ෂෙනෙල්ක රුද්‍රිගු ගේ සූර්යතාප කාරයට ද්විත්ව තිළිණ

ෂෙනෙල්ක මූලික අධ්‍යාපනය ලැබුවේ කොළඹ සාන්ත ජෝසප් විදුහලෙනි. 2010 දී ඔස්ට්‍රේලියාවට සංක්‍රමණය වන ඔහු 2014 වසරේදී වීසීඊ විභාගයට පෙනී සිටියේය. වීසීඊ විභාගය සඳහා CRC Sydenham හි අධ්‍යාපනය හැදෑරීමේදී ඉංජිනේරු තාක්ෂණය විෂය සඳහා වූ ව්‍යාපෘතියට ඔහු නිපදවූ සූර්ය තාල බලයෙන් ක්‍රියාකරන කාරය ඔස්ට්‍රේලියාවේ NECA - National E#lectrical and Communication Assiciation ආයතනය වාර්ෂිකව පවත්වන සම්මාන උළෙලේදී පාසල් ශිෂ්‍යයන් සඳහා වූ කාණ්ඩයෙන්

SHENALKA RODRIGO

Catholic Regional College, Sydenham

Solar-Powered Electric Car

12 winch motor, 12 lead acid battery, 12V 100W polycrystalline solar panel, 12V solar regulator, solenoid accelerator, LED lights, Brake light, MP3/radio player, speakers, horn, voltmeter, 30A Amp meter, battery level indicator, fuses, isolation switch, light switch, 26-inch back tyre, two 20-inch BMX front tyres, throttle, car seat, scissor jack, tensioner, chain, bicycle back frame

I was inspired by the current issues of global warming and world fuel shortages to design and construct a solar-powered car. This car was manufactured with low costs in mind and used recycled materials. This vehicle is suitable for low-income households, such as university students, as it is economical and easy to park.

සමස්ථ ඔස්ට්‍රේලපියාවේ දෙවන ස්ථානය ලබාලත් අතර පසුව වික්ටෝරියාව තුළ VCAA - Victorian Curriculam and Assessment Authority ආයතනය විසින් වාර්ෂිකව පවත්වනු ලබන සම්මාන උළෙලේදී Top Design Systainable Practice කාණ්ඩයට හිමි සම්මානය හා මුදල් ත්‍යාගයද දිනා ගත්තේය.

ෂෙනෙල්ක මෙම කාරය නිර්මාණය කළේ අඩු වියදම් සහිත නැවත පරිහරණය කළ හැකි භාණ්ඩ එක්රැස්කිරීමෙනි.

මෙම ටොප් ඩිසයින් ප්‍රදර්ශනය වසර 15ක කාලයක සිට මෙල්බන් කෞතුකාගාරයේදී පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර 2015 වසරේදී තිළිණ ලැබූ ෂෙනෙල්ක ගේ කාරය මේ දිනවල එම කෞතුකාගාරයේ ප්‍රදර්ශනයට තබා ඇත.

කොළොම් පුරේ ට්‍රෑම් යුගේ

Tramway terminus, Borella ~ Early 1900s

ලංකාවට ප්‍රථම වතාවට ට්‍රෑම් කාර් සේවයක් ආරම්භ-වන්නේ 1898 සැප්තැම්බර් මාසයේදි පමණ ය. Colombo Electric Tramcar and Lighting Co වෙනුවෙන් මේ සේවය පවත්වාගෙන යන ලද්දේ Bousteads Group [Edward Boustead] සමාගම විසිනි. අඟල් 42 ක් පළලින් එළන ලද යකඩ පීලි දෙකක් මත ධාවනය කෙරුණ ට්‍රෑම් රථ සඳහා විදුලිය ලබා ගන්නා ලද්දේ පාරේ ඉහළින් අදින ලද විදුලි රැහැන් වලිනි. ඒ හා සම්බන්ධ වීම සඳහා ට්‍රෑම්කා-ාරයයේ වහලයේ සිට සවිකරන ලද දණ්ඩක් විය. 1940 වන විට සැතපුම් 7.5 ක් දිගට ට්‍රෑම් පීලි එලා තිබුණ අතර ට්‍රෑම්කාර් 40ක් විය.

ට්‍රෑම් ප්‍රවේශපත්‍රයක්

ලංකාවේ වර්ග දෙකක ට්‍රෑම් කාර් ධාවනය කෙරුණි. පළමු වර්ගයේ ට්‍රෑම් රථ වල දැවයෙන් නිමවූ බංකු 12ක් ඉදිරියට මුහුණ ලා සවිකර තිබුණි. දෙවන වර්ගයේ ට්‍රෑම් රථ වල වූයේ දිග අතට සවි කළ දිග දැව බංකු දෙකකි. ඒ දෙක අතර වූ ඉඩෙහි මගීන්ට සිටගෙන සිටින්නට අවසර ලැබුණි.

ට්‍රෑම් රථය පදවන්නා සිටියේ සිටගෙනය. වාහනය හැසිරවීම සඳහා යකඩ සුක්කා-නමක් විය. ඉතා ඉහළ නාදයක් නිකුත් කළ සීනුවක් පාදිකයනට

සයිකල්කරුවනට රික්ෂෝ කරුවනට අනතුරු ඇඟවීම ස=හා යොදා ගැනුණි. මගීන්ගෙන් මුදල් අයකරගැනීම සඳහා කොන්දොස්කර-වරයෙක්ද සෑම ට්‍රෑම් කාරයකම සිටියේය. ඔහු වාහනය දෙපසින් සවි කරන ලද පාපුවරුවේ ගමන් කරමින් සිය රාජකාරියේ නිරත වූයේය.

1929 දී පැවති ට්‍රෑම් සේවකයන්ගේ වර්ජනයකින් පසු මේ සේවය කොළඹ මහ නතර සභාවට පවරා ගැනුණ අතර එයින් පසු එය ක්‍රමයෙන් අභාවයට ගොස් 1960 දී වසාදැමුණි. මේ මෑතක් වන තුරුම මරදාන බොරැල්ල අතර එළන ලද ට්‍රෑම් පීලි දැක ගැනීමේ හැකියාව තිබුණි.