

Lietuvos sparnai

1993/3



AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

Apdovanotas FAI „Diplome
d'Honneur“ (1987 m.)

1993. Nr. 3 (206).

Leidžia Lietuvos
aeroklubas.

Įkurtas 1935 metais.

Eina keturis kartus
per metus.

Vyriausiasis
redaktorius
Juozas Z U J U S

REDAKcinė
KOLEGIJA:

Antanas ARBAČIAUSKAS,
Ceslovas BALČIONAS, Jonas
BALČIONAS, Edmundas GA-
NUSAUSKAS, Ona HORODNI-
CIŪTĖ, Antanas MIKUTIS, Jur-
gis STANAITIS, Gintaras SUR-
KUS, Antanas UNIKAUSKAS,
Jonas VAITKEVIČIUS, Zeno-
nas VEGELEVIČIUS, Pranas
VINICKAS, Raimondas ZALU-
BA.

Duota rinkti 1993.07.26. Pasi-
rašyta spaudai 1993.08.16.
SL 361. Mišri spauda. 2,61 sąl.
aps. I, 0,57 sąl. spalv. atsp.
5,03 aps. I. Užsakymas 925.
Kaina 75 centai.

Redakcijos adresas: Polocko
16. 2007 Vilnius.
Telefonai: 61-73-00, 61-39-83.

Spausdino valst. įmonės
„Spauda“ spaustuvė. Mairo-
nio 1/9. 2656 Vilnius.

[LITHUANIAN
WINGS]
JOURNAL OF
AVIATION AND
COSMONAUTICS.

© „Lietuvos
sparnai“
1993

Viršelyje — padan-
gėje L-39 ALBAT-
ROS.

ISKILMINGAI PAMINĖTAS DIDVYRIŠKŲ LIETUVIŲ TAUTOS SŪNŲ, LAKŲNŲ STE-
PONO DARIAUS IR STASIO GIRĖNO, SKRYDŽIO PER ATLANTĄ 60-METIS.
Skaitykite apie tai 6—7 puslapiuose.

* Praėjusių metų pabaigoje įvykusioje Lietuvos aeroklubo konferencijoje nė vienas siūlytų kandidatų į LAK prezidentus nesusirinko reikiamo balsų skaičiaus. Taigi, tęsiant nebaigtą darbą, š. m. balandžio 24 d. į Kaune sušauktą neeilinę LAK konferenciją vėl susirinko regioninių aeroklubų ir atskirų federacijų delegatai. Konferencijoje aptarti aktualūs klubams finansavimo klausimai, aviacinio turto naudojimas, aerodromų žemės likimas. Apsvarstyta perspektyvinė aviacijos sporto šakų raidos programa, Lietuvos aviatorių dalyvavimo Europos ir pasaulio čempionatuose galimybės.

Lietuvos aeroklubo prezidentu išrinktas Vilniaus miesto valdybos skyriaus vyriausiasis inžinierius Jurgis Stanaitis, iki šiol buvęs sklandymo federacijos prezidentu. Generaliniu sekretoriumi patvirtintas Antanas Karpevičius.

* Š. m. balandžio 29 d. Dariaus ir Girėno Kyviškių aerodrome lėktuvu Wilga 35 A, atliekant mokomąjį skridimą ratu, pirmojo posūkio rajone lėktuvo elektros įrengimų skydelyje įvyko trumpas sujungimas. Kabinoje atsirado dūmų, plūptelėjo liepsna. Lėktuvo pilotas, SKAT eskadrilės instruktorius Antanas Klika skraidymo vadovui per radiją pranešęs apie įvykį, staigiai nukreipė lėktuvą link aerodromo ir sėkmingai jį nutūpė. Instruktorius A. Klika ir su juo skridęs mokinys Jonas Vasiljauskas suspėjo apleisti degantį lėktuvą. Su gesintuvais atskubėję technikai ir skraidymų draugai jau nieko negalėjo padėti. Lėktuvas sudegė.

* Iš FAI būstinės Paryžiuje

gautas pranešimas, kad žinomai Lietuvoje parašutininkei, daugkartiniai Respublikos čempionai Onai Horodničiūtei suteikta Tarptautinė parašutinio sporto nusileidimo tikslumo ir akrobatikos teisėjo kategorija. Tai pirmasis Lietuvoje FAI tarptautinės kategorijos teisėjas.

* Sukako vieneri metai, kai Šiaulių Meškučių aerodrome įkurta Lietuvos krašto apsaugos ministerijos 1-oji aviacijos bazė. Pažymint metines š. m. birželio 18 dieną Šiaulių aerodrome surengta aviacijos šventė. Atėję žiūrovai galėjo susipažinti su išstatytais parodai koviniiais mokymaisiais treniruotės lėktuvais Aero L-39 Albatros, transportiniais L-410 ir universaliais An-2. Vadovaujant bazės vadui kapitoniui Jonui Marcinkui surengtas aviatorių pasirodymas ore. Žiūrovams pademonstruota dar viena Vyčio kryžiais pasipuošusių lėktuvų rikiuotė. Sudėtingą aukštojo piloto figūrų kompleksą lėktuvu Jak-52 atliko Lietuvos rinktinės narė Onutė Motiejūnaitė. Įspūdingus šuolius su parašiuotais atliko iš Vilniaus atvykę Dariaus ir Girėno aeroklubo sportininkai. O Akmenės lakūnai aukštąjį pilotą pademonstravo skandytuvu.

Aviacijos šventės pabaigoje karo lakūnai vaikams nemokamai suteikė oro krikštą — daugumai dalyvavusių šventėje, pasinaudojo proga pirmą kartą lėktuvu pakilti į orą. Kiti norintieji skraidė Akmenės aeroklubo lėktuvais Wilga 35 A.

* Katastrofa baigėsi Kauno aeroklubo lakūno Aleksandro Podlipajeva skridimas maršrutu. Š. m. birželio 24 dieną lėktuvu Jak-52 atliekant treniruotės už-

duotį dingio radijo ryšys su skraidymų vadoviete. Nujausdamas nelaimę aeroklubo viršininkas Eugenijus Raubickas pakilo lėktuvu iš Pociūnų aerodromo maršruto kryptimi ir netrukus šiauriau liežno prie sodybos pamatė sudužusį ir degantį lėktuvą.

Pasirodo, kad A. Podlipajevs netoli savo giminių sodybos nusprendė juos lakūniškai pasveikinti. Nusileidęs žemiau negu leidžiama bandė daryti pilotažo figūrą, tačiau atsitrėkęs į žemę lėktuvas apsivertė ir sudužo. Atskubėję žmonės iš nuolaužų ištraukė mirtinai ir neatpažįtamai sužalotą lakūno kūną, o lėktuvas pradėjo degti. Gaisrą užgesino atvykę gaisrininkai.

Dėl grubaus skraidymų drausmės pažeidimo sudaužytas brangiai kainuojantis lėktuvas ir beprasmiškai paaukota pinigais nekainojama jauno žmogaus gyvybė.

* Lietuvos avialinijų kompanija toliau plečia skridimo trasas. Š. m. gegužės 14 dieną LAL lėktuvais Boeing 737-200 LY-GPA, valdomas ekipažo vado Stasio Jermolavičiaus, atliko pirmą reisinį skridimą į Paryžiaus Charles de Gaulle aerodromą.

O liepos 15 dieną tas pats Boeing, valdomas Algirdo Brusoko, pirmą kartą per Baltijos jūrą nuskrido į Stokholmą.

Iš dalies atnaujinami skridimai ir į rytus — NVS šalis. Reguliarūs reisai vyksta į Maskvą, Sankt Peterburgą, o nuo birželio 14 dienos LAL lėktuvai iš Vilniaus per Tatarstano sostinę Kazanę du kartus per savaitę pasieks Kazachstano sostinę Almatą.



Meškučių karo aviacijos bazėje (kairėje). Lėktuvas Jak-52 po avarijos...

Kovinis mokomasis-treniruočių lėktuvas Aero L-39 ALBATROS

Lėktuvas L-39 sukurtas čekoslovakų Aero Vodochod gamykloje, vadovaujant inžinieriui Jan Viček. Lakūnas bandytojas Rudolf Duchov pirmą skridimą prototipu atliko 1968 m. liepos 4 dieną. Prototipas pateisino konstruktorių sumanymus ir, atlikus nežymius pakeitimus bei įtaisius kitą variklį, nuo 1973 metų lėktuvas Aero L-39 Albatros pradėti gaminti serijomis.

Lėktuvas Aero L-39 Albatros dvivietis, metalinės konstrukcijos žemasparnis, skirtas pradiniam koviniam karo lakūnų paruošimui. Sparnai trapecinės formos, turi profilį NACA 64A 012. Kevalinės konstrukcijos viduje įtaisyta vienas pagrindinis lonžeronas ir du pagalbiniai (vienas jų priekyje, kitas — ties eleronais). Sparnų galuose įtaisyti kuro bakų tvirtinimo mazgai. Eleronų priekinėje briaunoje, prieš flatelį įmontuoti vamzdžio formos svoriai. Priekinėje sparno dalyje išdėstytos eleronų valdymo traukės. O tarp pagrindinio ir užpakalinio lonžeronų yra elektros ir kuro instaliacija bei užsparnių valdymo traukės. Sparnų dalyje prie liemens tarp pagrindinio ir užpakalinio lonžeronų yra pagrindinių važiuoklės ratų įtraukimo ertmės ir važiuoklės bei užsparnių valdymo hidraulinė sistema. Sparnų apačioje įtaisyti keturi pilotai, skirti pakabinamai ginkluotei. Eleronai atsilenkia 16°. Užsparniai starto metu nuleidžiami 25°, o tupiant atlenkami 44° kampu. Sparnų galuose įtaisyti aptakūs, išfesto lašo formos kuro bakai. Jų nosytėse įtaisyti tamsioje tūpimo taką apšviečiantys reflektoriai, šonuose — spalvoti aeronavigaciniai žibintai ir angos kuroi įpilti.

Liemuo pusiau kevalinės konstrukcijos. Užpakalinė liemens dalis kartu su uodegos plokštumomis gali būti nuimama, o tai leidžia patogiai prieiti prie variklio, jį patvarkyti arba pakeisti. Liemens nosytė pagaminta iš kompozicinių medžiagų. Čia yra ir priekinio važiuoklės rato įtraukimo ertmė, radijo elektroninė aparatūra, pilotų kabinos. Vidurinėje liemens dalyje yra sparnų ir variklio tvirtinimo mazgai, kuro bakai. Kabinos gaubte įtaisyta kapotavimo metu pilotus apsaugantis rėmas. Už kabinos liemens šonuose yra oro angos, kurios toliau susijungia į vieną oro kanalą. Prie angų įmontuoti du kuro bakai. Ties sparnais liemens apačioje yra oro stabdžių plokštės. Maksima-



lus jų atlenkimo kampas 55°. Liemenyje įtaisytos uždarnos angos, kad būtų patogiau prieiti prie agregatų jiems techniškai aptarnauti, taip pat diagnostikai. Liemenyje, žemiau kabinos, yra atlenkiamos plokštės, kurios dengia kiauromės pilotų kojoms, kai jie lipa į kabiną.

Uodegos plokštumos klasikinės. Horizontalios ir vertikalios plokštumos kartu su nuimama liemens dalimi sudaro vieną nedalomą konstrukcijos elementą. Stabilizatoriaus trapecijos formos, su dviem lonžeronais. Už antrą stabilizatoriaus lonžeroną, stabilizatoriaus apačioje, įtaisyta nuolat oro srautą turbulizuojančios plokštės. Aukštumos vairo — išbalansuotos svorio masės ir elektra valdomais trimeriais. Stabilizatoriuje įmontuotos radijo aukštimačio antenos. Trapecinės formos vertikalios plokštumos strėliškumas — 45°. Kilyje įmontuoti kai kurie prietaisų agregatai ir aeronavigacinis žibintas. Posūkio vairo — su trimieriu. Visi vairo ir variklio valdymo įrenginiai sudvejinti ir jais galima naudotis abiejose kabinose.

Važiuoklė triratė, skridimo metu įtraukiama hidrauline sistema. Priekinis važiuoklės ratas (430 x 150) laisvai orientuotas, įtraukiant automatiškai nukreipiamas išilgai lėktuvo ašies. Visi važiuoklės ratai įtaisyti ant svirčių su hidrauliniiais tepalo-oro amortizatoriais. Pagrindiniai K-24 tipo važiuoklės ratai (610x185) su hidrauliniiais stabdžiais ir prieš slydimą blokuojančia sistema. Įtraukiant automatiškai sustabdomi. Važiuoklės padėties signalizacija — elektrinė prietaisų lentoje ir mechaninė virš sparno viršutinės dalies.

Turboreaktyvinis dviejų kontūrų variklis Ivčenko AI-25TL išvysto

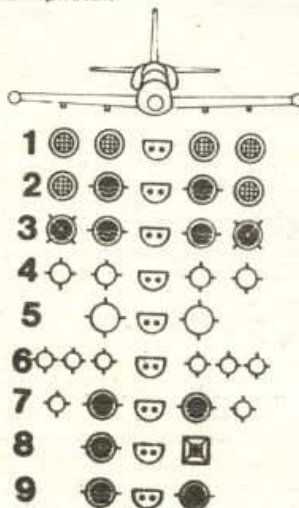
1720 kg trauką. Jo paleidimui naudojama kairėje variklio pusėje įtaisyta turbina SV-35, kuri variklio paleidimo metu į pagrindinį variklį nukreipia oro srautą. Variklio užvedimas valdomas elektronika.

Mokinio ir instruktoriaus kabinos išdėstytos viena už kitos. Kabinos gaubtą sudaro priekinė -kaktinė nejudanti dalis ir du atskiri gaubtai, kurie atidaromi į dešinę šoną. Tarp kursanto ir instruktoriaus kabinos įtaisyta kapotazo metu lakūnus apsaugantis rėmas. Svarbiausi pilotavimo kontrolės prietaisai įtaisyti bortinės lentos centre. Žemiau prietaisų yra ginkluotės valdymo pulas. Šonuose išdėstytos gazo

LĖKTUVO L-39 ALBATROS GINKLUOTĖS VARIANTAI

1. Keturių raketų kasėtės. 2. Dvi raketų kasėtės ir du 350 litrų talpos numetami kuro bakai. 3. Dvi valdomos raketos ir du numetami kuro bakai. 4. Keturių bombų po 250 kg. 5. Dvi bombos po 500 kg. 6. Sešios bombos po 100 kg. 7. Dvi bombos po 100 kg. ir du numetami kuro bakai. 8. Viena pakabinama fotokamera ir vienas papildomas kuro bakas. 9. Du numetami kuro bakai.

Po liemeniu centre įmontuotos dvi 23 mm patrankėlės. Ginkluotė naudojama skrendant vienam pilotui.



rankenos, užsparnių reguliavimo ir ratų įtraukimo įrengimai. Priekinėje kabinoje įtaisyta taikiklis ASP-NMU-39. Abi kabinos yra hermetiškos ir jose būna norima temperatūra +10°—+28° ribose, kai už borto yra +45°—50°C. Abu pilotų krėsiai su katapultomis VSI-BRI, kuriomis galima naudotis nuo žemės 150—900 km/val. greičių diapazone. Liemens šonuose įtaisytos užsklendžiamos angos kojoms pilotams lipant į kabiną ir nereikia jokių papildomų kopėtelių.

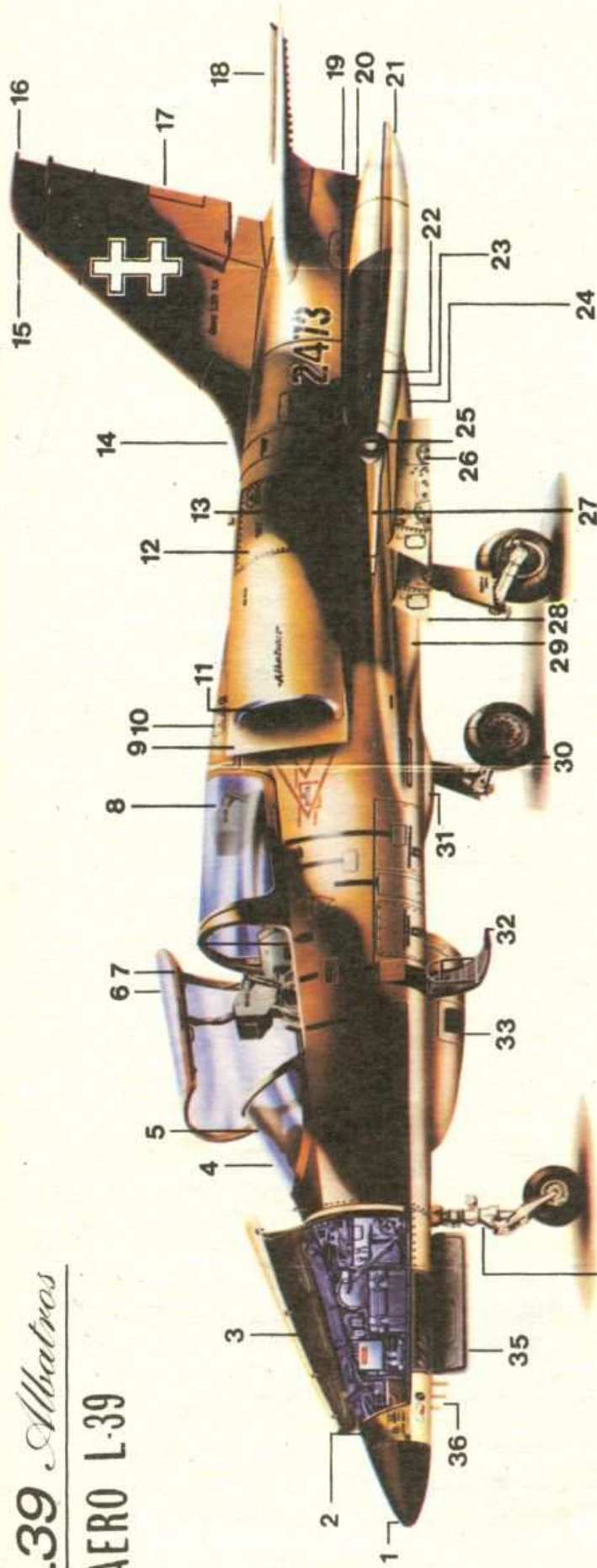
Liemens kuro bakuose telpa 824 kg, o sparnų galuose — 156 kg kuro. Lėktuve įtaisyta priešgaisrinė sistema, o nuo apledėjimo apsaugotos priekinė kabinos gaubto dalis ir oro įsiurbimo į variklį angos. Elektros įrengimai maitinami 27 V įtampa. Pagrindiniai elektros energijos naudotojai yra radijo elektroninė įranga, bortiniai prietaisai, tūpimo lempų reflektoriai, aeronavigaciniai žibintai, signalizacinės lempuotės, ginkluotės valdymas, hidraulinės sistemos elektriniai davikliai, kuro tiekimo sistema ir paleidžiamosios turbinos elektrovarkai.

Lėktuve įrengta su bortiniu telefonu sublokuota radijo stotis RTL-11, radijo kompasas RKL-41 (dirbantis 150—1800 kHz dažnumu), radijo aukštmatas RV-5, markerinis radijo imtuvas MRP-56 P/S (signalas garsinis ir optinis), atpažinimo „savas—svetimas“ sistema. Lėktuve yra ir fotokulkosvaids FKP-2.

Lėktuvas L-39 turi pakabinamą, sudvejintą 23 mm kalibro patrankėlę. Įvairiais variantais gali nešti bombas, raketas oras—žemė ir raketas oras—oras.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

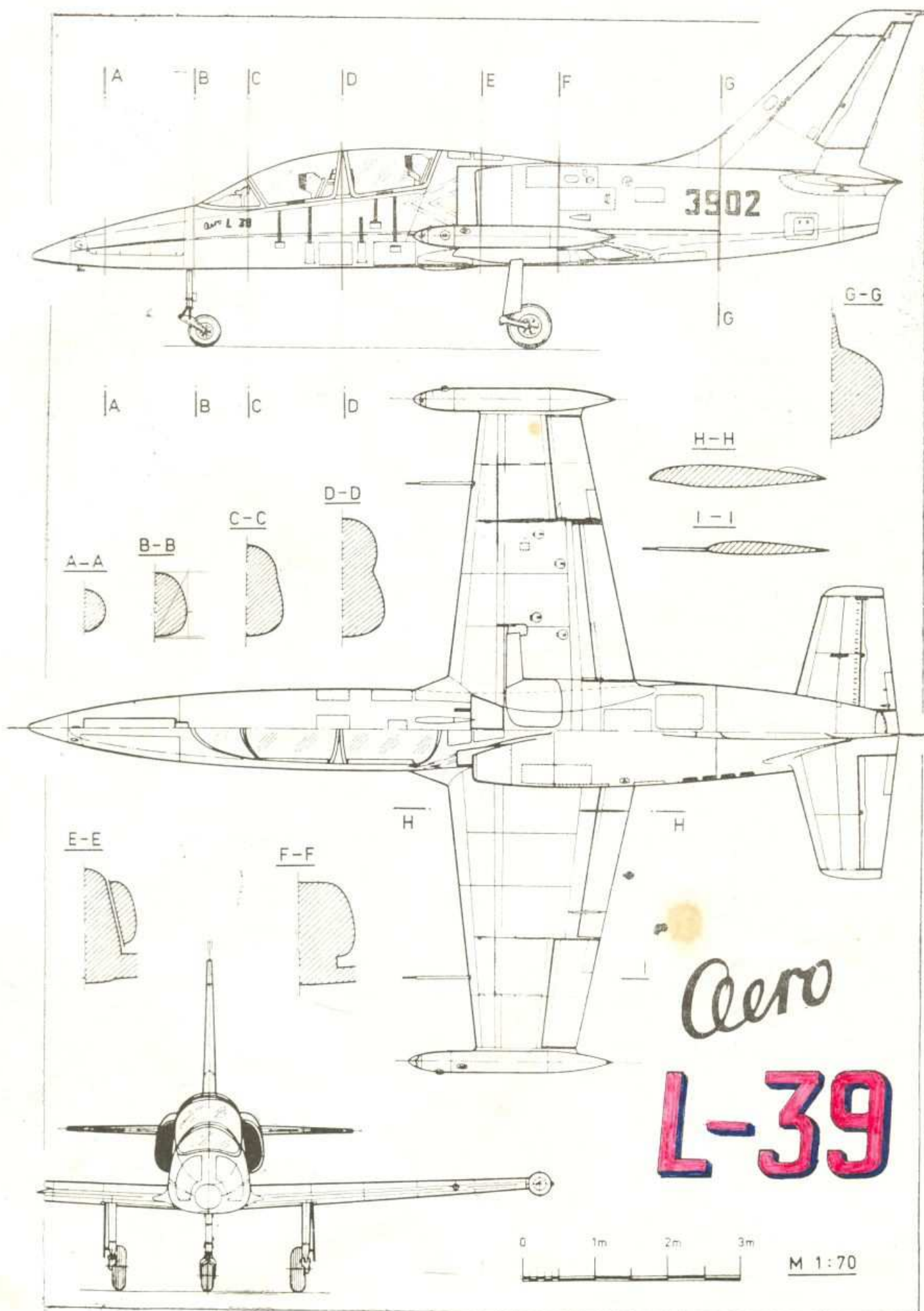
Sparnų ilgis	9,46 m
Lėktuvo ilgis	12,32 m
Lėktuvo aukštis	4,70 m
Stabilizatoriaus ilgis	4,40 m
Sparnų plotas	18,80 m ²
Stabilizatoriaus plotas	5,07 m ²
Kilio plotas	3,48 m ²
Aukštumos vairo plotas	2x0,57 m ²
Posūkio vairo plotas	0,71 m ²
Užsparnių plotas	2x1,34 m ²
Eleronų plotas	2x0,95 m ²
Interceptorų plotas	2x0,25 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	3375 kg
Maksimalus skridimo svoris	4600 kg
Maksimalus greitis (H — 0)	700 km/val.
Maksimalus greitis (H — 5 000)	750 km/val.
Maksimalus leidžiamas greitis	910 km/val.
Kelonės greitis	640 km/val.
Tūpimo greitis	155 km/val.
Aukščio lubos	11 500 m
Skridimo nuotolis	1 015 km
Leidžiami perktrovimai	+8 — 4



1. KONUSINIS NOSYTES DANGTIS. Dielektrinis, pastatytas aerodinaminis gaubtas. Pagamintas iš kompozicinių medžiagų su stiklo audiniu ir anglies pluoštu. Jis dengia lėktuvo antenas.
2. MANOMETRAS. Viršutinėje nosies dalyje yra išorinė bortinė slėgio rodyklė, skirta techniniam-aplarnaujančiam personalui.
3. APARATŪROS IŠDEIDIMO ERTMĖ. Du į viršų atkelti dangčiai. Juos atidarius iš abiejų pusių galima prieiti prie išdeistytos aparatūros. Čia įrengta radijo stotis R-832 M, tarpusavio bortinio ryšio aparatai SPU-9, navigacinė sistema RSB-5, automatinis radijo kompasas RKL ir kita įranga.
4. PRIEKINĖ — KAKTINĖ KABINOS GAUBTO DALIS. Pagaminta iš vientiso organinio stiklo lakšto. Ją galima pakelti ir tokiu būdu patogi prie prietaisų lentos. Čia įrengti oro kanalai nuo variklių atnešančiam šiltam orui, kuris apsaugo gaubtą nuo apledėjimo.
5. LĖKTUVO RADIO PELENGATORIUS. Erdvinis radijo pelengatorius ASP-3 NMU-39 ir fotokulkosvaids FKP-2. Yra tik pirmoje kabinoje.
6. PILOTO KABINOS GAUBTAS. Abi pilotų kabinos su įžangą atidarojais automatiniais gaubtais. Jei reikia, kabinos gaubtus galima numesti.
7. HERMETIZACIJA. Pneumatinis kabinos užsandarinimas suspaustu oru, kuris patenka iš priekinėje liemens dalyje įrengto baliono.
8. KATAPULTUOJANTIS PILOTO KRESLAS. Pilotų kėslas yra su katapultu VS-1 BRI ir raketiniu greitintuvu.
9. RIBINIO ORO SRAUTO NUKREIPTUVAS. Didele plokštė atskirtas ribinis oro srautas nukreipiamas prie liemens ir tokiu būdu neįtraukiamas į variklį.
10. KURO PRIPILDYMO ANGA. Ji yra liemens viršuje. Dar dvi atskiros kuro pripildymo angos yra sparnuose įrengtos. Bendra visų penkių vidinių kuro bako

- ky talpa — 1 055 litrai.
11. ORO PADAVIMO Į VARIKLĮ ANGA. Ji įkomponuota aukštai, kad kylančios neprilietusios grūntinio aerodromuose į variklį nepatektų pašaliniai smulkieji daiktai — smėlio ir žvyro.
12. KONTROLINIS DANGTIS. Po juo yra aviacinių prietaisų įranga ir hidraulinės sistemos tepalo bakas.
13. PAPILDOMA ORO ANGA. Papildomas oras varikliui ir užpakalinės vamzdžio dalies aušinimui.
14. UZPAKALINĖ LIEMENS DALIS. Kad būtų galima prieiti prie variklio, visa užpakalinė uodegos dalis nuimama kartu su uodegos plokštumomis.
15. KILIO AERODINAMINIS PRACIUOZIKLIS. Po juo įmontuota radijo įrangos antena.
16. UODEGOS AERONAVIGACINIS ZIBINTAS. Lempučių, skleidžianti žviesą atgal.
17. POSOKIO VAIRAS
18. AUKSTUMOS VAIRAS
19. DUJŲ SALINIMO ANGA. Dviejų kontūrų turboreaktyvinio variklio AI-25 TL dujų šalinimo anga.
20. PAPILDOMA TURBINA (ARI). Papildoma turbina Safer 5, naudojama varikliui paleisti.
21. STACIONARUS KURO BAKAI. Aptektos, išvesto lašo formos kuro bakai. Tai sumažina induktyvinį sparno pasipriešinimą. Kiekvieno jų talpa po 100 litrų.
22. AERONAVIGACINIS ZIBINTAS. Kuro bako išorėje po spalvotais gaubtais įrengtos lemputės. Dešinėje pusėje — raudona, kairėje — žalia.
23. ELERONAI
24. SPARNŲ UZSPARNIAI. Kilimo metu atlenkiami 25° kampų. Pakilus ir įgijus 310 km/val. greitį užsparniai automatiškai įtraukiami. Tūpimo metu atlenkiami 45° kampų. Valdomi hidrauline sistema.
25. TOPIMO ZIBINTAS. Įrengta lempa naudojama tupiant

- nakties metu arba tada, kai ribotas matomumas.
26. ISORINIS PILONAS. Sparno apacioje įtaisytas pilonas pakabinami valdomoms raketoms oras-oras AA-2 su infraraudonų spindulių užvedimo sistema.
27. PITO VAMZDELIS (kairysis). Abiejuose lėktuvo sparnuose įrengti oro srautų į greičio prietaisų nukreipiantys pito vamzdeliai.
28. VIDINIS PILONAS. Galima pakabinti iki 500 kg svorio ginkluotės arba 350 litrų talpos papildomus numatamus kuro bokus.
29. SPARNAS. Priekinė briauna — strėlės formos. Apkrovas nesantį konstrukcija turi vieną pagrindinį ir vieną pagalbinį lonžeroną.
30. PAGRINDINĖ VAŽIUOKLĖ. Paprastos konstrukcijos važiuoklė su žemo slėgio padangomis suteikia galimybę tūpti ir grūntiniuose aerodromuose. Pagrindinė važiuoklė tūpimo metu gali amortizuoti 3,4 m/sek. smūgius. Ratai su diskais hidrauliniams stabdžiams.
31. ORO STABDŽIAI. Dvigubi intercepčiai valdomi vienu hidrauliniu cilindru. Pasiekus greitį 0,8 Ma, intercepčiai automatiškai atsidaro ir sumažinę greitį apsaugo nuo didelių perkrovimų.
32. PAKOJIS. Priekinėje liemens dalyje prie pilotų kabinų yra atlenkiami pakojai. Jie kartu su erlmėmis kabinoms padeda pilotams įlipti į kabiną.
33. PATRANKOS PAKABINIMO MAZGAS. Prie šio mazgo pakabinama sudvejinta 23 mm kalibro patranka PS-23. Tai atliekama labai paprastai. Liemenyje prie pakabos yra 150 šovinių.
34. PRIEKINIS VAŽIUOKLĖS STOVAS. Sukiojamas ratas su svyruojančiu amortizatoriumi.
35. RATO ĮTRAUKIMO SKYDELIS. Išleidus priekinį ratą skydelis automatiškai užsidaro. Tuo būdu erlmė apsaugoma nuo pašalinio daiktų.
36. IFF. Atpažinimo sistemos „savęs-svetimas“ antenos.



LITUANICOS SKRYDŽIO 60-metį

Atlanto nugalėtojų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno prieš 60 metų atlikto skrydžio metinės tapo visos tautos švente. Beje pirmieji šios datos minėjimą surengė šiauriečiai. Rusų kariuomenei pasitraukus, džiangdami atgautu didžiausiu Lietuvoje ir visame Pabaltijyje Zoknių aerodromu, š.m. liepos 11 dieną ten surengė didelį aviacijos pasirodymą. Šventėje savo meistriškumą demonstravo visų aviacijos sporto šakų atstovai. Demonstruoti mėgėjiški — savos konstrukcijos lėktuvai. Karo aviacijos lakūnai skraidė lėktuvais An-2, L-39 ir L-410. Daugybė žiūrovų turėjo progos susipažinti su Vlado Kengailos pagaminta Lituanicos kopija. Simboliška, kad tame pačiame Zoknių aerodrome iki 1940 metų birželio 15 dienos buvo įsikūrusi Lietuvos karo aviacijos 4-ta oro eskadrilė, kurioje iki išvykimo į Ameriką naikintuvais skraidė Steponas Darius.

Pagrindinis akordas buvo jubiliejui skirtas minėjimas Vilniuje, Menininkų rūmuose. Pranešimą apie lakūnų pasiruošimą skrydžiui, jo tikslus, tragišką baigtį ir reikšmę skaitė susisiekimo ministras Jonas Biržiškis. Apie Pasaulio lietuvių vienybės dieną, lietuvių ryšius su išeivija kalbėjo istorijos mokslų daktaras Alfonsas Eidintas.

Meninėje šventės programoje dalyvavo liaudies instrumentų orkestras „Sutartinė“, choras „Vilnius“, dainininkai Veronika Povilionienė, Danielius Sadauskas, aktorius Laimonas Noreika ir pianistas Andrius Vasiliauskas. Fojė vyko liaudies dailininko, buvusio Lietuvos karo aviacijos lakūno Aleksandro Kostkaus paveikslų paroda, nušviečianti visą mūsų didvyrių ir Lituanicos kelią.

Lietuvos Respublikos prezidentas Algirdas Brazauskas naujai įsteigtu Dariaus ir Girėno medaliu apdovanojo grupę Lietuvos aviacijai nusipelnusių asmenų. Apdovanojimų vardų padėkos žodį tarė JAV Lietuvių aeroklubo Čikagoje įsteigėjas Vytautas Peseckas. Jis Lietuvos aeroklubo prezidentui Jurgiui Staničiui įteikė voką su Amerikos lietuvių aukomis, skirtomis Dariaus ir Girėno paminklo statybai.

Minėjimo pabaigoje buvo parodytas Roberto Verbos dokumentinis filmas „Lituanicos sparnai“.

Liepos 16 dieną šventiniai renginiai vyko Anykščiųse ties Puntuku, Kauno Vytauto Didžiojo karo muziejuje ir Kauno mu-



Paminklo atidarymas Ažuolyne.

zikiniame teatre. Kitą dieną Kauno Bazilikoje aukotos šventos mišios, paskui minios iš visos Lietuvos atvykusių žmonių ėmė rinktis Ažuolyne, į iškilmingą didingai iškilusio paminklo atidengimo ceremoniją. Kalbėjo Kauno tarybos pirmininkas V. Grinis, prezidentas A. Brazauskas, Seimo narys V. Landsbergis ir kt. Stepono Dariaus anūkas S. Maštaras pagarsino Dariaus žmonos žodžius, įrašytus į magnetofono juostelę.

Paminklą atidengė Lietuvos aviacijos veteranai — buvę karo lakūnai Juozas Dambrava ir Stasys Zeiba. Skambant dainoms ir muzikai didingo paminklo papėdė nuklojama puokštėmis gėlių ir vainikais.

Po to minios kauniečių, kaip ir prieš 60 metų, patraukė į seniai Dariaus ir Girėno vardu pavadintą Kauno Aleksoto aerodromą. Susirinkusieji ilgai laukė šventės pradžios — mat iš pietų turėjo pasirodyti Lituanicos kopija. Ji, valdoma V. Kengailos ir su juo skridusiu JAV gyvenančiu aviacijos istoriku E. Jasiūnu, tą dieną virš didvyrių žuvimo vietos ant paminklo numetusių vainikų, nepaisant blogo oro, iš Myslibožo (Soldino) per Žalgirio mūšio lauką be nutūpimo veržėsi į Kauną. Laukta

gailos ir su juo skridusiu JAV gyvenančiu aviacijos istoriku E. Jasiūnu, tą dieną virš didvyrių žuvimo vietos ant paminklo numetusių vainikų, nepaisant blogo oro, iš Myslibožo (Soldino) per Žalgirio mūšio lauką be nutūpimo veržėsi į Kauną. Laukta



Edmundas Jasiūnas.

ir iš Amerikos atskrendančio modernaus, šiuolaikinio su tobula įranga lėktuvo Grumman Gulfstream G-4, pavadinto Lituancia 3. Šį skrydimą finansavo amerikietis, lietuvių kilmės verslininkas S. Velonskis. O ekipažę kartu su lėktuvo vada B. Wolker skrido jo sūnus Edvinas Velonskis.

Dvimotoris reaktyvinis 'Gulfstream G-4' nedideliame aukštyje apsukęs porą ratų nuskrido į Karmėlavos aerodromą ir ten nutūpė. Mat Aleksoto aerodromo tūpimo takas greitaigiui laineiui buvo per trumpas. Atlantą perskridusius ekipažo narius į Aleksoto aerodromą atskraidino Lietuvos karo aviacijos lėktuvas L-410. Čia juos sveikino žiūrovai, Lietuvos vyriausybės ir Kauno tarybos atstovai. Prezidentas A. Brazauskas priėmė didingą dovaną — Niujorke esančios Laisvės statulos kopiją.

Aplodismentais sutikta iš žuvimo vietos atskridusi Lituanicos kopija tapo visų dėmesio objektu.

Aviacijos šventėje skraidė sportiniai lėktuvai, sklaidytuvai, skraidyklės, savo gamybos skraidantieji aparatai, oro balionai. Meistriškumą spalvotais kupolais demonstravo parašiutininkai.

Nuostabu. Tačiau besigrožint šventiniais renginiais niekas nekalbėjo, o galbūt ir niekas nežinojo, kad tuo metu per Atlantą mažu dviviečiu lėktuvu į tėvynę skrenda dar du Lietuvos lakūnai Jonas Juknius ir Edvardas Slušnys, pasiryžę iš Čikagos atskristi į Kauną. Lėktuvas Piper PA-28 Cherokee, turintis tik vieną 140 AJ variklį, skrido su nutūpimais kurui papildyti. Gaila, kad dėl kai kurių biurokratų tarpiniuose tūpimo punktuose buvo sugaista daug laiko ir mažytis Cherokee tik liepos 19 dieną pasiekė Kauną ir nusileido Karmėlavos aerodrome.

Drąsiuosius lakūnus su ažuolų vainikais sutiko artimieji ir vienas iš kito sužinoję aviacijos gerbėjai. Tikimės, kad šis nepaprastas žygis bus tinkamai įvertintas.

Šventės ir minėjimai įvyko Stepono Dariaus tėviškėje Judrėnuose bei Stasio Girėno gimtinėje Vytogaloje.

Pagerbti Darius ir Girėną prie jų žuvimo vietoje pastatyto paminklo liepos 25 dieną susirinko Lenkijoje gyvenantys lietuviai, autobusais iš įvairių Lietuvos miestų suvažinę aviacijos mylėtojai. Iškilnėse dalyvavo Gožovo vaivadijos ir Myslibožo miesto valdybos vadovai, aplin-

MINĖJO VISA LIETUVA



Respublikos prezidentas Algirdas Brazauskas su jam įteikta Laisvės statulos kopija.

kiniai gyventojai. Lėktuvu atskrido oficiali Lietuvos Respublikos delegacija, vadovaujama Ministro pirmininko Adolfo Šleževičiaus.

Lygiai 11 valandą virš pušų atskridęs Ščecino aeroklubo lėktuvas ant paminklo numetė vainiką. Iškilmes atidarė Lenkijos lietuvių draugijos Ščecino skyriaus pirmininkas Jonas Zelepnis. Po to šventas mišias aukojo kunigas Alfredas Rukša. Susirinkusius pasveikino Myslibožo miesto burmistrė W. Rożycka. Ji

pareiškė, kad miesto tarybos nutarimu, pažymint lietuvių lakūnų didvyrių 60-ąsias žuvimo metines, vienam miesto skverui suteikiamas Dariaus ir Girėno vardas.

Nuoširdžius sveikinimus Lietuvos vyriausybės delegacijai ir visiems atvykusiems perskaitė Gožovo vaivada Z. Pusz. Kalbėjo Lietuvos Respublikos Ministras pirmininkas Adolfas Šleževičius, JAV aviacijos atašė Lenkijoje A. Porth ir kiti.

Apdovanoti šventę ruošę bei

Dariaus ir Girėno paminklą ir muziejų prižiūrintys asmenys. Sugiedotas Lietuvos himnas. Atlikta tautinių ansamblių meninė programa.

Oficialiam minėjimui pasibaigus, miške dar ilgai skambėjo lietuviškos dainos.

Antanas ARBAČIAUSKAS



Iškilmės Atlanto nugalėtojų žuvimo vietoje. Kalba Respublikos Ministras pirmininkas Adolfas Šleževičius.



Saunieji Atlanto nugalėtojai Jonas Juknius ir Edvardas Slušnys.

KONKURSAS NEĮVYKO

S. Dariaus ir S. Girėno skrydžiui skelbtam literatūriniam konkursui buvo pateikti tik du kūriniai: eilėraščiai. Be to, redakcija gavo dviejų dailininkų darbus ir vieną muzikinį kūrinių. Taigi nesant konkursui būtinos sąlygos — konkurencijos, jis pripažintas neįvykusiu.

„Lietuvos sparnų“ redakcija savo nuožiūra nutarė apdovanoti paskatinamosiomis premijomis už eilėraščių „Atlanto nugalėtojai“ pasvalietį Svajūną GARNĮ, už paveikslų ciklą — dailininką kaunietį Aleksandrą KOSTKŲ bei už muzikinį kūrinių fortepijonui ir chorui „Lituanika Lietuvai“ — kaunietę Neriją ČEPAITĘ.

Gyvenau su tėvais ūkyje, mokiausi Telšių gimnazijoje. Nuo vaikystės stebėjau skraidančius paukščius ir galvojau, kaip jų sparnus pritaikyti žmogaus skridimui. Kai išgirdavau praskrendančio lėktuvo motoro gausmą, visuomet išbėgdavau jo palydėti akimis. O kiek būdavo džiaugsmo, kai žiemos metu lėktuvai nusileisdavo ant Masčio ežero ledo. Aš stengdavau prie lėktuvo atsirasiti pirmas — labai norėjau iš arčiau pažiūrėti, kaip sukurtas tas dangaus paukštis, kaip atrodo drąsuoliai lakūnai. O kai 1933 metais žuvo Darius ir Girėnas, išliejau ne vieną ašarą ir pasiryžau stoti į karo aviacijos puskarininkių mokyklą.

Kelį į aviaciją pradėjau nuo Nidos sklandymo mokyklos. Baigęs 6 gimnazijos klases, gavęs iš tėvų pinigų susimokėti už mokslą, 1934 m. birželio 15 dieną atvykau į Nidos sklandymo mokyklą. Čia jau buvo pastatytas anгарas, kuriame stovėjo trys sklandytuvai, naujai statomo sklandytuvo sparnų griaučiai, o ant dalies lentomis išklotų grindų buvo mokiniams maitinti skirtingi stalai. Angare mane sutiko prie sklandytuvo darbavęsis energingas, judrus vyrukas (kaip vėliau sužinojau, tai buvo Bronius Oškinis), kuris mane pristatė netrukus pasirodžiusiam tuometiniam mokyklos viršininkui Grigorijui Heidrikui.

Iš pradžių buvau paskirtas darbams prie sklandytuvo statybos. Oškinio nurodymu išmokau naudotis aštriu peiliu, pjūkleliu, dilėmis ir mažu plaktuku vinutėms kalti. Tik po savaitės Oškinis supažindino su sklandytuvu, išaiškino vairų veikimą ir liepė atsisėdus sklandytuve priprasti laikyti vairuolazdę ir kojomis valdyti pedalus. Sužinojome sklandytojų „A“, „B“ ir „C“ pilotų paruošimo programas.

Vieną rytą, vadovaujami mokyklos viršininko Heidrikio, ratu kais į kopą nuritinome „Gandrą“. Grupėje buvo 12 naujų ir jau anksčiau skraidžiusių mokinių. Diena buvo saulėta ir nuo jūros pūtė nestiprus vakaris. Sklandytuvą pastatėme prieš vėją. Mokyklos viršininkas pasiūlė skristi man pirmam. Užsidėjęs apsauginį šalmą, prisirišau diržus, paėmiau vairuolazdę ir uždėjau kojas ant pedalų susijaudinęs laukiau pirmojo skridimo. Paskirstyti prie guminio amortizatoriaus šakų bendramoksliai jį ištempė. Ir kai tik laikęs sklandytuvo uodegą pagal komandą ją paleido, sklandytuvus lyg timpa iššautas iš karto atsėdūrė 5—6 metrų aukštyje. Aš, vykdydamas instruktoriaus nurodymus, laikiau vairuolazdę nejudindamas, ir sklandytuvus, tiesiai nuskrėdęs kokius 300 metrų, gražiai nusileido. Po manęs skridęs pradedantysis mokinytis Kairiūkštis, paleidęs uodegą, patraukė vairo-

lazdę į save. Sklandytuvus šoko nosimi aukštyn ir netekęs greičio atsimušė į žemę. Minkštas Nidos smėlis sumažino smūgį. Pilotas liko sveikas, bet palaužtam sklandytuvui reikėjo remonto. Tą dieną skraidymus tuo ir baigėme.

Prasidėjus normaliems skraidymams netrukus išlaikiau „A“ piloto egzaminą ir ruošiausi gauti „B“. Į Nidą atvyko iš kariuomenės atleistas pučo dalyvis Jonas Pyragius. Jis, pučiant rytų vėjui, rugpjūčio 23 dieną ore išsilaikė 7 val. 2 minutes. O pasikui Nidoje stėjo karštos, be vė-

gal 40—50 metrų aukštyje. Baigęs visą „S“ raidės formos skridimą nutūpiau prieš vėją. Išlipęs iš sklandytuvo jaučiausi labai laimingas. Dėl rūko nuo kopos viršūnės draugai nematė mano tūpimo vietos ir gerą pusvalandį ieškojo. Pribėgę jie sveikino mane su „B“ piloto normų įvykdymu. Šypsodamasis Bronius Oškinis prisegė man prie krūtinės išsvajotą mėlyną su dviem baltomis žuvėdromis „B“ piloto ženkluką, stipriai paspaudė ranką. Pažymėjęs, kad egzaminu užduotis įvykdyčiau „aklu skridimu“, palinkėjo, kad kitais me-

nusprendžiau parduoti prieš dvejus metus tėvų dovanotą dviratį „Dollar“. Už jį gavau 250 litų ir vėl atvykau į Nidą. Čia radau daug pasikeitimų. Buvo pastatytas bendrabutis sklandytojams, virtuvė, valgyklos salė ir valgomasis kamabrys svečiams. Naujas buvo ir sklandymo mokyklos viršininkas Jonas Pyragius. Angare stovėjo daugiau ir moderniškesnių sklandytuvų. Tinkamesnė skraidymams buvo ir vasara. Dažniau pūtė vėjai, ir atlikęs kelis skridimus pagal „B“ piloto sąlygas ruošiausi „C“ piloto egzaminams. Specialių pratimų nebuvo. Reikėjo tik mokėti išlaikyti reikiamą sklendimo greitį, daryti posūkius ir, sulaukus tinkamo rytų vėjo, 5 minutes išsilaikyti ore. Skristi reikėjo išilgai šlaito skiauterės susidariusiame antvėjuje. Jeigu pasuksi per daug į rytus — teks leistis prie marių, o nukrypus per daug į vakarus — reikės tūpti nuovėjuje, kur daug miško ir tupiant galima nelaiminga skridimo baigtis.

Laukdamį rytų vėjo sklandytuvą laikėme kopos viršūnėje ir aštuoni kandidatai į „C“ pilotus paeiliui prie jo budėjome. Tačiau vėjo matuoklė kaip tyčia rodė ne daugiau kaip 4—5 m/sek., o susidaryti tinkamam šlaito antvėjui to per mažai. Vieną vakarą lydimas dviejų naikintuvų Fiat savo konstrukcijos lėktuvu ANBO į Nidą atskrido Karo aviacijos viršininkas Antanas Gustaitis. Mažą kitą dieną buvo numatyta aviacijos šventė. Bet taip jau atsitiko, kad tą dieną dangų aptraukė debesys ir lijo kaip iš kibiro. Mane paskyrė padėti aptarnaujant svečius, tarp kurių buvo ir LAK pirmininkas profesorius Z. Zemaitis. Mes, mokiniai, iš mokyklos virtuvės į svečių kambarį nešiojome valgius. Pulkinkas A. Gustaitis buvo paprastas, nuoširdus žmogus. Pamatęs „B“ piloto ženkluką užkalbino mane ir palinkėjo greičiau gauti „C“, o tada, sėkmingai baigus gimnaziją, atvykti pas jį į karo aviaciją. Buvau labai sujaudintas tokio žymaus žmogaus dėmesio ir linkėjimų. Po pietų, nors ir blogu oru šventės svečiams pademonstruoti skridimą su Fiat'u pakilo Jonas Mikėnas. Nedideliame aukštyje, vos nekludydamas miško viršūnių, lėktuvus virš angaro atliko aukštojo pilotažo figūras. Iš arti pamačiau, kas yra lakūnas Jonas Mikėnas. Vėliau, nors ir lyjant, vakarų šlaite Antanas Paknys su „Gandru“ demonstravo „B“ piloto skridimą.

Vieną liepos pabaigos rytą buvome anksti prikelti ir su dviem sklandytuvais išskubėjome į didžiąją kopą. Pūtė stiprus, tinkamas „C“ piloto normoms laikyti rytų vėjas. Jonas Pyragius pirmiesiems startuoti leido mokykloje buvusiems mokiniams iš užsienio — latviui ir estui. Jie abu nutūpė kopos apačioje į

PRISIMINIMAI IŠ NIDOS



Šioje 58 metų senumo nuotraukoje užfiksuoti 1935 m. Nidos sklandymo mokyklos auklėtiniai, kurie išlaikė egzaminus „C“ piloto ženkleliui gauti. Stovi B. Karvelis, V. Strazdas, sėdi S. Baublys ir J. Sabaliauskas.

jo dienos. Vasaros atostogos ėjo į pabaigą, ir aš jaudinausi, kad rugsėjo 1 dieną atėjęs į mokyklą klasės draugams pasirodysiu be išsvajoto „B“. Kitiems išsivažinėjus, mokyklos viršininku likęs Bronius Oškinis mane vis guodė ir liepė kantriai laukti tinkamo oro. Pagaliau rugpjūčio 25 dieną papūtė vėsus vakarų vėjas, ir mes ankstyvą rytą išskubėjome į kopas. Kopos viršūnėje pastatę sklandytuvus pastebėjome, kad apačioje nematyti žemės — nuo jūros slinko rūkas. Pagaliau kiek palaukus Oškinis mane pasodino į sklandytuvo T-1 kabiną, paaiškino apie skridimo su dviem posūkiais „S“ formos ypatumus ir išgirdau komandas: „Ištempt“, „Leisti“. Sklandytuvus šoko aukštyn. Pakilęs, nors ir blogai matydamas, jaučiau, kad skrendu gerai. Iš karto padaręs posūkį į kairę skridau Vokietijos sienos link

tais atvažiuojęs įvykdyčiau „C“ piloto reikalavimus. Pažadėjęs atvykti kitais metais skubiai su visais atsisveikinau ir nelaukdamas kitų startų išskubėjau į Nidą, kad suspėčiau į keleivinį laivą į Klaipėdą. Grįžęs sužinojau, kad rugpjūčio 30 dieną Jonas Pyragius su „Sakalu“ išsilaikė ore 12 val. 30 minučių.

Prasidėjus mokslo metams gimnazijos draugai sveikino mane su aviaciniais pasiekimais ir niekas kitaip apie mane nekalbėjo tik kaip apie būsimą lakūną. O man prieš akis dar buvo 7-ta gimnazijos klasė, „C“ piloto egzaminai ir 8-ta klasė...

1935 metais baigęs 7 klases vėl ruošiausi važiuoti į Nidą. Tačiau tėveliai Zarėnuose statė namą ir neturėjo galimybės man duoti pinigų. Be to, reikėjo pagalbininko ir ūkio darbuose. Kad turėčiau lėšų apsimokėti už gyvenimą sklandymo mokykloje,

mariai ir mums teko sklandytuvus vilkti į šlaitą. Skridęs po jų mokiniys aplaužė sklandytuvą. Negaudamas skristi labai jaudinausi. Pagaliau J. Pyragius liepė skristi man. Ant šlaito buvo gal 14 sklandytojų. Jie rankomis pakėlė sklandytuvą pastūmė jį prieš vėją nuo kopos link marių, visai nesinaudodami amortizatoriumi. Drąsiai pakilau virš kopos ir pasukau Vokietijos link. Paskui antvėlyje sukiudamasis gal 70–100 metrų aukštyje jaučiausi laimingas. Sklandytuvą valdžiau tiksliai ir mačiau apačioje stovinčius mokslo draugus. Mačiau, kaip J. Pyragius vėliavėle davė ženklą tūpti. Bet aš dar padariau du praėjimus. Po to pikiroju žemyn link Kuršių marių. Padariau posūkį ir nutūpiau siauroje pakrantės juostoje. Mačiau nuo viršūnės atbėgant būrį žmonių. J. Pyragius, truputį pabaręs, kad pikirovau per dideliu greičiu, pasveikino mane su „C“ pilotu. Po manęs skridę „C“ pilotų normas išlaikė dar trys mokiniai. Tai Balyš Karvelis, V. Strazdas ir J. Sabaliauskas. Ta proga mes visi nauji „C“ pilotai atminimui nusifotografavome prie to paties sklandytuvo, kuriuo išlaikėme egzaminus.

Norėjau toliau mokytis LAK civilinių lakūnų eskadrilėje, tačiau tam neturėjau pinigų. Tiesa, 1936 metais įstojau į Karo mokyklą. Tačiau tais metais aviacijos skyriaus nebuvo ir neteko įsigyti lakūno profesijos. Patekau į pėstininkus. Baigiau du kursus ir iš mokyklos išėjau, nes būti pėstininkų karininku nenorėjau. 1939 metais Ukmergėje baigiau keturių mėnesių mokytojų kursus. Aviacijos neužmiršau ir, jei kas nuimtų kokius 50 metų, tikrai stočiau į atgimusių LAK motorinio skraidymo grupę. Bet dabar tai lieka tik svajonėse ir sapnuose.

„C“ pilotas Stasys BAUBLYS

Veteranai nepasiduoda

S. m. gegužės 23–30 dienomis Alytaus aeroklubo aerodrome vyko aviacijos vėteranų (senjorų) antrosios sklandymo varžybos. Dariaus ir Girėno 60-ties metų skrydžiui paminėti. Šiose varžybose dalyvavo Alytaus, Klaipėdos, Panevėžio ir Vilniaus sklandytojai, taip pat svečiai iš Latvijos. Pagal varžybų nuostatus varžybose galėjo dalyvauti ne jaunesni kaip 50 metų vyrai, o moterys — nuo 45 metų.

Esant palankioms oro sąlygoms buvo atlikti 5 pratimai. Daugiakovėje pirmą vietą iškovojo panevėžietis Liudas Ramanauskas, antrą — sklandytojas iš Latvijos Karls Vitolinis ir trečią Alytaus aeroklubiui atstovavusi Regina Garmutė.

Antanė MİKUTIS

D. F. W. CV

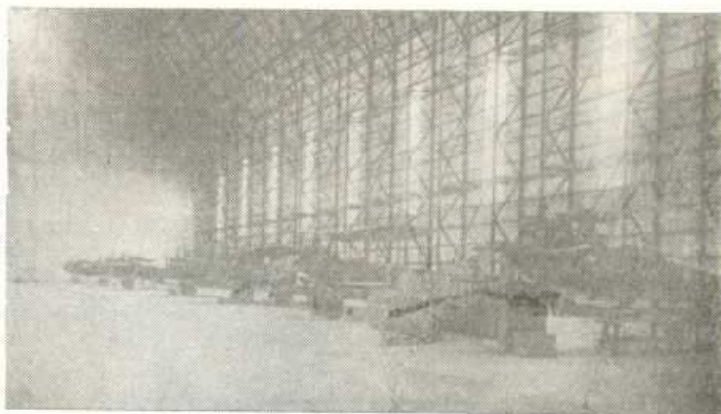
1911 metais Leipzig-Lindenthal gyvenvietėje įkurtoje aviacijos gamykloje Deutsche Flugzeug-Werke buvo pradėti gaminti austrų konstruktorius Igo Etrich monoplanai Taube (Karvelis). Vėliau pradėti gaminti gamyklos raidėmis žymimi D.F.W. BI, BII, CIII, CIV, D.F.W. lėktuvai buvo populiarūs ir vienu jų 1914 metais vokiečių lakūnas M. Schweller su keleivių atliko 1000 kilometrų nuotolio rekordinį skridimą — be nutūpimo nuskrido iš Berlyno iki Turkijos—Bulgarijos sienos.

Ypač gerą įvertinimą susilaukė konstruktorius H. Oelerich 1916 metais sukurtais D.F.W. CV. Tai buvo vienas geriausių per Pirmąjį pasaulinį karą vokiečių—austrų—vengrų naudotas mokomasis-žvalgybinis lėktuvas. Jį pagal licencijas statė ir kitos aviacijos gamyklos. O iki 1918 metų lapkričio mėnesio Vokietijoje buvo pagaminta per 1000 vienetų šio tipo lėktuvų. D.F.W. CV buvo naudojami visuose karo frontuose. O tarpukario metais jais skraidė Italijos, Lenkijos, Turkijos, Vengrijos ir kitų šalių karo lakūnai.

D.F.W. CV — tipiškas Pirmojo pasaulinio karo dvivietis, dvisparnis lėktuvas. Konstrukcija medinė. Liemu, sparnai bei uodegos plokštumos dengti beržine klijuote ir nitrolaku impregnuota drobe. Klasikinė dviejų ratų važiuoklė su amortizuojančiu uodegos ramsčiu. Lėktuvuose naudoti skysčiu aušinami 185–220 AĮ galingumo, vienoje eilėje išdėstyti šešių cilindrų varikliai Mercedes Benz C III arba D IV. Ginkluotę sudarė du 7,62

efa

LEKTUVAI, KURIAIS SKRAIDĖ LIETUVOS LAKŪNAI



Mūsų karo aviacijos lėktuvai buvusiame vokiečių Cepelino angare Kauno aerodrome.

mm kulkosvaidžiai Spandau arba Parabellum. Vienas jų sinchronizuotas, stacionarus, skirtas pilotui šaudyti į priekį, o kitas judantis ant laikiklio žvalgo kabinoje. Lėktuvu D.F.W. CV buvo galima nešti 100 kilogramų bombų krūvį.

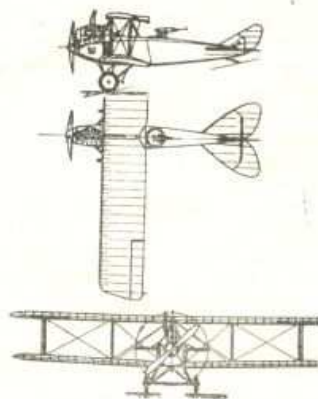
Lietuvos Karo aviacijoje buvo du D.F.W. CV tipo lėktuvai. Jie kartu su kita karine technika 1919 metų lapkričio 23 dieną ties Radviliškio buvo paimti iš bermontininkų kaip karo grobis. Vienas jų 1921 metų kovo 21 dieną patyrė avariją. Skrendant lakūnui Antanui Gaveliui nuo propelerio atitrūkęs gaubtas pažeidė vieną jo mentį ir tada dėl didelės vibracijos pilotui teko leisti priverstinai, išjungus variklį. Leisdamasis į daržą lėktuvas kapotavo ir po avarijos buvo nurašytas.

1922 metais buvo įsigyta daugiau šio tipo lėktuvų.

TECHNINIAI LEKTUVO DUOMENYS

„sparnų ilgis 13,29 m²

Lėktuvo ilgis	7,87 m
Lėktuvo aukštis	3,25 m
Sparnų plotas	32,00 m²
Tuščio lėktuvo svoris	965 kg
Skridimo svoris	1430 kg
Didžiausias skridimo greitis	155 km/val.
Kelionės greitis	140 km/val.
Tūpimo greitis	65 km/val.
Aukščio lubos	5400 m
Skridimo nuotolis	600 km.



Varžybos Vilniaus kordodrome

Vilniuje vyko 1993 metų respublikos čempionatas kordiniais aviamodeliais. Greičiausiai F-2-A modelių klasėje skrido panevėžietis Arūno Kazilionio modelis. Jis kontrolinėje distancijoje išvystė 200 km/val. greitį. Pilotą figūras (F-2-B klasė) geriausiai atliko klaipėdietis Vytautas Vasiliauskas. Daugkartinis respublikos čempionas Grigorijus Orlovas (Kaunas) ir šį kartą buvo nepralenkiamas F-2-C lenktyninių modelių klasėje. F-2-D klasėje oro kaulinių modelių geriausiai

valdė vilnietis Gintaras Šablinskas. Kordinių lėktuvų kopijų (F-4-B klasėje) aukščiausio įvertinimo susilaukė vilniečio Petro Akinio pagamintas A. Jakovlevo konstrukcijos lėktuvas Jak-6.

Maršrutai su skraidyklėmis ir balionais

Trylika skraidūnų dalyvavo 13-ajame Lietuvos čempionate. Varžybų metu įvykdyti du skridimų pratimai maršrutais — į

tikslą 34 km ir 50 km į tikslą su grįžimu. Asmeninių varžybų čempiono vardą iškovojo alytiškis Arūnas Brazaitis. Sidabro medalis įteiktas vilniečiui Rimantui Dudui, o bronzos — Rolandui Stonkui (Baisogala). Komandinėje įskaitoje pirmavo Vilniaus skraidūnai.

O daugiau kaip savaitę vyksime antrame Lietuvos šildomų oro balionų čempionate pirmą vietą iškovojo Prienų sportininkas Vidmantas Stankevičius, skridęs balionu „Sportinė aviacija“. Antrą vietą užėmė kaunietis Gintaras Mockaitis (balionas „Viltis“). Bronzos medalis atiteko balionų sporto federacijos prezidentui kauniečiui Gintarui Surkui (oro balionas „Banga“).

Pirmasis blynas... neprisvilo!

PASAULIO 23-asis SKLANDYMO ČEMPIONATAS

Pasaulio čempionatas vyko 200 km į šiaurės vakarus nuo Stokholmo, 40 000 gyventojų mieste lyje Borlange. Skraidymų rajonas mūsų sklandytojams buvo neįprastas — vien kalvos, miškai ir ežerai. Aerodromas mažytis, prisilijęs prie civilinio aerouosto, panašus į Paluknės.

Į čempionatą susirinko 116 dalyvių iš 25 pasaulio šalių. Pirmą kartą sklandymo istorijoje jame dalyvavo ir Lietuvos komanda. Debiutas buvo labai sėkmingas, mūsų pilotas Stasys Skalskis užėmė bendroje įskaitoje 15-metų klasėje 4-ąją vietą ir buvo apdovanotas FAI Garbės raštu ir vervingu prizų.

Pasaulio čempionatas tai visų pirma įvairovė: žmonių, sklandytuvų, jų modifikacijų ir, kas ypač įdomiausia, mano nuomone, — meistriško. Ko tik nebuvo atsitikę pilotams per šias varžybas! Skraidė saulei žviečiant, lietui lyjant, sniegui sningant. Tūpė į pievas, ežerus, ant asfalto. Sklandytuvus iš aikštelių pargabendavo mašinomis, traktoriais, sraigtasparniais. Lindo į debesį ir buvo baudžiami baudos taškais, susidūrė ore, bet laimingai nufūpė. Pažeidė sportinį kodeksą ir buvo diskvalifikuoti.

Zodžių, buvo visko, ko ir furi būti per pasaulio čempionatus. Tačiau nebuvo pagrindinio dalyko, kurio visi taip trūkavo — normalaus oro. Oro sąlygos buvo nenusakomos, permainingos, vos ne visą laiką sklandytųj terminais tariant „ant ribos“. Oro temperatūra, neįprasta tokiam metų, siekė plius 15, 10, o kartais vos 7° Celsijaus. Dėl sudėtingo oro dažnai keitėsi lyderiai, pilotai gaudavo daug baudos taškų, nervinosi.

Apie varžovus.

Nuo pat varžybų pradžios savo laisvumu, ryškia išvaizda išsiskyrė JAV komanda. Pabrėžtinai visur ir visada pirmumo ir pasitikėjimo savim jausmas — būdingiausias amerikiečių bruožas. Taip ir jauti be žodžių „mes pirmi, mes geriausi“. Viskas būtų gerai, jei amerikiečiai iš tikrųjų būtų buvę geriausi. Bet... Tokio nesėkmingo, kaip šiame čempionate, amerikiečių pasirodymo nesitikėjo ir patys didžiausi pesimistai. Komanda, sudaryta iš pasaulio čempionų, rekordininkų, nepaprastai pripratusių pilotų, niekaip negalėjo prisiderinti prie esamų meteorologinių, todėl užimdavo vietas tik apatinėje turnyrinės lentelės dalyje. Pavyzdžiui,

Gerbaud Gilbert. Per paskutinį pratimą jie „išplėšė“ pasaulio čempionų vardus, surinkdami vienodą taškų sumą — po 8220. Sklandymo istorijoje dar nebuvo tokio alvejo, kad po dešimties pratimų sklandytojai surinktų vienodą taškų sumą. Todėl ant aukščiausios pakylės 15-metų klasėje stovėjo du besiūpsantys prancūzai, laikydami vieną aukso



Pasaulio 23-ojo sklandymo čempionato dalyviai — Lietuvos sklandytojai (iš kairės): Vytautas Mačiulis, Stasys Skalskis, Algis Jonušas ir Vytautas Sabeckis. Onos VALKAUSKIENĖS nuotr.

vienas žymiausių sklandytojų Karl Striedick vos ne per kiekvieną pratimą „dribo“ į aikštelės.

Kitas lyderis — vokiečių komanda — taip pat nieko ypatingo neparodė su savo garsiaisiais sklandytuvais Nimbus-4. Net žymusis Klaus Holighaus užėmė tik 10 vietą. Geriausiai iš vokiečių pasirodė M. Theisinger, 15-metų klasėje užėmęs 5 vietą. Tiesa, toje pačioje klasėje Hans Obermeyr iki paskutinės varžybų dienos pirmavo. Bet per paskutinį pratimą neišlaikė nervai, ir tūpė į aikštelę, bendroje įskaitoje užimdamas 9 vietą. Vokiečių „klasikinė“ sklandymo maniera buvo gera, tačiau be ugnelės ir azarto.

Trečia pagal stiprumą Prancūzijos komanda pasirodė neblogai, nors iki visiškos nesėkmės ji irgi buvo netoli. Prancūzai nebūtų prancūzai, jei ko nors neiškrėstų. Reikia pažymėti — visų pirma prancūzai — nepaprastai linksmi žmonės. Jie visus žavėjo savo nerūpestingumu. Ant ra — juos finansavo vyriausybė. Todėl komanda buvo vienintelė, kuri gyveno ištaigingame viešbutyje, turėjo nemažą aptarnaujantį personalą. Negana to — mėnuo iki pasaulio čempionato Prancūzijos rinktinė atvyko į Švediją ir intensyviai treniravosi, rinko duomenis į kompiuterį apie skraidymo rajoną ir pirmą kartą Švedijos istorijoje nukriodo 1 000 km atstumą. Nepaisant to, prancūzai, ypač čempionato pradžioje, skraidė nekaip. Šalies prestižą išgelbėjo du šaunūs sklandytojai — Napoleon Eric ir

medalį.

Tačiau tikri šio čempionato nugalėtojai, be abejonės, buvo lenkai su savo lyderiu laisvoje klasėje Janusz Centka. Jis vienintelis praėjo pasaulio čempionato Amerikoje čempionas, kuris apgynė savo titulą, atsiplėšęs nuo antroje vietoje likusio švedo Goran Ax net 400 taškų. J. Centka skrido ramiai, nuosekliai, užtikrintai. Nuo varžybų vidurio J. Centka po kiekvieno pratimo tolo nuo savo varžovų, nepalikdamas jiems jokių šansų. Tai tikras pasaulio čempionas. Neblogai lenkų pilotai pasirodė ir standartinėje klasėje — čia Tomasz Rubaj buvo trečias. Panašiai pasirodė ir anglai. Jų atstovas Andrew Devis standartinėje klasėje tapo pasaulio čempionu, o senas vilkas Brian Spreckley su žmona laisvoje klasėje užėmė trečią vietą.

Prieš pradėdamas pasakoti apie mūsų šalis noriu informuoti, kad iš Estijos buvo vienas pilotas Matti Sillajoe ir užėmė 15-metų klasėje paskutinę, 40 vietą, o Rusijos atstovas Aleksandr Silvanovič standartinėje klasėje užėmė 31 vietą iš 49. Latvian paskutiniu momentu atsisakė dalyvauti čempionate, pranešdami, kad turi finansinių sunkumų.

Kaip jau buvo rašyta, Lietuvai atstovavo 4 pilotai — Stasys Skalskis ir Vytautas Sabeckis 15-metų klasėje ir savo lėšomis dalyvavo Vytautas Mačiulis ir Algis Jonušas standartinėje klasėje. V. Sabeckis skraidė Prienų aviacijos gamykloje pagamintu sklandytuvu LAK-17, kuris per visą čempionatą buvo dėmesio

centre, dėl ko mums kėrfais būdavo kai kurių keblumų. Aišku, mūsų pagrindinis dėmesys taip pat buvo sutelktas į LAK-17, bet V. Sabeckio užimta 26 vieta iš 40 visiškai suprantama, nes sklandytuvus buvo tik prieš kelias dienas pagamintas, todėl dar „žalias“. Po antros treniruočių dienos ant LAK-17 kairio sparno atsirado įdubimų ir iškilimų. Dėl vandens balasto netobulos uždarymo sistemos iš bakų pradėjo lašėti vanduo. Likus dviem dienom iki varžybų atidarymo, iš Lietuvos atskrido planuotas lėktuvas An-2 su gamyklos darbuotojais, kurie atvežė medžiagų sparno įdubimų ir balasto sistemos remontui. Bekampis ir Vyšniauskas su kitais, dirbę beveik dvi dienas ir dvi naktis, viską suremontavo. Visų nuotaika, o ypač V. Sabeckio, iš karto pagerėjo. Kaip ir buvo planuota, sklandytuvus per atidarymą stovėjo prie visų šalių vėliavų. Tačiau jau buvo aišku, kad per varžybas į sklandytuvą negalima pilti maksimalaus vandens kiekio ir skraidyti maksimaliais režimais. Tačiau, kaip kartais gyvenime atsitinka, malonus netikėtumas įvyksta ten, kur visai jo nelauki. Su išnuomotu sklandytuvu LS-6b Stasys Skalskis skrido savo maniera, nepaisydamas jokių autoritetų, ir galutinėje įskaitoje užėmė labai aukštą 4 vietą, turėdamas daug šansų tapti prizininiku, o gal ir pasaulio čempionu. V. Mačiulio ir A. Jonušo pasirodymas buvo kiek prastesnis ir pagal jų patyrimą neatitiko užimtų vietų.

Norėčiau padėkoti tiems, kurie prisidėjo prie sėkmingo Lietuvos komandos starto pasaulio čempionate: Edvardui Lasauskui, Valdui Palioniui, Vytautui Liniauskui, Rimui Koronkevičiui, Tadui Juozapavičiui, Edvardui Mažeikiui.

Trumpai apie varžybų organizatorius. Buvo labai griežtai laikomasi taisyklių. Antrą treniruočių dieną keli sklandytuvai pažeidė draudžiamą oro erdvę, įskrisdami į šalia esančio civilinio aerodromo rajoną. Švedų organizacinis komitetas davė tiek „pipirų“, kad vienu metu pasijutau esąs DOSAAF sistemoje. Galų gale buvo nuspręsta: jei dar kas pažeis erdvę — bus diskvalifikuotas.

Labai gerai dirbo informacinė tarnyba. Kiekvieną dieną buvo pateikiama daug tikslios, paprastos ir aiškos informacijos. Visą laiką veikė 9 dideli monitoriai, kuriuose bet kuriuo metu buvo galima sužinoti kiekvieno piloto vietą turnyrinėje lentelėje.

Pagrindinis varžybų sponsorius — draudimo kompanija „Skandia“. Šios kompanijos emblema buvo lyg ir neįkyri, bet matėme ją visur: ant stalo, ant palapinės, ant garsiakalbių, ant anga-

Sveikiname ir dėkojame

1933 m. liepos 15 d. 6 val. 24 min. pakilę iš Niujorko Floyd Benett aerodromo du drąsūs lietuviai lakūnai Steponas Darius ir Stasys Girėnas su mažu lėktuvėliu Lituanica po nepaprastai sudėtingo skridimo — skrisdami be radijo stoties, orientuodamiesi tik pagal kompasą ir žvaigždes, įveikė grėsmingą Atlantą ir kai liki namų liko 650 km, t. y. dešimtoji dalis jau įveikto kelio, — nukrito Soldino miškelyje, kai Tėvynė jau, atrodo, buvo ranka pasiekiamą. Nemirtingas žygdarbis Lietuvos garbei. Jis giliai įsirėžė į kiekvieno lietuvio sąmonę ir širdį.

60 metų praėjo nuo šio skrydžio, bet jis vis dar jaudina neramias širdis ir kviečia naujiems žygdarbiams. Šiomis dienomis, Lietuvos Respublikos Prezidento dekretu minint S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 60 metų, už nuopelnus Lietuvos

aviacijai apdovanoti Dariaus ir Girėno medaliu: Antanas Arbačiauskas, Viktoras Ašmenskas, Jonas Balčiūnas, Zenonas Brazauskas, Vytautas Dovydaitis, Vladas Drupas, Edmundas Jasiūnas, Aleksandras Jonušas, Jonas Juknius, Jurgis Kairys, Antanas Karpavičius, Boleslovas Karvelis, Vladas Keišgaila, Jonas Kuzminskas, Vytautas Lapėnas, Antanina Llorentaitė, Antanas Mikutis, Vytautas Pakarskas, Vytautas Peseckas, Anatolijus Speičys, Edvardas Slušnys, Simas Stanaitis, Zenonas Vegelevičius, Edvinas Velonskis.

Lietuvos Aeroklubas nuoširdžiai sveikina visus apdovanojimus, taip pat ir tuos, kurie nepaminėti, bet ne mažiau nusipelnę Lietuvos aviacijai, bei dėkoja aviacijos švenčių organizatoriams ir dalyviams.

Jurgis STANAITIS
LAK prezidentas

Antroje lygoje

Nedaug dalyvių susirinko birželio 12 d. į Šiaulių aeroklubo aerodromą Seduvoje. Čia vyko atrankinės sklandymo varžybos dėl teisės kitais metais dalyvauti aukščiausioje lygoje. Tik šešių aeroklubų sportininkai dalyvavo šiose varžybose. Neatskrido dalyviai iš Kauno, Klaipėdos ir Biržų. Gal ir sklandymo klubus užkrėtė biznierių liga, jei pradėdama galvoti, jog aukščiausioje lygoje dalyvaus ne tie sportininkai, kurie dalyvavo atrankinėse varžybose, o tie, kurie turės daug pinigų...

Lietingi birželio orai nelepino sportininkų. Tiksliai birželio 15 d. skelbiamas pirmo pratimo maršrutas. Kadangi dalyvių nedaug — 6 laisvoje klasėje ir 6 standartinėje, abiem klasėms užduotis ta pati — skridimas 160 km maršrutu Seduva—Surviliskis—Joniskėlis—Lygumai—Seduva. Laisvoje klasėje finišavo trys dalyviai. Pirmas buvo Vilniaus aeroklubo atstovas A. Bartkus, antras — telšietis R. Šliažas, trečias — A. Daubaras iš Šiaulių aeroklubo. Standartinėje klasėje finišavo tik panevėžietis A. Juška. Visi kiti dalyviai nusileido aikštelėse. Antrą vietą užėmė vienintelė varžybų moteris J. Beinoravičienė iš Šiaulių aeroklubo, trečią — žilutis L. Anušauskas. Nepasisekė panevėžiečiui R. Šibirkščiui, kuris nuskrido didžiausią atstumą, tačiau supainiojo pirmą posūkio punktą.

Po pirmos skraidymo dienos blogos oro sąlygos priverstė savaitę nuobodžiauti ir tik birželio 22 dieną buvo skrendama 152

km maršrutu. Pakilus pirmiems sklandytuvams sąlygos pablogėjo ir startą teko atidėti 2 val. Šiame pratime pirmas buvo vilnietis A. Bartkus, antras šiaulietis A. Daubaras ir trečias — vilnietis A. Mačys. Standartinėje klasėje pirmas buvo telšietis S. Bukauskas, antroje vietoje Akmenės atstovas D. Vanagas ir trečioje — panevėžietis A. Juška.

Birželio 23 d. laisvai klasei skelbiamas 256 km maršrutas: Seduva — Krekenava — Biržai — Gruzdžiai — Seduva. Pratime pirmą vietą užėmė A. Bartkus, antrą — A. Daubaras, trečią — A. Mačys. Standartinės klasės dalyviai skrido 212 km maršrutą Seduva — Krekenava — Vaskai — Gruzdžiai — Seduva. Pirmą vietą užėmė S. Bukauskas, antrą A. Juška, trečią D. Vanagas. Nesėkmingai lydėjo J. Beinoravičienė, kuri maršrute skrido gana sėkmingai, bet buvo priversta nusileisti į aikštelę 0,5 km iki finišo.

Lietingi orai trukdė skraidymams, ir po trijų pratimų varžybos baigėsi. Laisvoje klasėje pirmavo A. Bartkus, antroje vietoje liko A. Daubaras, trečioje — A. Mačys. Standartinėje klasėje pirmas — A. Juška, antras S. Bukauskas, trečias D. Vanagas.

Varžybų dalyvius pasveikino ir nugalėtojams bei vienintelei moteriai vertingas dovanas įteikė akcinės bendrovės, prekiaujančios mediena ir jos gaminiais, „Medgina“ generalinis direktorius Jonas Giniotis. Jis palinkėjo sportininkams sėkmingų skrydžių ir pažadėjo remti sklandymo sportą.

V. PLUNGĖ

LYDERIS

Jurgis Kairys — trečias Europos čempionate, bet ir toliau pirmuoja pasaulio taurės varžybose.



1884 metais Sveicarijoje susikūrusios Breitling laikrodžių firmos savininkas yra aistringas aukštojo pilotazo entuziastas. Jo iniciatyva šįmet pirmą kartą surengtos pasaulio taurės varžybos, kurios, panašiai kaip automobilių formulės 1 lenktynės, vyksta etapais įvairiose pasaulio šalyse.

Pirmasis varžybų etapas, kuriame dalyvavo 14 geriausių pasaulio lakūnų, įvyko Paryžiaus Buržė aerodrome, per aviacijos salono atidarymą. Kiekvienas lakūnas, pats pasirinkęs sudėtingą aukštojo pilotazo kompleksą, panašiai kaip dailiajame čiuožime, grojant muzikai keturias minutes demonstravo savo meistriškumą. Mūsų geriausias lakūnas Jurgis Kairys, skridęs lėktuvų Su-29T grojant F. Mendelsono muzikai, susilaukė aukščiausio teisėjų įvertinimo. Antrą vietą užėmė Sveicarijos lakūnas Christian Schweizer.

Tolesnis pasaulio taurės etapas vyko Italijoje. Jis buvo sudėtingas su Europos aukštojo pilotazo čempionatu. Vienintelis Lietuvai atstovavęs sportininkas Jurgis Kairys šį kartą startavo nauju lėktuvu Su-31.

Europos absoliutaus čempiono vardą daugiakovėje iškovojo prancūzas Patric Paris. Antroje vietoje — Rusijos sportininkas Aleksandr Liubarec. Didysis bronzos medalis atiteko Jurgiui Kairiui.

Tarp moterų triumfavo taip pat Prancūzijos komandos atstovė Christine Genin. Antrą ir trečią vietas užėmė Rusijos lakūnės Jelena Klimovič ir Svetlana Kabatskaja.

Komandomis nugalėjo Prancūzijos lakūnai. Antra — Rusijos, trečia — Italijos komandos.

Kovoje dėl pasaulio taurės ir toliau pirmuoja Jurgis Kairys, po dviejų etapų surinkęs 17 taškų. Keturiomis taškais atsilieka 1993 metų Europos čempionas P. Paris. Po aštuonių taškų turi šveicaras Christian Schweizer ir rusas A. Liubarec.

Sugrįžęs iš Europos čempionato Jurgis Kairys savo naują programą aviacijos mėgėjams demonstravo Dariaus ir Girėno klubo aerodrome Kyviškėse. Atliekant sudėtingas figūras dūmų juosta dangaus mėlynėje paliko nepakartojamą kompozicijos piešinį.

Trečias pasaulio taurės etapas įvyks JAV, Oskošo mieste, per pasaulio aviacijos mėgėjų saskrydį.

A. BAČINIS

Prikeliami naujam gyvenimui

Aviacijos specialistai suskaičiavo, kad šiuo metu pasaulio tolimose trasose trūksia per 9100 reaktyvinių lainerių bei krovinių lėktuvų. Be jų didžiulis kiekis turbosraigtinių skraidančių aparatų atlieka vadinamuosius regioninius skrydžius. Kad ši didžiulė skraidanti civilinės aviacijos flotilė visiškai atliktų jai skirtą darbą, lėktuvai nuolat tikrinami, remontuojami, restauruojami.

Suprantama, juo senesni lėktuvai, tuo daugiau tai kainuoja. Pasak kompanijos Boeing 1992 metų specialaus leidinio, šiuo metu žmonijai tarnauja per 2000 lainerių, kuriems jau daugiau kaip 20 metų ir apie 3000, kurių amžius yra tarp dešimties ir dvidešimties metų. Tad visiškai suprantama, kad lėktuvų profilaktika, remontas bei restauravimas tapo labai pelningu bizniu. Todėl nėra ko stebėtis, kad šalia tradicinių, seniai veikiančių lainerių remonto centrų, jų atsiranda ir Airijoje, Tailande bei JAV, pagaliau prie daugelio valstybių aviakompanijų.

Pastaroji naujovė atsirado po konflikto Persų įlankoje. Anksčiau, septyntojo dešimtmečio pradžioje, kai imta statyti didžiulius lainerius, tendencija buvo priešinga. Tuomet konkuruojančios Europos aviakompanijos (Alitalia, Lufthansa, Air France, Sabena ir Iberia) sukūrė bendrą lainerių remonto korporaciją ATLAS, KLM, SAS, Swissa- ir UTA—KSSU. Tais laikais, kai lainerių buvo nedaug, ekonominiai skaičiavimai ragino jungtis. Šiandien, kai aviakompanijos turi daug savos technikos ir kai jų finansinė padėtis toli gražu nėra puiki, sava remonto bazė — garantuota priemonė išsilaikyti ekonominės krizės vandenyno paviršiuje, nebankrutuoti. Daugeliui aviakompanijų baigiant jau kelintus metus su deficitiniu saldo, vis ilgiau naudojami „senoliai“. Na, o tam juos reikia nuolat prikelti „naujam gyvenimui“. Tai kur kas pigiau, nei pirkti naujų lainerių, kurie dažnai skraido pustučiais...

Omega pakeitė Epsilon

Skūstis stoka lėktuvų, skirtų karo pilotų treniruotėms, būtų nedora. Jų pakankamai daug gamina įvairios Europos ir JAV, Afrikos, Azijos ir Pietų Amerikos aviacijos pramonės įmonės. Tačiau tobulėjant technikai, didėja ir reikalavimai pilotams, daugėja pretenzijų technikai, lėktuvams. Tuo akivaizdžiai įsitikino Prancūzijos korporacija Aerospatiale international, kuri palyginti neseniai pagamino stūmoklinio variklio lėktuvą Epsilon.

Per bemaž penkerius metus jų pagaminta vos 160, na o parduota — dar mažiau. Priežastis — pilotų nepatenkinanti pernelyg maža šešių cilindrinio variklio Lycoming AE10-540 trauka, na ir iš to kylančios pasekmės. Skaudu? Be abejonės. Juolab, kad Epsilon apskritai neblogas skraidantis aparatas, kurio liemuo, nešančios plokštumos bei daug kitų detalių visiškai atitinka net rytdienos reikalavimus. Tad Aerospatiale international nutarė modernizuoti lėktuvą ir rizikuoti įsijungti į konkurencinę kovą su kitais karo pilotų treniruotės lėktuvų gamintojais. Tokiomis tad aplinkybėmis gimė naujas šios paskirties aparatas — turbosraigtinis Omega.

Nuo savo pirmtako jis pirmiausiai skiriasi tuo, kad stūmoklinį variklį pakeitė turbina — Turboméca TP 319, kurios trauka — 269 kW (apskaičiuota maksimali iki 307 kW). Ji garantuoja maksimalų 520 km/val.

greitį, 10,67 m/sek kilimą. Be to, pakeistas piloto kabinos gaubtas — jis ištisinis, ilgesnė lėktuvo nosis. Aparatė esantys vienas paskui kitą įmontuoti pilotų kėslai yra Martin-Baker tipo katapultos, kurios pavojaus atveju išsauna abu pilotus drauge su gaubtu. Katapultų veikimas apskaičiuotas nuo 0 iki 12900 m aukščio, kai greitis — nuo 100 iki 740 km/val.

Lėktuvas tapo 7,81 m ilgio, jo sparnų ilgis — 7,92 m, aukštis — 2,68 m, tuščio svoris — 840 kg, degalų bako talpa — 273 l, maksimalus kilimo svoris — 1400 kg.

Naujasis Omega, lyginant su Epsilon, turi 20 proc. didesnę trauką. Todėl kreiserinis greitis padidėjo 55 km/val. — (iki 433 km/val.), kilimo — 1,3 m/sek, o aukščio lubos — net 2130 m.

Specialistų nuomone, Aerospatiale international šį kartą pasirinko kaip tik karo pilotų treniruotėms skirtą lėktuvą variantą, kuris turės kur kas didesnę paklausą nei jo pirmtakas.



Vieną šalia kito išrikiavus Aerospatiale international gamybos „brolius“ Omega (dešinėje) ir Epsilon aiškiai matomas išorinis karo pilotų treniruotėms skirtų lėktuvų skirtumas.



Skraidanti „lėkštė“ iš... Kalifornijos

Kiekvienas vyras širdyje turbūt savotiškas maištautojas. O technikoje nutuokiantys — juo labiau! Tad ir suprantamas tas ypatingas jaudulys, kuris buvo jaučiamas kiekviename inžinieriaus iš Kalifornijos Paul Moller žvilgsnyje bei judesyje, kai jis gausiai susirinkusiems spaudos atstovams demonstravo savo „revoliuciją aviacijoje sukelsiančios minties įkūnijimo pirmagimį“ — skraidantį aparatą — „lėkštę“, pavadintą M200X.

Labai savotiškos išvaizdos ver-

tikaliai startuojantis skraidantis aparatas dėl viso pikto buvo pritvirtintas prie kranų lynu. Konstruktoriaus žodžiais, „kad būtų ramiau draudimui ir nebūtų pažeisti galiojantys aviacijos instancijų reikalavimai“... „Lėkštė“ skrido! Skrido, valdoma jos kūrėjo Paul Moller.

Pasak jos autoriaus ir firmos Moller šeimininko, ši jo „lėkštė“ yra prototipas ištisos serijos skraidančių aparatų, kuriuos jis yra numatęs statyti. Ir nors „pirmasis blynas“ skraido tik

Iš keleivinio — krovininis



Tai bent kroviniams skirtos „durelės“!

Lockheed L-1011 buvo gan populiarus trijų variklių keleivinis lėktuvas. Jis, ko gero, net nela-

bai paseno. Bet naujomis ekonominėmis sąlygomis laineris aviakompanijoms nepelningas. Tad nemažai jų „ilsisi“ Arizonos ir Nevados dykumų aikštelėse. Dėl suprantamų priežasčių tokių lainerių kainos nėra didelės. Tad... „juos verta prikelti naujam gyvenimui“, — tikina Lockheed Aircraft Service Company (LAS) reikalų valdytojas Jack Bamberger. Pasak jo, iki XXI amžiaus pradžios poreikiai skraidinti krovinius išaugs dvigubai. Tai pareikalaus šimtų papildomų krovinių lėktuvų. Štai ir atsiveria nauja L-1011 veiklos sfera.

Naujas Extra ampula

Mūsų skaitytojai turėjo progos susipažinti su firmos Walter Extra specialiai aukštajam pilotažui gaminamais lėktuvais Extra 300 ir 300 S (1992. Nr. 4). Ir štai stulbinanti žinia iš Dinstlakeno: Schwarze Weide aerodrome esančiuose firmos W. Extra gamybinuose korpusuose, kuriuose darbuojasi viso labo trys dešimtys žmonių, gimsta naujas skraidantis aparatas. Bet ne oro akrobatikai.

Idomusia, kad tai bus palyginti „senamadiškas“ skraidantis aparatas: jo skridimo greitis siekia vos 450 km/val., sraigtinis variklis — 350 AJ galingumo, o skridimo nuotolis tik 2500 km.

Pasak firmos šefo „reikalas tas, kad žmonės pasigenda per skrydžius komforto ir ramybės, — teigia W. Extra. — Na, o Extra 400 turės būti jų priešingybė“.

Nors lėktuvo brėžinių bei modelio nuotraukų dar negavome, vis dėlto galime informuoti, kad Extra 400 panašūs į Malibu Mirage, kurį gamina Piper. Naujajame Extra lėktuve taip pat bus šešios vietos keleiviams. Na, o dėl komforto ir ramybės (tykaus variklio bei propelerio darbo) — kaip žmonės sako: pagyvensim — pamatysim!

pritvirtintas prie lyno ir pakyla nuo žemės vos 15 metrų, jo jaunesnysis „brolis“, kol kas pavadintas M400, bus „revoliucijos aviacijoje, skirtoje privatiems asmenims, didysis pradininkas“. Nedideliame Devis miestelyje šalia Sakramento miesto esančioje įmonėje jau gaminamas pirmasis didžiosios skraidančios „lėkštės“ egzempliorius. Jis bus iki 1000 kg svorio, ne apskritimo, bet veikiau ovalo formos: 6 m ilgio, 2,6 m pločio ir 2 m aukščio. Trisdešimt metų aviacijoje dirbantis inžinierius ir konstruktorius Paul Moller apskaičiavo, kad šeši varikliai, kurių kiekvieno galingumas sieks iki 150 kW, sudarys trauką, kuri įgalins jo aparatą skristi, priklausomai nuo variklių padėties — vertikaliai arba horizontaliai, iki 600 km/val. greičiu ir pakilti į 6000 m aukštį! Netūpdamas jis privalėtų įveikti 1300 km nuotolį. „Lėkštėje“ bus vietos keturiems asmenims. Na, o svarbiausia tai, kad aparatą valdys... kompiuteris. Ir tai, tarp kitko, yra vienas nedaugelio M400 gamybos stabdžių. Mat JAV aviacijos instancijos (FAA) tuo tarpu labai nepatinkamai žiūri į „revoliucionieriaus“ Paul Moller idėją. Tad ir tikėtis, kad leidimas eksploatuoti šį aparatą JAV padangėje bus gautas greitai, var-

gu ar realu. Na, bet juk naujo pradininkai visada susidurdavo su sunkumais! Antra užkarda realesnė. Tai — finansai. Norint pradėti serijinę skraidančios „lėkštės“ gamybą, būtina suderinti tris problemas — lengvą statybinę medžiagą aparatui, lengvus, bet galingus variklius ir sudėtingiausią kompiuterį, kuriam patikima valdyti aparatą per skrydį ir preciziškai tiksliai nuskraidinti jį į iš anksto užprogramuotą vietą.

Tiesa, kai kas ypatingų sunkumų kelti neturėtų. Kompozicinių medžiagų, kurios patikimai išlaikytų numatomą krūvį, yra. JAV KOP savo skraidantiems robotams — bepiločiams, dažniausiai žvalgybos tikslais naudojamiems aparatams, gauna palyginti lengvus, bet galingą trauką sukuriančius variklius. Tiesa, jie gan brangūs. O štai kompiuterio, prikimšto elektronikos kokios reikia Paul Moller, kaina tikrai didelė. Ir vis dėlto projekto autorius tikisi, kad, jeigu tik bus gautas FAA leidimas, pirmoji jo skraidančių lėkščių serijos apimtis sieks 1800 egzempliorių! Juos konstruktorius ir gamybos vadovas savo įmonėje žada pagaminti per 15 mėnesių. Ir svarbiausia, pasak projekto autoriaus, M400 kaina turėtų būti ne didesnė, kaip tokiam pat žmo-

nių skaičiui skraidinti skirto sraigtasparnio arba lėktuvo. Na, o jeigu aparatas susilauks didelio populiarumo, atsiras daug pageidaujančių jį pirkti, „lėkštės“ kaina gali nusmukti iki ištaigingo aukštos klasės automobilio kainos!

Paul Moller planuoja po pirmojo serijinio egzemplioriaus sukurti dar tobulesnių ir, ko gero, daugiau žmonių skraidančių panašaus profilio aparatų flotilę. Bet detalizuoti šių planų jis šiuo metu nenorėtų.

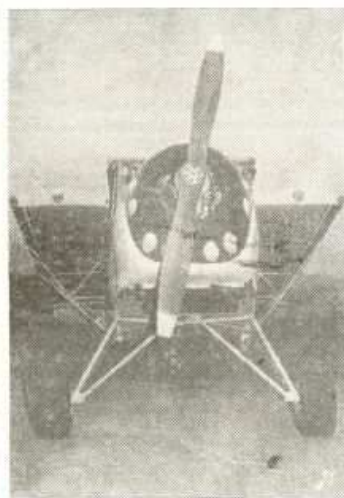
Visiškai aišku, kad, jeigu skraidanti Moller „lėkštė“ bus įteisinga, jos laukia didžiulė ateitis. Naudotis tokiu skraidančiu aparatu pageidaus daug žmonių. Juk pievelėje prie namų laikoma ir galinti greitai bet kur nuskraidinti ir nutūpti „lėkštė“ žymiai patogesnė nei automobilis.

Ar pavyks Paul Moller įveikti visus barjerus ir įgyvendinti savo sumanymą — pakelti į JAV padangę išties skraidančių „lėkščių“ flotilę — klausimas, į kurį tuo tarpu nėra atsakymo. Tačiau viena aišku jau šiandien: inžinieriaus iš Kalifornijos valstijos Paul Moller idėja verta dėmesio.

NUOTRAUKOJE: Paul Moller skraidančių „lėkščių“ flotilės prototipas M200X ore.

Kad nereikėtų toli skraidinti „besiilsinčių“, Arizonos valstijoje neseniai išaugo Lockheed Aeromod Center, kur keleiviniai L-1011 perdirbami į krovininius Lockheed 2000. Pašalinami kreslai, iliuminatoriai, įmontuojamas didžiulės 2,92 m aukščio ir 4,32 m pločio durys, pavadintos „Megadoor“. Per jas į lėktuvą galima įkelti ir didžiules turbinas turbosraigtiniams lėktuvams ir, suprantama, krovininius aviacinius konteinerius. Beje, pastariesiems vietos daug. Pagrindiniame salone jų galima sutalpinti dvidešimt tris, o apatiniame — šešiolika. Bendras lėktuvo krovinys pagal anksčiau leistą licenciją — 54.432 kg. Jis be nutūpimo gali būti nuskraidintas į 4000 km nuotolį. Kitaip tariant, Lockheed 2000 skrydžio atstumas ir naudingo krovinio svoris atitinka specialaus krovininio DC-8-73F. Bet perstatytame laineryje žymiai daugiau vietos, be to, maksimalus jo krovinio svoris gali sudaryti 70 tonų. Tai savotiškas transportinės civilinės aviacijos rekordas.

LAS naujus perstatytus Lockheed realizuoja drauge su šveicarija firma Avtec. Naujausių pranešimų duomenimis, trijų variklių lėktuvų Lockheed 2000 karjerą garantuota. Tad naujasis senojo lainerio amplua išties labai prasmingas.



Nepaisant to, kad Lietuvoje JAV doleris palyginti brangus, už tokią kainą vargu ar kur gausime naują dvivietį skraidantį aparatą. Todėl nėra ko stebėtis, kad Jungtinių Amerikos Valstijų Namos mieste gaminamas pačiam susirinkti skirtas skraidantis aparatas labai populiarus. Iš čia esančios Denney Aircraft gamyklos šį 5,38 m ilgio, 9,55 m sparnų ilgio, 170 cm aukščio lėktuvų nuolat siunčiama ne tik į įvairias JAV vietas, bet ir į Braziliją, Pietų Afrikos Respubliką, kitų žemynų valstybes, na, o Austrijoje įsikūrusi net jų pla-

Lėktuvas tik už 13.000 dolerių

tinimo Europoje firma. Pavadintas Kiffox (išvertus tai reikštų „Sudedama lapė“ arba „Lapė maiše“), šis lėktuvas, suprantama, maišais netiekiamas.

Stacionari važiuoklė, liemens elementai, dvitaktis variklis Rotax 582LC, kurio galingumas 64 AJ ir kuris išvysto iki 160 km/val. greitį, sparnai ir kita tiekiamas užsakovams dėžėse. Tuo rūpinasi lėktuvo kūrėjas ir firmos savininkas Dan Denney, kuris prieš keletą metų panoro pats pagaminti nedidelį, bet praktišką, visiems prieinamą skraidantį aparatą.

Iš pirmo žvilgsnio „Laputė“ gerokai panaši į Piper J-3C, bet... Kaip paprastai esti, tobulumui nėra ribų. Kiffox žymiai pralengkino savo sąlyginį pirmtaką netik aviaciniu požiūriu, bet ir, kas šiuo metu svarbiausia, kaina. Tik 13.100 dolerių reikia pakloti, kad aparatas būtų skirtas transportuoti į paskyrimo vietą. Ir koks lėktuvas! Jo dvitaktis Rotax variklis aušinamas skysčiu, su elektriniu starteriu, dvigubu degimu, aparatas turi hidraulinius stabdžius ir nekeičiamo žingsnio dviejų arba trijų menčių propelerį.

Beje, naujiems užsakovams tie-

kiami naujausi jau kiek pakeisti Kiffox III. Juose, esant reikalui, galima įmontuoti galingesnį — 80 AJ keturių cilindų variklį Rotax 912. Tad reikia tik 13.000 JAV dolerių, 500 darbo valandų, dažų pagal savo skonį, ir lėktuvas su 38 litrais degalų galintis skristi 2,5 val. (su papildomu degalų baku — 8 val.) — Jūsų, gerbiami skaitytojai, paslaugoms. Na, o tiems, kas turi daug pinigų ir nenori savo rankomis montuoti aparato, „Laputė“ iš Austrijos firmos „Pronix Aircraft“ tiekiamas sužymuotas. Tik, suprantama, už žymiai didesnius pinigus — juk visame pasaulyje darbas branginamas!

Ir dar viena detalė — tiems, kurie norėtų naudotis „Lapute“ kaip amfibija, už papildomus 3900 dolerių tiekiamos ir gondolos, su kuriomis lėktuvas pakyla nuo vandens telkinių po keturių sekundžių nuo starto pradžios!

Naudojantis firmos gamintojos tiekiamu instrumentų komplektu nesunku primontuoti sparnus arba atsukus kelis varžtus juos sulankstyti, kad „Laputė“ lengvai tilptų į angarą atstojantį sandėlį arba daržinę.

Vienvietis lėktuvas RB-19



Siaulietis, dviračių gamyklos inžinierius-konstruktorius Romas Bėkšta savo laisvalaikį skiria skraidančių aparatų kūrimui. Ne vienas jo pastatytas lėktuvas sėkmingai išbandytas ore. O dabar Šeduvos aerodrome skraido jo paskutinis kūrinys — lėktuvas RB-19.

Tai vienvietis, mišrios konstrukcijos „parasol“ tipo monoplanas. Sparno lonžeronai sukniedyti iš dviejų kampuočių ir 1,2 mm storio duraliuminio sienelių D 16 AT. Nervūrų noselės formuotos iš 0,5 mm duraliuminio skardos, o visas priekinės dalies kėlonas dengtas 0,6 mm skarda D 16 AT. Toliau, už lonžeroną esanti nervūrų dalis pagaminta iš 6x12 mm skersmens

stypų su 0,5 mm storio STEE-1 stiklotekstolito sienelėmis. Nuoslydžio briauna pušinė. Eleronai mediniai su stiklotekstolito priekine briauna. Sparno dalis nuo lonžeronų iki nuoslydžio briaunos bei eleronai aptraukti tris kartus nitrolaku impregnuota drobe. Sparnai paremti iš titano pagamintais spyriais. Kilis ir stabilizatorius mediniai, dengti 1,0 mm aviacine klijuote. Aukštumos ir posūkio vairai aptraukti drobe. Centroplanas virš kabinos pagamintas iš 0,5 mm skardos D 16 AT ir pritvirtintas prie liemens plieniniais 30xGSA vamzdžiais.

Liemuo ferminės konstrukcijos, pagamintas iš kampuočių. Jo priekinė dalis (iki piloto krėslo

nugarėlės) dengta 1 mm storio duraliuminio skarda.

Pagrindiniai važiuoklės stovai suvirinti iš plieninių 30xGSA vamzdžių. Amortizacija — daugiasūlės gumos virvės. Ratai 350x125 be stabdžių. Uodegos ratukas 200x80 savaime orientuojamas. 16,5 litro talpos kuro bakas suvirintas iš 1,5 mm aliuminio skardos AMc.

Variklio rėmas suvirintas iš stačiakampių 25x40x1,5 mm plieno vamzdžių. Savos gamybos boxer schemos variklis padarytas naudojant du Iž-Planeta cilindrus. Reduktorius 1:2,28 turi keturis trapecinius diržus A 710. Tačiau jie perkrauti ir greit išsitempia. Todėl kas 4—5 darbo valandas prisieina juos pakeisti. Maksimalus variklio galingumas 40 AJ. Propeleris 1,7 m ilgio, medinis, klijuotas iš 20 mm storio lentų. Jo santykinis žingsnis

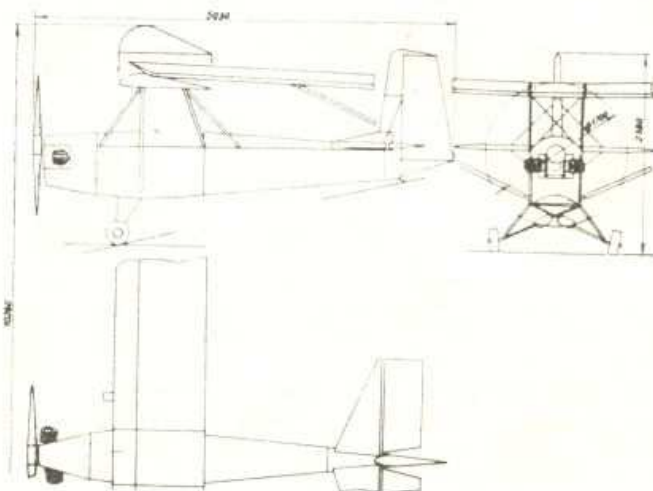
0,83.

Prieš bandomuosius skridimus atlikti 67% skaičiuotos apkrovos statiniai bandymai.

Iki šiol lėktuvų RB-19 skraidyta 19 val. 41 minutė ir atlikti 38 skridimai.

TECHNINIAI LĖKTUVO UDOMENYS

Sparnų ilgis	10,26 m
Lėktuvo ilgis	5,03 m
Lėktuvo aukštis	2,38 m
Sparnų plotas	10,56 m ²
Sparno profilis	R III A
Skridimo svoris	310 kg
Iškvėrimas	29,4 kg/m ²
Maksimalus skridimo greitis	110 km/val.
Kelionės greitis	90 km/val.
Tūpimo greitis	70 km/val.
Išibėgėjimo distancija kylant	100 m
Aerodinaminė kokybė	8,3.



ATKELTA IŠ 10 P.

ro, liepė vežioti ant kiekvieno mašinos, visi varžybų organizatoriai vaikščiojo prisisekę „Skandia“ emblema.

Apie sklandytuvus. Iš visų čempionato sklandytuvų 87% buvo Vokietijos gamybos, likusieji 13% pagaminti Lenkijoje, Lietuvoje, Prancūzijoje (SZD-55, LAK-17, Crystal). Vos ne visi pilotai naudojo GPS (Ground Position System) prietaisus. Padedant palydoviniams ryšiams, jis nusakė sklandytuvo padėtį bet kuriuo metu. Vėl prasidėjo vertikalų sparnelių (winglets) „era“. Tačiau dabar jie suprojektuoti kiek kitaip nei ankstesni.

Noriu nuoširdžiai padėkoti šios išvykos rėmėjams, be kurių mes nebūtume galėję dalyvauti pasaulio čempionate ir reklamuoti Lietuvos sklandymo sportą. Tai: tarptautinė telefonų stotis „Lintel“ (Kaunas), bendra Lietuvos—Vokietijos firma „Baltic Trade“ (Kaunas), valstybinė įmonė „Bangga“ (Kaunas) ir viešbutis „Lietuva“ (Vilnius).

Jurgis STANAITIS
LAK prezidentas



Absolūtus 1993 metų Lietuvos čempionas J. Strazdas.

Šeduvos padangėje

Tris dienas — birželio 25—27 d. — Šeduvos aerodrome vyko respublikinės raketų modeliavimo sporto varžybos.

Pirmą varžybų dieną sportininkai rungtyniavo S6A modelių klasėje. Nugalėtojais tapo: 1. J. Strazdas (Vilnius); 2. D. Antipenkovas (Kaunas); 3. T. Makčinskas (Kaunas).

Moksleivių įskaitoje pirmavo: 1. D. Antipenkovas (Vilnius); 2. T. Makčinskas (Kaunas); 3. G. Silobritas (Vilnius).

Birželio 26 d. sportininkai startavo S3A ir S4B klasių modeliais. Geriausius rezultatus S4B klasėje pasiekė: 1. R. Baliukonis (Vilnius); 2. V. Četirkovskij (Vilnius); 3. L. Makčinskas (Kaunas).

Tarp moksleivių: 1. R. Baliukonis (Vilnius); 2. L. Makčinskas (Kaunas);

3. R. Raziukevičius (Kaunas);

S3A modelių klasėje sėkmingiausiai pasirodė: 1. J. Strazdas (Vilnius); 2. D. Antipenkovas (Vilnius); 3. L. Makčinskas (Kaunas).

Moksleiviai sportininkai išsirikavo taip: 1. D. Antipenkovas (Vilnius); 2. L. Makčinskas (Kaunas); 3. K. Povilaitis (Vilnius).

Sekmadienio rytą startavo pačios grakščiausios raketos, tai modeliai-kopijos. Prizininkais tapo: 1. L. Makčinskas (raketakopija Thor-Delta); 2. D. Antipenkovas (Sergeant); 3. R. Raziukevičius (Thor-Delta).

Nugalėtojai apdovanojami Lietuvos aeroklubo diplomais ir prizais, moksleiviai — respublikinių moksleivių techninės kūrybos rūmų diplomais, prizais.

A. BUKAUSKAS

Dešimtmečiui prabėgus

Patekti į buvusios TSRS aukštojo piloto rinktinę buvo vos ne kiekvieno tuometinio sportininko-lakūno svajonė. Juo labiau, kad tik dalyvaujant aukšto rango varžybose atsiverdavo galimybė pasisvalgyti po pasaulį. Imperijai ir jos propagandos mašinai reikėjo tik aukščiausių įvertinimų. Sovietiniai lakūnai privalėjo būti nepralenkiami, ir tai buvo pasiekama „liubojo cenoje“ (bet kokia kaina). Dėl grubių instruktorių ir gamintojų klaidų kentėjo žmonės. Per trumpą laiką aukščiausia kaina — savo gyvybę — už tai sumokėjo lakūnų rinktinės nariai: pasaulio čempionatų nugalėtojai ir prizininkai S. Martemjanovas, I. Jagorovas, V. Lecko, N. Timofejevas, Steponas Artiškevičius. Lietuvoje kelyje į meistriskumo viršūnę dėl tų pačių priežasčių žuvo A. Jonys, B. Mikutis, L. Lelešutė ir pirmasis Stepono Artiškevičiaus mokytojas Romualdas Pivnickas. Tai atsitiko prieš dešimt metų — 1983 metų rugpjūčio 7 d., praėjus lygiai 2 metams po gabiiausio ir talentingiausio R. Pivnicko mokinio S. Artiškevičiaus žuvimo.

Tolimame septintame dešimtmetyje, kada dar nedaug žinojome, kas tai yra gamtinė pusiausvyra, vandenų, žemės, oro užterštumas, kada dar nebuvo vartojamas žodis ekologija, stebindavo Romo samprotavimai šiomis, atrodytu, visai nereikalingomis pusiau fantastinėmis temomis. Labiausiai Romą piktino tada plačiai vykdoma melioracija: beatodairiškai sausinamos pelkės, tiesinamos ir grioviais, paverčiamos tokios upės gražuolės kaip Nevėžis ir Merkys, nekaltant apie Nemuno užtvėnkimą ties Kaunu, kai užliejus tūkstantis hektarų derlingų žemių ir miškų, įsigijome, tada atrodė, puikią poilsio ir pramogoms skirtą Kauno jūrą, o senelį Nemuną tarybų valdžios dėka privertė dirbti „darbo žmonių naudai“. Romas su užsidegimu įrodinėjo, kad pelkės tai — milžiniškos kempinės, kurios pavasarij tirpstant sniegiui prisipildo vandens ir visą vasarą net sauros metu maitina upes, kad upių vingiai su pakrantėje augančių medžių šaknimis yra puikūs namai upių florai ir faunai, be kurių neįmanomas savaiminis vandenų išsivalymas, kad dėl užtvėnkto ir sustabdyto vandens Nemune pirmiausia išnyks aukštyje neršiančios žuvys, vagą užvers smėlis, išnyks augmenija ir gyvūnija, o todėl po kelių dešimtmečių Kauno marios pavirs negyva dvokiančia kūdra, kurioje ir be draudimų nesimaudys nė vienas kaunietis, o dėl vandens stokos hidroelektrinėje pagamintos elektros vos užteks Petrašiūnams, kuriuose Romas tada gyveno, apsviesti.

Aistringas žvejis ir nepralenkiamas grybautojas Romas miške niekad nesiverždavo į priekį, o sekdamas paskui kitus ir rinkdavo vien už valiutą dabar perkamų rūšių grybus, kurių rasdavo kelis kartus daugiau negu priekyje bėgantys. Grybavimo meno paslaptį aiškino tuos,

kad jis jaučia, kur grybai auga. Tai buvo tikras gamtos vaikas, nors... neskyrė spalvų. Apie tai retas kuris žinojo. Turint galvoje, kad regėjimas lakūnams labai svarbus, per medicinos komisijos tikrinimus pas okulistą eidavo du kartus. Romas, būdamas daltonikas, surado labai paprastą ir patikimą išeltį medicams apgauti — įsigijo visoje Sąjungoje vienintelę knygą, skirtą oftalmologams, atmintinai išmoko, kokiame puslapyje yra skaičius, trikampis ar rutuliukas ir... galėjo pretenduoti net į kosmonautus.

Stebino Romo kaip lakūno-instruktoriaus sugebėjimas nepaisyti griežtų Maskvos instrukcijų ir sava, sakyčiau, racionaliausia pažūra į lakūnų mokymo procesą, skraidymų saugumą, o ypač į atsakomybės ugdymą. Avarijas dėl pilotavimo klaidų Romas aiškino tik kaip piloto atsakomybės stoką ir jokių būdų neieškojo priežasčių dar ir šiandien įprastame įskaitų, egzaminų ar kontrolinių skridimų skaičiui. Skristi be patikrinimo net po savaitės pertraukos buvo kategoriškai uždrausta, tačiau Romas leisdavo skristi ir po aštuonių mėnesių pertraukos. Žinoma, ne visiems. Juk skraidėme su pilotavimo klaidomis jautriais akrobatiniais lėktuvais Zet-326, kurie imperijoje garsėjo kaip avaringi aparatai.

Pagrindinė atsakomybės stoka per skrydžius priežastis ta, kad skraidantys aparatai kai kurių pilotų požiūriu — niekieno, nors iš tiesų nupirkti už žmonių pinigų ir į juos sudėtas milžiniškas žmonių trūšas. Todėl už galimybę naudotis skraidančiais aparatais pilotas privalo atsakyti savo turtu, o jeigu jo neturi — lai užstato savo tėvų ar kitų asmenų, kurie su tuo sutiks, turtą. Ir tada pilotui nereikės egzaminuotojų. Jis pats patikrins save, o esant menkiausiai



Romualdas PIVNICKAS su iškovotu Dariaus ir Girėno prizu, 1976 m. nuotrauka.

abejonei dėl pilotavimo įgūdžių patikimumo, pats pasiprašys kontrolinio patikrinimo. Laikas pagaliau atsisakyti pasenusios nuostatos, kad avarijos įvyksta dėl to, jog kažkas kai ką praejojo ir pilotas pakilo, neturėdamas pakankamai žinių ir pilotavimo įgūdžių. Ne dėl šių priežasčių pasirodymų metu J. Kairio Su-26-am pritrūkus aukščio nulėkė ratai ir lūžo propeleris, o V. Lapėno Jak-55-am nutrūko variklis. Ne dėl šių priežasčių Lietuvoje įvyko daugybė katastrofų, tarp kurių ir šių metų lėktuvo Jak-52 Pociūnuose. Esu įsitikinęs, kad visi Romo mokiniai, kurių turėtų būti apie šimtą, su tuo sutinka ir geru žodžiu prisimena savo pirmąjį instruktorių, pasižymėjusį pavaldina logika ir mokėjimu pažvelgti į priekį. Jau po pirmojo skridimo su būsimu akrobatinio skraidymo asu Steponu Artiškevičiumi Romas pasakė, kad šis vyrukas bus pasaulio čempionas. Ir tik išsigimusios sistemos spąstai sukludė išsipildyti šiai pranašystei.

Taip jau susiklostė likimas, kad skirtingai nei Romas augau labai „patriotiškoje“ aplinkoje, mokiausi komjaunoliškose šimtaprocentinėse klasėse, dirbdamas gamykloje buvau renkamas į jaunimo lyderius. Todėl naiviai tikėjau nuo pat lopšio brukamomis „tiesomis“, juo labiau, kad sovietams sėkmingai pardavinėjant tada neišsienkamais atrodžiusius gamtos turtus, augo

pragyvenimo lygis, aerodromuose gausėjo pastatų ir technikos. Todėl Sibiro tremtinio sūnaus Romo visiškai priešinga pažūra į šalia vykstančius reikinius išmudavo iš pusiausvyros, stebindavo ir net piktindavo. Tik po daugelio pokalbių, visuomet tik akis į akį, pašnibždomis, supratau, kad visa, kas vyksta aplinkui, tai gigantiškas spektaklis, kad visa SSSR vidaus ir užsienio politika yra lenkvatikių mulkinimo politika, kad anksčiau ar vėliau ši iš žmonių kaulų suklajuota imperija grius kaip kortų namelis, Romo dėka supratau, kur slipi tikroji tiesa, todėl nebuvo staigmena, kad po daugelio testų kosminės medicinos institute Maskvoje, kurių didesnė dalis neturėjo jokio ryšio su medicina, 1973 metais buvau išprašytas iš SSSR lakūnų rinktinės su KGB įrašu byloje „Nevyjezdnoj“. Romas, 1976 metais SSSR čempionate pirmąkart imperijos istorijoje nugalėjęs neugalimus slavų lakūnus ir tapęs absoliučiu čempionu, ne kartą buvo kviečiamas į tą pačią rinktinę, tačiau nė nesirengė ten važiuoti...

Toks buvo Romas Pivnickas. Be galo atidus, sąmojingas ir nepaprastai sąžiningas, draugiškas ir reiklus, paprastas ir visada apie visus turintis savo nuomonę. Tokį jį mename visada ir su širdgėla prisimename pernelyg anksti mus palikusį.

Antanas UNIKAUSKAS

S. m. birželio 16 dieną po ilgos ir sunkios ligos mirė žymus Lietuvos aviatorius

Juozas JARUSEVICIUS

J. Jaruševičius gimė 1932 m. vasario 2 d. Jiezno valsčiaus Vezonių kaime. Baigęs Jiezno mokyklos 4 klases, toliau mokėsi Kauno 8-oje vidurinėje mokykloje. Nuo pat jaunystės domėjosi aviacija. 1948 metais Kauno moksleivių rūmuose pradėjo lankyti aviamodeliuotojų būrelį, su savo modeliais ne kartą dalyvavo respublikos pirmenybėse. 1951 metais pradėjo skraidyti sklandytuvais. Išvykęs iš Lietuvos 1953 metais Kuznecko mokykloje centre baigė pradinį mokymą lėktuvais Jak-18. Po to karo aviacijos mokykloje mokėsi skraidyti naikintuvais MiG-15. Tačiau iš antro kurso dėl sveikatos iš karo aviacijos turėjo pasitraukti ir buvo pervestas į neskraidančios karo aviacijos



tarnybą. Čia tarnaudamas per manevrus dalyvavo atominio ginklo bandymuose Kazachstano poligone ir gavo didelę radioaktyvių spindulių dozę, kuri po

keliolikos metų sugriovė jo sveikatą.

Sugrįžęs iš karinės tarnybos J. Jaruševičius baigė Kauno politechnikumą ir toliau lavinosi sportinėje aviacijoje. 1958 metais atvykęs į Vilnių pradėjo dirbti sklandymo grandies vadu, o nuo 1962 metų — aeroklubo viršininku. Jam vadovaujant sklandymas pakilo į naujas aukštumas. Masiškai pradėti skraidymo maršrutais, rengiami aukšto lygio respublikos čempionatai. 1961 metais Juozui Jaruševičiui suteiktas sporto meistro vardas. Jis tris kartus yra iškovojęs Lietuvos čempiono vardą, buvęs Pabaltijo čempionu. Jo vadovaujama Lietuvos sklandytojų rinktinė 1963 metais iškovojo bergalę Tarybų Sąjungos čempionate, o pats Juozas Jaruševičius tapo absoliučiu Sąjungos čempionu. 1965 metais pirmasis iš lietuvių dalyvavo pasaulio sklandymo čempionate Anglijoje.

Juozas Jaruševičius daugelio respublikos rekordų autorius. O du iš jų pasiekė prieš trisdešimt metų palyginti su mažos kokybės sklandytuvais, rekordų lentelėje yra nevirsyti iki šių dienų. Savo patyrimą jauniems sklandytojams Juozas perteikdavo skraidydamas instruktoriaus kabinoje. Jam suteiktas Lietuvos nusipelnusio trenerio vardas.

Pasitraukęs iš aktyvaus sporto, iki pensijos J. Jaruševičius skraidė civiliniais lėktuvais Aerofloto kompanijoje. Lėktuvais ir sklandytuvais yra priskraidęs per 12 000 valandų.

Juozas Jaruševičius nepaprasto talento, energijos ir aukojimosi sklandymui atminimas liks neužmirštamas aviatorių širdyse. O jo indėlis stiprinant aviaciją bus įrašytas į Lietuvos aviacijos istoriją.

Nuotraukoje Juozas JARUSEVICIUS 1963 m.

Tragiškas įvykis per šaudymo pratybas

Vienoje šių metų televizijos laidoje buvo rodomas siužetas apie Nepriklausomos Lietuvos karo laivą „Prezidentas Smetona“. Siame laive tamavę jūrininkai dalijosi prisiminimais. Vienas jų papasakojo, kad iš laivo kulkosvaizdžių atliekant šaudymo pratimus į lėktuvo velkamą taikinį virš jūros sugedo lėktuvo variklis. Abu ekipažo nariai iššoko su parašutais. Vieno jų išgelbėti nepavyko.

Buvau tų įvykių liudininkas, tad noriu papasakoti smulkiau.

Katastrofa įvyko 1938 m. rugpjūčio 24 dieną skrendant mano bendramokslams psk. Vladui Sruogiui ir Antanui Karveliui. Tuo metu atskirose Lietuvos karo aviacijos eskadrilėse pagal nustatytą grafiką kasmet gegužės—rugšėjo mėnesiais tarp Palangos ir Šventosios uostų vykdavo šaudymo į judantį oro taikinį pratybos. Iš audinio pasiūtas, vieno metro diametro, 2,5—3 metrų ilgio rankovės pavidalo taikinyje lėktuvu būdavo velkamas 150—200 m ilgio lynas. Buvo skrendama netoli kranto, o šaudoma nuo sausumos pusės, kad šoviniai kristų į jūrą. Paprastai

pratybos vykdavo nuo 6 iki 10 valandos ryto ir 16—20 val. po pietų — tuo laiku, kai nėra terminų oro srovių blaškymo. Vienu taikiniu pasinaudodavo trys ar keturi lėktuvai.

Nuo žemės į judančius oro taikinius šaudė ir priešlėktuviniai daliniai. Jie vasarą kartu stovyklavavo šalia Palangos lauko aerodromo ir lavinosi bendradarbiaudami kartu su aviacija. Tačiau priešlėktuvinės gynybos pratybose buvo naudojamos didesnės — 6—7 m ilgio — „rankovės“, ilgesnis — 300—400 metrų ilgio lynas ir galingesnis ANBO IV lėktuvas, kuris skridavo 300 metrų aukštyje. Skraidymai vykdavo ir naktį. Tuomet vienas priešlėktuvinis prožektorius šviesos spinduliu nuo žemės rodydavo skridimo kryptį, kad šis per daug nenu-toltų į jūrą, o kitas, apšvietęs ir „sugavęs“ taikinį, jį lydėdavo sudarydamas sąlygas priešlėktuvinės apsaugos kariškiams į jį šaudyti. Man asmeniškai kartu su aviacijos mokyklos instruktoriumi viršila Motiejumi Garunkščiu velkant „rankovę“ teko atlikti du skridimus.

Grįžtant prie minėtos katastrofos, reikia pasakyti, kad į oro taikinius per priešlėktuvinės gynybos pratybas šaudė ir karo laivo „Prezidentas Smetona“ įgula. Sutarus karo aviacijos ir karinių jūrų pajėgų vadovybėms, šis laivas 1938 m. rugpjūčio mėnesį nuleidęs inkarą stovėjo jūroje tarp Palangos ir Šventosios uosto. Čia jis vykdė šaudymo pratybas.

Tą dieną taikinio vilkimui buvo skirtas Pirmojo pasaulinio karo laikų vokiečių gamybos dvivietis lėktuvas LVG C.VI. Tai buvo dvivietis medinės konstrukcijos biplanas, skrendantis 120—140 km/val. greičiu. Buvo labai vėjuota diena ir jūroje siautė didžiulės bangos. Per skridimą dėl nežinomų priežasčių sustojo lėktuvo variklis. Lakūnai nutarė, kad sklęsdami kranto nepasieks ir nusprendė gelbėtis parašutais, matyt, tikėdamiesi nusileisti netoli laivo. Tačiau išsiskleidus parašutams juos nunešė toli į jūrą. Iš laivo nuleidę gelbėjimo valtį jūreiviai sugebėjo išgelbėti tik Antaną Karvelį. Toliau nusileidusio Vlado Sruogio jūreiviai nesus rado. Lakūno lavoną jūros bangos išplakė tik po poros savaičių. Jis palaidotas Palangos kapinėse.

Jūra į krantą atplukdė ir daug medinių lėktuvo nuolaužų. Tačiau metaliniai mazgai ir variklis nuskendo. O be jų aviacinei komisijai nepavyko nustatyti katastrofos priežasčių.

Dimisijos j. lt. Aleksas GUJA

TRUMPAI APIE AUTORIŲ

Aleksas Guja gimė 1915 metais. 1936 metais įstojo į Karo aviacijos mokyklą, kurią baigė 1939 m. rudenį. Tarnybą pradėjo 7-oje naikintuvų eskadrilėje, vėliau skraidė 2-oje žvalgybos eskadrilėje. Mokymosi ir tarnybos metais skraidė lėktuvais ANBO III, ANBO V, ANBO VI, ANBO 51, ANBO IV, ANBO 41, Fiat CR-20, Fokker D-VII.

Rusams okupavus Lietuvą skraidė 29-ojo Pabaltijo teritorinio korpuso tautinėje eskadrilėje, kuri tuo metu buvo įsikūrusi Ukmergėje. Vokiečiai pradėjus karą su Tarybų Sąjunga, eskadrilės vado majoro J. Kovo nurodymu 1941 m. birželio 23 dieną lėktuvu ANBO 51 iš Ukmergės skrido į Pabradę, į divizijos štabą. Užuoat vykdęs sovietų vadovybės įsakymą skristi į TSRS gilumą, su grupe bendraminčių atsikrėdo prie Siesikų. Čia sulaukę vokiečių kariuomenės ir kartu su kitais lakūnais buvo atgabentas į Karaliaučius. Raudonojoje armijoje tarnavusiems lietuviams, latvams ir estams buvo pasiūlyta tarnauti vokiečių kariuomenėje. Jiems atsisakius ir pareiškus norą sugrįžti į gimtinę, visi buvo

uždaryti Rytpriėsiuose įkurtoje karo belaisvių stovykloje Stalag. Po didelių vargų 1941 m. spalio mėnesį iš belaisvių stovyklos buvo paleistas ir sugrįžo į Kauną. Po karo dirbo Lietuvos Respublikos sporto komitete, baigė Leningrado kūno kultūros institutą. 1950 metais suimamas ir nuteisiamas 25 metams pagal TSRS baudžiamojo kodekso 58—1b str. Po J. Stalino mirties 1956

metais buvo paleistas ir sugrįžęs iki pat pensijos dirbo „Žalgirio“ sporto draugijos Vilniaus miesto taryboje. Už nuopelnus Lietuvos sportui jam suteiktas Lietuvos nusipelnusio trenerio vardas.

Nepaisant garbaus amžiaus Aleksas Guja ir toliau dalyvauja mūsų respublikos sportiniame gyvenime, yra aktyvus aviacijos veteranų komiteto narys.



Aleksas GUJA 1939 m. prie mokomojo lėktuvo ANBO 51.

Per kiekvieną karą gyvenimas pareikalauja ir iš mokslininkų dirbti ypač išsijuosus, ieškoti nauja, nepamirštant, suprantama, ir kadaise siūlytų projektų, kurie dažnai dėl įvairiausių aplinkybių būdavo sukišami į gilius slaptuosius stalčius arba „sandėliuojami“ seifuose.

Su vienu tokių tikrai originalių projektų, patyrusių įvairiausias peripetijas, bet taip ir neįgyvendintu, supažindiname skaitytojus.

Tiesą pasakius, Vokietijos bendrovės AEG sukurtu aparatu šiuo vardu vadinti nederėtų. Juk tai nebuvo skraidantis aparatas, o vien... Na, bet geriau apie viską iš eilės.

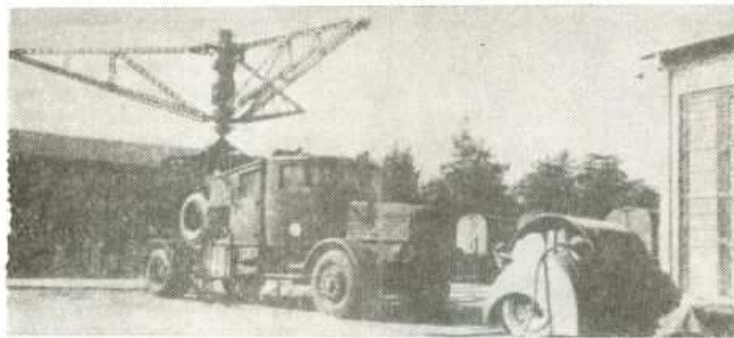
Dar 1936-aisiais Vokietijos įžymios elektrotechnikos bendrovės AEG inžinierius R. Schmidt ėmėsi kurti savotišką konstrukciją, kuri, panaudojus sraigtasparnio sraigtus, pagal konstruktoriaus sumanymą turėjo tarnauti artilerijai viefoj įprasto baliono stebėtojai ir ugnies koreguotojai, taip pat kaip antenų kompleksas radijui. 38 kW galingumo priešpriešiais besisukančių menčių jėga kėlė lynais prie žemės pritvirtintą konstrukciją iki 30 m. To pasirodė per mažą radijui, o sraigčių keliamas vibravimas neleido įrenginiui stabiliai laikytis ore. Tad per trejus metus išleistas keletą šimtų tūkstančių markių AEG bandymai buvo nutraukti.

Karinis konfliktas Persų įlankoje įrodė pasauliui, ko verta JAV gamybos antiraketinė sistema Patriot (mūsų žurnalo 1991 m. Nr. 2). Taip pat jau rašėme, kad amerikiečių padedamas panašų įrenginį bandė susikurti ir Izraelis, tiesa, nelabai sėkmingai. Na, o Rusija nejaugi nerūri nieko panašaus!

Turi, bet tai, kaip paprastai, ilgą laiką buvo labai įslaptinta. Tiesa, Jungtinių Valstijų gynybos ministerijos žvalgybos valdyba seniai trimifavo apie tai, kad buvusi TSRS turėjo galingas ir labai efektyvias antikarines sistemas, ypač strateginių objektų gynybai iš oro, Maskvai ir kitiems didiesiems miestams bei kariniams pramoniniams kompleksams ginti. Tarp šių sistemų ypatingas vaidmuo tenka S-300 PMU, kurią NATO vadovybė pavadino SA-10 „Grumble“. Pasak užsienio gynybos specialistų, ši Rusijos žinioje afsidūrusi priešraketinė sistema, gaminama gamybinio susivienijimo Almaz, pranašesnė už JAV Patriot (I).

Ir štai žinia, kuri nustebino pasaulį: šią ypač efektyvią antira-

„Sraigatasparnis“, kuris neturėjo skristi



Pagrindinė mašina ir plieno lynų volia.

Ko gero, šis variantas naudoti sraigų sukamas mentis konstrukcijai kelti į orą taip ir būtų likęs tarp neįgyvendintų, jeigu ne Antrasis pasaulinis karas. Anti-hitlerinės koalicijos aviacijai vis dažniau bombarduojant vermachto radijo transliavimo stotis, ypač įkurtas Prancūzijos šiaurės pakrantėse, Vokietijos armijos vadovybė buvo priversta ieškoti būdų savo radijo ryšiams apginti. Reikėjo mobilių stočių sunkvežimiuose, kurie po kiekvieno ryšių seanso keistų dislokavimo vietą, niekais paverstų priešų žvalgybos lėktuvų bei radijo pelengavimo stočių veiklą. Tačiau vien stočių įkurdinimu sunkvežimių kėbuluose problema nebuvo išspręsta. Reikėjo transliavimo bokštų — antenų, kurias, priklausomai nuo poreikio, galima būtų greitai pakelti ir

nuleisti. Štai tada, penktojo dešimtmečio pradžioje, ir buvo prisiminta apie AEG inžinieriaus R. Schmidt bandymus. Bendrovė iškėlė iš archyvų dokumentus, profesorius Gerhard Kirchberg ėmėsi kurti elektra varomą įrenginį. Jo sraigų mentys, veikiamos išvystyto didelio galingumo, — turėjo iškelti antenų komplektą, įrengtą sunkvežimio kėbule, į didelį aukštį.

Berlyno priemiestyje Storkow buvo įrengtas stacionarinis bandymų stendas. Jį sudarė įmūrytas stovas su konstrukcija. Du priešpriešais besisukantys sraigai suko 29 kg svorio mentis. Jų skersmuo — 8 m. Trauka buvo nemaža. Jos visiškai pakako kelti antenų trapeciją į ištis didelį aukštį. Rekordinis tokio kėlimo pasiekimas — 750 m — kiek atsiliko nuo planuoto (1000 m).

Bet nereikia pamiršti, kad trys lynai, kuriais konstrukcija buvo tvirtinama prie žemės, besisukdami iš gigantiškų ričių, kėlė nemažą pasipriešinimą, kurio konstruktorius nebuvo numatęs. Ir vis dėlto 750 m aukštis pasiekino Vokietijos ginkluotųjų pajėgų ginkluotės valdybą užsakyti AEG mobilius neskraidančius „sraigatasparnius“ — antenų komplektų kėlėjus.

Juos sudarė keturi sunkvežimiai. Vienas jų vežė starto agregatą su sraigais, mentimis ir įrenginio valdymo kabiną, o trys — rites su plieno lynais, kurie buvo tvirtinami prie antenų komplekto. Kai mašinų virtinė pasiekdavo reikiamą vietą, pagrindinė atsidurdavo centre, o trys išsidėstydavo 15 m atstumu viena nuo kitos ratu kas 120°. Lynai būdavo pritvirtinami prie antenų galų komplekto, kuris kilo arba leidosi 1,5 m/sek. greičiu.

Valdymo kabinoje buvęs asmuo stebėdavo agregato darbą, antenų aukštį bei lynų poziciją, kėbule įrengtą benzinu varomą variklį. Per bandymus išmėginta daug įvairiausių variklių. Po benzininio Maibach HL-120, kuris teoriškai galėjo sukurti 147 kW trauką (esant 2250 sūkių per minutę), kitų, pagaliau apsisotą ties 74 kW galingumo elektrinio, kuris įsukdavo straigtus iki 315 kartų per minutę. Didžiausias aukštis, keliant antenų komplektą nuo sunkvežimio, buvo 600 m. Tai nepatenkino užsakovų.

Nepavykus panaudoti neskrai-

dančio „sraigatasparnio“ antenų komplektams, bandyta juo naudotis keliant į orą stebėjimams skirtas platformas. Šiuo atveju pagallvota ir apie žmogaus-stebėtojo saugumą. Sukonstruotas specialus gelbėjimo prietaisas, kuriuo buvo galima naudotis kritišku atveju. Jį sudarė katalpa su parašutu, kuri imdavo veikti nuo elektros signalo ir parako užtaiso. Stebėtojas buvo diržais prisitvirtinęs prie katalpulos. Jį išmesdavo aukštyn, kad automatiškai atsideręs parašutas prisipildytų oro.

Viskas, atrodo, buvo gerai, bet ir šio „sraigatasparnio“ dėl mums nežinomų priežasčių atsisakyta.

Tuo tarpu automobilio kėbule įrengto „sraigto“ variantas buvo tobulinamas. Juo netgi naudotasi 1944-ųjų pradžioje. Tiesa, neilgai. Matyt, pernelyg didelės sąnaudos (ypač degalų, kurių karui baigiantis Vokietija taip stokojo) privertė ginkluotės valdybą atsisakyti sraigto. Tad serijomis jie taip ir nebuvo gaminami.

Pasibaigus Antrajam pasauliniam karui „žemės sraigto“ idėja radijo ryšiams bei artilerijai ir vėl buvo prikelta. Vokietijoje ją domėjosi Dornier, sukūręs Do 34 „Kiebitz“. Tai buvo bepilotė iš sunkvežimio kėbulu keliamą platformą. Bet ir šis variantas, vokiečių naudotas drauge su prancūzais, nebuvo ilgalaikis.

Kas žino, gal ši įdomi mintis bus prikelta iš letargo dar kartą. Juk dabar tiek daug galingų variklių, pažangesnės technikos. Ir nebūtinai karybos tikslais!

ketinę sistemą Rusijos atstovai siūlė parduoti... Izraeliui, kurį, kaip atsimename, per Persų įlankos konfliktą tarybinės gamybos raketomis Scud bandė terorizuoti Irakas. Kuo baigėsi šios derybos, nežinome. Bet faktas, kad Rusija „išslaptino“ savo antiraketinę sistemą, vertas dėmesio. Ko tik nepadarysi, kai reikia valtiuos!

Mums pavyko sužinoti, kad S-300 PMU, kaip ir Patriot, turi daugeliui užduočių vykdyti skirtingą radarą su elektroniniu ir lazeriniu spinduliais. Jo veikimo nuotolis siekia 100 km. Sistema įtaisyta ant pailgintos sunkvežimio MAZ 543 važiuoklės. Šiame sunkvežimyje įrengta ir kabina aptarnaujančiam personalui. Sistemos komplektą sudaro daugiau sunkvežimių — nuo aštuonių iki dvylikos, kurių kiekviename yra po keturias raketas. Pastarosios „paslėptos“ metaliniuose konteineriuose. Radijo bangų ir spindulių valdomos bei nukreipiamos raketos yra 7 m ilgio, 45 cm skersmens. Prieš paleidžiant raketą jos pakeliamos, kad stovėtų vertikaliai. Pastarųjų veikimo atstumas — 90 km. Jo ribose raketos nuolat persekioja

Dėmesio: parduodama rusiška antiraketinė sistema!



taikinį, jų skriejimo trasa koreguojama kompiuterio. 130 kg svorio raketos sprogmenų galvutė sprogsta tada, kai ima veikti suartėjimo su objektu degiklis. Sistema S-300 PMU efektyviai veikia nuo 26 iki 30.000 m aukštyje. Vienu metu ji seka šešis taikinius — lėktuvus arba raketas, kurie gali būti sunaikinti vienos arba dviejų raketų.

Projektuojant ir gaminant šią buvusią tarybinę antiraketinę sistemą visų pirma buvo galvo-

jama apie kovą su JAV raketomis Tomahawk (iš to galima padaryti išvadą, kad S-300 PMU sukurta aštuntame dešimtmetyje). Pentagono žvalgybos valdybos duomenimis šiuo metu bemaž visi svarbiausi Rusijos kariniai ir strateginiai objektai saugomi šių sistemų. Manoma, kad gamybinis susivienijimas Almaz sėkmingai dirba ir dabartinės ekonominės suirutės sąlygomis. Tad užsakovams iš užsienio, iš kurių reikalaujama nemažo kiekio do-

lerių (bet mažiau nei amerikiečiai už savo Patriot), S-300 PMU gali būti tiekiamos per dešimt mėnesių nuo užsakymo priėmimo dienos.

Na, o slaptumas? Jo, atrodo, jau nebėra kaip ir daugelio kitų „fabu“!

Bronius NAVICKAS

S-300 PMU. Antena, nukreipianti elektroninius bei lazerinius spindulius į objektus bei aptarnaujantis personalas įsikūrę viename „būste“ (automobilis priekyje). Šalia — sunkvežimiai su konteineriuose „paslėptomis“ raketomis.

Su giliu liūdesiu pranešame, kad š. m. gegužės 13 dieną mus paliko Jonas ČEPLAITIS, o birželio 17 dieną — Ramutė JURDONIENĖ. Jų šeimoms ir artimiesiems reiškiamo nuoširdžių užuojautų.
Aviacijos veteranų komitetas

Laiškai redakcijai

GERBIAMIEJI!

1993 m. 1-mame „Lietuvos Sparnų“ numeryje, skyriuje „Laiškai redakcijai“, buvo išspausdinta Lietuvos karo aviacijos viršilos Antano Kairaitis, žuvusio 1930 m. Rėkyvos ežere, memorialinės lentos nuotrauka, kurią fotografavo 1934 m. karo lakūnas Vladas Murmulaitis.

Man malonu patikslinti, kad viršila Antanas Kairaitis baigė Lietuvos karo aviacijos puskarininkių lakūnų mokyklos pirmąją laidą, kuri buvo suformuota 1928 m. Į mokyklą užsiregistravo per 120 kandidatų. Po sveikatos, gabumų ir kitokių patikrinimų liko 24. Iš jų 1929 metais Puskarininkių lakūnų mokyklą baigė 12 mokinių-lakūnų. Jie buvo pakelti į viršilos laipsnį ir įsigijo vidurinės mokyklos pažymėjimą ar tolygų išsilavinimą, galėjo būti pasiūti į Lietuvos Karo mokyklą dvejų metų stažui atlikti. Baigė Karo mokyklą buvo keliamei į karininkus aviacijos jaunesniojo leitenanto laipsniu. Lietuvos karo aviacijos puskarininkių lakūnų mokyklos pirmąją laidą 1929 metais baigė:

1. Ačas, viršila.
2. Andriušis Juozas, vėliau baigė Karo mokyklą, pakeltas į karininkus, aviacijos tarnyboje pasiekė kapitono laipsnį.
3. Digrys Vytautas, vėliau baigė Karo mokyklą, pasiekė av. tarnyboje kapitono laipsnį.

4. Draugelis Jurgis, vėliau už ypatingus sugebėjimus specialiu aktu pakeltas į karininkus, av. tarnyboje pasiekė kapitono laipsnį.

5. Garunkštis Motiejus, viršila.
6. Kairaitis Antanas, viršila.
7. Kairys Petras, viršila.
8. Jasevičius Juozas, viršila.
9. Lendraitis Leonas, vėliau baigė Karo mokyklą, av. tarnyboje pasiekė leitenanto laipsnį.
10. Mariūnas Aleksas, vėliau baigė Karo mokyklą, aviacijos tarnyboje pasiekė kapitono laipsnį.

11. Stankūnas, viršila.
12. Vachauzas Aleksas, viršila.

Išleidus šią laidą, Puskarininkių lakūnų mokykla nustojo gyvuoti. Pirmaisiais tarnybos metais lėktuvų avarijose žuvo karo lakūnai Ačas, Kairaitis ir Stankūnas. Kiti, aukščiau išvardinti puskarininkiai karo lakūnai, tarnavo Lietuvos karo aviacijoje iki jos likvidavimo 1940 m. vasarą.

1932 m. balandžio mėn. Lietuvoje pasirodė pranešimas, kad atkurtoje Karo aviacijos mokykloje bus puskarininkių lakūnų skyrius. Į mokyklą buvo priimami Lietuvos piliečiai, ne jaunesni kaip 18 metų amžiaus, be fizinų trūkumų, 4 gimnazijos klasių ar tolygaus išsilavinimo. Į mokyklą užsiregistravo 150 kandidatų. Po sveikatos patikrinimo buvo atrinkti 48. Mokslas Karo



1939 m. nuotraukoje 4-tos eskadrilės karo lakūnai Zoknių karo aviacijos bazėje atlieka teorinius pratimus. Prie staliuko kpt. Mitalas ir kpt. Leonaitis. Stovi iš kairės: lt. Kviecinskas, virš. Digrys, lt. Varanavičius, lt. Kijauskas, kpt. Damijonaitis, lt. Šimkus, mjr. Pešecas — eskadrilės vadas ir Zoknių aviacijos bazės viršininkas, virš. Andriušis, virš. Garunkštis.

aviacijos mokykloje truko 2 metus. 1934 m. lapkričio 1 d. 24 mokiniams-lakūnams, kurie išklaušė visą puskarininkių lakūnų skyriaus kursą ir atliko skraidymų praktiką, buvo suteiktas jaunesniojo puskarininkio laipsnis ir II eilės karo lakūno vardas. 1937 m. Karo aviacijos mokykla, neskaitant karininkų skyriaus, buvo išplėsta, įsteigiant mechanikų ir oro šaulių klases. Mokslas buvo pratęstas iki 3 metų. Karo aviacijos mokykla iki 1940 m. so-

viety okupacijos išleido keturias puskarininkių lakūnų laidas.
Su pagarba,

Vytautas PESECKAS, JAV

P. S. Tuo pačiu norėčiau trumpai papasakoti apie Zoknių aerodromą.

Zoknių karo aviacijos bazė buvo įrengta 1931 metais. Bazės aerodromas, tais laikais plotu vienas didžiausių Europoje, buvo požeminių vamzdžių ir

GERBIAMA REDAKCIJA,

Vizito Olandijoje metu man teko lankytis Sepes miestelio aeroklube. Simpatiškas miestelis, idealiai tvarkingas, kaip ir visa Olandija, aeroklube.

Aš noriu papasakoti tik apie vieną šio aeroklubo veiklos pusę — apie senų lėktuvų muziejų, kuriam vadovauja didelis šios

veiklos entuziastas Gerard Hengeveld.

Pagrindiniai muziejaus eksponatai — visiškai restauruoti ir skraidantys lėktuvai:

- Bolkow Junior (1956 m.);
- Auster Mark 5 (1944 m.);
- Tiger Moth (1936 m.);
- Piper Cub (1952 m.);
- Cessna 190B (1952 m.).

Šiuo metu restauruojamas dar vienas serijos Piper lėktuvas

(1945 m. gamybos). Muziejaus ekspozicijoje taip pat yra senų lėktuvų variklių ir apie 300 lėktuvų modelių.

Aviacijos istorijos entuziastai kviečia mus nedaryti tų klaidų, kurias jie padarė, neišsaugoję senos aviacijos technikos.

Šią vasarą Olandijoje organizuojamas visos Europos senų lėktuvų šeimininkų sąskrydis, per kurį numatomas apie 250 lėktuvų paradas. Kviečiami dalyvauti ir bendraminčiai iš Lietuvos.

Olandijos aviacijos istorijos entuziastai ieško naujų eksponatų savo muziejui, kviečia bendradarbiauti.

Smulkesnę informaciją galima gauti adresu:

Gerard Hengeveld
Chairman flying museum
Nieuwevaart 61
5161 AP Sprang Capelle
the Netherlands
tel. (31) 4168—1591.

Alfredas LANKAUSKAS
Šiaulių miesto Tarybos
pirmininkas

REDAKCIJOS PRIERAŠAS:

Gerb. A. Lankausko keliama problema apie aviacijos ekspoziciją



Skraidantis muziejaus eksponatas, restauruotas lėktuvas Auster Mark virš Olandijos.

griovių sistema nusausingas. Aerodromas iš visų krypčių lengvai prieinamas ar paliekamas. Bazėje Krašto apsaugos ministerija (KAM) pastatė du angarus, kuriuose išsitedo trijų eskadrilių aviacijos technika ir lėktuvo variklių remonto dirbtuvės. Taip pat buvo pastatyti aerodromo tarnybos kariams kareivinės, pastatas karo lakūnams, kuriame įsikūrė radijo, meteorologijos, eskadrilių raštinės, rūbinės bei kitos tarnybos. Taip pat buvo pastatytas moderniškasis butų pastatas tarnautojams su šeimomis. Į bazę nutiesė geležinkelio atšaką ir plentą. Bazėje įsikūrė 4-ta eskadrilė, kurią sudarė Ansaldo tipo bombonešiai, 3-čia eskadrilė — Anbo 41 tipo žvalgybos lėktuvai, ir 5-ta eskadrilė — Gloster Gladiator naikintuvai. Beje, nei 5-ta, nei 1-ma eskadrilės niekad nebuvo pavadintos S. Dariaus ar S. Girėno vardais. 1939 m. Zoknių karo aviacijos bazėje buvo įsteigtas Šiaulių LAK skyrius. 1940 m. vasarą Lietuvos karo aviacijos bazė Zokniuose buvo sovietų likviduota.

V. P.

BENDRADARBIUJAME

Tomas KARPETA nori įsigyti plastmasinius lėktuvų MiG-29 ir indeksų numeriais 168, 232 ir 291 pažymėtus modelių rinkinius. Adresas: Sangrūda, 4520 Marijampolės rajonas.

būt šie eksponatai netinka dėl patriotinių jausmų, kaip buvusios okupacinės kariuomenės relikvija. Tačiau istorikams reikia vertinti istoriją tokia, kokia ji buvo. Taigi niekas nesistebi, kad Anglijos muziejuose šalia Spitfire, Hurricane, Lancaster stovi mirtini priešai — Messerschmitt Me-109, Me-262, Focke-Wulf FW-190... O Amerikoje šalia Korėjos karo reaktivinių naikintuvų pradininko F-86 Sabre stovi MiG-15...

Nesugebėjome iš Maskvos atsivežti ir mums išlytų žymaus lakūno Rimo Stankevičiaus naikintuvo Su-27 liekanų, kurios po katastrofos iš Italijos buvo atgabentos į Čkalovo aerodromą.

Techninė aviacijos pažanga sparčiai keičia mūsų gyvenimą. Zvelgdami į dabartinę aviaciją prisiminkime, kad nuo pirmojo žmogaus valdomo skridimo lėktuvu praėjo tik 90 metų. Ir norėdami išsaugoti ateities kartoms istorinę mūsų laikotarpio raidos kelio atkarpą saugokime visus eksponatus. Padėti istorikams išsaugoti aviacinę techniką yra ir kiekvieno aeroklubo vadovo pareiga. Nes per jų rankas pereina visa Lietuvoje naudota aviacinė technika.

MIELI BICIULIAI!

Kad ir pavėluotai, noriu pasidalinti įspūdžiais, susijusiais su mano lankymusi Lietuvoje.

Po taip malonių 3-jų savaitžių, atėjo metas ruoštiis namo. Didžiausią viešėjimo dalį — 2 savaites — teko praleisti Panevėžyje. Ypatingą įspūdį paliko plačios gatvės ir puikiai išdėstyta naujoji Nevėžio vaga, su gražiom aikštėmis, papuoštom akmeninėm moterų statulom.

Labai įdomu buvo susipažinti su lėktuvu Jak-52, ir turui likti dėkingas klubo viršininkui Broniui Zaronskiui už sudarytą progą, taip pat už parodymą Panevėžio ir Kauno aerodromų bei Sigitui Noreikai už kantrybę, aiškinant neįprastą lėktuvo sistemą ar nesuprantamam raidėm aprašytus mygtukus. Taipgi labai malonios panevėžietės Lina ir Dalia mielai supažindino su miestu, apylinkėm ir kur galima gauti skanių cepelinų. Dėl oro, tai tikrai malonus ir šiltas buvo, nors ir ne taip palankus sklandymui. Bet tas man per daug netrukdė, nes sklandyti su Bloniku nelabai domėjausi, o laukai priverstiniam nusileidimui atrodė didesni, nei patis klubo aerodromas.

Vienas nemalonus dalykas tai, kad susirgau. Skanus, bet atprastas lietuviškas maistas buvo paveikęs virškinimo sistemą (turbūt nuo mano lankymosi prie ežeriuko ir nepaprastai skanios, bet riebios žuvies, berods lyno, o vėliau, grįžus, cepelinų, kad turėjau lankyti poliklinikoj). Mano negalavimai privertė kelias dienas visai neskraidyti. Tad su Wilga vos vieną skridimą atlikau. Susidariau įspūdį, kad tai labai neekonomiškas lėktuvas: iš 260 AJ ne tik greičio neišgauni, bet ir kilimas į aukštį nekoks. Aš tikėjau, 4—5 m/s vieną sklandytuvą velkant, nors matomumas tikrai puikus. Tuo tarpu Jak-52, manyčiau, šiai paskirčiai visai puikiai tinka: figūrose stabilus. Gaila, kad nė vieno egzemplioriaus čia. Naujojoje Zelandijoje, neturim.

Skridimas į Frankfurtą buvo patogesnis nei tikėjau. Nepaisant to, kad B737 buvo pilnutėlis, skridimas prasidėjo nuo laikraščių išdalijimo, paskiau — drinkiuo: atspalaiduoti nuo lakstymų. Po to pietūs su sultine ir šiltais patiekalais, pagaliau kava su konjaku. Visa tai per berods dviejų valandų skridimą. Ir tas — bendros klasės bilietu. Nors jo kaina beveik ne mažesnė nei pirmos klasės tam atstumui. Tuo tarpu nuo Frankfurto iki NZ (apie pusę Žemės rutulio) bilietas ne ką brangesnis, kaip tarp Frankfurto ir Vilniaus — vos keletas šimtų kilometrų. Betgi čia komercija: skrendant iš Singapūro (naktį) aš galėjau pasirinkti ne tik kur sė-

dėti, bet ir kurioj eilėj noriu atsigulti, užimdamas tris vietas. Toks tuščias B747 naktinis skrydis. Žinoma, skrydis į Lietuvą lieka vis tiek labai brangus, ir tai nepadaidžia turizmui.

Frankfurte pasitiko lietingas ir ūkanotas oras, 15°C, nepaisant, kad iš Vilniaus — šiaurėje — išvykom saulėtu 20°C oru. Frankfurte turėjau nakvoti, nes iš jo žadėjau skristi į Torontą, aplankyti seną draugą iš Aukštųjų sklandymo laikų. Na, o Lufthanzos lėktuvas į Torontą išskrenda 14 val.

Oras rytą buvo visai pasitaisęs ir net saulėtas. B 747-400 (paskutinis modelis), žinoma, skrido į vakarus, t. y. vydamasis saulę, ir atvyko į Torontą apie 17 val. Skridimas užtruko apie 9 valandas. Sėdėjau prie lango. Aiškiai mačiau Grenlandiją ir plūdiuojančius ledo kalnus. Gaila, bet baltųjų meškų nepastebėjau!

Aerodrome pasitiko Giliaras Urbanas. Jis gyvena Toronte vienas maloniam butelyje 9-ame aukšte. Išaušo puiki rudens diena. Tai buvo pirmas tarptautinės aviacijos parodos diena, kuri vyksta Toronte kas metai ir rengiama ant Toronto ežero kranto. Žiūrovams labai patogų, nes parkas ant kalnelio ir beveik pačiame miesto centre. Žinant Toronto nepastovų rudens klimatą, nutarė aplankyti skraidymus. Aš buvau lankęsis prieš keletą metų. Programa panaši kaip ir anksčiau, dominuojant karškiems lėktuvams. Pradžią padarė keli grakštūs Northrop F5 (Tiger) vieno variklio jau senstelėję naikintuvai. Amerikiečiai juos naudoja skraidymo mokyklose imituoti MiG, t. l. „priešus“ per kovos pratimus. Jais skraido patyrę instruktoriai, tuo tarpu paskutinio kuro mokiniai — su F15 ar 16. Naujausias eksponatas buvo F-117 Stealth (pasaulio radarų spindulius atmušančis naikintuvas — atakos lėktuvas).

Kiti eksponatai — visiems žinomi anglų triukšmingi „Tornado“ — atakos lėktuvai, amerikiečių F 16 (Falcon — Sakalas), naujesnis F 18 Hornet (Širšė), transpordiniai bei malūnsparniai. Iš civilijų įspūdį padarė amerikietis Clint McHenry („jaunuolis“ mano gimimo metų), atlikęs tikrai preciziškas figūras su jums žinomu Su-26M. Įspūdingas buvo taip pat amerikiečio Sean Tucker skrydis. Jis kilo ir kilo, kol atrodė ne didesnis nei musė. Po to pasigirdo neįprastas garsas: ant nugaros plokščiam sukuke vis žemyn ir žemyn su vis didesniu staigumu, lyg kokio nematyto žvėries iš pragaro. Taip jis skrido apie du kilometrus. Išlygino lėktuvą likus 500 metrų virš ežero.

Beje, noriu pridurti, kad sklandytuvai nebuvo taip įspūdingai demonstruojami, kaip teko ma-

tyti anksčiau, kuomet figūras atliko akompanuojant Štrauso valsui „Prie žydrojo Dunojaus“.

Vakarieniaujant TV pranešė rytdienos orą: ūkanota. Protinga buvo netešti skraidymų lankymo. Prognozė buvo teisinga: sekančias dienas prasidėjo rudens orai. Gera proga aplankyti miesto modernios technologijos muziejų. Labai įspūdinga: visokie technologijos, medicinos, anatomijos procesai iliustruoti aparatais, kaip kad žmogaus širdies veikimas, alaus gaminimas, bet gal įdomiausia — skridimo į Mėnulį kapsulė su kompiuteriais ir displejais. Gaila, kad tik statiška galėjom apžiūrėti. Skridimas užtrunka pusantros valandos su dviem „pilotois“ (kurie yra instituto tarnautojai — instruktoriai) ir 10 įgulos narių (lankytojai), kuriems paskiriama atlikti įvairias pareigas. Mes stovėjome eilėj ir nepatekom į „skridimą“... O sekančio laukti nenorėjome.

Žinoma, lankėmės sklandymo klube. Bet esant lietingam orui, trumpai apžiūrėjome angarą ir, išgėrę kausą alaus, ne ką galėjome daryti. Sklandytuvų turbūt vos dešimtadalis skaičiaus, kokį mačiau Kauno klube.

Paskutinis mano Odisėjos etapas vyko su Air Newzealand, iš naujausio 3 terminalo. Pastatytas ir operuojamas privačių asmenų. Nebandyčiau pasakoti, nes rašalo gali nepakakti, tik pasakysiu, kad tai XXI amžiaus pastatas iš aliuminio ir stiklo. Nelabai sekėsi surasti zelandiečių liniją, kol galų gale išsiaiškinau, kad jai atstovauja Air Canada. Pagaliau užtikau išskabėlę NZ 663. Tai mano skrydis. Apsidžiaugiau, pagaliau vidurnaktį pasiekęs Honolulū. Havajuose keičiamas lėktuvas ir sužinojau, kad sustojimas bus vos vieną valandą. Australų keleiviai atsiskyrė skristi į Sidnį. Tuo tarpu skrendantys į NZ — Auklendą sėdom į naują B 767 su zelandiečių įgula, malonesnėm ir geriau atrodančiom stiuardėsėm. Aptarnavimas buvo geresnis, ir sėdint prie lango man buvo daug patogiau pasidėti Vilniuje pirktus paveikslus. Šalia atsisėdo maloni kanadietė, su kuria kokią valandą įpraplėjom, kol neužsnūdau iki pat pusryčių, tik porą valandų nuo Auklendo. Na, o čia radau debesuotą ir vėjuotą orą.

Apie Lietuvą nedaug rašoma vietos laikraščiuose, nors žinom, kad jums labai nelengva, net šilumos, karšto vandens trūksta, nepaisant, žinoma, kitų esminių dalykų. Betgi gyvenant savame krašte, sueinant su draugais, kalbatės sava kalba...

Baigiu rašinį ir laukiu parašant: jei kam pasitaikytų būti šioje pasaulio rutulio pusėje, prašau, būsit laukiami svečiai.

Jūsų Eugenijus MAKAS
Naujoji Zelandija,
Auklendas
1993-ųjų kovas

Pažintis su visatos naujovėmis

Žmonijai būdinga nesitenkinti tuo, kas pasiekta. Toks savotiškas žinių troškimas skatina nuolat ieškoti, nenurimti, stengtis spręsti naujas problemas. Ši tiesa visiškai tinka ir vienai jauniausią mokslo sričių — astro bei kosmonautikai. Juk realiai ji pradėta rutulioti vos prieš keturis dešimtmečius. Mokslui tai labai trumpas laikas. O kiek pasiekta! Tad suprantama, kad viliojančių horizontų astro ir kosmonautikoje labai ir labai daug. Pradedant globaliniais žmogaus išsikėlimo į kitas saulės sistemos planetas klausimais ir baigiant „būtiniais“ astro ir kosmonautikos reikalais. Šį kartą kaip tik ir norėtume pakalbėti mažiau nagrinėta tema — apie naujausio tipo kosminius laivus, populiariai pavadintus kosminiais taksi.

Niekas neabejoja laivų, galinčių gabenti į visatą žmones, reikalingumu. Kad jie daugeliu atvejų galėtų būti efektyvesni nei dabartiniai vienkartiniai bei daugkartinio naudojimo „keltai“ — taip pat neabejotina. Dar daugiau: Jungtinėse Amerikos Valstijose šioje srityje uoliai darbuojamasi.

Visiškai išnaudoję ankstesnių metų patyrimą, NASA ir dviejų Šiaurės Karolinos universitetų studentai parengė originalią visatos taksi koncepciją, kuri numato dešimties astronautų nusikraidinimą į visatą ir grąžinimą į žemę.

Principai

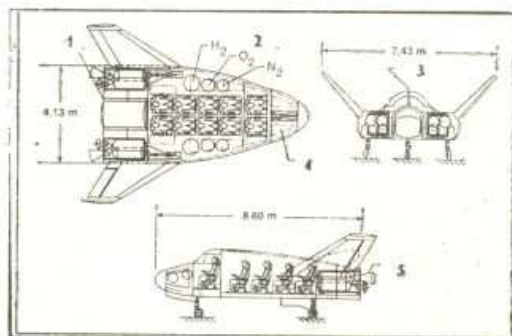
Bemaž 10 tonų svorio laivas keliamas į kosmosą raketos nešėjos — tarkime, tokios, kaip populiariaji Tifan IV arba mūsų skaitytos jau žinomos sunkiasvorės ALS („L. Sp.“ 1992.Nr.4). Aptakių formų laivas iškeliamas į 160 km aukštį. Čia įsijungia jo variklis ir pakelia kosminį taksi, jo projekto autorių pavadintą HL-20 arba PLS (kas išsiskiria kaip Personnel Launch Systems — sistema žmonėms iškelti) į 350 km aukštį arba į tą, kuriame yra remonto reikalingas žemės palydovas ar avarijos ištiktas kosminis laivas. Kiekvienu šių atvejų PLS turi ribotą buvimą visatoje laiką — 72 val. To visiškai pakanka kosminės stoties įgulai pakeisti, susižeidusiems arba avarijos ištiktiems astro- bei kosmonautams padėti, kosminiams objektams suremontuoti. Na, o leisis PLS kaip jo vyresnysis brolis — Space Shuttle — pakankamo ilgio tūpimo take.

Turint galvoje, kad geros aerodinaminės savybės padeda laivui skrendant per atmosferą išlaikyti gan didelį greitį, įgulai skirta pakankamai laiko pasirinkti naudingiausią tūpimo taką. Beje, pradedant gvilteni šią — nusileidimo — problemą, pradžioje buvo pasirinktas ankstesnių JAV kosminių laivų — Mercury, Gemini, Apollo variantas, kai įgulos įsikurdavo nuleidimo kapsulėse, kurios per skridimą atmosferoje būdavo stabilizuojamos, o po to parašiotais nuleidžiamos į vandenį. Naujasis PLS

variantas žymiai tobulesnis — jis sudaro galimybę naudingiau išnaudoti laiką.

Kai kurie duomenys

PLS nėra didelis — vos 8,60 m ilgio ir 7,43 m pločio. Jame numatyta vietos aštuoniems astronautams ir dviem pilotams. Taigi suglaudus laivo sparnus jis visiškai tilptų į „šatlą“ krovinių



skyrių. Turint galvoje PLS gabaritų aiškumą, kad pernelyg daug vietos čia nėra. Bet tuo pat metu kosminio taksi keleiviai sėdi patogiau nei nedideliam biznio klasės lėktuve. Tačiau bene svarbiausia yra tai, kad keleiviai ir pilotai šiame keleiviams skiriantis kosminiame taksi nėra priversti pakelti dideles perkrovas. Daugelio metų patirtis, įgyta kuriant kosminius laivus, moderniausius lėktuvus, įgalino PLS kūrėjus pasiekti, kad grįžtant į žemės atmosferą keleiviai jaustų vos 1,5 g (toks rezultatas gautas per bandymus) perkrovą. Tai net palyginti su aukštuoju pilotažu 4–5 kartus mažiau! Vadinasi, tokiu laivu galima gabenti net nelabai treniruotus, sužeistus bei nusilpusius žmones...

Bandymų rezultatai

Lengio bandymo centro aerodinaminiam vamzdyje PLS modeliai buvo bandomi esant įvairiems greičiams — nuo labai lėtų iki viršgarsinių. Jie parodė, kad NSA, kaip ir kiti šio laivo kūrimo dalyviai, pasirinko teisingą kryptį — laivo skridimo kokybė labai gera. Be to, buvo simuliuojamas ir atsparumas karščiui. Laivo modelio korpusas padengtas plona fosforo plėvele.

Ultravioletinių spindulių atspalviai, priklausomai nuo karščio, per bandymus parodė, kad termozoliacijos problemos, kurias numatyta spręsti kaip ir „šatlųse“, bus tos pačios — karščiui atsparios kokių plokštės.

Taip pat išbandytas PLS degalų naudojimo kiekis, kurį kosminis taksi sunaudos įvairiems vairavimo bei laivo orientavimo visatoje manevrams. Pasak specialistų, PLS perorientuoti grįžtant į žemę prireiks vos 1,5 kg degalų. Net pakeitus laivo svorio centrą, esant sudėtingai situacijai ir labai dideliu vėjui bei neįprastam atmosferos tankumui, PLS suorientuoti prireiks daugiausiai 100 kg kosminių degalų.

Simuliatoriuje, kuriame buvo nedaug įrangos, „skrido“ prityrę kosmoso pilotai. Visi jie patvirtino, kad laivas lengvai bei gerai valdomas ir visiškai tinka nusileisti į bet kurį pasirinktą uostą. Skirtingai nei kituose

NASA sukurtuose pilotuojamuose laivuose PLS įrengta nauja gelbėjimo sistema, kuri net per katastrofą stumdant katapultuojama į saugų nuo raketos nuotolį. Taigi žmonių saugumas šiuo atveju visiškai garantuotas. Laivas su žmonėmis nuleidžiamas į žemę trimis parašiotais. Taip pat numatytas laivo nuleidimo į vandenį atvejis. PLS numatoma instaliuoti tris pripučiamus plaukus, į kuriuos būtų garantuotas saugus kosminio taksi keleivių išlipimas iš laivo per mažiausiai du išėjimus. Jie taip suprojektuoti, kad žmonės galėtų labai greitai palikti laivą.

Išvados

PLS, kuriuos numatyta statyti artimiausioje ateityje, skirsis nuo savo vyresniųjų „brolių“ — „šatlų“ ne vien vietų skaičiumi bei svoriu. Jie, o tai labai aktualu, žymiai pigesni. Kaip tik dėl to kosminiams taksi teks tokie uždaviniai, kuriems „keltų“ naudojimas pernelyg brangus. Tai pasakytina pirmiausia apie kosminių stočių įgulų keitimą. Maža to: PLS labai paprasta pakeisti bet kurią detalę, mazgą. Turint galvoje, kad kosminiame taksi nėra krovinių skyriaus, jis taip suprojektuotas, kad prie viso remonto reikalingų agregatų, tarp jų ir pagrindinio variklio, būtų paprasta prieiti. Todėl jie bus pigūs ir gan lengvai atliekami. Tad bet kuris PLS remontas užims dešimtadalį laiko, skirtą „šatlų“ remontui. O juk pastariesiems šie darbai privalomi po kiekvieno skrydžio...

Bendros pastangos

Šių metų pirmame žurnalo numeryje supažindinome skaitytojus su būsimomis Marso „atakomis“, rašėme apie tai, kaip Rusija ir JAV ruošiasi siųsti savo techniką į Raudonąją planetą. Kaip mus informuoja NASA administracija per savo leidinį „NASA News“, jos administratorius Daniel S. Goldin ir Rusijos kosminės valdybos (RKV) vadovas Jurij Koptev pasirašė sutartį, kad NASA sumokės RKV 1,5 milijono JAV dolerių už eksperimentus, kurie bus atlikti su NASA instrumentais per 1994-ųjų lapkritį planuojamą rusų skrydį link Marso.

Turimas galvoje MOX instrumentų integravimas į rusų programas. Tad specialaus Babakino inžinerinio tyrimo centro bei Rusijos mokslų akademijos kosminio tyrimo instituto darbuotojams iškyla papildomų rūpesčių. Tačiau patirtis, įgyta per planuojamą Marso pažinimo pirmąjį etapą, duos abipusės naudos abiem didžiosioms kosminėms valstybėms.

Pasak „NASA News“, MOX programai įgyvendinti skirti specialūs instrumentai, kurie perduos Raudonosios planetos grunto cheminę sudėtį, bus integruoti į du rusų mažuosius nuleidžiamus aparatus, kuriems skirta „keliauti“ po Raudonosios planetos paviršių bei „įsikasti“ į ją.

Dar viena naujiena, gauta iš JAV redakcijoje: sudaryta Tarptautinė Marso eksploatavimo grupė. Vysbadene (Vokietija) vykusioje konferencijoje šiuo klausimu sutarė NASA, RKV, Europos kosminė agentūra (ESA), Italijos, Vokietijos ir Prancūzijos kosminės valdybos. Šalia kooperacijos, kuria bus naudojamas per Rusijos ir JAV planuojamus Raudonosios planetos tyrimo eksperimentus, numatoma ir speciali tarptautinė Marso „ekspedicija“. Aptarti šį ir kitus bendrus uždavinius, skirtus Marsui pažinti, taip pat kiekvienos agentūros pasiūlymus žadama spalio mėnesį Grace (Austrija) vyksiančiame Tarptautinės Marso tyrimo grupės (TMTG) pasitarime.

Pasaulyje plačiai paplitę gar-
sių firmų gaminami įvairių mas-
telių plastmasinių modelių rinki-
niai. Ne be pavydo stebėjome
ir mūsų kaimynų pasiekimus. Es-
tų firma „Norma“ pilotėzinio
lėktuvo Zlin K-50 modelius
pradėjo gaminti jau prieš keli-
lika metų. O palyginti neseniai
susikūrusios latvių firmos „Na-
kotne“ produkcija jau demonst-

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis

ruota net pasaulinėse aviacijos
parodose. Ir laukėme, kada pa-
galiau iš miego pabus mūsų na-



gingi kolekcionieriai. Tiesa, vil-
nietis Valerijus Bechteriovas va-
kumformose pagamino keletą
mastelių 1:72 suklįjuojamų An-
tano Gustaičio lėktuvo ANBO I
modelių.

Na, o dabar parduotuvėse pa-
sirodė ir vakumformose mastelių
1:72 pagamintas Dariaus ir Gi-
rėno Lituanicos modelis. Jį ga-
mina UAB „Palinton“ kartu su
Ukrainos UAB „JMTK“. Modelio
rinkinys įpakotas spalvotoje
kartoninėje dėžutėje. Suklijavimo
instrukcija ir Lituanicos skridimo
istorija pateikta lietuvių, rusų ir
anglų kalbomis. Įdėtos kokybiš-
kos detalės. Modelį paruošė Al-
gimantas Galvelė, o instrukciją
sudarė Pranas Sungaila.

Tai tikrai graži dovana mūsų
aviacijos mėgėjams, pažyminti

S. Dariaus ir S. Girėno 60-tąsias
skridimo metines.

Pasirodant aviacinių atvirukų
su Lietuvos avialinijų simbolika
nekantriai laukė ir mūsų filo-
kartistai. Štai vilnietis Vytautas
Kaukėnas, apkaftinęs mūsų lei-
dėjus nerangumu, kaip pavyzdį
„Lietuvos sparnų“ redakcijai at-
siuntė visą šiosnį gražių užsie-
nietišų atvirukų. Dėkojame mū-
sų skaitytojui ir norime jį nura-
minti — šedai jau pralaužti. Iš-
leisti pirmieji Lietuvos avialinijų
keleivinių lėktuvų Boeing 737—
200, Tu-134 A ir Jak-42 atviru-
kai.

Lietuvos technikos muziejaus
leidykla „Plieno sparnai“ 8 000
egzempliorių tiražu išleido dai-
lininkės Silvijos Čepienės atviru-
ką „Lituanica“.



Tu-134 A



Boeing 737—200

PRADININKAS

Nieko nėra sunkesnio, kaip įvertinti tai, kas buvo anksčiau, „neatmenamais“ laikais. Ir vis dėlto Olandijos karališkoji oro susisiekimo bendrovė, originalo kalba vadinama „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij“, su trumpintai KLM, yra seniausia, ko gero, ne tik mūsų žemyne.

O prasidėjo viskas labai paprastai.

1919-aisiais Olandijoje susitiko du be galo aviaciją pamėgę žmonės — pilotas, aviacijos konstruktorius ir pramonininkas Anthony Fokker ir daktaras Albert Plesman. Pirmasis sugebėjo, nors ir su daugybe nuotykių, išgabenti iš Vokietijos į Olandiją savo aviacijos fabriką ir gatavą produkciją — lėktuvus, o antrasis — aistringas pilotas ir nepaprastai gabus organizatorius pokarinėje Olandijoje įstengė surengti pirmąją aviacijos parodą.

Tikriausiai nemažai kavos ir alaus drauge išgėrė tie du vyrai, kai tarėsi dėl tiems laikams tikrai revoliucinės idėjos — sujungti oro linijomis stambiausius krašto miestus bei Olandiją su savo užjūrio teritorijomis Toličiausiuose Rytuose — įgyvendinimo projekto. Bet kad šie pokalbiai buvo vaisingi, įrodo faktas, jog 1919 m. spalio 7 d. bu-



vo oficialiai įkurta jau minėtoji pirmoji oro susisiekimo bendrovė, dabar, kaip ir kitos, vadinama aviakompanija KLM.

Nesitenkindamas pirmaisiais reisais, A. Plesman, ėjęs bendrovės komercinio direktoriaus pareigas ir buvęs jos varomoji jėga, suorganizavo pirmojo keleivinio lėktuvo skridimą iš Amsterdamo į Londoną. Šiam tikslui įgyvendinti buvo išsinuomotas lėktuvas PH-16. Tai buvo tiems laikams būdingas dvisparnis skraidantis aparatas nedengta kabina, tad tiems keliems keleiviams, kurie ryžosi skristi į Didžiosios Britanijos sostinę, reikėjo ne tik drąsos, bet ir polinkių nuotykiams. Gal dėl to keleivių būta ne tiek ir daug. Bet šis reiškinys buvo laikinas. Anthony Fokker sukurti ir jo gamykloje naujai pagaminti Fokker F.I ir F.II teikė pakankamai kom-

forto (tų laikų supratimu, žinoma). Lėktuvų kabinos buvo dengtos, žmonės nesibaimino dėl lietaus, rūko bei vėsaus oro.

Po skrydžių į Londoną sekė trasos į kitų valstybių sostines bei didžiausius miestus. Na, o 1924-aisiais A. Fokker perdavė bendrovei jau ir pirmą aštuonvietį F.VII, kuris ilgą laiką buvo vienas svarbiausių bendrovės skraidančių aparatų.

Praejus bemaž dešimčiai metų nuo bendrovės įkūrimo, 1928-aisiais, KLM lėktuvai pradėjo skraidyti į Džakartą. Tam buvo naudojami trimotoriai Fokker F.VIIB. Na, o po to oro linijomis buvo sujungtos ir pagrindinės Olandijai priklausiusios Indonezijos salos bei Antilai. Šios civilinės aviacijos trasos gyvavo ir Antrojo pasaulinio karo dienomis. Kas kita — Europoje. Čia 1939 m. rugsėjo 1 d. Vokietijos sukeltas Antrasis pasaulinis karas iki Olandijos okupacijos daugelio skrydžių nenutraukė. Bet kai 1940 m. gruodžio 10 d. hitlerininkai įsiveržė į Nederlandus, viskas baigėsi — dalis lėktuvų buvo sunaikinta (18), 14 išskrido į Angliją, o 11 pasiglemžė okupantai. Beje, tuo metu KLM lėktuvų parką sudarė jau nebe senė „fokeriai“, o 1935 m. JAV įsigyti DC-2, vėliau ir legendiniai tapę DC-3.

Pastarieji po 1945-ųjų vėl tapo pagrindiniais aviakompanijos

aparatais, kai rugsėjo 27-ąją bendrovės lėktuvai ėmė skraidinti žmones į kaimyninių valstybių didžiuosius miestus, na, o po metų tuometinis KLM pasididžiavimas DC-4 pirmą kartą nuskrido į Niujorką.

Tolimiems skrydžiams vėliau įgyti Lockheed „Constellation“, po jų sekė Douglas sraigtiniai, įvairių aviacijos pramonės kompanijų gaminti turbosraigtiniai, DC-8, DC-9, o pastaruoju metu ir Boeing 747, B737-300, B737-400, DC-10 bei A310.

Per šimtą įvairiausių tipų lainerių sujungia Olandiją su daugelio žemynų valstybėmis, tarp jų ir naujai atidaryta oro linija Vilnius — Amsterdamas — Vilnius. Tik ją šiuo metu aptarnauja ne KLM, o Lietuvos avialinijų lėktuvai. Olandai šiuo metu nemažai realaus pelno šioje trasoje galimybių, tad mielai sutiko perleisti ją mūsų Respublikos jaunai aviakompanijai. Tik ar ilgam? Ko gero, kai atsiras daugiau pageidaujančių, kai žmonės pripras, kad Amsterdamas yra puiki „persėdimo“ vieta, KLM vadovai, kurie puikiai išmano biznio reikalus, pareikalaus savo dalies. Juk Olandijos karališkoji oro susisiekimo bendrovė — stambus aviacijos susivienijimas, per daugiau kaip septynis dešimtmečius puikiai perpratęs konjunktūros ypatybes.

Nesėkmingas „laiskanešys“

Tarp daugelio „nevykėlių“ Dornier 26, ko gero, tenka ypatinga vieta. Mat šiai didelei — 24,60 cm ilgio, 30 m sparnų ilgio, 6,85 m aukščio — amfibijai, kurios nešančių plokštumų plotas buvo 120 m², žadėta didelė ir garbinga ateitis. Bet... likimas lėmė kitaip.

Sis lėktuvas — amfibija, skirtas transatlantiniams pašto siuntų skraidinimams, sukonstruotas 1936-aisiais. Po metų, 1937 m. gegužės 21-ąją, jis buvo pirmą kartą pakeltas nuo Bodeno ežero (Bodensee) netoli Dornier gamyklos dirbtuvių Frydrichshafeno priemiestyje Mancelyje. Deutsche Lufthansa užsakė Dornier Do 26 skraidinti laiškus bei kitoms siuntoms trasa Lisabona—Niujorkas (5600 km). Buvo viliamasi, kad į Portugalijos sostinę suplauks visų Europos valstybių oro pašto siuntos, adresuotos į JAV ir kitas Amerikos žemyno šalis, o iš čia jos Do 26 bus skubiai skraidinamos per Atlantą.

Amfibijos kūrėjai ir šios transporto priemonės užsakovai nuo pat pradžios planavo, kad lėktuvas kils ne nuo vandens, o nuo pagalbinio Lufthanzos laivų, kuriuose turėjo būti įrengtos specialios starto rampos — savotiškos katapultos. Nuo vandens Do 26 turėjo startuoti tik išimties

atvejais. Kitas šio lėktuvo ypatumas — skraidančiame aparate pirmą kartą naudotas tandem principu veikiantis varikliai.

Jeigu amfibija startuodavo nuo katapultos, ji galėjo skraidinti 80 tūkstančių laiškų arba atitinkamai 8200 kg krovinį. Na, o lėktuvui kylant nuo vandens maksimalus krovinio svoris neturėjo viršyti 5700 kg, o bendras kilimo svoris mažėjo nuo 20.000 iki 17.500 kg. Kai veikdavo visi keturi varikliai, kurių kiekvieno galingumas siekė 265 kW, lėktuvas galėjo 2000 m aukštyje nuskristi iki 6500 m. Aparato sparnai buvo padengti skarda, o juose bei dalyje liemens įrengti kuro bakai, kurių bendra talpa buvo apie 7300 litrų.

Pirmi du skraidantys aparatai buvo perduoti Lufthansai, likę keturi, pastatyti vėliau, atiteko Vokietijos karinėms oro pajėgoms (Luftwaffe), kuri, beje, prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, perėmė ir du pirmuosius. Nė



Do 26 ant Bodeno ežero vandens.

vienas Do 26 nė karto taip ir neskraidino laiškų į užjūrį. Civiliais tikslais aparatas naudotas vienintelį kartą. Tai buvo 1938-aisiais, kai po žemės drebėjimo į Cilę buvo skraidinami medikamentai.

Kariškiai kiek apginklavo Do 26, mat jiems buvo skirtas žvalgybos bei transporto lėktuvų vaidmuo. 1940-aisiais amfibijomis iš Vokietijos buvo skraidinami kareiviai į Norvegiją. Per vieną tokių skrydžių jas atakavo britų naikintuvai. Vienas lėktuvas buvo priverstas nuflyti į Tepkileno fiordą, kiti du buvo numesti po kelių savaičių. Ketvirta iš šių

pastatytų amfibijų sudužo per startą prie Bresto. Likę lėktuvai perkelti į Prancūziją, kur jie žvalgė prekybos laivų kelius, atliko meteorologinius skrydžius. Kelis kartus amfibijomis buvo pasinaudota gelbstint sąjungininkų torpeduotų Vokietijos kreiserių igulas, jais iš Grenlandijos išgabenti subombarduotos karinės meteorologinės stoties darbuotojai. Vėliau šie du Do 26 perduoti Kylyje buvusiai karo lėktuvų grupei.

Tad, taip ir neperskraidinęs per Atlantą nė vieno laiško, nesėkmingas „laiskanešys“ Do 26 baigė savo egzistavimą.



SENOS NAUJOJOS PARYŽIUJE

Keturiasdešimtą kartą į Prancūzijos sostinę susirinko pasaulio aviacijos pramonės atstovai, specialistai, buvo demonstruojamos naujausios civilinės ir karinės aviacijos naujovės. Jų, suprantama, buvo daug ir įvairių. Bet bene didžiausia Paryžiaus salono staigmena buvo Rusijos aviacijos gigantų Iljušino ir Tupolevo kompleksų produkcija, pateikta Vakarams padedant ir palyginti pigi. Tai visų pirma pasakytina apie Il-96 M (Il-96 MO) ir Tu-204.

Pirmas jų modernizuotas iš dar 1988-aisiais sukurto Il-96-300. Jis gali skraidinti iki 386 keleivių. Lėktuve įmontuoti Pratt and Whitney varikliai PW 2337.

Tu-204, kuriame buvo anksčiau naudojamos Solovjov-90 turbinos, [kūrus bendrą Rusijos ir Didžiosios Britanijos [monė] BRAVIA, dabar puikuojausi du Rolls-Royce RB 211-535 E4. Padidėjo patikimumas, variklių trauka.

Nepaisant palyginti nedidelių kainų, Vakarų pasaulyje (o jam šie laineriai skirti visų pirma) abi senos naujovės furorą nesukėlė. Ir, atrodo, kontraktų sudarymas tebeleka svajone. Tad, matyt, pagrindiniai jų pirkėjai bus Rytų šalys, kurių aviakompanijos nėra pajėgios nusipirkti Boeing, Airbus, McDonnell Douglas skraidančių aparatų.

TOLIMU TAIKYMU

Lockheed korporacija pradėjo bendrą darbą su Pratt and Whitney, Allison ir Rolls-Royce siekiant sukurti technologiją naujos kartos virš garso greičio skraidančiam naikintuvui. Pagrindiniai reikalavimai, keliami naujiems reaktyviniais aparatams — jie privalo startuoti nuo palyginti trumpo tako ir sugebėti vertikaliai nutūpti. JAV ministerijos ginkluotės departamentas pateikė kontraktą, kuris siekia 32,89 milijono dolerių. Už šią sumą turi būti pagaminti didelio formato modeliai, atlikti bandymai aerodinaminiam vamzdyle. Lėktuvo, sąlyginai pavadinto ASTOL (Advanced Short Takeoff and Vertical Landing) prototipas turėtų būti pagamintas 1996 metais.

LIETINGAS JUBILIEJUS

Šešis mėnesius Didžiosios Britanijos karališkųjų oro pajėgų (RAF) elitiniai daliniai bei geriausi asai ruošėsi tai dienai. Bet kai atėjo KOP 75-mečio diena, lijo kaip iš kibiro. Debesys buvo taip žemai ir matomumas toks blogas, kad nė vienas Norfolk karo aviacijos bazėje dislokuotas ir oro paradiui parengtas lėktuvas negalėjo pakilti. Tad pademonstruoti savo meistriškumo jos didenybei karalietei Elžbietai ir princui Filipui bei 10 tūkstančių kvietinių svečių neteko.

Karališkoji pora pasitenkino važiuavimu Rolls-Royce automobiliu pro 66 įvairiausių tipų ir markių skraidymo aparatų rikiuotę — pradedant sklandytuvais ir baigiant trimotore „oro

degaline“. Su didžiule išmone buvo pagerbti aštuoni RAF veteranai, pradėję skraidyti karališkose oro pajėgose pirmąją jų įkūrimo dieną 1918 metais.

[domiausia, kad žurnalistas, kurie čia lankėsi dieną anksčiau surengtoje oro parado generalinėje repetitijoje, matė absoliučiai visą programą, kurios kulminacija buvo dvidešimties lėktuvų Hawk ore nubrėžtas skaičius „75“.

DARBAI PAJUDEJO

Mūsų skaitytojai jau buvo supažindinti su didžiuliu transporto lėktuvu, skirtu aerobuso dalimis ir maugams gabenti, pavadintu „Skraidančiu baltuoju banginiu“ („Lietuvos sparnai“, 1993, Nr. 1). Dabar gavome informaciją, kad firma SATIC jau gauna jų dalių ir kad Pietų Prancūzijoje pradėdama ruošti montavimo darbus. Antai Drezdeno lėktuvų gamybos įmonė Elbe jau išsiuntė transporto lėktuvo liemens dalį — 5,5 m ilgio gabtą.

Tikimasi, kad pirmasis A300-600 ST Beluga bus sumontuotas ir pradės bandomuosius skraidymus jau 1995-aisiais.

KOVINĖS OPERACIJOSE — IR MOTERYS

Jungtinių Valstijų gynybos ministras Les Aspin pranešė, kad nuo šiol kovinėse aviacijos operacijose moderniausiais lėktuvais skraidys ir karinių oro pajėgų pilotės. Ta proga spaudos darbuotojai buvo supažindinti su leitenante Jeannie Flynn, kuri yra pirmoji moteris — naikintuvo F-15 pilotė.

Beje, pirmąją moterimi — virsgarsinio lainerio Concorde pilotė — tapo Barbara Harmer, anksčiau skraidžiusi BAC1-11 ir DC-10. Tarp 3 500 British Airways pilotų tik 54 leista pilotuoti Concorde!

SKAUDOS SMOGIAI

Jų pastaruoju metu susilaukė ir Airbus Industrie administracija. Ir vėl teks išbraukti iš užsakymų knygos 46 lainerius. Jų atsisakyti penktai pagal dydį JAV aviakompanijai — Continental Airlines — dėl finansinių sunkumų leido JAV teisminės instancijos. Tiesa, Airbus Industrie pareikalavo kompensacijos (vos 5,5 milijono dolerių; klausimai

mas dar svarstomas). Tai gi išbraukti užsakymai trylikai A330 ir septyniems 340 bei dvidešimt šešioms išankstinėms paraiškoms. Dvidešimt aerobusų Continental Airlines turėjo gauti iki 1997 metų pabaigos, o užsakymo suma siekė 4,2 milijardo dolerių.

Šis atsisakymas — jau antras per trumpą laiką. Praėjusių metų pabaigoje dvidešimt keturių A330 ir penkiasdešimties A320 atsisakė kita JAV aviakompanija — Northwest Airlines. Jų suma siekė 3,5 milijardo USD. Ne juokai. Bet Airbus Industrie ne labai ir sielojasi. Jos užsakymų knygoje užfiksuota 131 tvirtas sandėris aerobusams A330 ir 108 — 340. Tai gi per daug skystis dėl skaudžių finansinių smūgių Airbus Industrie negali. Nors, ne be reikalo sakoma: juo daugiau, tuo geriau!

IR VĖL KEICIAMA ISVAIZDA

JAV su kitų valstybių pagalba numatyty kosminės stoties Freedom statyba dar tik planuojama, o stoties „portretas“ keičiamas jau kelintą kartą. Nepaisant to, kad šios programos direktorius Richard Kohrs perspėjo, jog dar vienas stoties dizaino ir įrengimų keitimas privers viską atidėti neribotam laikui, prezidentas B. Clinton [pareižo] NASA dar kartą peržiūrėti projektą. Papildomi darbai bus papildomai finansuojami. Pasak prezidento, jis 1994 finansiniams metams žada skirti šiai programai ne kaip biudžeto projekte numatyta 1,7, bet 2,4 milijardo dolerių.

Tuo tarpu kritiškai nusiteikę visatos specialistai mano, kad šis naujausias siūlymas yra savotiškas „Trojos arklys“ — juo JAV administracija siekia suveikti kongresui galimybę išvis nutraukti programos finansavimą. Mat šių metų Freedom limitas jau viršytas 600 milijonų dolerių.

Ką gali žinoti, gali būti ir taip. Juk JAV nemaža [takinų] žmonių, kurie siūlo naudotis tuo, kas sukurtą rusų, integruotis, bet nesiminti savų milijardus kainuojančių stoties statybos projektų...

DABAR JAU IR BOEING

Ir pripažintas laineris Boeing 747—400 neišvengė naujo am-

plau. Civilinės aviacijos krizė privertė korporacijos vadovus paqavivoti apie didesnę šių aparatų perkamumą. Rasta gan paprasta išeitis: lėktuvus bus ir kroviniams. Jis vadinsis B 747-400F.

Pirmasis perstatytas lėktuvas jau atlieka bandomuosius skrydžius. Nepaisant to, kad šie dar nėra baigti, Air France pirmoji pasaulio aviakompanijų jau užsisakė šį kroviniams skraidinti skirtą „boingą“. Be jos paraiškų B 747-400F pateikė dar keturios aviakompanijos. Dabar jų jau užsakytą penkiolika.

CEKAI TEIKIA LĖKTUVUS EGIPTUI

Egipto karinės oro pajėgos užsakė Čekijos aviacijos įmonėje Aero 48 lėktuvus L-59E. Dvi dešimtys jų jau iškeliauo į Egiptą, o 200 milijonų JAV dolerių vertės kontraktas turi būti įvykdytas iki šių metų pabaigos. Beje, šalia lėktuvų už šią sumą čekai pateiks užsakavams ir skrydžių simulatorių, treniruoklių, įvairiausių pilotams rengti reikalingų įrengimų bei atsarginių dalių.

Šis skraidantis aparatas ekipiečių naudojamas tolesniam pilotų mokymui. Jis aprūpintas vakarietiška avionika, jame įmontuota DV-2 turбина, kurios trauka siekia 21,6 kN. Lėktuvų pilotų kėslai yra VS-2 sistemos katapultos.

Šalia L-59, Aero vis dar sėkmingai gamina ir realizuoja ir įvairias L-39 modifikacijas.

HORNETAI SAUGOS ŠVEICARIJOS DANGU

Praėjusių metų žurnalo 3 numeryje rašėme apie tai, kad Šveicarijos KOP saugos dangui saugoti užsisakė F/A-18 Hornet. Per birželį vykusį referendumą gyventojai palaikė šią mintį. Tad dalis šių lėktuvų netrukus pradės eiti savo šalies padangės sargybą. Ta proga verta prisiminti, kad Helvetijos karinės oro pajėgos gimė... tą pačią dieną, kai prasidėjo Pirmasis pasaulinis karas.

1914 m. rugpjūčio 1-ąją kapitonas Theodor Real į Berno aerodromą sukvietė lakūnus mėgėjus ir paprasčiausiai rekvizavo miesto parodoje eksponuotus užsienio valstybių lėktuvus. Taip buvo įkurta Šveicarijos karo aviacija, kurią sudarė devyni pilotai ir aštuoni skirtingų markių lėktuvai.

Kaip žinome, Šveicarija neutrali jau daugelį metų. Bet jos KOP, dar Pirmojo pasaulinio karo dienomis persikėlusios iš Berno į Diubendorfą, gyvos ir palyginti kovingos. Nors per Pirmąjį pasaulinį karą apsiribota lakūnų mokymu ir stebėjimu skirtais skrydžiais, karo pilotai kilo į orą net 40 tūkstančių kartų.

Tarpukario laikotarpiu karo aviacija buvo modernizuojama, užsisakyta kulkosvaidžiais ginkluotų prancūzų naikintuvų Dewoitine D-27, vėliau pirkti ir Fokker C-V ir C-35. Tai buvo pirmieji šveicarijų lėktuvai, kurie galėjo skraidinti ir bombas. Kai prasidėjo Antrasis pasaulinis karo aviacija buvo palyginti galingas, nors ir negausus savo tėvynės gynėjų būrys, tiesiogiai pavaldus karinei vadovybei. Įgyta Messerschmitt Bf 109, pradėta gaminti savo Morane D-3800.

Pokario metais įgyta DH-100 Vampire ir DH-112 Venom naikintuvų ir naikintuvų-bombonešių, taip pat Hunter F. Mk. 58 kovos lėktuvų. Tai gi dar 1952-aisiais Helvetijos karo aviacija turėjo 907 lėktuvus, iš kurių 491 buvo koviniai. Vėliau buvo įgyti Dassault Aviation Mirage III ir Northrop F-5E Tiger II. Na, o dabar šios šalies oro erdvę saugos F/A-18 Hornet, kurių nartata įsigyti 34 vienetus.

PREMJERA, PAVĖLAVUSI 20 METŲ



Taip galima apibūdinti lėktuvą AM-C 111 pirmąjį skrydį. Dar 1977-aisiais firmos Air Metall, esančios Erdinge, Vokietija, pradėtas gaminti aparatas buvo parengtas net 70 proc., kai staiga darbai nutraukti. Buvo kalbama, kad šio lėktuvo niekas ne-

pirks. Praėjus dviem dešimtmečiams, bendromis vokiečių ir rusų pastangomis dvidešimt dviejų vietų lėktuvas pagaliau atliko pirmąjį skrydį. Mat vokiečių konsorciūmas galį gale rado Rusijoje įmonę, kuri nusipirko AM-C 111 licenciją.



Lietuvos avialinijos **ATSIPALAUDUOKITE.** **VISKUO PASIRŪPINSIME MES!**



MES SKRENDAME Į FRANKFURTĄ, KOPENHAGĄ, LONDONĄ, BERLYNĄ, PARYŽIŲ, VARŠUVĄ, AMSTERDAMĄ, MASKVĄ, SANKT-PETERBURGĄ, STOKHOLMĄ.

**Informacija ir bilietų rezervavimas telefonu
[8-22] 75 25 88**



Lietuvos avialinijos

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

