේ 1994 දෙසැම්බර් 24 දින ත්‍රස්තවාදීන් සිව්දෙනකු විසින් ප්‍රංශ ගුවන් යානයක් වන Flight 8969 පැහැර ගැනීමේ සිද්ධියයි. GIA නම් ඇල්ජීරියානු සන්නද්ධ ඉස්ලාමීය ත්‍රස්ත කල්ලියේ සාමාජිකයින් සිව්දෙනකු විසින් මෙම මගී ගුවන් යානය පැහැර ගනු ලබන්නේ ප්‍රංශයේ අයිෆල් කුළුණ (Eiffel Tower) විනාශ කරමින් මරාගෙන මැරෙන ප්‍රහාරයක් එල්ල කිරීමටය. මීට වසර කිහිපයකට පෙර ශ්‍රී ලාංකිකයන් වූ අපට ඔස් රට තුළ සිදුවූ මහා මනුෂ්‍ය සංහාරයන් ඉතාමත් බියජනක, රුදුරු මතකයන් ය. "God is Great" යනුවෙන් සැමවිටම පවසමින් මුලධර්මවාදී GIA නම් වූ ඇල්ජීරියානු සන්නද්ධ ඉස්ලාමීය ත්‍රස්ත කල්ලියට අවශ්‍යවනුයේ ප්‍රංශ ජාතිකයින් විනාශ කරමින් ගුවන් යානය අයිෆල් කුළුණේ ගැටීමට සැලැස්වීමයි.

## කථා සාරාංශය

ඇල්ජීරියාවේ Houari Boumedienne ගුවන් තොටුපළින් නික්ම යාමට සූදානමව සිටි Airbus A 300 B2-1C වර්ගයේ ප්‍රංශ ගුවන් සේවයට (Air France) අයත් මගී ගුවන් යානයට එක්වරම හඳුනන පුද්ගලයින් කිහිප දෙනකු ඇතුළු වන්නේ ඔවුන් විශේෂ ජනාධිපති ආරක්ෂක අංශයේ (Special Presidential Police) නිලධාරීන් බව පවසමිනි. යානයේ කාර්ය මණ්ඩලය 12 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වූ අතර යානයේ සිටි මගීන් 220ක් බහුතරය ඇල්ජීරියානු ජාතිකයින් විය. ත්‍රස්තවාදීන් විසින් පැහැරගත් ගුවන් යානය, නියමුවන් දෙපළ බියගන්වා ප්‍රංශය වෙත රැගෙන යන අතර ඉවෙන් මෙන් සිදුවන්නට යන විනාශය දැනගත් ඔවුන් යානයට අයිෆල් කුළුණ දක්වා යාමට තරම් ඉන්ධන නොමැති බව පවසන අතර අමතර ඉන්ධන ලබාගැනීමට ප්‍රංශයේ Marseille ගුවන් තොටුපළ වෙත ගොඩබස්වයි. එහෙත් ඒ වන විටත් ගුවන් යානයේ තොරතුරුවලට සවන් දුන් නිලධාරීන්, GIGN (Groupe d' Intervention de la Gendarmerie Nationale) හෙවත් විශේෂ කාර්යය සන්නාහ සන්නද්ධ සෙබළුන් විශේෂ පුහුණුවීමකින් අනතුරුව සූදානමින් සිටියේ සිදුවීමට යන දැවැන්ත විනාශය වලක්වාලීමේ අරමුණ පෙරදැරිවය. සැබෑ සිද්ධිය ඒ වන විටත් ලොවපුරා මිලියන 20ක පමණ ජනතාව රූපවාහිනී ඔස්සේ නරඹමින් සිටිමද මෙහි එන සුවිශේෂී සිදුවීමකි.

සැබෑ සිද්ධිය සිදුවූ ඒ මොහොත වෙත අපව රැගෙන යන්නේ චිත්‍රපටයයි. මෙහිදී ත්‍රස්තවාදීන් හා ආරක්ෂක අංශ අතර පැවතුණු සත්‍ය දෙබස් චිත්‍රපටයේද ඒ ආකාරයෙන්ම භාවිත කර ඇත. යුධ භූමියේදී සතුරන් විනාශයට පත්කරන සෙබලා තුළ කෙතරම් ආදරයක්, සෙනෙහසක් ඇති බවත් මොළය විකෘති කරන ලද ත්‍රස්තවාදියා තම පවුලට වඩා පටු අරමුණු වෙනුවෙන් නඹා යන ආකාරයද චිත්‍රපටයේ දී ඉතා සියුම් ලෙස විග්‍රහ කරයි. අවසානයේ දී ත්‍රාසය, භීතිය කැටිකරගත් සිදුවීම් මාලාව දිගහැරෙයි. වසර ගණනාවකට පෙර සිදුවූ සිදුවීම් මාලාවක් වුවද එවැනි අත්දැකීම් ඇති සියළු දෙනාගේ සිත් සංවේදීව ස්පර්ශ කිරීම චිත්‍රපටය සාර්ථකවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී ඇත. මිනිත්තු 91 පුරාවට දිවෙන The Assault සෙලෙලයිඩ් රූප පෙළෙහි අවසානය ඉතා ත්‍රාසජනක අත්දැකීම රැසක් ප්‍රේක්ෂකයාට තිළිණ කරදෙන බව ඔබට චිත්‍රපටය නැරඹීමෙන්ම විඳගත හැකිවනු ඇත.

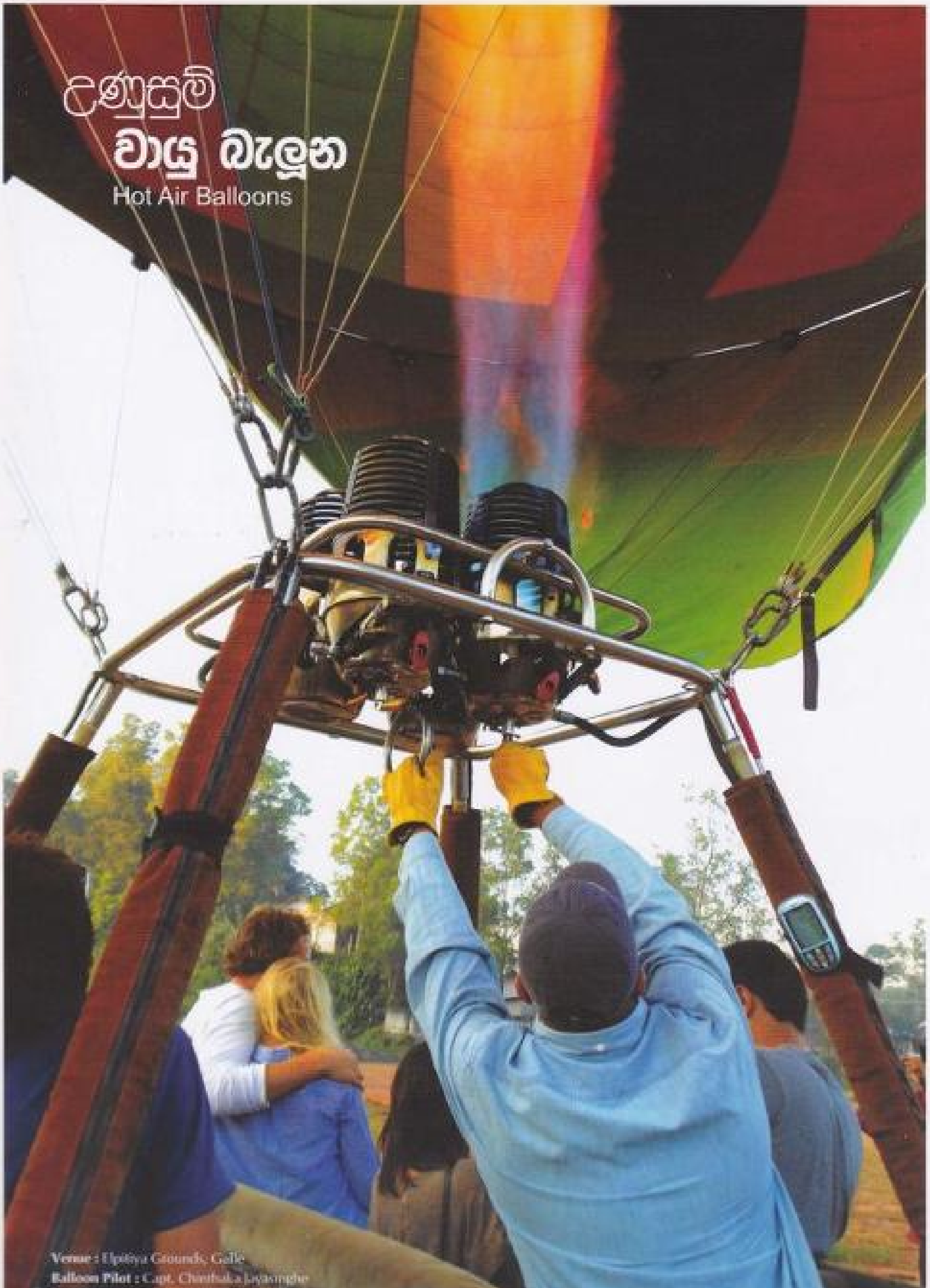




**"One of the most successful anti-terrorist operations in history."**

Air France Flight 8969 was an Air France flight that was hijacked on 24th December 1994 by the Armed Islamic Group (GIA) at Algiers, where they killed three passengers. When the aircraft reached Marseille, the GIGN (Groupe d' Intervention de la Gendarmerie Nationale), an intervention group of the French Gendarmerie, stormed the plane and killed all four hijackers.

මෙම චිත්‍රපටයට පාදක වන්නේ 1994 දෙසැම්බර් 24 දින ත්‍රස්තවාදීන් සිව්දෙනකු විසින් ප්‍රංශ ගුවන් යානයක් වන Flight 8969 පැහැරගැනීමේ සිද්ධියයි. GIA නම් ඇල්ජීරියානු සන්නද්ධ ඉස්ලාමීය ත්‍රස්ත කල්ලියේ සාමාජිකයින් සිව්දෙනකු විසින් මෙම සිය ගුවන් යානය පැහැරගනු ලබන්නේ ප්‍රංශයේ අයිෆල් කුළුණ (Eiffel Tower) විනාශ කරමින් මරාගෙන මැරෙන ප්‍රහාරයක් එල්ල කිරීමටය.


උණුසුම්
වායු බැලූන
Hot Air Balloons
**Venue :** Elpitiya Grounds, Galle
**Balloon Pilot :** Capt. Chinthaka Jayasinghe