# ලංකාවෙ ගදපු ඉලෙක්ට්‍රික් කාර්එක පාරට දාන්න අවසර නෑ

## පිටරටින් ගේන ඉලෙක්ට්‍රික් කාර්වලට බදු සහන

**"අලුත් දෑ නොතනන ජාතිය ලොව නොනඟී."**

**මේ කියමන මොන තරම් පැරණි වුවත් ශ්‍රී ලාංකික අපට ඒ වඟ අමතකව ඇත. ඒ නිසා රට යන්නේ වළපල්ලටය.**

නමුත් අපට අමතක ගොස් තිබෙන එකී කියමන අමතකව නොගිය උදාර මිනිසකු අපට මුණගැසුණේ ඉකුත් සතියේය.

ඔහු නමින් කපිල ද සිල්වාය. පනස් පස් හැවිරිදි කපිල සිවු දරු පියෙකි.

කපිල ද සිල්වා මේ රටේ කීර්තිමත් පාසලක් වන කොළඹ ආනන්දයේ ශිෂ්‍යයෙකි. කොටින්ම ආදි ආනන්දියෙකි.

අලුත් දෙයක් තනා ලොව දිනන්නට ඔහු තුළ ඇත්තේ පුදුමාකාර ඉලක්කයකි. අරමුණකි. ඒ අරමුණ වෙනුවෙන් ඔහු සටන් වදින්නේ කලක සිටය. කොළඹ ආනන්දයේ ඉගෙන ගන්නා කාලයේ පටන්ම ඔහු ප්‍රාග් වෘත්තිය ලෙස මෝටර් රථ කාර්මික හා ලෝහ වැඩ අතර විෂයක් ලෙස හදාරා ඇත්තේ අතේ පයේ වැඩ ඒ කාලයේ පාසල් විෂය මාලාවලට ඇතුළත් කර තිබූ නිසාය.

කපිල ද සිල්වා පාසල් අධ්‍යාපනය නිම කළ පසු ජර්මන් කාර්මික ආයතනයට ඇතුළු වී කාර්මික දැනුම මුවහත් කරගත්තේ වාහනවලට තිබූ විශේෂ කැමැත්ත නිසාය.

"අපේ තාත්තා සතුව වාහන කිහිපයක් තිබුණා. ඒ හින්දා පුංචි කාලෙ ඉඳන්ම මමත් වාහන ගැන උනන්දු වුණා. මට හරිම ආශාවක් තිබුණා වාහනයක් හදන්න.

මම mopet මෝටර් බයිසිකලයක් හදන්න කල්පනා කළේ ඒ අනුවයි. මම එකතු කරගෙන තිබූ උපකරණ ටික එකතු කරලා මෝටර් බයිසිකලයක ආකෘතියක් හැදුවේ මීට කාලයකට පෙරයි.

2004, 2005 වසරවලදී තමයි මම මුලින්ම ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් එකක් හදන්න කල්පනා කළේ. ඒ කාලයේ නව නිපැයුම්කරුවන් දිරි ගන්වමින් නව නිපැයුම් අගය කිරීම සඳහා සම්මාන පිරිනමන තරගයට මම මගේ නිර්මාණය ඉදිරිපත් කළා. ඒ අනුව 2005දී මගේ නව නිර්මාණය වූ ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් එකට ජනාධිපති සම්මානය හිමි වුණා. ඒ වන විට මෙරට ජනාධිපති ලෙස සිටියේ වත්මන් අගමැති මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්තයි. මට රුපියල් 50,000ක මූල්‍යමය තිළිණයක්ද හිමි වුණා. ඇත්තටම එයින් මට ලොකු පන්නරයක් ලැබුණා. ලැබුණු මුදලට වඩා ඒ ඇගයීම මාව

කපිල ද සිල්වා

දිරිමත් කළා." කපිල ද සිල්වා මහතා අතීත මතකය යළි අවදි කළේ එලෙසිනි.

මොහුගේ ඉලක්කය වූයේ පාරේ ධාවනය කළ හැකි ආකාරයට මෙකී ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයට නීත්‍යනුකූල අවසරය ලබා ගැනීමයි. නමුත් මෙරට ඇතැම් දේශපාලනඥයන්, රාජ්‍ය නිලධාරීන් ඊට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීමට ඉඩ නොදීම නිසා ඒ නිර්මාණය කළ ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය තාමත් මහ පාරේ දකින්නට නැත. රුපියල් ලක්ෂ අටකට දහයකට මිලදී ගත හැකි මේ කාර් රථය තුළ හතර පස් දෙනකුට ගමන් කළ හැකිය. පිටරටින් ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය ආනයනය කිරීමේදී ලැබෙන කොමිස් මුදල්වලට හිපු ඇතැමුන් දේශීයව මෙවැනි මෝටර් රථ නිර්මාණය කරන ඒවාට නීත්‍යනුකූල අවසරය ලබා නොදෙන බව තවත් චෝදනාවකි.

කපිල ද සිල්වා ඒ මොන අභියෝග ආවත් සැලුණේ නැත.

විදුලියෙන් ක්‍රියා කරන ගොල්ෆ් කාට් (Golf Cart) රථයක් නිර්මාණය කිරීමට ඔහු සිතන්නේ ඊට මෝටර් රථ කොමසාරිස් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් හෝ අනෙකුත් ආයතනවලින් අවසර ගත යුතු නැති නිසාය.

"අඩි හතක් දිග, පළලින් අඩි හතරක් විශාල ගොල්ෆ් කාට් ඉලෙක්ට්‍රික් රථය සාර්ථක වන්නේ එනිසාය. මේ වන විට කොළඹ ෂැංග්‍රිලා හෝටලයේ, නාවික හමුදාවේ බත්තරමුල්ල, වෝටර්ස් එජ් හෝටලයේ, කන්කසන්තුරේ හමුදා කඳවුරේ මෙන්ම රට පුරා පිහිටි විවිධ හෝටල්වල භාවිතය සඳහා කපිල නිර්මාණය කළ ගොල්ෆ් කාට්

ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය භාවිතයට ගෙන ඇත.

කප්ලා (Capla) මෝටර් රථ සමාගම වාණිජ්‍යය හා කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලියාපදිංචි කර ඇත. මුල්ලේරියාව ප්‍රදේශයේ මෙම මෝටර් රථ නිෂ්පාදන කර්මාන්ත ශාලාව පිහිටුවා තිබේ. දැනට තරුණයන් කිහිපදෙනකුට රැකියා ලබාදීමටද මොහු සමත්ව සිටී.

කපිල ද සිල්වා මහතා දැන් වඟකිව යුත්තන්ගෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ එකම එක දෙයකි.

"ඇත්තටම ඇයි අපි අපේ දේවල්වලට ප්‍රමුඛත්වය දෙන්නේ නැත්තේ. මම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයක් නිර්මාණය කළා. නමුත් මේ අය එය පාරේ ධාවනය කරන්න අවශ්‍ය අවසරය දෙන්නේ නෑ. මට ඒ සඳහා අවස්ථාව දෙන්නේ නම් ඉල්ලුමට සැපයුම් දෙන්න සූදානම්.

ඉදිරි වසර තුන හතරක කාලය තුළ අපේ රටේ නිපදවන ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයක් පිටරටකට විකුණලා විදේශ විනිමය ලබාදීමේ සිහිනයක් මට තියෙනවා. නමුත් මේ වන විට ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන ආනයනයට අදාළ තීරු බදු සීමා පහළ දමලා. අපි දේශීයව නිපදවන ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් කර්මාන්තය විනාශ කරලා දාන්න ඒක හේතුවක්. නමුත් මම මෙතෙක් ආ ගමන වඟේම ඉදිරි ගමනක් යන්න සූදානම්.

මගෙ ලොකු පුතා හිරාන් ඕස්ට්‍රේලියාවේ ඉඳන් මට උදව්වු කරනවා. පොඩි පුතා වෙරන්ත එයා ඇමෙරිකාවේ. නදීෂ පුතා හදිසියේ අනතුරකට ලක් වෙලා අපෙන් වෙන් වුණා. මෙරහි දුව අපි ළඟ ඉන්නවා. අපිට මේ ඉලෙක්ට්‍රික් කාරයයි ඉලෙක්ට්‍රික් ගොල්ෆ් කාට් එකයි දියුණු කරගන්න අවශ්‍යයි. මම ඉලෙක්ට්‍රික් ත්‍රී රෝද රථයකුත් නිෂ්පාදනය කළා. අපේ රටේ නිෂ්පාදනවලට ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතු කාලය ඇවිත්. ආයෙත් මේ වගේ කාලයක් එන්නෙ නෑ. ඒ නිසා ජනාධිපති ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහත්තයගෙත් අග්‍රාමාත්‍ය මහින්ද රාජපක්ෂ මහත්තයගෙත් අවධානය මේ කෙරෙහි යොමු කළ යුතුයි.

හිටපු මුදල් ඇමැති රවි කරුණානායක දේශීය නිෂ්පාදන ශක්තිමත් කරන්න අපිව දිරි ගැන්වුවා. නමුත් ඒ ඇමැති ධුරය හදිසියේ වෙනස් වුණා. දැන් ගිය දේ ගියා. දැන්වත් අපි මේ දේශීය නිර්මාණවලට අවස්ථාව දිය යුතුයි."

කපිල ද සිල්වා මහතා කියා සිටී.

■ **හිරාන් රණසිංහ**

● ඡායාරූප අසාන් ගමගේ

# පරිසරය සුරකින්න රටේ නම ඩබවන්න අලුත් දේ දැන ගන්න Kepla ගැන කියවන්න

ලෝකයේ දාවිත ඉන්ධන වාහන ප්‍රමාණය දවසෙන් දවස වැඩි වෙනවා. වායුගෝලීය ප්‍රමාණය වැඩි වෙනව කියන්නේ පරිසර දූෂණයත් වැඩි වෙනව කියන එකයි. පරිසර දූෂණයට, ශබ්ද දූෂණයට, වායුගෝලීය හැදබදයට හොඳම විසඳුමක් දෙන්න පුළුවන් කාර් එකක් තමයි Kepla කියන්නේ. Kepla හදල තියෙන්නේ කේ. ටී. කපිල ද සිල්වා මහත්තයා සහ එයාගේ පුතා ෂේ. ටී. නදීෂ් ද සිල්වා. කොළඹ 10, ආනන්ද රාජකරුණා මාවතේ පදිංචි කපිල විද්‍යාගාරයෙන්.

ඉස්කෝලෙ යද්දී යකඩ වැඩ විෂයෙන් ඉගෙන ගන්නු දේවල්වලින් ලබා ගත්තු දැනුමයි කපිලගේ පුතාගේ තියෙන ඉලෙක්ට්‍රොනික් විද්‍යාව ගැන දැනුමයි එකතු කරගෙන තමයි කපිල, නදීෂ් එක්ක එදා තෝලා Kepla හදල තියෙන්නේ. Kepla car එක ගැන මේ වගේ විස්තරයක් නම්, කාල අපිත් එක්ක කිව්වේ.

මම ආනන්ද ඉගෙන ගත්ත කාලේ අපි හිතුණා ප්‍රාග්වෘක්ෂීය කියලා විෂයක්. ඒකෙදි මම යකඩ වැඩයි, මෝටර් කාර්මික ශිල්පයයි ඉගෙන ගත්තා. ඒ ඉගෙන ගත්තු දේවල් කෙසේ හෝ නිර්මාණාත්මක අයුරින් යොදාගත යුතුයි කියලා හිතුණා. ඒ නිසා මම ජර්මන් කාර්මික ආයතනයේත් ඉගෙන ගත්තු දැනුමයි, [illegible] ගත් ඉවහල් වුණා.

මුලින්ම මගේ ලොකු පුතාගේ වයසෙදි මම මෝටර් සයිකලයක් හැදුවා. ඒකට ජනාධිපති සම්මානයකුත් ලැබුණා. ඊට පස්සේ මට ආසාවක් ආවා ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් එකක් හදන්න ඕන කියල. ඒ වගේම පුංචි ඕනයක් හිඹිබා මම හදපු මගෙම කාර් එකකින් පවුලෙ අයත් එක්ක යන්න වාහනයක් හදන්න ඕන කියලා. මම ඒ ඕනය සැබෑ කර ගත්තා.

Kepla කාර් එක පාවිච්චි කරන කෙනකුට අනෙක් කාර්වලට යන වියදමට වඩා අඩු වියදමක් තමයි යන්නේ, අනෙක් කාර්වලනේ රුපියල් තුන් හාරදාහක් වියදම් වන ගමනට Kepla car එකේ වියදම් වෙන්නේ රුපියල් එකසිය පනහක් විතරයි. මේ කාර් එකේ චැසිය සැදුවෙත්, [illegible] කාබර් කාල්ටේ ලංකාවේ. ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කරන්නේ නැති පුංචි දේවල් විකක් විතරයි පිටරටින් ගෙනාවේ මාත්‍ර නැතිව කියන්න පුළුවන් මේක 100%ක් දේශී ලාංකිකයි.

මේ කාර් එක දැන් වෙළෙඳපොළ මට්ටමට දියුණු කරලා ඉවරයි. කාර් එකේ පුංචි උපාංග විකක් එකතු කළාම කාර් එක වැඩ 100% ඉවරයි. මම උත්සාහ කරන්නේ මුලින්ම කාර් 25ක් වෙළෙඳ පොළට නිකුත් කරන්නයි. ඇත්තටම කියනව නම් මේ කාර් එක ත්‍රීවීල් එකේ දේවල් දියුණු කරල හදපු එකක්. හැබැයි ත්‍රීවීල් එකට වඩා ආරක්ෂිතයි. වියදම අඩුයි. මම හිතාගෙන ඉන්නේ, රුපියල් ලක්ෂ භය හතකට වෙළෙඳපොළට නිකුත් කරන්නයි.

Kepla car එක 100%ක් පරිසර හිතකාමියි. ශබ්ද දූෂණයෙන් සොරෝබි කාර් එකට දැනට දොරවල් දාලා නෑහැ, නමුත් දොරවල් දාන්න කියලා ඉල්ලීම් තියෙනවා. මම ඒකට දොරවල් දානවා. ඒ වගේම Tab එකකින් ඕන විදියට Option තෝරාගන්න පුළුවන් ක්‍රමයක් හදනවා. ඒ වගේම දැන් car වල තියෙන Switch වෙනුවට Touch System එකක් හදන්නත් බලාපොරොත්තුවක් තියෙනවා කියලා නදීෂ් අපිට කිව්වා.

■ දිලිකා

ලංකාදීප

# විදුලියෙන් ධාවනය වන මෝටර් රථයක් ළඟදීම...

## දේශීය නිෂ්පාදනයක් ලෙසින් ඔබ හමුවට

දේශීය නිෂ්පාදනයක් තුළින් රටේ ආර්ථිකය බල ගැන්වීමට නම් දේශීය වශයෙන් නව නිර්මාණකරුවන් බිහි විය යුතුය. එමෙන්ම ඔවුන්ගේ සේවය ඵලදායී ලෙස රටට ලබා ගැනීමට නම් රට තුළ ඔවුන්ට අවශ්‍ය සහයෝගය සහ නිසියාකාර ඇගයීමක් ලබා දිය යුතුය. කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා ඌනු ඒ ආකාරයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු වරට විදුලි බලයෙන් ධාවනය වන මෝටර් රථයක් නිෂ්පාදනය කළ නව නිර්මාණකරුවෙකි.

විදුලි බලයෙන් පැයකට කිලෝ මීටර් 60 ක වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකි මෙම මෝටර් රථයේ මේ වන විට සම්පූර්ණයෙන්ම නිෂ්පාදන කටයුතු අවසන් කර ඇත. කපිල ද සිල්වා මහතාගේ මිළඟ අරමුණ වන්නේ දේශීය නිෂ්පාදනයක් වශයෙන් දේශීයත්වය රැකගෙන මෙම මෝටර් රථය රට තුළ නිෂ්පාදනය කිරීමට යි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිය මතු මේ වන විට ලබාගෙන ඇති අතර මෙම නිර්මාණ සඳහා නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ සංගමයෙන් වාර්ෂිකව සංවිධාන කරනු ලබන ප්‍රදර්ශනයේ දී ප්‍රථම

කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා

ස්ථානය ද හිමි වී ඇත. මෙම මෝටර් රථය දේශීය නිෂ්පාදනයක් වශයෙන් නුදුරු අනාගතයේ දීම දේශීය වෙළඳපොළට පැමිණිමට නියමිතය.

ඇම්පියර් 120 බැටරි පද්ධතියකින් යුක්ත බැටරි පද්ධතියකින් මෙම මෝටර් රථයේ අඩංගු වන අතර එය එක්වරක් ආරෝපණය කිරීමෙන් කිලෝමීටර් 100 - 120 ක දුරක් ධාවනය කළ හැකිය.

ඇක්සලරේටරයක ආධාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වන මෙම මෝටර් රථය තුළ බලශක්තිය පිරිමැසීමට සංඥා බල්බ සඳහා LED බල්බ යොදා තිබේ. මෙම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය භාවිතා කිරීමෙන් ලැබෙන විශේෂ වාසි කිහිපයක් පිළිබඳව කපිල ද සිල්වා මහතා පැහැදිලි කලේය.

එනම් මෝටර් රථයේ එන්ජිමක් භාවිතා නොවන නිසා කිසිදු දුමාරයක් පිට නොවන අතර ඒ තුළින් වායු දූෂණය නතර වේ. එමෙන්ම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් එකක් මඟින් ක්‍රියා කරන නිසා මෝටර් රථය ධාවනය කිරීමේදී හෝ පණ ගැන්වීමේදී කිසිදු ශබ්දයක් පිට නොවන අතර ඒ තුළින් ශබ්ද දූෂණය අවම වේ. ඉන්ධන භාවිතයක් සිදු නොවන නිසා ඉන්ධන ගෙන්වීම සඳහා වැය කරන මුදලින් විශාල කොටසක් ඉතිරි කර ගැනීමට ද හැකියාව ඇත.

මීට අමතරව නිර්මාණකරුගේ තවත් අරමුණක් වන්නේ ත්‍රිරෝද රථ සඳහා විකල්ප වාහනයක් ලෙස මෙම මෝටර් රථය නිෂ්පාදනය කර සියලුම ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන්ට ඒ හා සමාන මුදලකට මෙම මෝටර් රථය මිල දී ගැනීමට අවශ්‍ය පසුබිම සකස් කිරීමයි.

සාමාන්‍යයෙන් ත්‍රිරෝද රථයක් කි.මී.100 ක පමණ දුරක් ධාවනය කිරීමට පෙට්‍රල් සඳහා මුදලින් රු.750 ක පමණ ප්‍රමාණයක් වැය වන අතර මෙම මෝටර් රථය භාවිතා කිරීමේදී එම කි.මී. 100 ධාවනය සඳහා වැය වන්නේ ආසන්න වශයෙන් (විදුලි බිල) රු. 250 කි. ඒ අනුව ත්‍රිරෝද රථ හිමියන්ට සෘජු ලාභයක් හිමි වන අතර පරිසර දූෂණය ද සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් අවම වේ.

මෙම මෝටර් රථය නිර්මාණය කිරීම සඳහා දේශීය අමුද්‍රව්‍ය 60% ක පමණ ප්‍රමාණයක් යොදාගෙන ඇති අතර බැටරිය, මෝටර්ය සහ කන්ට්‍රෝලර් යුනිට් එක යන උපාංග පමණක් ආනයනය කරනු ලබයි. නමුත් මේ වන විට කපිල ද සිල්වා මහතා මහතා තම පුතෙකු වන නදීශ් ද සිල්වා සහ තවත් විශ්වවිද්‍යාල සිසුන් දෙදෙනෙකුගේ ද සහාය ඇතිව කන්ට්‍රෝලර් යුනිට් එක දේශීයව නිෂ්පාදනය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරගෙන යනු ලබයි. මෙම මෝටර් රථයේ ඉදිරි කටයුතු සාර්ථක කර

ගැනීම සඳහා රජයේ අදාළ පාර්ශ්වයන්ගේ අවධානය යොමු වීම මහත් රුකුලක් වනු ඇති බව කපිල ද සිල්වා මහතාගේ අදහසයි.

- සුරංගා සමරනායක -

ඡායාරූප: අනුම ද සිල්වා

# විදුලි කාර් එක සූදානම්

විදුලි බල හා බලශක්ති අමාත්‍යවරයා මේ වන විට වැදගත් තීරණයක් ගෙන ඇත.. එනම් විදුලියෙන් ක්‍රියා කරන වාහනවල කෝෂ නැවත පණ ගැන්වීම උදෙසා දිවයිනපුරා ආරෝපණ ස්ථාන (ජය්රටසබට ජැබඵැර) විවෘත කිරීම ආරම්භයට වැඩපිළිවෙළක් සකස්කිරීමයි. එහෙත් කනගාටුවට කරුණ නම් මෙවර අය වැය යෝජනා මගින් විදුලියෙන් දිවෙන මොටර් රථ මත පනවා තිබෙන බද්ද මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් අඩු කරනු ලැබීමයි. මේ නිසා බලවත් අසාධාරණයකට ලක්ව ඇත්තේ මෙරට මෝටර් රථ නිෂ්පාදකයෙකි. වාහන ආනයනකරුවකු වශයෙන් දීර්ඝකාලීන පළපුරුද්දක් ලබා සිටින කේ.ටී.කපිල ද සිල්වා මහතා විසින් නිර්මාණය කොට නිෂ්පාදනය කරනු ලැබූ ලංකාවේ පළමු විදුලි මොටර් රථය නිෂ්පාදනය ආරම්භ කිරීමටත් ප්‍රථම මේ ලෙස රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක් මගින් පීඩනයකට පත් කර තිබේ.

කොළඹ ආනන්ද විදුහලේ දීප්තිමත් ශිෂ්‍යයෙක් වන කපිල ද සිල්වා මහතා 1980 දශකයේ සිටම නිර්මාණ කරණයේ යෙදෙන්නෙකි. එයට හේතුව එකල පාසල්වල ප්‍රාග්වෘත්තීය නම් විෂයයක් ඉගැන්වීමයි. ඒ තුළින් ඔහු උගෙනගත්තේ මොටර් කාර්මික ශිල්පයයි. පාසල් දිවියෙන් සමුගත් පසු ජර්මන් තාක්ෂණික ආයතනයට බැඳී මෝටර් කාර්මික ශිල්පය වැඩිදුරටත් ඉගෙනගත් හෙතෙම එම අධ්‍යාපනයෙන් පසුව තෝරාගත්තේ වාහන ආනයනය කිරීමයි. ඒ එවකට ආරම්භ කෙරුණු විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිය කරණ කොට විය හැකිය. කෙසේ වෙතත් එම යුගයේ දී ඔහු අතින් කෘෂිකර්මයට ගැළපෙන විශේෂයෙන් වී තම්බන කමත්වල වී එක්කාසු කිරීම පහසු කරවන උපකරණයක් නිර්මාණය විය. පසුව 2004 වරෂයේ දී විදුලි බලයෙන් දිවෙන මොපෙඩ් වර්ගයේ මෝටර් සයිකලයක් සාදා ඔහු ජනාධිපති රන් සම්මානයද දිනා ගත්තේය.

අනතුරුව ඔහු අතින් නිර්මාණය වූයේ මේ කියන විදුලි කාර් රථයයි.එයටද 2014 වසරේ දී ප්‍රවාහන අංශයෙන් රන් සම්මානයක් ද රුපියල් ලක්ෂයක මුදලක්ද හිමි විය. එම නිර්මාණය පිළිබඳව කපිලද සිල්වා මහතා ප්‍රකාශ කරන්නේ මෙවැනි අදහසකි.

"විදුලියෙන් පණ ගැන්වෙන වාහන නිපදවීම ලෝකයේ ආරම්භ කර තිබීම සාමාන්‍ය දෙයක් වුවත් ලංකාවේ දී එය කළ හැකි බව මා ක්‍රියාවෙන් පෙන්වා දී තිබෙනවා. විදුලි කෝෂ පහකින් ක්‍රියා කරන විදුලිය ආරෝපණය කර කී.මී. එකසිය විස්සක් ධාවනය කළ හැකි වන මේ මෝටර් රථය සාදා තිබෙන්නේ ෆයිබර් වීදුරුවලින්. මෙහි විශේෂය තමයි සියයට හැත්තෑපහක්ම ලංකාවේ නිපදවා ගත් දෙයින් නිම කර තිබීම. කිලෝ 670 ක් පමණ බරකින් යුතු මේ වාහනය කිලෝ වොට් පහක විදුලියක් මගින් කි.මී. 70 ක පමණ වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකියි. වෙසෙසින්ම කොළඹ වැනි නාගරික ප්‍රදේශයකට අනවශ්‍ය ලෙසට වායු දූෂක වායු පිට නොකරන ශබ්ද දූෂණය සිදු නොකරන බැවින් එය පරිසර හිතකාමී වෙයි. මෙහි වේගය කි.මී. 100 දක්වා වුවද වැඩි කළ හැකි වන්නේ පරිගණක ගතකිරීමෙන්. මෙහි පවතින බැටරි නැවත පණ ගැන්වීම නිවසේදී වුව කළ හැකියි. ඒ සඳහා වැය වන්නේ විදුලි ඒකක 8-10 ත් අතර ප්‍රමාණයක් පමණයි. කෙසේ වෙතත් මේ දක්වා මට මේ වාහනය නිම කිරීම උදෙසා ලක්ෂ පහළොවක් පමණ වියදම්ව තිබෙනවා. මොටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ කොමසාරිස් එස්.එච්. හරිස්චන්ද්‍ර මහතා මාගේ පසුපස සිටිමින් මෙය නිම කිරීමට දහිරිය දුන් බව කිව යුතුයි. මගේ එකම බලාපොරොත්තුව වූයේ මේ විදුලි කාර් රථය මහත් සාඩම්බරයෙන් මේ රටේ ජනතාවට හඳුන්වා දීමයි. වාහනයක් ලක්ෂ 06 කට පමණ මිල කොට අඩු මුදලකට එය නිකුත් කිරීමට මහරගම ප්‍රදේශයේ කර්මාන්ත ශාලාවක් පවා ආරම්භ කරලීමට දේශීය ආයෝජකයෙකු මට සම්බන්ධ වූවා. ලංකාවේ බැංකුවකින් කිසිම මුදලක් ණයට නොගෙන කරන මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් නවෝත්පාදන අර්ථිකයක් ඇරඹීමට මුල පිරීමක් වේ යැයි මම විශ්වාස කරනවා."

කපිල ද සිල්වා

කපිල ද සිල්වා මහතාගේ උදාර බලාපොරොත්තු එසේ වුවද රජයේ ප්‍රතිපත්ති වෙනස් වන්නේ දේශයට හිතකර අන්දමින් නොවේ. කිසිවකුත් බලාපොරොත්තු නොවන පරිදි පසුගිය අයවැයෙන් මෙවැනි දේශීය නිෂ්පාදකයන් අමතක කර ආනයනය මත පමණක් රැකෙන ව්‍යාපාරිකයන්ට අත දී තිබේ. මේ නිසා ආනයනික විදුලි කාර් රථයක බදු මුදල රුපියල් ලක්ෂ අටේ සිට ලක්ෂ එකහමාර දක්වා අඩු වී ඇතැයි කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි. මේ නිසා තම කර්මාන්ත ශාලාවට මුදල් ආයෝජනය කිරීමට සිටි ඒ වැදගත් ව්‍යාපාරිකයා සිය අදහස් වෙනස් කොට තිබේ. මෙය සැබවින්ම නව නිපයුම් කරුවන්ගෙ 'ත් දේශීය කර්මාන්තකරුවන්ගෙ 'ත් සිත් වේදනාවට පත් කළ කාරණයකි. රට පුරාවටම විදුලි කාර් රථ ආරෝපණ මධ්‍යස්ථාන විවෘත කිරීමට රජය සැරසෙන්නේ කුමකටදැයි යන්න දැන් පැහැදිලිය. චීනයෙන් ජපානයෙන් ආනයනය කරන වාහන සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සැපයීම එහි අරමුණයි. කපිල ද සිල්වා මහතා ඉදිරියේ මේ අභියෝගය දිග හැරී තිබුණද ඔහු පසුබසින්නට සූදානම් නැත. ආනයනික මෝටර් රථ අබිබවා යන පරිදි තම නිර්මාණය වැඩි දියුණු කිරීම ඔහුගේ බලාපොරොත්තුවයි. රේවත විජේවර්ධන පරපුරේ මෙවැනි නිර්මාණ කරුවන් තම හැකියාවන්ගෙන් පමණක් නොව මානසික ශක්තියෙන් ද වර්ධන කිරීම අපගේ යුතුකමයි. මේ ලිපිය ඒ නිමිත්තෙනි. ඔහුගේ දුරකථන අංකය වන 0714117272 අංකය නිතරම විවෘතව පවතින බැවින් එයට අමතා තොරතුරු දැනගැනීමත් ඔහු ධෛර්යමත් කිරීමත් සියලුදෙනාගෙ 'යුතුකමක් වන බවද අවසාන වශයෙන් සඳහන් කරමි.

**මතුගම සෙනෙවිරුවන්**

# ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ අතර අපේම නිෂ්පාදනයක්, 'කප්ලා'

ලෝකයේ මෝටර් රථ ක්ෂේත්‍රයේ විශාලයන්ගේ උත්පාදනය විශ්ව අවකාශලිප්ත වීමකට මේ වනවිට විද්‍යුතය දක්වා පරිවර්තනය වෙමින් පවතී. ඒ අනුව, විද්‍යුත් මෝටර් රථ ක්ෂේත්‍රයේ සංවිධායකයන් වූ ටෙස්ලා මීගී රථය 2010 වසරේදී පමණ එළිදැක්වී තිබේ. සෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ල.කාව තුළ විද්‍යුත් මෝටර් රථයක් මිළිදිවෙව් මුලිනම සැකෙන් වන්නේ 2000 වසරේදී යැයි පැවසුවහොත් බොහෝ දෙනා විශ්වාස නොකරනු ඇත. නමුත්, 'කප්ලා' නමින් ශ්‍රී ලාංකීය විද්‍යුත් මෝටර් රථයක් නිර්මාණය වනවිට විද්‍යුත් මෝටර් රථ ශ්‍රී ල.කාවට ආගමනය නිරෝමට සිකාවක් නොමැති බවද, නියැති. එසේම මෙම මෝටර් රථය සෑදූ හිමි අවධියෙ යෙදුණු වූයේ කිසි වර්ගීකරණයේදී විද්‍යුත් මෝටර් රථ ආගමනය වෙනුවට අපගාමය දක්වා ගමන්මග වෙනස් වීමට ඉඩ තිබුණි. ඒ අනුව, දේශීයත්වය සමඟ නිර්මාණය වූ අපේකම් උරුමයක් සොයා මෝටර් 'අද Auto' විශේෂාංගය තුළින් 'අද ව්‍යාපාරික පිටුවේ' අපි 'කප්ලා' මෝටර් රථය සොයා ගියෙමු. එහිදී මේ සියලු අකාවිරණයන් අප කමුවේ පාවිච්චියට දෙදිසත් වූයේ 'කප්ලා' මෝටර් රථයේ නිර්මාතෘ කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතාය.

■ සජීවනය/ඡායාරූප - සුසුන් සම්පත් / මිංගු ප්‍රදීප් සුමිර

"මම කුඩා කාලයේ සිටම මෝටර් රථ සම්බන්ධයෙන් ආකාවක් තිබුණා. පාසලේදී ලද මෝටර් කාර්මික විෂය හා ලෝහ වැඩ පිළිබඳ ආහාසයෙන් පසුව මම ජාමිති කාර්මික විද්‍යාලයට ඇතුළත් වුණා. එයින් ලැබුණු වැඩිදුර අධ්‍යාපනයෙන් පසුව මෝටර් රථ ආනයනය කෙරෙහි නැඹුරු වුණා. පුතාගේ ඉල්ලීම මත මුලින්ම යතුරුපැදියක් නිර්මාණය කළා. ජනාධිපති සම්මානයද ඒ යතුරුපැදියට පිරිනැමුණා. ඒ ලැබුණු සම්මානය හා තහඟ මුදලු මගේ ගමන්මග වෙනස් කිරීමට සමත් වුණා. ඒ දිරිගැන්වීම මත කුඩා කාලයේ සිට මගේ සිතේ තිබුණු විද්‍යුත් මෝටර් රථය නිර්මාණයට යොමුවුණා.'රෝට් පවිතින ගුලිරථ රියදුරන්ට අඩු මිලකට මෝටර් රථයක් ගැයිමේ අරමුණ මුලික කර ගනිමින් මෙම මෝටර් රථය මා විසින්ම නිෂ්පාදනය කළා." යැයි කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා පවසා සිටියේය.

තවද, නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ සංගමයට මෙම වසරේදී මෙම මෝටර් රථය ඇතුළත් කළ අතර එහිදී 'ආනයනය වෙනුවට යෙදිය හැකි විකල්පයට' හිමි විශේෂ සම්මානය හිමිවූ බව ඒ මහතා වැඩිදුරටත් පැවසිය.

දේශීය නිෂ්පාදනයක් වන මෙම 'කප්ලා' මෝටර් රථය මිලදීගැනීම සඳහා මෙරට වෙළඳ පොළ සුදානමින් සිටින බව අපට හැඟී ගියේය. මන්දයත්, අප එම රථයේ පරීක්ෂණ හතක් වාරයක් යෑමේදී ඊට ඔබපෙස සිටි දෙස් විදෙස් ජනතාවගෙන් ලැබුණු ප්‍රතිචාර නිසාවෙනි. ඔක්සිජ් රථ ව්‍යාපාරයකට වුවත් අහඹා මෙම රථය පවුලේ මෝටර් රථයක් ලෙසද එහා ලෙස යොදාගත හැකි රථයක් බව අපට හැඟී ගියේය. සෙසේ වෙතත්, මෙම රථය දේශීය වෙළඳ පොළ වෙත ඉක්මණින්ම ලබාදීමට රජයේ මෙන්ම මහජනතාවගේ සහාය නොලැබුවා අවශ්‍ය බවද මෙහිදී පැවසිය යුතුය.

## බැටරිය

විද්‍යුත් මෝටර් රථ සඳහා පමණක් භාවිතයට ගැනෙන විශේෂිත බැටරි 5කින් සමන්විත වෙයි. 60V ලෙඩ් ජෙල් බැටරි ඉසෙ හඳුන්වන මෙය තවත්තුවෙන් කොරය. එක් බැටරියක් ආම්පියර් 150 කින් යුතුය.

## මෝටරය

කිලෝවොට් 5ක බ්‍රිෂ්ලස් මෝටරයකින් සන්නද්ධ අතර ඉදිරියේදී මෝටර් රථයට එක්කරන නවතම විශේෂාංග අනුව මෝටරයේ බලය වැඩි කිරීමට ඔවුන් බලාපොරොත්තු වෙයි.

## වේගය

පාලන පුවරුවක් (Control Panel) හරහා මෙම රථයේ වේගය සීමා කර තිබෙන අතර පැයට කිලෝමීටර් 60ක වේගයකින් ධාවනය කළ හැකිය. මෙම පද්ධතියම පරිගණකයකට සම්බන්ධ කිරීමෙන් අනතුරුව වේගය පැයට කිලෝමීටර් 80 හා 100 දක්වා අඩුවැඩි කළ හැකි වීම විශේෂත්වයක් වන අතර ඒ සඳහා කළ යුතු වන්නේ අදාළ දත්ත ඇතුළු කිරීම පමණකි.

## විදුලි ආරෝපණය

එක් ආරෝපණයකින් කිලෝමීටර් 100-120 ක් අතර දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ හැකිය. එක් ආරෝපණයකට (සම්පූර්ණයෙන්ම බැටරි ආරෝපණය නැසිවූ විට) විදුලි ඒකක 8-10 අතර වැය වෙයි. කිලෝමීටර් 100-120ක් දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කිරීමෙන් අනතුරුව සාමාන්‍ය පරිදි ආරෝපණය කිරීමකදී රු. 350/- ක් පමණ මුදලක් වැය වෙයි. එනම්, කිලෝ මීටරයක් සඳහා වැය වන්නේ රු. 3.50ක පමණ මුදලකි. සම්පූර්ණ බැටරි ආරෝපණ නොමැති වූ විට සම්පූර්ණ ආරෝපණයක් සඳහා පැය 4-6 ක් අතර කාලයක් ගත වන අතර, සෑම ස්ථානයකදීම සාමාන්‍ය ලෙස ආරෝපණය කළ හැකි විමද විශේෂත්වයකි.

## නිෂ්පාදනය

මෙහි බඳ ගයිබ්‍රප්‍රවලින් නිර්මාණය කිරීමේදී ඒ සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ ගෙනවිත් සිදුකිරීමට මිලියන ගණනක ආයෝජනයක් කිරීමට සිදුවන බවත්, මෙරට වෙළඳ පොළ අනුව අපට එම තත්ත්වයට ඒම අපහසු බවත් කපිල මහතා පවසයි.

උදාහරණයක් ලෙස මෙහි බොනට් එක සෑදීම සඳහා අවශ්‍ය Power Press යන්ත්‍රය කාමරයක් තරම් විශාලය. ඒ යන්ත්‍රයට අවශ්‍ය යකඩ මෝල්ඩ්ස් යොදා බොනට්වූව පමණක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා අවම වශයෙන් ලක්ෂ 40 -50 ක් වියදම් කළ යුතුය. එමෙන්ම බටර්, මඩ්ගාඩ්, දොරවල් හතර හා ඩිකිය වෙන වෙනම නිර්මාණය කිරීමේදී මෝල්ඩ්වලට පමණක් ලක්ෂ දෙගුණ් සියයක් වැය වන බවද ඔහු කියයි.

ඉදිරියේදී මෙම මෝටර් රථය සඳහා වෙළඳ පොළ නිර්මාණය වූ පසු මේ වනවිට ගයිබ්‍රප්‍රවලින් නිර්මාණය කරන කොටස් ප්ලාස්ටික් වලින් නිර්මාණය කිරීමටත්, මෝටර් රථයේ ඇතැම් කොටස් නැවත පරිකරණය කළ හැකි ප්ලාස්ටික්වලින් නිර්මාණය කිරීමට අදහස් කරමින් සිටින බවත් ඔහු පවසයි.

## තත්ත්ව පරීක්ෂාව

ලෝකයේ සම්මත තත්ත්වයකට අනුව මෝටර් රථයේ දිග, පළල හා වේගය ආදී කරුණු සලකා බලා මෙම නිර්මාණය සිදුකර ඇත. නමුත්, ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ගවලට ගැළපෙන සේ 'ග්‍රවුන්ඩ් ක්ලියරන්ස්' ආදී තත්ත්ව වෙනස් කර ඇත. ඉදිරියේදී මෙම මෝටර් රථයේ යම් යම් අංග තවත් දියුණු කිරීමට ඔහු බලාපොරොත්තු වෙයි .

## ආනයනික කොටස්

ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය නොකරන විද්‍යුත් මෝටර් රථ සඳහා භාවිත කරන මෝටර් හා බැටරි මුලිකවම මෙම මෝටර් රථය සඳහා ආනයනය කරයි. පාලන පුවරුවද (Control Unit) දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ නිර්මාණය නොකරන නිසා ආනයනය කිරීම සිදුවන බව ඔහු කියයි. ඉදිරියේදී මෙම පාලන පුවරුව ඇතුළු ඉලෙක්ට්‍රෝනික කොටස් ශ්‍රී ලංකාවේ නිර්මාණය කිරීමට ඔවුහු බලාපොරොත්තු වෙති. ඊට අමතරව ගයිබර් ආදියද ආනයනය සිදුකරන අතර අනෙකුත් කොටස් සියල්ල ශ්‍රී ලංකාවෙන් සපයා ගන්නා බව කියයි. බොහෝ දුරට ඉතා අවම කොටස් ප්‍රමාණයක් ආනයනය කරන බව ඔහුගේ මතයයි.

## දේශීය නිෂ්පාදන යොදාගැනීම

ශ්‍රී ලංකාවේ අමුද්‍රව්‍ය යොදාගනිමින් ආසන නිර්මාණය කිරීම ඔවුන් විසින්ම සිදුකරයි. මෝටර් රථය සඳහා භාවිත කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කරන වායරයි. රබර් බුෂ්, දුනු හා මෝටර් රථ කොටස් නිෂ්පාදනය කර අපනයනය කරන සමාගමක් ඔවුන් හා සම්බන්ධ වී සිටී. ඉදිරියේදී ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදනත් මෙම මෝටර් රථයට යොදා ගැනීම ඔවුන්ගේ බලාපොරොත්තුවයි. මේ අතර, තවත් පිරිසක් ඉදිරියේදී මෝටර් රථ ඩෑෂ් බෝඩ් එක නිර්මාණය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන අතර ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදනත් මෙම 'කප්ලා' රථයට එක්කර ගැනීමට ඔවුන් බලාපොරොත්තු වෙයි.

මෙහි මෝටරය හා බැටරියත් ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කළ හැකිවුවහොත් මෙම නිෂ්පාදනය 100% ක්ම පාහේ ශ්‍රී ලාංකේය නිෂ්පාදනයක් වනු ඇති බවත්, දේශීයව මෝටර් රථය හා සම්බන්ධ කොටස් නිර්මාණය කරන සමාගම් ශ්‍රී ලංකාව තුළ තිබේ නම් ඔවුන් හා සම්බන්ධවීමේ අවස්ථාව හිමිකර දීමට සුදානම් බවත් කපිල මහතා පවසා සිටියි.

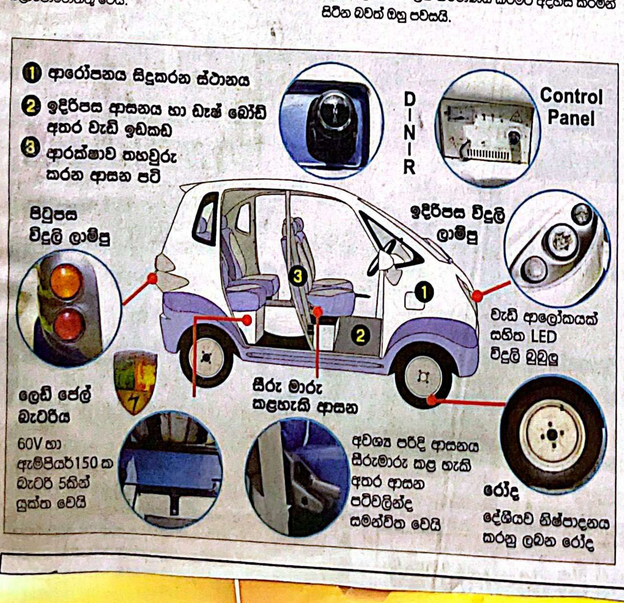
## වගකීම් කාලය

මෙහි බැටරිය ආනයනය කරන නිසා එහි වගකීම් කාලය වසර දෙකක් ලබාදෙයි. නමුත් ඔවුන් සිය ආයතනය මඟින් එය වසර 3 ක් දක්වා දීර්ඝ කර සිය ආයතනයෙන් පාරිභෝගිකයාට ලබාදීමට කටයුතු කරයි. මෝටරය සඳහා වසර 5ක් හෝ 8ක වගකීමක් ලබාදිය හැකි බවත්, සමස්තයක් ලෙස දේශීයව නිෂ්පාදනය කරන නිසා මෝටර් රථයේ වගකීම් කාලය වසර 2-3 ක් පමණ ලබාදීමේ හැකියාව පවතින බවත් ඔවුන් කියයි.

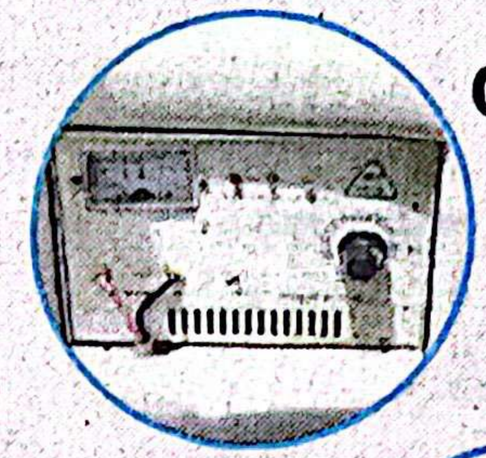
මේ වනවිට මෝටර් රථය ලබාගැනීම සඳහා 100 දෙනෙකු පමණ ලැයිස්තු ගතව සිටින බවද අපට දැනගන්නට ලැබුණි. බොහෝ දෙනෙකු මෙම මෝටර් රථය දෙමුහුන් (Hybrid) කිරීම ආදී ක්‍රියාවලි සඳහා සිය සහාය හා මුදල් ආධාර ලබාදීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින බවද ඔහු අප සමඟ පවසා සිටියේය.

ඉදිරියේදී මෙම විද්‍යුත් මෝටර් රථය අප රටට ගැළපෙන පරිදි දෙමුහුම් හා සූර්ය බලශක්තියෙන් ධාවනය වන ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමටත් ඔවුන් සූදානම් වෙයි. එමෙන්ම, 'කප්ලා' රථයට අමතරව එකිනෙකට වෙනස් අදිවියන මෝටර් රථ නිර්මාණ පහක් එළිදැක්වීමත් ඔවුන්ගේ බලාපොරොත්තුවකි.

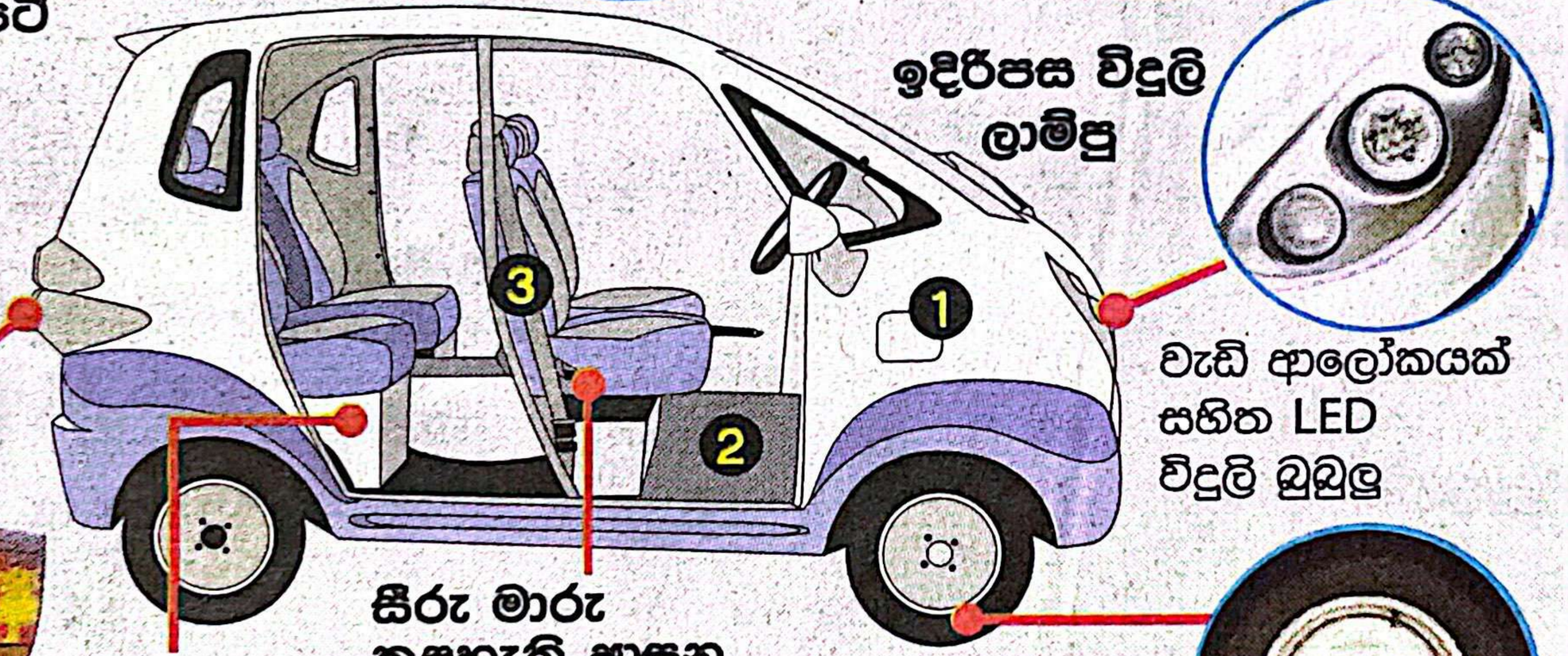
කපිල මහතා අවසන් වශයෙන් පවසා සිටියේ ශ්‍රී ලාංකේය නිෂ්පාදනයක් ලෙස එළිදැක්වෙන 'කප්ලා' විද්‍යුත් මෝටර් රථය මෙරට වෙළඳ පොළ වෙත යොමුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය සියලු කටයුතු මේ වනවිට සිදුකොට අවසන් බවය. එමෙන්ම, මෑතකදී මෙම රථය මුදල් අමාත්‍ය රවි කරුණානායක මහතාගේ විශේෂ නිර්මාණයට ලක්වූ බවද ඒ මහතා වැඩිදුරටත් පවසා සිටියේය.



1. ආරෝපනය සිදුකරන ස්ථානය
2. ඉදිරිපස ආසනය හා ඩෑෂ් බෝඩ් අතර වැඩි ඉඩකඩ
3. ආරක්ෂාව තහවුරු කරන ආසන පටි



Control Panel




ඉදිරිපස විදුලි ලාම්පු



වැඩි ආලෝකයක් සහිත LED විදුලි බුබුලු

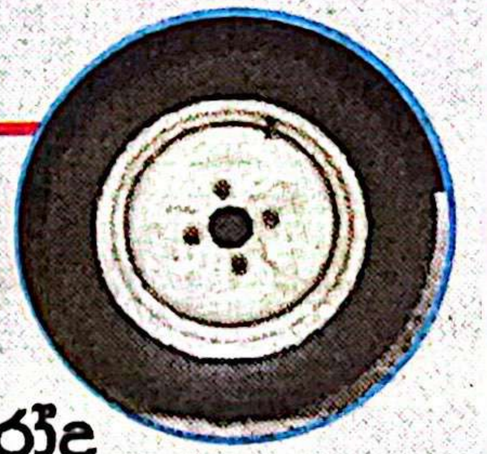
පිටුපස විදුලි ලාම්පු

**ලෙඩ් ජෙල් බැටරිය**

60V හා ඇම්පියර්150 ක බැටරි 5කින් යුක්ත වෙයි

**සීරු මාරු කළහැකි ආසන**

අවශ්‍ය පරිදි ආසනය සීරුමාරු කළ හැකි අතර ආසන පටිවලින්ද සමන්විත වෙයි



**රෝද**

දේශීයව නිෂ්පාදනය කරනු ලබන රෝද

දිවයින ඉරිදා සංග්‍රහය

නිමිනය

ජීවිතය සෞන්දර්ය හා දර්ශනය

ඇතුල් පිටු IV සිට

# ලංකාවේ දුප්පත් මිනිස්සුන්ට ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් හදන්න හීන මවන 'කැප්ලා' මහත්තයා

උදැපන කොළඹ නරම කලබලය. මහ මඟ එකම වාහන තදබදයකි. රැකියාවලට යන මිනිසුන්ගෙන් මෙන්ම, පාසල් දරුවන්ගෙන් මඟ කොට පිරී ගොස්ය. කන්දෙස්කිරියාවත් නොලැබිව නැඟෙන නලා හඬ අවට දෙණිකාර දෙන්නේය. මඟ කොට ගලා යන කළු දුමාරයෙන් ඇස් කැවෙන්නේය. තම්මලේ බල්ලාට මේන් දැන් අවිට මේ කන්කරච්චලේ ඝොෂ්ට පුරුදුය.

අප රැඟ ත්‍රිරෝද රථයට පුංචි බොරැල්ල හන්දියෙන් එහාට යෑමට අනිත් වාහන ඉඩක් නොදේ. පුංචි ත්‍රිරෝදු රථය නානාප්‍රකාර වාහන අතර සිර වී තිබේ. කවුළු දොරින් එහාට මොහොට දුවන මගේ දෙනෙක් මොහොතින් [illegible] නුරුලුනුවට මෝටර් රථයක් අසල නතර වීනි.

"[illegible] මොකක්ද..." ඉරණ වාහනයක් වෙන්න බැහැ. [illegible] ගේනවද උසස්ද..." මගේ සිත මගෙන්ම ප්‍රශ්න කරන්නට විය.

"නිශාන් අර කාර් එක දැක්කද..." මම අපේ ඡායාරූප ශිල්පී නිශාන්ට මෝටර් රථය පෙන්නුවේය.

"කේ.. මරු හාණ්ඩේ නේ... පොඩ්ඩක් නතර වෙලා වාහනේ ගැන විරම කරලා බලමුද..."

නිශාන්ගේ යෝජනාව මම පිළිගත්තේමි.

ආපනශාලාවක අසල නතර කර නිබූ ඒ මෝටර් රථය අසළම අපේ ත්‍රිරෝද රථය ද නතර විය. ත්‍රිරෝද රථයෙන් බැසගත් අපි නුරුලුනුවි මෝටර් රථය පිරිදෙමින් එය වටා ඇවිදෙමු.

ගෙම්බා හැඩයි මෝටර් රථයට දොරවල් නැත. සම්පූර්ණ මෝටර් රථයම නිර්මාණය කර ඇත්තේ තනුවුවෙනි. ඇඟිලි තුඩුවලට දැනෙන අයුරින් මෝටර් රථයේ තනුවුවල තණකමය. ඉදිරිපෙළ සහ පිටුපස අසුන් හතරකි. ත්‍රිරෝද රථයේ මෙන්ම මේ මෝටර් රථයේද මැද ආධාරකයක් ලෙස සුදු යකඩ පොල්ලක් සවි කර තිබේ. එනමේම ඉදිරිපස සහ පිටුපස අලංකාරවත් විදුලි පහන් යුවළකින්ද හැඩ වී තිබිණි. අපි සියල්ල ස්ප්‍රිංග කරමින් හොඳින් විපරම් කර බැලුවෙමු.

"මොකද... කාර් එක හොඳද..." ආගන්තුක කටහඬින් අපි විකිප්ත වීමු. ධීමර්ථයකින් සහ සැහැල්ලු කලිසමකින් සැරසී සිටී මැදිවියේ පුද්ගලයෙකු සිනා මුව පලල් කර අප දෙස බලා සිටියේය.

"හරිම නුරුලුනුවියි. කාර් එක මයාගේද..."

"ඔව්..."

"පරණ එකක්ද..."

"නැහැ. මේක මගේ අලුත්ම නිෂ්පාදනයක්. පාරට දලා තවම මාසයක්වත් නැහැ..." අපේ පැනයට මනුගෙන් ආඩම්බර පිළිතුරකි.

සැබැවිනම අපුරු නිෂ්පාදනයකි. එහෙයින්ම යන්න ගිය ගමන මොහොතකට ප්‍රමාද කර අලුත්ම අලුත් කාර් එක ගැන කතාබහා කිරීමේ අදහසින් මනු සමඟ අපි ඒ කාර් එකෙන්ම නිදහස් පරිසරයක් සොයාගෙන ගියෙමු.

ම... මෝටර් රථයෙන් නිකුත් වූයේ කෂට නොඇසෙන තරමේ ශබ්දයකි. කෙටී වේලාවකින් මෝටර් රථය නිදහස් මාවතක නතර කෙරිණි.

අලුත්ම ආදිලියේ නුරුලුනුවි වාහනය විදුලියෙන් ධාවනය කරවන ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයකි. මේ මෝටර් රථය නිෂ්පාදනය කර ඇත්තේ කොළඹ පුංචිබොරැල්ල ප්‍රදේශයේ දදිංචි කේ. ටී. කපිල ද සිල්වාය. මනුට සහ අපේ රටට ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ අලුත් වුවද ලෝකයට නම් මෙය ඉතාම පරණ වාහනයකි. ලෝකයේ මුල්ම මෝටර් රථය වන්නේ ද ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයකි. එය නිෂ්පාදනය වී ඇත්තේ 1884 වර්ෂයේදී ඉතාමත් ආසන්න කාලීන තොරතුරු පැකිර විසිනි. එහෙත් පැකිර මනුගේ නව නිෂ්පාදනය දියුණු ව්‍යාපාරයක් බවට පත් කරගැනීමට නොහැකි විය.

කාලය ගෙවී ගියේය. ඇමරිකාවේ ජෙනරල් මෝටර් සමාගම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ නිෂ්පාදනය මහා පරිමාණයෙන් සිදු කරගෙන යෑමට පටන් ගත්තේය. එමෙන්ම මෝටර් රථ දහස් දෙගණක් වෙළෙඳපළට හඳුන්වා දෙන විට පෞද්ගලික පාවිච්චියට සුදුසුම වාහනය අඳලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය බව මිනිස්සු තේරුම් ගත්හ. ඒ සමඟම ඉලෙක්ට්‍රික් කාර්වලට ඉහළ ඉල්ලුමක් ද ඇති වෙන්නට පටන් ගත්තේය. එහෙත් ඇමරිකාව බහිර තෙල් ඒකාධිකාරිය සියතට ගැනීමත් සමඟ බහිර තෙල් බලයෙන් ධාවනය කරවන වාහන ඉදිරියට ගෙන එමට මහත් සංවිධානය සමඟ එකතුව ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ නිෂ්පාදනයට තනංචි පැන වූයේය. ජෙනරල් මෝටර් සමාගමේ ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් නිෂ්පාදනය කළ යන්තු සූත්‍ර සියල්ලම කුඩු කර විනාශ කර දැමීමට ඇමරිකා රජය විසින් ජෙනරල් මෝටර් සමාගමට නියෝග කෙරිණි. එනමේම ඒ ඵන විට වෙළෙඳපළට නිකුත් කර තිබුණු සියලුම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ නැවත එකතු කර විනාශ කර දැමීමට නියෝග කෙරිණි. ඇමරිකාව සහ මහත් සංවිධානය විසින් බලහත්කාරයෙන්ම ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය රහස් මරා දැමීමට කටයුතු කළා.

කාර් එක ලක්ෂ 06යි

එවැනි පසුබිමක විනයේ ඇත එපිට දුන්කර ඔම්මානයක පන්ජායි යන මෝටර් රථ කර්මාන්තයා විසින් මෝටර් රථවල කොටස් එකතු කර ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් එකක් නිෂ්පාදනය කළේය.

මෝටර් රථය එතුළ කර එළියට ඇවූ දිනමේම පන්ජායිගේ අල්ලාපිසියේ එම මෝටර් රථය මිලට ගත්තේය. දෙවැනි මෝටර් රථයේ දහු නිෂ්පාදනය කර එළියට දැමීමේය. මේ අලුත්ම නිෂ්පාදනය ගැන දැනගත් චීන රජය නිෂ්පාදනකරුගේ තොරතුරු සොයා බලා උත්සවයක් සංවිධානය කර පන්ජායිව අගයමින් සහතිකපත් සමඟ ඩොලර් 14600 ක මුදල් තෑගිකයක් ද පිරිනැමුවේය. පන්ජායි තවත් දිවිගේ වීය. අවසානයේ මනු වින රජයේ අනුග්‍රහය යටතේ මහා පරිමාණයෙන් ඉලෙක්ට්‍රික් කාර් නිෂ්පාදන කෙරිණි. මේ වන විට චිනයෙන් ලෝකයට ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ සපයන

පිටුවට

කරංග රත්නවීර
පින්තූර - සමිල් මෝහොට්ටි

# ලංකාවේ දුප්පත් මිනිස්සුන්ට...

I පිටුවෙන්

ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථ වංශ කතාවේ ලෝක ඉතිහාසය එසේ ලියැවෙද්දී මෙරට මෝටර් රථ වංශ කතාවට අලුතින්ම එකතු වූ ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය ගැන එහි නිෂ්පාදනකරු වන කපිල අප සමඟ මෙසේ විස්තර කරන්නට වීය.

මම ඉගෙන ගත්තේ කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ. මම පාසල් යන කාලේ ඉදලම අලුත් නිර්මාණ කරන්න කැමතියි. අපේ කාලේ ප්‍රායෝගික විෂය කියලා අනිවාර්ය විෂයක් තිබුණා. ඒ විෂයට මම කෝරගස්තේ යකඩ වැඩ සහ මෝටර් කාර්මික වැඩ. ඒ කාලේත් අපේ තාත්තාට වාහන තිබුණා. ඒ වාහන කැඩිලා ගරාජ්වලට ගිය විට මම බලන්න ගියා. වාහන අලුත්වැඩියා වැඩවලට පුදුම කැමැත්තක් තිබුණේ. ඒ කැමැත්ත නිසාම ඉස්කෝලේ ඔගිල්ලා ඉවර වුණාට පස්සේ මොරටුව ජර්මන් කාර්මික පුහුණු ආයතනයේ මෝටර් කාර්මික ශිල්පය ගැන පාඨමාලාවක් හැදෑරුවා. නමුත් මම ඒ ක්ෂේත්‍රය දැනුමෙන් වැඩක් ගත්තේ මගේ ලොකු පුතාගේ උපන් පෙළ විභාගයෙන් පස්සෙයි.

එක වුණේ මෙහෙමයි. මගේ ලොකු පුතාගේ උපන් පෙළ විභාගයට වාසනාවකි වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන්න වුණා. පුතා ඇවිත් ඒ ගැන මට කිව්වා. පස්සෙ මම යකුරු පැදියක් නිෂ්පාදනය කරන ආකාරය ගැන නිර්මාණය කරලා දුන්නා. අන්තිමේ ඒ යකුරු පැදිය හදලා දෙන්න කියලා පුතා දිගින් දිගටම ඉල්ලුවා. බැරිම කැන මම යකුරු පැදි කොටස් එකතු කරලා නිර්මාණය කරපු යකුරු පැදියම මම හැදුවා. ඒ යකුරු පැදියෙන් අපි ගමන් යනකොට මිනිස්සු එක එල්ලිවිලට ඉල්ලන්න පටන් ගත්තා. ඊට පස්සේ කොල්ලෝ 'තුන් හතර දෙනෙක් සම්බන්ධ කරගෙන අපේ ගෙදරම පුංචිවට යකුරුපැදි හදන්න පටන් ගත්තා. එතෙම නිෂ්පාදනය කරපු යකුරු පැදිය 'මොෆෙක්' නමින් වෙළෙඳපළට ඉදිරිපත් කළා. මම හදපු 'මොෆෙක් යකුරු පැදියට ජනාධිපති සම්මානයක් පවා ලැබුණා. ඒ සම්මානයක් එක්ක රුපියල්ල 50000 ක් මුදල් තෑගියකුත් ජනාධිපතිතුමාගේ අතින්ම මට දුන්නා. ඒ රුපියල් ටුනස්දහසේ ඇගයීම තමයි මේ මෝටර් රථය නිෂ්පාදනය කරන්න මාව දිරිමත් කළේ.

මගේ රැකියාවත් ලංකාවට මෝටර් රථ ගෙන්වන එක. ඒ එක්කම ගෙන්න ගත්ත මෝටර් රථ අමතර කොටස් ටිකකුත් මගේ ළඟ තිබුණා. යාළුවෙක් දිවු මෝටර්සයිකල් තිබුණා. ඒ ටික එකතු කරලා තමයි මුලින්ම මේ කාර් එක හදන්න පටන් ගත්තෙ. කාර් එකේ වැඩියෙ ඉදල සියලුම කොටස් නිෂ්පාදනය කළේ අපි. වෙන වාහනවල වගේ මේකට එන්ජින් නැහැ. කාර් එක ධාවනය කරවන්නේ බැටරි පහයි පුංචි මෝටරයකින්. මෝටර් රථය හදලා අවසාන කරන්න අඟුරුරු කුනහාමාරක් විතර ගත වුණා. දැනටමත් මට රුපියල් ලක්ෂ 12 ක් විතර මේ කාර් එක හදන්න වියදම් වෙලේ කරලා ඉවර වෙනකොට හොඳ නිමාවක් වුණා. මගපොළවේදී මිනිසුන්ගෙන් හොඳ ප්‍රතිචාරයක් ලැබුණා. ඒ වගේම කාර් එක දැකපු සමහර අය පල්ලිවලට ඉල්ලුවා. දැනටමත් කාර් සියකට විතර ඉල්ලුම්කරු සිටිනවා. මම කාර් එක නම් තැබෙ මගේ පාවිච්චියට. නමුත් අන් ම ගිහාගෙන ඉන්නේ මේවිවර ඉල්ලුමක් තියෙන කාර් එක නිෂ්පාදනය කරලා වෙළෙඳපළට තිකුත් කරන්න. මගේ අදහස වෙලා තියෙන්නේ ත්‍රිරෝද රථයට සමාන මෝටර් රථයක් විදිහට මේ කාර් එක වෙළෙඳපළට හඳුන්වා දෙන්න.

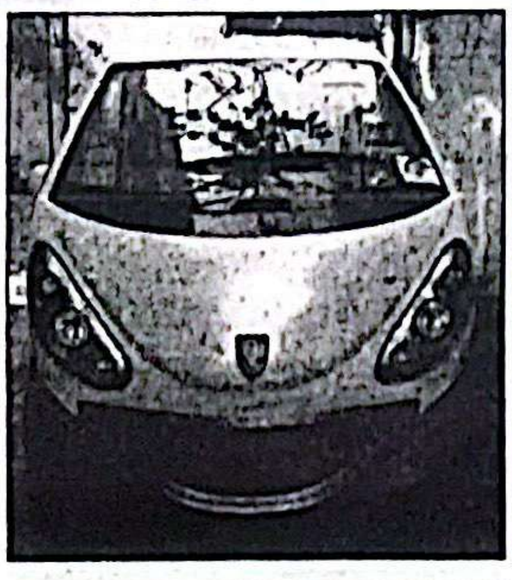
නමුත් මේක ත්‍රිරෝද රථයට වඩා ගොඩක් වෙනස්. මේ කාර් එක ධාවනය වෙන්නේ විදුලි බලයෙන්. කාර් එකේ බැටරි හතර චාර්ජ් කරන්න පුළුවන් ලාජරයක් කාර් එක කුළ පවි කරලා තියෙනවා. ඒල්ල එකක් මාර්ගයෙන් විදුලියට සම්බන්ධ කරපු ගමන් බිංදුවේ ඉඳලා පැය හතරකින් බැටරි තිබම චාර්ජ් වෙනවා. ඊට පස්සේ එක දිගට කිලෝ මීටර් 120 ක් 130 ක දුරක් ධාවනය කරන්න පුළුවන්. ඒ වගේම සම්පූර්ණ චාර්ජ් කරලා කිලෝ මීටර 10 ක් දුවලා ඇවිත් නැවත චාර්ජ් කරලා ඒ ප්‍රමාණය පුරවා ගන්නත් පුළුවන්. එතෙම පළා කියලා කිසිම ගැටලුවක් නැහැ. බැලු බැල්මට මේ කාර් එකේ තියෙන එකම අඩුපාඩුව දොරවල් නැති එක. එකට හේතුවත් තියෙනවා. මේ කාර් එකට පැන්, ඒ/සී දාන්න බැහැ. රාහුගේ වුණෙක්ත් ඒමාට බලපෑම් යොදවන්න වෙනවා. එකපොට බැටරිවලින් ධාවනය කරන්න පුළුවන් කිලෝ මීටර් ගාන අඩු වෙනවා. ඒ නිසා මම මේකට දොරවල් වෙනුවට අලුත් ක්‍රමයට හොඳ ඝනකම කර්ටන් දෙකක් සවි කරනවා.

කාර් එක නිෂ්පාදනය කරන්න දැනට ලක්ෂ දොළහක් විතර වියදම් වෙලා තියෙනවා. නමුත් මම මේ කාර් එක වෙළෙඳපළට තිකුත් කරන්න අදහස් කරගෙන ඉන්නේ රුපියල් ලක්ෂ හයකට. ඒක මට කරන්න පුළුවන්. දැන් මම ඉන්දිවුව හදාගෙන තියෙන්නේ. මම ළඟ හොඳ ගේල්යෝ කිහිප දෙනෙක් ඉන්නවා. ඒ වගේම මේ වාහනය නිෂ්පාදනය කරන්න මහ ලොකු යන්තු සූත්‍ර මිකැ නැහැ. අවශ්‍ය මැෂින් අපි ළඟ තියෙනවා. දැන් මට මිනා රජයේ අනුග්‍රහය විකරයි"

කමල් ද සිල්වාගේ අලුත්ම මෝටර් රථයේ නම 'කැප්ලා'ය. දැන් එම මෝටර් රථ නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලියට ලැවැසි සියලුම දේ සාර්ථකව කෙරී අවසානය. එහෙත් රජය පරිසර හිතකාමී මේ මෝටර් රථය ගැන කවමත් දැනුවත් නැත.

සාමාන්‍ය මෝටර් රථයක් ධාවනය කරන මිනෑම කෙන්දක් ම මෝටර් රථය ද ධාවනය කිරීමට හැකිය. එමෙන්ම රක්ධන පාවිච්චි නොමැති නිසා අවධානය ද අවමය. ක්ෂීම්ක නොමැති නිසා අමතර කොටස් සහ 'පාර්ට්ස්' දමා ද වියදමක් නැත. නඩත්තුව සඳහා වැය වන වියදම ඉතාම අවමය. මෙම මෝටර් රථය කිලෝ මීටරයක් ධාවනය කිරීමට වියදම් වන්නේ රුපියලක් පමණි. එමෙන්ම බිඳ දූෂණය, පරිසර දූෂණ ඇත්තේම නැත. එහෙයින් රක්ෂක ලේකම්තුමාගේ සොලුම හරිත නගර සැලැස්මට ඉතිනම මෝටර් රථය 'කැප්ලා' බවට විශාදයක් නැත. එමෙන්ම දැනට ගණනය කළ ඇති අයුරින් කොළඹ ත්‍රිරෝදු රථ සමඟක් ඉවත් කලොත් 2% කින් පමණ පරිසර දූෂණ අවම කර ගත හැකිය. එවැනි ප්‍රතිඵලයකින් කොළඹ නගරයේ පරිසර දූෂණය අවම කරගත්තාය යනු එය අපේ රට ලබන විශාල ජයග්‍රහණයකි. එමෙන්ම දැනටමත් කොළඹ පමණක් ත්‍රිරෝදු රථ ලක්ෂ හතරකට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් ධාවනයේ යෙදවා තිබේ. එයින් ත්‍රිරෝදු රථ ලක්ෂ තුනහාමාරක් පමණ දෛනිකව ධාවනයේ යෙදවේ. එම ත්‍රිරෝදු රථ ලක්ෂ තුනහාමාරට දිනකට මිලියන 262 කෙල් යොදනු ලැබේ. එවැනි පසුබිමක ත්‍රිරෝදු රථ වෙනුවට ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථය ආදේශ කලොත් දිනකට කෙල් සඳහා වැය වෙන මුදල මිලියන හතේ පහක් පමණ ඉලෙක්ට්‍රික් මෝටර් රථයේ වාසි කප්පාදුයි.

කව වසර තින හතළිහක් ගත වන විට පොසිල ඉන්ධන් වී බහිර කෙල් නැති වේ. එය වළකාලීමට විකල්ප එකෙයින් ඉන්ධන නැති ලෝකයේදී ඉලෙක්ට්‍රික් ප්‍රවුබල්ෂාහකයක් ලැබේ. එවැනි ලෝකයේ සූර්ය ඉලෙක්ට්‍රික් ෂාහන ධාරිතාව කෙරීමට කලින් ප [illegible] නුනට ඇවැසි රජයේ අනුග්‍රහය පමණි.

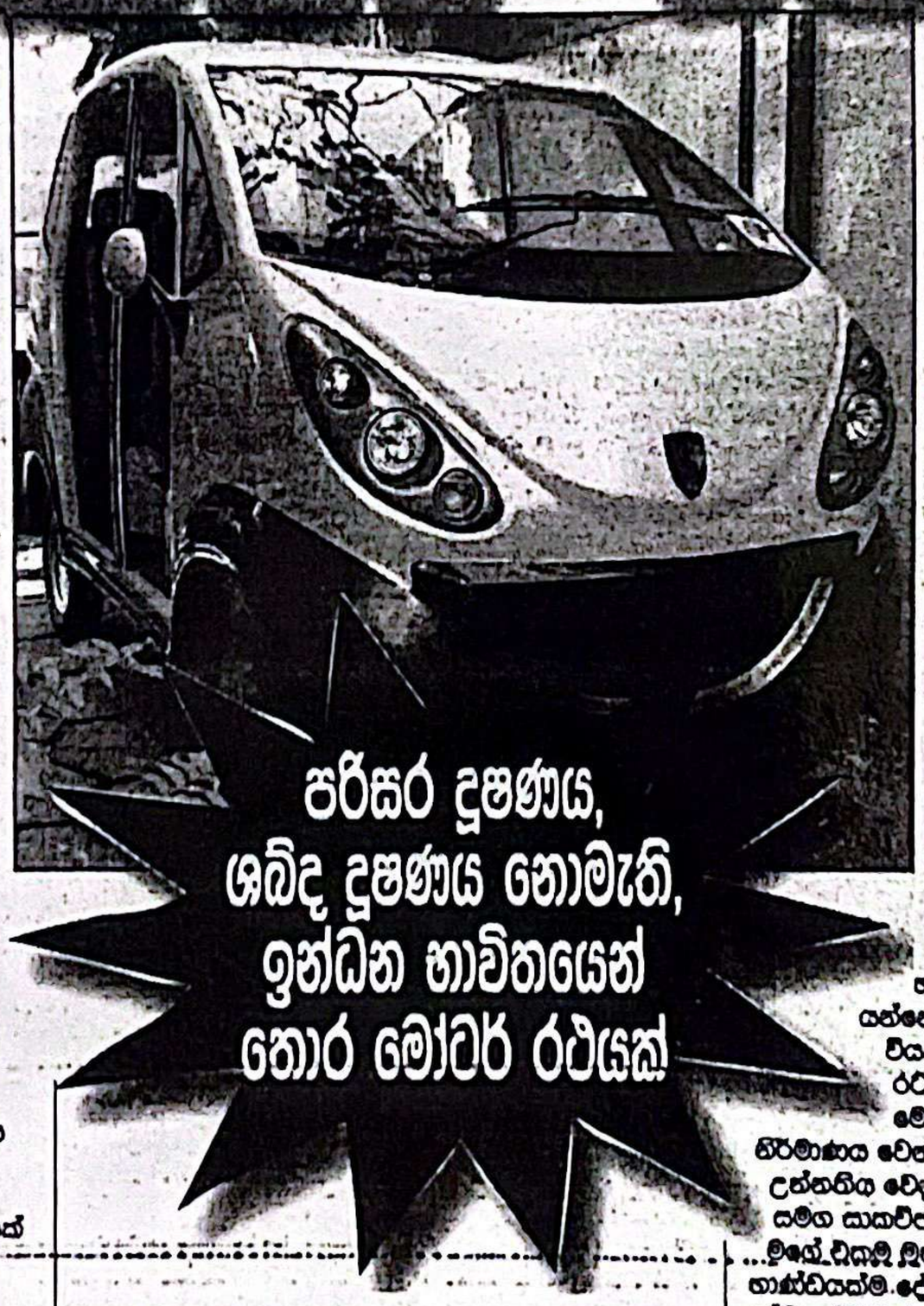


# විදුලි මෝටරයෙන් ක්‍රියාකරන මෝටර් රථයක්

ජනාධිපති සම්මානලාභී
නව නිර්මාණකරු
**කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා**

වෘත්තියෙන් මෝටර් රථ වනාපාරිකයකුවන කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා පරිසර දූෂණය සහ ශබ්ද දූෂණය නොමැති, ඉන්ධන භාවිතයකින් තොර විදුලි මෝටරයෙන් ක්‍රියාකරන මෝටර් රථයක් නිර්මාණය කිරීමට සමත් වී තිබේ. කිලෝ මීටරයක් ගමන් කිරීම සඳහා රුපියල් 1 ක් පමණක් වැයවෙන මෙම මෝටර් රථය දේශීය වෙළෙඳපොළට හඳුන්වා දීමේ අභිලාෂයෙන් පසුවෙන කපිල මෙම නව නිර්මාණය පිළිබඳ විදුසෙවණට අදහස් දැක්වූයේ මේ අයුරිනි.

"මම පාසල් ගියේ කොළඹ ආනන්ද විදුහලටයි. පාසල් අවධියේ සිටම මෝටර් කාර්මික ශිල්පියට දැක්වූයේ ඉතාමත් ඇල්මක්. ඒ නිසාම පාසලේ වෘත්තීය විෂය සඳහා තෝරා ගත්තේ මෝටර් කාර්මික ශිල්පයයි. ඒ වගේම ලෝකයේ තිබෙන සෑම වාහනයක් ගැනම විස්තර එකතුකිරීමද මගේ විනෝදාංශයක් වුණා. එක් එක් රටවල තානාපති කාර්යාලවලට ගොස් වාහන පිළිබඳ පොත්පත් ඒ රටවලින් ගෙන්වාගෙනත් තියෙනවා. පාසල් අධ්‍යාපනයෙන් පසු රත්මලාන ජර්මන් ටෙක්එකට සම්බන්ධ වෙලා මෝටර් කාර්මික ශිල්පිය පිළිබඳ හැදෑරුවා. ඉන් අනතුරු ජපානයෙන් වාහන ගෙන්වා අළෙවි කිරීමේ මෝටර් රථ ව්‍යාපාරයට යොමුවුණා. ඔය අතරතුර තමයි 2005 වර්ෂයේ මගේ පළමු නව නිර්මාණය වන මොපෙඩ් මෝටර් සයිකලය නිර්මාණය කළේ. එයට 2005 වසරේ ශ්‍රී ලංකා නව නිපැයුම් කරුවන්ගේ සංගමයෙන් පැවැත්වූ උත්සවයෙන් ජනාධිපති සම්මාන 1 වැනි ස්ථානය හා රන් සම්මානයක් ලබා ගත්තා: ඉන් පසු මගේ අදහසක් තිබ්බා මගේ පාවිච්චි සඳහා කවදා හරි ඉලෙක්ට්‍රික් වාහනයක් නිර්මාණය කරනවා කියලා. ඒ අනුව තමයි අමුද්‍රව්‍ය සොයා ගනිමින් අවුරුදු 3 1/2 ක කාලයක් වැය කරමින් 2010 වර්ෂයේදී මෙම නිර්මාණය සාර්ථකව නිම කළේ. හරිත නගරයක් ලෙස නිර්මාණය වෙමින් පවතින කොළඹ නගරයට 100% කින් දායක් වෙන්න පුළුවන් රථයක් මෙය.



**පරිසර දූෂණය, ශබ්ද දූෂණය නොමැති, ඉන්ධන භාවිතයෙන් තොර මෝටර් රථයක්**

එයට ප්‍රධානතම සාධකය වන්නේ කිසිම ඉන්ධනයක් භාවිත නොකර බැටරි ආරෝපණය කර ක්‍රියාකරන මෙම මෝටර් රථය ශබ්ද දූෂණය ඉතාම අවම මට්ටමක පැවතීමයි. මේ සඳහා 60v බැටරි 5 ක් පාවිච්චි කරනවා. එකවරක් බැටරි ආරෝපණය කළ විට කි.මී. 120ක් දුරක් ධාවනය කරන්න පුළුවන්. මෙම බැටරි 5ම එක් වරක් ආරෝපණය කිරීමට වැයවෙන්නේ විදුලි ඒකක 8 යි. එය ඕනෑම 5 ඇම්පියර් ප්ලග් එකකින් ආරෝපණය කර ගත හැකියි. මෙම නිර්මාණයේ දේශීය අමුද්‍රව්‍ය 75% ක් පමණ අඩංගු වෙනවා. මෙහි රෝද, මෝටරය සහ කන්ට්‍රෝලරය පමණක් පිටරටින් ගෙන්වා ගත්තා. ඒත් මේ වෙනකොට එම නිෂ්පාදනත් අපේ දේශීය ආයතන හරහා ලබා ගැනීමට කටයුතු යොදා ගනිමින් සිටිනවා.

කොළඹ නගරයේ පමණක් ත්‍රීවිල් ලක්ෂ 4 ක් තිබෙන බව සංගණනවලින් තහවුරු වෙලා තිබෙනවා. දවසකට කි.මී. 100ක් ත්‍රීවිල් එකක් ධාවනය කරනවා නම්. ත්‍රීවිල් ලක්ෂ 4 ටම දවසකට ඉන්ධනවලට පමණක් රුපියල් මිලියන 260ක් වැයවෙනවා. ත්‍රීවිල් එකක් කි.මී. 1ක් සඳහා රු. 7.50ක් වැය වෙනවා. ඒ ත්‍රීවිල් ලක්ෂ 4 ට මෙම ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන ආදේශ කළහොත් ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන ලක්ෂ 4 ටම දවසකට යන වියදම රුපියල් මිලියන 35 යි. කි.මී. 1 ක් සඳහා රුපියල් 1 යි යන වියදම. ඒ අනුව දවසකට ඉන්ධන සඳහා රුපියල් මිලියන 230ක ඉතිරියක් කර ගත හැකියි. ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන සඳහා වියදම යන්නේ බැටරි ආරෝපණය කර ගන්න යන වියදම පමණයි. අපේ රටේ ධනය විදේශ රටවල්ට ගලා යෑම වළක්වා ගැනීම මෙමගින් පුළුවන්. ඒ වගේම මට ඕනෑ මෙම නිර්මාණය වෙනත් රටකට විකුණන්න නෙමේ. අපේ රටේ උන්නතිය වෙනුවෙන් යොදවන්නයි. ඒ සඳහා රජයත් සමග සාකච්ඡා කිරීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටිනවා. මගේ එකම මතය පිටරටින් ගෙන්වන සෑම භාණ්ඩයක්ම දේශීය නිෂ්පාදකයා සතු කර ගැනීමට දේශීය නිර්මාණකරුවන් බිහිකිරීමට මේ රටේ මිනිසුන්ගේ සහ රජයේ අවධානය මිට වඩා යොමුවිය යුතු කාලය බවයි."

- සුසාර සංජීව

# කිලෝවීටර් එකකට වියදම රුපියලයයි

# දේශීය දැනුමින් විදුලි කාරයක් හැදූ දිරිය මිනිසා

හොඳම නව නිපැයුම් ලෙසට කැප්ලා විදුලි කාරයට ලැබූ සම්මාන සහතික

කැප්ලා මෝටර් ඉන්ඩස්ට්‍රිස් සමාග සභාපති කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා

කාර්මික ශිල්පීන් මෝටර් රථය සකසමින්

වැලි මිරිකා හරි මේ රටෙන් පිටරටට යමක් පටවන්න ඕන කියන පැතුම කාලයක් තිස්සේ මගේ හිතේ තිබෙනවා. කැප්ලා විදුලි කාරය නිපදවීමෙන් දැන් ඒ පැතුම ඉටු වෙලා. ඊළඟ පියවර ඒක අපේ රටේ සේම අන්තර්ජාතික වෙළෙඳපොළට යැවීමයි. මේ මා දැක්වූයේ නිතර නව නිපැයුම් තැනීමට වෙර දරන ජපනකුගේ හෝ චීනකුගේ කතාවක් නොවේ. එය අභිමානවත් ලංකා පුත්‍රයකුගේ නව දෑ තනන්නට හිතන්නට පතන්නට උපන් දක්ෂ, සේම එකී උපන් හපන්කම හැබෑ කරගත් දිරිය මිනිසකුගේ උදාන වැකියකි.

"නව දෑ නොතකන ජාතිය ලොව නොනගී" යැයි කුමරතුගු මුනිදසුන් පවසා අඩසිය වසකටත් වැඩිය. එහෙත් එය හිතට ගත් බවක් නම් නැත. එය හිතට ගෙන රේ. විජේවර්ධන ආදී ඉහළ මැවිසුරුවෝ අහස් යාන්ා පවා නිපදවීමට වෙහෙස ගත්තද ඊට මෙරටින් දිරියක් ලැබුණේ නැත. දේශපාලන අධිකාරිය ඔවුන්ගේ විස්මයජනක හැකියාව තැකුවේ නැත. එහෙයින් ඔවුන්ගේ වැර වැඩුම් ලත් තැනම ලොප් විය.

මෙකී නොකී සියලු අභියෝග ජයගත් අභිමානවත් දිරිමත් මැවුම්කරුවකු අපට හමුවූයේ පුංචි බොරැල්ලේ පිහිටි නිසල අරණක් බඳු ඔහුගේ නිවසේදීය. ඒ අභිමානවත් ලංකා පුත්‍රයා කේ.ටී. කපිල ද සිල්වාය.

2013 වසර සඳහා වූ නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ කොමිසම මගින් සංවිධානය කරනු ලැබූ සහසක් නිමැවුම් ප්‍රදර්ශනයේදී ඔහු ප්‍රථම ස්ථානය දිනා ගත්තේය. ඒ ලංකා පුත්‍රයකු නිමැවූ පළමු විද්‍යුත් මොටෝ රිය වන කැප්ලා නිමැවුමටය. හොඳම නව නිපැයුම සඳහා වන ජනාධිපති සම්මානය 2006දී ලැබුණේ ඔහු නිමැවූ මොපෙඩ් යතුරුපැදියටය.

"මං හා පුරාකියා ඉගෙන ගත්තේ කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ. ඒ කාලේ අපේ පාසලේ තිබුණ ප්‍රාගුණ්‍ය කියලා විෂයක්. ඒකෙදී අපට වෘත්තීය නිපුණතාවට හේතු වන ශිල්ප රැසක් ඉගැන්නුවා. ඒ අනුව ලෝහ වැඩ, වඩු වැඩ, මෝටර් කාර්මික ආදී විෂයයන් ඉගැන්නුවා. මගේ අවධානය යොමු වුණේ මෝටර් කාර්මික හා ලෝහ වැඩ ඉගෙන ගන්නයි. ඔන්න ඔය විදිහට තමයි මෝටර් කාර්මික තාක්ෂණයට මං මුලින්ම යොමු වුණේ."

ඒ හැරුණු විට අපේ තාත්තා පාවිච්චි කළ කාරය මුල සිට මගේ සිතේ ඇති කළේ ලොකු කුතුහලයක්. තාත්තා කාරය ගරාජයට දාන කොට මාත් යනවා ඔහුත් එක්ක, මොකද කරන්නේ කියලා බලන්න. වාහනේ ඒ ඒ අංගෝපාංගවලින් කරන කාර්යය මොකක්ද කියලා දැන ගැනීමේ කුතුහලය මට තිබුණා. පිස්ටන් එකෙන් ක්‍රැන්ක් එකෙන් කරන්නේ කුමන වැඩක්ද කියන එක දැන ගැනීමට මට ලොකු ආසාවක් තිබුණා.

කපිල ද සිල්වා මේ දිග හරින්නේ නන් විසිතුරු මෝටර් රථ ලෝකයට ලාංකේය විදුලි කාරයක් නිපදවා ප්‍රදානය කිරීමේ කතාවේ අගමුල කතාවය.

සිය විද්‍යාලයේ සහ පියාගේ සමන්විත කාරය ගාල් කළ ගරාජයෙන් මෝටර් රථ පිළිබඳ මූලික දැනුම ලබා ගන්නා කපිලද සිල්වාගේ එකී හුරුව විධිමත් දැනුමක් බවට පත් වූයේ ජර්මානු තාක්ෂණ ආයතනයෙනි. මෙසේ මෝටර් කාර් විෂය පිළිබඳ හුරුවක් දැනුමක් ලබා ගත්තද ඔහු විවාහයෙන් පසු යොමු වූයේ ව්‍යාපාරික ක්ෂේත්‍රයටයි. ඒ වාහන ආනයනය කර බෙදා හැරීමටය. මෙසේ ව්‍යාපාරික ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළම තැනට ගියද ඔහුගේ සිත නව නිපැයුමක් නිර්මාණය කිරීම පිළිබඳ වුවමනාවෙන් ඉවත් වූයේ නැත.

එසේ වුවද කපිල ද සිල්වාගේ සිත නව නිපැයුමක් කිරීම සඳහා යොමු වන්නේ ඔහුගේ ලොකු පුතු කළ යෝජනාවක් අනුව "මගේ ලොකු පුතා උසස් පෙළ කළේ 2004 අවුරුද්දේ. ඉතින් දැන් ඔය උසස් පෙළ කරන කොට ස්වාධීන ව්‍යාපෘති වාර්තාවක් හදලා ඉදිරිපත් කරන්න ඕනනේ. ඕකට අපේ පුතා මගේ උපදෙස් පැතුවා. ඒ විතරක් නොවෙයි ඔහු යෝජනා කළා තාත්තා මෝටර් මැකැනික් විෂය දන්න නිසා ඒ ගැන එකක් කරමු කියලයි. ඔන්න ඔය පෙලඹිල්ල නිසා තමයි මගේ සිත යළි මෝටර් කාර්මික පැත්තට යොමු වුණේ.

මෙසේ පුතාගේ ව්‍යාපෘති වාර්තාව සකස් කරන්න උදව් කරන්න යන කපිල ද සිල්වාගේ අතින් අවසානයේ අපූරු නිමැවුමක් මැවිණි. ඒ අපූරු නිමැවුම මොපෙඩ් නම් යතුරුපැදියයි. මෙම යතුරුපැදියේ වෙසෙසියාව වූයේ මෝටරය හා පැඩලය යන දෙඅංග එක්කර නිමවීමයි.

මෙකී යතුරුපැදිය කෙරෙහි රටේ කොතරම් අවධානයක් යෙමුවිද යත් 2005 වසර සඳහා හොඳම නව නිපැයුමට ප්‍රදානය කරන ජනාධිපති සම්මානය හිමිවූයේ ඔහුගේ මොපෙඩ් නමැති යතුරුපැදියටයි.

"ඔය සම්මානය එක්ක මට රුපියල් පනස්දාහක තෑග්ගකුත් ලැබුණා. අදත් ඒ මුදල් තෑග්ග මට කෝටියකටත් වඩා වටිනවා. මොකද රජය මා කළ නිමැවුම අගය කරලා ඊට නිසි තැන දීම නිසා මගේ සිතේ ඇති වූ දිරිය එච්චරයි මෙච්චරයි කියන්න බැහැ. මා කළ සාර්ථක වැඩකට රජයෙන් ගෙවීමක් ලැබුණා."

කපිල ද සිල්වා කියයි.

අපට පෙනෙන හැටියට මොපෙඩ් යතුරුපැදිය නිමවීම මගින් කපිල ද සිල්වාගේ සිතේ දැල්වුණු නව නිමැවුම් කිරීමේ ආවේගය ඉන්පසු ඇවිලි ඇවිලී ගියා මිසක් නතර වූයේ නැත.

"ඇත්තෙන්ම මගේ ඉලක්කය තිබුණේ කාරයක් නිපදවීමටයි. මොපෙඩ් නිමවීමත් සමග මගේ සිතේ ඇති වුණු ආසාව විදුලි කාරයක් නිපදවීම දක්වා වර්ධනය කරන්න මම වැඩ පටන් ගත්තා. ඒ අනුව 2006 ඉඳලා විදුලිය කාරෙකට වුවමනා කරන අමුද්‍රව්‍ය සොයමින් බඩු එකතු කරන්න මම පටන් ගත්තා.

අවුරුද්දක් වගේ වෙනකොට මගේ නිමැවුමට වුවමනා කරන අමුද්‍රව්‍ය ටික සොයා ගත්තා. හැබැයි අපේ මිනිස්සුන්ගේ වැඩ කිරීමේ විනයක් නැතිකම හින්දා අවුරුදු තුනක් ගත කළත් මට නිර්මාණය එළියට දාගන්න බැරි වුණා. බාස්උන්නැහේලා නිතර නිවාඩු ගන්නවා. ඉතින් ඔන්න ඔය හේතු නිසා 2013 දී තමයි මගේ විදුලි කාරය එළියට ආවේ. විදුලිය කාරයක් නිපදවීමට මගේ සිත යොමු වුණේ මාත් පරිසර හිතවාදියෙක් නිසයි. සතා සීපාවා ගහකොළවල සමග ජීවත් වෙන්න මං හරිම කැමැතියි. මගේ ගෙදරත් ගස්කොළන් වවලා තියෙන්නේ. හැබැයි 2013 මේ කාරය නිපදවුවත් මට අවුරුද්දක් එකහමාරක් යනකල් ඒක රටට දෙන්න බැරි වුණා. විවිධ පැතිවලින් බාධා ආවා. අනුග්‍රහය ලැබිය යුතු තැන්වලින් අනුග්‍රහය ලැබුණෙත් නැහැ.

ඔය අතරේ ලංකාවේ එකල ප්‍රකට වූ ව්‍යාපාරිකයෙක් මගේ නිර්මාණය ඩැහැගැනීමටත් උත්සාහ කළා. ඔහු උත්සාහ කළේ මගේ නිර්මාණය මිලදී ගෙන මා ඔවුන්ගේ ආයතනයේ සේවකයකු කර ගැනීමටයි. නමුත් මා ඊට හසුවුණේ නැහැ. බාධාවලට බය වුණෙත් නැහැ. මගේ අම්මා තාත්තා දකුණේ මිනිස්සු. ඔවුන් කුඩා අවධියේ සිට මට දුන්නු අවවාදය තමයි "පුතේ කවදාවත් ඉස්සරහට තබපු කකුල පස්සට නොගන්න" කියන එකයි. මං ඒ අවවාදය අනුවයි එදා අද වගේම හෙටත් වැඩ කරන්නේ. මම පුංචි කාලේ ඉඳලා සෙල්ලම් කාර් අතපත ගානවා. කඩලා හදනවා. අපේ නෑදෑයෝ පවා මට තෑගි වශයෙන් දුන්නේ මිකැනිකල් කට්ටල. ඒවා මගින් නිර්මාණ කරන්න පුළුවන්. ඔය කාලේ පුංචි මෝටරයක් අරන් ඒකට දැති රෝදයක් පටලවලා ඒක රෝදවලට සම්බන්ධ කරලා මං බැටරි බලයෙන් දුවන සෙල්ලම් කාරයක් හැදුවා. මට හිතෙන හැටියට ඔන්න ඔය හුරුව තමා අද විදුලිය කාරයක් හැදීම දක්වා වර්ධනය වෙලා තියෙන්නේ. පුංචි සන්දියේ බැටරියෙන් දුවන සෙල්ලම් කාරයක් හැදූ කපිල ද සිල්වා අද ලෝකයට විදුලිය කාරයක් ප්‍රදානය කර තිබේ. නිමැවුම් මවන සිතක ගමන කෙතරම් අසිරිමත්දැයි ඔහුගේ කතාවට සවන් දෙන අතරේ මට සිතුණේ වරක් දෙවරක් නොවෙයි.

කපිලගේ විදුලිය කාරය එළියට එන්නේ වසර තුනක අඛණ්ඩව තාක්ෂණික පෙළහරක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙනි. කාරය නිපදවීමේදී ඔහු මුහුණ දුන් ප්‍රධාන අභියෝගයක් වූයේ නිසි අමුද්‍රව්‍ය සපයා ගැනීමේ දුෂ්කරතාවයි.

"මං මුහුණ දුන් ප්‍රධාන දුෂ්කරතාවක් තමයි මෝටරයත් ගියර පෙට්ටියත් එකට සම්බන්ධ කරන අංගයක් සොයා ගැනීමයි. අවසානයේදී යතුරුපැදියක දම්වැලකින් (චේන්) එකකින් මෝටරයත් ගියර පෙට්ටියත් සම්බන්ධ කරලයි මේ අවසන් නිර්මාණය කළේ."

කෙසේ වුවද කාරය නිපදවීමේදී සියයට 60ක් පමණ ඔහු භාවිත කර ඇත්තේ දේශීය අමුද්‍රව්‍යයයි.

"ඔය මං මුලින් කිව්ව වගේ නිර්මාණය කළත් නිෂ්පාදනය කර ගන්න මට උදව්වක් නොලැබුණු නිසා මම අර්බුදයකට මුහුණ දුන්නා. හැබැයි මගේ නිර්මාණය මගතොටේදී දකින ජනතාව මාව දිරිමත් කළා. ඕක නිෂ්පාදනය කර වෙළෙඳපොළට දමන්න කියා ඔවුන් මගෙන් ඉල්ලීමක් කළා. මේ ජනතා ප්‍රතිචාර මට ලොකු ශක්තියක් වුණා. ඔය අතරේ මට දේශීය ආයෝජකයෙක් ලැබුණි. ඔහු කැමැති වුණා මගේ නිර්මාණය නිෂ්පාදනය කරන්න මුදල් යොදවන්න. ඒකට සූදානම් වෙද්දී තමයි අලුත් ආණ්ඩුව අතුරු අයවැය ඉදිරිපත් කළේ. ඒ අයවැයෙන් විදුලි කාර් ආනයන බද්ද අඩු කළා. මේක අපේ වැඩේට මරු පහරක් වුණා. මගේ ආයෝජකයාත් කකුල පස්සට ගත්තා. ඔහු කිව්වා කපිල දැන් නම් ඔයාගේ විදුලි කාරයට මුදල් යොදනවාට වඩා ලාබයි චීනයෙන් විදුලිය කාර් ගෙන්වන එක. ඔන්න මං වැඩේ අතාරිනවා කියා ඔහු චීනෙට ගියා. නමුත් මගේ දිරිය සිඳුණේ නැහැ."

"මගේ අරමුණ ජය ගැනීමට මං විවිධ පැතිවලින් කටයුතු කළා. ඔන්න ඔහොම ඉන්න කොට ලංකාවේ ප්‍රධාන පෙළේ ව්‍යාපාරිකයන් පනස් දෙනෙක් මුදල් ඇමැති හමුවීමේ පෝරමයකට මටත් සහභාගි වෙන්න ලැබුණා. ලැබුණු අවස්ථාවෙන් ප්‍රයෝජනය ගත් මම අතුරු අයවැයෙන් අපේ දේශීය නිෂ්පාදනයට වැදුණු මරු පහර ගැන කතා කළා. මගේ විවේචනය සෘජුව ඉදිරිපත් කළා. එහිදී ඇමැතිවරයා කිව්වා හැමෝම නව නිර්මාණ ගැන කතා කරනවා. නමුත් යථාර්ථයක් කරන්න බැහැනේ කියලා. ඊට පස්සේ මං ඔහුට මගේ කතාව කිව්වා.

අපේ ලොකු පුතාත් ව්‍යාපාරික හමුවකදී අමැතිවරයාට විදුලිය කාර් ආනයන බදු අඩුකිරීම නිසා ඇතිවෙලා තිබෙන අර්බුදය ගැන පැහැදිලි කර තිබෙනවා. ඊට පස්සේ අප ඇමැතිතුමත් හමුවුණා. ඒ හමුවීමේ ප්‍රතිඵලයක් හැටියට තමයි ඔහු මුදල් ඇමැතිවරයා හැටියට ආනයනය කරන විදුලි කාර් බද්ද වැඩි කළේ. ඇත්තෙන්ම මං ඒ සඳහා රවි කරුණානායක මුදල් ඇමැතිතුමාටත් ආණ්ඩුවටත් මගේ අප්‍රමාණ ස්තුතිය පුද කරනවා. රට ගැන හිතලා එහෙම තීන්දුවක් ගැනීම ගැන. විදුලි කාර් බද්ද වැඩි කිරීම ගැන නොයෙක් අය විවිධ කතා කියන ආකාරය පාර්ලිමේන්තු කතාවලට සවන්දීමෙන් අහන්න ලැබෙනවා. මුදල් ඇමැතිවරයා එහෙම තීන්දුවක් ගත්තේ අපේ දේශීය නිෂ්පාදනයට අතදෙන්න කියන එක ඔවුන් තේරුම් නොගැනීම කනගාටුවට කරුණක්."

සැබැවින්ම කපිල ද සිල්වා දැන් සිටින්නේ ඔහුගේ අරමුණු ජය ගැනීම සඳහා ඇවැසි කරන ඉතිරි පඩි ටික නැගීමටය. ඔහු සඳහන් කරනු හැටියට ඔහුගේ කාරියේ භාගයක් සිදුව හමාරය. දැන් ලැබිය යුත්තේ නොපමාව රජයේ සහ බැංකුවල අනුග්‍රහයයි.

ඒ අනුව මුදල් අමාත්‍යාංශය, කර්මාන්ත සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතනවලින් ඒ සඳහා ලැබිය යුතු සහයෝගය කඩිනමින් ලැබෙන්නේ නම් ලබන වසරේ ජනවාරි පෙබරවාරි වන විට සිය නිෂ්පාදනය වෙළෙඳපොළට නිකුත් කළ හැකි බව කපිල ද සිල්වා කියයි.

"අපේ කාරය නිපදවීමට සමහර කොටස් පිටරටින් ආනයනය කරන්න වෙනවා. ඒකට ආණ්ඩුවෙන් බදු සහනයක් ලැබුණොත් අපට විදුලිය කාරයක් රුපියල් ලක්ෂ හයක් හතක් අතර මුදලකට දෙන්න පුළුවන්. මගේ අරමුණ මේ රටේ ජනතාවගෙන් සියයට හැටකට විතර කාර් එකක් ලබා දෙන්න."

ඒ කපිල ද සිල්වාගේ පැතුමය. ඔහු සඳහන් කරන හැටියට සැලකිය යුතු අවම මුදලකට මිලදී ගත හැකි මෙකී විදුලි කාරය එක් වරක් බැටරිය ආරෝපණය කළ විට (චාර්ජ් කළ විට) කිලෝමීටර් 100-120ක් අතර දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ හැකිය. එක් කිලෝමීටරයක් ධාවනය සඳහා වැය වෙන්නේ රුපියල් 3.50ක් වැනි මුදලකි. කෙතරම් ලාභයක්ද? මෙයින් පරිසරයට අහිතකර දුමක් හෝ වෙනත් අපද්‍රව්‍යයක් පිට නොකරන කැප්ලා විදුලි කාරය දැනට ධාවනය කළ හැක්කේ පැයට කිලෝමීටර් 60ක වේගයෙනි. එසේම සිව්දෙනකුට ගමන් කළ හැකිය. මෙසේ ධාවන වේගයේ සීමා තිබුණද කාරයේ පාලක පද්ධතියේ සුළු සුළු වෙනස්කම් ඇති කිරීම මගින් එහි වේගය පැයට කිලෝමීටර් 100ක් දක්වා වැඩි කළ හැකිය.

බැටරි පහකින් යුක්ත කාරයේ එම බැටරි මගින් අවුරුදු තුනක් පමණ ධාවනය කළ හැකිය. එසේම බැටරි මිලදී ගැනීම සඳහා ඔබට වැය වන්නේ රුපියල් ලක්ෂයක් එකහමාරක් වැනි මුදලකි. කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන පරිදි ත්‍රිරෝද රථ සඳහා ආදේශකයක් හැටියට කැප්ලා කාරය භාවිත කළ හැකිය. ත්‍රිරෝද රථයකට කිලෝමීටර් 100ක් ධාවනය කිරීම සඳහා රුපියල් 750ක පමණ ඉන්ධන වැය වෙයි. තෙල් ලීටරයකින් ත්‍රිවීලරයක් ධාවනය කළ හැක්කේ කිලෝමීටර් 20ක් පමණි. දවසකට කිලෝමීටර් 80-100ක දුරක් ධාවනය වේ නම් පෙරකී පරිදි රු. 750ක මුදලක් ඉන්ධන සඳහා වැය වෙයි.

කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන පරිදි 2014 ලබාගත් දත්ත අනුව කොළඹ නගරයේ ත්‍රිවීලර් භාරලක්ෂ පනස්දාහක් ධාවනය වෙයි. ඉන් තුන්ලක්ෂ පනස් දාහක් දිනකට ධාවනය වේ නම් දිනකට වැයවන ඉන්ධන මුදල මිලියන 262කි. ඒ අනෙක් ගාස්තු නැතිවය. මෙසේ දිනකට කෙතරම් අධික මුදල් ප්‍රමාණයක් ඉන්ධන ගාස්තු හැටියට රටින් පිට වෙනවාද? කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන හැටියට පූර්යකෝෂ මගින් ධාවනය කළ හැකි ආකාරයටද තම විදුලි කාරය වර්ධනය කිරීම ඔහුගේ අපේක්ෂාවය.

මෙකී කාරයේ විදුලිය පැත්ත සම්පූර්ණයෙන්ම වග බලා ගන්නේ කපිල ද සිල්වා මහතාගේ දෙවැනි පුතා වන නදීශ් ද සිල්වාය. ඔහු විදුලි ඉංජිනේරු උපාධිය හදාරන සිව්වැනි වසර සරසවි සිසුවෙකි.

"ඇත්තෙන්ම මගේ දෙවැනි පුතා නදීශ් තමයි මේ වැඩේට සම්පූර්ණ තල්ලුව දුන්නේ. ඔහු නැතිනම් මේක සාර්ථක වෙන්නේ නැහැ."

කපිල ද සිල්වා සිය පුතුගේ කාර්යභාරය එසේ අගයයි.

නදීශ් අප කැප්ලා කාරයෙන් කොළඹ නගරයේ රවුමක් ගෙන ගියේය. එමගින් අපට දැනුණේ හෙල්ලෙන්නෙ පැද්දෙන්නෙ නැතිව කැප්ලා කාරයකින් කෙබඳු දුරක් වුවත් පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි බවය.

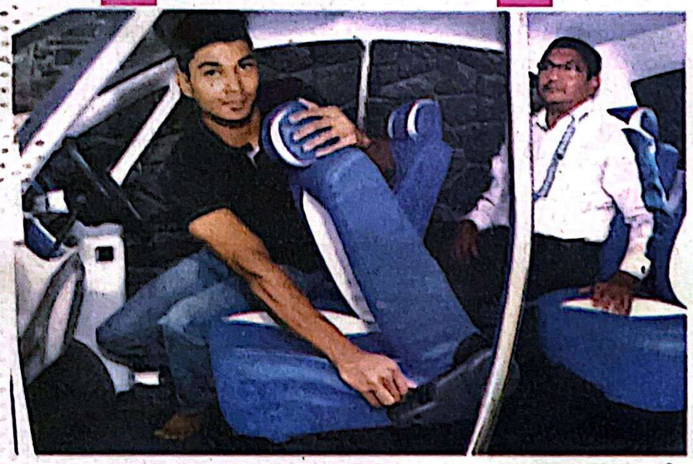
"මම හිතන්නේ මගේ පැත්තෙන් විය යුතු සියයට අනුපහක්ම කරලා තියෙන්නේ. රජය පැත්තෙන් දෙකක් වෙන්න ඕන. එකක් තමයි රජය අපි වගේ නව නිර්මාණකරුවන් රැක ගන්න ඕන. අනෙකු අපට වෙළෙඳපොළක් නිර්මාණය කර ගන්නත් රජය ඉදිරිපත් විය යුතුයි."

කපිල ද සිල්වාගේ මෙකී පැතුම ඉටුවීම රටේද පැතුමය. "මං ඉල්ලන්නේ අපේ රටේ ශ්‍රී ලංකා කියන නම ලෝකෙට ගෙනියන්න අවස්ථාවක් දෙන්න කියලයි." එසේ කියන අතර "මොන බාධක ආවත් මම සැලෙන මිනිහෙක් නොවෙයි" යැයි අවධාරණය කර තිර බැල්මක් හෙළා ඔහු අපට සමුදුන්නේය.

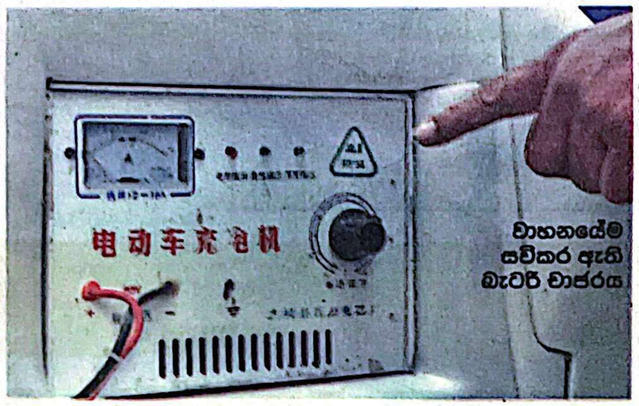
අපට කළ හැක්කේ මේ අපූරු නිර්මාණකරුවාගෙන් රටට වැඩක් ගන්න යැයි කියා වගකිව යුත්තන්ගෙන් ඉල්ලීමක් කිරීම පමණි.

වරුණ අබේසේකර
ඡායාරූප : වතුර එස්. කොඩිකාර

# අපේ රටේ හදපු
# විදුලියෙන් දුවන මෝටර් රථය



මෝටර් රථය නිපදවූ ජනාධිපති සම්මානලාභී කේ. ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා හා ඔහුට සහාය වූ ඔහුගේ පුතණුවන් වන තදිශ් ඩී. සිල්වා මහතා




**රුපියල් ලක්ෂ හයකින් වාණිජ ලෙස නිපදවන්න පුළුවන්**

**පැයට කිලෝමීටර් 40 ක වේගයක්**

**කොළඹ නගරයෙන් පමණක් දවසකට රුපියල් මිලියන 225 ක ඉතිරියක්**

අතෙක් දින ඉහළ යන ඉන්ධන මිල මෙරට වාහන හිමියන්ගේ ආර්ථිකයට අද දරාගත නොහැකි ප්‍රශ්නයක්ව තිබේ. අතෙක් අතට ඉන්ධන දහනයෙන් නිකුත් වන කාබන් ඩයොක්සයිඩ් වායුව මෙරට පරිසර දූෂණයට මහත් තර්ජනයක්ව පවතී. මේ ප්‍රශ්නවලට විකල්ප විසඳුම වන්නේ ආර්ථිකයටත් පරිසරයටත් බරොත්තු දෙන වාහනයක් අපම නිපදවා ගැනීමය.

ඒ අනුව යමින් විදුලි බලයෙන් පැයකට කිලෝමීටර් 40 ක වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකි අලුත් මාදිලියේ මෝටර් රථයක් දැන් ශ්‍රී ලාංකික තව නිර්මාණකරුවකු විසින් නිපදවා ඇත.

කිසිම පරිසර දූෂණයක් නොමැතිව ඉන්ධන බිඳුවක්වත් වැය නොකර විදුලියෙන් දුවන මේ මෝටර් රථය නිපදවා ඇත්තේ ජනාධිපති සම්මානලාභී කේ. ටී. කපිල ද සිල්වා මහතායි. ඔහු මීට වසර අටකට පෙර මෙරටදී නිපදවූ මොෆෙඩ් රථයට ජනාධිපති සම්මාන හිමි විය. එම මොෆෙඩ් රථය ගැන ද පිඵමණ මඟින් ප්‍රථම වරට අපි අනාවරණය කළෙමු. ඒ අයුරින් මේ නව විදුලි මෝටර් රථය පිළිබඳව ද අපි මෙසේ සටහන් කරන්නෙමු.

මෙරට හැම තැනම ඇති ත්‍රිරෝද රථවලට විකල්පයක් ලෙස ඒ රථවලට වඩා සුව පහසුව ආරක්ෂිතව අඩු වියදමකින් ගමන් බිමන් යා කළ හැකි මේ මෝටර් රථය නිපදවීමට කපිල ද සිල්වා මහතාට වසර 4 ක පමණ ගතවී තිබේ.

"මම මුලින්ම මේ මෝටර් රථයේ සැලසුම සකස් කළා. ඊට පස්සේ ෆයිබර් ග්ලාස්වලින් රථයේ බඳ කොටස් සකස් කළා. සීට් 4 ක් තිබෙනවා. හතර දෙනකුට පහසුවෙන් යන්න පුළුවන්. සීට් උස් පාට් කරන්නත් පුළුවන්. ලයිට් සේරටම LED බල්බ දලා තිබෙන්නේ. ඒ විදුලිය පිරිමැසීමටයි." කපිල මහතා පවසයි.

මෙහි ඇති ඉතාම වැදගත් අංගය බැටරි පද්ධතියයි. එය ඇම්පියර් 120 බැටරි 5 කින් යුක්තයි. ඒ පද්ධතිය එක් වරක් ආරෝපණය කළ විට කිලෝමීටර් 120 ක් දුවන්න පුළුවන්. සාමාන්‍යයෙන් එක් බැටරි පද්ධතියකට කිලෝමීටර් ලක්ෂ 5 ක දුරක් දිවීමට හැකියාව තිබේ. එය 500 වරක් ආරෝපණය කිරීමට හැක.

මේ බැටරි ආරෝපණය කිරීම ඕනෑම නිවසක හෝ ආයතනයක ඇති සාමාන්‍ය විදුලි බලය (220 - 240V) මඟින් කිරීමට පුළුවන. මේ බැටරි පද්ධතියෙන් එක ප්ලග් එක නිවසේ ඇති විදුලි පේනුවකට සවිකළ විට බැටරිය ආරෝපණය වීම සිදුවේ. මේ මෝටර් රථයට ක්ලච් එකක් නැත. මෝටර් රථයේ මෝටරය ක්‍රියාත්මක වන්නේ ඇක්සලේටරය ක්‍රියාත්මක කරන විට පමණි. වර්ෂ විදුලි සංඥ සියල්ලට LED බල්බ දමා තිබේ. ඒ නිසා බලශක්තිය පිරිමැසේ. මෙම මෝටර් රථයේ දෙරවල් තවම සවිකර නැත. ඉදිරියේදී දෙරවල් සවි කිරීමට ද වායු සමතය කිරීමට කපිල ද සිල්වා අපේක්ෂා කරයි. මේ මුළු වාහනයම කිලෝග්‍රෑම් 550 බරින් යුක්තය. මේ නව මෝටර් රථය නිපදවීමට කපිල ද සිල්වා මහතාට රුපියල් ලක්ෂ 8 - 9 ක් වැයවී තිබේ. එය වාණිජව නිපදවීමට තම ලක්ෂ 6 - 7 ක් වැයවන බව ද ඔහු පවසයි.

අද කොළඹ නගරය අලුත් වී තිබේ. එමෙන්ම කොළඹ හරිත නගරයක් බවට ද පත්වෙමින් තිබේ. මේ හරිත නගරය සුපිරිසුදු නගරයක් කිරීමට පරිසර දූෂණය අඩු මේ මෝටර් රථය ඉතා ප්‍රයෝජනවත් වේ. එය ජනප්‍රිය කරවීම අපේ යුතුකමකි.

මේ නව නිර්මාණකරු කපිල මහතා පවසන පරිදි කොළඹ නගරයේ ඇති ත්‍රිරෝද රථ ගණන ලක්ෂ 4 කි. ඒ සඳහා දිනකට රුපියල් මිලියන 262 ක් වැයකර අධික ඉන්ධන දහනයක් වැය කරනු ලැබේ. මේ ත්‍රිරෝද රථ වෙනුවට අලුතින් නිපදවූ පරිපර හිතකාමී මෝටර් රථ ධාවනය කළොත් විදුලිය ආරෝපණය (බැටරි චාර්ජ්) කිරීමට වැය වන්නේ රුපියල් මිලියන 30 - 32 ක් පමණි. මේ අනුව අලුත් මෝටර් රථය පාවිච්චි කළොත් දවසකට රජයට ඉන්ධන සඳහා පමණක් රුපියල් බිලියන 225 - 230 ක් පමණ මුදලක් අපේ රට තුළ ඉතිරි කිරීමට අවස්ථාව සැලැසේ.

මීට අමතරව සූර්ය බලයෙන් මේ මෝටර් රථයේ බැටරිය ආරෝපණය කිරීමට පහසුකම් සළ හැකිය.

මෙම මෝටර් රථය රජයේ ලියාපදිංචි කිරීමෙන් පසු වාණිජ මට්ටමින් දියුණු කිරීමට රජයේ උදව් උපකාර ඔහු බලාපොරොත්තු වේ.

මෙම නව නිර්මාණය සඳහා කපිල මහතාගේ පුතණුවන් වන තදිශ් ඩී. සිල්වා මහතා ද උදව් වී ඇත.

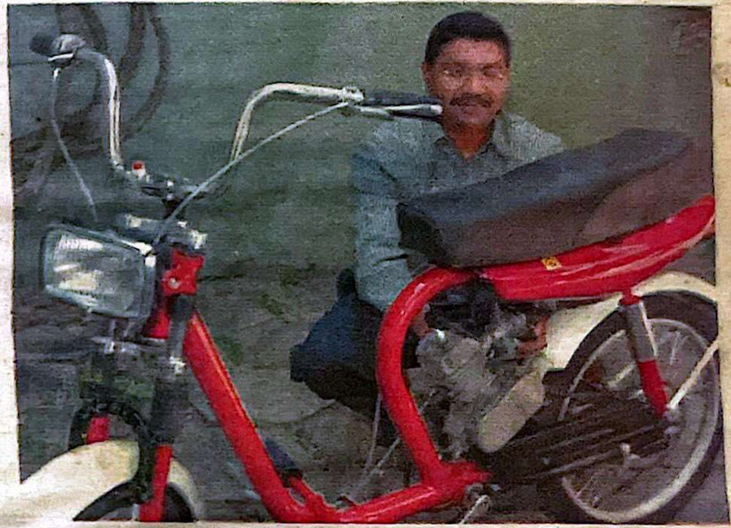
ඒ නව නිර්මාණකරු කපිල ද සිල්වා 0714117272 මඟින් ඇමැතීමට පුළුවන.

**නිහාල් පී. අබේසිංහ**

**ඡායාරූප - විමල් කරුණාතිලක**

# අපේ රටේ නිපදවූ 'මෝපෙඩ්' මෝටර් සයිකලේ

නිහාල් පී. අබේසිංහ
සේයාරූ - තුෂාර ප්‍රනාන්දු



ංකාවේදී ප්‍රථම වරට තව තිර්මාණක-
ත් තව 'මෝපෙඩ්' මෝටර් සයිකලයක්
ා ඇත.
ට පිටරටින් ගෙන්වන 'මෝපෙඩ්' මෝටර්
ල්වලට බොහෝ දුරට සමාන මෙම
ර් සයිකලය නිපදවීමට මෙම නිර්මාණ
යාට වැය වී ඇත්තේ රුපියල් 13,000 ක්
ී. නමුත් පිටරටින් ගෙන්වන 'මෝපෙඩ්'
ර් සයිකලයක් වෙළෙඳපොළේ රුපියල්
10 ක් පමණ වෙයි.
ෝටර් සයිකල් ඇත්ජීමක් මෙහිදී නිපදවා
ර් සයිකලයක් නිපදවීම මෙම නිර්මාණ
යාගේ අරමුණය.
පේ රටටම ආඩම්බරයක් ගෙන දෙමින් මේ
ර් සයිකලය නිපදවා ඇත්තේ තොළඹ 8
ීද රාජකරුණා මාවතේ අංක 54/1
සේ කපිල ද සිල්වාය. මෙරටදී තවා පක-
ත් යකඩ බදකට පිටරටින් ගෙන්වූ මෝටර්
යිකල් ඇත්ජීමත් සවිකර මෙම තව නිපැයුම
සකස් කර ඇත. පෙට්‍රල් ලීටරයකින් කිලෝ මීටර් 120 ක් ධාවනය කළ හැකි මෙම මෝපෙඩ් සයිකලය පැයට කිලෝ මීටර් 20 ක් උපරිම වේගයකින් ධාවනය කළ හැකිය. සිය නිර්මාණය ගැන ඔහු අදහස් දක්වූයේ මෙසේ ය.

1990 දී ත්‍රිරෝද රථයක් නිර්මාණය කරන්නට මෙරට අයකු පමත් වුණා. මම ඒ නිර්මාපකයා හැමතැනම හෙව්වා. ඒත් හමුවුණේ නැහැ. මම උත්සාහ කළේ ඒ පුද්ගලයාට උදව් කරන්නයි. නමුත් ඔහු සොයා ගන්න නොහැකි වුණා.

"ඉන් පස්සේ මම තනියම කල්පනා කරලා සාමාන්‍ය බයිසිකලයක බඳ කොටසක් පොයා ගෙන ඒකට පුංචි බයිසිකල් රෝද දෙකක් සවි කර මෝපෙඩ් එකක ආකෘතියක් හැදුවා. ඊට පස්සෙ තමයි අලුත් මෝපෙඩ් එක හදන්න අඩිතාලම වම්මේ.

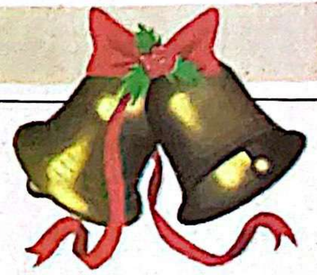
මෙය තවත් නවීකරණය කර විවිධ ප්‍රයෝජන සහිත වාහනයක් බවට පත් කරන්න අදහස් කරනවා.

මේ මෝටර් සයිකලය ධාවනය කිරීම අවශ්‍ය වූ විට මුලින්ම අප කළ යුත්තේ මෝටර් සයිකල පැදලයේ ආධාරයෙන් මෝටර් සයිකලය මඳ දුරක් පැද ගොස් ඇත්ජීම පණ ගැන්වීමය.

මෙය ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවල ප්‍රවාහන හා ගමනාගමන කටයුතු හා වෙළෙඳ කටයුතු සඳහා ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇත. ඉදිරියේදී තවත් බහුවිධ කාර්යයන් කළ හැකි ලෙස මෙය වෙනස්කම්වලට භාජනය කිරීමටත් කපිල සිල්වා අදහස් කරයි.

සිය තව නිර්මාණ ඉදිරියට ගෙනයාමට මට රජයෙන් හෝ වෙනත් ආයතනයක් උදව් කරනවානම් අපේ රට තුළ මෝපෙඩ් කර්මාන්ත ශාලාවක් පිහිටුවන්න වුණත් මට පුළුවන්.

මේ පිළිබඳව උදව් දිය හැකි පුද්ගලයෙක් හෝ ආයතනයක් ඇත්නම් ඒ පිළිබඳව 0714117272 දුරකථන අංකයට කපිල අමැතිය හැකිය.



**නව වසරට අලුත්ම තෑග්ගක්**

# මෙරට තැනූ මෝටර් රිය
# ලක්ෂ අටට වෙළෙඳ පොළට

කපිල ද සිල්වා මහතා සිය සම්මාන සහිතව

**2015 වසරේ පැවැත්වූ 'සහසක් නිමැවුම්' නව නිර්මාණ තරඟාවලියේදී ජනාධිපති සම්මානය හා ආනයන ආදේශක සම්මානය ලැබූ මේ විදුලි මෝටර් රථය දැන් වාණිජ මට්ටමින් නිපදවීම ආරම්භ කර අතැයි කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි.**

මෙරට මෝටර් රථ වෙළෙඳ පොළේ විප්ලවයක් ඇති කරමින් ශ්‍රී ලාංකිකයකු විසින් මෙරටදී නිපදවන ලද ප්‍රථම විදුලි මෝටර් රථය ලබන ජනවාරි පළමු වැනිදා සිට රුපියල් ලක්ෂ 8කට මිලකට වෙළෙඳ පොළට දැමීමට සූදානම් වෙයි. පිටරටින් ගෙන්වා මෙරට අලෙවි කරන විදුලි මෝටර් රථයක් මෙරටදී අලෙවි කරන්නේ රුපියල් ලක්ෂ 30කට පමණය.

පැයට කිලෝ මීටර් 60ක වේගයෙන් පුද්ගලයන් හතර දෙනෙකුට සුවසේ ගමන් කළ හැකි මේ නව විදුලි මෝටර් රථය දැන් වාණිජ මට්ටමින් නිපදවීම අරඹා ඇතැයි එහි නව නිර්මාණකරු වන ඉංජිනේරු ශිල්පී පුංචි බොරැල්ලේ කේ.පී. කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි.

එක් වරක් මෙම මෝටර් රථයේ බැටරිය ආරෝපණය කිරීමෙන් පසු එමඟින් කිලෝමීටර් 100ක් ධාවනය කළ හැකිය. එමෙන් ම එම විදුලි බැටරිය ආරෝපණය කිරීම නිවෙසට ලැබී ඇති විදුලි බලය මඟින් ම සිදු කළ හැකි බවත් කපිල ද සිල්වා මහතා කියයි.

රටේ පරිසරය සුරකින මේ මෝටර් රථය ත්‍රිරෝද රථ පාවිච්චිය අවම කිරීමට හා පරිසර හිතකාමී රථවාහන ජනප්‍රිය කරවීමට රජය ගෙන ඇති පියවරට පූර්ණ සහාය දක්වන්නක් බව පවසන කපිල මහතා මෙය නිපදවීමට වසර 5 - 6ක් පර්යේෂණවල නියැළුණු බව ද කියයි.

2015 වසරේ පැවැත්වූ 'සහසක් නිමැවුම්' නව නිර්මාණ තරඟාවලියේදී ජනාධිපති සම්මානය හා ආනයන ආදේශක සම්මානය ලැබූ මේ විදුලි මෝටර් රථය දැන් වාණිජ මට්ටමින් නිපදවීම ආරම්භ කර ඇතැයි කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි.

ඒ සමඟම කපිල මහතා විසින් ම නිපදවූ ගොල්ෆ් විදුලි මෝටර් රථයක් ද ලබන වසරේ ජනවාරි පළමුවැනිදා සිට රුපියල් ලක්ෂ 10කට වෙළෙඳ පොළට දැමීමට සූදානම් බව ද ඔහු කියයි. නව විදුලි මෝටර් රථය අඩි 4කින් පළලක් යුක්ත අතර දිග අඩි 7ක් පමණ වෙයි. මෙය වායු සමනය කර ඇති අතර අන් සියලු නවීන වාහනවල ඇති සියලු උපාංග නව විදුලි මෝටර් රථයේ ඇතුළත් වෙයි.

මෙය සැබැවින් ම ත්‍රිරෝද රථවලට විකල්පයක් ලෙස හා ත්‍රිරෝද රථයට වඩා අඩු ධාවන වියදමකින් ගමනක් යෑමට ජනතාවට අවස්ථාව දීමට සැකසූ විදුලි මෝටර් රථයක් වේ.

රජය හා මුදල් අමාත්‍යාංශය මේ සඳහා සහන ලබා දෙන්නේ නම් විදුලි මෝටර් රථය ලක්ෂ 6කට වුවත් නිපදවීමට හැකි බව කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි.

ඒ මහතා නිපදවූ අනෙක් ගොල්ෆ් මෝටර් රථය ද අඩි 4ක් පළලය; අඩි 7.5ක් දිග්ය. එහි අලුත් මාදිලිය අසුන් 2 - 4 - 6 - 8 සහිතව විවිධ ප්‍රමාණවලින් නිපදවීමට අපේක්ෂා කරන බව මෙම නව නිර්මාණ සඳහා උදව් කරන කේ.පී. කපිල ද සිල්වා මහතාගේ පුත් කේ.පී. ෂේරන්න ද සිල්වා මහතා පවසයි.

මෙම ගොල්ෆ් මෝටර් රථය ඇතුළත U.S.B. ආරෝපණය සඳහා පහසුකම් හා සී.ඩී. ධාවන යන්ත්‍ර, වායු සමනය ආදී පහසුකම් රැසක් ඇත.

මෙම නව විදුලි ගෝල්ෆ් මෝටර් රථය මෙරට ගුවන් තොටුපළ, මහා පරිමාණ හෝටල්, උද්භිද හා සත්ත්ව උද්‍යානවල සංචාරක කටයුතුවලට යොදා ගත හැකි ය.

ගල් උඩ, වළ ගොඩැලි මතින් ගමන් කිරීමට හැකි ටයර මෙහි සවි කර ඇති අතර ඒ සියලු ටයර මෙරටදීම නිපදවූ බව ද කපිල මහතා පෙන්වා දුන්නේ මේ නව නිපැයුම් සියයට 90ක් ම මෙරට අමුද්‍රව්‍යවලින් නිපදවූ බව පසක් කරමිනි.

කපිල මහතාගේ උපදෙස් මත මෙරට ආයතන කිපයක් මඟින් මෙරටදී නිපදවූ උපාංග රැසක් මේ නව නිපැයුම්වලට උපයෝගි කරගෙන ඇත. වාහනයේ මෝටරය කන්වේටරය හා බැටරිය පමණයි පිටින් ගේන්නේ. අනෙක්වා සියයට 60ක් අපේ කර්මාන්ත ශාලාවේ නිපදවනවා.

මේ මඟින් අපි රැකියා සිය ගණනක් දීමට අපේක්ෂා කරනවා.

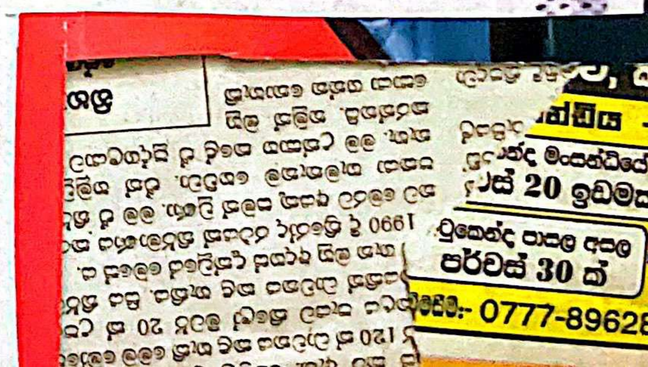
පිටරට වාහන නිපදවන ආයතන අපේ රටට ගෙන ඒමට වඩා අපේ රටේ වාහන නිපදවා අපට බදු සහන හා ණය සහන ලබා දෙනවා නම් අපිට මීට වඩා අඩු මිලට මේ වාහනය දෙන්න පුළුවන්.

රජය විදුලි මෝටර් රථ ජනප්‍රිය කරවීම කිරණය කළාට මෙරට කිසිම බැංකුවක් අපිට සහන ණය ලබාදීලා නැහැ. දේශීය නිපැයුම්වලට නිලධාරීන් බලධාරීන් දෙන උදව්ව මදි. මේ ගැන රජය අවධානය යොමු කළ යුතුයි" කපිල මහතා කියයි.

මෙම වාහන දෙකම අන්තර්ජාතික මට්ටමින් නිපදවා ඇති අතර, මේ සඳහා දැනටම ඉල්ලුම් රැසක් ලැබී ඇති බව ද පෙන්වා දෙන කපිල මහතා මෙය ඉහළ සමාජ පන්තියට නොව, මධ්‍යම පාන්තික අඩු ආදායම්ලාභී ජනතාවට කළ නව නිර්මාණයක් බව ද පවසයි. මේ පිළිබඳව වැඩි විස්තර 0714117272 මඟින් දැන ගත හැකි ය.

**නිහාල් පී. අබේසිංහ**

**සේයාරූ -විමල් කරුණාතිලක**

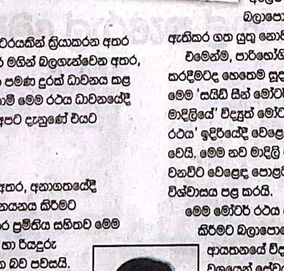


80%
ශ්‍රී ලංකාවේ
නිෂ්පාදිතයි

# 'කප්ලා මෝටර්ස්' 'සයිඩ් සීන්' මෝටර් රථයක් හඳුන්වා දෙයි

සටහන/ඡාදාරූප - සුපුන් සමීපත් / මංජු ප්‍රදීප් කුමාර

ලෝකය පුරා බලසක්ති අර්බුදයට පිළිතුරු සපයමින් විද්‍යුත් මෝටර් රථ නිෂ්පාදනය ශීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන වකවානුවක ශ්‍රී ලංකාව තුළ විද්‍යුත් මෝටර් රථ සම්බන්ධ වෙළෙඳ පොළ ක්‍රමයෙන් නිර්මාණය වෙමින් පවතී. පරිසර හිතකාමී විද්‍යුත් මෝටර් රථ අද වනවිට මහා මාර්ගවල සාමාන්‍ය එදිනෙදා පාවිච්චිය සඳහා පමණක් නොව, වෙනත් මගී ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා සඳහා භාවිත කරන ආකාරයද දැකගත හැකිය. ඊට කදිම උදාහරණයක් මෑතකදී අපට ශ්‍රී ලංකාවෙන්ම වාර්තා විය. විදුලි බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වන මෙම 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථය' (Golf Cart) ගෑන කරුණු හොඳුකරමින් 'අද Auto' විශේෂාංගය හරහා ඔබ වෙත ගෙන ආ 'කප්ලා' මෝටර් රථය සමග මෙම මෝටර් රථයේ නිෂ්පාදන කටයුතු ආරම්භ වී තිබේ.



ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදිත විද්‍යුත් මෝටර් රථයක් ලෙස 2016 වසර මැදදී 'අද Auto' විශේෂාංගය හරහා ඔබ වෙත ගෙන ආ 'කප්ලා' මෝටර් රථය සමග මෙම මෝටර් රථයේ නිෂ්පාදන කටයුතු ආරම්භ වී තිබේ.

කප්ලා මෝටර්ස් ඉන්ඩස්ට්‍රීස් හි නිර්මාණයක් ලෙස මෙම විද්‍යුත් මෝටර් රථ දෙක ශ්‍රී ලාංකේය අභිමානයත් සමග මේ වසරේ ජනවාරි මාසයේදී වෙළෙඳ පොළ ජයගැනීමට සූදානම් වන අතර, නව නිපැයුම්කරුවන් සඳහා වැඩි අවස්ථාවක් ලබාදෙන පුවත්පතක් ලෙස 'අද' ජාතික පුවත්පත ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදිත මෙම 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථය' (Golf Cart) පිළිබඳ ප්‍රථම වරට තොරතුරු අනාවරණය කිරීම සඳහා කටයුතු කළේද ඒ අරමුණ පෙරදැරිවය. එහිදී, කප්ලා මෝටර්ස් ඉන්ඩස්ට්‍රීස් නිර්මාතෘ හා ජනාධිපති සම්මානලාභී කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා අප සමග කතාබහට එක්විය.

කප්ලා මෝටර් රථයෙන් පසුව පුරා මාස 6කට ආසන්න කාලයක සිට සිදුකළ මෙම මෝටර් රථයේ නිෂ්පාදන කටයුතු මේ වනවිට අවසන්ව තිබෙන බව එහි ගිය අපට දැකගන්නට ලැබුණි. වෙනත් රටවල නිෂ්පාදිත 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථවල' (Golf Cart) දක්නට ලැබෙන ප්‍රමිතියෙන් යුතුවම, අපට ගැළපෙන අයුරින් නිර්මාණය කරන මෙම රථය අදාළ මාදිලියේ වෙනත් රථවලට වඩා අඩු මුදලකට ලබාගත හැකි බවද කපිල මහතා පවසයි.

## තාක්ෂණය

මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම විද්‍යුත් මෝටරයකින් ක්‍රියාකරන අතර නඩත්තු කිරීම් අවම වෙයි. පෙල් බැටරි මගින් බලගැන්වෙන අතර, එක් ආරෝපණයකින් කිලෝමීටර් 80ක පමණ දුරක් ධාවනය කළ හැකි බවත් ඔහු පවසයි. පරිසර හිතකාමී මෙම රථය ධාවනයේදී ඉන් කිසිදු ශබ්දයක් පිට නොවන බව අපට දැනුණේ එයට ගොඩවීමෙන් අනතුරුවය.

## ප්‍රමිතිය

මහාමාර්ග සඳහා භාවිත නොවන අතර, අනාගතයේදී ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ පොළ සඳහා අපනයනය කිරීමට බලාපොරොත්තුවීම නිසාත්, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතිය සහිතව මෙම 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථයේ' සුක්කානම හා රියදුරු අසුන වම් පසින් නිර්මාණය කර තිබෙන බව පවසයි.

මෙම 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථයේ' වැසියේ සිට බොඩිය දක්වාත්, ආසන, ටයර් ඇතුළු සියලු දේ ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කර තිබෙන බවත්, ඉතා සුළු කොටස් ප්‍රමාණයක් ආනයනය කරමින්, 80%ක් පමණ දේශීය නිෂ්පාදන උපයෝගී කරගෙන මෙම රථය නිමවා ඇති බවත් ඔහු සඳහන් කරයි. ඉදිරියේදී එකී ආනයනික කොටස් ලබා ශ්‍රී ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කිරීමට ඇතැම් සමාගම් එකඟතාව පළකර තිබෙන බවත් හෙතෙම පවසයි. ඒ අනුව, ඉදිරියේදී සම්පූර්ණයෙන්ම දේශීය නිෂ්පාදනයක් වෙළෙඳ පොළට දැමීමේ හැකියාව ඒ හරහා උදාවනු ඇති බවත් ඔහු පෙන්වා දෙයි. සිත් ඇදගන්නාසුලු ආකාරයට ඉදිරියේදී මෙයට විවිධ කොටස් එක්කර නිර්මාණය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන අතර, විදේශිකයන්ගේ සුවපහසුව සඳහා මෙය ආවරණය කර වායුසමීකරණය (AC) කිරීමටද ඔහු බලාපොරොත්තුවෙන් සිටියි.

## භාවිතය

මෙය ලෝකයේ බොහෝ රටවල භාවිත වන්නේ ගොල්ෆ් ක්‍රීඩාංගණ සඳහා භාවිත කරන 'ගොල්ෆ් කාට්' එකක් ලෙසනි. අද වනවිට මෙහි දිග පළල වෙනස් වී වෙනත් ක්ෂේත්‍ර රැසක් සඳහා භාවිත කරයි. සංචාරකයන් හා ඔවුන්ගේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා හෝටල් හා ගුවන් තොටුපළවල්, විවිධ උද්‍යාන සඳහා නරඹන්නන් ගෙනයාමට, වැදගත් ස්ථාන දැකබලා ගැනීමට, රෝහල් සඳහා වැඩි වශයෙන් භාවිත කළ හැකි බවද ඔහු කියයි.

## මිල

ආනයනික මෙම මාදිලියේ 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථයක්' සඳහා සාමාන්‍යයෙන් ලක්ෂ 16ක් පමණ මුදලක් වැයවෙයි. 2017 ජනවාරි සිට මාදිලි කිහිපයකින් හඳුන්වාදීමට නියමිත මෙහි මුල්ම රථ 25 රු.995,000/- සිට විශේෂිත මිලක් යටතේ මිලදී ගත හැකි බව පවසා සිටියි. රු.995,000/-ට ආසන දෙකකින් යුත් 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථයද', ආසන 4කින් යුත් 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථය' රු.1,100,000/- කට අලෙවි කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙයි. මේ වනවිට පෙර ඇණවුම් භාරගැනීම් සිදුකරන අතර මුල් 25 දෙනාට විශේෂ වට්ටම් සහිතව මිලදී ගැනීමට හැකියාව පවතින බව ඔහු සඳහන් කරයි.

## අලෙවියෙන් පසු සේවාව

වෙනත් රටවල නිෂ්පාදිත 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථ' බොහෝ දුරට වගකීම් කාලය හිමිවන්නේ මාස 12ක කාලයකි. නමුත් මෙම රථය සඳහා මාස 18ක වගකීම් කාලයක් ලබාදෙයි. පාරිභෝගිකයාට අලෙවියෙන් පසු සේවාව උපරිමයෙන් සලසාදීමට බලාපොරොත්තු වන අතර, ඒ පිළිබඳ කිසිදු බියක් ඇතිකර ගත යුතු නොවන බව ඔහු පෙන්වා දෙයි.

එමෙන්ම, පාරිභෝගිකයාගේ ඉල්ලීම පරිදි ආසන ප්‍රමාණය වැඩි කරදීමටද හෙතෙම සූදානමින් සිටියි. 'කප්ලා' මෝටර් රථය හා මෙම 'සයිඩ් සීන් මෝටර් රථයට' අමතරව 'දොර දෙකේ ස්පෝට් මාදිලියේ' විද්‍යුත් මෝටර් රථය හා 'ආසන 15 කුඩා විද්‍යුත් බස් රථය' ඉදිරියේදී වෙළෙඳ පොළට නිකුත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙයි. මෙම නව මාදිලි දෙකෙන් එක් මාදිලියක් ලබන වසර අවසාන වනවිට වෙළෙඳ පොළට නිකුත් කිරීමට හැකිවනු ඇතැයි ඔහු විශ්වාසය පළ කරයි.

මෙම මෝටර් රථය පසුගිය වසරේදී වෙළෙඳ පොළට නිකුත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වුවද 'කප්ලා මෝටර් ඉන්ඩස්ට්‍රීස්' ආයතනයේ විද්‍යුත් තාක්ෂණික අංශයේ ඉංජිනේරුවරයෙකු වශයෙන් සේවය කළ එම ආයතනයේ නිර්මාතෘ කපිල ද සිල්වා මහතාගේ පුත් නදීම ද සිල්වා මහතාගේ හදිසි අභාවය නිසා මෙම මෝටර් රථය වෙළෙඳ පොළට නිකුත් කිරීමට කල්ගත වූ බවද ඔහු සඳහන් කරයි.

ඉදිරියේදී ශ්‍රී ලංකාවට ගැළපෙන අයුරින් නිෂ්පාදිත විද්‍යුත් බලයෙන් ක්‍රියාකරන පරිසර හිතකාමී මෝටර් රථ සෑම මාර්ගයකම දක්නට ලැබීම වැඩි ඇතැක නොවන බව කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරයි.

කපිල ද සිල්වා

වැඩි විස්තර - 0714117272

රුහුණු මායා පිහිටි තුන් හෙළයේ සංයුතිය

ප්‍රාදේශීය ප්‍රවෘත්ති

# සන්නස

□ 2006 ජනවාරි 14 සෙනසුරාදා

පිටුව 13

ඇතුල් පිටු

පිටුව 14
රුහුණු
සුනාමියෙන් මියගිය අයට පිං පමුණුවයි

පිටුව 15
මායා
බැකෝ යන්ත්‍රවලින් වැලි ගොඩදැමීමෙන් හානි

පිටුව 16
පිහිටි
වනජීවී නිලධාරීන් හා ගම්වාසීන් අතර ගැටුම්

# ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වරට යතුරු පැදියක් නිපදවයි

දරුවන් දෙදෙනා යතුරු පැදිය පදවමින්.

□ සාලිය කුමාර ගුණසේකර

ශ්‍රී ලංකාවේ පසුගිය කාලය තුළදී මෝටර් රථ නිෂ්පාදනය ඇරඹුණද, යතුරු පැදි නිෂ්පාදනයක් සිදු වූයේ නැත. එම අඩුව සපුරාලමින්, කොළඹ 08 පදිංචි කපිල ද සිල්වා මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථමවරට යතුරු පැදියක් නිපදවා ඇත.

"මොපෙඩ්" වර්ගයට අයත් මෙම යතුරු පැදියේ සියලු නිර්මාණ කාර්යයන් ඔහුගේ සැලසුම් මත යතුරු පැදිය ඔහු විසින්ම සිය නිවසේ සිට නිපදවනලදී.

මොපෙඩ් වර්ගයේ යතුරු පැදිවලට සුවිශේෂී කරුණු තුනක් ඇත. ඒවා නම්, සැහැල්ලු බවකින් යුතු වීම, යතුරු පැදියේ පැඩලය කරකවා ක්‍රියාත්මක කරවීම හා තරමක වේගයකින් ධාවනය කරවීමය.

35 සී සී (35 CC) එන්ජිමකින් ක්‍රියාත්මක වන මෙම යතුරු පැදිය පැයකට කිලෝ මීටර් පනහක (50Km) වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකිය. එමෙන්ම පෙට්‍රල් ලීටරයකින් කිලෝ මීටර් එකසිය විස්සක් (120 Km) ධාවනය කළ හැකිය.

යතුරු පැදිය නිෂ්පාදනය පිළිබඳව අදහස් දැක් වූ කපිල ද සිල්වා මහතා :-

මගේ වැඩිමල් පුතා කේ.ටී. හිරන්‍ය ද සිල්වාගේ පාසලේ අධ්‍යාපන කටයුත්තක් සඳහා 2005 වසරේ දී ව්‍යාපෘති වාර්තාවක් සැකසීමට අවශ්‍යව තිබුණා. මේ වෙලාවේ මට හිතුණා මගේ කාර්මික තාක්ෂණික දැනුමද උපයෝගී කරගෙන නව යතුරු පැදියක් නිපදවීම පිළිබඳ පුතා දිරිගැන්විය යුතුයි කියලා. ව්‍යාපෘති වාර්තාව සැකසීමෙන් පසු මම 2005 වසරේ දී යතුරු පැදියේ නිපදවීම් කටයුතු ඇරඹුවා.

කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා කොළඹ ආනන්ද විදුහලේ අධ්‍යාපනය හදාරන කාලය තුළ මෝටර් කාර්මික විෂය හදාරා ඇත. අ.පො.ස.(සාමාන්‍ය පෙළ) දක්වා ආනන්ද විදුහලේ අධ්‍යාපනය ලැබූ ඔහු 1981 වසරේ දී, ජර්මානු තාක්ෂණික ආයතනයට ඇතුළු වී 1985 වසර දක්වා මෝටර් කාර්මික පාඨමාලාව හැදෑරීය.

"මට පොඩි කාලේ ඉඳන්ම ආසාවක් තිබුණා කවදාහරි වාහනයක් හදන්න ඕනේ කියලා. ඒ නිසා මම අධ්‍යාපනය ලබන කාලයේ දී හැම තානාපති කාර්යාලයකටම ගිහින් ඒ ඒ රටවල නිපදවන ලද වාහන පිළිබඳ තොරතුරු ඉල්ලුවා. එම කාර්යාලවල නිලධාරීන් ඒ ඒ රටවල රථ වාහන නිෂ්පාදන සමාගම්වල, නිපදවන මෝටර් රථ පිළිබඳ තොරතුරු අඩංගු පොත් මට තැපෑලෙන් එව්වා. අද වගේ නොවෙයි ඉස්සර තානාපති කාර්යාලවලට යන්න බාධා තිබුණේ නෑ." කපිල පවසයි.

එදා ජපානය, ජර්මනිය, ප්‍රංශය ආදී රටවල නිපදවන ලද වාහන පිළිබඳ තොරතුරු අදත් ඔහු සුරක්ෂිතව තබාගෙන ඇත. පාසල් යන කාලයේ පටන්ම ඔහුගේ පසුම්බියේ වාහන පිළිබඳ තොරතුරු අඩංගු වූ පුවත්පත්වල කොටස් බහාගෙන සිටි බව කපිල සඳහන් කරයි.

මෝටර් රථ ආනයනය කර විකිණීමේ සමාගමක් ඔහු පවත්වාගෙන ගියේය. පෙට්‍රල් මිල ඉහළ යත්ම වාහන අලෙවිය පහත වැටීම නිසා, ඔහු එම ව්‍යාපාරය අත්හැරියේය. ඉන් පසු කපිල මලයාසියාවෙන් අමතර කොටස් ගෙන්වා විකිණීමේ ශ්‍රී ලංකා අලෙවි නියෝජිතවරයා ලෙසද කටයුතු කළේය. අද වන විට ඔහු වාහන සම්බන්ධ ආයතනයක් පවත්වාගෙන යයි. 2005 වසරේ ජනවාරි මාසයේ ආරම්භ කරන ලද "මොපෙඩ්" යතුරු පැදිය නිපදවීම් කටුයතු එම වසරේ දෙසැම්බර් මාසය වන විට අවසන් කර ඇත. "මේ යතුරු පැදිය නිපදවා ඇත්තේ චීනයෙන් ගෙන්වන ලද එන්ජිමක් උපයෝගී කර ගනිමිනුයි. යතුරු පැදියේ බඳ නිපදවා ඇත්තේ යකඩ බට ආධාරයෙනුයි." කපිල කියයි.

> **35 සී සී (35 CC) එන්ජිමකින් ක්‍රියාත්මක වන මෙම යතුරු පැදිය පැයකට කිලෝ මීටර් පනහක (50Km) වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකිය.**

යතුරු පැදිය නිපදවීම සඳහා වැය වී ඇති මුදල රුපියල් 13,000කි. ශ්‍රී ලංකාවට ඉන්දියාවෙන් මොපෙඩ් වර්ගයේ යතුරු පැදි බහුලව ආනයනය කෙරේ. එම යතුරු පැදියක විකුණුම් මිල රුපියල් 42,000කි. නමුත් එම මොපෙඩ් යතුරු පැදි මෙතුරම් සැහැල්ලු නැත.

මෙම යතුරු පැදිය සැහැල්ලුය. බී.එම්.එක්ස් (BMX) බයිසිකල් සඳහා භාවිතා කරන ටයර ඊට යොදවා ඇත. දෙදෙනකුට ඉතා පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකිය. යතුරු පැදිය නිපදවීම සඳහා කපිලට ඔහුගේ පුතුන් වන කොළඹ ආනන්ද විදුහලේ 13 වසරේ ඉගෙන ගන්නා හිරන්‍යද සිල්වා සහ 9 වන වසරේ ඉගෙන ගන්නා නදීෂ ද සිල්වා විශාල ලෙස සහයෝගය දක්වා ඇත.

යතුරු පැදිය ශ්‍රී ලංකාවේ නිපදවීම වෙනුවෙන් කපිල ද සිල්වා මහතාට පේටන්ට් බලපත්‍රය ද හිමි වී ඇත.

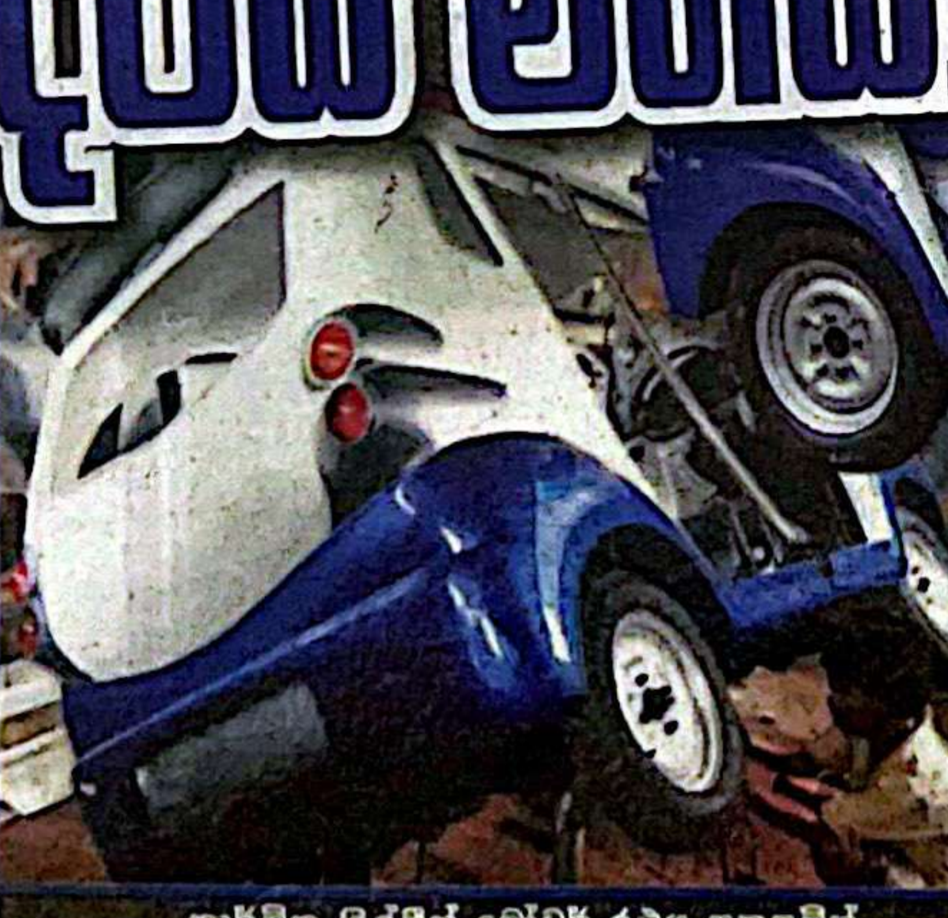
ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය යතුරු පැදි නිපදවීමේ සමාගමක් ඇති කිරීම මගේ අරමුණයි" කපිල සඳහන් කරයි. කපිල නිපදවන ලද යතුරු පැදිය පිළිබඳ සියලු තොරතුරු, කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා, 54/1, ආනන්ද රාජකරුණා මාවත, කොළඹ 08 යන ලිපිනයෙන් හෝ 0714-117272 යන දුරකතන අංකයෙන් ලබාගත හැකිය.

යතුරු පැදියේ මුල් ආකෘතිය පිළිබඳ කපිල සිය නදීෂ පුතාට කියා දෙමින්.

# දේශීය දැනුමින් විදුලි කාරයක් හැදූ දිරිය මිනිසා

හොඳම නව නිපැයුම ලෙසට කැප්ලා විදුලි කාරයට ලැබුණු සම්මාන සහතික

කැප්ලා මෝටර් ඉන්ඩස්ට්‍රීස් සමාගමේ සභාපති කේ.ඩී. කපිල ද සිල්වා



කාර්මික ශිල්පීන් මෝටර් රථය සකසමින්

වැලි මිටිකා හරි මේ රටෙන් පිටරටට යමක් පටවන්න ඕන කියන පැතුම කාලයක් තිස්සේ මගේ හිතේ තිබෙනවා. කැප්ලා විදුලි කාරය නිපදවීමෙන් දැන් ඒ පැතුම ඉටු වෙලා. ඊළඟ පියවර ඒක අපේ රටේ සේම ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳපොළට යැවීමයි. මේ මා දැක්වූයේ හිතා නව නිපැයුම් තැනීමට වෙර දරන ජපනකුගේ හෝ චීනකුගේ කතාවක් නොවේ. එය අභිමානවත් ලංකා පුත්‍රයකුගේ නව දෑ තනන්නට හිතන්නට පතන්නට උපන් දක්ෂ, සේම එකී උපන් හපන්කම හැබෑ කරගත් දිරිය මිනිසකුගේ උදාන වැකියකි.

"නව දෑ නොතකන ජාතිය ලොව නොනඟී" යැයි කුමරතුඟු මුනිදසුන් පවසා අඩසිය වසකටත් වැඩිය. එහෙත් එය හිතට ගත් බවක් නම් නැත. එය හිතට ගෙන ජේ.ආර්. විජේවර්ධන ආදී ඉහළ පැවිසුරුවෝ අහස් යාත්‍රා පවා නිපදවීමට වෙහෙස ගත්තද ඊට මෙරටින් දිරියක් ලැබුණේ නැත. දේශපාලන අධිකාරිය ඔවුන්ගේ විස්මයජනක හැකියාව තැකුවේ නැත. එහෙයින් ඔවුන්ගේ වැර වැඩුම ඉන් නැතම ලොප් විය.

මෙකී නොකී සියලු අභියෝග ජයගත් අභිමානවත් දිරිමත් නිමැවුම්කරුවකු අපට හමුවූයේ පුංචි බොරැල්ලේ පිහිටි නිසල අරණක් බඳු ඔහුගේ නිවසේදීය. ඒ අභිමානවත් ලංකා පුත්‍රයා කේ.ඩී. කපිල ද සිල්වාය.

2013 වසර සඳහා වූ නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ කොමිසම මගින් සංවිධානය කරනු ලැබූ සහසක් නිමැවුම් ප්‍රදර්ශනයේදී ඔහු ප්‍රථම ස්ථානය දිනා ගත්තේය. ඒ ලංකා පුත්‍රයකු නිමැවූ පළමු විද්‍යුත් මොටෝ රිය වන කැප්ලා නිමැවුමටය. හොඳම නව නිපැයුම සඳහා වන ජනාධිපති සම්මානය 2006දී ලැබුණේ ඔහු නිමැවූ මොපෙඩ් යතුරුපැදියටය.

"මං හා පුරාකියා ඉගෙන ගත්තේ කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලෙන්. ඒ කාලේ අපේ පාසලේ තිබුණ ප්‍රාගුණ්‍ය කියලා විෂයක්. ඒකෙදී අපට වෘත්තීය නිපුණතාවට හේතු වන ශිල්ප රැසක් ඉගැන්නුවා. ඒ අනුව ලෝහ වැඩ, වඩු වැඩ, මෝටර් කාර්මික ආදී විෂයයන් ඉගැන්නුවා. මගේ අවධානය යොමු වුණේ මෝටර් කාර්මික හා ලෝහ වැඩ ඉගෙන ගන්නයි. ඔන්න ඔය විදිහට තමයි මෝටර් කාර්මික තාක්ෂණයට මං මුලින්ම යොමු වුණේ."

ඒ හැරුණු විට අපේ තාත්තා පාවිච්චි කළ කාරය මුල සිට මගේ සිතේ ඇති කළේ ලොකු කුතුහලයක්. තාත්තා කාරය ගරාජයට දාන කොට මාත් යනවා ඔහුත් එක්ක, මොකද කරන්නේ කියලා බලන්න. වාහනේ ඒ ඒ අංගෝපාංගවලින් කරන කාර්යය මොකක්ද කියලා දැන ගැනීමේ කුතුහලය මට තිබුණා. පිස්ටන් එකෙන් ක්‍රෑන්ක් එකෙන් කරන්නේ කුමන වැඩක්ද කියන එක දැන ගැනීමට මට ලොකු ආසාවක් තිබුණා.

කපිල ද සිල්වා මේ දිග හරින්නේ නන් විසිතුරු මෝටර් රථ ලෝකයට ලාංකේය විදුලි කාරයක් නිපදවා ප්‍රදානය කිරීමේ කතාවේ අගමුල කතාවය.

පිය විද්‍යාලෙන් සහ පියාගේ සමන්විත කාරය ගාල් කළ ගරාජයෙන් මෝටර් රථ පිළිබඳ මූලික දැනුම ලබා ගත්තා කපිලද සිල්වාගේ එකී හුරුව විධිමත් දැනුමක් බවට පත් වූයේ ජර්මානු තාක්ෂණ ආයතනයෙනි. මෙසේ මෝටර් කාර් විෂය පිළිබඳ හුරුවක් දැනුමක් ලබා ගත්තද ඔහු විවාහයෙන් පසු යොමු වූයේ ව්‍යාපාරික ක්ෂේත්‍රයටයි. ඒ වාහන ආනයනය කර මෙදා හැරීමටය. මෙසේ ව්‍යාපාරික ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළම තැනට ගියද ඔහුගේ සිත නව නිපැයුමක් නිර්මාණය කිරීම පිළිබඳ වුවමනාවෙන් ඉවත් වූයේ නැත.

එසේ වුවද කපිල ද සිල්වාගේ සිත නව නිපැයුමක් කිරීම සඳහා යොමු වන්නේ ඔහුගේ ලොකු පුතු කළ යෝජනාවක් අනුව "මගේ ලොකු පුතා උසස් පෙළ කළේ 2004 අවුරුද්දේ. ඉතින් දැන් ඔය උසස් පෙළ කරන කොට ස්වාධීන ව්‍යාපෘති වාර්තාවක් හදලා ඉදිරිපත් කරන්න ඕනනේ. ඒකට අපේ පුතා මගේ උපදෙස් පැතුවා. ඒ විතරක් නොවෙයි ඔහු යෝජනා කළා තාත්තා මෝටර් මැකැනික් විෂය දන්න නිසා ඒ ගැන එකක් කරමු කියලයි. ඔන්න ඔය පෙලඹීම නිසා තමයි මගේ සිත යළි මෝටර් කාර්මික පැත්තට යොමු වුණේ.

මෙසේ පුතාගේ ව්‍යාපෘති වාර්තාව සකස් කරන්න උදව් කරන්න යන කපිල ද සිල්වාගේ අතින් අවසානයේ අපූරු නිමැවුමක් මැවිණි. ඒ අපූරු නිමැවුම මොපෙඩ් නම් යතුරුපැදියයි. මෙම යතුරුපැදියේ විශේෂත්වය වූයේ මෝටරය හා පැඩලය යන දෙඅංග එක්කර නිමවීමයි.

මෙකී යතුරුපැදිය කෙරෙහි රටේ කොතරම් අවධානයක් යොමුවිද යත් 2005 වසර සඳහා හොඳම නව නිපැයුමට ප්‍රදානය කරන ජනාධිපති සම්මානය හිමිවූයේ ඔහුගේ මොපෙඩ් නමැති යතුරුපැදියටයි.

"ඔය සම්මානය එක්ක මට රුපියල් පනස්දහසක තෑග්ගකුත් ලැබුණා. අදත් ඒ මුදල් තෑග්ග මට කෝටියකටත් වඩා වටිනවා. මොකද රජය මා කළ නිමැවුම අගය කරලා ඊට නිසි තැන දීම නිසා මගේ සිතේ ඇති වූ දිරිය එච්චරයි මෙච්චරයි කියන්න බැහැ. මා කළ සාර්ථක වැඩකට රජයෙන් ගෞරවයක් ලැබුණා."

කපිල ද සිල්වා කියයි.

අපට පෙනෙන හැටියට මොපෙඩ් යතුරුපැදිය නිමවීම මගින් කපිල ද සිල්වාගේ සිතේ ඇල්වුණු නව නිමැවුම් කිරීමේ ආවේගය ඉන්පසු ඇවිළි ඇවිළී ගියා මිසක් නතර වූයේ නැත.

"ඇත්තෙන්ම මගේ ඉලක්කය තිබුණේ කාරයක් නිපදවීමටයි. මොපෙඩ් නිමවීමත් සමග මගේ සිතේ ඇති වුණු ආශාව විදුලි කාරයක් නිපදවීම දක්වා වර්ධනය කරන්න මම වැඩ පටන් ගත්තා. ඒ අනුව 2006 ඉඳලා විදුලිය කාරෙකට වුවමනා කරන අමුද්‍රව්‍ය සොයමින් බඩු එකතු කරන්න මම පටන් ගත්තා.

අවුරුද්දක් වගේ වෙනකොට මගේ නිමැවුමට වුවමනා කරන අමුද්‍රව්‍ය ටික සොයා ගත්තා. හැබැයි අපේ මිනිස්සුන්ගේ වැඩ කිරීමේ විනයක් නැතිකම නිසා අවුරුදු තුනක් ගත කළත් මට නිර්මාණය එළියට දාගන්න බැරි වුණා. බාස්උන්නැහේලා නිතර නිවාඩු ගන්නවා. ඉතින් ඔන්න ඔය හේතු නිසා 2013 දී තමයි මගේ විදුලි කාරය එළියට ආවේ. විදුලිය කාරයක් නිපදවීමට මගේ සිත යොමු වුණේ මාත් පරිසර හිතවාදියෙක් නිසයි. සතා සීපාවා ගහකොළවල සමග ජීවත් වෙන්න මං හරිම කැමැතියි. මගේ ගෙදරත් ගස්කොළන් වවලා තියෙන්නේ. හැබැයි 2013 මේ කාරය නිපදවූවත් මට අවුරුද්දක් එකහමාරක් යනකල් ඒක රටට දෙන්න බැරි වුණා. විවිධ පැතිවලින් බාධා ආවා. අනුග්‍රහය ලැබිය යුතු තැන්වලින් අනුග්‍රහය ලැබුණෙත් නැහැ.

ඔය අතරේ ලංකාවේ එකල ප්‍රකට වූ ව්‍යාපාරිකයෙක් මගේ නිර්මාණය ඩැහැගැනීමටත් උත්සාහ කළා. ඔහු උත්සාහ කළේ මගේ නිර්මාණය මිලදී ගෙන මා ඔවුන්ගේ ආයතනයේ සේවකයකු කර ගැනීමටයි. නමුත් මා ඊට හසුවුණේ නැහැ. බාධාවලට බය වුණෙත් නැහැ. මගේ අම්මා තාත්තා දකුණේ මිනිස්සු. ඔවුන් කුඩා අවධියේ සිට මට දුන්නු අවවාදය තමයි "පුතේ කවදාවත් ඉස්සරහට තබපු කකුල පස්සට නොගන්න" කියන එකයි. මං ඒ අවවාදය අනුවයි එදා අද වගේම හෙටත් වැඩ කරන්නේ. මම පුංචි කාලේ ඉඳලා සෙල්ලම් කාර් අතපත ගානවා. කඩලා හදනවා. අපේ නෑදැයෝ පවා මට තෑගි වශයෙන් දුන්නේ මිකැනිකල් කට්ටල. ඒවා මගින් නිර්මාණ කරන්න පුළුවන්. ඔය කාලේ පුංචි මෝටරයක් අරන් ඒකට ඇති රෝදයක් පටලවලා ඒක රෝදවලට සම්බන්ධ කරලා මං බැටරි බලයෙන් දුවන සෙල්ලම් කාරයක් හැදුවා. මට හිතෙන හැටියට ඔන්න ඔය හුරුව තමා අද විදුලිය කාරයක් හැදීම දක්වා වර්ධනය වෙලා තියෙන්නේ. පුංචි සන්දියේ බැටරියෙන් දුවන සෙල්ලම් කාරයක් හැදූ කපිල ද සිල්වා අද ලෝකයට විදුලිය කාරයක් ප්‍රදානය කර තිබේ. නිමැවුම වෙන සිතක ගමන කෙතරම් අසීමිතදැයි ඔහුගේ කතාවට සවන් දෙන අතරේ මට සිතුණේ වරක් දෙවරක් නොවෙයි.

කපිලගේ විදුලිය කාරය එළියට එන්නේ වසර තුනක අඛණ්ඩව තාක්ෂණික පෙළහරක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙනි. කාරය නිපදවීමේදී ඔහු මුහුණ දුන් ප්‍රධාන අභියෝගයක් වූයේ නිසි අමුද්‍රව්‍ය සපයා ගැනීමේ දුෂ්කරතාවයි.

"මං මුහුණ දුන් ප්‍රධාන දුෂ්කරතාවක් තමයි මෝටරයත් ගියර පෙට්ටියත් එකට සම්බන්ධ කරන අංගයක් සොයා ගැනීමයි. අවසානයේදී යතුරුපැදියක දම්වැලකින් (චේන්) එකකින් මෝටරයත් ගියර පෙට්ටියත් සම්බන්ධ කරලයි මේ අවසන් නිර්මාණය කළේ."

කෙසේ වුවද කාරය නිපදවීමේදී සියයට 60ක් පමණ ඔහු භාවිත කර ඇත්තේ දේශීය අමුද්‍රව්‍යයයි.

"ඔය මං මුලින් කිව්ව වගේ නිර්මාණය කළත් නිෂ්පාදනය කර ගන්න මට උදව්වක් නොලැබුණු නිසා මම අර්බුදයකට මුහුණ දුන්නා. හැබැයි මගේ නිර්මාණය මගතොටේදී දකින ජනතාව මාව දිරිමත් කළා. ඔක නිෂ්පාදනය කර වෙළෙඳපොළට දමන්න කියා ඔවුන් මගෙන් ඉල්ලීමක් කළා. මේ ජනතා ප්‍රතිචාර මට ලොකු ශක්තියක් වුණා. ඔය අතරේ මට දේශීය ආයෝජකයෙක් ලැබුණි. ඔහු කැමැති වුණා මගේ නිර්මාණය නිෂ්පාදනය කරන්න මුදල් යොදවන්න. ඒකට සූදානම් වෙද්දී තමයි අලුත් ආණ්ඩුව අතුරු අයවැය ඉදිරිපත් කළේ. ඒ අයවැයෙන් විදුලි කාර් ආනයන බද්ද අඩු කළා. මේක අපේ වැඩේට මරු පහරක් වුණා. මගේ ආයෝජකයාත් කකුල පස්සට ගත්තා. ඔහු කිව්වා කපිල දැන් නම් ඔයාගේ විදුලි කාරයට මුදල් යොදනවාට වඩා ලාබයි විනයෙන් විදුලිය කාර් ගෙන්වන එක. ඔන්න මං වැඩේ අතාරිනවා කියා ඔහු වීතෙට ගියා. නමුත් මගේ දිරිය සිඳුණේ නැහැ."

"මගේ අරමුණ ජය ගැනීමට මං විවිධ පැතිවලින් කටයුතු කළා. ඔන්න ඔහොම ඉන්න කොට ලංකාවේ ප්‍රධාන පෙළේ ව්‍යාපාරිකයන් පනස් දෙනෙක් මුදල් ඇමැති හමුවීමේ පෝරමයකට මටත් සහභාගි වෙන්න ලැබුණා. ලැබුණු අවස්ථාවෙන් ප්‍රයෝජනය ගත් මම අතුරු අයවැයෙන් අපේ දේශීය නිෂ්පාදනයට වැදුණු මරු පහර ගැන කතා කළා. මගේ විවේචනය සෘජුව ඉදිරිපත් කළා. එහිදී ඇමැතිවරයා කිව්වා හැමෝම නව නිර්මාණ ගැන කතා කරනවා. නමුත් යථාර්ථයක් කරන්න බැහැනේ කියලා. ඊට පස්සේ මං ඔහුට මගේ කතාව කිව්වා.

අපේ ලොකු පුතාත් ව්‍යාපාරික හමුවකදී අමැතිවරයාට විදුලිය කාර් ආනයන බදු අඩුකිරීම නිසා ඇතිවෙලා තිබෙන අර්බුදය ගැන පැහැදිලි කර තිබෙනවා. ඊට පස්සේ අප ඇමැතිතුමත් හමුවුණා. ඒ හමුවීමේ ප්‍රතිඵලයක් හැටියට තමයි ඔහු මුදල් ඇමැතිවරයා හැටියට ආනයනය කරන විදුලි කාර් බද්ද වැඩි කළේ. ඇත්තෙන්ම මං ඒ සඳහා රවි කරුණානායක මුදල් ඇමැතිතුමාටත් ආණ්ඩුවටත් මගේ අප්‍රමාණ ස්තුතිය පුද කරනවා. රට ගැන හිතලා එහෙම තීන්දුවක් ගැනීම ගැන. විදුලි කාර් බද්ද වැඩි කිරීම ගැන නොයෙක් අය විවිධ කතා කියන ආකාරය පාර්ලිමේන්තු කතාවලට සවන්දීමෙන් අහන්න ලැබෙනවා. මුදල් ඇමැතිවරයා එහෙම තීන්දුවක් ගත්තේ අපේ දේශීය නිෂ්පාදනයට අතදෙන්න කියන එක ඔවුන් තේරුම් නොගැනීම කනගාටුවට කරුණක්."

සැබැවින්ම කපිල ද සිල්වා දැන් සිටින්නේ ඔහුගේ අරමුණු ජය ගැනීම සඳහා ඇවැසි කරන ඉතිරි පඩි ටික නැඟීමටය. ඔහු සඳහන් කරන හැටියට ඔහුගේ කාරියේ භාගයක් සිදුව හමාරය. දැන් ලැබිය යුත්තේ නොපමාව රජයේ සහ බැංකුවල අනුග්‍රහයයි.

ඒ අනුව මුදල් අමාත්‍යාංශය, කර්මාන්ත සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතනවලින් ඒ සඳහා ලැබිය යුතු සහයෝගය කඩිනමින් ලැබෙන්නේ නම් ලබන වසරේ ජනවාරි පෙබරවාරි වන විට සිය නිෂ්පාදනය වෙළෙඳපොළට නිකුත් කළ හැකි බව කපිල ද සිල්වා කියයි.

"අපේ කාරය නිපදවීමට සමහර කොටස් පිටරටින් ආනයනය කරන්න වෙනවා. ඒකට ආණ්ඩුවෙන් බදු සහනයක් ලැබුණොත් අපට විදුලිය කාරයක් රුපියල් ලක්ෂ හයක් හතක් අතර මුදලකට දෙන්න පුළුවන්. මගේ අරමුණ මේ රටේ ජනතාවගෙන් සියයට හැටකට විතර කාර් එකක් ලබා දෙන්න."

ඒ කපිල ද සිල්වාගේ පැතුමය. ඔහු සඳහන් කරන හැටියට සැලකිය යුතු අවම මුදලකට මිලදී ගත හැකි මෙකී විදුලි කාරය එක් වරක් බැටරිය ආරෝපණය කළ විට (චාර්ජ් කළ විට) කිලෝමීටර් 100-120ක් අතර දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ හැකිය. එක් කිලෝමීටරයක් ධාවනය සඳහා වැය වෙන්නේ රුපියල් 3.50ක් වැනි මුදලකි. කෙතරම් ලාභයක්ද? මෙයින් පරිසරයට අහිතකර දුමක් හෝ වෙනත් අපද්‍රව්‍යයක් පිට නොකරන කැප්ලා විදුලි කාරය දැනට ධාවනය කළ හැක්කේ පැයට කිලෝමීටර් 60ක වේගයෙනි. එසේම සිව්දෙනකුට ගමන් කළ හැකිය. මෙසේ ධාවන වේගයේ සීමා තිබුණද කාරයේ පාලක පද්ධතියේ සුළු සුළු වෙනස්කම් ඇති කිරීම මගින් එහි වේගය පැයට කිලෝමීටර් 100ක් දක්වා වැඩි කළ හැකිය.

බැටරි පහකින් යුක්ත කාරයේ එම බැටරි මගින් අවුරුදු තුනක් පමණ ධාවනය කළ හැකිය. එසේම බැටරි මිලදී ගැනීම සඳහා ඔබට වැය වන්නේ රුපියල් ලක්ෂයක් එකහමාරක් වැනි මුදලකි. කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන පරිදි ත්‍රිරෝද රථ සඳහා ආදේශකයක් හැටියට කැප්ලා කාරය භාවිත කළ හැකිය. ත්‍රිරෝද රථයකට කිලෝමීටර් 100ක් ධාවනය කිරීම සඳහා රුපියල් 750ක පමණ ඉන්ධන වැය වෙයි. තෙල් ලීටරයකින් ත්‍රීවීලරයක් ධාවනය කළ හැක්කේ කිලෝමීටර් 20ක් පමණි. දවසකට කිලෝමීටර් 80-100ක දුරක් ධාවනය වේ නම් පෙරකී පරිදි රු. 750ක මුදලක් ඉන්ධන සඳහා වැය වෙයි.

කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන පරිදි 2014 ලබාගත් දත්ත අනුව කොළඹ නගරයේ ත්‍රීවීලර් හාරලක්ෂ පනස්දහසක් ධාවනය වෙයි. ඉන් තුන්ලක්ෂ පනස් දහසක් දිනකට ධාවනය වේ නම් දිනකට වැයවන ඉන්ධන මුදල මිලියන 262කි. ඒ අනෙක් ගාස්තු නැතිවය. මෙසේ දිනකට කෙතරම් අධික මුදල් ප්‍රමාණයක් ඉන්ධන ගාස්තු හැටියට රටින් පිට වෙනවාද? කපිල ද සිල්වා මහතා සඳහන් කරන හැටියට සූර්යකෝෂ මගින් ධාවනය කළ හැකි ආකාරයටද තම විදුලි කාරය වර්ධනය කිරීම ඔහුගේ අපේක්ෂාවය.

මෙකී කාරයේ විදුලිය පැත්ත සම්පූර්ණයෙන්ම වග බලා ගත්තේ කපිල ද සිල්වා මහතාගේ දෙවැනි පුතා වන නදීශ් ද සිල්වාය. ඔහු විදුලි ඉංජිනේරු උපාධිය හදාරන සිව්වැනි වසර සරසවි සිසුවෙකි.

"ඇත්තෙන්ම මගේ දෙවැනි පුතා නදීශ් තමයි මේ වැඩේට සම්පූර්ණ තල්ලුව දුන්නේ. ඔහු නැතිනම් මේක සාර්ථක වෙන්නේ නැහැ."

කපිල ද සිල්වා සිය පුතුගේ කාර්යභාරය එසේ අගයයි.

නදීශ් අප කැප්ලා කාරයෙන් කොළඹ නගරයේ රවුමක් ගෙන ගියේය. එමගින් අපට දැනුණේ හෙල්ලෙන්නෙ පැද්දෙන්නෙ නැතිව කැප්ලා කාරයකින් කෙබඳු දුරක් වුවත් පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි බවය.

"මම හිතන්නේ මගේ පැත්තෙන් විය යුතු සියයට අනූපහක්ම කරලා තියෙන්නේ. රජය පැත්තෙන් දෙකක් වෙන්න ඕන. එකක් තමයි රජය අපි වගේ නව නිර්මාණකරුවන් රැක ගන්න ඕන. අනෙක අපට වෙළෙඳපොළක් නිර්මාණය කර ගන්නත් රජය ඉදිරිපත් විය යුතුයි."

කපිල ද සිල්වාගේ මෙකී පැතුම ඉටුවීම රටේද පැතුමය. "මං ඉල්ලන්නේ අපේ රටේ ශ්‍රී ලංකා කියන නම ලෝකෙට ගෙනියන්න අවස්ථාවක් දෙන්න කියලයි." එසේ කියන අතර "මොන බාධක ආවත් මම සැලෙන මිනිහෙක් නොවෙයි" යැයි අවධාරණය කරමින් තිර බැල්මක් හෙළා ඔහු අපට සමුදුන්නේය.

අපට කළ හැක්කේ මේ අපූරු නිර්මාණකරුවාගෙන් රටට වැඩක් ගන්න යැයි කියා වගකිව යුත්තන්ගෙන් ඉල්ලීමක් කිරීම පමණි.

වරුණ අබේසේකර
ඡායාරූප : චතුර එස්. කොඩිකාර

Inventors Association is a lame duck! KAPLA The electrification of Sri Lankan automobiles The comfortable, affordable Electronic 'Kapla' lacked Govt. encouragement

**BY LANKESH GOONERATNE, SHANE DAWSON AND BUDDHI PRABODHA KARUNARATNE**

People are using all sorts of modern vehicles for their comfort but they still have not considered the price they incur to travel in such, for example if a person wants to drive his vehicle travelling around Sri Lanka there is a percentage of Petrol or Diesel the vehicle consumes and it could be too costly for some people as well.

Therefore, Gadget Geeks are introducing an electronic vehicle which is comfortable and affordable. The electronic vehicle a.k.a Kapla has being invented by K.T. Kapila De Silva with the help of his son K.T. Nadeesh De Silva. Nadeesh De Silva is a talented young man who is interested in inventing and improving technology. Nadeesh is the person who developed the technological side of the vehicle. The wiring and the power supply was measured and fixed by Nadeesh.

The Kapla has been designed for people who are really concerned with price increases in Petrol or Diesel. This vehicle is aimed mostly at the middle class clientele but it can be used by any other interested customers as well.

Introduction

De Silva who is an inventor plus a businessman was interested in inventing the electronic car 'Kapla', because during his school days he used to learn the subject of motor mechanism in a well-known school in Sri Lanka. Furthermore he stated that inventing spoons or toilet brushes are simple because they have learned to invent better items than simple products. However, an inventor always wants to invent something which can be displayed worldwide but even though there are such talented technological inventors in Sri Lanka the support from the government is limited compared with other countries, he added.

Additionally, Kapila De Silva's son also learned motor mechanism so then he was interested in inventing something combining their knowledge. However, then Kapila De Silva assembled a motor bicycle. Furthermore, he received a gold medal from the Sri Lankan Inventors Commission (SLIC), he stated.

In the light of the fact there is petrol saving as well. In normal vehicles the petrol consumption is gradually high

leri" award winner - (Mawbima)media (http://www.bestweb.lk/?page_id=3969) | best web awards http://www.bestweb.lk/?page_id=3969) | 13 March 2015 | Last updated three minutes ago

Search

ceylontoday

(http://ceylontoday.lk/index.html)



# Inventors Association is a lame duck! KAPLA The electrification of Sri Lankan automobiles The comfortable, affordable Electronic 'Kapla' lacked Govt. encouragement

People are using all sorts of modern vehicles for their comfort but they still have not considered the price they incur to travel in such, for example if a person wants to drive his vehicle travelling around Sri Lanka there is a percentage of Petrol or Diesel the vehicle consumes and it could be too costly for some people as well.

Share 16

Tweet 0

Share

g+1 0

Email

Ceylontoday, 2015-01-26 02:00:00

Read 93 Times

e as well.

in reason to invent this vehicle was to ensure that Sri Lankan inventors are not worthless or untalented, hey can invent an object which can be displayed worldwide, but there isn't sufficient support given by the ernment. Sri Lankans do not consider that more inventions are better for the future of the nation.

he process of Kapla

When considering about the process of how Kapla works? Firstly the batteries of the electronic vehicle should be charged because without a fully charged battery the machine does not work. After the batteries are charged and the vehicle is switched on a wave signal is sent to the controller of the vehicle through the battery to start the machine. Afterwards through the controller of the vehicle the motor of Kapla starts to react then the vehicle is ready to go. However, this is the process which is being used in any electronic vehicle manufactured in the world. But in addition to the usual process, inventors can attach more items such as the charging system can be changed. For an example without using a plug point to charge the vehicle a solar power panel can be utilized. If this system is being used for any electronic vehicle, power saving will increase and pollution will be less. Furthermore, in the Kapla there is nothing special in this ordinary electronic car but the specialty is it has been manufactured in Sri Lanka, Kapila De Silva mentioned.

In normal vehicles which use petrol or diesel it has the ability to move forward even if the driver does not accelerate, but in Kapla, it is not so. In the light of the fact, there is a system in Kapla as well which means when the driver accelerates fast the batteries of the vehicle automatically gets recharged.

However, the chassis of the vehicle was fixed by using metal in Sri Lanka and the raw materials used to construct the body as well. But the Motor, batteries and controller was purchased from China because it is not available in Sri Lanka and there are no people who manufacture such batteries, motor and controller suitable for the Kapla. The raw materials to manufacture certain parts of the vehicle are not available. Other than the batteries, motor and the controller other parts of the vehicle are purchased within the country.

'Moving Ahead'

The patent which is known as the licence to manufacture the invention is being processed, said Kapila De Silva. The industrial design has been approved but there are more approvals to come. Therefore, it will take a while to get the patent, he stated.

Several letters were sent to the former President Mahinda Rajapaksa to help this creation to move ahead within the country but there was no reply. Kapila De Silva further noted, "I did not want support financially. I just needed the former president to approve this vehicle to be used but for some reason they did not allow this invention to succeed.

"

Furthermore, Kapila will manufacture 25 vehicles in near future but there are more than 100 orders for the electronic vehicle. Kapila further said "we do not want to rapidly succeed in the industry we want our business to improve slightly and to make sure that people will understand the usefulness of Kapla."

The story of the Sri Lankan inventor

"I was registered as an inventor in the year 2003 at the Inventors Association. It contributes for the benefit of encouraging the inventors and the technology sector in Sri Lanka, but according to my point of view,the Inventors Association does not contribute for the benefit of the Sri Lankan inventor" he says. "There are some points to be corrected as I have pointed out before several times. I don't know what's wrong", he added worriedly.

"Inventor Association only encourages us to celebrate, and admire the invention in a ceremony. Then they would become silent thereafter. What I believe is, the responsibility of the Inventors Association of Sri Lanka must be to guide the inventor to bring inventors to contribute towards the Sri Lankan economy. The Inventors

must be aware of the undergoing projects of the inventors and to stand behind them. Inventors may
ems due to financial, political, and other issues. As I believe the responsibility of the Inventors
ion must be to give hand to these particular problems other than the ceremonial admirations. "

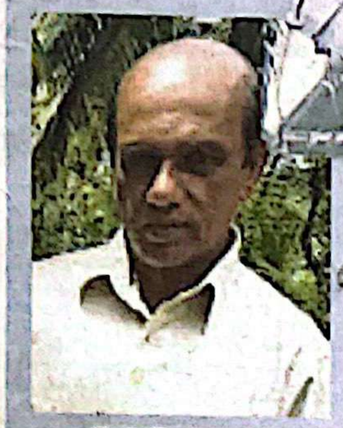
admired my invention but that is all. They are not aware of why am I not producing Kapla commercially.
are not aware of the obstacles which slowed down a commercial production. The knowledge and the skills
an inventor may be different, and inventor needs the assistance of other field such as law, technology and
nance. The inventor needs assistance to bring an invention to a commercial end. It's unfortunate that the

රිවිර 2015 ජූලි මස 26 වැනි දා ඉරිදා

# රිවිනෙත

කේ.ටී. කපිල සිල්වා මහතා ඔහු නිපද වූ විදුලියෙන් ක්‍රියාත්මක වන කාර් රථය සමග

**ලංකාවේ පළමු විදුලි මෝටර් රථය නිෂ්පාදනය කළේ මේ නිර්මාණකරුවා වුවද රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියකින් ඔහු පීඩනයකට පත් කර තිබේ යයි ඇසුව හොත් ඔබ පුදුමයට පත් වනු ඇත.**



ගාමිණී විජේසිරි මහතා සහ ඔහු විසින් සකසන ලද මුහුදු රැළ මගින් විදුලිය උත්පාදනය කරන උපකරණය

# ජාතික ආර්ථිකයකට හීන මවන රටක නැගෙන නව නිපැයුම්කරුවන්ගේ සෝ සුසුම්

**මේ කුඩා උපකරණ මගින් වොල්ට් 4. 5 වැනි විදුලි බලයක් දැනට නිපදවන අතර මෙම උපකරණ වැඩි දියුණු කිරීමෙන් මෙම බල ශක්තිය වාණිජ කටයුත්තක් කළ හැකි බව ගාමිණී විජේසිරි මහතාගේ අදහසයි.**

ජල විදුලිය බලය ලංකාවේ ප්‍රධාන බලශක්ති ප්‍රභවයයි. ඊට අමතරව පොසිල ඉන්ධන ගල් අඟුරු මෙන්ම සුළං බලයද වර්තමානය වන විට භාවිතයට ගැනේ. මීට අමතරව ලෝක විද්‍යාඥයෝ ස්වභාවික බල ශක්ති ප්‍රභවයන් රාශියක් පිළිබඳව අනුමාන කරමින් වැඩ ගැන්මෙහි වුවමනාව ඇතිකර සිටිති. ලංකාව වටා පවතින සාගරයෙන් අපට මහඟු සම්පත් රාශියක් ලැබෙන බව නොරහසකි. මත්ස්‍ය සම්පත් මෙන්ම වටිනා ඛනිජ සම්පත්ද ඉන් ලබා ගැනීමට හැකිව තිබේ. එයට අමතරව මුහුදු පතුලේ සඟවා තිබෙන තෙල් සහ ගෑස් සම්පත් කෙරෙහිද දැන් අවධානය යොමුව ඇත. ඒ සැමටමත් වඩා සුවිශේෂ බලයක් නොහොත් ශක්තියක් මුහුදු රැල්ලකට ඇතැයි කිව හොත් එය මුසාවක් නොවේ. සුනාමි අවස්ථාවේ දී මුහුදු රැල්ලෙන් සිදු කළ විනාශයෙන් ලැබූ අත් දැකුම මෙහිදී මතක් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත් විදුලිය බලශක්තිය නිපදවීම සඳහා සියවසකට අධික කාලයක් තිස්සේ අප භාවිතා කරන්නේ ජල රෝදයෙන් ඇති කරන චාලක ශක්තියයි. බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ දී ඇති කළ රබර් වතු කම්හල් පණ ගැන්වීම පිණිස ඇති කළ මේ ජල චක්‍ර ප්‍රමණ යන්ත්‍රවල ඇතැම් අංග තවමත් ඒ ස්ථානවල පවත්වා යනු ලැබේ. එම ජල චක්‍ර යොදා නිපදවන ලද විදුලිය පසු කලෙක ලංකාවේ ප්‍රධාන විදුලි පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කරන මහා බලවේගය බවට පත් විය.

ජලයට යම් කිසි චාලක ශක්තියක් තිබේ. එයට තල ප්‍රමණ චක්‍රයක් යොමු කළ විට එය කැරකැවීමට ලක් වේ. එයින් උපදවන චාලක ශක්තිය ඩයිනමෝවක් කරා යොමු කළ කල්හි විද්‍යුත් ශක්තිය උත්පාදනය වේ. එය ශක්ති පරිවර්තනයකි. ලංකාව වටා ඇත්තේ විශාල මුහුදු කලාපයකි. පෙර සඳහන් කළ පරදි මෙම සාගරය තුළ නොසන්සිඳෙන බල ශක්තියක් ඇති වෙමින් නැති වෙමින් පවතී. එහෙත් මේ චාලක ශක්තිය විදුලිය බලය දක්වා පරිවර්තනය කර ගැනීම උදෙසා ක්‍රියා කිරීමට දහ අට වන ඉදිරියටම පැමිණ නැත. ලංකා නව නිපයුම් කරුවන් මේ පිළිබඳව උනන්දුව දක්වා සාදන ලද යන්ත්‍රයක් පසුගිය කාලයේදී සහසක් නිපැයුම් තරගාවලියේදී දක්නට ලැබුණි. මෙම යන්ත්‍රය නිර්මාණය කොට තිබුණේ ගාල්ල සුමංගලෝදය විදුහලේ ආචාර්ය වරයෙකු ලෙසට සේවය කළ ගාමිණී විජේසිරි මහතාය. මුහුදු රළ භාවිතයෙන් බල ශක්ති උත්පාදනයට උත්සාහ කළ මේ ගුරුවරයාගේ අදහස අනුව මෙහිදී සිදු වන්නේ හුදෙක් තල ප්‍රමණ චක්‍රයක ක්‍රියාකාරිත්වය මගින් ඇති වන චාලක ශක්තිය ඩයිනමෝවක් මගින් විදුලිය බවට පරිවර්තනය කරලීම නොවේ. මෙහිදී පළමුවෙන්ම ජල රෝදය නොහොත් ප්‍රමණ චක්‍රය මගින් චාලක ශක්තිය උත්පාදනය කරන බව සාමාන්‍ය. එහෙත් එය ස්පූර්ණ

සියවසේ සිටම උත්සාහයන් තිබුණද එය මෙතෙක් සාර්ථක තත්ත්වයකට පත්ව නොමැත්තේ මුහුදු රළ එකාකාරි නොවන බැවිනි. එහෙත් නවසිය හැත්තෑව දශකයේ දී ඇති වුණු තෙල් අර්බුදයේදී ලෝකයේ විද්‍යාඥයෝ මේ බල ශක්ති උත්පාදනයට නොයෙකුත් පර්යේෂණ දියත් කළහ. විශේෂයෙන්ම විශ්ව විද්‍යාල වල පර්යේෂණ දියත් කළහ. දැනට ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය බල ශක්තිය නිපදවිය හැකි මුහුදු බෝයාවන් භාවිතා කරයි. ඊට අමතරව ලෝකය පුරාම මුහුදු රළ රොලර් වර්ග මෙන්ම මුහුදු මකරා යනුවෙන් හඳුන්වන ක්‍රම රාශියක් භාවිතා වෙමින් පවතී. නමුත් තවමත් මෙම බල ශක්තිය ලෝකයේ විදුලියට පරිවර්තනය නොවෙයි. එයට හේතුව මුහුදු රළ එකාකාරි නොවීමයි. එම නිසා චාලක ශක්තිය පළමු අදියරේදී ප්‍රමණ ශක්තිය බවටත් එය නැවත චාලක ශක්තිය බවටත් පරිවර්තනය කරනු ලබන්නේ ප්‍රමණ චක්‍රයට සවි කළ ඝර්ෂණයකින් තොර කුඩා රෝද ලීවර මගිනි. අනතුරුව අවසාන චාලක ශක්තිය නිශ්චිතව තබා ගෙන විදුලිය උත්පාදනය කිරීම මෙහි නව නිර්මාණය බවට පත් වේ. මේ කුඩා උපකරණ මගින් වොල්ට් 4. 5 වැනි විදුලි බලයක් දැනට නිපදවන අතර මෙම උපකරණ වැඩි දියුණු කිරීමෙන් මෙම බල ශක්තිය වාණිජ කටයුත්තක් කළ හැකි බව ගාමිණී විජේසිරි මහතාගේ අදහසයි.

මෙම නව නිර්මාණය මෙන්ම සම්පූර්ණයෙන්ම විදුලි බැටරියෙන් ක්‍රියා කරන වාහනයක් සෑදූ නව නිපයුම් කරුවෙක්ද ලංකාවේ සිටී. වාහන ආනයනකරුවකු වශයෙන් දීර්ඝකාලීන පළ පුරුද්දක් ලබා සිටින කේ. ටී. කපිල ද සිල්වා මේ නිර්මාණ කරුවා වෙයි. ලංකාවේ පළමු විදුලි මොටර් රථය නිෂ්පාදනය කළේ මේ නිර්මාණ කරුවා වුවද රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියකින් ඔහු පීඩනයකට පත් කර තිබේ යයි ඇසුව හොත් ඔබ පුදුමයට පත් වී ඇත. ආනයනික විදුලි කාර් රථයක බදු මුදල රුපියල් ලක්ෂ අටේ සිට ලක්ෂ එකහමාර දක්වා අඩු කිරීමට පසුගිය අයවැය මගින් යෝජනා වී තිබීමද මේ ආනයනික මෝටර් රථ සඳහා විදුලි ආරෝපණ මධ්‍යස්ථාන ඇති කිරීමට දිරි දීමද මීට හේතුවයි. මේ නිසා කපිල සිල්වා මහතා ආරම්භ කිරීමට නියමිතව තිබූ කර්මාන්තශාලාවට මුදල් ආයෝජනය කිරීමට සිටි වැදගත් ව්‍යාපාරිකයා සිය අදහස් වෙනස් කොට තිබේ. මේ නිසා ලක්ෂ හයක් වැනි අඩු මුදලකින් ලංකාව තුළම නිපදවෙන විදුලි කාර් රථය මගින් ආර්ථිකයට ලබා ගත හැකි ශක්තිය අහිමි වී තිබේ. අනෙක් කාරණය නම් මුහුදු රළ මගින් විදුලි උත්පාදනයට උත්සාහ දරන නිර්මාණකරුවන් ලංකාව තුළ සිටියදී ඊශ්‍රායල රාජ්‍යයේ සමාගමක් හා ඒකාබද්ධව කටයුතු කරන වර්පෝ නම් සමාගමකට මේ පර්යේෂණ හා ඉදිකිරීම් බාර දීමට රජය තීරණය කර තිබීමයි.

රටක නව නිපයුම්කරුවන් යනු නිෂ්පාදනයේ හා කර්මාන්තයන්හි මූලික අඩිතාලමයි. පාසල් යන වයසේ සිටම විවිධ සංකල්ප වල ගැලී සිටිමින් රටට වැඩදායක ලෙස මෙන්ම රටට අභියෝගයක් වන ප්‍රශ්නවලට උත්තර සපයමින් නිර්මාණකරුවන් සම්මාන වලින් පුද සත්කාර කොට පසෙකට කිරීම මෙතෙක් ලක් රජයේ ප්‍රතිපත්තිය වී ඇත. නමුත් ආයාසයෙන් තමන්ගේ නිර්මාණ වෙළෙඳ පළ සඳහා සූදානම් කර ඇතැම් විට වෙළෙඳ පළ ද ජය ගත් කල්හි ඒ සඳහා කිසිත් බදු සහනයක් නොදී විදෙස් ගත නිෂ්පාදන මෙහි ගෙන්වීමට ඒවාට ආවැඩීමට රජයක් උත්සාහ දරන්නේ නම් එය ජාතික ආර්ථිකයක් උදෙසා සිහින මවන රටක මහත් අවාසනාවන්ත සිදු වීමකි. මේ තත්ත්වය සඳහා ක්‍රමයෙන් හැඩ ගැසුණු රජයක් පසුගිය කාලයේදී අපට දක්ට ලැබුණි. ඔවුන්ට අනුව නම් නවෝත්පාදනය යනු තවත් එක් දේශපාලන සටන් පාඨයක් පමණකි.

2015 දෙසැම්බර් මස 06 වැනි දා ඉරිදා | රිවිර

...ළේ"
...වද කාරය නිපදවීමේදී සියයට
...හු භාවිත කර ඇත්තේ දේශීය

...මුලින් කිව්ව වගේ නිර්මාණය
...දනය කර ගන්න මට උදව්වක්
...නිසා මම අර්බුදයකට මුහුණ
...යි මගේ නිර්මාණය මගතොටේදී
...ව මාව දිරිමත් කළා. ඔක
...වෙළෙඳපොළට දමන්න

ආණ්ඩුවෙන් බදු සහනයක් ලැබුණොත් අපට විදුලිය කාරයක් රුපියල් ලක්ෂ හයක් හතක් අතර මුදලකට දෙන්න පුළුවන්. මගේ අරමුණ මේ රටේ ජනතාවගෙන් සියයට හැටකට විතර කාර් එකක් ලබා දෙන්න."

ඒ කපිල ද සිල්වාගේ පැතුමය. ඔහු සඳහන් කරන හැටියට සැලකිය යුතු අවම මුදලකට මිලදී ගත හැකි මෙකී විදුලි කාරය එක් වරක් බැටරිය ආරෝපණය කළ විට (චාර්ජ් කළ විට) කිලෝමීටර් 100-120ක් අතර දුර ප්‍රමාණයක් ධාවනය කළ හැකිය.

**මතුගම සෙනෙවිරුවන්**

# රුපියල් ලක්ෂ අටකට දෙන්න විදුලි මෝටර් රථයක් නිපදවූ ලාංකිකයා

විදුලි මෝටර් රථය

"ලෝකයේ දියුණුවූ බොහෝ රටවල් ජාතික ආදායමෙන් සියයට පහකට වඩා වැඩි කොටසක් ඒ ඒ රටවල නව නිෂ්පාදන ක්ෂේත්‍රවලට යොදවනවා. නමුත් අපේ රටේ සියයට එකක් දෙකක්වත් ඒ සඳහා යෙදවෙන්නේ නැහැ. අපේ රටෙත් අලුතින් ඕනෑ නව නිෂ්පාදන කිරීමේ හැකියාව සහිත පිරිස් අපමණක් ඉන්නවා. නමුත් ඒ අය දිරිගැන්වීම් හා ඇගැයීම් සිදුවෙන්නේ ඉතාම අඩුවෙන්" රුපියල් ලක්ෂ අටක් වැනි මුදලකට අපේ රටේ වෙළඳපොළෙන් මිලදී ගත හැකි මෝටර් රථයක් නිපදවූ ඉංජිනේරු ශිල්පී කේ. පී. කපිල ද සිල්වා මහතා සොයා පුංචිබොරැල්ලේ පිහිටි ඒ මහතාගේ නිවසටම ගිය අපට මහු සමඟ කතා බහ කිරීමට හැකිවිය.

පැයට කිලෝමීටර් හැටක වේගයෙන් ධාවනය කළ හැකි ආසන හතරක් සහිත මෙම සුව පහසු මෝටර් රථය එක් වරක් විදුලිය ආරෝපණය කිරීමෙන් කිලෝමීටර් සියයක පමණ දුරක් ධාවනය කළ හැකිය. එක් වරක් විදුලිය ආරෝපණය කිරීම සඳහා වැය වන්නේ රුපියල් තුන්සිය පනහක පමණ මුදලක් බවට කපිල ද සිල්වා මහතා සිදුකළ පරීක්ෂණ අනුව නිගමනය කර ඇත. ඒ අනුව එක කිලෝමීටරයක් ධාවනය කිරීම සඳහා වැය වෙන්නේ රුපියල් තුනයි සත පනහක මුදලක්. ත්‍රිරෝද රථ හිමියෙකුට දවසට රුපියල් හත්සියක මුදලක් ඉන්ධන සඳහා වැය වෙනවා. දවස අවසානයේ මහු රුපියල් දෙදහසක ආදායමක් ලැබුවොත් එයින් ශුද්ධ ආදායම වෙන්නේ රුපියල් එක්දහස් තුන්සියයක් පමණයි. ඉතිරි රුපියල් හත්සියක මුදල එකතු වෙන්නේ අරාබියේ තෙල් විකුණුම්කරුවන්ගේ ගිණුම්වලටයි. ඒ මහතා අප සමඟ කවදුරටත් පැවසුවේය.

මෙම නව විදුලි මෝටර් රථය සඳහා යොදා ගැනෙන නිෂ්පාදන වලින් සියයට හැත්තෑ පහක්ම දේශීය නිෂ්පාදන වේ. විදුලි මෝටර් රථය සඳහා යෙදවෙන මෝටරය, බැටරිය, පාලන ඒකක පමණක් පිටරටින් ආනයනය කෙරෙන අතර එම කොටස්වේදී ද ලංකාවේ නිෂ්පාදනය කළ හැකි යම් සමාගමක් ඇත්නම් මවුන් හා එක්ව කටයුතු කිරීමට සූදානම් බව කපිල ද සිල්වා මහතා පවසයි.

මෙම විදුලි මෝටර් රථය සඳහා වන පාලන ඒකකය නැනීම සඳහා කපිල ද සිල්වා මහතාගේ දෙවැනි පුත්‍රයා වන නදීශ ද සිල්වා මහතා අසින් නිර්මාණය කෙරෙමින් සිටින අතරතුර තම පුතු හදිසි අනතුරකින් මියගිය බවත් පාලන පද්ධතිය සකස් කිරීමේ ඉදිරි වැඩකටයුතු සඳහා මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ සිසුන් දෙපළකගේ සහයෝගය ලබා ගැනීම සඳහා අපේක්ෂාවෙන් සිටින බවත් ඒ මහතා අපත් සමඟ පැවසුවේය.

මෝටර් ඉංජිනේරු ශිල්පී
කේ. පී. කපිල ද සිල්වා

මෙම විදුලි මෝටර් රථය නිපදවූ පුංචි බොරැල්ලේ වෙසෙන ටී.කේ. කපිල සිල්වා මහතා කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ ආදී ශිෂ්‍යයෙකි. පාසල් කාලසීමාවෙන් පසුව ජර්මානු කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනයේ වසර හතරහමාරක පාඨමාලාවක් හැදෑරූ ඒ මහතා ඒ අනුව වාහන ආනයනය හා විකිණීමේ ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කොට ඇත. සිව්දරු පියකු වන කපිල ද සිල්වා මහතා තම වැඩිමහල් පුතුගේ පාසල් විද්‍යාපාතියක් සඳහා නව නිර්මාණයක් ලෙස වාහනයක සැලැස්මක් සැකසීම මෙම විදුලි මෝටර් රථය නිපදවීමේ මූලික අඩිතාලම බවට පත්ව ඇත. පාසල් කාලසීමාවේ සිට නව නිර්මාණ ක්ෂේත්‍රය කෙරෙහි දැඩි කැමැත්තක් දැක්වූ කපිල ද සිල්වා මහතා පාසලේදී ප්‍රකෘත විෂය ඒකකය යටතේ මෝටර් කාර්මික ක්ෂේත්‍රයෙන් අධ්‍යාපනය හැදෑරීම කර ඇත. නාන කාමරයේ වතුර මල පැකසීම, මුළුතැන් ගෙට අවශ්‍ය තෙල් හැන්ද ආදිය නිපදවීමේ දැනුම පාසල් අධ්‍යාපන කාලසීමාවේ ලබාගත් බව කපිල ද සිල්වා මහතා පැවසුවේය.

වසර දෙදහස් පනළොස්වේදී පැවති "සහසක් නිමැවුම්" නව නිර්මාණ තරඟාවලියේදී ජනාධිපති සම්මානය සහ ආනයන ආදේශක සම්මානය යන සම්මාන ද්විත්වයක් ඒ මහතා හිමි කොට ගෙන ඇත.

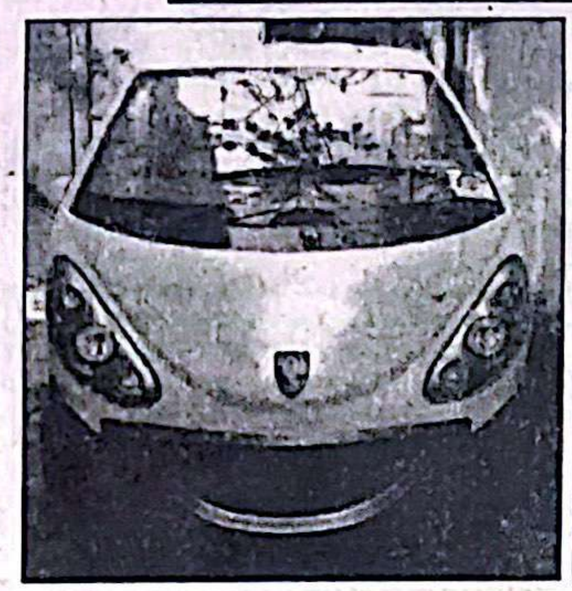
ත්‍රිරෝද රථයට විකල්පයක් වශයෙන් හඳුන්වාදී ඇති මෙම විදුලි මෝටර් රථය ඉදිරියේදී ලක්ෂ අටක මුදලටත් වඩා අවමයක් යටතේ විකිණීමට හැකියාව ඇති බවද අප සමඟ පැවසුවේය.

"මෙම මෝටර් රථ නිෂ්පාදනය සඳහා පිටරටින් දැනට ගෙන්වන බැටරි පාලක එකක, මෝටර් ආදිය ආනයනයේදී යම් බදු සහනයක් ලබාදෙනවා නම් මෝටර් රථය ලක්ෂ භයහමාරක් හතක් වගේ මුදලකට විකුණන්න පුළුවන් වේවි. ඒ වගේම ඉදිරියේදී මෙම මෝටර් රථය සූර්ය කෝෂ මඟින් බැටරි ආරෝපණය කිරීමේ හැකියාව ලබාදීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. එසේ වුවහොත් මෙය පාවිච්චි කරන අයට වියදම අඩුවීමේ හා ධාවනයට පහසුවීමේ හැකියාව තිබෙනවා."

මෙම විදුලි මෝටර් රථයට අමතරව ඒ මහතා තවත් ගොල්ෆ් කාර් රථයක්ද නිර්මාණය කොට ඇත. එය අඩි හතළිස් පළල සහ අඩි හතයි දශම පහක පමණ දිගකින් යුතුය. මෙම ගොල්ෆ් කාර් රථයේ ආසන දෙක අතර භය අට වශයෙන් ආසන ස්ථාපනය කිරීමට හැකියාව ඇත. උද්‍යාන නැරඹීමේදී මෙන්ම පූජා භූමි වන්දනා කිරීමේදී හා සතුටු උයන් වැනි ස්ථානවල සැරිසැරීම සඳහා මෙම ගොල්ෆ් කාර් රථය භාවිත කළ හැකිය. මෙම ගොල්ෆ් කාර් රථය සඳහා දැනටමත් ඇණවුම් රැසක් ලැබී ඇති බවද ඒ මහතා පැවසුවේය.

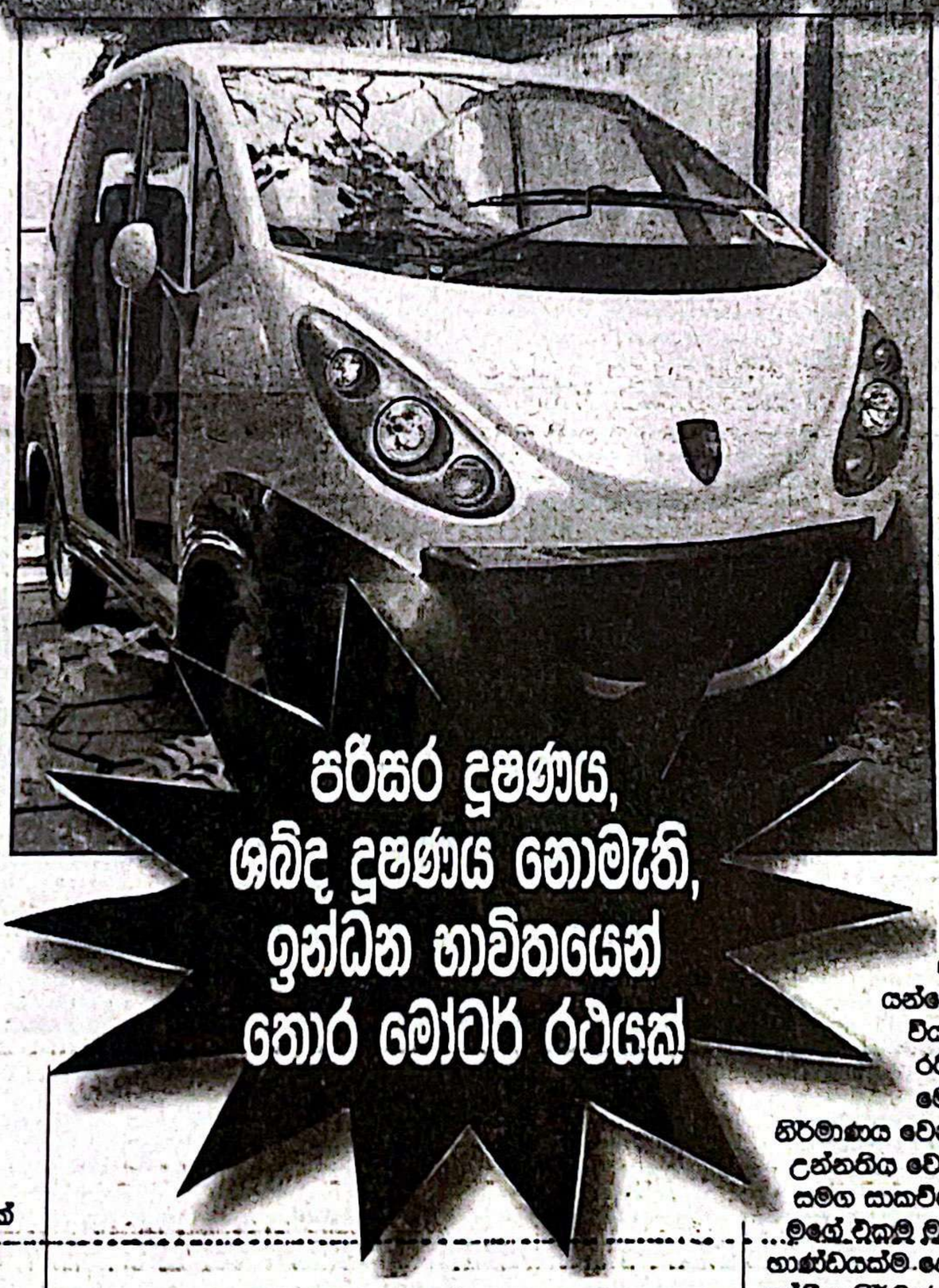
සැහැල්ලුවෙන් ගමන් යා හැකි මෙම නව විදුලි මෝටර් රථයේ අත්දැකීම් අපටද ලබාගත හැකි විය. තම නිවස ඉදිරිපිට මෝටර් රථයක් නවත්වා තැබීමට හැකි දවසක් පිළිබඳව අපේ රටේ බොහෝ දෙනා සිහින දකිති. පවුලේ අය සමඟ මෝටර් රථයක නැඟී ගමන් බිමන් යෑමේ සිහිනය බොහෝ දෙනා දකින්නකි. ඒ ඇබෑර කර ගැනීමට මෙම නව විදුලි මෝටර් රථය උපකාරී වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරමු. මේ පිළිබඳ වැඩි විස්තර 0714117272 අංකයෙන් ලබාගත හැකිය.

සමන්තිකා මාධවී
ජායාරූප - ඇලෙක්සැන්ඩර් ධාලසූරිය



# විදුලි මෝටරයෙන් ක්‍රියාකරන ලොරි රථයක්

ජනාධිපති සම්මානලාභී
නව නිර්මාණකරු
**කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා**



**පරිසර දූෂණය, ශබ්ද දූෂණය නොමැති, ඉන්ධන භාවිතයෙන් තොර මෝටර් රථයක්**

වෘත්තියෙන් මෝටර් රථ වනපාරිකයකුවන කේ.ටී. කපිල ද සිල්වා මහතා පරිසර දූෂණය සහ ශබ්ද දූෂණය නොමැති, ඉන්ධන භාවිතයකින් තොර විදුලි මෝටරයෙන් ක්‍රියාකරන මෝටර් රථයක් නිර්මාණය කිරීමට සමත් වී තිබේ. කිලෝ මීටරයක් ගමන් කිරීම සඳහා රුපියල් 1 ක් පමණක් වැයවෙන මෙම මෝටර් රථය දේශීය වෙළෙඳපොළට හඳුන්වා දීමේ අභිලාෂයෙන් පසුවෙන කපිල මෙම නව නිර්මාණය පිළිබඳ විදුසෙවණට අදහස් දැක්වූයේ මේ අයුරිනි.

"මම පාසල් ගියේ කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයටයි. පාසල් අවධියේ සිටම මෝටර් කාර්මික ශිල්පියට දැක්වූයේ ඉතාමත් ඇල්මක්. ඒ නිසාම පාසලේ වෘත්තීය විෂය සඳහා තෝරා ගත්තේ මෝටර් කාර්මික ශිල්පයයි. ඒ වගේම ලෝකයේ තිබෙන සෑම වාහනයක් ගැනම විස්තර එකතුකිරීමද මගේ විනෝදාංශයක් වුණා. එක් එක් රටවල තානාපති කාර්යාලවලට ගොස් වාහන පිළිබඳ පොත්පත් ඒ රටවලින් ගෙන්වාගෙනත් තියෙනවා. පාසල් අධ්‍යාපනයෙන් පසු රත්මලාන ජර්මන් ටෙක්එකට සම්බන්ධ වෙලා මෝටර් කාර්මික ශිල්පිය පිළිබඳ හැදෑරුවා. ඉන් අනතුරු ජපානයෙන් වාහන ගෙන්වා අලෙවි කිරීමේ මෝටර් රථ වෙළඳාමයට යොමුවුණා. ඔය අතරතුර තමයි 2005 වර්ෂයේ මගේ පළමු නව නිර්මාණය වන මොපෙඩ් මෝටර් සයිකලය නිර්මාණය කළේ. එයට 2005 වසරේ ශ්‍රී ලංකා නව නිපැයුම් කරුවන්ගේ සංගමයෙන් පැවැත්වූ උත්සවයෙන් ජනාධිපති සම්මාන 1 වැනි ස්ථානය හා රන් සම්මානයක් ලබා ගත්තා. ඉන් පසු මගේ අදහසක් තිබිනා මගේ පාවිච්චි සඳහා කවදා හරි ඉලෙක්ට්‍රික් වාහනයක් නිර්මාණය කරනවා කියලා. ඒ අනුව තමයි අමුද්‍රව්‍ය සොයා ගනිමින් අවුරුදු 3 1/2 ක කාලයක් වැය කරමින් 2010 වර්ෂයේදී මෙම නිර්මාණය සාර්ථකව නිම කළේ. හරිත නගරයක් ලෙස නිර්මාණය වෙමින් පවතින කොළඹ නගරයට 100% කින් දායක වෙන්න පුළුවන් රථයක් මෙය.

එයට ප්‍රධානතම සාධකය වන්නේ කිසිම ඉන්ධනයක් භාවිත නොකර බැටරි ආරෝපණය කර ක්‍රියාකරන මෙම මෝටර් රථය ශබ්ද දූෂණය ඉතාම අවම මට්ටමක පැවතීමයි. මේ සඳහා 60v බැටරි 5 ක් පාවිච්චි කරනවා. එකවරක් බැටරි ආරෝපණය කළ විට කි.මී. 120ක් දුරක් ධාවනය කරන්න පුළුවන්. මෙම බැටරි 5ම එක් වරක් ආරෝපණය කිරීමට වැයවෙන්නේ විදුලි ඒකක 8 යි. එය ඕනෑම 5 ඇම්පියර් ප්ලග් එකකින් ආරෝපණය කර ගත හැකියි. මෙම නිර්මාණයේ දේශීය අමුද්‍රව්‍ය 75% ක් පමණ අඩංගු වෙනවා. මෙහි රෝද, මෝටරය සහ කන්ට්‍රෝලරය පමණක් පිටරටින් ගෙන්වා ගත්තා. ඒත් මේ වෙනකොට එම නිෂ්පාදනත් අපේ දේශීය ආයතන හරහා ලබා ගැනීමට කටයුතු යොදා ගනිමින් සිටිනවා.

කොළඹ නගරයේ පමණක් ට්‍රිවිල් ලක්ෂ 4 ක් තිබෙන බව සංගණනවලින් තහවුරු වෙලා තිබෙනවා. දවසකට කි.මී. 100ක් ට්‍රිවිල් එකක් ධාවනය කරනවා නම්. ට්‍රිවිල් ලක්ෂ 4 ටම දවසකට ඉන්ධනවලට පමණක් රුපියල් මිලියන 260ක් වැයවෙනවා. ට්‍රිවිල් එකක් කි.මී. 1ක් සඳහා රු. 7.50ක් වැය වෙනවා. ඒ ට්‍රිවිල් ලක්ෂ 4 ට මෙම ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන ආදේශ කළහොත් ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන ලක්ෂ 4 ටම දවසකට යන වියදම රුපියල් මිලියන 35 යි. කි.මී. 1 ක් සඳහා රුපියල් 1 යි යන වියදම්. ඒ අනුව දවසකට ඉන්ධන සඳහා රුපියල් මිලියන 230ක ඉතිරියක් කර ගත හැකියි. ඉලෙක්ට්‍රික් වාහන සඳහා වියදම් යන්නේ බැටරි ආරෝපණය කර ගන්න යන වියදම පමණයි. අපේ රටේ ධනය විදේශ රටවල්වලට ගලා යෑම වළක්වා ගැනීම මෙමගින් පුළුවන්. ඒ වගේම මට ඕනෑ මෙම නිර්මාණය වෙනත් රටකට විකුණන්න නෙමේ. අපේ රටේ උන්නතිය වෙනුවෙන් යොදවන්නයි. ඒ සඳහා රජයත් සමග සාකච්ඡා කිරීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටිනවා. මගේ එකම මිතුරා පිටරටින් ගෙන්වන සෑම භාණ්ඩයක්ම දේශීය නිෂ්පාදකයා සතු කර ගැනීමට දේශීය නිර්මාණකරුවන් දිරිගැන්වීමට මේ රටේ මිනිසුන්ගේ සහ රජයේ අවධානය මීට වඩා යොමුවිය යුතු කාලය බවයි."

- සුසාර සංජීව

# කිලෝමීටර් එකකට වියදම රුපියලයි