

Lietuvos sparnai

1993/4



SPAUSDINAME ŠI
JAV GYVENAN-
ČIO AVIACI-
JOS VETERANO
VYTAUTO PESEC-
KO PIEŠINĮ. JAME
PAVAIZDUOTA
1928 M. RUGSĖ-
JO 21 DIENĄ
KAUNE ĮVYKUSI
AVARIJA. SKREN-
DANT PIRMUOJU
LIETUVOS KARO
AVIACIJOS LĖK-
TUVU SOPWITH
1 1/2 „STRUTER“
SUGEDO VARIK-
LIS IR LĖKTUVAS
UŽSIDEGĖ. JUO
SKRIDĘ LAKŪNAS
KAPITONAS LEO-
NARDAS PESEC-
KAS IR ORO
ŽVALGAS LEITE-
NANTAS KAZYS
ŠIMKUS IŠSIGEL-
BĖJO. APIE ŠĮ ĮVY-
KĮ 13—14 PUSLA-
PIUOSE SPAUSDI-
NAME IŠTRAUKĄ
IŠ LEONARDO PE-
SECKO KNYGOS
„KARO LAKŪNO
PASAKOJIMAI“.

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

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

1993. Nr. 4 (207).

**Leidžia Lietuvos
aeroklubas.
Remia
Respublikos
Susisiekimo
ministerija
[kurtas 1935 metais.**

**Eina keturis kartus
per metus.**

**Vyriausiasis
redaktorius
Juozas Z U J U S**

**REDAKCIJĖ
KOLEGIJA:**

Antanas ARBACIAUSKAS, Jo-
nas BALCIŪNAS, Jonas BIR-
ZISKIS, Edmundas GANU-
SAUSKAS, Ona HORODNI-
CIŪTĖ, Leonas JONYŠ, An-
tanas LAPINSKAS, Antanas MI-
KUTIS, Jurgis STANAITIS, Gin-
taras ŠURKUS, Antanas UNI-
KAUSKAS, Jonas VAITKEVI-
ČIUS, Zenonas VEGELEVI-
ČIUS, Raimondas ZALUBA.

Duota rinkti 1993.10.21. Pasi-
rašyta spaudai 1993.11.17.
SL 361. Mišri spauda. 2,62 sąl.
aps. I. 0,69 sąl. spalv. atsp.
5,37 aps. I. Užsakymas 1289.
Kaina 1 litas.

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

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

[LITHUANIAN
WINGS]
JOURNAL OF
AVIATION AND
COSMONAUTICS.

© „Lietuvos
sparnai“.
1993

● 5. m. rugpjūčio 7 dieną Biržų aeroklubas minėjo 25-ąsias įkūrimo metines. Pradėjęs veiklą nuo vienintelio sklandytuvo BRO-11, klubas išaugo į vieną geriausių mūsų respublikoje. Aerodrome pastatytas modernus administracinis pastatas, gyvenamieji namai sportininkams, skraidančiai technikai saugoti angaras. Neatsitiktinai čia ir rengiama daugelis įvairių aviacijos sporto šakų varžybų.

Klube išugdyta daug talentingų sportininkų. Savo kelią čia pradėjo žinomas aukštojo pilotazo meistras Vytautas Lapėnas, daugkartinis precizinio skraidymo respublikos čempionas Gediminas Venskis. Ir išaugo sklandytojai Gintaras Drevinskas ir Linas Onaitis. Daug metų klubo lakūnų komanda neturi lygių varžybose dėl „Lietuvos sparnų“ žurnalo laurės.

Jubiliejaus proga surengta šventė stebėjo tūkstantinę žmonių minia. Savo meistriškumą demonstravo aviamodeliuotojai, sklandytojai, aukštojo pilotazo lakūnai. Iš padangių po spalvotais kupolais leidosi parašiutininkai. Savos gamybos aparatais skraidė lakūnai-konstruktoriai mėgėjai. Šventės pabaigoje norintys žiūrovai buvo skraidinami lėktuvais.

● Rugpjūčio 21, švenčiant tradicinę Gruzdiečių dieną, šalia kelio į Lukaičių kaimą atidengtas paminklinis akmuo Liuanicos II piloto Felikso Vaitkaus 1935 metais atliktam skrydžiui per Atlantą įamžinti. Lukaičiuose iki emigravę į JAV gyveno F. Vaitkaus tėvai, o 1935 metais čia lankėsi ir lakūnas.

● Nesėkmingas skridimas laimingai baigėsi žinomai mūsų respublikos aukštojo pilotazo meistrei Onutei Motiejūnaitei. Šiai

Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo Savanoriškos krašto apsaugos eskadrilės lakūnei lėktuvu JAK-52 skrendant į Norvegiją dalyvauti aviacijos šventėje, netoli Rietavo dėl techninių kliūčių sustojo lėktuvo variklis. Artį nebuvo priverstiniam tūpimui tinkamos aikštelės, nes žemę daugiausiai dengė miškai. Lėktuvas nutūpė asfaltuotoje kelio juostoje, tačiau čia jį išlaikyti pilotai nepavyko. Išriedėjęs į minkštą žemę lėktuvas kapotavo. Kapotąžas baigėsi laimingai — lėktuvas neužsidegė ir jo pilotė liko sveika. Drąsioji lakūnė po poros dienų su kitu to paties tipo lėktuvu nuskrido į Norvegiją ir aviacijos šventėje parodė savo sugebėjimus, atlikdama aukštojo pilotazo figūras.

● Kartu su kitais Lietuvos respublikos studentais 3. m. rugsėjo 13 dieną naujuosius mokslo metus iškilmingai sutiko ir Vilniaus technikos universiteto Aviacijos instituto studentai. Į Lietuvos avialinijų mokymo centro salę susirinkusius pirmakursius ir svečius sveikino Respublikos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis, Aviacijos departamento generalinis direktorius Antanas Lapinskas, Lietuvos avialinijų generalinis direktorius Stasys Dailidka, VTU rektorius Edmundas Zavadskas. Įstojusieji — tai pirmieji Lietuvos aviacijos mėgėjai, kurie aviacijos žinių semsis savoje aukštojoje mokykloje. Čia bus ruošiami lakūnai, aviacijos inžinieriai ir skrydžių valdymo specialistai. Studijos vyks lietuvių ir anglų kalbomis. Aviacijos instituto direktoriumi paskirtas technikos mokslų daktaras Jonas Stankūnas.

● Švenčiant S. Dariaus ir S. Girėno skridimo per Atlantą 60-

ąsias metines Lietuvos padangėje pirmą kartą matėme lėktuvą Gulfstream IV, kuriuo iš JAV į Karmėlavos aerouostą kaip ekipažo narys atskrido ir lietuvių kilmės išėivijos atstovas Edvinas Velonskis. O rugsėjo 12 dieną šio tipo lėktuvas nusileido Vilniaus aerouoste. Gulfstream firmos atstovai lėktuvą demonstravo reklaminiiais tikslais.

Gulfstream IV skirtas vyriausybinių delegacijoms, verslo žmonių susisiekimui, reprezentaciniais skridimams. Tai modernus, su tobuliausia šiaurinėje aeronavigacine įranga lėktuvas. Prašmatniame, darbui ir poilsiui skirtame salone, priklausomai nuo komforto, gali skristi nuo 10 iki 19 keleivių. Lėktuvo kelionės greitis siekia 850 km/val., o be nutūpimo jis gali nusikristi iki 13 000 kilometrų. Reklaminiame skridime dalyvavo Lietuvos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis, Ryšių ir informatikos ministras Gintautas Zintelis, Finansų ministras Eduardas Vilkelis. Aviacijos departamento direktorius Antanas Lapinskas, LAK prezidentas Jurgis Stanaitis, „Lietuvos sparnų“ korespondentai.

● Kaune įvyko lakūnų-konstruktorių mėgėjų federacijos konferencija. Joje aptartos federacijos veiklos problemos, numatytos tolesnės veiklos gairės. Federacijos prezidentu išrinktas lakūnas Antanas Unikauskas.

● 5. m. spalio 7 dieną Lietuvos valstybinė komisija, vadovaujama Prienų sportinės aviacijos gamyklos direktoriaus Vytauto Pakarsko, pradėjo buvusios tarybinės karinės sraigtasparnių remonto įmonės (karinio dalinio) perėmimą. Tai didžiausia Lietuvoje aviacijos gamykla. Prieš karą čia buvo gaminami lietuviškų konstrukcijų lėktuvai. Prasidėjus tarybinei okupacijai gamykloje įsikūrė Olego Antonovo vadovaujama konstruktorių grupė. Ji čia kūrė desantinius sklandytuvus ir turėjo užduotį nukopijuoti vokiečių Fieseler Fi-156 Storch lėktuvą. Du šiuos trumpos kilimo-tūpimo distancijos lėtvus iki karo pradžios suspėta pagaminti. Atėjus vokiečiams šiose dirbtuvėse buvo remontuojami dvimotoriai bombonešiai Ju-88. Pokario metais čia remontuoti lėtvai Po-2, vėliau bombonešiai Pe-2, Tu-2 ir transportiniai Li-2. Tarybinėje aviacijoje pradėjus naudoti sraigtasparnius čia pradėti remontuoti Mi-4, Mi-6, Mi-8 ir kiti Michailo Milio aparatai.

Nors vietiniai darbininkai sten-gėsi išsaugoti gamyklą, čia dirbsieji kariškiai išnešiojo ir smarkiai suniokojo unikalius įrengimus.



Šiemet lakūnus-konstruktorius mėgėjus vėl lydi nesėkmės. Rugpjūčio 21 dieną Kauno aerodrome per respublikos lakūnų mėgėjų surengtą sąskrydį skridęs

savo lėktuvu alytiškis V. Lukauskas, neaukštai darydamas posūkį, pateko į suktuką ir atsitrenkęs į žemę susižalojo.

LIETUVOS SKLANDYTOJŲ LOPŠYS

NIDOS SKLANDYMO MOKYKLAI — 60



Angaro statybos pradžia.

Kauno Aukštesniojoje technikos mokykloje susibūrusių sklandymo mėgėjų iniciatyva 1932 metų rugpjūčio 15 dieną Pažaislio smėlynuose prasidėjo praktinė būrelis veikla — skraidymai. Vadovaujant instruktoriui lt. Grigorijui Heidrikui (Radveniui) tą patį metų rudenį čia buvo apmokyti ir pirmieji Lietuvoje parengti A pilotai — Bronius Oškinis, Antanas Paknys ir Leonas Kinaitis.

Tačiau Pažaislio kalvelės sklandymui nebuvo perspektyvos ir aukštesnės kvalifikacijos sklandytojų parengimui reikėjo kito žemės reljefo, kad sudarytų tinkamas skriejimui šlaito antvėjis. Specialistų žvilgsniai vis dažniau kryo į Kuršių Nerijos juostą, kurios rytiniame šlaite į marias leidosi aukštos smėlio kopos. O į pietus nuo Nidos, už valstybinės sienos, tokiomis pačiomis sąlygomis veikė jau spėjusi pagarsėti Vokietijos Rositten (Rasytės) sklandymo mokykla.

Emusi kultivuoti sklandymo sportą Lietuvos Aeroklubo vadovybė 1933 metais nusprendė Nidoje įkurti sklandymo mokyklą. Vakariniame šlaito pusėje buvo parinkta vieta mokyklos pastatams, suprojektuotas medinis anгарas ir Kaune paruošta statybinė medžiaga. Pasiukrovę turą į metalinį baidoką šalandą pirmieji „mohikanai“ Moisiejus Aronsonas, Viktoras Ašmenskas, Vladas Butkevičius, Jonas Dovydaitis, Leonas Kinaitis, Bronius Oškinis, Antanas Paknys, Jurgis Paknys ir Jurgis Steikūnas 1933 m. rugpjūčio 2 d. iš Kauno Nemunu pasrovių pradėjo kelionę į Nidą. Baidoko vairininkas sklandytojus išmokė navigacijos paslapčių ir pats baidoką vairuodavo tik naktį. Šalanda ketvirtą kelionės dieną pasiekė Smalinin-

gyventojai. Po oficialių kalbų svečiams buvo pademonstruoti skrydžiai sklandytuvais.

Prasidėjus normaliems skraidymams stovyklaujantys mokykloje vykdė A ir B pilotų sąlygas. O rugsėjo 13 dieną, papūtus taip laukiamam rytų vėjui, pirmieji Lietuvoje apmokyti sklandytojai Bronius Oškinis ir Leonas Ki-

tais tapo 6 sklandytojai. Atlikta 220 startų.

Kitais metais mokykloje buvo pastatytas bendrabutis su virtuve. Gyvenimas įėjo į normalias vėžes. Buvo sudarytos trys apmokymo grupės. Toliau buvo gerinami išsilaikymo rekordai. G. Heidrikis be nutūpimo skrido 5 val. 14 min., J. Pyragius 7 val. 2 min., o rugsėjo 30 d. sklandytuvu „Sakalas“ skriejo net 12 val. 35 min.

Remontui skirtose mokyklos dirbtuvėse buvo statomi nauji sklandytuvai. Be naujų, jau žinomo konstruktoriaus B. Oškinio skraidančių aparatų T—2, BRO—3 („Pūkas“, „Giriūnas“ ir „Aras“), savo sugebėjimą parodė jauni konstruktoriai Antanas Paknys ir Alfredas Gysas. Jie pastatė sklandytuvus P—1 „Uodas“, P—2 „PAGY“, P—3 „Nerija“ ir kt.

1934 metais mokykloje atlikta iš viso 1752 startai. A pilotų normos įvykdė 46, B pilotų — 26 ir C pilotų — 13 sklandytojų.

Po nepavykusio pučo kaip voldemarininkas pašalintas iš Karo aviacijos ir ištremtas iš Kauno Jonas Pyragius 1935 metais skiriamas Nidos sklandymo mokyklos viršininku. Jis tą pačią metų birželio 5 dieną,



Pakranta angaro statybos ruošiniais šalandą pakelių į Nidą.

kus ir toliau, pučiant vakarų vėjui, į priekį visai nejudėjo. Nuo čia kelionė pasrovių pasibaigė ir baidoką ėmė vilkti garlaivis „Silutė“.

Atvykę į Nidos uostą ir parsigabėję statybines medžiagas, gyvendami palapinėse, sklandytojai dėjo angaro pamatus, montavo fermas. Surinkę sklandytuvus retkarčiais ir paskraidydavo. Rugpjūčio 16 dieną pučiant rytų vėjui mokyklos viršininkas G. Heidrikis, skrisdamas „Folke“ (Sakalas) pasiekė pirmąjį Lietuvos sklandymo rekordą — išsilaikė ore be nutūpimo 3 valandas ir 9 minutes.

Rugsėjo 4 dieną prie dar nebaigto angaro ir išrikiuotų sklandytuvų įvyko iškilmingas LAK Nidos sklandymo mokyklos atidarymas. Jame dalyvavo LAK pirmininkas prof. Zigmas Zemaitytis, sklandymo komiteto pirmininkas mjr. Jonas Pyragius, karo aviacijos atstovai, Klaipėdos krašto vyriausybė, Nidos



Ant angaro stogo jo statytojai. Iš kairės į dešinę: Jonas Dovydaitis, Leonas Kinaitis, Alfredas Gysas, Antanas Paknys, Bronius Oškinis, Viktoras Ašmenskas, Jurgis Steikūnas.

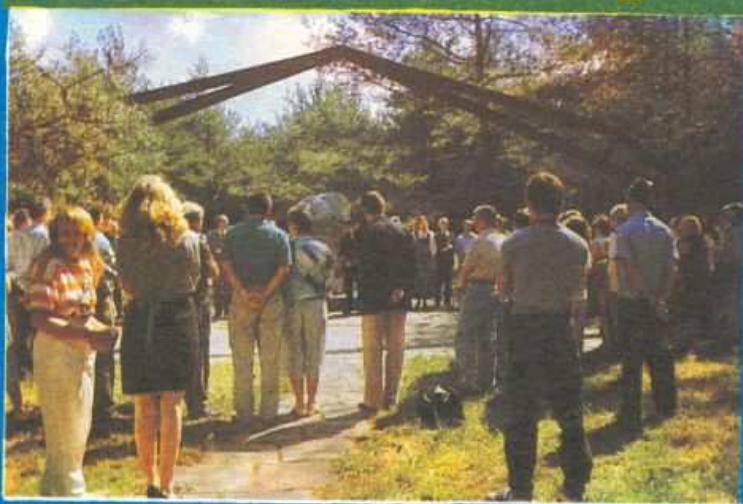
naitis išlaikė C pilotų egzaminus. Iš viso 1933 metais Nidoje parengti 9 A pilotai, o B. pilo-

NUKELTA | 5 P.

Grazi rudens spalvomis pasipuošusi Nida. Sumažėjo čia atvykstančių mūsų respublikos poilsiautojų, mat pragyvenimo kainos daugumai jau tapo neįkandamos. Už tai gatvelėse daug žilagalvių vyresnio amžiaus vokiškai kalbančių žmonių. Tai nostalgijos apimti „memelenderiai“, prisiminimais sugrįžę į jaunystės dienas. Vokiškomis markėmis jie stiprina vietinių gyventojų žeimų biudžetus, o šie, savo ruožtu, stengiasi įtikti ir savo prekybinius taškus, užkeičiant reklamuojama sveikimo šalies kalbą...

Tą savaitgalį — rugpjūčio 13 — 15 dienomis — Nidos gatvėse visur buvo galima sutikti ir įvairaus amžiaus piliečių su sklandytojų ženklukais. Tai — į sklandymo mokyklos 60-mečio jubiliejų iš visų Lietuvos aeroklubų atvykusių delegacijų nariai. Štai grupė vyresniųjų nuo Kuršiarių pusės liūdnai žvelgia į Didžiąją Nidos sklandytojų kopą. Dingo jos buvusi didybė. Nors ir labai

SAKALAI SUGRĮŽO Į LIZDĄ



Arka, pastatyta buvusio angaro vietoje.

sumontuota simbolinė angaro ferma, šalia jos paminklinis akmuo. Kasmet refektas ir šio sakalų lizdo — Nidos sklandymo mokykloje išaugusių pilotų gretos. Iš atvykusių vyriausias, sena LAK uniforma pasipuošęs aviacijos veteranas Viktoras Ažmenskas. 1933 metais jis buvo pirmojoje mokyklos kūrėjų grupėje. Tarp mokyklos auklėtinių matėme sklandytojus — 1935 metais gavusį C piloto vardą Stasį Baubį, 1937 metais — Vytautą Rudzinską. B pilotus — Leoną Gastilą, Anatolijų Speičį, Vytautą Vaitkų. Prie paminklo kalbėjusieji sklandymo veteranai prisiminė mokykloje praleistas jaunystės dienas, papasakojo apie joje buvusią tvarką ir gražias sklandytojų tradicijas.

Su garbingu jubiliejumi visus pasveikino vyriausybės, vietos valdžios ir Lietuvos aeroklubo atstovai.

Vėliau virš sklandytojų kopos gausiai susirinkusiems smalsuoliams savo meistriškumą parodė aviacijos sportininkai. Lakūnai

saugoma, kopa pastebimai nyksta. Tik išmanantys aerodinamiką sklandymo mokyklos auklėtiniai vaizdžiai paaiškino natūralų kopos formavimosi procesą praeityje. Kopa iš vakarų pusės buvo neapželdinta medžiais, ir pučiant vyraujančiam vakarų vėjui iš jūros rėtos išplautos smiltelės.



Nidos sklandymo mokyklos auklėtiniai. Iš kairės: Vytautas Rudzinskas, Vytautas Vaitkus, Viktoras Ažmenskas, Leonas Gastila, Anatolijus Speičys.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

lės. Kildamos aukštyn jos sudarė lėkštą kopos šlaitą, formavo kopos keterą, o kitoje pusėje, nuovėlyje, rytų šlaitas leidosi stačiai žemyn. Pasisukus rytų vėjui, nuo marių oro srautas kopdavo į statų kopos šlaitą ir susidariusio kylančio oro antvėju naudojosi sklandytojai. Tai gi kopą apsodinus medžiais sustojo šis natūralus gamtos procesas ir ji pamažu nyksta.

Oficialus mokyklos įkūrimo minėjimas įvyko rugpjūčio 14 dieną Nidos kino teatre. Paskui visi susirinko prie buvusios mokyklos. Originalių pastatų jau seniai nebėra. Tarp užaugusių medžių, miške, ant senų pamatų

atliko aukštąjį pilotą, įvairius žuolius demonstravo parašiutininkai, savos gamybos motorizuotomis skraidyklėmis ir lėktuvais skraidė lakūnai konstruktoriai. Nepaprastas skridimo galimybės demonstravo sraigasparnis.

Deja, gaila, tačiau per sklandymo mokyklos jubiliejų padangėje nematėme sklandytojų pasirodymo. Ir tai dėl to, kad kažkokiam, norinčiam parodyti savo valdžią šių dienų biurokratui valdininkui, visiškai neišmanančiam sklandymo, tai atrodė ne-saugu...

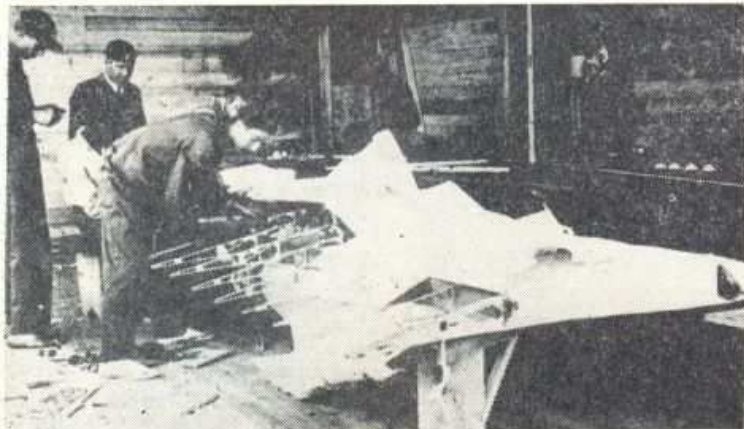
A. KAUNIETIS

Kalba pirmosios sklandytojų grupės dalyvis Viktoras Ažmenskas.

skriedamas žlauto antvėjyje, perėjo į termiką ir, naudodamasis audros frontu, atliko pirmą Lietuvioje perskridimą — iš Nidos nuskrido į Palangą (75 km). Kitų metų birželio 16 dieną 16 val. 5 minutės sklandytuvu „Sakalas“ startavęs J. Pyragius nusileido tik birželio 17 d. 14 val. 41 min. Tuo būdu naujas Lietuvos išsilaikymo ore rekordas buvo 22 val. 36 minutės. O 1938 metų liepos 24—25 dieno-



Sklandytuvo startas naudojant guminį amortizatorių.



Mokyklos sklandytuvų remonto baras. Su uniforma stovį mokyklos viršininkas Grigorijus Heidrikis.

mis Alfredo Gyso atliktas 26 val. 10 minučių trukęs skriejimas Lietuvoje neviršytas iki šių dienų. Tuo metu tai buvo trečias rezultatas pasaulyje.

Nidos sklandymo mokykla buvo ideali vieta sklandytojams mokytis. Purus kopų smėlis sušvelnindavo grubias mokinių klaidas. Čia kasmet skraidyti suvažiudavo įvairių profesijų žmonės, kurie per atostogas prie jūros, ošiant Nerijos pušims, turiningai leido laisvalaikį. Dauguma jų nuo tų pirmųjų amortizatoriaus į orą išmestų sklandytuvo šuoliukų su aviacija susiejo visą savo gyvenimą.



Ilgametis Nidos sklandymo mokyklos viršininkas ir Lietuvos rekordininkas Jonas Pyragius.



Sklandytojai prie išrikiuotų sklandytuvų aviacijos šventėje. Priekyje — Antano Paknio konstrukcijos sklandytuvus P-3 „Nerija“.

26 valandos ore su sklandytuvu

Lakūnas A. GYSAS

Rytų vėjas Nidoje refas svečias. Sklandytojų jis labai branginamas.

Š. m. birželio mėn. 23 d. iš vakaro pradėjo pūsti silpnas rytų vėjas. Įvairios dangaus žymės rodė, kad šį kartą vėjas gali pūsti ilgesnį laiką. Nufariau sekantį rytą pasikabinti. Sklandytuvą jau iš vakaro pastačiau kopose, kad iš ryto negaiščiau daug laiko.

Sekantį rytą atsikėliau 2 val. Pradėjau ruoštis. Panelė virėja man paruošė du gerus sviestainius ir „termosą“ su žilta kava. Įsidėjau porą plytelių šokolado, vieną apelsiną ir citriną. Taip apsišarvavęs ir pavalgęs pusryčius, pasileidau į kopas. Žmonių buvo mažai, tai daug vargo turėjom, iki „Zaibą“ užvilkom į kopos viršūnę. Chronometristai skl. Cekanauskas ir Juodviršis patikrino ir sulygino laikrodžius.

Visi pasiruošimai baigti. 4 val. 33 min. pakilau rankiniu startu. Vėjas buvo geras — 14 m/s. Tuoj paėmiau gražų aukštį ir pradėjau vaikščioti, sklandytojiškai kalbant, virš žlauto ten ir atgal. Nuotaika buvo gera. Tik neaišku, kaip ilgai vėjas pūs. Naują rekordą pastatyti mažai teturiu vilties. Tam reikia, kad vėjas būtų pastovus ir nenustotų pūties ištisą parą. Tai reikybė. Net didesnis vėjo nusilpimas gali priversti nutūpti. O tada vėl iš naujo pradėk. Be tuo tarpu vėjas gerai pučia. Pradedu skaičiuoti skridimo valandas. Pirmosios labai greit praeina. Jau anksčiau prieš tai, kartą buvau išsilaikęs 8 val. Dabar man svarbu buvo sumušti bent savo laiką. Ir tai šiandien nebuvo sunku. 12 val. 33 min. mano asmeniškas rekordas jau buvo išsėdėtas. Prasidėjo „uždarbiavimas“.

Slinko valandos vis lėčiau ir lėčiau. Kopose žmonių nedaug. Pradėjo nusibosti. Jau vėlai, po pietų, pastebėjau pro mišką artėjant didelę minią žmonių. Tai būta ekskursijos. Greit visi buvo kopos viršūnėje. Kopa mirgėjo kaip skruzdėlynas. Visi žiūrėjo į mane, mosikavo, šaukė ir laukė mane nutūpsiant, bet ilgai jiems dar būtų tekę laukti, nes aš tada skaičiau tik 14-ąją skridimo valandą. Vėjas buvo geras ir aš visai nemaniau apie žemę. Pagaliau nusibodo jiems laukti. Vakaras atėjo. Nesulaukę, traukė atgal Nidos link. Atsisveikindamas kelis kartus praskridau visai žemai, virš jų galvų. Už pusvalandžio kopa vėl buvo tuščia kaip prieš tai. Vėjas ir smėlis.

Antanas ARBAČIAUSKAS

Vėl sena daina. Ten ir atgal, ten ir atgal... Šis monotoniškumas pradeda įkylėti. Suvalgiau sviestainį, išgėriau šiltos kavos. Pradedu ruošti nakčiai. Ženkla is parodau Cekanauskui ruošti porą žibintuvų.

Saulė nusileido. Temo. Mačiau, kaip Cekanauskas su Juodviršiu vargsta prie žibintuvų. Stiprus vėjas juos vis užpūsdavo. Bet jie ten žemai sėdi. Jie pasiryžę visą naktį budėti kopose. Puikūs vyrai! Ir man linksniau bus. Pagaliau taip sutemo, kad žemėje nieko nebematau. Matosi tik riba tarp vandens ir smėlio, horizontas, kopų galuose švītą žibintuvai. Jie nors kopos neapšviečia, bet nurodo skridimo kryptį. Nidos švyturys skleidžia skaisčią šviesą, bet tai skridimui ne padeda, bet net trukdo. Blyksčiojimas tik akina.

Naktį skristi yra sunkiau kaip dieną, bet už tai vėjas pūtė „iš peties“ — 16 m/s. Tai man gera paguoda. Tačiau nė viena naktis mano gyvenime dar nebuvo tokia ilga, kaip šioji. Laukiu saulės užtekant, bet naktis, rodos, amžinai nesibaigs. Pamažu pradeda švisti. Labai, labai lėtai. Širdžiai lengviau, bet miegas savo replėmis pradeda pašėlusiai spausiti. Akimirkomis negaliu susilaikyti. Akys užsidaro, bet greit pašoku, nes dabar apie miegą galvoti — savižudybė. O vaizduotė. Ji eina tik prieš mane. Čia kyla šiltos, paklotos lovos savajame kambary vaizdas. Kaip be galo malonu būtų truputį numigti. Daug duotum dabar už tokį malonumą. Tokiom mintim išblaškyti išsiimu plytelę šokolado, pradedu kramtyti. Tikrai padeda.

Saulė iš lėto pateka. Jau šviesu. Darosi linksniau. Miegas dingsta. Bet iš rytų pusės dangus pradeda niuoktis. Blogas ženklas. Vėjas pakrypsta daugiau iš pietų. Pradedu žemėti. Išvytu ant smėlio išrašytą skaičių 23. t. y. 23 val. ore. Rekordas jau sumuštas. Žinoma, malonu. Prisimenu, kad vengrų, turinčių trečią vietą pasauly, rekordas — 24 val. 14 min. Nedaug trūksta.

Tik kad oras liktų toks pats. Nors vėjas jau susilpnėjo ir kryptis kiek pasikeitė, bet laikytis dar galiu. Bet vis tolyn — blogyn. Visas dangus apsiniaukia ir pradeda lyti. Oras pasidaro nelygus — svaiddo. Laikas šienka labai lėtai. Pagaliau —

čiau labai blogos. Dabar jau aiškiai matosi, kad lietus man vėją pražudys. Varau dar „magaryčių“. Kiek laikys, tiek.

Lietus smarkiai kerta į akis. Akinius, žinoma, nusiėmiau. Vanduo užpila stiklus ir nieko nematau. Vieną akį primerkęs, o



Sklandytojas Alfredas Gysas ir sklandytuvą „Žaibas“, su kuriuo Lietuvai iškovotas rekordas.

24 val. 30 min. Jau dabar vengrai užpakaly. Nors oras bjaurus, bet nuotaika auksinė. Jei tik galima, reik kėsintis į pasaulinį rekordą, bet perspektyvos ta-

kitą ranka pridengęs, varau toliau. Žiūriu pro pirštų plyšį. Bet tai smarkiai vargina, ypač po to, kai jau visą parą esi ištūpėjęs ir visi raumenys nutirpę.

Jau 25 val. Spaudžiu didesnę greitį, nes vėjas pasidaro smailas, kaip adata, ir man reikia sukintėti beveik vietoj. Aukštis nedidelis. Pradedu dainuoti. Tai blaško vienatvę, bet ir šitai greit nusibosta. Nors sėdžiu po sparnu, bet lietus ir ten mane pasiekia. Visas sušlampu. Salta. Jaučiu skaudantį nugarkaulį ir sustingusius sąnarius, bet leistis nenoriu. Kiekviena minutė brangi. Dabar man aišku, kad aš kovojau ne už save, bet už visus mūsų sklandytojus ir Lietuvos sklandymą, ir kad ne gėda bus šiuo skridimu pasirodyti prieš pasaulį.

25 val. 30 min. Vėjas vis silpsčiau. Kartais jis mane nutraukia žemiau šlaito viršūnės. Skridimas darosi vis pavojingesnis. Nuveju bjaurią mintį.

Jei sulaužysiu mašiną, skridimas nebus užskaitytas. Visu atsargumu seku šlaito viršūnę, kad jos nesugriebčiau sparnu. Rėkiu apačion: — Koks vėjas? Matau ant smėlio: „7“. Pradedu dairytis vietos tūpimui. Ant smėlio pasirodo 26. Puiku. Dabar baigsiu. Dar keli žemi posūkiai ir... tiesiai aerodroman. Greitis pavėjui didelis. Atsargiai tupdau savo medinį paukštį. Kiek pašliaužęs žole — sustoju. Sklandytuvą krypta ant sparno. Paleidžiu vairus. Išlipu iš sėdynės. Visas šlapias. Lietus pila. Palikęs sklandytuvą, bėgu į mokyklą, šilton pastogėn.

Lygiai prieš du metus mūsų sklandymo tėvas ir rekordistas maj. Pyragius, pirmas pasauly išgarsinęs Lietuvos sklandymo vardą, pasakė: „Iki atsiras koks mūsiškis sklandytojas, pasiryžęs parai atsiskirti nuo žemės ir išmėginti rylinio vėjo ir savo patvarumą — turime tenkintis ketvirtą vietą pasauly išsilaikyme ore be motoro“.

Aš dabar pasakyčiau: Pasitenkinkim laikinai trečiąja vieta. Sieksime pirmosios.

„Lietuvos sparnai“ 1938 m. Nr. 6—7

(Kalba netaisyta.)

Prisimenant Jurgį Steikūną

Aleksote įsikūrusiame Kauno aerodrome nuo pirmųjų aeroklubo veiklos dienų apie skraidymų lauką slankiojo paaugliai. Jie smalsiai stebėjo lakūnus, įdėmiai sekė aviacinės technikos ruošimą ir skraidymus. Ir kiekvienas savojų pats lėktuvu pakilti į dangaus žydrynę, iš viršaus grožėtis žeme ir didžiausią Lietuvos upių santakoje įsikūrusiu gimtuoju miestu.

Iš pradžių jie nedrąsiai žengė į aerodromą, pamažu ėjo arlyn, norėdami užmegzti nors minima-

lų ryšį su paslaptingais aviatoriais. Malonus jiems buvo net ir benzino bei sudegusios alyvos kvapas. Kažkas juokais šiuos paauglius pavadino aerodromo žiurkėmis. Tačiau aerodromo tarnyba ant jų per daug nepykė. Priešingai — naudojosi jų paslaugomis atliekant nesudėtingus darbus. Užsimezgus kalbai jie padėdavo iš angaro išstumti lėktuvą, mechanikams paduodavo vieną kitą įrankį, prilaikydavo tvirtinamą detalę, laikydami sparną palydėdavo kylantį sklan-

dytuvą. Tartum atsilygindami „geri dėdės“ leisdavo įlipti į lėktuvą, pasėdėti lakūno krėslė ir pajudinti vairuolazdę. Vyresniems leisdavo net pasukti propelerį. Aktyviausi talkininkai kartais ir paskraidydavo antroje kabinoje, o tai jau buvo viršūnė, kurios siekė visos „žiurkės“...

Gyvenime tai buvo abipusė nauda — vieni nemokamai susipažino su aviacija, o aeroklubo darbuotojai turėjo neapmokamus talkininkus. Laikui bėgant paaug-

liai vyriškėjo ir tarp jų pasirodė prisigėsusių aviamodeliuotojų ar sklandytojų ženklelius. Ypač aktyvus buvo rudaplaukis, strazdanoto veido vaikas Jurgis Steikūnas. Jis mokėsi Jėzuitų gimnazijoje, Rotušės aikštėje, ir jam aerodromas buvo ranka pasiekiamas — reikėjo tik pereiti tiltą ir užkopti į Aleksoto kalną. Jau 16 metų jis su sklandytojais skraidė pirmoje grupėje. Pažaislio kalvelėse. Aktyviai dalyvavo Nidos sklandymo mokyklos kūrime ir čia pirmoje grupėje gavo C piloto vardą.

1934 metais Lietuvos aeroklubo, gavęs iš Karo aviacijos A. Gustaičio konstrukcijos mokomąjį lėktuvą ANBO II, pradėjo apmokytį lakūnus aukštojo pilota-

žo figūrų. Šioje grupėje buvo tik ką baigęs Vytauto Didžiojo universitetą Vaclovas Juodis. Šis jaunas architektas 1934 metų rugpjūčio 26 dieną ruošėsi eiliniam figūriniam skridimui. Jurgis buvo su juo jau ne kartą skraidęs kaip keleivis ir jį labai traukė aukštasis pilotazas. Tačiau reiklus grupės instruktorius be parašiuoto skristi neleido, o savojo nedavė, nes nenorėjo dažnai reguliuoti pakabinamos sistemos diržus. Sumanus Jurgis rado išeitį — iš karo aviacijos viršilos pasiskolino gelbėjimosi parašutą, pažadėjęs tuoj po skraidymų sugrąžinti.



Pasiekęs reikiamą aukštį lėktuvas ėmė daryti aukštojo pilotazo figūras, tačiau, apsupkęs kelias suktuko vijas, dideliu greičiu nūrė žemyn. Nuo perkrovimų lūžus sparnams skeveldros ir drobės skutai apgaubė liemenį. Netrukus nuo krentančio lažo atsiskyrė juodas siluetas ir išsiskleidė baltas parašiuoto kupolas. Jurgis laimingai nusileido šalia buvusio 1-ojo pasaulinio karo tvirtovės forto Linksmadvaryje. O Vaclovas Juodis išsoko pavėluotai ir jo kupolui išsiskleisti nebeužteko aukščio. Vaclovas nukrito ir užsimušė netoli išsigelbėjusio Jurgio. Kai iš aerodromo atskubėjo skraidymų draugai, šalia Vaclovo, apglėbęs baltą šilko parašiuoto kupolą, stovėjo Jurgis ir jo veidu riedėjo ašaros.

Laikas gydo žaizdas. Ši nelaimė neatbaidė J. Steikūno nuo aviacijos. Jis ir toliau skraidė sklandytuvais, tapo sklandymo instruktoriumi. Išmoko skraidyti lėktuvais. Karinę prievolę atliko karo aviacijoje. Skraidė ANBO IV. Su didele širdgėla į poligoną nuskraidino nurašytą Albatros CIII, palikęs jį kaip žemės taikinį pratyboms...

Karinė tarnyba Jurgio neviliojo, ir atlikęs prievolę jis grįžo į civilinę aviaciją. Aktyviai sklandė, šokinėjo su parašiuotu, skraidė sportiniais lėktuvais. Teko matyti, kaip jis atliko sudėtingas aukštojo pilotazo figūras — kil-

pas, imelmanus, vertikalias aštuoniukes, savojo mazgus ir kt.

Su parašiuotu šokinėjo beveik per visas aviacijos šventes, demonstravo uždelstus šuolius. 1937 m. LAK dešimtmečio proga surengtoje aviacijos šventėje išsoko užsisėgęs du gelbėjimosi parašutus. Pirmąjį išskleidė 800 m aukštyje. Paskui jį atkabinęs ir laisvai kritęs, netoli žemės išskleidė antrąjį parašutą. Šis triukas gerokai padirgino žiūrovų nervus.

Kartą prie parašutą lankstančio Jurgio priejo Aviacijos viršininkas Antanas Gustaitis.

— Kaip sekasi? Ar žinai, kaip sudėti?

— Ačiū, neblogai. Štai lankstymo schema, tačiau man ji nereikalinga, nes išbandžiau praktiškai, — paaiškino Jurgis.

Viršininkas nusišypsojo ir susimastė.

— Manau, kad ir karo aviacijoje reikėtų parašutus išskleisti, išvėdinti ir perlankstyti. Per ilgą laiką nuo drėgmės jie gali sulipti. Tik, aišku, tai reikėtų atlikti ne pievoje, o ant specialių ilgų stalų. Reiks apie tai pagalvoti.

Jurgis neiškentė ir leptelėjo:

— Tamsta viršininke, gal leistumėte man su tais parašutais išsokti. Tuo pačiu jie prasiždintų, o šiaip skleisti žemėje lyg ir gaila.

Viršininkas nusišypsojo, mostelėjo ranka ir nuėjo prie karo aviacijos angarų.

— Atrodo, kad tau, Jurgi, pakvipo neblogo tarnyba, — replikavo vienas bičiulys.

J. Steikūnas dažnai atvykdavo į Nidos sklandymo mokyklą. Čia skriedavo virš rytų šlaito, dirbo instruktoriumi. Mėgo eksperimentuoti. Kartą pučiant stipriam vakarų vėjui Jurgis nutarė skrieiti vakariniame šlaite, kuris yra lėkštas ir kopa labai trumpa. Reikėjo dažnai daryti staigius posūkius. Bandymas pavyko — sklandytuvą išsilaikė ore 15 minučių. Po to C piloto egzaminą leido laikyti mokykloje buvusiam čekų lakūnui Anderle. Pirmu bandymu jam nepavyko, tačiau skridamas antrą kartą šis prityręs lakūnas pataikė į antvėjų ir išlaikė C piloto egzaminus.

Kartą Kauno aerodrome apsilankė viena ekskursija. Jurgis turėjo pademonstruoti velkamą skridimą. Į antrą sklandytuvo „Šilkasparnis“ kabiną kaip mokinį pasiėmė mane. Pakilome ir, apsupkę ratą, atsikabinome virš santakos 700 metrų aukštyje.

— Skrendi per dideliu greičiu. Matyt, bijai jo netekti ir nori apsidrausti. Be reikalo — tai neekonomiška. Matau, kad dar nesusigyvenai su sklandytuvu ir nepagauni aukso vidurio. Leisk man, — pasakė instruktorius.

Paleidžiu vairs, jaučiu kaip greitis lėtėja, o sklandytuvo žniokštimas mažėja. Tačiau sklandytuvą pastovus ir normaliai valdomas.



Jurgis STEIKŪNAS Kauno aerodrome po šuolio dviem parašutais. 1938 metai.

— Na, štai ir viskas. Argi baisu? Juk aukštis dar pakankamas. Imk vairs ir toliau skrisk pats... Štai jau kažkas panašaus... Kaip manai, ar nutūptumėm iš esamo aukščio ties angarais?

Afsakiau, kad, mano nuomone, iš tokio aukščio neužtektų aerodromo.

— Taigi leisk man, — sako instruktorius.

Paleidžiu vairs, staiga matau, kaip „Šilkasparnis“ gula ant kairio sparno, kuris tartum įsirėžia į žemę. Iš akių dingsta horizontas, o dešinėje matau tik dangų.

Jaučiu stiprų šoninį oro srautą. Tai gilus slydimas, kurio lakūnai griebiasi aukščiui sumažinti. Netoli žemės sklandytuvą išlyginamas, švelniai paliečia žemę ir rieda angaro link.

Tokį prisimenu Jurgį Steikūną. O juk ir jis kadaise buvo toje pačioje paauglių kompanijoje, kuriai aerodromas buvo antrieji namai.

Vytautas RUDZINSKAS
1937 m. C pilotas

(Honorarą skiriu „Lietuvos sparnų“ redakcijai)

Zymus Lietuvos lakūnas, sklandytojas, parašutininkas Jurgis Vytautas Steikūnas gimė 1916 m. sausio 20 dieną Maskvoje. 1918 metais kartu su tėvais sugrįžo į Lietuvą. Gyveno Jiezne. Čia mokėsi pradžios mokykloje. Baigė Kauno Jėzuitų gimnaziją.

Dar mokymasis gimnazijoje pamėgo aviaciją, visą laisvalaikį praleisdavo aerodrome. Jo iniciatyva Jėzuitų gimnazijoje buvo įsteigtas aviacijos būrelis. Atėjęs pas aviatorius Pažaislyje atliko pirmuosius skridimus sklandytuvu. Nidoje gavo C piloto vardą.

1934 m. rugpjūčio 24 dieną lūžus lėktuvo sparnams J. Steikūnas laimingai išsigelbėjo išsokęs su parašiuotu. Aeroklube baigė motorinio skraidymo apmokymą. Sykį išsigelbėjęs, pamėgo šuolius su parašiuotu ir aviacijos šventėse savo drąsa stebino žiūrovus, iš viso atliko 19 šuolių. Lietuvos aeroklube dirbo sklandymo instruktoriumi ir paruošė daug jaunų sklandytojų. Pašauktas atlikti karinę tarnybą skraidė kovos lėktuvais. Paskui skraidė pirmąja susisiekimo aviacijos oro linija Kaunas—Palanga. 1939 metais dalyvavo Tautinės olimpiados aviacijos varžybose. Atgavus Vilniaus kraštą, 1940 metais jis sklandytuvu atliko pirmą istorinį skridimą į tikslą Kaunas—Vilnius. Už nuopelnus ir drąsą apdovanotas LAK premijomis ir dovanomis.

Buvo nuolatinis žurnalo „Lietuvos sparnai“ bendradarbis.

Jurgis Steikūnas džiuvos palaužtas mirė prieš 50 metų — 1943 metų gruodžio 27 dieną. Palaidotas Jiezno kapinėse. Antkapyje iškalti jo paties pasakytai žodžiai: „Broliai, aš taip anksti pamilau sparnus ir toks jaunas jų netekau“.

Sfasis BAUBLYS
1935 m. C pilotas

DARIAUS IR GIRĖNO MEDALININKAI



Antanas ARBACIAUSKAS. Gimęs 1933 metais. Nuo 1947 metų lankė aviamodeliuotojų bū-



relį. Vėliau dalyvavo sklandytuvų BRO-9 „Žiogas“, BRO-10 „Pūkas“, BK-4 „Kaunas“ statyboje. 1949 metais Lietuvos aeroklube baigė apmokymą sklandytuvais. 1958–1964 metais buvo TSRS sklandytųjų rinktinėje. Dalyvavo TSRS čempionatuose ir ne kartą buvo čempionu atskiruose pratimuose. O 1963 metais Lietuvos rinktinės sudėtyje iškovojo čempiono vardą komandinėje įskaitoje. Pagerino nemažai respublikos sklandymo rekordų. Sokinėjo parašutais ir dalyvavo I Lietuvos čempionate, o 1958 metais su Lietuvos rinktinė dalyvavo TSRS parašiutininkų čempionate. 1963–1969 metais dirbo Vilniaus aviacijos sporto klube grandies vadu, 1970–1985 m. — lakūnu-instruktoriumi. Turi sporto meistro ir Lietuvos nusipelnusio trenerio vardus. Apdovanotas FAI Paul Tissandier diplomu. Šiuo metu yra žurnalo „Lietuvos sparnai“ redaktorius.

Viktoras ASMENSKAS. Gimęs 1912 metais. Pirmojo Lietuvoje Aukštesniosios technikos mokyklos aviacijos būrelio narys. Čia statė pirmuosius sklandytuvus. Nuo 1932 metų — LAK narys. 1934 metais baigė Nidos sklandymo mokyklą, vėliau civilinių lakūnų mokyklą. 1936 m. atliko pirmąjį šuolį parašutu. 1937 m. stažavosi Čekoslovakijos sklandymo mokykloje. 1938 metais dalyvavo pasaulio lietuvių spor-

LIETUVOS vyriausybė įsteigė Stepono Dariaus ir Stasio Girėno medalį, skirtą Lietuvos aviacijai nusipelnusiems žmonėms. Pažymint Didvyrių skrydžio per Atlantą 60-metį, Lietuvos Respublikos Prezidento Algirdo Brazausko 1993 m. liepos 14 d. dekretu Nr. 100 šiuo medaliu apdovanoti 24 asmenys.



„Sklandytųjų skrydžiai“, knygos „Debesų keliai“ bendraautoris. Rašo ir redaguoja straipsnius aviacijos tematika „Lietuvos enciklopedijai“. Vienas Kauno aviacijos muziejaus kūrėjų. Daug prisidėjo prie S. Dariaus ir S. Girėno paminklo statybos.

Zenonas BRAZAUSKAS. Gimęs 1927 metais. Aviacinį kelią pradėjo 1944 m. Klaipėdos sklandy-

to olimpiadoje, o 1939 — pirmose Baltijos šalių aviacijos varžybose. Skraidęs 5 tipų sklandytuvais ir 10 tipų lėktuvais. Grįžęs iš Sibiro vėl įsijungė į aviacijos sporto veiklą. 1968–1972 metais buvo Lietuvos sklandymo federacijos pirmininkas, 1972 — 1976 m. — parašiutinio sporto federacijos pirmininkas, 1976–1989 — Aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius, iki 1992 m. ėjo Lietuvos aeroklubo generalinio sekretoriaus pareigas. Apdovanotas FAI Garbės medaliu ir FAI Paul Tissandier diplomu.

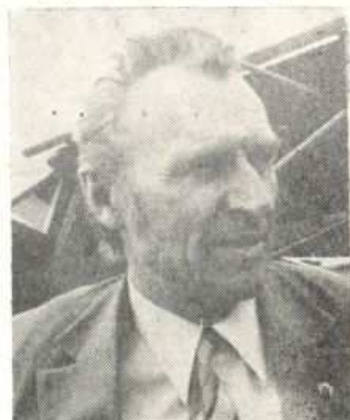
Jonas BALČIONAS. Gimęs 1927 metais. Sklandymą kultivuoja nuo 1943 metų. Buvo vienas akty-



viausių KPI sklandymo sekcijos kūrėjų, ilgametis šios sekcijos pirmininkas. Nuo 1968 metų yra Lietuvos aviacijos istorijos komiteto pirmininkas. Propaguodamas aviaciją aktyviai dalyvauja spaudoje, skaito paskaitas „Zinijos“ draugijoje. Yra parašęs knygas „Lakūnai ir jų žygdarbiai“,

įvykdė „C“ piloto normatyvus. Vėliau baigė LAK motorinio skraidymo lakūnų laidą. 1938 metais vykusioje pirmoje Tautinėje olimpiadoje skrisdamas sklandytuvu „Grunau Baby“ iškovojo trečią vietą. 1956 metais patyrė sunkią avariją, tačiau pasigydęs skraidė toliau. Įvykdė sporto meistro normatyvus. Pasiekė nemažą respublikos rekordų. 1961 metais atliko perskridimą, viršijusį 500 kilometrų ribą. Yra skraidęs 30 tipų sklandytuvais ir lėktuvais, išleisęs kelias knygas aviacijos tematika.

Vladas DRUPAS. Gimęs 1922 metais. Skraidyti sklandytuvais pradėjo Šiauliuose 1943 metais. Atvykęs mokytis į Kauną skrai-



dė KPI sklandymo sekcijoje. Aktyviai dalyvavo naujų sklandytuvų statyboje. Neįkainojamą indėlį įnešė kuriant Pociūnų aerodromo bazę. 1963 metais įvykdė sklandymo sporto meistro normatyvus, o 1986 metais jam suteiktas ir lėktuvų sporto meistro vardas. Buvo Dariaus ir Girėno prizo laimėtojas, respublikos pirmenybių prizininkas. Ilgus metus buvo lėktuvų aukštojo pilotazo federacijos prezidentas. Dalyvauja aviacijos veteranų ir aviacijos istorikų veikloje.

Edmundas JASIONAS. Gimęs 1923 metais. 1937 metais su V. Mačiulaičiu statė lėktuvą. Vėliau



skraidė sklandytuvais Aukštageryje. Emigravęs į Ameriką įsigi-



tojų būrelyje. 1948 metais baigė apmokymą Lietuvos aeroklube. Nuo 1949 metų dirbo sklandymo instruktoriumi. Parengė daug aukšto lygio aviamodeliuotojų, sklandytųjų ir lakūnų, yra pasiekęs nemažą respublikos sklandymo rekordų, turi sporto meistro vardą. Ilgus metus buvo Vilniaus sklandymo klubo viršininkas ir jam vadovaujant sukurta puiki Paluknio aerodromo bazė. Už nuopelnus rengiant aukšto sporto meistriškumo sportininkus Z. Brazauskui suteiktas Lietuvos respublikos nusipelnusio trenerio vardas.

Vytautas DOVYDAITIS. Gimęs 1920 metais. Nidos sklandymo mokyklos auklėtinis. 1936 metais



jo nuosavą lėktuvą, išmoko skraidyti ir gavo komercinio lėktūno licenciją. 1967 m. su kitais išeiviais Čikagoje įkūrė Lietuvių aeroklubą. 1984 m. išleido S. Dariaus ir S. Girėno skirtą albumą. Vėliau albumą „Antrasis transatlantinis skridimas“. Aktyviai dalyvauja Lietuvos išeivių gyvenime. Turi surinkęs didelį Lietuvos aviacijos istorijos archyvą. Daug rašo aviacijos tematika „Plieno sparnuose“, leidinyje „Lietuvos ginkluotosios pajėgos“ ir kt. Dabartiniu metu yra JAV leidžiamo „Lietuvių balso“ redaktorius. S. Dariaus ir S. Girėno paminklo statybai paaukojo 1000 JAV dolerių.

Aleksandras JONUŠAS. Gimęs 1935 metais. Aviacijos kelią pradėjo nuo aviamodeliavimo. Vė-



liau, vadovaujant konstruktoriui B. Oškiniui, statė sklandytuvus. Nuo 1951 m. sklandė. 1963 metais įvykdė sklandymo sporto meistro normatyvus. Yra pasiekęs nemažai respublikos sklandymo rekordų. Nuo 1963 metų buvo Kauno J. Žiburkaus aeroklubo viršininkas. Šis klubas jam vadovaujant savo baze ir pasiekimais išaugo į geriausią sklandymo centrą Lietuvoje. Iki išeidamas į pensiją dirbo Prienų sportinės aviacijos gamyklos direktoriumi. Jam suteiktas Lietuvos nusipelnusio trenerio vardas.

Jonas JUKNIUS. Gimęs 1944 metais. Šilutės aeroklubo auklėtinis, ilgametis šio klubo sklan-



dytojas, sklandymo sporto meistras. 1970 metais baigė Kalugos lėktūnų-instruktorių aviacijos mokyklą. 1972–1980 metų laikotarpiu skraidė lėktuvais An-2, An-24, Jak-40 Lietuvos Aerofloto valdyboje. Vėliau dirbo lėktūnų-bandytoju Prienų sportinės aviacijos gamykloje. Yra skraidęs per 10 000 valandų. Pažymint S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio 60-ąsias metines š. m. liepos 16–20 d. su lėktūnu Edvardu Slušniu lėktuvu Piper PA-28-140 „Cherokee“ iš Čikagos per Atlantą atskrido į Kauną.

Jurgis KAIRYS. Gimęs 1952 metais. Aviacijos sportą kultivuoja nuo 1974 metų. Puikiai įsi-



savinęs aukštąjį pilotą 1978 metais įvykdė sporto meistro normatyvus, o 1979 metais jam suteiktas tarptautinės klasės sporto meistro vardas. Daugelio respublikos, TSRS, Europos ir pasaulio čempionatų nugalėtojas ir prizininkas. 1982 m. iškovojo Dariaus ir Girėno taurę. Paskutiniame Europos čempionate Italijoje užėmė trečią vietą. 1993 m. Pasaulio taurės etapuose Paryžiuje, Oškoš (JAV) ir Šveicarijoje tapo nugalėtoju.

Antanas KARPAVIČIUS. Gimęs 1928 metais. Studijuodamas KPI 1949 m. Lietuvos aeroklube bai-



gė apmokymą sklandytuvais. 1978–1990 metų laikotarpiu buvo Lietuvos aviacijos sporto federacijos pirmininkas, daug prisidėjo atkuriant Lietuvos aeroklubą. Dabar yra LAK generalinis

sekretorius. Aktyviai dalyvavo rengiant S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 60-mečio minėjimą, statant paminklą. 1991 metais Antanui Karpavičiui suteiktas LAK garbės nario vardas.

Boleslovas KARVELIS. Gimęs 1911 metais. 1935 metais Nidos sklandymo mokykloje išpildė „C“



piloto reikalavimus. 1936 metais LAK baigė motorinio skraidymo lėktūnų apmokymą. 1938 m. pastatė pirmą savos konstrukcijos sklandytuvą BK-1 „Vanagas“, su kuriuo tais pačiais metais dalyvavo Pirmojoje pasaulio lietuvių olimpiadoje. 1940 m. išbandytas naujas sklandytuvas BK-2, kuris tais laikais atitiko geriausių pasaulio sklandytuvų standartus. Sugrįžęs iš Sibiro pastatė sklandytuvus BK-4 „Kaunas“, BK-6 „Neringa“. 1972 m. Prienų sportinės aviacijos gamykloje pagamintas pirmas Lietuvoje plastmasinis B. Karvelio sklandytuvas BK-7 „Lietuva“. Vėlesnės šio serijomis gaminamo sklandytuvo modifikacijos LAK-10, LAK-12 naudojamos visuose mūsų klubuose ir eksportuojamos į užsienį. B. Karvelis aktyviai dalyvauja mokslinėje-techninėje taryboje. Jam suteiktas LAK garbės nario vardas.

Vladas KENSGAILA. Gimęs 1933 metais. Aviacijos sportą kultivuoja nuo 1955 metų. Yra Šilutės aeroklubo įkūrėjas, ilgametis šio klubo viršininkas, sklandymo sporto meistras. Vėliau dirbo Prienų sportinės aviacijos gamykloje lėktūnų-bandytoju Panevėžio aeroklube. Pasižy-



mi konstravimo gabumais. 1960 metais išbandė motorizuotą sklandytuvą „Žuvėdra“, vėliau daug naujų skraidančių aparatų. 1983 m. kino filmui „Skrydis per

Atlantą“ padarė skraidančią „Lituanica“ kopiją. Paskutinis jo kūrinys — „Aušra“, su kuria jis lankėsi tarptautiniame saskrydyje Švedijoje. 1989 m. Rygoje vykusiame tarptautiniame saskrydyje „Aušra“ pripažinta geriausiu savos gamybos lėktuvu. S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio 60-mečio proga V. Kėnsgaila su JAV lėktūnu E. Jasiūnu „Lituanicos“ kopija nuskrido į Soldiną (Mysliborz) ir iš ten grįžo į Kauną.

Jonas KUZMINSKAS. Gimęs 1935 metais. Aviacinį kelią pradėjo statydamas aviamodelius. Vėliau sklandė, aktyviai dalyva-



vo naujų sklandytuvų statyboje. 1953 metais Kuznecko aeroklube baigė pradinį apmokymą lėktuvu Jak-18. Dirbo lėktūnų-instruktoriumi. Nuo 1958 metų dirbo Lietuvos civilinio laivyno lėktūnu, skraidė keleiviniais lėktuvais Jak-12, Il-14, Tu-124, Tu-134. Laisvalaikį neužmiršo aviacijos sporto — skraidė sklandytuvais ir pilotажiniais lėktuvais. Yra pasiekęs Lietuvos sklandymo rekordų. Jam suteikti sklandymo ir lėktuvų sporto meistrų vardai. Iš viso yra skraidęs per 18 000 valandų.

Vytautas LAPĖNAS. Gimęs 1958 metais. Skraidyti sklandytuvais pradėjo 1974 metais Biržų aeroklube. Tačiau jį traukė akro-



batinis skraidymas. 1980 metais atvykęs mokytis į Vilnių iš karto atėjo į Dariaus ir Girėno aeroklubą. Čia tuoj išryškėjo jauno lėktūno talentas. Jis įtraukiamas į Lietuvos, o vėliau ir TSRS lėktūnų rinktinę. Du kartus (1983 ir 1985) yra iškovojęs Dariaus ir Girėno taurę. 1985 metais tapo

absoliučiu TSRS čempionu. Yra iškovojęs daug svarių pergalių socialistinių žalių ir Europos čempionatuose. 1988 m. Kanadoje vykusiame Pasaulio čempionate iškovojo sidabro medalį. 1989 metais V. Lapėnas patyrė labai sunkią avariją. Tačiau didelės valios dėka, remiamas draugų, vėl sugrįžo į aviaciją. Specialiu lėktuvu skraido pats, o įkurtoje privačioje Kairio ir Lapėno akrobatinio skraidymo mokykloje aukštojo pilotazo paslapčių moko kitus lakūnus.

Antanina LIORENTAITĖ. Gimusi 1911 metais. 1931–1932 m. Kaune lankė LAK skraidymų teo-



rijos kursus. 1933 m. baigė III civilinių lakūnų laidą ir gavo tarptautinės klasės lakūno licenciją. 1935 m. per aviacijos šventę Tauragėje atliko šuolį su parašiotu. Tai buvo pirmoji Lietuvoje moteris — parašiutininkė. Kaune įvykusioje šventėje (1937 m.) dalyvavo grupiniame — 10 asmenų šuolyje. Nuo 1945 metų gyvena JAV ir dalyvauja išeivių veikloje. 1993 m. S. Dariaus ir S. Girėno paminklo statybai paaukojo 500 JAV dolerių.

Antanas MIKUTIS. Gimęs 1917 metais. 1939 m. įstojo į Karo aviacijos mokyklą. Ją baigęs iki pat Sovietų okupacijos lėktuvu ANBO-IV skraidė Zoknių aerodrome. 1959 metais vėl sugrįžo į aviaciją. Vilniaus aeroklube skraidė sklandytuvais. 1963 me-



tais įvykdė sporto meistro normatyvus. Daugelio respublikos čempionatų prizininkas. Aeroklube skraidė ir lėktuvais. Instruktorius rengė jaunus sklandytojus. Sklandytuvais skraido iki šių die-

nų. Šiuo metu yra seniausias savarankiškai skraidantis žmogus Lietuvoje. A. Mikutis yra LAK aviacijos veteranų komiteto pirmininkas.

Vytautas PAKARSKAS. Gimęs 1930 metais. Skraido sklandytuvais nuo 1953 metų. Sklandymo



sporto meistras, daugelio respublikos rekordų autorius. Ilgus metus buvo aviacijos federacijos atsakingasis sekretorius. Daug prisidėjo kuriant Dariaus ir Girėno aeroklubo materialinę bazę. Jo iniciatyva įkurta Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla, kurioje 1972 metais pastatytas pirmas Lietuvoje plastmasinis sklandytuvas. Pastatyta nauja gamykla šalia Pociūnų aerodromo, kuriai jis vadovauja ir dabar. Šiuo metu gamykloje serijomis gaminami sklandytuvai LAK-12 ir LAK-17, remontuojami metaliniai L-13 Blanik ir kita aviacinė technika.

Vytautas PESECKAS. Gimęs 1926 metais. Sklandytojų būrelio prie Kauno sporto rūmų (1943—



1944 m.) narys. Pokario metais pasitraukęs į Vakarus apsigyveno JAV. Jo iniciatyva 1967 metais Čikagoje buvo sukurtas Lietuvos išeivių aeroklubas (Lithuanian-American Aero Club, Inc.). Redagavo JAV lietuvių aviacijos metraštį „Plieno sparnai“. Parengė spaudai tėvo Leonardo Pesecko, buvusio Lietuvos karo aviacijos lakūno, memuarų knygą „Karo lakūno prisiminimai“. 1991 metais dalyvavo IV Pasaulio lietuvių sporto žaidynių precizinio skraidymo varžybose. Išeivijoje rinko aukas S. Dariaus ir S. Girėno paminklo Kaune statybai.

Edvardas SLUŠNYS. Gimęs 1949 metais. 1967—1970 metais baigė Civilinės aviacijos lakūnų



mokyklą. Nuo 1970 iki 1991 metų dirbo Aerofloto Lietuvos valdyboje. Skraidė lėktuvais An-2, Jak-40 ir Jak-42. Yra priskraidęs per 10 000 valandų. S. m. liepos 16—20 d. su lakūnu Jonu Jukniumi lėktuvu Piper PA-28-140 „Cherokee“ iš Čikagos atskrido į Kauną.

Anatolijus SPEIČYS. Gimęs 1922 metais. Kauno „Aušros“



berniukų gimnazijos būrelio aviamodeliuotojas (1936 m.). 1938 metais Nidos sklandymo mokykloje įgijo „B“ piloto vardą. Pokario metais aktyviai dalyvavo stiprinant Lietuvos sklandymo bazę, buvo pirmos Lietuvos aviacijos federacijos pirmininkas. Įkūrė ir stiprino visuomeninį Liaudies ūkio tarybos mašinų gamybos sklandymo klubą. Ilgalaikis respublikinės kategorijos teisėjas, apdovanotas FAI Paul Tissandier medaliu.

Simas STANAITIS. Gimęs 1898



metais. Pirmojo Pasaulinio karo pabaigoje sugrįžęs iš Voronežo savanorių įstojo į Lietuvos kariuomenę. Yra pirmosios karo aviacijos mokyklos laidos lakūnas (1919 m.). Ilgus metus tarnavo Lietuvos karo aviacijoje, patyrė kelias avarijas ir dėl sveikatos būklės 1929 metais buvo priverstas išeiti į pensiją. Nuo 1991 metų buvo Lietuvos Karo invalidų sąjungos pirmininkas. 1941 metais išvežtas į Sibirą. Į Lietuvą sugrįžo 1959 metais. Parašė autobiografinę knygą „Likimo vingiai“.

Zenonas VEGELEVIČIUS. Gimęs 1951 metais. Aviacijos kelią pradėjo Kauno J. Ziburkaus aė-



roklube, skraidydamas sklandytuvais. Po to skraidė mokomaisiais lėktuvais Jak-18 A, L-29 Delfin, L-39 Albatros. Yra įvaldęs pilotąžinį Jak-52 ir An-2 šturvalą, skraido visų modifikacijų viršgarsiniais naikintuvais MiG-21.

Z. Vegelevičius pulkininkas, jis — Lietuvos Karinių oro pajėgų vadas.

Edvinas VELONSKIS. Gimęs 1971 m. Lietuvoje. Gyvenantis JAV, išeivių iš Lietuvos Simono



Velonskio ir Irenos Dilytės sūnus. Edvinas yra lakūnas-mėgėjas. S. m. liepos 16—17 dienomis lėktuvu Grumman Gulfstream G-4, pakrikštyto Lituanica 3 vardu, ekipažo narys, pakartojo skrydį iš Niujorko į Kauną. Jubiliejui skirtą skridimą finansavo firmos „Globe Technologies“ savininkas, Edvino tėvas Simonas Velonskis.

Lietuviai virš Atlanto

Nesustabdomas visų Žemės žmonių veržimasis į pažinimą neaplenkia ir lietuvių. Mus pasiekia istorinės žinios iš rašytinių šaltinių apie protėvių pasiekimus, kurie įkvepia tautą naujiems atradimams. Legendinis Dariaus ir Girėno skrydis iš Niujorko į Kauną 1933 metais ir didvyrių paliktas Testamentas ne vienos kartos širdyse uždegė troškimą garsinti lietuvių tautą. Po dvejų metų bandytas Lituanica-2 skrydis tuo pačiu maršrutu parodė, kad skridimas virš Atlanto nėra lengvas pasivaikščiojimas debesų keliais. Lituanica-2, pilotuojama F. Vaitkaus, išbuvusi ore 22 val., dėl piloto nuovargio buvo priversta nusileisti Airijoje. Galime tik apgailestauti, kad praėjus 60 metų po Dariaus ir Girėno skrydžio tokios klasės lėktuvų dar niekam nepasisekė atskristi iš Amerikos į Lietuvą be tarpinių tūpimų. O ruošėsi tam gal ne vienas lietuvis.

Norėdami įgyvendinti savo svajonę, mes išvykome į Ameriką prieš pusantką metų. Reikėjo studijuoti tinkamą šiam tikslui lėktuvų charakteristikas, anglų kalbą. Tuo reikalu nuvykome į Bellanca aviacijos dirbtuves Aleksandrijoje. Pasisakėme kas esame ir ko norėtume. Bellanca prezidentas mus labai šiltai sutiko. Parodė rekordų knygą, kurioje kruopščiai išsaugoti Dariaus ir Girėno vardai. Bellanca Super Viking lėktuvas mums buvo per brangus. Reikėjo ieškoti pigesnio. Taip lėmė likimas, kad pirmus skridimus Amerikos žemėje atlikome Cesna-172 tipo lėktuvais. Tai yra vienas senesnių, taip pat ir pigesnių modelių. Apžiūrėjome keletą lėktuvų ir nusivylėme. Jie netiko tokiam skridimui. Radome tinkamą Piper 6-300, bet neužteko pinigų. Pasirinkome Piper 28 140, keturių vietų mažą lėktuvėlį, kurio tūščio svoris vos 600 kg. Startinis svoris — 1070 kg. Ruošiant lėktuvą įtaisėme papildomus bakus. Dabar galėsime užsipildyti apie 400 litrų benzino. Šio kiekio degalų turėtų užtekti apie 14 val. skridimo. Nuskristas atstumas turėtų priklausyti nuo oro sąlygų.

Susitvarkę visus formalumus, palydėti radijo laidų vedėjo Anatolijaus Sluto ir dviejų draugų liepos 15 d. naktį 1 val. 50 min. pakilome iš nedidelio Lansing aerodromo pietrytinėje Čikagos dalyje skristi į Lietuvą. Priekyje mūsų laukė ne per geriausias oras ir daugybė netikėtumų. Pakilę tuoj pradėjome rašyti dienoraštį. Angliškai nurodėme, kokia kalba rašome, kad susidarius kokiai nepalankiai situacijai radę dienoraštį žmonės galėtų nustatyti, kas mes tokie ir kur keliaujame. Pagal planą nusukridę apie 1700 km turime nu-

sileisti šiaurės rytų Amerikos dalyje Bengoro aerodrome, kad nusipirkę gelbėjimo priemonių galėtume skristi per vandenyną. Po 11 val. skridimo nusileidome Bengoro aerodrome. Užsipildome bakus benzino. Gauname navigacinę informaciją ir leidimą skristi į Kanados šiaurės rytuose esantį Goose Bay aerodromą. Dėl stipraus priešinio vėjo nusprendžiame palaukti iki ryto. Rytą 5 val. 15 min. pakylame. Pučia stiprus priešinis vėjas. Kursas į šiaurę. Perskrendame Kanados sieną, skrendame virš Notre-Dame kalnų. Debesų dengia viršūnės. Pakylame į 1500 m aukštį tarp debesų praskrendame kalnus. Į pietvakarius apie 500 km Newfoundland — Dariaus ir Girėno maršrutas. Antroje maršruto dalyje nusileidžiame žemiau debesų. Dar labiau sustiprėja vėjas. Skrendame 100—300 m aukštyje. Po mumis — Kanados tundra. Vien akmenys, kerpės ir skurdi augmenija. Po 9 val. 20 min. skridimo nusileidžiame puikiame Goose Bay aerodrome. Muitininkai sutvarko formalumus. Ruošiamės pirmam etapui per vandenyną. Vėjas labai stiprus — priešinis. Ryto meteorologai prognozuoja silpnesnį vėją. Naktį šiek tiek pailsime ir anksti rytą ruošiamės lėktuvą. Paskubomis įsipilame dar du papildomus bakus po 20 litrų. Vėjas labai stiprus. 8 val. 30 min. Zulu (Grinvičio laiku) pakylame iš Kanados žemės ir skrendame į Grenlandiją. Iki vandenyno dar apie 200 km. Skrendame tik 100 m aukštyje. Įlankoje bangos labai didelės. Vėjas priešinis, greitis apie 50 km per valandą. Labai žemi debesys. Vandenynas pasitinka mus su ledkalniais ir ledo lytimis. Ir tai liepos vidurys! Po 5 val. skridimo iki Grenlandijos dar 600 km. Skrendame tarp debesų, kol pagaliau debesys susilieja. Atidžiai sekame temperatūrą, kontroliuojame, kad neimtų apledėti spar-



Lakūnai Edvardas Slušnys ir Jonas Juknius su skridimo rėmėju Anatolijumi Slutu aptaria skridimo maršrutą.

nai. Ėmus vibruoti propeleriai nustatome, kad prasidėjo apledėjimas. Rūko zonoje vėjas visai nurimo. Esame priversti mažinti aukštį, nors skrendame tik 100 m aukštyje. Dėl rūko žemėjame labai atsargiai. Kosminės navigacijos prietaisų tikriname skridimo aukštį, parodymai sutampa. Skrendame tik 30 metrų virš vandens, rūke. Properšose matome vandenį, bet iš akies aukščio nustatyti nepasiseka. Nežinome, ar ratais tuoj pat sieksime vandenį ar dar liko kokie 5 metrai aukščio. Čia aprašome vieną iš atsakingiausių mūsų skridimo etapų. Prisiminėme, koks sudėtingas buvo Dariaus ir Girėno, taip pat F. Vaitkaus skridimas virš vandenyno. Tylomis nusprendėme: jeigu rūkas tęsis iki Grenlandijos, tūpsime sniego ir ledo lauke. Iki Grenlandijos likus 200 km, rūkas palaipsniui išsisklaido. Properšose pasirodo saulutė. Horizonte matyti apsnigti Grenlandijos kalnai, vandenynas — ledo lytis ir nedideli ledkalniai. Krante ieškome mums reikalingo fiordo, kur apie 70 km nuo kranto yra mūsų aero-

dromas. Jį pamatome, praskridę 1000 m aukščio kalną, iš dviejų kilometrų atstumo. Nusileidžiame. Danai mus aptarnauja labai operatyviai. Gauname aeronavigacinę ir meteo informaciją. Vandenynė rūkas, vėjas priešinis, silpnas. Nusprendžiame skristi nedelsdami, skrisime virš rūko zonos naktį, apie 2000—2500 metrų aukštyje. Ryto saulei tekant pasieksime Reikjaviką. 19⁰⁰ val. Zulu pakylame naujam etapui iš Narssarsuaq aerodromo. Kalnų aukštis iki 3000 m. Lėktuvas perkrautas, virš kalnų praskristi negalime. Skrendame tarpekliais atgal į vakarus. Virš vandenyno pasuksime į šiaurės rytus, į Reikjaviką. Labai gražūs kalnai. Slaituose — sniegas. Oras puikus. Skrendame apie pietinį Grenlandijos krantą. Kalnams apskristi sugaišome dvi valandas. 11 val. vakaro saulutė dar horizonte. Atsigręžę atgal matome Grenlandijos kalnus. Po lėktuvo sparnu — rūko zona. Antrą valandą nakties šiaurėje matome pašvaistę. Debesyse atsiranda properšos. Atlante sutinkame pirmą laivą. Už valandos kitos tekės saulė. Horizonte — kalnuota Islandija. Turime radijo ryšį. Oras puikus. Įlankoje matyti Reikjavikas. Gražūs nedideli namukai. Nusileidžiame. Pasitinka malonus muitinės darbuotojas, sutvarkome formalumus. Dar anksti. Ilsimės lėktuve. Visos tarnybos pradės dirbti tik apie 9 val. Reikjavike gauname navigacinę ir meteorologinę informaciją iki Oslo. Prisipilame bakus benzino. Važiuojant į starto liniją dispečeris praneša, kad p. Anatolijus Slutas skambina iš Čikagos ir linki mums geros kloties. Pakylame 12⁰⁰ Zulu. Apie 250 km skrendame virš pietų Islandijos. Matyti trykštantis karštas vanduo. Virš vandenyno — debesys. Skrendame 2000 m aukštyje. Praskrendame gražias



Lėktuvas Piper 28 140 Karmėlavos aerodrome.

Nuotoliai trumpėja kasdien. Vis dažniau tiesiamos avia-trasos į kitas valstybes, vis daugiau žmonių iš svečių šalių domisi mūsų kraštu, jį lanko. O bendrauti žmonėms, lankyti vieniems pas kitus padeda dar palyginti jaunos, kuklios savo gyvenimo žingsnius žengiančios aviakompanijos, tarp kurių „Lietuva“ tenka vis didesnis vaidmuo.

SKRISIME DAR IR !...

— pasakė „Lietuvos sparnų“ korespondentui Aleksandrui IČIKAVIČIUI valstybinės aviakompanijos „LIETUVA“ direktorių valdybos pirmininkas Kęstutis AURYLA.

Pokalbis su šios aviakompanijos vadovu vyko liepos 13-ąją. Kaip tik tą dieną iš Kauno per Palangą į Švedijos miestą Kristianstadą turėjo išskristi pirmojo reiso keleiviai, o drauge ir direktorių valdybos pirmininkas ponas Kęstutis Auryla. Tad ir pradėjau mūsų ekspromto pasikalbėjimą nuo tokiu atveju būdingiausio:

— Norėčiau paklausti: ar atsitiktinai patekau į tokią šventę, ar tai eilinis dalykas, kad atidaromas naujas reisas?

— Sunku pasakyti: eilinis tai dalykas ar šventė. Manau, kad mūsų aviakompanijai tai yra ir viena, ir kita. Nuo šios dienos prasidėsime reguliariai skraidyti trasa Kaunas—Kristianstadas. Iki šiol mūsų lėktuvai du kartus per savaitę skrisdavo į Kristianstadą iš Vilniaus.

Suprantama, kad mintis pradėti skraidyti iš Kauno per Palangą į Kristianstadą nekilo staiga, kaip sakoma, nei iš šio, nei iš to. Ilgai ir kruopščiai tyrėme keleivių srautą. Išsiaiškinome, kad į vakarinį Lietuvos pakraštį jis yra didžiulis. O keleiviams, tarp jų ir švedams, keliauti iš Vilniaus į Vakarų Lietuvą nėra patogiu. Tad tikimės, kad dar šiemet kiekvienu skrydžiu turėtume pervežti iki 15 keleivių. Turiu galvoje atkarpą Palangą—Kristianstadą ir atvirkščiai.

— Atsiprašau, kad pertraukiu. Penkiolika keleivių. O kokios lėktuvo galimybės?

— Šiuo reisu skraido lėktuvas Jak-40, kuris gali skraidinti 24 keleivius. Tad, kaip matome, neplenuojame maksimalaus apkrovimo, o žiūrime į gyvenimą rea-

liai. Tiek keleivių šio tipo lėktuvui — normalus reiškinys.

— Džiugu, kad aviakompanija pradeda naują reisą, bet, kaip sakoma, viskas prasideda nuo „A“. Malonėkite trumpai supažindinti „Lietuvos sparnų“ skaitytojus su aviakompanijos istorija.

— VA „Lietuva“ įkurta 1991-ųjų rugsėjo 13 dieną. Tad šiemet švėsime antrąsias metines. Pradinė mūsų bazė buvo šeši keleiviniai lėktuvai Jak-40, galintys skraidinti iki 32 keleivių. Jie buvo įvairių modifikacijų, tarp kurių du lėktuvai-salonai. Vėliau gautas 31 lėktuvas An-2, kuriems iki šiol nerandame tinkamo pritaikymo. Tai labai didelė mūsų aviacijos bėda. Vykstant žemės ūkio reformai, panaudoti šių lėktuvų žemės ūkio porei-

kiams nėra galimybių, o organizuoti jais keleivių skraidinimą tuo tarpu taip pat nepavyko. Nors... Iki 1976-ųjų lėktuvai An-2 vietinėse linijose Lietuvoje dirbo gan sėkmingai. Jie skraidė į įvairias vietas. Tiesa, neseniai pradėjome jais vykdyti charterinius reišus į Suvalkus. Turint galvoje didelį susigrūdimą Lietuvos—Lenkijos pasienyje, susirenka keleivių. Toks skrydis kainuoja 30 JAV dolerių.

— Tai buvo žingsnis į Jūsų aviakompanijos istoriją jos materialinės technikos srityje. O kaip klostėsi trasų tiesimas?

— Pradėjome nuo užsakymų vykdymo. Pirmas jų vyko 1991 metų spalio 24 dieną. Tai buvo firmos „Sirijus“ produkcijos skraidinimas. Pradėjome skraidyti charteriniais reisais. Pasiėkdavome

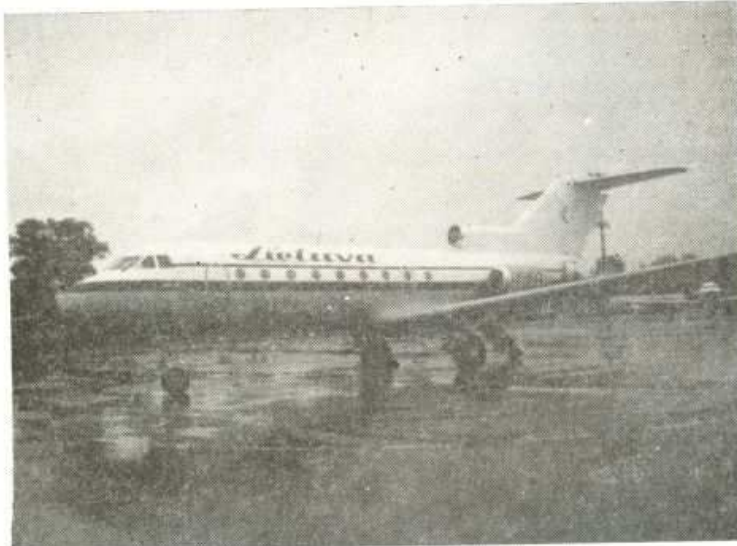
ne tik Švediją, bet ir Vidurinę Aziją, Sibirą. Linijinių skrydžių tuo metu nebuvo. Nuo praėjusių metų birželio 4 d. mūsų avialinijos lėktuvų reisai iš Vilniaus į Kristianstadą tapo reguliariūs — du kartus per savaitę. Na, o nuo šios dienos jau turime ir tarptautinį keleivinį reisą — Kaunas—Palanga—Kristianstadas. Žinoma, bus gal sunkoka surinkti keleivių trasoje Kaunas—Palanga. O iš jos — toliau ir priešingai, manau, problemų būti neturėtų. Orientuojamės į Švedijos verslininkų susidomėjimą Lietuvos vakarų regionu. Tai patvirtina mūsų ilgalaikiai stebėjimai ir keleivių srauto tyrimai. Skrenda žmonės iš Švedijos į Lietuvą ne poilsiauti, o biznio reikalais.

— Na, o į kitas vietas? Ne-jau taip ir neskradote!

— Čia būtina pažymėti, kad mes esame mažesnioji respublikos aviakompanija. Pagrindinė ir turinti didesnę valstybės kapitalo dalį yra Lietuvos avialinijos (LAL). Ir tai natūralu. Ji yra sostinėje, tad ir vaidina pagrindinį vaidmenį.

— Vadinasi, jums tenka „trupiniai“ nuo vyresniojo „brolio“ stalo!

— Galima pasakyti ir taip. LAL yra pagrindinė aviakompanija ir visiškai natūralu, kad jos lėktuvai pradėjo skraidyti į Berlyną, Kopenhagą, Frankfurtą ir panašiai. Pagaliau mes neturime ir technikos panašioms reisams atlikti. Juk esame turtingi tik tuo, ką paveldėjome iš buvusio „Aerofloto“. Be to, du jau minėti lėktuvai Jak-40 šiuo metu dirba Nigerijoje. Jie išnuomoti, nes čia nėra pakankamai darbo.



Aviakompanijos „Lietuva“ Jak-40.

Foroyar salas. Iki Skandinavijos dar 500 km. Debesys tęsiasi iki pat kranto. Iki Oslo nespėjame, tūpsime Bergen aerodrome. Ratai paliečia nusileidimo tako asfaltą. Perskristas Atlantas! Pasveikiname vienas kitą. Ruošiamės paskutiniam etapui į Lietuvą. Reikia būti labai atsargiems. Širdimi ir protu suvokiame atsakomybę. Didvyrių Dariaus ir Girėno, F. Vaitkaus praktika parodė, kad paskutinis etapas nėra lengvas.

Dėkojame kaimynams už leidimą skristi tiesia linija į Kauną. Meteorologai perspėja: virš Baltijos neįymiai išreikštas frontas. Norvegijos kalnus dengia debesys. Turėsime pakilti per debesis į 3000 m aukštį. Aerodromo

zonoje daug lėktuvų. Pakylame, renkame aukštį. Aukštis 400 m jau debesyse. Meteorologų teigimu debesys baigiasi ties 1200 m. Mes nyrame iš debesų pakilę į 2000 m aukštį. Matyti kalnų viršūnės, vos kyšančios iš debesų. Debesų properšose tarp kalnų — spalvingi norvegų kaimeliai. Pamažu kalnai žemėja. Skrendame virš Švedijos. Radijo ryšys su Stokholmu. Nusileidžiame žemiau, aukštis 1800 m, skrendame po debesimis. Apačioje daugybė ežerų. Artėjame prie Baltijos jūros. Daugybė burinių laivų, Gotlandas. Susijungiamo su Ryga. Kalbame angliškai. Gauname leidimą artėti prie Lietuvos ties Šventąja. Nuotaika neapsakomai pakili. Iki kranto

liko 50 km. Susijungiamo su Palanga. Ryšį veda Jonas. Ties krantu debesys žemesni. Palangos aerodrome leidžiasi lėktuvas. Vieni kitiems netrukdomė. Mes jau Lietuvos žemėje, paspaudžiame rankas 3 val. 30 min. Nepraeis nė dvi valandos, ir mes būsimė Kaune. Dar nežinome, kuriame aerodrome tūpsime. Virš Lietuvos skridome labai greitai. Susijungėme su Kaunu. Pamatėme atskrendantį mūsų pasitiktį lėktuvą. Sužinojome, kad esame laukiami Karmėlavoje. Praskrendame virš Aleksoto aerodromo, kur prieš 60 metų visa Lietuva laukė atskrendantį savo sūnų Dariaus ir Girėno. Praskrendame pro didingą paminklą Tautos Didvyriams Ažuolyne.

19 dieną 17 val. 30 min. ma-
žyčio Piper 28140 ratai liečia Lietuvos žemę. Per 104 val. bendro laiko nuskrusta 8,250 kilometrų. Ore išbūta 56 valandų. Sunaudota 1700 litrų benzino. Vidutinis maršruto greitis — 150 km/val.

Tikslas: sėkmingai pasiekti Lietuvą, padėkoti Lietuvos aviacinę visuomenę, pakviesti ją naujiems žygiams.

Naudodamiesi proga, norime padėkoti kolegoms ir visiems Lietuvos žmonėms, pripažinusiems mūsų pastangas ir surengusiems tokį gražų sutikimą, kurio mes nesitikėjome.

Jonas JUKNIUS,
Edvardas SLUŠNYS

Siemet pradėjome reguliariai skraidyti iš Kauno į Budapeštą ir Prahą. Du kartus per savaitę. Šie reisai dar nepajamingi. Bet reikia žiūrėti ir į ateitį... Pagaliau tai ne vien mūsų bėda. Su šia — keleivių — problema susiduria ir Lietuvos avialinijos. Skirtumas tik tas, kad mūsų lėktuvai maži, o jų — dideli. Tad ir naudingumo koeficientas, nesant didelio keleivių skaičiaus, mūsų pusėje... Negalima užmirti ir to, kad krizę išgyvena viso pasaulio avialinijos — ir Air France, ir Lufthansa, ir daugelis kitų. Juk praėję metai visų aviakompanijų baigti su 5 milijardų dolerių deficitu! Tad... netenka stebėtis, kad tokios aviakompanijos kaip Pan American išvis bankrutavo... Ne! „mažosios“ aviakompanijos, kaip vengrų Malev, priverstos išparduoti dalį savo akcijų. Žodžiu, vyksta vertybių perkainavimas. Mes, turėdami sovietinės gamybos lėktuvus, išvis negalime konkuruoti su užsienio aviakompanijomis. Pagaliau dar ir dėl to, kad rusiška technika buvo orientuota į didesnes kuro sąnaudas. Tai pasakytina ir apie automobilius. Juk visų variklių patikimumas būdavo garantuojamas tik kuro deginimo kiekio šakaita!...

— Neįau perspektyva tokia niūri!

— Ne, atidarydami kiekvieną reisą vis vien rizikuojame mažiau negu LAL. Greitai pradėsime skraidyti į Helsinkį. Suomija iki šiol buvo Lietuvos aviakompanijų nepaliesta. Vyksta taip pat derybos dėl reiso Kaunas—Palanga—Hamburgas. Na, ir tuo, ko gero, savo gamybiniais pajėgumais būsimę prieję galimybių ribą. Jak-40 — patikimas lėktuvas. Bet, kaip sakoma, viskas turi ribas... Skraidyti į Rytus — ne tik nenaudinga, bet ir sudėtinga. LAL lėktuvai skraido į Maskvą ir Sankt Peterburgą. Pagaliau yra ir konkurencijos korektiškumo įstatymas. Žinoma, būtų labai gerai, jeigu mes būtume vieninteliai keleto tūkstančių kilometrų spinduliu. Bet taip nėra, tad ir privalome realiai vertinti situaciją ir galimybes.

— Ar Jums neatrodo, kad vasarą reisas Hamburgas—Palanga—Kaunas ir atvirkščiai galėtų būti labai pajamingas dar ir turint galvoje buvusių mūsų pajūrio krašto gyventojų norą pamatyti gimtąsias vietas, išsėjęs Lietuvos pajūryje, „sugrįžti į vaikystę“?

— Be abejo. Bet kai kas dar bijosi rusiškų lėktuvų. Prisimeinu, pradžioje švedai taip pat labai priekabia elgėsi. Bet, žinote, žmonės, nenutuokiantys aviacijoje, ne ką suprantantys apie patikimumą, kreipia didesnę dėmesį į tai, kad mūsų lėktuvus praskliau nudažytas, praskliau atrodo... O juk tai prekė išvaizda! Skrendančiam kur kas svarbiau kreipti dėmesį į



patikimumą. Bet neįau tai kiekvienam įrodysi?.. Švedai save juk įveikė. Tikėkimės, kad tai padarys ir vokiečiai, suomiai. Juk lėšos aviakompanijai labai reikalingos. Viskas užsienyje brangu — ir stovėjimas aerouostuose, ir kuras. Tad tenka sukstis, kainas reguliuoti, kad, kaip sakoma, ir vilkas būtų sotus, ir avis sveika...

Įgyti užsienyje gaminamą skraidymo techniką tuo tarpu nerealu. Juk lėktuvas, panašus į Jak-40, kainuoja iki 15 milijonų dolerių. Ką jau kalbėti apie Boeing arba McDonnell Douglas. Patys mes tokio kapitalo sukaupti negalime. Reikia paramos. Bet yra galimybė, turint galvoje, perpildytą avialainerių rinką, nuomotis užsienio gamybos keleivinius lėktuvus. Pasaulinėje praktikoje tai įprastas dalykas. Ir nieko čia blogo. Bendrovių, siūlančių nuomotis lėktuvus, labai daug. Rengiamos nuomomųjų lėktuvų parodos. Tad galima ir pasirinkti kur naudingiau, pigiau... Siūlosi mums firmos Fokker ir Dornier, Saab, Boeing, kitos. Siūlomi lėktuvai, skraidinantys iki 50 keleivių. Kaip tik tai, kas mums reikalinga. Ypač galvojant apie netolimą ateitį. Šiuo metu dar galioja ICAO konvencija, kuri numato, jog negalima taikyti sankcijų tarbinės gamybos lėktuvams dėl pernelyg didelio triukšmo, aplinkos teršimo. Bet, manau, nuo 1995-ųjų tokios sankcijos bus taikomos. Tad norint gyvuoti, skraidyti į Vakarus, mums būtina galvoti apie regioniniams skrydžiams tinkamą 50-vietį lėktuvą, o gal ir daugiau. Tokio skraidančio aparato nuoma turėtų būti apie 80 tūkstančių dolerių per mėnesį. Taigi turint šiuos duomenis bei žinant paklausą, ekonomistai gan greitai suskaičiuos, kas ir kaip darytina. Bet kol kas mums būtina šiais, sovietiniais, lėktuvais suformuoti savo rinką, ieškoti galimybių plėsti reguliarių reisų tinklą.

— Dėkoju už pokalbį ir linkiu visų „Lietuvos sparnų“ skaitytojų vardu aviakompanijai „Lietuva“ sėkmės!

Grumtynės su mirtimi

Leonardas PESECKAS

Nuo 1919 m. kovo mėn. Kauno angaruose stovėjo „Sopwith“ lėktuvas. Jis, paimtas mūsų pės-tininkų prie Jiezno iš bolševikų, buvo berods pirmuoju Lietuvos karo aviacijos lėktuvu. Pažintis su tuo lėktuvu buvo man pirmoji pažintis su aviacija. Savotiška tai buvo mašina. Jos motoras buvo žvaigždinis ir sukosi kartu su propeleru. Jame nebuvo benzino rankenėlės, bet prie valralazdės — mygtukas, kuriuo arba galėjai visai uždaryti degalų mšinio tiekimą, ar jį iki galo atidaryti. Tuo būdu vos lėktuvo motoras užsivesdavo, jis iš karto dirbdavo pilnais sukiais. Nori sumažinti — paspaudi mygtuką, motoras iš inercijos sukasi tuščias, pradeda stoti — vėl atleidi mygtuką. Taip visą laiką ir tekdavo mygtuką spaudinėti.

Lėktuvas buvo nenaudojamas. Jis buvo apleistas ir vienišas, lyg ir užmirštas. Vėliau jį suremontavo. Pirmasis juo pakilo anglų mokyklos mokynys, mūsų aviacijos instruktorius ir vienas iš seniausių lietuvių lakūnų kpt. Hiksa. Jis paskraidė, skraidė juo Darius, teko ir man. Matėme visi, kad kariškiams tikslams jis netiko. „Sopwith“ vėl buvo parioqlintas atgal angaran ir taip ten stovėjo.

1928 m. pas mus atvyko latvių lakūnai. Pulkininkas Indans, karo atašė ir lakūnas, sužinojo, kad pas mus yra „Sopwith“ tipo aparatas. Plk. Indans buvo skraidęs tokio tipo angliška mašina. Jis panoro prisiminti tą savotišką malonumą skristi besisukančio motoro lėktuvu ir paprašė mūsų aviacijos vyriausybės leidimo. Sutikimas buvo mielai duotas. Lėktuvas vėl ištrauktas iš angaro, motoras iš esmės apžiūrėtas, patį lėktuvą reguliuotė patikrinta. „Sopwith“ buvo paruoštas skridimui rimtai ir rūpestingai.

Lėktuvas priklausė 4-ajai eskadrilei. Tuo laiku aš buvau eskadrilės vadu. Man buvo pavesta lėktuvą ore išbandyti ir tada jį perduoti plk. Indans skraidymams. Sėdau į „Sopwith“ vieną gražią pavakarę. Motoras dūzgė plonu, skardžiu balsu ir priminė bitele. Dirbo gerai. Užgesinau jį, išlipau pasirengti. Tuo pačiu metu prie manęs priėjo vienas iš jaunųjų žvalgų leitenantas Kazys Šimkus. Jis kreipėsi:

— Ar galiu su tamsta, pone vade, paskristi?

Nors nieko nesirengiau imti, bet sutikau. Greit mes su „Sopwith“ ir ore. Pusę valandos 500 m aukštyje pasisukinėjome. Kaunas saulės nušviestas, ryškus ir aiškus kiekvienas namas. Mašina ore pastovė, motoras

skamba lygiai ir švariai. Aš sėdžiu po sparnu beveik ant grindų ištiestom kojom. Antroje sėdynėje, per 1,5 metro nuo manęs, ltn. Šimkus, kuris nerūpestingai žvalgosi žemyn. Skrendu į aerodromą. Viename jo krašte išsiriakiusios šieno kupetos. Tais laikais Kauno aerodromas buvo nedidelis. Dabar kaip tik dar slinko rikiuotės skraidymams 4 ar 5 LVG mašinos ir tūpti jau nebuvo vietos. Vėl atleidžiu mygtuką, suku sonan, darau dar vieną ratą, užėinu ligi Saulės namų ir renkiuosi tūpti. Mūsų aukštis — 500 metrų. Aerodromas tiesiai prieš mane. Kaip paprastai, ruosdamasis tūpimui, kiek atidžiau dairausi.

Staiga garsus sprogoimas priešais mane, motoro viduje. Trumpą sekundę dalelytę žiūriu ir klausau. Tą pačią sekundę akimanti liepsna muša man pro kojas, apsiaučia mane, išsiveržia lauk, svilina veidą.

Pasidaro karšta ir tvanku. Karštos liepsnos vėliavėlės akimirksniu išauga. Aš jau sėdžiu jos apsuptys ir jaučiu, kaip ji lažo mano veidą. Šis staigus netikėtumas — tragiškas sprogoimas ir ugnis lėktuve — baisus pirmą akimirka. Ir, kaip dabar prisimenu, mano pirmoji mintis buvo:

— Ir tau kartą galas atėjo... Kaip žūvi tu beprasmiškai ir nereikalingai...

Karštis pasidarė pragariškas. Liepsna uždegė viską. Instinktvyčiai atleidžiu diržus, išjungiu magnetų kontaktą, atsistoju. Akyse šmėkstelėja anksčiau žuvusių draugų — Vytauto Raubos ir Juozo Kumpio veidai ir visas mano gyvenimo filmas. Visa tai prabėga taip greit, kad netrunka gal nė dešimtadalis sekundės, o per ją pamatau visą savo kelią.

Saudona, sėstanti ugnis apima mane, ir aš nepakeliu kaitros. Jaučiu, kad visas mano kūnas pasidarė karštas, kaip ir pati liepsna. Šoksio žemyn. Daugiau čia nebegaliu iškęsti. (Parasiutę tais laikais aviacijoje nebuvo). Ant sparno išlipu labai greitai. Mano sprendimas palikti lėktuvą ir pasileisti suoliu į žemę tvirtas, kaip akmuo. Geriau užsimušti iki 500 metrų, kaip spirgėti čia ugnyje. Drabužiai, kojos, pirštinės jau dega. Tačiau aš į visa tai nekreipiu akies. Vis tiek visa tai man greit bus nereikalinga. Atsiduriu ant dešiniojo sparno briaunos. Palinkstu nuąga į motorą žemyn. Galas turi ateiti dabar greit!...

Tuo laiku matau, kad be piloto rankos liepsnojančio lėktuvo uodega leidžiasi žemyn, nosis

Mieli „Lietuvos sparnų“ skaitytojai!

Primename Jums, kad tik užsiprenumeravę žurnalą gausite visus jo numerius!

Gyvenantys užsienyje ir norintys 1994 metais gauti „Lietuvos sparnus“ turi užpildyti kitame puslapyje pateiktą anketą, iškirpti ir kartu su American Express čekiu atsiųsti į redakciją.

Metinė prenumeratos kaina su persiuntimo išlaidomis 28 JAV doleriai.

tuo laiku kyla. Po savim matau senamiesčio liūdnas, tamsias gatves, medines lūšnas, už jų blizgančią vandens juostą. Turiu apie 300 metrų. Mintis blykstelėja lyg kibirkštis iš svylančių drabužių, kurios oro srovė lekia viena po kitos žiežirbomis erdvėn.

— Solet ir užsimušt šiam lauze? Per daug menkas šis kapas!

Ir aš susilaikau. Vėl mintis. Greit turi sprogt bakas. Lėktuvas bus akimirka sudraskytas. O gal? Ši mažutė viltis trenkia į mane, kaip šauksmas į gyvenimą. O gal aš nutrūksiu su sparnu ir liksiu gyvas. Kažkada esu girdėjęs sklandymą ir sklendimą. Tolimą, menkutę viltį sugriebiu kaip paduotą man nežinomojo išgelbėtojo ranką. Stebuklas! Gal aš pasinaudosiu tokiu stebuklu.

Rankos tvirtai laikosi už lėktuvo, o aš pats atsisuku. Liepsna užia ir raudoni jos liežuviai šoka iš manosios sėdynės vienas už kitą aukščiau. Staiga pamatau savo žvalgą Kazį Šimkų. Jis pakilęs sėdynėje. Jo akys išplėtos, o liepsna kerta ir į jo pusę. Jis persiveria per bortą ir lyg taikosi pulti žemyn. Kaitra ir jam pasidarė nebeįtikinama. Jis taip pat pasirenka greitesnę mirtį. Matau, kaip jo odinė striukė užsikabina už geležinio rato kulkosvaidžiui. Jis, pusiau persisvėręs, juda, norėdamas išsilaivinti. Šis drabužio užsikabinimas jam tada išgelbėjo gyvybę, aš surinku jo pusę:

— Nešok! Užsimuši!

Jis atsisuka į mane, pamato. Išlaisvina drabužius, greit perlipa per bortą ir atsistoja ant kito sparno. Šėlstanti liepsna uždenkia jį nuo manės ir aš jo daugiau nebematau. Viskas toliau vyksta sekundės greičiu, bet aš viską jaučiu. Lėktuvas pagaliau visai užkilo ir lyg ore stabtelėja. Suktukas? Tada su mudviem tikrai jau baigta. Vėl iš kažkur blykstelėja mano sąmonėje greitas sprendimas. Aš turiu pasunkinti nosį, kad lėktuvas galėtų sklesti! Kad išvengčiau pražūtingojo suktuko. Puolu į sparno priekį. Lendu pro sukryžiuotus tarpusparnės plieninius kaspinus. Griebiu rankomis už jų. Pasikabinu visu kūnu ore. Laukiu...

Lėktuvas lyg ant sūpuoklių leidžiasi priekin. Ant rankų skubu išsikelti ir išlįsti atgal. Reik sustabdyti jo tolimesnį pikirovimą. Atsiduriu sparno viduryje. Lenkiu kūną atgal, o manyje vėl šviesesnė mintelė.

— Galiu taip išsigelbėti!

Balansuoju kūnu, vos mašina nori per daug krypti. Jaučiu, kad ji yra klusni mano kūno judėjimams. Benzino bakas? — vėl niūri, juoda tiesa. Su šurpų žvelgiu į jį. Aplink maišosi ugnies stulpai. Jei jis sprogs — mūsų pasaka pasibaigs.

Matau aerodromą prieky. Mašina truputį suka į dešinę ir mes artėjame prie jo ribų. Sklędami prarandame aukštį ir belieka tik 100, 70... Kūnu svyri-

nėju vienon ir kiton pusėn. Mašina minkštai slankioja nuo mano judesių. Kas sekundė pasižiūriu į benzino baką. Sprogi-mas turi būti, tai aišku. Tačiau jo vis dar nėra ir maža, tolima išsigelbėjimo viltis šviečia man. Pamatau fortų griovius prie aerodromo krašto. Prie jų rudėnė bala ir mano mintis:

— Sočiu į ją.

Turiu 15–10 metrų. Skubu išlįsti pro trosus į sparno priekį.

banqa. Turiu nutūpti ant jo. Perkelsiu visą savo svorį atgal, atsislošiu kiek tik galima, kad tik uodega pasunkėtų ir mašina sėstų statumon, o ne garmėtų apačion. Mes vis dar turime apie 100 km per val. greitį, tačiau kiekvieną prarastą metrą jaučiu taip, lyg jį išgyvenčiau dešimtį metų.

Skausmo žaizdose neįaučiu, nors tuo metu mano dešinioji ranka nudegusi iki kaulo, o ant

laimės, jei kas liks gyvas. Ir čia vėl priešinga mintis. O gal ne galva trenksiu? Tada bus viskas gerai.

Paskutiniai metrai liqi žemės. Pasiruošiu smūgiui ir greit sau kartoju: [tempt visus raumenis, susiriesi į kamuolį ir pasidaryt geležiniu. Trenksmas ir aš išliekiu oran, ir lėkdamas jaučiu pilniausią sąmonę. Traukiuosi į gniužulą. Suspaudžiu sprandą, šlaunų, krūtinės raumenis. Ir paskutinė mano mintis:

— Jei tik lėktuvas neužgrius — viskas bus gerai.

Smėstelėju pro kažkokį šešėlį. Žemė. Akyse tamsu ir vienai minutei [kaitę mano smegenys gauna nuostabiai ramų poilsį. Prabundu. Kažkoks vyras mane traukia, o aplink žolė ir žemė liepsnoja. Lėktuvas griuvo pasakui mane. Sprogo benzino bakas. Degamoji medžiaga išsiliejo ir žemė pavirto ugnies ežeru. Liepsna siekė antrą kartą mano drabužius, bet policininkas už bato nutraukė tolyn.

Pasirodo, kad čia policijos mokyklos auklėtiniai darė pratimus. Aš pralėčiau pro jų vyresniojo, sėdinčio ant arklio, galvą, tik tik jo neužkliudęs. Šimkus nukrito toliau nuo manės ir taip pat greit atsigavo. Atbėgo draugai, žmonės, pasirodė sanitarinis automobilis. Dabar aš pajutau tikrąjį skausmą. Šis skausmas buvo tiek be galo aštrus, kad rodėsi, lyg mano kūnas pamerktas į skystą geležį. Staugiau šurpų balsu, skausmo dusinamas. Ir staugiau pašėlimo kupinas, nes žaizdų gėlimas buvo nenusakomas, o pagalbos, bent tuo momentu, iš nieko negalėjau sulaukti.

Kelionė į ligoninę man atrodė amžinybė. Padėjė ant neštuvų ir gabenė mane neapžiūrėjo drabužių, o ten buvo nemaža žarijų, kurios svilino ir toliau, ir degė, ir kaitino. Tikra to žodžio prasme akyse visą laiką darėsi tamsu iš skausmo. Kentėjau tada taip, kaip retam nelaimingam tenka.

Ligoninėje du švirkštai morfijaus sumažinti mano skausmą, nieko nepadėjo. Tik trečioji dozė atpalaidavo mane nuo visos tos baisiosios ugnies jūros. O paskui liūdna ligoninės aplinka. Trys savaitės beviltiškos krizės, quėjimas sutvarstytam kaip mumija, rankos gangrenos pradžia, pabėgimas nuo jos. Draugai nuolat lankė, ateidavo ir mano skridimo draugas leitenantas Šimkus, kuris per stebuklą beveik visai nenukentėjo. Po trijų savaičių mano kūnas pagaliau perlaužė visą tą beviltškumą. Pajutau, kad kiekvieną dieną darau si vis sveikesnis.

Ištrauka iš knygos „Karo lakūno pasakojimai“ (kaiba netaisyta). Knyga 1992 m. išleido Lietuvos technikos muziejaus leidykla „Plieno sparnai“.



Juk nelauksiu smūgio žemėn. Taip. Būtinai reikia šokti, galbūt aš liksiu gyvas. Ir vos išlindau suoliu — bala praslinko po sparnu ir — lyg išgaravusi. Mirktelėje apačioj baltutė plento juosta. Lėktuvo nosis eina viršum pylimo. Man aišku, kad jis gali persikristi į jį, o juk užpakalyje statuma, į kurią nu-garmėje, sudegims kartu su lėktuvu. Gaivališkas pasipriešinimas pakyla many milžiniška

plieninių trosų, kuriais kabinėjau-si, balansuodamas lėktuvą, kabo šilti mano delnų mėsos gabalai. Matau, kad mašina eina pakrypusi ir atsimu dešiniu oju sparnu ir dešiniu oju ratu. Mes būsi-me nusviesti — švysteli mintis. Jei nuolaidžion forto volo pusėn — puiku. Jei stačion — ten kietas akmeninis grindinys. Ir daug

APLINK PASAULĮ SU A340

Tiesiai iš Paryžiaus aerosalo-no A340-asis, pakrikštytas „World Ranger“ (Pasaulio bastūnas), startavo pirmam aviacijos istorijoje keleivinio lėktuvo skrydžiui aplink pasaulį su vienu nutūpimu.

Po 21 val. 32 min. laineris nutūpė Oklende (Naujoji Zelandija). Kiek palisėję, po penkių valandų, laivo vadas Pierre Baud ir su juo drauge skridę trys asmenys išskrido atgal, sunaudodami skrydžiui iki Paryžiaus Le Bourget aerouosto 21 val. 46 min. Tad iš viso sukašęs 48 val. 22 min. ir 6 sek. A340 apskrido pasaulį, pasiekdamas rekordus: skrydžio iš Europos į Naująją Zelandiją be nutūpimo; ilgiausio keleivinio lainerio skrydžio bei

greičiausio skrydžio šios kategorijos lėktuvams.

Beje, lyg atsakydami į iššūkį, Gulfstream Aerospace Corporation (JAV), kurios „atstovą“ matėme Kauno Karmėlavos aerodrome, kai jis atvyko į Dariaus ir Girėno skrydžio 60-mečio minėjimą, pranešė pasauliui apie savo naują, Tal — Gulfstream V — moderniausias biznio klasės lėktuvas, kuris netūpdamas galės įveikti nuotolius, iki šiol prieinamus tik laineriams.

Naujasis lėktuvas, kuriame yra 19 vietų keleiviams, vystys maksimalų 0,9 Ma skridimo greitį, nenusileisdamas galės įveikti 11,340 km nuotolį.

Viskas labai gražu, bet... Šis laineris pasirodys pasaulio oro trasose tik 1996-aisiais. O A340 jau skrido!

„Lietuvos sparnų“ redakcijai siunčiu čekį 1994 metų prenumeratai.

Vardas, pavardė _____

Adresas _____

Taip pat siunčiu _____

JAV dolerių auką redakcijai paremti.

Kovoje dėl metrų ir sekundžių

Dvidešimt dveji metai prabėgo nuo pirmą kartą Lietuvoje surengto navigacinio skraidymo čempionato. Įdomios ir naudingos lakūniško rallye varžybos kasmet suburdavo visų klubų komandas. O skaidri varžybų nuotaika jų dalyviams palikdavo neužmiršamas akimirkas. Dar didesnio pripažinimo navigacinės varžybos susilaukė įsteigus pereinamąjį „Sparnų“ žurnalo taurę. Tačiau visa tai jau praeitis. Pirmieji navigacinio skraidymo entuziastai iš aktyvaus skraidymo pasitraukė, o jaunimo kasmet susirenka vis mažiau...

Apie tai byloja ir šiemet Paluknyje įvykęs 1993 metų čempionatas ir kartu surengtos varžybos dėl „Lietuvos sparnų“ prizo. Komandas atsiuntė tik penki aeroklubai. Svečio teisėmis dalyvavo ir nuolatinis mūsų čempionatų dalyvis, Latvijos Cėsis aeroklubo instruktorius Nikolajus Panovas.

Pirmasis pratimas — skridimai nusileidimo tikslumui. Į siaurą, vos dvilikos metrų pločio juostą kiekvienas dalyvis atliko po du skridimus su užsparniais, du skridimus be užsparnių, du skridimus be gazo ir du skridimus per kliūtį. Gerų rezultatų pasiekė visi dalyviai. Tačiau tiksliausiai prie nulinės linijos ratais žemę lietė biržiečio Gedimino Venskaus valdomas lėktuvas, kuris pelnytai iškovojo pirmą vietą.

Paskui dvi dienas be perstojo lijo ir žemi rudens debesys prikustė lėktuvus prie žemės. Gavus ir vėl nieko gero nežadančią oro prognozę varžybos buvo atidėtos. Į Paluknį dalyviai susirinko tik po dviejų savaitžių. Buvo atlikti du likusieji skridi-



„Lietuvos sparnų“ prizo laimėtojas, 1993 metų čempionas Gediminas Venskuskas.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

mo maršrutais pratimai. Lakūnai turėjo skristi nustatyta trasa, pastebėti nežinomoje vietoje išdėstytus ženklus, sekundžių tikslumu atskristi į posūkio punktus ir finišuoti. Už nukrypimus, skubant arba vėluojant kiekviena sekundė vertinama baudos taškais. Ir čia abiejuose maršrutuose mažiausiai baudos taškų gavo G. Venskuskas. Šis talentingas sportininkas, daugkartinis Lietuvos čempionas ir pasaulio pirmenybių dalyvis pasiekė dar vieną — dvigubą pergalę. Jam įteikti 1993 metų Lietuvos čempiono ir žurnalo „Lietuvos sparnai“ medaliai. Antrą vietą iškovojo vilnietis Arūnas Pauža. O bronzos medalis įteiktas jauniausiam varžybų dalyviui, Arūno sūnui Giedriui Paužai. Tai tikrai gražus šeiminio dueto laimėjimas.

Varžybų organizatoriai dėkingi be priekaištų dirbusiai teisėjų kolegijai, vyriausiajam teisėjui Romui Onaičiui ir jo pavaduotojui Vytautui Plungei.

mas „Banga“. Varžybose dalyvavo 27 ekipažai iš penkių Europos šalių. Daugiausiai — net kefuriolika — skraidė sklandytuvais Janus. Keturi Twin Astir, trys ASK-21, du ASH-25, po vieną Ka 7, Nimbus 3, Mariane ir mūsų LAK-12 Lietuva 2R. Kadangi sklandytuvai savo aerodinamine kokybe labai skirtingi, buvo įvestas koeficientas. Mūsų sklandytuvui — 0,6.

Poitou aeroklubo aerodromas yra Šiaurės rytų Prancūzijoje ir skraidymams šiame rajone daug įtakos turėjo specifinės meteorologinės sąlygos prie Lamanšo.

Varžybų metu atlikti septyni pratimai. Taurę iškovojo Prancū-

zijos Colmaro sklandymo centro ekipažas Moroko ir Lalone, skridę sklandytuvu ASH-25. Beje, Moroko čia buvo vienintelė moteris. Antrą vietą užėmė žeimninkai — Poitou aeroklubo ekipažas Leconte ir Roy Sebastian (sklandytuvais Mariane). Trečią — vokiečiai iš Hamburgo Bobergo aeroklubo Scheffel ir Hartung, skridę sklandytuvu Janus C. Kauniečiai Gediminas Nevulis ir Viktoras Kukčikaitis, atskiruose pratimuose užėmė 15, 16, 11, 5, 14, 2 ir 2 vietas, daugiakovėje iškovojo 5 vietą. Per uždarymo ceremoniją taurėmis apdovanoti 6 pirmųjų vietų ekipažai. Tad ir kauniečiams įteikta graži atminimo taurė.



Su taure grįžę į namus.

„KĖDAINIAI—93“



Varžybų nugalėtoja Lietuvos Avialinijų jaunųjų sklandytojų komanda. Iš kairės: Laura Liekutė, Tomas Kuzminskas, Vytis Andreika ir Robertas Adomaitis.

Z. BRAZAUSKO nuotr.

Naujųjų mokslo metų išvakarėse, rugpjūčio 24—27 dienomis, Kėdainiuose įvyko Respublikos jaunųjų sklandytojų varžybos.

Komandomis nugalėjo Lietuvos avialinijų jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtinių komanda. Antri buvo Biržų jaunieji aviatoriai. Trečią vietą užėmė Vilniaus aeroklubo komanda.

Pažymėtina, kad abi Vilniaus komandos čempionatui ruošė aviacijos veteranas Z. Brazauskas.

Absoliučiais varžybų nugalėtojais tapo J. Galvelytė (Biržų JSM) ir V. Andreika (LAL jaunųjų sklandytojų mokykla, Vilnius).

Iš viso buvo atlikti 5 pratimai.

Varžybos buvo gerai organizuotos, o jų nugalėtojus pirmą kartą per tokių varžybų istoriją sveikino ir įteikė Pagarbos raštus šalies Kultūros ir švietimo ministerijos kolegijos narys J. Guiga.

Raimondas ZALUBA
LAK Jaunųjų sklandytojų federacijos prezidentas

Varžybos dviviečiais sklandytuvais

Prancūzijos Poitou aeroklubo aerodrome š. m. rugpjūčio 2—13 dienomis vyko 12-osios Europos taurės varžybos dviviečiais sklandytuvais. Šios į FAI remiamų sąrašą įtrauktos varžybos vyksta kas dveji metai, nuo 1969 m.

Organizatorių pakviesti, auto-

mašina įveikę daugiau kaip 3000 kilometrų, priekaboje sklandytuvą LAK-12 Lietuva 2R atsigabeno ir mūsų sklandytojai. Skraidantį ekipažą — Kauno J. Žiburkaus aeroklubo sklandytojus Gediminą Nevulį ir Viktorą Kukčikaitį — per varžybas finansiškai rėmė gamybinis susivienijimas „Banga“.



Kauno aeroklubo sklandytojai G. Nevulis ir V. Kukčikaitis prie savo sklandytuvo LAK-12 Lietuva 2R.

Nuotr. „La Nouvelle Republique“



1993 m. Lietuvos sklandymo čempionai Kęstas Miliūnas ir Vytautas Sabeckis. O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

Nuostabiai puikus oras pasi-
taikė šių metų Lietuvos sklandymo
čempionato dalyviams. Skraidantieji laisvos klasės sklan-
dytuvais atliko net dešimt įskai-
tinių pratimų. Atkakliai vykusio-
se padangių lenktynėse absoliu-
taus čempiono titulą išsaugojo
Prienu aviacijos gamyklos lakū-
nas bandytojas Vytautas Sabeckis.
Antrą vietą iškovojo taip pat
prieniškis Stasys Skalskis. Bronzos
medalis įteiktas jaunam
Šilutės aeroklubo sklandytojui
Vytautui Sveikauskui.

Aštuonis pratimus įvykdė
skraidantys standartinės klasės
sklandytuvais. Čia čempiono
vardą iškovojo Kauno aeroklubo
sportininkas Kęstas Miliūnas.
Antrą vietą užėmė taip pat kau-
nietis Darius Liaugaudas. Bron-
zos medalis atiteko vilniečiui
Algiiui Miklaševičiui.

Debiutas Anglijoje

Prienu aviacijos gamykloje pa-
gamintu sklandytuvu LAK-17 šios
gamyklos sklandytojas Vytautas
Sabeckis startavo Anglijoje. Čia,
Market Harborough vietovėje
vykusiame atvirame 15-os metrų
sklandytuvų klasės čempionate
startavo net penkiasdešimt spor-
tininkų. Specifinės skraidymų są-
lygos turinčioje Anglijoje tiek
pilotui, tiek sklandytuvui debiut-
as buvo sėkmingas. Vytautas Sa-
beckis iškovojo 4-tą vietą.

Varžybose mūsų sportininką
rėmė ir globojo ten gyvenantis
mūsų tautietis-sklandytojas Pra-
nas Požerskis.

Modeliai skraidė Alytuje

Salia Nemuno, apsuptas miškų
ir vis labiau artėjančio miesto,
Alytaus aerodromas laisvai skrai-
dančių aviamodelių varžyboms
netinkamas. Na, o rungtyniauti
radiju valdomais aviamodeliais
idealesnės vietos nerasi. Arti
miestas, geras maitinimas, aero-
drome patogus bendrabutis ir
aviamodeliavimo laboratorija.
Varžybų metu niekada netrūksta
smalsių žiūrovų. Todėl ir šiomet
čia surengtas 1993 metų Lietuvos
čempionatas radiju valdomais
aviamodeliais.

Gražiai, iš šalies žiūrint tartum
Jurgio Kairio ar Vytauto Lapėno



Modelį valdo 1993 metų čem-
pionas Jarutis Kanišauskas.

valdomi lėktuvai, aukštojo pilo-
tažo figūras atliko F3A klasės
modeliai. Čia ir toliau nepralen-
kiamas liko daugkartinis respub-
likos čempionas Algimantas Nar-
kevičius. Sidabro ir bronzos me-
dalius iškovojo klaipėdiečiai Ed-
vardas Šeikovskis ir Vytautas
Vasiliauskas.

Atkakli kova vyko F3B klasėje
sklandytuvų modeliais. Čempio-
no vardą iškovojo vilnietis Jaru-

tis Kanišauskas, sidabro medalį
— Rolandas Jasmontas (Kaunas).
Trečią vietą užėmė Gintaras
Kuckailis (Vilnius).

Šiomet pirmą kartą Lietuvoje
surengtos varžybos naujai FAI
patvirtintoje F3J sklandytuvų
klasėje. Skirtingai nuo F3B kla-
sėje rengiamų varžybų čia star-
tuojama ne mechaniniu išvilktu-
vu, o tradiciniu rankiniu būdu
išvelkant modelį 150 metrų il-
gio lejeriu. Kiekviename rate
skaičiuojama skridimo trukmė
iki 5 minučių ir vertinamas nusi-
leidimo tikslumas. Šioje klasėje
pirmuoju Lietuvos čempionu tapo
šilutiškis L. Aleknavičius. Si-
dabro medalis atiteko mažeikie-
čiui R. Medišauskui. Bronza —
Kursėnų atstovui A. Balčiūnui.

Džiugu, kad, nepaisant sunkios
ekonominės būklės, brangių kom-
pozicinių medžiagų ir užsienio-
tiškos valdymo aparatūros, avia-
modeliuotojų gretas papildė
nauji, perspektyvūs sportininkai.



Startui pilotажinį modelį ruošia
1993 metų čempionas Algimantas
Narkevičius

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

Kupolai skleidėsi virš Sasnavos

Marijampolės aeroklubo aero-
drome Sasnavoje vyko 37-as
Lietuvos klasikinio parašiutų
sporto čempionatas. Jame dėl
medalių rungtis 11 moterų ir 27
vyrai iš Vilniaus, Kauno, Mari-
jampolės ir Mažeikių aeroklubų.

Nusileidimo tikslumo pratimo
tarp moterų čempionės vardą
iškovojo kaunietė K. Sūdžienė.
Per tris šuolius nuo rato centro
ji nukrypo tik 0,05 m. Antrą vie-
tą, nukrypusi 0,18 m, užėmė
jos komandos draugė N. Pečkytė.
Trečia — marijampolietė Bi-
rutė Kailiuvienė (0,22 m).

Nugalėtojas tarp vyrų — Mari-
jampolės aeroklubo atstovas A.
Danilaitis. Jis du šuolius atliko
tiksliai į centrą, o per trečią nu-
krypo tik 0,01 m. Antrą vietą
užėmė kaunietis A. Miečius (0,02
m). Trečias — vilnietis V. Zubė
(0,05 m).

Grupinius nusileidimo tikslumo
šuolius laimėjo Kauno moterų
komanda (K. Sūdžienė, N.
Pečkytė, R. Budginaitė), nukryp-
pusi nuo centro 0,23 m. Tarp
vyrų pirmavo Marijampolės ko-
manda (A. Mačiulis, R. Grincevi-
čius, A. Danilaitis), nukrypusi —
0,21 m.

Kartu vyko ir 1993 metų Lie-
tuvos jaunimo čempionatas. Nu-
sileidimo tikslumo respublikos
čempionės vardą iškovojo Ma-

žeikių aeroklubo sportininkė V.
Zagrakalytė (0,41 m). Antrą—
trečią vietas vienodais rezulta-
tais (0,48 m) pasidalijo mažeikie-
tė S. Rozgaitė ir kaunietė Z.
Marčiauskaitė. Jaunuolių čempio-
no vardą iškovojo marijampolietis
R. Vosylis (0,25 m). Antras
buvo mažeikietis V. Kryževičius
(0,26 m), trečias — marijampo-
lietis R. Vainikonis (0,29 m).

Kartu su Lietuvos sportininkais
rungtyniavo ir kaimyninės Latvi-
jos parašiutininkai. Teisėjų kole-
gija tarptautinių varžybų rezulta-
tus susumavo atskirai. Nusileidi-
mo tikslumo rungtį laimėjo Lie-
tuvos atstovė K. Sūdžienė (tri-
jų šuolių rezultatas 0,05 m). Ant-
rą ir trečią vietas užėmė Latvi-
jos sportininkės — A. Sokolova
(0,11 m) ir D. Kunkulberga (0,12
m).

Pirmą vietą iškovojo Latvijos
sportininkas J. Milaševskis visus
tris įskaitinius šuolius atliko tiks-
liai į centrą. Antrą vietą užėmė
A. Danilaitis nukrypo 0,01 m.
Trečias — A. Miečius (0,02 m).

Grupinius šuolius tiksliausiai
atliko Latvijos moterų komanda
— D. Kunkulberga, T. Krainova
ir N. Cigrat (0,03 m). Tarp vyrų
rezultatu 0,05 m nugalėjo Lietu-
vos rinktinė (R. Grincevičius, A.
Mačiulis, V. Zubė ir A. Danilai-
tis).

KONSTRUKTORIŲ-MĖGĖJŲ DĖMESIUI!

Parduodamas lengvam lėktuvėliui pritaikytas variklis
VICHR 30 su propeleriu.

Kreiptis po darbo valandų: Alytus, tel. (8-235) 5-34-
96.

Motorinio skraidymo pionieriai

Šių metų pabaigoje sukanka 90 metų, kai žmogus pirmą kartą skrido valdomu, sunkesniu už orą skraidančiu aparatu, kuriame panaudota mechaninio variklio traukos jėga.

Lėktuvo kūrėjai broliai Wilbur (1867—1912) ir Orville Wright (1871—1948) gimė JAV, Ohajo valstijos Daitono mieste. Nuo vaikystės domėjosi aviacija, stebėjo paukščių skridimus, sekė pasaulio aviatorių pasiekimus. Iš tėvų paveldėta nedidelė dviračių gamykla leido jiems be materialų rūpesčių atsidėti aviacijos bandymams. Broliai labai sukrėtė ir didelės įtakos jų tolesniems tyrinėjimams turėjo sklandymo pradininko Otto Lilienthal žuvimas. 1899 metais jie Vašingtono institute surinko visą spausdintą medžiagą apie pasaulyje atliktus skraidymus. Savo skraidantį aparatą jie kūrė remdamiesi Octav Chanute knyga „Progress in Flying Machines“ (Skraidančių mašinų pažanga). Tų pačių metų rudenį jie pasigamino didžiulį dvisparnį aitvarą su pastovia stabilizuojančia uodegos plokštuma. Jie aitvarą skraidina pučiant vėjui. Broliai pastebėjo, kad veikiant vėjo gūsiams aitvaras netekdavo šoninio pastovumo ir pakrypdavo. Norėdami to išvengti, jie prie sparno galų pririšdavo virvutes ir taip palaikydavo aitvarą šoninį pastovumą. Kitais metais, susisiekę su O. Chanute, jie išdėstė savo problemas. Prityręs sklandymo tyrinėtojas buvo įsitikinęs, kad sklandytuvą valdant O. Lilienthal būdu — balansuojant kūnu, skraidyti nesaugu. Jis patarė broliams, kaip reikia padaryti valdomą stabilizatorių ir posūkio vairą, o kad sparnų konstrukcija būtų standi, juos spyriais ir atšampomis reikia sujungti į vieną fermą.

1900 metų rugsėjo mėnesį broliai Wright pagamino pirmą dvisparnį sklandytuvą. Jis buvo su 15,33 m² ploto ir 5,2 m ilgio sparnais. Aparato paskuigalyje, kaip ir laive, buvo įtaisytas posūkio vairas, o priekyje — keičiamo kampo sudvejintas stabilizatorius. Pilotas gulėjo ant apatinio sparno. Bandymų vieta buvo pasirinkta Siaurės Karolinos Kitty Hawk vietovė, kur, meteorologų duomenimis, vyraudavo pastovūs vėjai. Bandymuose buvo ir sėkmingų skridimų, tačiau daugiau pasitaikydavo sklandytuvo palaužimų. Kitais metais jie pasigamino naują, panašų sklandytuvą su ilgesniais (6,7 m) ir didesniu ploto (26,94 m²) sparnais. Šiuo sklandytuvu jie tęsė bandymus, palaipsniui tobulindami kiekvieną konstrukcijos elementą. 1902 metų rudenį pasirodė trečiasis Wright sklandytuvus su sudvejintais posūkio vairo ir sparno galuose įtaisytas atsilenkimo mechanizmais,

kurie atliko eleronų funkcijas. Tuo būdu trečiasis Wright sklandytuvus turėjo visus aerodinaminį dėsnį reikalaujamas pagrindinius vairo.

Ilgų bandymų patirtis parodė, kad brolių Wright kelias į sėkmę buvo neatsitiktinis, o pasiektas atkaklumo ir kantrybės dėka. 1903 metų vasarą broliai nusprendė sklandytuvą paversti lėktuvu. Jie sukonstravo naują lėktuvą (kai kur klaidingai rašoma, kad jie perdirbo trečią sklandytuvą). Tačiau iškilo prob-

metų rudenį buvo atgabentas į Kitty Hawk vietovę, ir broliai ėmė ruošti skraidymams. Medinius starto bėgius įmontavo į smėlėtą pakalnę. Pirmasis bandymas įvyko gruodžio 14 dieną. Dalyvaujant artimiausiems bičiuliams ir keliems vietiniams gyventojams broliai metė burtus, norėdami nustatyti skridimų eilę. Likimas lėmė pirmam skristi Wilbur. Lėktuvus buvo pastatytas bėgių pabaigoje. Užvedus variklį virš sparno įsitaisė lakūnas, į rankas paėmęs valdymo

mas truko 59 sekundes ir buvo nuskristas 260 metrų atstumas. Jį atliko Wilbur Wright. Netrukus nuo vandenyno atslinko audra, ir stiprūs vėjo gūsiams smarkiai aplaužė lėktuvą. Tolesnį bandymai buvo atidėti. Broliai susikrovė laužą ir sugrįžo į savo gimtąjį miestą. 1904 metais atstatė ir patobulinę lėktuvą skraidė Daitono gyvenvietės pakraštyje virš ganyklos.

1904 m. rugsėjo 23 dieną Wilbur Wright jau atliko pirmą uždara skridimą: per 2 minutes 16 sekundžių ore apsuko 1245 metrų ratą.

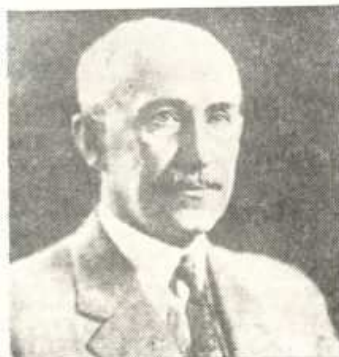
Norėdami toliau tobulinti savo lėktuvus, 1905 metais jie du kartus kreipėsi į JAV karinę vadovybę, prašydami finansinės paramos, tačiau jos nesulaukė. Tik 1908 metais jiems pavyko gauti pirmą komercinį užsakymą. Tų metų rugpjūčio 8 dieną Prancūzijos Le Mano mieste susirinkus visam šios aviacinės šalies elitui Wilbur Wright savo lėktuvu pademonstravo skridimus. Stebėjusieji plojimais sutiko nusileidusį lakūną. Ir tik nuo tol brolių Wright pasiekimas ėmė susilaukti tinkamo įvertinimo. Vienai privačiai prancūzų kompanijai už 500 000 frankų buvo parduota teisė statyti jų konstrukcijos lėktuvus. Prancūzijoje Wilbur Wright pagerino ir išsilaikymo ore rekordą (2 val. 20 minučių), lėktuvu vežiojo keleivius ir skraidymo meno mokė naujus pilotus.

Tuo metu kitu lėktuvu jaunesnysis brolis Orville skraidė Amerikoje. 1908 m. spalio 17 dieną lūžus propeleriui lėktuvus patyrė avariją. Per ją pilotas buvo smarkiai sužalotas ir su broliu Europoje susitiko tik 1909 metais. Čia jie demonstravo skraidymus Berlyno kariniame Tempelhofo aerodrome.

Po sėkmingų brolių Wright skraidymų Europoje lėktuvais susidomėjo kariniai specialistai, kurie numatė, kad aviacija bus svari jėga būsimuosiuose karo veiksmuose. Atsirado naujų konstrukcijų. Aviacija tvirtai įėjo į žmonijos buitį.

Skraidymų lėktuvais pradininkų brolių Wilbur ir Orville Wright vardai aukso raidėmis įrašyti į aviacijos istoriją. Originalus 1903 metais sukurtas lėktuvus Flyer užima garbingą vietą Vašingtono aviacijos muziejuje (Smithson National Air Museum).

Pažymint Orville Wright 65-ąsias gimimo metines Lietuvos aeroklubas jam suteikė LAK garbės nario vardą.



*To the Aero Club of Lithuania
with greetings to its members
Orville Wright
March 22, 1932*

Pirmojo pasaulyje lėktuvo kūrėjas, LAK Garbės narys Orville Wright ir Lietuvos aeroklubui atsiųsta jo faksimilė.

„Lietuvos Aero Klubui su linkėjimais jo nariams

Orville Wright“

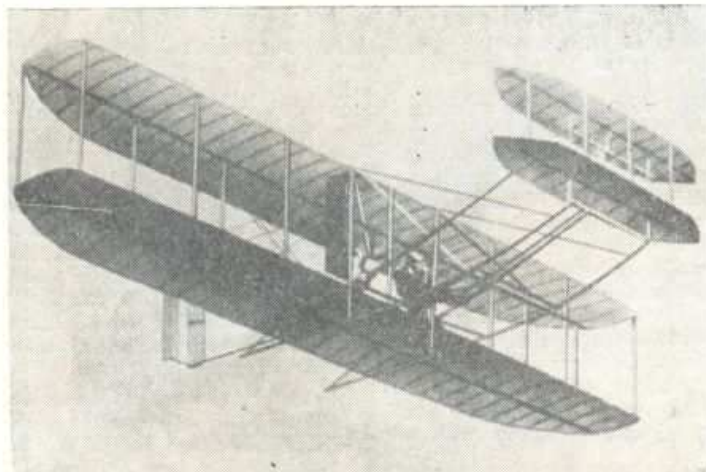
lema — kur gauti lėktuvui tinkamą variklį. Tuo metu gaminami varikliai automobiliams buvo gremėzdiški ir sunkūs. Tad ir šią problemą teko išspręsti patiems konstruktoriams. Kai kurios — stambesnės detalės pagal jų užsakymus buvo pagamintos variklių gamyklose. Kitas detales pagamino ir galutinį variklio surinkimą broliai atliko savoje dviračių gamykloje. Buvo pagamintas keturių cilindų skysčiu aušinamas variklis. Už sparnų nuoslydžio briaunos įmontuoti du stumiami propeleriai, kurie su varikliu sujungti metalinėmis dviračio grandinėmis. Medinius dvimenčius propelerius taip pat pagamino patys konstruktoriai. Vaziuoklės neturinčiam lėktuvui įsibėgėti iš lentų buvo sukalti mediniai bėgiai, per kuriuos įsibėgėjant slydo lėktuvo pavažos. Kad lėktuvus greičiau įgautų skridimui reikiamą greitį, buvo sukurta savotiška katapulta. Ant medinio bokšto buvo užkeliamas prištas didelis svoris. Pilotui įjungus variklį visu greičiu svoris būdavo paleidžiamas kristi, ir prie jo pririšta virvė per skridinį tempė lėktuvą. Tokiu būdu lėktuvus įgaudavo didelį pagreitį.

Baigtas lėktuvus, pavadintas Flyer (lakūnas) vardu, vėlų 1903

svertus. Kaukdamas variklis ėmė veikti visu galingumu ir nuo virvių atpalaiduotas lėktuvus išsiveržė į priekį. Įgijęs greitį lėktuvus atitrūko nuo žemės ir po kelių sekundžių prie pat medinių bėgių stabilizatoriais įsirežė į žemę. Skridimu šis šoktelėjimas nebuvo užskaitytas, nes įsibėgėjimo bėgiai buvo pastatyti nuokalnėje.

Pataisę aplaužytą stabilizatorių tolesnius bandymus broliai pradėjo gruodžio 17 dieną. Šį kartą bėgiai pastatyti lygioje vietoje, prieš vėją. Buvo pakviesti penki liudininkai ir pastatyta istorinį momentą fiksuojanti fotokamera. Šį kartą lėktuvą valdė jaunesnis brolis Orville. 10 val. 35 minutės Flyer, pavažomis pašliaužęs apie 12 metrų, pakilo nuo bėgių. Paskridęs apie 12 sekundžių lėktuvus pavažomis palietė žemę už 37 metrų nuo pakilimo vietos. Fotokamera užfiksavo lėktuvą ore, ir ši nuotrauka apkeliavo viso pasaulio spaudą. Kiek pareguliuavę aukštumos vairo broliai toliau tęsė bandymus. Antras skridimas sėkmingai atliktas 11 val. 20 minučių. Jis buvo panašus į pirmąjį. Iš viso paeiliui keičiantis pilotams tą dieną buvo skrista keturis kartus. Paskutinis skridi-

Pirmas brolių Wright lėktuvas



Flyer 1903

Dvisparnis, medinės konstrukcijos. Viršutinis ir apatinis spar-

nai vienodi, kiekvienas sudarytas iš lonžerono ir 38 nerviūrų. Dengti drobe, tarpusavyje sutvirtinti 16 strypelių ir atstatomais. Sparnų galai šiek tiek nuleisti žemyn. Pilotas skrisdamas

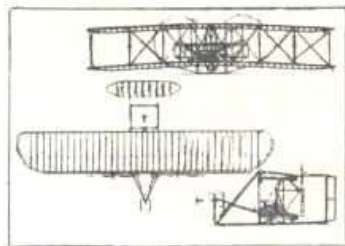
gulėjo ant apatinio sparno, galva į priekį.

Dvigubi aukštumos vairai įtaisyti priekyje. Bendras jų plotas 4,46 m². Dvigubas 1,45 m² posūkio vairas lėktuvo užpakalyje. Lėktuvas kilo ir tūpė ant medinių pavažų.

Valdymas trosais, kurie nuo vairolazdės skridinėliais buvo sujungti su vairais. Vairolazdę pakreipus į šonus atitinkamai palinkdavo viršutinio sparno galų nuoslydžio briaunos, tokiu būdu atlikdamos eleronų funkcijas. Aukštumos ir posūkio vairai taip pat buvo sujungti trosais. Originali valdymo sistema užpatentuota.

Vienoje eilėje išdėstyti keturi cilindriniai varikliai aušinamas vandeniu. Jis buvo pastatytas virš apatinio sparno, šalia piloto. Kartu su aušinimo sistema svėrė 91 kilogramą. 2,50 m skersmens mediniai propeleriai

įtaisyti tarp sparnų pastatytuose stovuose. Su varikliu jie sujungti grandinėmis. Išvystė iki 350 apsisukimų per minutę.



TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	12,29 m
Lėktuvo ilgis	6,43 m
Lėktuvo aukštis	2,44 m
Sparnų plotas	47,38 m ²
Tuščio svoris	274 kg
Skridimo svoris	340 kg
Skridimo greitis apie	49 km/val.

LIETUVOS KARO AVIACIJOS ŽENKLAI

KARO AVIACIJOS MOKYKLOS BAIGIMO ŽENKLAS

1919 m. gruodžio 18 d. kariuomenės įsakyme buvo paskelbta, kad Karo aviacijos mokyklą baigė 34 lakūnai. Tuo pat metu mokslą baigė ir II Karo mokyklos laida. Kartu imta reng-



Karo aviacijos mokyklos pirmosios laidos baigimo ženklas.

ti bendrą Karo mokyklos absolventų ir atskirai baigusiųjų Karo aviacijos mokyklą ženklo projektą. Karo aviacijos mokyklos laidų daugiau nebuvo, todėl baigimo ženklą galėjo gauti tik pirmosios laidos lakūnai.

Vėliau aviacijos personalas buvo papildomas savanoriais iš kitų kariuomenės dalinių, juos apmokant Karo aviacijos kursuose, kurie veikė kasmet.

Karo aviacijos mokyklos baigimo ženklas buvo pagamintas Vokietijoje, kadangi 1919–1929 metais kokybiškai jį pagaminti Kaune nebuvo galimybių. Sudarytas sąrašas asmenų, norinčių šį ženklą įsigyti. Dalis turinčių teisę nešioti šį Baigimo ženklą netrukus baigė šią Karo aviacijos

mokyklą paritraukė iš aviacijos dėl įvairių priežasčių.

KARO LAKŪNO (PILOTO ARBA ORO ŽVALGO) ŽENKLAS

Jau I pasaulinio karo metu aviacija ėmė vaidinti svarbų vaidmenį. Daugelis užsienio pi-



I rango lakūno (oro žvalgo) ženklas su kardais.

lotų skraidymo įgūdžius įgijo aeroklubuose, kurie buvo susijungę į tarptautinę pasaulinę organizaciją AIACR (Association Internationale des Aéro-Clubs



II rango karo lakūno (oro žvalgo) ženklas be kardų.

Reconnus). Kiekvienas savarakiškai skraidantis pilotas privalėjo turėti licenciją (brevet), o karo lakūnas – karo lakūno licenciją (brevet militaire). Lietuva, atgavusi nepriklausomybę, savo ginkluotosios pajėgos 1919 m. kovo 12 d. įsteigė „Aviacijos dalį“. Jos vadu buvo paskirtas karininkas (vėliau majoras) Petronis. Reikėjo skristi į frontus, o savų lakūnų nebuvo. Buvo pasamdyti keturi vokiečiai lakūnai, anksčiau tarnavę Vokietijos oro pajėgose. Be skrydžių į frontus, jie tapo pirmaisiais jaunų lakūnų instruktoriais. Laikas bėgo. Jaunieji lakūnai, išmokę skraidyti treniruojamais lėktuvais, palaipsniui įvaldė kovinius lėktuvus ir pradėjo

skraidyti į frontą. Jie iš mokinių-lakūnų buvo pakeliami į „einančio karo lakūno pareigas“. Pirmaisiais Lietuvos nepriklausomybės metais, atsižvelgiant į kitų valstybių patirtį, buvo manoma, kad karo lakūnai turi būti karininkai. Tai buvo siejama su aukštesniu karininkijos išsilavinimo lygiu ir didesniu pasitikėjimu ja. Bet tikroji koncepcija – kas yra „Karo lakūnas“ dar nebuvo parengta.

1920 m. rugpjūčio mėn. buvo parengtos ir paskelbtos taisyklės „Karo lakūno ir oro žvalgo“ vardui įgyti. V. Jablonskio teigimu „Karo lakūno“ ir „oro žvalgo“ vardas suteikiamas lakūnui, sėkmingai atlikusiam ne mažiau kaip 50 užduočių ore. Užduotimi buvo laikoma ligesni kaip 2 val. perskridimai, žvalgyba iš oro, fotografavimas, bombų metimas, aukštasis pilotas, skridimas didesniame kaip 5000 m aukštyje ir kitos panašios užduotys. Fronte atliktos užduotys buvo užskaitomos koeficientu 2.

Pirmajam Karo lakūno vardas 1920.12.01 buvo suteiktas lttn. Jurgiu Dobkevičiui (24 skridimai į frontą). 1921.07.01 Karo lakūnų vardai buvo suteikti lttn. V. Senbergui (18 skrydžių į frontą) ir lttn. A. Stašaičiui (12 skrydžių į frontą). Suteikiant Karo lakūno vardą turėjo būti įteiktas ir Karo lakūno ženklas. Tačiau tokio ženklo dar nebuvo. Jį pradėta kurti remiantis kitų šalių patirtimi.

Lietuvos karo aviacijoje tarnavo iš Rusijos grįžęs lietuvis karo lakūnas vyr. lttn. Pranas Hiksa, kuris 1916–1917 metais baigė karo aviacijos mokyklą Anglijoje. Jis nešiojo juodos gelumbės išsiužtą karališkųjų oro pajėgų lakūno (R.A.F.) ženklą kairėje krūtines pusėje. Vokiečių karo lakūnai sidabrinį ovalinio vainiko ženklą su skrendančiu aru nešiojo kairėje mūnduro pusėje, žemiau viršutinės kišenės. Latvų karo lakūnai ant grandinėlių kairėje krūtines pusėje nešiojo metalinį paausuoatą

arą išskėstais sparnais, naugose laikantį latvių lėktuvų atpažinimo ženklą. Estų karo lakūnai – masyvų prisukamą sidabrinį arą aukštyn pakeltais sparnais, su estų lėktuvų ženklu (trispalvis trikampis) naugose.

Lietuvos karo lakūnų ženklas – stilizuoti sparnai, baltų šilku išsiužti ant juodos gelumbės, per vidurį sukryžiuoti kardai, viršum jų – Vyčio kryžiaus ženklas. Iš pradžių po kardais buvo raidės „L“ arba „Z“ – karo lakūno piloto arba oro žvalgo specialybei pažymėti. Ženklas buvo nešiojamas dešinėje krūtines pusėje, kaip įgyto mokslo specialybės ženklas.

„PLIENO SPARNŲ“ GARBES ŽENKLAS

Trečiojo dešimtmečio pabaigoje Lietuvos karo aviacija sustiprėjo. Dažnesni tapo ir sveti-



Lietuvos karo aviacijos „Plieno sparnų“ garbės ženklas.

my karinių oro pajėgų atstovų vizitai. Tokius vizitus vykdė ir Lietuvos karo aviacija. Ten jie, ypač Latvijoje, budavo apdovanojami užsienio karo lakūnų ženklais. Atsilankiusiems užsienio lakūnams gelumbėje išsiužtą Karo lakūno ženklą dovanoti nebuvo patogu. Todėl jau nuo 1929 metų imta galvoti, kad reikia ženklo, kuriuo būtų pageriami nusipelnę mūsų karo lakūnai ir oficialiai atsilankę kitų valstybių lakūnai.

„Plieno sparnų“ ženklo projektą sukūrė kpt. Jonas Spokevičius, padedant kpt. J. Zibavičiui ir skulptoriui Br. Pundziui. Vadovybė projektą pripažino priimtiniu. Prahos firma Karnet-Kissely pagamino pavyzdį, kuris buvo oficialiai priimtas ir pavadintas „PLIENO SPARNAI“. Jo statusas buvo paskelbtas 1932 m. gruodžio mėn., karininkų žurnale „Kardas“ Nr. 12 ir įsakymuose aviacijai.

„PLIENO SPARNŲ“ GARBĖS ŽENKLO STATUTAS

1. „Plieno sparnų“ garbės ženklas yra Lietuvos karo aviacijos garbės ženklas, teikiamas garbingiems lakūnams svečiams, taip pat mūsų užsitaravusiems lakūnams.

2. Ženklas sidabrinis, dviejų stilizuotų metalo sparnų pavidalo. Sparnas iš dešinės turi baltą emalinį su juodais apvedžiojimais, stilizuotą Vyčio Kryžių; Sparnas iš kairės sumažintas – perspektyvoj. Ženklo didumas 5 cm x 2,5 cm.

3. „Plieno sparnų“ garbės ženklas nešiojamas prie išėginės ar parado uniformos aukščiau ordinarų ar berečių.

4. „Plieno sparnų“ garbės ženklą apdovanoja aviacijos viršininkas krašto apsaugos ministerio vardu.

5. Asmenis apdovanojami ir pažymėti ženklų aviacijos viršininkui pristato „Plieno sparnų“ garbės ženklų taryba, kurią sudaro aviacijos viršininkas, iš „Plieno sparnų“, esančių aktyvioje tarnyboje, seniausių lakūnų sąsate 5 asmenų. Taryba sudaroma trejiems metams. Tie patys asmenys gali įeiti į tarybą keletą kartų.

6. Tarybos kvorumui sudaryti reikia ne mažiau kaip 3 asmenų.

7. Apdovanojimas asmenims teikiama liudymai su aviacijos viršininko ir „Plieno sparnų“ tarybos pirmininko parašais.

8. Apdovanojimų sąrašus kasmet metų pradžioje už praeitus metus aviacijos viršininkas pristato vyriausiojo štabo viršininkui.

„Plieno sparnų“ garbės ženklas buvo gaminamas iš 990 prabos sidabro. Ženklas buvo priskeyamas dviem sraigteliais su veržlėmis prie uniformos.

Pirmieji Lietuvos karo lakūnai, apdovanojami šiuo garbės ženklu, buvo: plk. lt. A. Gustaitis, mjr. L. Peseckas, mjr. V. Senbergas, mjr. A. Stašaitis, mjr. V. Jablonskis ir mjr. V. Svitris.

Pirmieji 5 kartus su karo aviacijos viršininku sudarė pirmąją „Plieno sparnų“ garbės ženklo tarybą.

„Plieno sparnai“ galėjo būti suteikiami Lietuvos karo lakūnams eskadrilių vadų teikimu ženklo tarybai, jeigu jie neprieštarė, ne mažiau kaip 5 metus vykdė I rango karo lakūno pareigas. „Plieno sparnų“ garbės ženklo tarybai patvirtinus kandidato nuopelnus, sprendimą dėl apdovanojimo priimdavo Karo aviacijos viršininkas. Krašto apsaugos ministro vardu. Apdovanojimas būdavo įrašomas į tarnybos lapą, kartu išduodamas apdovanojimo „Plieno sparnų“ garbės ženklu pažymėjimas.

„PLIENO SPARNŲ“
GARBĖS ŽENKLŲ
APDOVANOJIMAI LIETUVOS
KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ
(1932–1940)

Adamkevičius Robertas, kpt. Adomaitis Jonas, mjr. Andrius Juozas, kpt. Biknius Kostas, kpt. Brazauskas Balys, kpt. Bulvičius Vytautas, mjr. Cemarnas Vytautas, mjr. Cesonis Juozas, kpt. Dabušis Balys, virš. Digrys Vytautas, kpt. Draugelis Jurgis, kpt. Drunga Zigmas, kpt. Ferensas-Tautvilas Narcizas, mjr. Garolis Jaronimas, mjr. Garunkštis Vytautas, virš. Gavelis Antanas, plk. lt. Gricevičius Vytautas, mjr. Gustaitis Antanas, gen.

Heidrikis Grigorijus, kpt. Irlakis Juozas, kpt. Jablonskis Vytautas, mjr. Jankauskas Juozas, plk. lt. Januškevičius Česlovas, plk. lt. Jasevičius Juozas, virš. Kavaliauskas Petras, kpt. Kovas Jurgis, mjr. Kraucevičius Eugenijus, mjr. Kreivis Petras, virš. Kutka Antanas, mjr. Lapienis Petras, mjr. Lendraitis Leonas, lt. Leončikas-Leonaitis Mikas, kpt. Lorientas Jonas, plk. lt. Mačiokas Mykolas, plk. lt. Mačiulka Antanas, plk. lt. Marcinkus Romualdas, kpt. Mariūnas Aleksas, lt. Martinkus Klemas, kpt. Masys Petras, mjr. Mikėnas Jonas, mjr. Mikolajūnas Kazys, plk. Milevičius Vitalis, mjr. Mintautas Kazys, kpt. Mitas Adolfas, mjr. Morkus Vladas, kpt. Motūza Antanas, plk. lt. Marmulaitis Vladas, virš. Namikas Juozas, mjr. Narakas Juozas, plk. lt. Nausėdas Juozas, kpt. Peseckas Leonardas, plk. lt. Pyragius Jonas, mjr. Rapšys Juozas, plk. Reimontas Viktoras, plk. lt. Staukaitis Andrius, kpt. Stašaitis Antanas, mjr. Svydas Alfonsas, kpt. Sakmanas Tadas, plk. lt. Senbergas Vsevolodas, plk. lt. Šešplaukis Ignas, plk. lt. Šimkus Kazys, mjr. Slikas Vladas, kpt. Spokevičius Ignas, mjr. Svitris Vincas, mjr. Tyškus Feliksas, mjr. Ulpa Antanas, mjr. Vachauzas Voldemaras, virš. Vaičieliūnas Juozas, kpt. Vaičius Juozas, mjr. Valvada Bronius, mjr. Varanavičius Vytautas, kpt. Vedeika Petras, kpt. Zagurskis-Kalniūnas Antanas, mjr. Zibavičius Liūdas, mjr.

Karo lakūnas majoras Vytautas Jablonskis [kairėje] ir pulkininkas leitenantas Antanas Gustaitis 1933.IX.25—X.3 lėktuvu ANBO IV atlikę perskridimą Kaunas—Ryga—Talinas—Helsinkis—Kaunas

Straipsnis parengtas V. Jablonskio laiško pagrindu (laiškas rašytas 1962 m. vasario 5 d.). Laišką ir nuotrauką pateikė bei apdovanojimų „Plieno sparnų“ garbės ženklų sąrašą sudarė Vytautas Peseckas. Jis atsiprašo už galimus netikslumus sudarant sąrašą ir prašo skaitytojus, galinčius šį sąrašą papildyti, apie tai pranešti redakcijai. Taip pat tikiu, kad atgimusi Lietuvos karo aviacija atgaivins ir „Plieno sparnų“ garbės ženklą.

V. Jablonskis gimė 1899 m. vasario 16 d. Taline, kur jo tėvas Jonas Jablonskis, išfrentas iš Lietuvos, mokytojas. 1917 m. aukso medaliu baigė lietuvių gimnaziją Voroneže, o 1919 m. — Lietuvos karo aviacijos mokyklą. 1920 m. dalyvavo kovose su lenkais. Gerai mokėdamas lietuvių kalbą, prisidėjo sudarant lietuvišką aviacijos terminiją. 1925–1927 metais ėjo IV eskadrilės vado pavaduotojo pareigas. 1927 m. Prancūzijoje baigė oro fotografijos kursų, dalyvavo parodose ir konkursuose, apdovanojimas diplomais. 1930 m. su A. Gustaičiu lėktuvu ANBO-IV skrido maršrutu Kaunas—Ryga—Talinas—Helsinkis ir atgal. 1934–1940 m. dirbo aviacijos fototarnybos viršininku. Apdovanojimas „10 metų Nepriklausomybės“ medaliu, „Savanoriokūrejo“ medaliu, „Gedimino ordinaru“ ir „Plieno sparnų“ garbės ženklu. 1944 m. pasitraukė į Vokietiją, nuo 1949 m. gyveno Klivlande, JAV. Mirė 1963 m. rugsėjo 25 d., palaidotas Laisvės kapinėse.

Straipsnį parengė LAK gen. sekretorius A. KAPPAVIČIUS

Didelių darbų metas

Baigiasi 1993-ieji, o podraug su jais ir dar vieneri kosminės veiklos metai. Jie buvo ne tik didelių darbų rengimo, bet ir kosminių laimėjimų, rimtų eksperimentų metai. Tiesa, kaip paprastai būna, ne viskas, kas sumanyta, vyko sėkmingai ar buvo visiškai įgyvendinta. Tai visų pirma pasakytina apie labai plačią NASA aštuonių „Šatlių“ gimines laivų skrydžių į visatą programą. Ypač sutrikę jie buvo metų pradžioje. Bet svarbiausias uždavinys įvykdytas — startavęs birželio 21 d. kosminis laivas Endeavour liepos 1 d. atgabeno į žemę vienuolika mėnesių visatoje dirbusią tarptautinę kosminę platformą — Eureka.

Sis uždavinys nebuvo lengvas, jis ilgai planuotas ir ruoštas. Kosminio laivo įgula, kurią sudarė šeši asmenys, sugebėjo mechanine ranka apglėbti platformą, astronautas Peter Wisoff sulaukė jos antenas ir milijoninės vertės objektas įkeltas į laivo krovinių skyrių. Eureka apskaičiuota penkiems ilgalaimiams skrydžiams. Bet, pasak spaudos, ko gero, šis pirmasis gali tapti legendiniu. Mat Europos kosminė agentūra neturi pakankamai pinigų, kad ji būtų vėl iškelta į visatą. Tačiau gali būti, kad Eureka vis dėlto vėl bus iškelta. Klausimas — kada?

Amerikiečiai atkakliai ruošėsi šių metų paskutiniams skrydžiams, kurie atiduodant numerį į spaudą dar buvo ne visiškai patvirtinti. Tai visų pirma STS-60, kuris lapkričio mėnesį turėtų iškelti į visatą bendrą JAV ir TSRS įgula. Jos uždavitis — dirbti Spacelab kosminėje laboratorijoje bei biotechnologijai eksperimentai. Na, o paskutinis „Šatlų“ giminės Endeavour skrydis gruodžio mėnesį tikriausiai išeis į visatą gerai treniruotą astronautų komandą, kurios uždavitis bus suremontuoti ir sutvarkyti 1990 m. balandžio 24 d. kosminio laivo Discovery paleistą nepaprastą objektą — kosminę observatoriją Hubble.

Pavadintas žymaus amerikiečių astronomo Edwin Pawell Hubble vardu kosminis teleskopas — 13,30 m ilgio, jo skersmuo (be saulės baterijų ir su jomis atitinkamai) — 4,3 ir 12 m. Unikalus įrenginys kainavo per du milijardus dolerių, iš kurių 85 proc. mokėjo NASA, o 15 — ESA. Ši kosminė observatorija, sugebanti stebėti visatą, esančią net už 14 milijardų šviesmečių, turėjo tarnauti mokslui 20 metų. Nepaprastai stiprus teleskopas, galintis stebėti už 16 000 km jonvabalo skleidžiamą šviesą, turi 70 mm skersmens foto-kamerą, kuri perduoda į žemę unikaliausias nuotraukas. Viskas, atrodo, gerai, bet...

Jau gavus pirmas nuotraukas išaiškėjo, jog teleskopo optika nėra „aštri“ — nepakankamai ryškios nuotraukos. Viskas buvo kruopščiai patikrinta ir nustatyta, kad per jo gamybą būta nukrypimo optiką laikančiame rėme, be to, pašalintos ne visos šlifavimo darbų atliekos. Na, o tai...

Ilgą laiką dirbė mokslininkai ir specialistai sukūrė unikalią įrenginį, kuriame daug linzių, 4,5 m ilgio „korektorių“ ir turės būti astronautų, skrisiančių su Endeavour, priimtuotas prie kosmoso skriejančio Hubble. Gau-

19



Kauno aviacijos dirbtuvėse suremontuotas lėktuvas.

Friedrichshafen G. III a

1919 m. lapkričio 23 dieną ties Radviliškio iš bermontininkų atkovotame traukinyje tarp kitų trofėjų karinių lėktuvų buvo ir bombonešis Friedrichshafen G. III a. Jis buvo atgabentas į Kauno cepelino angara. Lėktuvą montuojant pasirodė, kad kai kurios jo detalės netinkamos, o kai kurių išvis nebuvo.

Kitas to paties tipo lėktuvas Lietuvos karo aviacijai atiteko tikrai įdomiomis aplinkybėmis. 1920 m. kovo 3 dieną jis pastebėtas skrendant netoli Kauno ir kaip oro erdvės pažeidėjas apšaudytas. Lėktuvas priverstinai leidosi netoli carinės kariuomenės Kauno tvirtovės forto įtvirtinimų ir kapotavo. Juo skridę keturi asmenys buvo sulaikyti. Tiriant įvykį paaiškėjo, kad šis vokiečių lėktuvas skrido iš Maskvos (trumpam nusileidęs Smolenske) į Karaliaučius. Lėktuvu iš Rusijos į Šveicariją buvo skraidinamas šios šalies komunistinio judėjimo lyderis Frydrih Platten, kuris 1918 m. sausio 14 dieną, per pasikėsinimą gindamas Leniną, buvo sužeistas. Konfiskuotas aplaužytas lėktuvas buvo atiduotas remontuoti į Karo aviacijos dirbtuves. Atstatytą lėktuvą 1921 m. gegužės 21 dieną ore išbandė Lietuvos karo aviacijos samdytas Josef Komandel.

Liūdnas tolesnis šio lėktuvo likimas. 1923 m. liepos 13 dieną tuo laiku ėjęs mokomosios es-

kadrilės vado pareigas aviacijos kapitonas Antanas Gustaitis į Friedrichshafen G. III pasikvietė paskraidyti aerodrome buvusius bičiulius — lakūnus Viktorą Reimontą, Stasį Tumą, Viktorą Cemarką, Mykolą Mačioką ir Grigorijų Heidrikį. Skrendant 200 metrų aukštyje per posūkį pateko į suktuką ir sudužo. Laimei, buvusieji lėktuve žmonės tik nežymiai sužaloti. Po avarijos lėktuvo nepavyko suremontuoti.

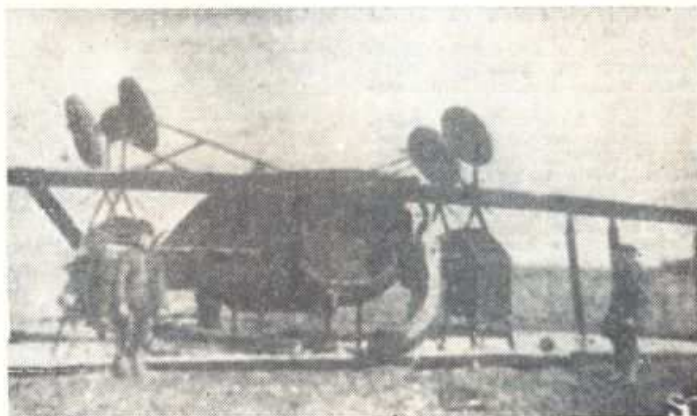
Friedrichshafen lėktuvų kūrimui daug įtakos turėjo 1915 metais Vokietijos Gotha vagonų gamykloje pradėti gaminti bombonešiai. Vykstant Pirmojo pasaulinio karo veiksmams pristiogo bombonešių, galinčių nešti didesnę bombų krūvį. Tada lėktuvų konstruktorius — lakūnas Oskar Ursinus sukūrė dvimotorį bombonešį, pavadintą Gotha G. I. Žymėjimas raide G prigijo nuo vokiško Grossflugzeug (didelis lėktuvas). Labai panašų lėktuvą, panaudodamas daugelį Gotha konstrukcijos elementų, sukūrė konstruktorius T. Kober, dirbęs Badene, buvusioje diržablių Zeppelin gamykloje Friedrichshafen. 1917 metais čia pradėti serijomis gaminti Friedrichshafen G. III, G. III a, o vėliau G. IV bombonešiai.

Lėktuvas Friedrichshafen G. III a medinės konstrukcijos. Sparnai su mediniais lonžeronais, tarpusavyje sujungti spyriais ir plie-

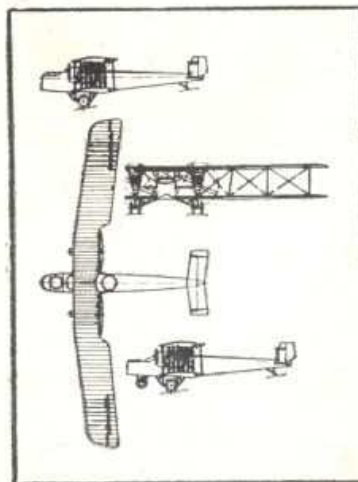
ninėmis atstatampomis. Tik centrinė sparnų jungianti dalisturi iš plieno vamzdelių suvirintą lonžeroną. Priekinė sparnų briauna aptraukta klijuote. Likusioji — nitrolaku impregnuota drobe. Liemens priekinė dalis — taip pat klijuote, už pilotų kabinų — drobe. Vairai suvirinti iš plonų vamzdelių, aptraukti drobe. Pagrindiniai važiuoklės ratai — su

plieniniais spyruokliniais amortizatoriais. Uodegoje įtaisytas amortizuojantis ramstis. Kai kurie Friedrichshafen G. III a buvo su priekyje įtaisytu ratu.

Lėktuvas turėjo du Mercedes D IV a skysčiu aušinamus variklius su stumiamais dviejų menčių propeleriais. Variklis Mercedes D IV a šešių cilindry, 200 AJ galingumo. Lėktuvas galėjo



Taip atrodė kapotavęs Friedrichshafen G. III a.



nešti iki 700 kg bombų, o jo ginkluotę sudarė trys 7,92 mm kulkosvaidžiai Spandau. Įgula — trys žmonės. 1917—1918 metais pagaminta per 200 vienetų Friedrichshafen G. III ir G. III a.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	23,70 m
Lėktuvo ilgis	12,80 m
Lėktuvo aukštis	3,66 m
Sparnų plotas	95,00 m²
Tuščio lėktuvo svoris	2700 kg
Skridimo svoris	3940 kg
Maksimalus greitis	140 km/val.
Kelionės greitis	110 km/val.
Tūpimo greitis	75 km/val.
Aukščio lubos	4500 m
Skridimo nuotolis	625 km

namas valdas bus koreguojamas optika, tad ir teleskopo regimi objektai bei fotokameros perduodamos nuotraukos žada būti pakankamai ryškios!

Tiek apie amerikiečius. Na, o rusai? Jie privalėtų pakeisti keturioliką kosminio komplekso „Mir-Kvant“ įgula, buvo nuskraidinę į kompleksą prancūzų kosmonautą Jean-Pierre Haignerę ir ypač kruopščiai ruošiasi 1994-iesiems. Tikimasi su užsienio pagalba perorientuoti ir pakeisti kosminę stotį „Mir“ ir antrą kartą (be įgulos) iškelti į visatą laivą „Buran“. Bet svarbiausias jų eksperimentas — šių metų pabaigoje skraidinama naujoji laivo įgula, kurią lydės gydytojas. Numatoma, kad ji iš-

bus orbitoje 18 mėnesių! Tai naujas buvimo kosmose trukmės pasiekimas. Kitąmet rusai žada skraidinti į kosminį kompleksą ESA astronautą. Pasak kosmonautų paruošimo centro vadovo lakūno kosmonauto Piotro Klimuk, iki 1996-ųjų bus toliau vykdoma pilotuojamų laivų „invazija“ į visatą, į kosminę stotį turėtų būti nuskraidinta ilgalaikiam skrydžiui viena kosmonautė, be to, tikimasi įvykdyti seniai planuotą eksperimentą — prijungti prie „Mir“ JAV kosminių laivų flotilės Shuttle atsovą. Bet, kaip jau minėta, iki tol turi būti perorientuotas kosminis kompleksas, kurio dabartinė būklė kelia daug problemų.

SOKOLŲ SĖKMĖ

JAV aviacijos instancija FFA leido naudotis šalies oro erdve Lenkijos Svidniko gamyklos sraigtasparniui W-3A Sokol.

Po Tarybų Sąjungos subyrėjimo PSL Svidnik ištiko gan komplikota situacija: neliko kam parduoti pagamintų ir toliau gaminamų sraigtasparnių. Dabar, gavus JAV kokybės sertifikata, Lenkijos aviacijos pramonei praktiškai atsivėrė didelės perspektyvos. Bemaž 2,5 milijono dolerių kainuojantis Sokol, be abejonės, suras daug pirkėjų. Mat jis žymiai pigesnis nei panašios klasės Bell 412 ir 212. Juolab, kad Lenkija pasirengusi tiesti šioms sraigtasparniams at-sargines dalis. Beje, ne tik jas. Laukiama JAV federacinės skraidymų valdybos leidimo skraidyti šioje šalyje ir su dar dviem lenkų gamybos sraigtasparniais — Kania ir Mi-2.

Sraigtasparnis W-3A Sokol tu-

ri dvi PZL-10W turbinas, kurių kiekvienos galingumas — 672 kW. Jie reguliuojami elektronika, išvysto 180 km/val. greitį. Įdomiausia, jog išėjus iš rikiuotės vienai turbina, antroji, vos spustelėjus mygtuką, gali trumpą laiką pasiekti per 912 kW galingumą. Sraigtasparnis per skrydžio valandą sueikvoja 300 kg žibalo, ištis naudingas aparatas!

Šalia civilinio šio sraigtasparnio varianto yra ir karinis. Tai — W-3U Salamandra. Nuo savo „taikaus“ brolio jis skiriasi tuo, kad teikia savininkui net šešis ginkluotus variantus. Tarp jų — nevaldomas ir valdomas raketos oras—oras, bei kovai prieš tankus skirtą reaktyvinę ginkluotę, nekalbant jau apie prie aparatų kairėje liemens pusėje montuojamą 23 mm patrankėlę su 250 šovinių.

1933–1993

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



ĮAMŽINTAS LITUANICOS SKRYDŽIO JUBILIEJUS



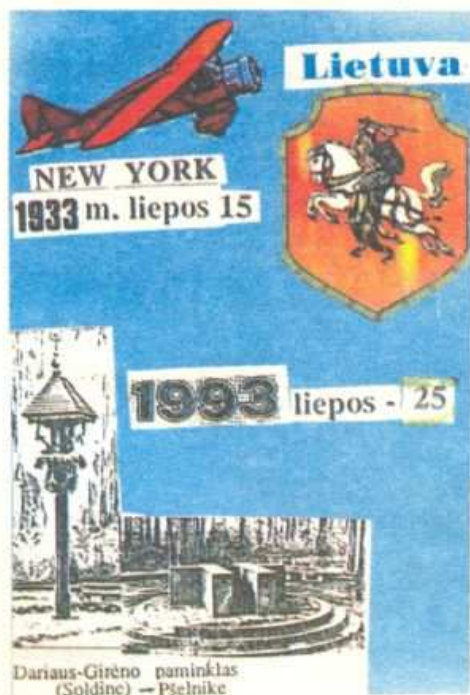
dienai paminėti skirtas 5 centų vertės pašto ženklas. Išleisti kelių rūšių meniniai vokai. Vilniuje ir Kaune vokai žymėti proginiais pirmosios dienos žymekliais. Dalis vokų su pašto ženklais buvo nuvežta į Niujorką. Čia jie antspauduoti specialiu Oro pašto 1993.07.15–17 d. žymekliu ir 1993 m. liepos 17 dieną lėktuvais Lituanica 3 (Gulfstream G-IV) juos atgabeno į Kauną. Kita voko pusė buvo antspauduota Niujorko tarptautinio aerouosto (Jax International Airport New York) 1993 liepos 17 dienos žymekliu su aviacijos pionierių S. Dariaus ir S. Girėno valdomos Lituanicos skridimo ir 60-mečio datomis.

Lituanicos skrydžio 60-mečio jubiliejaus proga kolekcionieriai sulaukė naujų pašto miniatiūrų ir atvirukų. Lenkijos lietuvių kultūros draugijos Ščecino sky-

rius išspausdino skrydį ir tragediją menančius spalvingus atvirukus.

Išleistas 80 centų vertės pašto ženklas su lakūnų

S. Dariaus ir S. Girėno portretais ir skrendančia Lituanica. Kaip žinoma, nuo 1934 metų liepos 17 diena yra minima kaip pasaulio lietuvių vienybės diena. Tai



Šių metų trečiame Jūsų žurnalo numeryje rašėte apie Olandijos aviakompaniją ir jos įkūrėją Anthony Fokker. Ar negalėtumėte plačiau parašyti apie šį žmogų, jo nuopelnus aviacijai.

Valdas IVANAUSKAS

Kaunas

Pasaulio aviacijos istorijos knygoje nemaža įrašų. Visi jie susiję su žmonėmis, kurie ypač daug padarė oreivystei plėsti. Aukso raidėmis šioje greitoje puikuoja ir olando Anthony Fokker pavardė. Ankstyvais aviacijos kūrimosi metais jis sukūrė daug skraidančių aparatų, kurie ir šiandien nepamiršti, o modernūs Fokker lėktuvai ir dabar skrodžia dangaus žydrinę...

[domus šio nepaprasto žmogaus — lakūno, inžinieriaus, konstruktoriaus gyvenimo kelias. Jis gimė 1890 m. balandžio 6 d. Javos saloje. Po ketverių metų tėvai persikėlė į Olandiją. Labai jaunas pradėjo domėtis tuo metu ypač audringai plintančia technika. Todėl atlikęs karo prievolę išvyko studijų į Vokietiją, kur buvo pasiruošęs išnarplioti automobilių gamybos paslaptis. Tačiau...

Netoli Mainco miesto Anthony Fokker pirmą kartą akis į akį susidūrė su aviacija. Ilgai nesvarstęs jaunas studentas pakeitė savo planus — „persėdė“ iš auto į aviakonstravimą ir drauge pradėjo mokytis skraidyti. 1910 metų spalį Fokker pastatė savo pirmą skraidantį aparatą „Spinne“ (Voras), o kitų metų balandį gavo lakūno licenciją. 1912 m. Fokker Berlyne įkūrė savo aviacijos firmą „Fokker Aviatik GmbH“, kurios įstatinis kapitalas buvo 20 000 markių (tiems laikams — dideli pinigai). Tuometinis Vokietijos sostinės skraidymo laukas Johannisthal tapo pagrindine Anthony veiklos vieta. Čia jis kūrė lėktuvus, statė juos, bandė, čia išduodavo jiems kelialapius į gyvenimą. Pagaliau šioje Vokietijos aviacijos Mekoje jis pardavė pirmus Fokker skraidančius aparatus.

Patrauklūs, ganėtinai galingi, patogūs Fokker lėktuvai patraukė kariškių dėmesį. Tad nieko stebėtino, kad jau 1913-aisiais jis gavo pirmus karinius užsakymus. Karo ministerijai primygtinai reikalaujant ir iš dalies padėjus lėšomis, Fokker 1913-ųjų rudenį perkėlė savo dirbtuves į Sverin-Göris, netoli Meklenburgo. Čia buvo žymiai ramiau, toliau nuo daugelio

smalsių akių. O tai buvo ypač reikalinga, nes pagrindinė produkcija buvo lėktuvai karo aviacijai. Be to, Fokker priklausė ir pilotų ruošimas. Čia Anthony Fokker ir užklupo Pirmasis pasaulinis karas. O jis buvo susijęs su nepaprastai dideliais užsakymais lėktuvų, kurie buvo skirti karo aviacijai.

Dar ir šiandien kai kuriuose muziejuose galima pamatyti tuometinių jo sukurtų ir pastatytų E serijos skraidančių aparatų. Tai Dr. I ir D. VII, kuriuos daugelis aviacijos specialistų ir istorikų pripažįsta buvus geriausiais Pirmojo pasaulinio karo lėktuvais. Kai karas baigėsi ir

Juose buvo vietos 4—5 keleiviams. Bene svarbiausias iš ankstyvojo keleivinių lėktuvų konstravimo etapo aparatų buvo F. VII., kuris pradžioje turėjo vieną, o vėliau, kiek modernizuotas ir pavadintas F. VII./3M, tris variklius. Šiame skraidančiame aparate buvo vietos 8—10 keleivių. Suprantama, kad daugelis tuometinių aviakompanijų paskubėjo jų įsigyti.

Trečiojo dešimtmečio pradžioje Fokker įkūrė savo firmos filialą JAV. Gamykla dirbo nepriklausomai nuo Olandijos, čia buvo kuriami ir statomi ne tik keleiviniai lėktuvai, bet ir įvai-

rios iš metalo technologijos reikalavimų. Tad sukūręs ir pardavęs dar kelis savo gamybos aparatus, Anthony Fokker pasidavė dėsningam technikos pažangos smūgiui — nustojo konstruoti ir gaminti keleivinius lėktuvus. Bet tai nereikšė, kad jis nutraukia ryšius su aviacija.

1934-aisiais Fokker sudarė sutartį su Douglas gamykla ir ėmėsi organizuoti jos lėktuvų pardavimą Europoje. Jam pavyko parduoti įvairioms europinėms aviakompanijoms 39 DC—2 ir 46 DC—3. Tuo pat metu Fokker gamyklose Olandijoje buvo konstruojami naujos kartos ištisai metaliniai lėktuvai, kuriuose vienam sėkmingiausiai pasaulyje lėktuvus konstravusiam žmogui didžiajam aviatoriui Anthony Fokker priklausė tik idėja.

Prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas, deja, sutrukdė jų gamybą. Na, o Anthony Fokker, kuris sunkiai susirgo, mirė 1939-ųjų gruodžio 23 d. Niujorke po nesėkmingos operacijos. Nelaukta mirtis išgelbėjo jį nuo skausmo, kurį būtų patyręs visą gyvenimą aviacijai paskyręs žmogus, kai įsiveržė į Olandiją hitlerininkai sugriovė jo gamyklas, sunaikino visą, kas buvo pagaminta arba planuojama gaminti. Tačiau Fokker pavardė neliko vien istorijoje.

Atgavę laisvę ir nepriklausomybę olandai pastatė naujesnę, modernesnę gamyklą, įkūrė firmą Fokker Aircraft BV, labai sėkmingai kūrė ir gamino skraidančius aparatus. Deja, finansiniai sunkumai, kurių pastaruoju metu neišvengia daugelis mažesnių aviacijos pramonės įmonių, neaplenkė ir Fokker Aircraft. Prisiėjo atsisakyti savarankiškumo ir susijungti su Vokietijos firmomis. Bet tai netrukdo gamyklai ir toliau kurti bei gaminti puikius keleivinius lėktuvus, kurių naujausias — Fokker-130. Tai — Fokker—100 pagrindu parengtas regioniniams skrydžiams skirtas aparatas.

Kiekvieną kartą, kai startuoja modernūs Fokker, jis garsina vieną aviacijos pradininkų, o lėktuvo varikliai dainuoja dėkingumo ir amžinos atminties himną Anthony Fokker!

Aleksas HENINGAS

Jo vardas aukso raidėmis įrašytas



Versalio sutartis Vokietijai uždėjo „tramdomuosius marškinus“, Anthony Fokker paslėpė išgabeno iš jos į Olandiją nemažai savo lėktuvų bei variklių. 1919 m. liepos 21 d. Olandijoje buvo įkurta N. V. Netherlandse Vliegtuigenfabrick. Taip prasidėjo naujas inžinieriaus ir aviacijos konstruktoriaus Anthony Fokker veiklos etapas.

Nepaprastai darbštus ir kūrybingas jis greitai pakeitė savo amplitudą ir ėmėsi kurti lėktuvus civilinei aviacijai, na, o, be to, kaip jau žino mūsų skaitytojai, drauge su bičiuliu Albert Plesman 1919 m. įkūrė aviakompaniją KLM. Ji tapo pagrindiniu Fokker produkcijos vartotoju. Tai buvo mišrios statybos principu statomi skraidymo aparatai mediniais sparnais. Pirmas keleivinis lėktuvas buvo F. II., kurio patobulintą variantą konstruktorius pakrikštijo F. III.

rios paskirties skraidantys aparatai.

Viskas sekėsi kuo puikiau, lėktuvai buvo masiškai perkami Europoje bei Amerikoje, užsakymai jiems plaukte plaukė. Bet 1931-ųjų kovo 31 d. Kanzas sityje sudužo aviakompanijai TWA priklausęs F. 10. Tarp žuvusiųjų keleivių buvo viena Holivudo žvaigždė (tiksliau žymus sportininkas, turėjęs tapti aktoriumi). Spauda sukėlė didžiulį triukšmą, o šiam atvejui tirti komisija nustatė, kad katastrofa įvyko dėl lūžusio sparno. Tai reiškė Fokker lėktuvų su Olandijoje gaminamomis nešančiomis plokštumomis eros pabaigą.

TWA užsisakė naują ištisai metalinį lėktuvą. Juo tapo DC—1. Na, o kai buvo pastatytas dar ir D—2, prasidėjo tikra aviacijos revoliucija. Dalyvauti joje Anthony Fokker, deja, negalėjo. Mat jis nežinojo lėktuvų gamy-



JUDANTIS MEMORIALAS



Kenedžio kosminiame centre JAV atidengtas paminklas astronautams, kurie žuvo įvaldydami visatą. Tai 15x16 m granito plokštė, pavadinta „kosminių veidrodžių“. Joje iškalta 14 astronautų pavardės. Ji sukasi aplink savo ašį, sekdama saulę.

„TYKUSIS ORO LAIVYNAS“ VERZIASI Į PASAULĮ

Mes jau rašėme apie tai, kad Miuncheno (Vokietija) oro laivų gamybos bendrovė WDL bene stambiausia pasaulyje tokios srities padangų „raizovų“ gamintoja. Bet turbūt svarbiausia, kad šalia leidimų skraidyti daugelyje Europos valstybių, neseniai gauti leidimai eksploatuoti jos oro laivus Japonijoje ir JAV. Dar šiemet į Valstijas iškelsiu oro laivą WDL-1B, kuris skris Amerikos padangę. Tai 60 m ilgio tykliaiegis, kuriame yra vietos aštuoniems keleiviams. Jis naudoja helį ir yra varomas dviejų 230 AJ galingumo Conti variklių.

„ADOMAS“ SOKINEJA SU PARASIUTU

Privačiame parašiatų šuoliams skirtame plote Ohajo valstijoje JAV karinės oro pajėgos atlieka kompiuteriais ir kita naujausia technika paruošto manekeno, pavadinto ADAM, šuolių bandymus. ADAM (išvertus iš anglų kalbos Advanced Dynamic Anthropomorphic Manikin — šiuolaikinis judantis antropomorfinis manekenas) — žmonių rankomis ir protu sukurta lėlė, kuri sugeba judinti sąnarius, kraipyti galvą, liemenį. Manekeno krūtinėje įrengtas magnetofonas fiksuoja visus signalus. Per 35 šuolius iš bemaž 3000 m aukščio, kurie bus atliekami drauge su profesionaliu parašiutininku, „Adomas“ privačio išbandyti visas naujausias katapultas: iškoma mažiausiai rizikos pilotui teikiančio superkatapultos varianto.

REIKIA SUGEBĖTI

Tuo metu, kai daugelis aviacijos pramonės įmonių aimanuoja dėl pajamų, Boeing paskelbė gana džiugų 1992-ųjų balansą. Iš viso apyvarta sudarė 39,2 milijardo dolerių, iš jų pelno gauta 1,635 milijardo. Šie du rodikliai prieš metus buvo atitinkamai 20,3 ir 1,567 milijardų dolerių.

Apyvartos ir pelno gausėjimas aiškinamas visų pirma didesniu skaičiumi parduotų keleivinių lėktuvų, taip pat išaugusiu biznio gynybos ir astronautikos srityse. Praėjusiais metais Boeing pardavė savo vartotojams: 218 lainerių 737, 61 — 747, 99 — 757 ir 63 — 767. Be to, pagaminti keturi korpusai sistemoms AWACS.

XXI AMŽIAUS LAINERIS

Didžiosios Britanijos aviacijos pramonės gigantas British Aerospace (sutrumpintai BAe) ėmėsi kurti naują virš garso greičio skrendančio lainerio koncepciją. Pasak projekto sumanytojų, tarptautinės studijos privaletų parengti rekomendacijas superlaineriui, kuris galėtų skraidinti 280 keleivių. Tikimasi, kad jis XXI amžiuje pakeis iki tol gerokai pasenusius Concorde.

VENGRAI REIKALAUJA SKOLŲ

Reikalauja jų iš TSRS įgaliojimų perėmėjos — Rusijos. O tu skolų susikaupė labai daug. Tad gynybos ministerija nutarė imti tai, kas yra. O tai — MiG-29-ti. Šiemet Vengrija jų gaus 22 — vien- ir dviviečius. Drauge su atsarginėmis dalimis bei ginkluote jie kainuos 800 milijonų dolerių. Tai žymiai pigiau nei Vakaruose įgytas toks lėktuvų ir technikos bei ginkluotės kiekis. Na, o Vengrijos KOP, kurio-

se priskaitoma per 130 gerokai pasenusių lėktuvų, deramai atnaujins savo kovos techniką.

DAR VIENA STARTŲ AIKSTELĖ

Papua Naujosios Gvinėjos vyriausybė sutiko nuomoti Australijos privačiai firmai STS (Space Transportation Systems) plotą Bismarko salyne, kur galės būti įrengtas kosmodromas. Salynas šalia pusiaujo labai parankus kelti į visatą kosminius objektus, ypač meteorologinius bei ryšių palydovus.

Tikimasi, kad 1997-aisiais privati firma išsaus pirmą raketą su palydovu, tuo pačiu sudarydama rimtą konkurenciją Australijos „kosminiams vartams“. Jie, kaip žinoma, („Lietuvos sparnai“ Nr. 4, 1991) statomi Veipso vietovėje, kuri yra Cape-Yorko pusiasalyje.

GRIPEN PRADEDA TARNYBĄ

„Praėjo dvidešimt dveji metai nuo tos dienos, kai mes perdavėme savo karinėms oro pajėgoms naują serijinį kovos lėktuvą“, — pasakė SAAB karinės aviacijos pramonės įmonės vadovas Hans Ahlinder, perduodamas Švedijos Flugvapnet pirmąjį JAS 39 Gripen.

Kaip prisimename, šis projektas buvo patvirtintas gamybai 1982-aisiais. Jam skirta pakeisti Švedijos karo aviacijos naudojamus Viggen. Kariškiai jau gavo du pirmuosius kovos lėktuvus. Jie susilaukė labai aukšto įvertinimo. Iki 2001-ųjų Švedijos karo pilotai gaus 140 lėktuvų Gripen.

KALBOS KALBOMIS...

...O naujasis JAV KOP transporto lėktuvas C-17, dėl kurio savybių pastaruoju metu būta

nemažai neigiamų atsiliepimų, įrodė savo sugebėjimus. Su 72 956 kg naudingo krovinio aparatas nenusileisdamas nuskrido nuo Edvardso karo aviacijos bazės iki Englino KAB ir atgal, įveikęs 5160 km. Bakuose dar buvo likę degalų.

Nepaisant to, kad šis nuotolis mažesnis nei projekte numatytas („Lietuvos sparnai“ 1992. Nr. 1), KOP mobilioji vadovybė visiškai patenkinta „kontrolinio“ skrydžio rezultatais.

Na, o tuo tarpu bandomuosius skrydžius jau pradėjo ir septintasis „Big Mac“ — McDonnell Douglas C-17, kuris nūnai vadinamas Globemaster III.

REKORDAS

Jį pasiekė Didžiosios Britanijos aviakompanijos British Aerospace lėktuvas BAe-125. Šios „šeimos“ nariai priskraidė per keturis milijonus valandų. Tai labiausiai pasaulyje naudojami vidutinės klasės skraidantys aparatai. Per trisdešimt šių lėktuvų gyvavimo metų jų parduota 821. Jie tūpė 3,3 milijonus kartų, o labiausiai nusipelnęs šeimos atstovas skraidė per 19 tūkstančių valandų.

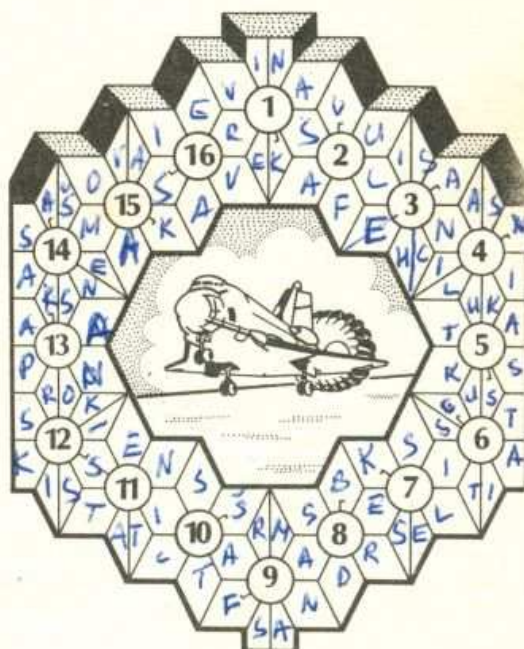
GULFSTREAM BUS TYKESNIS

Naujieji Gulfstream Aerospace korporacijos laineriai Gulfstream V ir IV-SP jau naudoja tą patį turbinas. Jų keliamas galia pagal triukšmingumo lentelę žemesnis nei 3. Na, o ką daryti su senesniais, anksčiau gamintais biznio klasės lėktuvais, kurių pagaminta per 400 vienetų?

Gulfstream konstruktoriai sukūrė specialų prietaisą, kuris sumažina reaktyvinių variklių riauvojimą iki trijų triukšmo laipsnių.

RATAŽODIS

1. JAV kosmonautas, 1973 m. su Č. Konradu ir P. Veicu skridęs orbitinėje stotyje „Skallabas“.
2. Vokiečių aviacijos konstruktorius, 1924 m. su H. Foke Bremene įkūręs lėktuvų statybos firmą.
3. Venesuelos lakūnas, 1935 m. atradęs aukščiausią pasaulio krioklį, vadinamą jo vardu.
4. Rusų aviacinių variklių konstruktorius, 1939 m. suprojektavęs variklį AM 35A, kuris buvo įrengtas naikintuvuose MiG.
5. Aukštojo piloto žą. figūra.
6. Lietuvos lakūnas, aviacijos inžinierius, 1934 m. vadovavęs trijų ANBO IV skridimui aplink Europą.
7. Prancūzų rašytojas, romanuose „Ekipažas“, „Dangaus batalionas“ vaizdavęs aviacijos pionierių heroizmą.
8. JAV lakūnas, Antarkties tyrinėtojas, atradęs Amundseno ledyną, Flečerio salą, Horliko kalnus.
9. Prancūzų lėktuvų konstruktorius, lakūnas pirmasis Europoje skridęs uždara kreive.
10. JAV kosminis lėktuvas; jo kūrimo ir eksploatavimo programa.
11. Aukštojo piloto žą. figūra.
12. Lėktuvų konstruktorius, pirmųjų didžiųjų Rusijos lėktuvų „Ruskių Viftiaz“, „Ilja Muro-mec“ autorius.
13. Italų konstruktorius, bombonešių CA 33, CA 40, keleivinių lėktuvų konstruktorius.
14. Lietuvos parašiutininkas, 1936 m. kartu su



V. Butkevičiumi atlikęs pirmuosius sportinius šuolius.

15. Vienas žymiausių rusų sraigtasparnių konstruktorių.

16. Ispanų inžinierius, sukonstravęs pirmąjį autotįrą.

Sudarė Dainius PIPYNĖ

Biržai

UAB **TERMIKAS** parduoda populiariausią pasaulyje lėktuvą **CESSNA 172 SKY HAWK**



LĖKTUVO

TECHNINIAI DUOMENYS

Pagaminimo metai	1961
Vietų skaičius	4
Maksimalus kilimo svoris	997,9 kg
Greičiai:	
Maksimalus greitis	225 km/h
Maksimalus kreiserinis greitis	
70% galingumo aukštyje	2500 m
Skridimo nuotolis:	
Maksimalus nuotolis	920 km
70% galingumo aukštyje	2500 m
148 l kuro	4,4 h
	210 km/h

Maksimalus nuotolis	1270 km
3300 m aukštyje	7,9 h
148 l kuro	160 km/h
Maksimalus skridimo aukštis	
Pakilimo takio ilgis	5000 m
[veikiant 20 m klūtį]	260 m
Tūpimo takio ilgis	500 m
Perskridus 20 m klūtį	230 m
Tuščio lėktuvo svoris	380 m
Kroviny (bagažas)	600 kg
Kuro kiekis	55 kg
Tepalo kiekis	160 l
Variklis:	7 l
CONTINENTAL O300D	145HP
esant 2700 aps/min.	

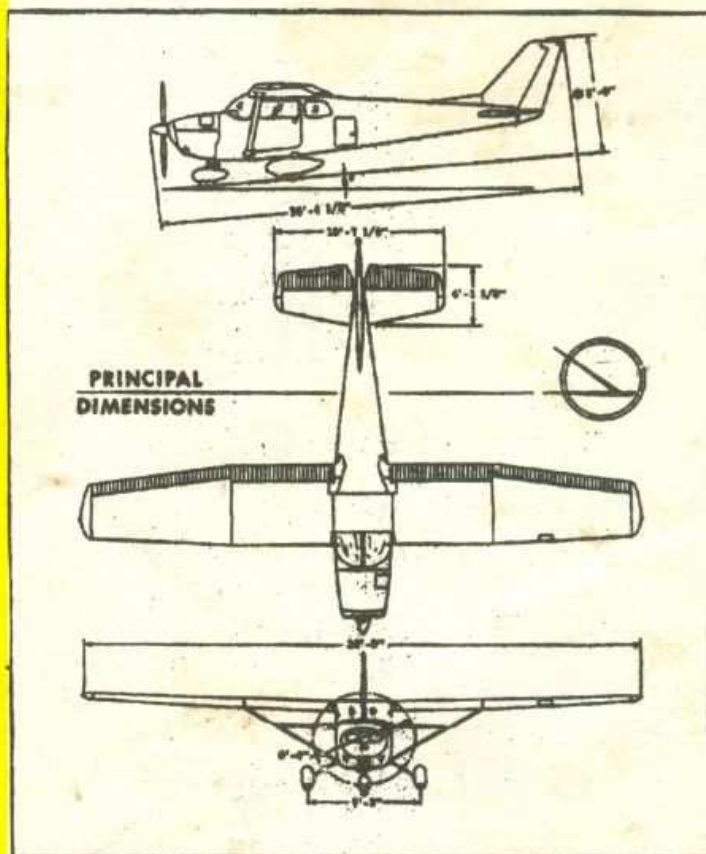
„Lietuvos sparnų“ žurnalo rėmėja UAB TERMIKAS įkurta 1991 m. Įkūrėjai: Antanas Rukas (žuvo 1992 m.), Vytautas Mačiulis, Algimantas Jonušas.

UAB TERMIKAS veikia:

- prekyba visų tipų naujais ir naudotais lengvais lėktuvais;
- pilotų ir techninio personalo ruošimas;
- techninis lėktuvų ir sklandytuvų aptarnavimas;
- smulkus aviatechnikos remontas.

Adresas: Pociūnai, 4340 Prienų rajonas,
Lietuvos Respublika.

TEL./FAX: 370-(2)49-537-82. TEL.: 370-(0)49-528-04



El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

