

PIRMIEJI SVEČIAI KAUNO AERODROME

Lietuvos Tarybai paskelbus 1918 m, vasario 16 d. Nepriklausomybės aktą, diplomatų korpusui vienas pagrindinių rūpesčių buvo sulaukti tarptautinio pripažinimo. Kreiptasi į Rusiją ir Vokietiją dėl Lietuvos valstybės pripažinimo, Vokietija Lietuvą pripažino tik 1918 m. kovo 23 d. Kitas svarbus de jure pripažinimas gautas tik 1920 m. liepos 21 d., kai Lietuva ir Sovietų Rusija pasirašė sutartį.



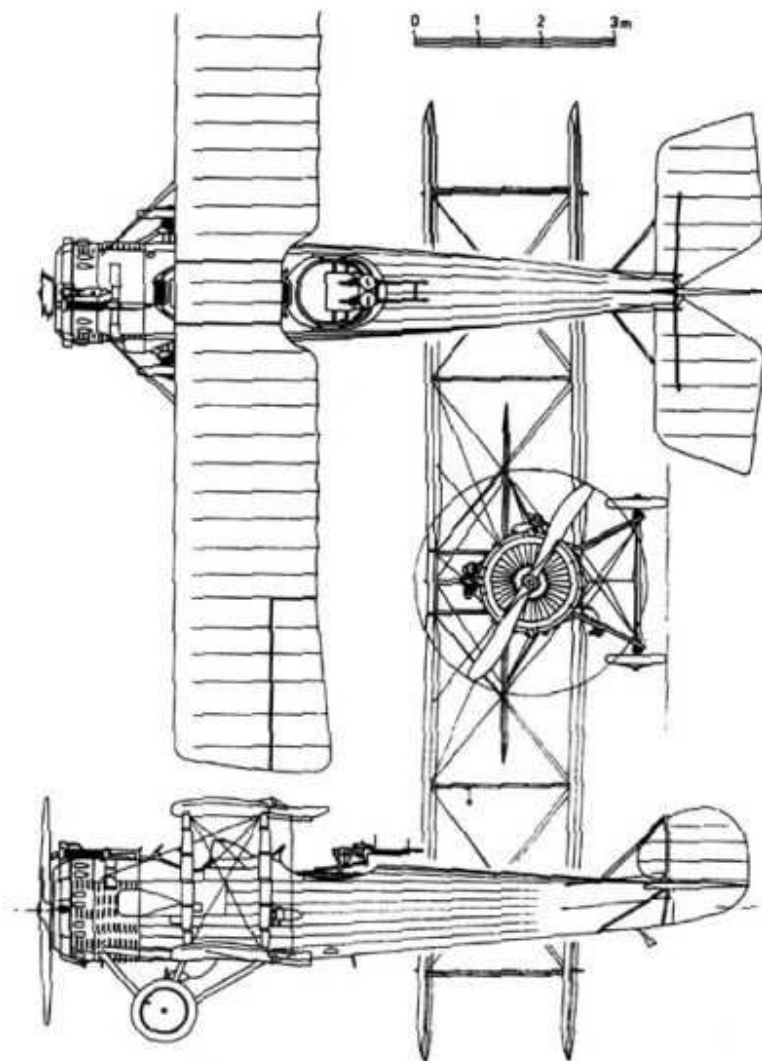
Prie lėktuvo iš kairės: ltn. Ditrichas, ltn. Fricas Šulcas, vyr. ltn. Erichas Kulikovskij, vyr. ltn. Stasys Jakštys, vyr. ltn. Živatovas, vertėja, prancūzų lakūnas, prancūzų karinės misijos atstovas Kaune ir kiti. Kaunas 1919 m.

Po Pirmojo pasaulinio karo Anglijoje, Prancūzijoje, Vokietijoje ir kitose valstybėse buvo pagaminta daug karo technikos, kurią jos norėjo realizuoti, kad nebūtų išaldytos didžiulės lėšos ir galėtų laisvai kurti naują karo technikos arsenalą. Taip prancūzų karinės vadovybės sutikimu 1919 m. rugsėjo pradžioje iš Rygos į Kauną reklaminius tikslais atskrido prancūzų žvalgybinis karo lėktuvas „Salmson“ II A2 Nr. 7. Tokio tipo lėktuvų norėta pasiūlyti Lietuvos karo aviacijai ir neoficialiai pripažinti Lietuvos valstybę de facto. Oficialiai de jure Lietuvą pripažino Anglija, Prancūzija, Italija ir Japonija tik 1922 m. gruodžio 22 d. Paryžiuje 1919 m. Lietuva pasirašė tarptautinės oreivystės konvencijos svarbiausią punktą - pripažinti valstybėms visišką suverenitetą oro erdvėje virš savosios teritorijos. Tai buvo labai svarbus Lietuvos žingsnis įtvirtinant valstybės suverenitetą.

Tuo metu Lietuva tik pradėjo kurti savo karo aviaciją, tačiau aukštieji Lietuvos karininkai, visi buvę Pirmojo pasaulinio karo dalyviai suprato, kad šis lėktuvas jau pasenęs ir iš jo Lietuva naudosis neturės. Juo labiau, kad šio tipo lėktuvas reikalavo ypatingo aptarnavimo ir geros remonto bazės. Kadangi Lietuva šito neturėjo, atsisakė minėto lėktuvo.

Trumpai apie konstruktorių ir lėktuvą. Emilis Salmsonas 1909 m. įkūrė Prancūzijoje firmą Sociétés de Moteurs Salmson, kurioje gamino savo konstrukcijos vandeniu aušinamą žvaigždės tipo aviacinį variklį Canton Unne (Salmson), kurio galingumas 191/250 kw/AJ. Varikliai turėjo paklausą, juos pirkto didelėmis partijomis. Rusija ir kitos valstybės pirkto variklio gamybos licencijas. Paskatintas sėkmės Emilis Salmsonas nutarė bandyti lėktuvus konstruoti. Iš Villacoublay aerodromo 1916 m. pakilo pirmasis „Salmson-Meineau“ SM-I, tačiau lėktuvas nepateisino į jį dėtų vilčių. Kitas lėktuvas pakilo 1917 m. balandį, o 1918 m. pagaminta visa lėktuvų serija, kurie pradėti naudoti Pirmojo pasaulinio karo paskutiniaisiais metais ir kaip žvalgybiniai lėktuvai.

Prototipas „Salmson“ HA turėjo rotacinį variklį Clerget 96/130 kw/AG. Kariškiai šį lėktuvą vertino dėl gerų savybių. Tačiau jis turėjo per silpną variklį. Įmontavus CANTON-UNNE (Salmson) 191/250 kw/AG, lėktuvai tapo greitesni. Pagaminta 3200 lėktuvų. Šiuo lėktuvu prancūzai apginklavo 22 eskadras, 11 žvalgybinių JAV Ekspedicinio korpuso eskadrų. Šiuos lėktuvus turėjo Belgija, Italija, 580,581 ir 582 lenkų eskadra, dislokuota 1919 m. Prancūzijoje, tačiau šios eskadros neturėjo teisės dalyvauti oro kautynėse, išskyrus žvalgybą. Tais pačiais metais šių eskadrų 45 lėktuvai parsiskrido į Lenkiją, kur Salmson II A2 buvo eksploatuoti iki 1923 m.



Lėktuvo konstrukcija. Dvivietais mišrios konstrukcijos, aprauktas drobe. Ratai neįtraukiami su bendra ašimi. Lėktuvo trūkumas - ekipažo kabinos buvo tolokai išdėstytos viena nuo kitos. Vandeniui aušinamas žvaigždinis variklis, dengtas diuralio skardos gaubtais. Medinis dvimentis propeleris pastovaus žingsnio. Lėktuvas neturėjo stabilizatoriaus ir kilio. Buvo tik gilumos ir posūkio vairai. Skersvairiai buvo viršutiniame ir apatiniame sparne.

Ginkluotė. Vienas sinchroninis kulkosvaidis „Vickers“ - 7,9 mm, įmontuotas priekyje virš variklio, oro žvalgo kabinoje ant angliško „Scarff“ tipo ratilo įmontuoti du suporinti kulkosvaidžiai „Lewis“ - 7,62 mm ir 200 kg bombų.

Lėktuvo techniniai duomenys:

- *Sparnų ilgis - 11,8 m;*
- *Liemens ilgis - 8,5 m;*
- *Aukštis - 2,9 m;*
- *Sparnų plotas - 38,8 m²;*
- *Konstrukcijos svoris - 760 kg;*
- *Maksimalus svoris- 1340 kg;*
- *Maksimalus greitis- 186 km/h;*
- *Į 3000 m. pakyla per- 11 min.40s.;*
- *Į 5000 m. pakyla per - 27 min. 30 s.;*
- *Lubos (maksimalus kilimo aukštis) - 6250 m;*
- *Autonomija (maksimalus laikas, naudojant kūrą) - 3 val.*

Dažymas. Standartinis prancūzų kamufliažas - bronzinės, šviesiai žalios ir tamsiai žalios spalvos. Skiriamieji ženklai ant sparnų ir posūkio vairo. Ant liemens pažymėtas eskadros rikiuotės numeris.

Autorius: Aviacijos istorikas J.Monkevičius

Šaltinis: Kardas 2006 nr.2

E.publikavimui parengė: N.Korbutas 2008

www.plienosparnai.lt