சந்திரனுக்கு ஏவுகணை விட முடியும்போது,

ஒரு விமானம் சொந்தமாக தயாரிக்க முடியாதா?

நாடாளுமன்ற மக்களவையில் - கழகக் குழுத் துணைத்தலைவர் தயாநிதி மாறன் எம்.பி., ஆவேசம்!

புதுடெல்லி, ஆக.11-

நாடாளுமன்றத்தில் இந்திய விமானச் சட்டம் 1934ஐ மாற்றி இந்திய விமானச் சட்டம் 2024ஐ அமல்படுத்துவது குறித்தான விவாதத்தின்போது இந்தியா சொந்தமாக எப்போது விமானம் தயாரிக்கப்போகிறது, மேலும் இந்தியா பிற நாடுகளின் தரநிலைகளை நகலெடுத்தாற்போல் பின்பற்றாமல் தனக்கென தனி தரநிலைகளை எப்போது உருவாக்கப்போகிறது, விமானப் போக்குவரத்துத் துறைகளில் இளம் வயதினர் எப்போது பணியில் அமர்த்தப்படுவர், சென்னை விமான நிலையத்தில் இந்திய விமான நிலைய ஆணையத்திற்குச் (AAI) சொந்தமான நிலங்களை வீணடித்து வரும் நிலையில் அதனை எப்போது முறையாகப் பயன்படுத்துவீர்கள், தூத்துக்குடி மற்றும் திருச்சியின் விமான நிறுவன தனி ஆதிக்கத்தைத் தவிர்க்க மேற்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன போன்ற பல்வேறு விஷயங்கள் குறித்து கழக நாடாளுமன்றக் குழுத் துணைத்தலைவரும் மத்திய சென்னை நாடாளுமன்ற உறுப்பினருமான தயாநிதி மாறன் கேள்வி எழுப்பினார்.

அதன் விவரம் வருமாறு:-

இளம் - ஆற்றல் மிகுந்த அமைச்சரான நீங்கள் பொது விமான போக்குவரத்துத்துறையை மேம்படுத்தும் வகையில் குறிப்பிடத்தக்க முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருவதில் நான் மிகவும் மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

ஐயா நான் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன். உற்பத்திக்கான தரத்தை நிர்ணயிக்கப் போகிறீர்கள் என்பதைப் படிக்கும்போது, இந்தியாவின் எந்தப் பகுதியில் பொது விமானங்களைத் தயாரிக்கிறோம் என்று எண்ணும்போது ஆச்சரியமாக இருக்கிறது.. ஐயா தற்போது ஒருவேளை இந்த 1934 சட்டமானது இந்தியிலோ அல்லது சமஸ்கிருதத்திலோ பெயர் மாற்றம் செய்யப்படலாம், அது எனக்குத் தெரியாது.

இளம் அமைச்சரை ஒன்று மட்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நீங்கள் தெலுங்கு பேசும் மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர், ஆந்திராவின் எம்.பி., என்ற பெருமைக்குரியவர், பாஜகவுடன் போராடி உங்கள் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, அப்படியாவது இந்தச் சட்டத்திற்கு தெலுங்கில் பெயரிட்டிருக்க வேண்டும். அப்போது அதனை நாங்கள் பாராட்டி வரவேற்றிருப்போம், ஏனென்றால் இந்தி தேசிய மொழி அல்ல. அது மொழிகளில் ஒன்றாகும், அதுமட்டுமல்லாது இந்தியா பல மொழிகளை கொண்டிருப்பதில் பெருமைக் கொள்கிறது. ஓர் இளம் மற்றும் ஆற்றல்மிக்க அமைச்சரான நீங்கள் எப்படியாவது போராடி இந்த சட்டத்திற்கு, தெலுங்கில் பெயர் வைத்திருந்தால் நாங்கள் பாராட்டியிருப்போம். அதே சமயம் அரசியலமைப்பு ரீதியாக, ஆங்கிலத்தில்தான் பெயரிட வேண்டும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்டுகிறேன்.

அரசியலமைப்புச் சட்டம் உங்களுக்குத் தேவையான திருத்தங்களை அவ்வப்போது செய்ய அனுமதிக்கிறது. ஆனால் நீங்கள் 1934 சட்டத்தை மட்டும் திருத்துகிறீர்கள்.

விமானத்தைத் தயாரிக்கும் வசதியோ, திறனோ, உங்களிடம் இல்லை. மாறாக நாம் அமெரிக்கா மற்றும் பிரான்ஸ் போன்ற இரண்டு பெரிய நாடுகளைச் சார்ந்து இருக்கிறோம்.

அமெரிக்கா போயிங் விமானங்களை உருவாக்குகிறது, அதற்கான தரத்தை அவர்கள் நிர்ணயித்துள்ளனர். ஆனால், நமது பொது விமான போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்குநரோ (DGCA) அமெரிக்காவின் ஃபெடரல் ஏவியேஷன் நிர்வாகத்தின் (FAA) தரநிலைகளைப் பின்பற்றுகிறது, இப்படி இருக்கையில் நாம் தரநிலைகளை சரியாக பின்பற்றுகிறோமா என்று ஆய்வு செய்வதை என்னவென்று சொல்வது? .

ஒவ்வொரு முறையும் உங்களுக்கு முன் இருந்த அமைச்சர்கள் கூட, அவ்வப்போது வந்து “எங்களுடைய விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பில் நிறைய முரண்பாடுகள் இருப்பதாகச் சொல்லி அதை மேம்படுத்த முயற்சிக்கிறோம்” என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பில் இளம் வயதினர் பொறுப்புகளுக்கு இன்னும் வரவே இல்லை. இதோ தற்போது அமைச்சர் மட்டும் இளைஞராக இருக்கிறார், ஆனால் DGCAவைப் பாருங்கள்ஓய்வு பெற்ற போதும், அனுபவம் இருப்பதால் பதவி நீட்டிப்பு கொடுக்கப்படுகிறது, அவர்களும் அமர்ந்திருக்கிறார்கள்.

நீங்கள் இளம் வயதினரை பொறுப்புகளுக்குக் கொண்டு வர வேண்டும். நீங்கள் எத்தகைய திறமை மிக்க குழுவினைக் கொண்டு வரப் போகிறீர்கள்? இப்போது, ஒன்றிய அரசிற்கு என சொந்தமான விமான நிலையங்கள்கூட இல்லை, எந்த விமானமும் சொந்தமாக இல்லை, விமானங்கள் அனைத்தும் டாடா நிறுவனத்திற்கு சொந்தமானவை. ஒன்றிய விமான போக்குவரத்துத்துறைக்கு என சொந்தமாக என்ன உள்ளது? இந்த நிலையைச் சீரமைத்து இதனை நீங்கள் ஒழுங்குபடுத்தலாம்.

ஒன்றிய அரசுக்கு என்ன அதிகாரங்கள் உள்ளன? விமான நிலையத்தைச் சுற்றி கட்டிடங்கள் எதுவும் கட்டப்படுவதில்லை, மரங்கள் நடப்படுவதில்லை என்பதை மட்டுமே அவர்கள் உறுதி செய்வார்கள். விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் இப்போது செய்யக்கூடிய வேலை இதுதான். விமான நிலையங்களைச் சுற்றி சுவரொட்டிகள், கட்டிடங்கள் மற்றும் மரங்கள் வராமல் பார்த்துக் கொள்ள மட்டுமே அவர்களால் முடியும். உங்களின் தற்போதைய பரிதாபகரமான நிலைமையைப் பாருங்கள்.. நீங்கள் விமான போக்குவரத்துத்துறையில் இந்தியாவின் மகாராஜாவாக இருந்தீர்கள், ஆனால் 68,000 கோடியை அழித்து வெறும் 16,000 கோடிக்கு விற்றுவிட்டீர்கள்.

இன்று, இளம் அமைச்சர் அவர்கள் பராமரிப்பு, பழுதுபார்ப்பு மற்றும் மாற்றியமைத்தல்(MRO) குறித்து பதிலளித்தார். ஏர் இந்தியா நிறுவனம் இந்திய அரசாங்கத்துடன் இருந்தபோது, MRO க்கு எந்த சலுகைகளும் வழங்கப்படவில்லை. ஆனால் தற்போது ஏர் இந்தியா, டாடா நிறுவனத்திற்கு சென்றவுடன் MRO விற்கு சலுகைகளை வழங்குகிறது ஒன்றிய அரசு. இதே சலுகைகளை ஏர் இந்தியா நிறுவனமும் பெற்றிருந்தால் அதுவும் லாபகரமாக இயங்கி இருக்கும். ஆனால் நீங்கள் வேண்டுமென்றே ஏர் இந்தியா நிறுவனத்தை நஷ்டத்தில் தள்ளி அதனை டாடா நிறுவனத்திற்கு விற்று விட்டீர்கள்.

கேப்டன் கோபிநாத் என்று ஒரு இளைஞர் இருந்தார், இவரை நடுத்தர வர்க்க இந்தியர்கள் பெரிதாக வரவேற்றனர். ஏனென்றால் விமான டிக்கெட்டுகளின் விலையை ரயில்வே டிக்கெட்டின் விலைக்குக் குறைப்பேன் என்று சொன்னதால் அம்மக்களின் கனவு நாயகனாகத் திகழ்ந்தார் கேப்டன் கோபிநாத். அவர் சொன்னதைப் போலவே அதனை டெக்கான் ஏர் வேஸ் மூலம் செய்து விமானப் போக்குவரத்தில் புரட்சியை ஏற்படுத்தினார். கடந்த பத்தாண்டுகளில் உங்கள் அரசும் விமானக் கட்டணத்தைக் குறைக்கும் என்று நினைத்தோம். ஆனால் இன்று உங்கள் அரசு வந்தே பாரத் ரயில்கள் மூலம் ரயில்வே போக்குவரத்து கட்டணத்தையே விமானப் போக்குவரத்து கட்டணத்திற்கு நிகராக உயர்த்திவிட்டீர்கள்.

இன்று நீங்கள் அமெரிக்காவின் FAA நிர்ணயித்த வழிமுறைகளையே அப்படியே நகலெடுத்தார் போல் பின்பற்றுகிறீர்கள். தற்போதும் ஐரோப்பிய விமான போக்குவரத்துத்துறை அவர்கள் நிர்ணயித்த வழிமுறைகளை நாம் பின்பற்ற வேண்டும் என்று விருப்பப்பட்டதால் அவர்களின் விருப்பத்திற்கேற்ப நீங்கள் இந்த சட்டத் திருத்தத்தை மேற்கொண்டுள்ளீர்கள். இதில் என்ன நேர்மை இருக்கிறது. நாம் என்ன செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இந்தியாவில் தயாரிக்கப்பட்ட ஏவுகணைகளை சந்திரனுக்கு அனுப்ப முடியும்போது, நம்மிடம் ஒரு விமானத்தைத் தயாரிக்கும் திறன்கூட இல்லையா? சீனாவினால் சொந்தமாக விமானம் தயாரிக்க முடிகிறது. இதை நான் இங்கே குறிப்பிடுவது எனக்காக மட்டும் அல்ல, இங்கு உள்ள ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்காகவும்தான்.

நாம் சர்வதேசத் தரத்தைப் பற்றிப் பேசி வருகிறோம். இளம் அமைச்சர் அவர்களே நான் உங்களிடம் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன், விமான போக்குவரத்துகளில் நம் இந்திய மக்களுக்கு மட்டும் ஏன் இணைய வசதி வழங்கப்படவில்லை. இந்திய நிலப்பரப்பை கடந்து பிற கண்டங்களில் பயணிக்கையில் இணைய வசதி கிடைக்கும்போது, ஏன் இந்திய நிலப்பரப்பில் விமானம் பறக்கும்போது மட்டும் இணைய வசதி கிடைப்பதில்லை. நீங்கள் வளர்ச்சியைப் பற்றி பேசும்போது பயணிகள் இதைத்தானே விரும்புவார்கள். பாதுகாப்பு நிறுவனங்கள் தேசியப் பாதுகாப்பு என்ற பெயரில் இந்திய விமானப் போக்குவரத்து நுகர்வோர்கள் இந்தியாவில் இணைய வசதிகள் பெறாமல் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது. குறைந்தபட்சம் இதை நீங்கள் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு இணைய வசதி கிடைப்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும். நாம் சென்னையில் இருந்து டெல்லிக்குப் பயணம் செல்கையில் பயண நேரம் 2:30 மணி நேரம் ஆகிறது. அந்த நேரத்தில் இணைய வசதிகள் இன்றி நாம் சமூகத்திடம் இருந்து முழுமையாக தனிமைப் படுத்தப்படுகிறோம். இன்னும் பலர் 2.30 மணி நேரங்களுக்கும் மேலாகப் பயணம் செய்கிறார்கள். விமானப் பயணிகளுக்கு குறைந்தபட்சம் இணைய வசதி தேவை என்பதை வலியுறுத்துகிறேன்.

ஓசூர் இப்போது ஒரு நல்ல MRO தளமாக உருவெடுத்து வருகிறது. அந்த வகையில் ஓசூர் MRO ஊக்குவிக்கப்படுவதையும் அனைத்தையும் குஜராத் திற்கு மாற்றாமல் இருப்பதையும் நீங்கள் உறுதி செய்யவும். ஏனெனில் குஜராத்தில் ஏற்கனவே போதுமான அளவு அனைத்து வசதிகளும் கிடைத்துள்ளது, வளர்ச்சியும் அடைந்துள்ளது. அந்த வகையில் மற்ற மாநிலங்களும் சில வளர்ச்சிகளைப் பெற விரும்புகின்றன.

அமைச்சர் அவர்கள் சென்னை விமான நிலையத்திற்குச் சென்று, இந்திய விமான நிலைய ஆணையம் (AAI) மூலம் எவ்வளவு நிலம் வீணடிக்கப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். விமான நிலையத்தின் இடது மற்றும் வலதுபுறத்தில், இராணுவத்திற்கு சொந்தமான நிலங்கள் உள்ளன; அங்கு காட்டு மரங்கள் மட்டுமே உள்ளன, மேலும் எரிபொருள் கொள்கலன்கள் அங்கு வைக்கப்படுகின்றன, அவை நகர்த்தப்படலாம். மேலும் வலது பக்கத்தில், தொழிலாளர்களுக்கான குடியிருப்புகள் உள்ளன, அவை அத்தியாவசியமானவைதான். இருப்பினும் எதிர்ப்புறம் சாலையோரத்தில் நிலம் எளிதில் கிடைக்கும் பட்சத்தில் அவற்றை அங்கு மாற்றலாம்; அவ்வாறு செய்யும் பட்சத்தில், நாம் மேலும் 15 விமான நிறுத்தங்களை உருவாக்கும் வகையில் அதன் திறனை விரிவாக்கம் செய்ய முடியும். அது என்னவோ, எந்த அமைச்சரும் சென்னை விமான நிலையத்திற்கு இதைச் செய்ய விரும்பவில்லை. தயவுசெய்து நீங்களாவது இதைப் பரிசீலிக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது விமான நிலையங்கள் அனைத்தும் புறக்கணிக்கப்படுகின்றன.

கோவை விமான நிலையம் சர்வதேச வரைபடத்தில் இடம்பிடிக்க வேண்டும். இன்றுவரை உங்களால் அதைச் செய்ய முடியவில்லை. துரதிர்ஷ்டவசமாக, தூத்துக்குடியில் தனி ஆதிக்கம் உள்ளது, இண்டிகோ என்ற ஒரே ஒரு விமான நிறுவனம் மட்டுமே அங்கு இயங்குகிறது. வேறு எந்த விமானமும் அங்கு செல்லாது, ஒரு ப்ரொப்பல்லர் விமானத்திற்கு விமான கட்டணம் 25,000 வரை செல்கிறது, இருப்பினும் அது பயணிகள் நிறைந்த விமானமாகத் தான் பயணிக்கிறது.

திருச்சி முதல் சென்னை வரும் விமானங்களிலும் அதேபோல் தனி ஆதிக்கம் நிகழ்ந்து வருகிறது. இந்தத் துறைகளில் இதுபோன்ற தனி ஆதிக்கம் மேலோங்காமல் இருப்பதை நீங்கள் உறுதி செய்ய வேண்டும், ஏனெனில் தனி ஆதிக்கம் தலைதூக்கும்போது, அதன் விலைகள் அதிகரித்து, நுகர்வோர் பாதிக்கப்படுகின்றனர். இப்போதைக்கு கையில் லத்தியை வைத்திருக்கின்ற காவலராக நீங்கள் தான் இருக்கிறீர்கள்.

பயணிகளின் கட்டணத்தைக் குறைத்து அவர்களுக்கான வசதிகளை அதிகரிக்க அனைத்து விமான நிறுவனங்களுடன் இதுகுறித்து பரிசீலித்து நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இவ்வாறு அவர் பேசினார்.

சேலம் மாவட்டத்தில் முத்தமிழ் அறிஞர் கலைஞரின் 6ம் ஆண்டு நினைவு தினத்தையொட்டி மல்லூர் பேரூர் கழகத்தின் சார்பில் பேரூர் கழக பொறுப்பாளர். என்.சுரேந்திரன் தலைமையில் கலைஞரின் திருவுருவப் படத்திற்கு மாலை அணிவித்து மலர் அஞ்சலி செலுத்தினார்கள். உடன் பேரூர் கழக நிர்வாகிகள் உள்ளனர்.

ரசாயன உரங்களை விட பாதுகாப்பான

உயிர் பூச்சிக்கொல்லிகளை விவசாயிகள் பயன்படுத்துவதை ஊக்குவிக்க வேண்டும்!

மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் மு.சண்முகம் பேச்சு!

புதுடெல்லி, ஆக.11-

மாநிலங்களவையில் 02.08.2024 அன்று நேரமில்லா நேரத்தில் (ஜீரோ ஹவர்) கழக உறுப்பினரும் தொ.மு.ச. பேரவைப் பொதுச்செயலாளருமான மு.சண்முகம் பூச்சிக்கொல்லிகளின் விற்பனை குறித்து பேசினார்.

அவர் பேசியது வருமாறு-

தடை செய்யப்பட்ட பூச்சிக்கொல்லிகளின் விற்பனை குறித்து புகார் அளிக்க விரும்புகிறேன், எனவே பூச்சிக்கொல்லிகளின் விற்பனையை கடுமையாக கண்காணிக்க விரும்புகிறேன். நிபுணர் குழு அறிக்கையின்படி, 66 பூச்சிக்கொல்லிகள் மற்ற நாடுகளில் தடை செய்யப்பட்டுள்ளன அல்லது கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளன, ஆனால் அவை தொடர்ந்து இந்தியாவில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

உச்ச நீதிமன்றத்தால் தடை செய்யப்பட்ட எண்டோசல்பான் கூட விவசாயத்தில் பயன்படுத்தப்படுகிறது. உரம் மற்றும் பூச்சிக்கொல்லி விற்பனையாளர்களும் முகவர்களும் இந்த தடை செய்யப்பட்ட உரம் மற்றும் பூச்சிக்கொல்லிகளை விற்பனை செய்கின்றனர். தீங்கு விளைவிக்கும் பூச்சிக்கொல்லிகளை பயன்படுத்துவதால் ஏற்படும் விளைவுகளைப் பற்றி ஏழை விவசாயிகளுக்குத் தெரியாது. விவசாயிகள் இந்த பூச்சிக்கொல்லிகளை அறியாமல் தொடர்ந்து பயன்படுத்துகின்றனர்.

தடை செய்யப்பட்ட பூச்சிக்கொல்லிகள் மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கும் இரசாயன பூச்சிக்கொல்லிகள் இந்திய சந்தைகளில் விற்கப் படாமல் இருப்பதையும், ஏழை விவசாயிகளை அதை நோக்கி அழைத்துச் செல்லப்படுவதையும் நிபுணர் குழுவால் அவ்வப்போது ஆய்வு செய்ய வேண்டும்.

சில நேரங்களில் விவசாயிகளுக்கு காலாவதியான உரங்கள் மற்றும் காலாவதியான பூச்சிக்கொல்லிகள் வழங்கப்படுவதால் விவசாய உற்பத்தி வளர்ச்சியில் எந்தவித பாதிப்பையும் ஏற்படுத்தாது. விவசாயிகளுக்கு நஷ்டத்தைத்தான் ஏற்படுத்தும்.

ரசாயன உரங்களை விட பாதுகாப்பான உயிர் பூச்சிக்கொல்லிகளை பயன்படுத்துவதை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்று நான் அரசை வலியுறுத்துகிறேன். உரங்கள் மற்றும் பூச்சிக்கொல்லிகளின் சிறந்த பயன்பாடு குறித்த செய்தியை பரப்ப விவசாயிகளிடையே விழிப்புணர்வு பிரச்சாரங் கள் தொடங்கப்பட வேண்டும், இதனால் பண்ணை விளை பொருட்களுக்கு எந்த பாதிப்பும் ஏற்படாது.

சிறந்த விவசாய உற்பத்திக்காக பூச்சிக்கொல்லிகளை தேர்வு செய்யவும் சிறந்த பயன்பாட்டைக் கண்காணிக்கவும் பூச்சிக்கொல்லி கட்டுப்பாட்டு வழிமுறை இருக்க வேண்டும் என்று நான் கோருகிறேன்.

இவ்வாறு மாநிலங்களவையில் கழக உறுப்பினர் மு.சண்முகம் நேரமில்லா நேரத்தில் உரையாற்றினார்.

உள்நாட்டு - வெளிநாட்டு ஆன்மிகப் பெருமக்களுக்கு வசதியாக

திருவண்ணாமலையில் விமான நிலையம் அமைத்திடுவீர்!

மக்களவையில் - சி.என்.அண்ணாதுரை வலியுறுத்தல்!

புதுடெல்லி, ஆக.11

திருவண்ணாமலை கோயிலுக்கு தினம் தினம் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவும் வகையில் திருவண்ணாமலையிலோ அல்லது வெகு அருகிலோ விமான நிலையம் அமைத்திட வேண்டும் என்று மக்களவையில் கழக உறுப்பினர் சி.என்.அண்ணாதுரை வலியுறுத்தினார்.

சிறப்பு விதியின் கீழ் அவர் பேசியது வருமாறு:-

தமிழ்நாட்டில் அதிநவீன உள்கட்டமைப்புகளுடன் கூடிய விமான ‘நெட்வொர்க்’ கை அமைப்பது குறித்து விமானத்துறை அமைச்சர் பரிசீலிக்க வேண்டுகிறேன். அதன் மூலம் உள்நாட்டு-வெளிநாட்டு விமானத் தொடர்பு அதிகரிக்கும்.

கடும் பனியின் போது எந்தவித சிரமமும் இல்லாமல் விமானம் இறங்கவும், புறப்படவும் ஏதுவாக அதிசக்தி வாய்ந்த காமிராக்களை விமானங்களில் பொருத்துவது குறித்து பரிசீலிக்க வேண்டும்.

தனியார் விமான நிறுவனங்கள் அதிக அளவு லாபம் பெறுவதை தடுத்து நிறுத்துவதோடு, அதன் விமானங்கள் முறைப்படி சூழல் அமைப்புகள் ஏற்படுத்த இந்த மசோதா உதவிட வேண்டும்.

விமான நிலையங்களில் வட்டார மொழிகளில் அறிவிப்பு வெளியிட வேண்டும். வருகை நேரம், புறப்பாடு நேரம் இவைகளையும் அம்மாநில மொழிகளில் அறிவிக்க வேண்டும்.

விமான நிலையங்களில் நிலவிவரும் பிரச்சினைகளுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுத்து உடனுக்குடன் சரிசெய்ய விமானத்துறை முன்வர வேண்டும்.

விமான விபத்துகள் தொடர்பான இழப்புகள், நஷ்டஈடு குறித்து இந்த மசோதாவில் விவரிக்கப்பட அது குறித்து உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

பயணிகளின் நலன்கள் பாதுகாப்புகள் பற்றி தீவிரமாக கவனித்து உரிய முறையில் செயல்படுத்த வேண்டும்.

திருவண்ணாமலைக்கு தினம் தினம் ஆயிரக்கணக்கில் இந்தியாவின் பல்வேறு மாநிலங்களில் இருந்து குறிப்பாக ஆந்திராவில் இருந்தும் வெளிநாடுகளில் இருந்தும் யாத்திரிகர்கள் வருவதால் அங்கு அல்லது வெகு அருகில் விமான நிலையம் அமைக்க வேண்டும்.

இவ்வாறு அவர் பேசினார்.

மாலைமணி பி.எஸ்.இளங்கோ

35-வது ஆண்டு நினைவு நாள்

11.8.1989

ஏங்கள் இதயத்தை விட்டு நீங்காது
என்றென்றும் ஏங்களது நினைவில் வாழ்ந்து வரும்

இதய தெய்வத்திற்கு அஞ்சலி!

மகன்: சித்தார்த் இளங்கோ

மனைவி. சகுந்தலா இளங்கோ

மகள்கள்: திருமதி. தமிழ்ச்செல்வி
திருமதி. மணிமேகலை
திருமதி. எழில் திரு. பழனியப்பா

மருமகன்கள்: திரு. பாண்டியன்
திரு. சுதாகர்

மருமகள்: தாட்சாயினி சித்தார்த்

பேரன்கள்: வருண்ராஜ், ஷருண்ராஜ், முகில், தர்ஷன், மௌரியன்
மற்றும் அலுவலக நண்பர்கள்