මොකක්ද මේ මිග් ගනුදෙනුව?

2006 වර්ෂයේ ගුවන් හමුදාවට මිග් ප්‍රහාරක යානා මිලදී ගැනීමේ සිදුවීම මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිවරයාගේ පාලන කාලයේ සිදුව ඇති එවක ආරක්ෂක ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ දෙසට ඇඟිල්ල දිගු වූ ආන්දෝලනාත්මක, සැක කටයුතු අවි ගනුදෙනු අතරින් එකකි. මේ ගනුදෙනුව මුලින්ම රටට හෙළිදරව් කරන ලද්දේ ඉක්බාල් අතාස් සහ ලසන්ත වික්‍රමතුංග යන ජ්‍යෙෂ්ට මාධ්‍යවේදීන් දෙදෙනා විසිනි. ඔවුන්ගේ හෙළිදරව් කිරීමවලින් පසු ඒ පිළිබඳ මහත් ආන්දෝලනයක් රට තුළ ඇති විය. මංගල සමරවීර සහ ශ්‍රීපති සූරියආරච්චි මන්ත්‍රීවරු අළ්ලස් කොමිසම හමුවේ මීට එරෙහිව පැමිණිල්ලක්ද ගොනු කරනු ලබුවේය.

සන්ඩේ ලීඩර් කර්තෘ ලසන්ත වික්‍රමතුංග රත්මලාන ගුවන් හමුදා අධි ආරක්ෂක කලාපය ආසන්නයේදී ප්‍රහාරක යතුරු පැදි කණ්ඩායමක් විසින් ඝාතනය කරනු ලබන්නේ මිග් ගනුදෙනුව සහ ඊට එවක ආරක්ෂක ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂගේ ඇති සම්බන්ධය අනාවරණය කරමින් ඔහු පුවත් සහ ගවේෂණාත්මක විශේෂාංග කිහිපයක් පළ කිරීමෙන් පසුවය. ඉක්බාල් අතාස් මහතාටත් බරපතල ජීවිත තර්ජණයක් එල්ල වූ අතර ඔහු ජීවිතය ආරක්ෂා කරගෙන තිබුණේද අසීරුවෙනි. ශ්‍රීපති සූරියආරච්චි මන්ත්‍රීවරයාද අනුරාධපුර ප්‍රදේශයේදී සැකකටයුතු ආකාරයේ මාරක රිය අනතුරකින් ජීවිතක්ෂයට පත්වූයේද මේ පිළිබඳ අළ්ලස් කොමිසමට පැමිණිල්ලක් ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසුවය.

මේ වන විට පොලිස් මූල්‍ය වංචා විමර්ශන කාර්යාංශය මගින් මෙම ගනුදෙනුව පිළිබඳ විමර්ශනයක් අරඹා තිබේ. ඉකුත් 27වෙනිදා හිටපු ගුවන් හමුදාපති එයාර් චීෆ් මර්ෂල් රොෂාන් ප්‍රනාන්දුගෙන් පැය 10කට ආසන්න කාලයක් ඒ පිළිබඳ ප්‍රකාශ සරහන් කරගැනීමක් සිදුකෙරුණු අතර මේ වන විට ගනුදෙනුවට සම්බන්ධ සෙසු පාර්ශ්වයන් ගෙන්ද ප්‍රශ්ණ කරමින් සිටී.
මිග් ගනුදෙනුව පිළිබඳ මේ ලිපිය කතුවරයාගේ 2008 වර්ෂයේ ප්‍රකාශයට පත්කළ 'නැගෙනහිර මුදාගැනීම- මාවිල්ආරු සිට නොජිගල දක්වා' නමැති පොතේ 'විශේෂ සිදුවීම්' පරිච්ඡේදයෙන් උපුටා ගැණුනකි.

වැඩි දෙනෙකුගේ අවධානයට යොමු නොවුණද, යුද්ධයට අදාළ ගනුදෙනුවක් සම්බන්ධයෙන් ගවේෂණාත්මක පුවතක් 2006 දෙසැම්බර් මස 03වෙනිදා 'සන්ඩේ ටයිම්ස්' පුවත් පතේ මුල් පිටුවේ පලවිය. ඒ පුවත සම්පාදන කර තිබුණේ ආරක්ෂක තොරතුරු විශ්ලේෂක මාධ්‍යවේදියෙකු වන ඉක්බාල් අතාස් විසිනි. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අවශ්‍ය මිග් 27 යානා මිලදී ගැනීමේදී සහ අලුත්වැඩියා කිරීමේදී යම් අක්‍රමිකතාවයක් සිදුව ඇති බවට එමගින් එමගින් කරුණු අනාවරණය කර තිබුණි.

ගුවන් හමුදා මූලාශ්‍ර අනුව නැගෙනහිර එල්ටීටීයෙන් මුදාගැනීමේ මෙහෙයුම් ආරම්භ වන විට ගුවන් හමුදාව සතුව තිබී ඇත්තේ මිග් ප්‍රහාරයක යානා 4ක් සහ කෆීර් ප්‍රහාරක යානා 9ක් පමණි. එම මිග් යානාද නියමිත පියාසර කාලයන් අවසන් කිරීමට ආසන්නව පැවතීයෙන් කඩිනමින් අලුත්වැඩියා කරගත යුතු තත්ත්වයක් උද්ගතවී තිබිණ. මේ අනුව පියාසර කාලය අවසන්වීමට ආසන්න මිග් යානා 4 පූර්ණ අලුත්වැඩියාවකට ලක්කිරීමටද ඊට අමතරව තවත් මිග් යානා 4ක් අලුතෙන් මිලදී ගැනීමටද රජය තීරණය කළේය.

කෝටි 950ක වංචාවක්?

ඉක්බාල් අතාස් මහතා 2006 දෙසැම්බර් 03 වෙනි දින සන්ඩේ ටයිම්ස් පුවත්පතට සපයා ඇති වාර්තාව මගින් ප්‍රශ්ණ කොට තිබුණේ මෙලෙස මිග් යානා 4ක් අලුත්වැඩියා කිරීමත් තවත් යානා 4ක් මිලදී ගැනීමත් සිදුකළ ගනුදෙනුව පිළිබඳවය. ඒ ගනුදෙනුව තුළ රුපියල් කෝටි 950ක පමණ මූල්‍ය වංචාවක් සිදුව ඇති බවටද ඔහු කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබිණ.
එම කරුණු ප්‍රතික්ෂේප කරමින් රජයේ පාර්ශ්වයෙන් ප්‍රකාශ කළේ එම ගනුදෙනුව අරභයා ගුවන් හමුදාව අනුගමනය කර ඇති ක්‍රියාපටිපාටිය අනුව ඒ තුළ කිසිම ආකාරයක වංචාවක් සිදුවීමට ඉඩක් නොඇති බවය. මෙම යානා මිලදී ගැනීමට ප්‍රධාන හේතු වශයෙන් දැක්වූයේ වරකට කිලෝ 3000ක් පමණ බර බෝම්බ රැගෙන එම යානාවලට පියාසර කළ හැකිවීමත්, එම යානා පැදවීමට පුහුණු ගුවන් නියමුවන් ගුවන් හමුදාව සතුව සිටීමත් යන කරුණුය.

සංවාද සටහන
ශ්‍රීලාල් සෙනෙවිරත්න

කිලෝ 3000කට වැඩි බරක් රැගෙන යා හැකි නවීන ප්‍රහාරක යානා වර්තමානයේ ඇතත් ඒවා ගුවන් හමුදාවේ අවශ්‍යතා ඉක්මවා යන සහ ඉහළ පිරිවැයක් සහිත යානාවීමත් ඒ සඳහා අලුතෙන් නියමුවන් පුහුණු කිරීමට සිදුවීමත් මෙහිදී අවධාරණයට ලක් කෙරිණි. පහත කරුණුද රජය පාර්ශ්වයෙන් කියා සිටියේය.

මිග් 27 යානා මිලදී ගැනීම සඳහා රජය යුක්රේනය තෝරා ගත්තේ ලෝකයේ එකම මිග් යානා නිෂ්පාදකයා යුක්රේනය වූ බැවින් සහ මීට ප්‍රථමයෙන් ඒ යානා මිලදී ගෙන ඇත්තේද එරටින් වීම යන කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමිනි. යුක්රේන අවි වෙළඳපොලට පිවිසෙන්නට පෙර ශ්‍රී ලංකා රජය ඉන්දියාවෙන් ප්‍රහාරක යානා ඇතුළු අවි ලබාගන්නට උත්සාහ දැරුවද එය අසාර්ථක වී තිබිණ.

මිග් 27 යානා අලුත්වැඩියාව සහ මිලදී ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වන යුක්රේන නියෝජිතයන්ගේ යෝජනාව සම්බන්ධයෙන් තක්සේරුවක් ලබා ගැනීමට තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් පත්කෙරුණු අතර ගනුදෙනුව අනුමත වන්නේ එහි නිර්දේශයන් මතය. ගුවන් හමුදාවේ එයාර් වයිෂ් මාර්ෂල් ඩබ්.සී.ආර්.එම්.ජේ. ගුණතිලක මහතාගේ සභාපතිත්වයෙන් යුත් ඒ තාක්ෂණ ඇගයීමේ කමිටුවට ගුවන් හමුදා ඉංජිනේරු අධ්‍යක්ෂ, ගුවන් කොමඩෝරු ඊ.පී.ජේ.පී. ඩ සිල්වා, ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ගණකාධිකාරි එච්.ඩී. විරසිරි, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ජ්‍යෙෂ්ට කථිකාචාර්ය සී.පී.ටී. නානායක්කාර, සිවිල් ගුවන් අධිකාරියේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජේ.වී. ප්‍රේමරත්න, අය-වැය ගණකාධිකාරි කේ.ඩී.ආර්. ඔල්ගා කමිටු සමාජිකයෝ වූහ.

2006 ජූලි 26 වෙනිදා යුක්රේනයේ කිව් නුවරදී මේ අවි ගනුදෙනු ගිවිසුම අස්සන් කරනු ලැබිය. එහි පාර්ශ්වකරුවන් ලෙස අස්සන් කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සහ යුක්රේන් රජයේ 'යුක්රින් මෑෂ්' නමැති සමාගමය. ඒ අනුව සෑ29ඊ-300 එන්ජින් හතර බැගින් සවිකළ මිග් 27 ප්‍රහාරක යානා 4ක් මිලදී ගැනීමත්, ගුවන් හමුදාව සතුව තිබූ මිග් 27 යානා 4ක් පූර්ණ අලුත්වැඩියාවක් කිරීමත් සිදුවිය.

ඉක්බාල් අතාස් හෙළිදරව් කර තිබුණේ රජයන් දෙකක් අතර සිදුකෙරෙන G to G ගනුදෙනුවක් ලෙස දක්වා ඇති මෙම ගනුදෙනුවට 'බෙලිමිස්සා හෝල්ඩිංග්ස්' සමාගම නමැති අදාළතොමත තුන්වන පාර්ශ්වයක් සම්බන්ධ වී ඇති බවය. ගුවන් හමුදාව සහ යුක්රින් මෑෂ් සමාගම අතර අස්සන් කෙරුණු ගිවිසුමේදී මුදල් ගෙවිය යුතු තෙවැනි පාර්ශ්වය ලෙසින් නම් කර තිබුණේ එම සමාගමය. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා රජය මුදල් ගෙවා තිබුණේ යුක්රින් මෑෂ් සමාගමට නොව මේ අදාළතොමත බෙලිමිස්සා සමාගමටය.
එහි ලිපිනය ලෙස 145-157 දෙවෙනි මහළ, ශාන්ත ජෝන් වීදිය, ලන්ඩන් යනුවෙන් සඳහන්ව තිබුණද අතාස් මහතා සිදුකළ ගවේෂණයේදී එකී ලිපිනයට අදාළ ස්ථානයේ එවැනි සමාගමක් හමුවී නැත. සමාගමේ ෆැක්ස් අංකය ලෙස (00)448708362430 යන අංකය සඳහන්ව තිබුණද ඒ අංකයට යොමුකළ කිසිම පණිවිඩයකට ප්‍රතිචාර දක්වා නොතිබිණ. ඒ අනුව මේ අවි ගනුදෙනුව පිළිබඳ මතු වූ එක් ප්‍රධාන ප්‍රශ්ණයක් වූයේ මෙවැනි අදාළතා සමාගමක් රජයන් දෙකක් අතර සිදුවන ගනුදෙනුවකට සම්බන්ධ වූයේ කෙසේද යන්නත් ශ්‍රී ලංකා රජය එවැනි සමාගමකට මුදල් ගෙවුවේ කවර පදනමකින්ද යන්නත්ය.

යුද අවි නිෂ්පාදනය ප්‍රමුඛ කර්මාන්තය වන යුක්රේන රජයේ නීතියට අනුවද රජය මගින් කෙරෙන අවි ගනුදෙනුවල මුදල් සෘජුවම යුක්රේනයට ලැබිය යුතු අතර ඒ සඳහා අතරමැදියන් සිටිය නොහැකිය. අතාස් මහතාගේ හෙළිදරව්වෙන් පසුව යුක්රේන රජයද මෙවැනි ගනුදෙනුවක් සිදුවීම පිළිබඳ විමතිය පලකර තිබිණ.
මෙහි තවත් සැකකටයුතු කාරණයක් වූයේ මේ ගනුදෙනුව මගින් අලුතෙන්ම මිලයට ගත් මිග් යානා 4 මීට කලින් අවස්ථාවකදී එනම් 2000 වසරේදී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින්ම පරීක්ෂා කර බලා ප්‍රතික්ෂේප කළ යානා හතරක් වීමය. ප්‍රතික්ෂේප කෙරුණු වසරේදී අඩු මිලකට මිලට ගැනීමට හැකියාව තිබූ එම යානා 4 ඉන් වසර හයකට පසු මිලදී ගෙන තිබුණේ ඊට වඩා බෙහෙවින් ඉහළ මිලකටය.

ගුවන් හමුදාව ප්‍රථම වරට මිග් 27 යානා 4ක් යුක්රේනයෙන් මිලදී ගෙන තිබුණේ 2000 වසරේ මැයි 25වෙනිදාය. සෑ 731, 732, 734, 735 අංක දරන ඒ යානා නිෂ්පාදනය කර තිබුණේ පිළිවෙලින් 1982, 1983, 1983 සහ 1984 යන වර්ෂවලදීය. එම එක් යානයක මිල රුපියල් දහඅට කෝටි අනුලක්ෂයක් විය. නැවතත් 2000 ඔක්තෝබර් 24 වෙනිදා ගුවන් හමුදාවට තවත් මිග් යානා 3ක් මිලදී ගත්තේ එකක් රුපියල් දාහත් කෝටි විසි ලක්ෂය බැගින් වන මිලකටය. එම යානා නිෂ්පාදනය කරනු ලැබ තිබුණේ 1981 සහ 1984 වර්ෂවලදීය.
මැයි මාසයේ පළමුවෙනි මිලදී ගැනීම කරන විට සමාන මිලටම තවත් මිග් 27 යානා දෙකක් යුක්රේන්හි විකිණීමට තිබී ඇතත් තාක්ෂණික ඇගයීම්වලදී එම යානා දෙක ප්‍රතික්ෂේප වී ඇත. ඔක්තෝබර් මාසයේදී දෙවෙනි මිලදී ගැනීම සිදුකරන අවස්ථාවේදී එවැනිම තවත් මිග් 27 යානා දෙකක් රුපියල් කෝටි 16 බැගින් විකිණීමට ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එහිදීද තාක්ෂණික අගැයීම් කමිටුව එම යානා මිලදී ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත. ගුවන් හමුදාව 2006 වසරේදී එක් යානාවකට රුපියල් අනූ අට කෝටි හතලිස් ලක්ෂයක් (ඇ.ඩො. 98, 48, 000/-)බැගින් ගෙවා මිලදී ගෙන ඇත්තේ 2000 වසරේදී තාක්ෂණික අගැයීම් කමිටුව විසින් මිලදී ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කරන ලද එම යානා හතර බව ඉක්බාල් අතාස් මහතා අනාවරණය කර තිබුණි.

රුපියල් කෝටි 73ක්

එහෙත් ගුවන් හමුදාව දක්වා තිබුණේ එක් යානාවක මිල රුපියල් විසිපත් කෝටි හැත්තෑහත් දහසක් බවය. ගුවන් හමුදාව කියන කතාව සත්‍යයක් ලෙස සැළකුවද මෙලෙස යානාවක් කෝටි 26කට ආසන්න මිලකට මිලදී ගෙන ඇත්තේ වසර හයකට පෙර දහ අට කෝටියක උපරිමයකට යටත්ව මිලදී ගැනීමට හැකියාව තිබූ යානා 4කි. තාක්ෂණික අගැයීම් කමිටුව ප්‍රතික්ෂේප කළ යානා 4කි. ගුවන් හමුදාව යානාවකට රුපියල් කෝටි 8 බැගින් වැඩිපුර ගෙවමින් මෙලෙස මිලදී ගෙන තිබුණේ තාක්ෂණයෙන් වඩාත් පරණි යානා 4කි. අතාස් මහතාගේ අනාවරණය අනුව මෙම යානයක් මිලදී ගෙන තිබුණේ රුපියල් අනූ අට කෝටි හතලිස් අටලක්ෂය බැගින් නම් එක් යානාවක් වෙනුවෙන් වැඩිපුර ගෙවා ඇති මුදල රුපියල් කෝටි 73කි.

ගුවන්යානා වෙළඳ පොල හැසිරීම අනුව නව තාක්ෂණයෙන් යුත් යානා වෙළඳ පොලට පැමිණෙන විට පැරණි තාක්ෂණයෙන් යුත් ගුවන් යානා මිල ක්‍රමයෙන් පහළ බසිනු මිස ඉහළ යාමක් සිදු නොවේ. යුක්රේනය මිග් 29, 30 වැනි නවීන යානා නිෂ්පාදනය අරඹමින් සමග අසුව දශකය අවසන් වෙද්දී මිග් 27 යානා නිෂ්පාදනය සම්පූර්ණයෙන්ම නවතා දමන ලදි. එම යානාවල ආයු කාලය වසර 25ක් වන අතර සැළකිය යුතු මට්ටමේ තාක්ෂණික වැඩි දියුණු කිරීමක් නොකළහොත් ඉන් පසු එම යානා පියාසර කිරීමවලින් ඉවත් කෙරේ. එබැවින් මෙම මිලදී ගැනීම් පිළිබඳ බරපතල සැකයක් මතුවේ.
හෙළිදරව්වකර තිබුණු තවත් කරුණක් වූයේ නව මිලදී ගැනීමක් සඳහා යන මුදලට වඩා මුදලක් පරණි යානා අලුත්වැඩියාව සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ගෙවා ඇති බවය. 2000 ඔක්තෝබර් මාසයේදී රුපියල් කෝටි 9කට මිලදී ගෙන තිබූ මිග් 23 ඔථ් යානාව අලුත්වැඩියාව සඳහා 2006 වසරේදී ගෙවා ඇති මුදල රුපියල් කෝටි 11කි.

පියාඹන මිනී පෙට්ටි

මිග් ගනුදෙනුව පිළිබඳ මේ කරුණු අනාවරණය වීමෙන් පසු එක්සත් ජාතික පක්ෂය ඒ පිළිබඳ විශේෂ විමර්ශනයක් සිදුකර තිබුණු අතර එමගින්ද ඉක්බාල් අතාස්ගේ හෙළිදරව්ව තහවුරු කර තිබිණ. 'පියාඹන මිනී පෙට්ටි' ලෙසින් මෙම මිග් යානා හැඳින්වූ එම පක්ෂය මිග් ගනුදෙනුවේදී රජය මුදල් ගෙවූ 'බෙලිමිස්සා හෝල්ඩිංග්ස්' සමාගම තියෙන්නේ කොහේද? එහි කොටස්කරුවන් කවුරුන්ද යන්න හෙළිදරව් කරන ලෙස ආණ්ඩුවට අභියෝග කළේය. මංගල සමරවීර සහ ශ්‍රීපති සූරිය ආරච්චි මන්ත්‍රීවරු දෙදෙනා 2007 මාර්තු 04 දින මිග් ගනුදෙනුව පිළිබඳ අළ්ලස් කොමිසමට පැමිණිල්ලක්ද ඉදිරිපත් කළහ. ඔවුන් කියා සිටියේ මෙහිදී රුපියල් කෝටි 100ක වංචාවක් සිදුව ඇති බවය. එවක අළ්ලස් කොමිසමේ සභාපති අමීර් ස්මයිල් ප්‍රකාශ කර තිබුණේ මාර්තු 22වෙනි දින එහි විමර්ශන කටයුතු ආරම්භ කළ බවය. මේ ගනුදෙනුව පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීමට පාර්ලිමේන්තු තේරීම් කාරක සභාවක් පත්කරන ලෙස ලක්ෂ්මන් කිරිඇල්ල, ගයන්ත කරුණාතිලක සහ රංජිත් මද්දුම බණ්ඩාර මන්ත්‍රීවරු 2007 සැප්තැම්බර් 07වෙනිදා පාර්ලිමේන්තුවට කළ යෝජනාවකටද අනුමැතිය ලැබිණ.

එහෙත් යුද්ධයේ උණුසුමද, යුද ජයගුහණයේ රශ්මියද විසින් මේ සියල්ල යටපත් කර දමනු ලැබිය.

රටවල් 40ක සිට ශ්‍රී ලාංකිකයන් අසන ගුවන්විදුලිය - තිසර www.thisara.com