

Lietuvos sparnai

1994/2



AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ZURNALAS

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

1994. Nr. 2 (209).

Leidžia Lietuvos
aeroklubas.

Remia
Respublikos
Susisiekimo
ministerija

Iškurtas 1935 metais.
Eina keturis kartus
per metus.

Vyriausiasis
redaktorius
Juozas ZUJUS

REDAKCIINĖ KOLEGIJA:

Antanas ARBAČIAUSKAS,
Jonas BALČIŪNAS, Jonas BIR-
ŽIŠKIS, Edmundas GANU-
SAUSKAS, Ona HORODNIČIŪ-
TĖ, Antanas KARPAVIČIUS,
Rimas KORONKEVIČIUS, Vy-
tautas LAPĖNAS, Antanas LA-
PINSKAS, Romanas MIKELEVI-
ČIUS, Antanas MIKUTIS, Jurgis
STANAITIS, Antanas UNIKAUS-
KAS, Jonas VAITKEVIČIUS, Ze-
nonas VEGELEVIČIUS, Rai-
mondas ZALUBA.

Duota rinkti 1994.04.25. Pasi-
rašyta spaudai 1994.05.18. SL
361. Ofsetinė spauda. 2,48 sąl.
aps. I. 0,64 sąl. spal. atsp. 5,1s
aps. I. Užsakymas 507. Kaina 2
litas, prenumeratoriams - 1
litas.

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

Spausdino valst. įmonės
„Spauda" spaustuve. Maironio
1/9. 2656 Vilnius.

(LITHUANIAN
WINGS)
JOURNAL OF
AVIATION AND
COSMONAUTICS.

© „Lietuvos
sparnai".
1994

VIRŠĖLYJE: aukštojo pilotąžo
meistras Vytautas LAPĖNAS
po sunkios avarijos vėl kupi-
nas energijos. Kabinoje - pasi-
ruošęs skristi su šiaulių 5-os
vidurinės mokyklos abituriente
Aida MILAŠAUSKYTE.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

LIETUVOS PADANGĖJE

* LAK prezidiumas patvirtino
dar du naujus, Jonavoje ir Rokiš-
kyje susikūrusius regioninius
aeroklubus.

* Lietuvos Karinėse oro pajė-
gose atnaujintas, 1932 metų gru-
džio mėnesį patvirtintas, garbės
ženklą „Plieno sparnai" apdova-
nojamasis. Iki 1940 metų tarybinės
okupacijos šis ženklas iš viso
buvo įteiktas šimtui asmenų. Tarp
Lietuvos aviacijai pasižymėjusių
žmonių apdovanoti ir žymūs už-
sienio lakūnai, Lietuvoje apsilankę
garbingi svečiai.

Atgimimoje Lietuvoje pirma-
sis, 101-uju numeriu pažymėtas
„Plieno sparnų" garbės ženklas
įteiktas Lietuvos karinių oro pajė-
gų vadui pulkininkui Zenonui Ve-
gelevičiui.

* Kauno miesto mero 1994 m.
kovo 10 d. potvarkiu Nr. 176 kello
atkarpa šalia S. Dariaus ir S. Girė-
no aerodromo, Jungiančiai Veive-
rių ir J. Bakanausko gatves, su-
teiktas Karo aviacijos gatvės var-
das.

* Kovo 12 d. Kauno aerodrome
įvyko Lietuvos karo aviacijos įkūri-
mo jubiliejaus minėjimas. Simbo-
liška, kad prieš 75 metus nuo karo
inžinerinės kuopos atsiskyrusi sa-
varankiška aviacijos dalis kaip tik
čia ir žengė pirmuosius žingsnius.

Aerodromo vejoje vienas po
kito nusileido šių dienų atgimu-
sios Lietuvos karo aviacijos sraig-
tasparniai Mi-8. Jais oro keliu iš
Vilniaus, Panevėžio ir Šiaulių į
šventę atskraidinti lakūnai - karo
aviacijos veteranai. Grojant or-
kestrui priešais veteranus darnia
rikiuote išsiriškio mėlina unifor-
ma pasipuošę šilandieniniai pilo-
tai. Einantis karo aviacijos vado
pareigas pulkininkas Stasys
Murza raportavo krašto apsaugos
ministrui Linui Linkevičiui. Minist-
rą ir garbės svečius supažindino
su grupių vadais. Jaunieji lakūnai
su garbingu jubiliejumi pasveikino
veteranus, apdovanojo juos atmi-
nimo gairėmis. Pagerbta Lietu-
vos karo aviacijos vėliava.

Istorinėmis nuotraukomis pa-
puoštose aviacijos muziejaus pa-
talpose minėjimas buvo tęsiamas.
Tylos minutę pagerbti prieš karą ir
karo metu žuvę 44 Lietuvos karo
lakūnai. Veteranų vardu karo avia-
cijos vadovybę sveikino I rango
karo lakūnas dimisijos pulkininkas
leitenantas Balys Brazys ir dimisi-
jos jaunesnysis leitenantas Anta-
nas Mikutis. Jie kariškiams dova-
nojo žymaus konstruktoriaus, Lie-
tuvos karo aviacijos vado, briga-
dos generolo Antano Gustaičio
portretą. Lietuvos aeroklubo pre-
zidentas Jurgis Stanaitis ir LAK

veteranas Viktoras Ašmenskas
įteikė aeroklubo vėliavą. Sveikini-
mo žodžius tarė krašto apsaugos
ministras L. Linkevičius, krašto
apsaugos kapellonas pulkininkas
Alfonsas Svarinskas, Jurgio Dob-
kevičiaus mokyklos mokiniai.

Aviacijos istorijos komiteto
pirmininkas Jonas Balčiūnas per-
skaitė Lietuvos karo aviacijos mo-
kyklos 1919 metų pirmosios laidos
absolvento Simo Stanaičio ir avia-
cijos veterano Kosto Lekšo sveiki-
nimus. JAV lietuvių aviatorių
vardu sveikinimus iš Čikagos atsi-
untė istorikas Edmundas Jasiū-
nas.

Pranešimą apie Lietuvos karo
aviacijos nueitą kelią perskaitė Is-
torikas Gytis Ramoška. O einantis
Lietuvos karinių oro pajėgų vado
pareigas pulkininkas Stasys
Murza papasakojo apie šių dienų
karo aviacijos būklę ir ateities pla-
nus.

Iškilimams baigiantis aviacijos
veteranai buvo paskraidinti sraig-
tasparniais ir turėjo progos iš
paukščio skrydžio pasigrožėti
Kauno panorama.

* Subyrėjus Tarybų Sąjungai
sutriko ir reguliarūs keleivinio su-
sisiekimo reisai iš Lietuvos į
Rytus. Iki šiol Lietuvos avialinijų
lėktuvai keleivius skraidino tik į
Rusijos sostinę Maskvą ir Sankt
Peterburgą.

Susitarus su Ukrainos vyriaus-
ybe dėl oro transporto, naujai at-
daryta reguliari oro linija Vilnius-
Kijevas. Š. m. kovo 29 d. „Lietuvos
avialinijų" lėktuvas An-24, valdo-
mas lėktuvo vado V. Solovjovo, atli-
ko pirmą reguliaryjį reisą. Į Kijevą
lėktuvu atskrido Susisiekimo mi-
nisterijos ir „Lietuvos avialinijų"
vadovaujantys darbuotojai, žurnali-
stai ir septyni pirmieji keleiviai.
Skridimas iš Vilniaus į Kijevą žu-
lanų aerodromą truko 1 val. 45 mi-
nutes. Malonu, kad lėktuvas An-24
gali sugrįžti atgal į Vilnių nepapil-
dęs kuro. O tai labai svarbu ven-
giant nesusipratimų dėl NVS šaly-
se dažnai sutrinkančio kuro tieki-
mo.

Lėktuvai į Kijevą ir atgal skrai-
dys du kartus per savaitę - antra-
dieniais ir šeštadieniais. Lietuvos
piliečiams kelionė kainuoja 240
litų, arba 60 JAV dolerių.

* Mūsų sostinės aerouostą su
Suomijos sostine Helsinkiu sujun-
gė nauja oro trasa. Š. m. kovo 30
dieną iš Helsinkio lėktuvu Douglas
DC-9 dalyvauti iškilmingame tra-
sos atidaryme atskrido gausi Suo-
mijos aviatorių ir žurnalistų dele-
gacija, vadovaujama aviakompa-
nijos „Finnair" prezidento A. Poti-
los.

Aptarnaujantys šią trasą avia-
kompanijos „Finnair" lėktuvai abi
puses skraidys du kartus per sa-
vaitę - trečiadieniais ir penktadie-
niais. O šeštadieniais bus skren-
dama su tarpiniu nusileidimu Ry-
goje.

„Finnair" aviakompanija - Rud-
nikų g. 18 įkūrė savo atstovybę.

* Iš Lietuvoje gyvenančių
prieškarinės kartos lakūnų antras
pagal amžių yra dimisijos pulkin-
kas leitenantas Balys Brazys.
1927 m. baigęs karo mokyklą jis
skraidė oro žvalgu iki pat tarybi-
nės okupacijos. Išformuojant
mūsų aviaciją, buvo paskirtas Zok-
nių įgulos viršininku, dalyvavo šio
aerodromo turto inventarizavimo
ir perdavimo komisijoje. Vėliau, iki
Antrojo pasaulinio karo pradžios,
tarnavo Pabaltijo 29 teritorinio
korpuso tautinėje eskadrilėje. Ap-
dovanotas „Plieno sparnų" garbės
ženklą, Lietuvos Nepriklausomy-
bės 10 metų jubiliejaus bei S. Da-
riaus ir S. Girėno medallais.



Baliui Brazui š. m. balandžio 6
d. sukako 90 metų. Su garbingo-
mis gimimo metinėmis jubilatą iš-
kilmingai sveikino aviacijos vete-
ranai, istorikai, giminės.

* Lietuvoje lankėsi JAV firmos
Beechcraft Aircraft Corporation
atstovai Vokietijoje Hans Ober-
meier ir Siegfried Jurksaitis. Firma
specializuojausi gaminant biznio
klasės lėktuvus. Siūlytų įsigyti są-
rašė yra nuo keturviečių su vidaus
ir turbosraigtiniais varikliais, še-
šiasviečių Bonanza iki 9 vietų mo-
dernaus dviejų turboreaktyvinių
variklių Beechjet 400A.

* Didelio žurnalistų ir aviacijos
specialistų susidomėjimo susilau-
kė Vilniaus aerouoste surengtas
dviviečio lėktuvo LAK-X demonstr-
ravimas. Lėktuvą sukūrė Prienų
aviacijos gamyklos inžinieriai K.

Nukelta | 7 psl.



GALINGI SPARNAI

LIETUVOS KARO AVIACIJOS 75-metis

Aviacija, kaip parodė Pirmojo pasaulinio karo patirtis, šalia kitų ginkluotės rūšių, užėmė svarbią vietą. Todėl, paskelbus nepriklausomybę ir kuriantis Lietuvos kariuomenei, imta galvoti ir apie savų oro pajėgų kūrimą. Pradžia buvo padaryta, kai 1919 metų sausio 30 d., formuojant inžinerinę kuopą, prie jos sukurtas ir aviacijos būrys. Būrio vadu paskirtas Konstantinas Fugalevičius. Tai buvęs oro žvalgas, tarnavęs carinės armijos Kauno tvirtovės aviacijos būryje. Buvo priimti ir norintys tarnauti aviacijoje savanoriai. Pirmieji įstojo Jonas Zauka, Adolfas Kundrotas, Juozas Pranckevičius, Maksas Krauzė, Simas Stanašis, Vytautas Rauba, Juozas Kumpis, Petras Žukauskas ir Antanas Kanapakis.

Vasario 5 dieną netoli Jiezno pristigęs benzino nusileido rusų karo lėktuvas. Artinantis prie jo mūsų kareiviams rusų lakūnai paspruko. Lėktuvas buvo paimtas, išardytas ir atgabentas į Kauną. Tai buvo anglų

geležinkelio stočių, kur tuo metu vyko kovos su bolševikais. Virš Vilniaus išmėtytos proklamacijos.

Įdomus užsilikęs karininko K. Fugalevičiaus rusų kalba rašytas šio skridimo tarnybinis pranešimas:

„Skridimo aukštis 2500 m. Skridimo laikas 2 val.

Geležinkelio ruože Kaunas - Vilnius jokio judėjimo nepastebėta. Trijose plokštelėse nufotografuotas Kaišiadorių ir Vilniaus geležinkelio stotys bei Vilniaus miestas. Vilniuje iš 900 metrų aukščio išmesta 1 1/2 pūdo proklamacijų. Vilnius daro išmirusio miesto įspūdį - gatvėse ir šaligatviuose eismo beveik nėra.

Pastaba: motoras su benzolu blogai dirba, ir todėl tolimesni skridimai pavojingi. Ties Vilniumi motoras porą kartų šaudė ir mažino apsisukimus. Lėktuvas sureguliuotas gerai. Priede skridimo barograma“.

Tų pačių metų kovo 12 d. aviacija atskiriama nuo inžinerinio bataliono ir tampa savarankiška aviacijos

Gegužės 15 dieną į Lietuvos aviaciją įsijungė grįžęs į tėvynę pirmasis lietuvis lakūnas Pranas Hiksa. Tai buvo prityręs lakūnas, baigęs Anglijos Karališkųjų oro pajėgų bei Gatčino aviacijos mokyklas ir Pirmajame pasauliniame kare skraidęs įvairiuose rusų frontuose.

Įveikdama sunkumus aviacija vis aktyviau įsitraukė į kovos veiksmus, rėmė žemės kariuomenę. Lakūnai dalyvavo išvaduojant Ukmergę ir Panevėžį. Balandžio 4 dieną žvalgant Jonavos-Siesikų-Pagirių ir Panevėžio rajoną F. Schulz valdomas LVG CVI buvo smarkiai apšaudytas. Į ranką sužeistas oro žvalgas K. Fugalevičius. Pilotas norėjo suteikti draugui pirmąją pagalbą ir netoli Panevėžio nusileido į aikštelę. Tačiau sužinojus, kad tame rajone šeimininkauja bolševikai, teko skubiai skristi namo. K. Fugalevičius neteko daug kraujo. Negijo ir ranka. Jis tapo invalidu, atleistas iš aviacijos. Negalėdamas to išgyventi, Konstantinas Fugalevičius nusišovė.

Lakūnai atakomis iš oro netoli Panevėžio išvedė iš rikiuotės traukinį su 40 vagonų karinio turto.

Atitulus fronto linijai už Zarasų, mūsų karo aviacijos kovos būrys įsikūrė Utenoje. Lakūnai dažnai žvalgė fronto pozicijas Padauguvyje, bombardavo Daugpilio stotį, Grivos fortą ir kitus karinius objektus. Buvo užpuolę prie Daugpilio kabantį pririštą žvalgybinį aerostatą. Čia teko susitikti su bolševikų naikintuvais. Lenkams užėmus Daugpilį, kovos apribo ir aviacijos kovos būrys grįžo į Kauną.

Liepos 21 dieną Aviacijos mokyklos mokiniai buvo paskirstyti grupėmis ir su instruktoriais pradėjo reguliarius skraidymus. Tačiau sklandžiam darbui trukdė įvairūs nenumatyti sukrėtimai. 1919 m. rugsėjo 28 d. lėktuvui Halberstadt CLIV įėjus į suktuką, žuvo lakūnas instruktorius Fritz Schulz. Tai buvo pirmoji Lietuvos karo aviacijos aukšta. Spalio 28 dieną kitas mokyklos instruktorius Harri Rotter nelegaliai lėktuvu LVG CVI iš Kauno į Rytprūsius išskraidino turkus Enver Paša ir Kemal Paša. Šie

abu Turkijos politiniai veikėjai buvo internuoti priverstinai nusileidus vokiečių lėktuvui Junkers F-13 „Annelise“. Po šio įvykio kaip nepatikimi buvo suimti visi samdyti vokiečiai ir pašalinti iš tarnybos karo aviacijoje.

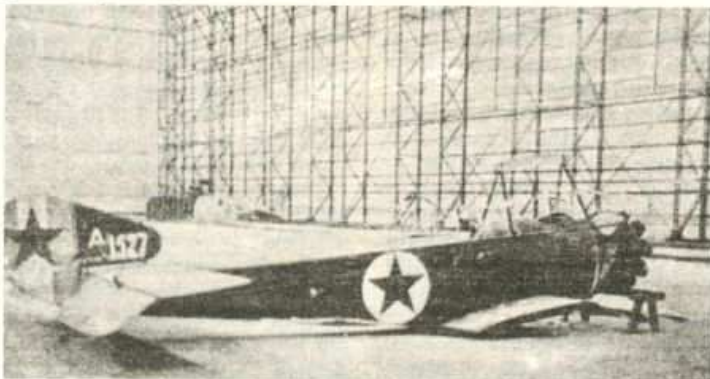
Staiga likus be instruktorių, naujų lakūnų apmokymo krūvis teko Pranui Hiksai. Aišku, vienam tai buvo neįmanoma. Todėl pasamdyti 4 lakūnai iš Anglijos. Nuo 1919 m. lapkričio 15 d. majoras C. Carr buvo paskirtas Lietuvos karo aviacijos vadu ir dirbo šiose pareigose iki 1920 m. vasario 18 d. Tuo metu aviacijos inspektoriumi dirbo buvęs Švedijos jūrų aviacijos vadas Otto Dahlbeck. Jis faktiškai vadovavo 1919 metų mūsų aviacijos kovų strategijai.

1919 metų gruodžio 16 dieną Lietuvos kariuomenės įsakymu Nr. 206 (3) apmokymą baigė 34 Karo mokyklos auklėtiniai. Į skraidančiųjų gretas atėjo jauni, be patirties karininkai, kurių laukė nauji išbandymai kovose per Želigovskio armijos agresiją.

1920 metų pavasarį aerodrome vyko normalūs įprasti lavinimosi skraidymai. Atliekami treniruotės žvalgybiniai skridimai, bombų metimo pratys, imituojamos naikintuvų atakos. Gegužės 12 dieną leitenantas Vytautas Rauba per treniruotės skridimą lėktuvu Halberstadt CL IV netekęs greičio pateko į suktuką ir patyrė avariją. Susižalojęs lakūnas karo ligoninėje mirė. Tai buvo antroji, auka Lietuvos karo aviacijoje. Žuvo pirmasis lietuvis lakūnas.

Liepos 17 dieną aviacijos dalies viršininku paskiriamas generolas leitenantas Juozas Kraucevičius. Tai iš Rusijos grįžęs prityręs ir kovose užgrūdintas organizatorius. Šia proga noriu pasakyti, kad kai kurie aviacijos istorikai nepagrįstai tvirtina J. Kraucevičių buvus ne lietuvių kilmės. Manau, kad tikriausia jo gyvenimo istorija yra nušviesta TSRS Baltijos karinės apygardos karinio tribunolo uždaro teismo posėdžio, įvykusio Kaune 1946 m. rugpjūčio 20 d., baudžiamojoje byloje Nr. 1559 (žr. „Sparnai“, 1990 m. Nr. 3). Čia aiškiai parašyta, kad Juozas Kraucevičius, sūnus Juozo, gimė 1879 metų kovo 31 dieną Šiaulių apskrityje Linkuvos valsčiaus Spraslių kaime. Lietuvis. Tėvas ūkininkas, turėjo 19 hektarų žemės. Baigęs mokytojų seminariją toliau mokėsi Petrapilio politechnikos institute...

Jis, kaip ir daugelis kitų to meto jaunuolių iš okupuotos Lietuvos blaškėsi po įvairius carinės Rusijos kampelius. Po Pirmojo pasaulinio



Taip atrodė į Kauno aerodromo Cepelino angarą atgabentas pirmasis Lietuvos karo aviacijos lėktuvas Sopwith 1 1/2 „Strutter“. 1920 metai.

gamybos dvivietis žvalgybinis lėktuvas Sopwith 1 1/2 „Strutter“. Neturėję aviacinio patyrimo kareiviai ardydami ir transportuodami lėktuvą aplaužė. Todėl šis pirmas Lietuvos kariuomenės lėktuvas ilgai stovėjo nenaudojamas angare. Jis buvo suremontuotas tik 1922 metais. Labiausiai prityręs lakūnas Pranas Hiksa jį išbandė ore.

1919 m. vasario 27 d. į Kauną buvo atgabenti Vokietijoje pirkti aštuoni koviniai lėktuvai LVG CVI. Tačiau savų mokančių skraidyti lakūnų nebuvo. Prisiėjo samdyti kapituliavusios Vokietijos demobilizuotus specialistus. Pirmieji samdyti lakūnai buvo Fritz Schulz, Harri Rotter, Kirch Kulikovski, Rudolf Frendepol, Richard Kemer ir oro žvalgas Erich Schulz. Kovo 3-ąją jau atliktas kovinis skridimas - lakūnas F. Schulz su oro žvalgu K. Fugalevičiumi skrido fotografuoti Vilniaus ir Kaišiadorių

kuopa. Kuopos vadu skiriamas karininkas inžinierius Petras Petronis, kuris tą pačią dieną savo įsakymu skiria Konstantiną Fugalevičių Karo aviacijos mokyklos viršininku. Ši diena ir laikoma Lietuvos aviacijos gimtadieniu. Mokykla pradėjo veiklą su 21 savanoriu. Vėliau jų skaičius padidėjo.



LVG C VI pasiruošę koviniam skridimui

ORO BALIONAI GARSINA ANGLIJĄ



London Press service nuotr.

Per 20 metų sukaupia aeronautikos dizaino ir gamybos technologijos patirtis padėjo Anglijai tapti pasaulio lydere klestinčioje oro balionų rinkoje. Ir Europoje, ir JAV, ir Australijoje, ir Tolimuosiuose Rytuose Anglijoje pagaminti oro balionai kyla į dangų.

Pasaulyje yra apie 15 oro balionų gamintojų, bet du patys didžiausi ir sėkmingiausi šios srities specialistai, kurių produkcija sudaro per 50 proc. visos produkcijos - tai Jungtinės Karalystės Cameron Balloons ir Thunder and Colt. Abi šios kompanijos turi filialus Jungtinėse Valstijose.

Anglija išsiveržė į lyderius, nes nuolat ieškojo naujo dizaino ir medžiagų, kūrė naujas degimo sistemos technologijas, kad pagamintų patikimą gaminį už prieinamą kainą, - pasakė Don Cameron, Cameron Balloons kompanijos vadovas.

Pasaulio balionų rinka auga, o Anglijos kompanijos eksportuoja daugiau kaip pusę savo produkcijos. Kinija, buvusi Tarybų Sąjunga ir smarkiai kylanti Malaizija - tai tik trys iš daugelio šalių, kurios dideliais kiekiais pradėjo pirkti oro balionus. Anglų kompanijos pagamino tūkstančius įvairios formos ir įvairaus dydžio balionų - drakonų, dinosauro, pilių formos, taip pat reklaminių balionų, vaizduojančių įpakuotas prekes.

Oro balionai kainuoja nuo 7 000 iki 100 000 svarų sterlingų, tačiau vidutinė jų kaina - apie 16 000. Jais skraido pavieniai asmenys, oro balionų klubų nariai, kompanijos naudoja balionus savo pavadinimui arba produkcijai reklamuoti, komercinės kompanijos jais gabena keleivius už mokėstį.

PAPILDOMI ĮRENGIMAI

Balionų kaina tiesiogiai nepriklauso nuo jo dydžio. Galima nusipirkti trijų ar keturių vietų balioną už

7000 svarų sterlingų. Bet jei balionas turi papildomų įrengimų (pvz., krepšyje dar vieną degiklį), arba jo apvalkalas padarytas taip, kad kuo geriau pademonstruotų reklamą, ar kompanijos firminį ženklą, jei jo meninis apipavidalinimas sudėtingas, ir jam pagaminti reikia daug laiko, baliono kaina padidėja.

„Čia yra panašiai kaip su automobilio pagrindiniu de lux modeliu“, - pasakė ponas Cameron. - „Mašina yra paprasčiausiai mašina, o balionas - tiesiog balionas“. Skirtumą sudaro papildomi įrengimai.

Tradicinės formos balionui pagaminti reikia 6-8 savaitių, o sudėtingos - 12 ar net daugiau.

Daugelis pasaulio didžiųjų kompanijų įsitikino, kad oro balionai yra ekonomiškai reklamos priemonė. Thunder and Colt prekybos direkto-

rius Crispin Williams pasakė: „Balionus su kompanijos reklama kiekvieno skridimo metu mato tūkstančiai žmonių. Skirtingai nuo nejudančios reklamos jų panaudojimą galima suplanuoti taip, kad jie pasirodytų ten, kur turės didžiausią įtaką“.

Juos galima panaudoti kaip naujos produkcijos judančią reklamą tam tikrose vietose, pavyzdžiui, atidarant naują parduotuvę, prekybos mugėse ar konferencijose. Jais galima paskraidinti žmones ir tokiu būdu užsidirbti pinigų per labdaros ar biznio renginius.

KOMERCINIS PANAUDOJIMAS

Oro balionai vis dažniau naudojami komerciniais tikslais - keleiviams gabenti. Pradžią padarė skrydžiai virš nacionalinių draustinių Kenijoje. Tokiuose balionuose gali tilpti 12 ir daugiau keleivių.

Dažniausiai oro balionus naudoja privačių įmonių, ypač sindikatų, vadovai. Jie padengia pirkimo ir išlaikymo išlaidas (apie 20 svarų sterlingų už vieną skridimo valandą), sumoka draudimą, neretai atlikdami tai per vietines kompanijas, kaip rėmėjai. Daugelis jų priklauso Anglijos oro balionų ir dirizablių klubui (BBAC), per kurį dalyvauja sporto varžybose ir lenktynėse.

Vienos populiariausių varžybų, kurios vadinasi „Lapė ir šunys“, priemena tradicinę anglų lapių medžioklę. Pakyla vienas balionas „lapė“, o kiti - maždaug po 15 min. Tikslas - pasinaudojus skridimo įgūdžiais ir oro sąlygomis pirmam pagauti „lapę“ - užmesti tam tikrą žymeklį ant krepšio ar baliono.

Kaip bebūtų keista, tik 25 proc. BBAC narių yra kvalifikuoti pilotai.

Taip yra todėl, kad vidutinio dydžio sportiniam balionui paleisti paprastai reikia keturių žmonių. Pilotas krepšyje su degikliu, du keleiviai laiko atvertą baliono angą, o ketvirtasis laiko virvę, pritvirtintą prie baliono viršaus, kad jis nepakiltų per daug staigiai. Balionui pakilus, juo skrenda pilotas ir du komandos nariai, o kiti važiuoja iš paskos autobusu.

Anglijoje civilinio balionų ir dirizablio piloto teisėms gauti reikia sugaišti nuo 3 iki 12 mėnesių, priklausomai nuo oro ir galimybių naudotis balionu, plius 12 val. skraidymo su instruktoriumi, įskaitinis skrydis su civilinės aviacijos valdybos paskirtu egzaminuotoju, savarankiškas skrydis ir trys egzaminai raštu.

ORO BALIONŲ REKORDAI

Ilgiausias oficialiai užregistruotas skrydis oro balionu priklauso JAV - tai kelionė iš Meno valstijos į Maroką, kuri truko 146 val. Buvo skrydžių ir per Ramųjį vandenyną, o garsiausios yra transatlantinės varžybos, kurios vėl vyks 1994 metais.

Visų skraidančių oro balionais profesionalų svajonė yra kelionė aplink pasaulį, bet, kaip mano Don Cameron, šiam tikslui pasiekti prireiks dar kelerių metų. „Tai rizikingas žygis, jeitursime omenyje oro prognozes visame pasaulyje. Jei šis žygis įvyks, aš esu tikras, kad jis bus atliktas su oro balionu, pagamintu Anglijoje“.

Šis oro balionas pagamintas Thunder and Colt kompanijos Virgin Airways aviakompanijai pažymint oro linijos Londonas-Niujorkas atidarymą.

Keith WALKER



Kaip jau rašėme, vakarų Kanadoje gyvenantis išeivis iš Lietuvos Viktoras Gabas laisvalaikį skiria skraidymams. Skraidyti jis išmoko 1982 metais vietiniame aeroklube. Skraidė klubo lėktuvais Piper J-5, Cessna 150, Cessna 172. Turėjo nuosavą ultralengvą skraidantį aparatą Quick Silver MKII. 1987 metais nuo Ramiojo vandenyno atslinkęs uraganas pririštą lėktuvėlį sulaužė.

Vėliau Viktoras pamilo skraidymus ULSA malūnsparniu (autožiru). Kadangi Kanadoje ULSA malūnspar-



niais skraidymai uždrausti, jis skraidė 16 mylių už sienos, JAV Vašingtono valstijos Lynden miestelyje.

Dabar V. Gabas įsigijo nuosavą lengvą lėktuvėlį Luscombe 8-A. Tai su 65 A) oru aušinamų varikliu, ištisai metalinės konstrukcijos lėktuvas.

Nuotraukose: Viktoras Gabas 1990 metais El Mirage Dry Lake (Kalifornija) ant išdžiūvusio ežero vykusia- me malūnsparnių saskrydyje ir lėktuvas Luscombe 8-A.

EUROPA PO ANBO SPARNAIS



Skridimo maršrutas.

1934 m. birželio 25 dienos rytą kauniečiai išgirdo galingą variklių gausmą ir netrukus pamatė rikiuotėje skrendančius savitų formų aukštasparnius lėktuvus Anbo-IV. Lėktuvai, apskukę ratą aplink laikinąją sostinę, patraukė šiaurės vakarų kryptimi. Taip prieš 60 metų prasidėjo nepaprastas skridimas, kurio trasa siekė beveik 10 tūkstančių kilometrų.

Mintis užmegzti ryšius su kitų Europos šalių aviatoriais, susipažinti su jų aviacija ir pademonstruoti savos konstrukcijos lėktuvus brendo seniai. 1933 m. rugsėjo 23 - spalio 3 dienomis buvo surengtas vizitas į artimas Pabaltijo šalis. Konstruktorius Antanas Gustaitis su lakūnu Vytautu Jablonskiu žvalgybinio lėktuvu Anbo-IV apsilankė Rygoje, Taline ir Helsinkyje. Šių šalių aviacijos visuomenė pirmą kartą turėjo progos pamatyti Antano Gustaičio serijomis gaminamą lietuvišką kovinį lėktuvą. Visi stebėjosi gerais lėktuvo aerodinaminiais duomenimis, kokybišku darbu. Nė viena šių šalių savų lėktuvų serijomis negamino ir visi jų kariniai lėktuvai buvo pirkti užsieniuose.

Paskatintas sėkmės A. Gustaitis numatė naują skridimo planą per Europos sostines. Skridimui paruošti reikėjo gauti 12 šalių žemėlapius, suderinti su tų šalių skraidymo tarnybomis maršrutus, gauti aeruostų ir at-sarginių aerouostų eksploatavimo instrukcijas. Gauti įvažiavimo vizas ir leidimus skristi neleista Vladimirui Mor-kui ir Jeronimui Garoliui. Juos pakei-tus galutinai suformuoti šie trijų lėk-tuvų ekipažai: Antanas Gustaitis - Juozas Namikas, Jonas Liorentas - Romas Marcinkus, Jonas Mikėnas - Kazys Rimkevičius.



Anbo-IV Amsterdame.



Skrydžio aplink Europą dalyviai: mechanikas K. Rimkevičius, kapitonas J. Liorentas, pulkininkas A. Gustaitis, leitenantas R. Marcinkus, kapitonas J. Namikas, leitenantas J. Mikėnas.

Birželio 22 dieną piloto J. Mikėno valdomas Anbo-IV su Juozu Namiku atliko 7 valandų bandomąjį skridimą virš Lietuvos ir Baltijos jūros. Tokiu būdu norėta išbandyti variklio su-naudojamą kuro kiekį.

Skridimui per Europą buvo pa-rinkti standartiniai, serijinės gamy-bos Anbo-IV (borto numeriai 61, 62 ir 63). Juose panaudoti 560/650 AJ ga-lingumo žvaigždiniai, devynių cilind-rų, oru aušinami varikliai Bristol Pe-gasus 11-L2, anglų gamybos.

Birželio 25 dieną trejetas pakilo pirmajam 715 kilometrų nuotoliui iš Kauno į Stokholmą. Švedijos sostinė Järfalo aerodrome lėktuvai nusileido po 3 val. 20 min. Lakūnus sutiko švedų vyriausybės ir aviacijos atstovai, būrys žurnalistų. Per trumpą viešnagę priėmimo programa buvo tokia glausta, kad lakūnams net ne-teko tinkamai pailsėti. Pulkininkas leitenantas A. Gustaitis, kapitonas J. Liorentas ir J. Namikas švedų karo aviacijos ministro buvo apdovanoti švedų garbės ordinalais.

Birželio 27 dieną 13 val., įveikę 560 kilometrų antrąjį etapą, anbukai nusileido Kopenhagos aerodrome. Po sutikimo ceremonijos, pietų ir trumpos ekskursijos automobiliais

po miestą, lakūnai vėl aerouoste. Mat pagal planą tą pačią dieną numatyta pasiekti Amsterdamą. Oro prognozė žadėjo lietų, žemus debesis ir blogą matomumą. Virš Šiaurės jūros lakū-nams lietuvių teko skristi tik šimto metrų aukštyje. Tačiau Olandijoje oras buvo jau patenkinamas. Įveik-tas ir trečias 702 kilometrų etapas Kopenhaga-Amsterdamas. Tarp su-tikusių - senas A. Gustaičio pažįsta-mas, žinomas konstruktorius ir fir-mos savininkas Anthony Fokker, kurio globėjami mūsų lakūnai išbuvo visas Olandijoje praleistas valandas.

Kitą dieną skristas etapas iš Amsterdamo į Briuselį - tik 176 kilo-metrai. Diena skirta oficialiems vizi-tams, apsilankyta karo aviacijos dali-nyje, mokymo centre. Belgų aviaci-jos specialistai labai domėjosi lietu-viškais lėktuvais. Mat kad ir turėdama visapusiškai išvystytą pra-monę Belgija savos konstrukcijos lėktuvų nestatė.

Birželio 29 dieną - šuolis per La-manšą į Londoną (322 km.). Čia mūsų lakūnai svečiavosi ilgiau. Dvi dienas praleido aviacinės technikos parodoje, stebėjo įspūdingą aviaci-jos šventę. Po oficialių vizitų lankėsi gamyklose, muziejuose.

Liepos 3 dieną palikę Londoną mūsų lakūnai atskrido į Paryžių (560 km.). Čia taip pat laukė turtinga pro-grama. Tradiciniai oficialūs priėmi-mai, pažintis su muziejais, vainiko padėjimas ant Nežinomo kareivio kapo. Paryžiuje gausu aviacijos įmo-nių, kurias taip pat skubėta apžiūrėti, pasimokyti.

Liepos 6 dieną iš Paryžiaus pa-siektas Marselis (665 km) ir tos pa-čios dienos popietę išskrista į Romą. 540 kilometrų maršrutas iš Marselio

driekėsi viršum Viduržemio jūros. Vakare nusileidusius Lietuvos lakū-nus Romos kariniame aerodrome priešais aviacijos bataliono rikiuotę sutiko Italijos aviacijos ministerijos atstovai. Kitą dieną svečiai keleiviniu lėktuvu buvo nuskraidinti į Milaną. Čia aplankė aviacijos muziejų, ste-bėjo vietinio aeroklubo surengtą aviacijos šventę. O Romoje lakūnus priėmė pats italų dužė Benito Muso-lini (jis tuo laiku buvo ir aviacijos ministras) bei viceministras Valle.

Liepos 13 dieną Anbo-IV eskad-rilės laukė nauji išbandymai - skridi-mas per Apeninų ir Alpių kalnynus. Mūsų lakūnai pakilo skristi į Udinę (540 km). Čia pasipildę kuro ir šeimininkų pavaišinti kava pakilo skridimui į Vieną (334 km). Juos iki Austrijos sienos lydėjo italų naikintuvų Fiat CR 20 eskadrilė. Priešais Alpes teko skristi net 4000 metrų aukštyje. Buvo planuota Vienoje ilgai neužtrukti ir tą pačią dieną pasiekti Prahą. Tačiau skambant Lietuvos ir Austrijos him-nams iškilminga sutikimo ceremoni-ja gerokai užtruko ir į Prahą (252 km.) lėktuvai atskrido jau temstant. Lakū-nai čia sutiko daug pažįstamų avia-torių. Kai kurie jų su draugiškais vizi-tais buvo Kaune, Lietuva buvo pir-kusi čekiškų lėktuvų. Aplankyti Pra-hos muziejai, aviacijos gamykla Avia ir variklių fabrikas Valter.

Liepos 13 dieną skrendant į Bu-dapeštą (446 km.) lietuvių lakūnus lydėjo devyni čekoslovakų lėktuvai. Budapešte taip pat buvo numatyta neužtrukti ir tik pasipildžius degalų skristi toliau į Bukareštą.

Tačiau nuoširdus vengrų lakūnų sutikimas privertė koreguoti planus.

karo 1919 metais aplinkiniais keliais sugrįžo į Lietuvą ir apsigyveno tėviškėje pas savo ūkyje dirbusį tėvą. 1920 metais birželio mėnesį buvo pašauktas į Lietuvos kariuomenę.

Didėjant politinei įtampai su lenkais, mūsų lakūnai vis dažniau skraidė prie demarkacinės linijos ir už jos, stebėjo lenkų kariuomenės grupuočių judėjimą. Pirmą tokį skridimą maršrutu Kaunas-Varėna-Lyda-Vileika-Bezdonys-Kaunas 1920 m. liepos 9 d. atliko generolas J. Kraucevičius su žvalgu leitenantu J. Pranckevičiumi. Vėliau žvalgybiniai skridimai vyko reguliariai, stebint ir toliau esančias Suvalkų, Augustavo ir Gardino vietas.

Rugpjūčio 29 d. virš Vilniaus, kuriame tuo metu šeiminkavo bolševikai, atskrido net šeši Lietuvos lėktuvai. Juos pilotavo gen. lt. Juozas Kraucevičius, lt. Pranas Hiksa, lt. Antanas Stašaitis, lt. Jurgis Dobkevičius, lt. Juozas Kumpis ir lt. Vsevolodas Šenbergas. Šis skridimas surengtas labiau propagandos tikslais, norint parodyti mūsų aviacijos veiklą.

Lietuvos kariuomenei užėmus Vilnių į dabartinį Kirtimų aerodromą skraidė mūsų aviatoriai. Taip lietuvių pilotų valdomas pirmas šiame aerodrome nusileido Antano Stašaičio lėktuvas. Čia sukurta pagalbinė techninio aptarnavimo bazė. Lėktuvais būdavo atvežami pranešimai, papildomos kuro atsargos.

Aviacija, be žvalgybos, lapelių mėtymo, gaudavo ir kitų užduočių. Lenkams pagrobus mūsų šarvuotąjį traukinį „Gediminas“, spalio 4 d. grupė lakūnų gavo užduotį jį subombarduoti. Traukinio nesuradus buvo bombarduotas Varėnos geležinkelio stotyje stovėjęs lenkų karinis ešelonas. Vienas mūsų LV CVI prieš pašautas priverstinai nusileido į laukus. Jo lakūnas Juozas Kumpis buvo sunkiai sužeistas ir su žvalgu lt. Juozu Pranckevičiumi paimti į nelaisvę. Šešias dienas kovojo su mirtimi J. Kumpis 1920 m. spalio 10 d. išėjo iš gyvenimo. Šis net dvidešimties metų nesulaukęs jaunuolis buvo pirmas Lietuvos karo lakūnas kovoje ant Tėvynės aukuro paaukojęs gyvybę.

Kovoje su lenkais 1920 metais mūsų lakūnai į frontą skrido 93 kartus. Daugiausiai skridimų – net 24 – atliko Jurgis Dobkevičius. 18 - Vsevolodas Šenbergas, 12 - Antanas Stašaitis, 9 - Juozas Kumpis, po 7 - Pranas Hiksa ir Vytautas Jablonskis, 6 - Juozas Kraucevičius.

Apžvelgiant mūsų aviacijos veiksmus, galima teigiamai įvertinti jos žvalgybinę veiklą. Aišku, nuolatiniai skraidimai teigiamai veikė ir savą kariuomenę, tuo pačiu moraliai žlugdė priešą. Versdavo maskuotis



Rikiuotėje - Anbo 41

miškuose, trukdė dienos metu grupių judėjimą keliuose. Didelę reikšmę turėjo ir šaudymo bei bombų atakos ant Varėnos, Vilniaus, Lentvario geležinkelio stočių, atskirų kariuomenės grupuočių atakos. Aišku, aviacijos panaudojimas būtų žymiai efektyvesnis, jeigu būtų tobulesni ryšiai ir glaudesnis bendradarbiavimas su kitais kariuomenės daliniais.

Tuo sunkiu laikotarpiu buvo pademonstruota, kad jauna mūsų aviacija subrendo. Visiškai atsisakyta svetimšalių. Sustiprėjo jauni, neturėję kovinio patyrimo, lakūnai. Derino stygas lėktuvus aptarnaujančios techninės, meteorologinės ir kitos tarnybos.

Už nuopelnus kovoje prieš lenkus lakūnai lt. Juozas Kumpis (po mirties), lt. Jurgis Dobkevičius, lt. Vsevolodas Šenbergas ir oro žvalgai lt. Juozas Pranckevičius bei vyr. lt. Stasys Jakštytys apdovanoti I rūšies I laipsnio Vyčio Kryžiaus ordinais.

Lenkų istorikų įdomiai aprašyti tų kovų Lenkijos aviacijos veiksmai. Sulaužius Suvalkų sutartį, 1920 m. spalio 9 d. Želigovskio kariuomenė įžengė į Vilnių. Po trijų dienų paskelbtame dekretu atskiros valstybės statusu sukurta „Vidurio Lietuva“ (Litwa Środkowa). Į šios teritorijos karinius junginius įėjo lenkų 16-oji aviacijos žvalgybos eskadra. Ji buvo pavadinta „Vidurio Lietuvos aviacijos eskadra“ (Eskadra Lotnicza Litwy Środkowej). Šios eskadros lėktuvai vykdė žvalgybą, mėtė agitacinius lapelius. Kai 1920 m. spalio 28 d. Lietuvos aviacija subombardavo Vilniaus geležinkelio stotį, lapkričio 5 d. buvo surengta atsakomoji Kauno aerodromo ataka. Lėktuvu Breguet 14A2 skrido kapitonas Dzima ir leitenantas Mosczeni. Išmetę 5 bombas ir apšaudę angarą, jie sugrįžo į Vilniaus Kirtimų aerodromą. Kitą dieną (spalio 6 d.) puolimui buvo paruošti trys lėktuvai. Tačiau du iš jų, nepasiekę Kauno, dėl techninių kliūčių sugrįžo atgal, o vienas (pilotas lt. Mosczeni), pasiekęs Kauno aerodromą, išmetė tris bombas. Bet pakilus trims lietuvių naikintuvams iš kovos teko skubiai pa-

sitraukti. (Prie Cepelino angaro buvo sužeistas eilinis Prochorskis - Aut. past.) Lapkričio 7 d. eskadros lėktuvai bombardavo Ukmergės turgų. Lapkričio 24 d. skrista ieškoti į Lietuvos teritoriją įsibrovusio papulkininkio Butkiewicz vadovaujamo kavalerijos dalinio, kurį norėta grąžinti atgal. Gruodžio 14 d. bombarduota Kaišiadorių geležinkelio stotis ir tiltas per Nerį. Paskutinis 16 eskadros kovinis skridimas atliktas 1920 m. gruodžio 23 dieną.

Lietuvos aviacijoje didėjant lėktuvų skaičiui, keitėsi ir aviacijos struktūra. 1920 m. rugsėjo 1 d. sukurta mokomoji eskadrilė, kurios pirmuoju vadu paskirtas majoras Antanas Senatorskis, o rugsėjo 22 d. aviacijos dalinys pavadintas 1-ąja oro eskadrile ir jos vadu paskirtas leitenantas Jurgis Dobkevičius. Iki 1940 m. Lietuvos okupacijos sukurtos 8 oro eskadrilės. 1921 m. kovo 1 d. suformuota 2-ra (vadas lt. Vsevolodas Šenbergas), 1924 m. balandžio 1 d. 3-čia (vadas lt. Antanas Stašaitis), 1925 m. rugpjūčio 1 d. 4-ta (vadas vyr. lt. Leonardas Pesekas), 1932 m. spalio 1 d. 5-ta (vadas majoras Jonas Pyragius), 1934 m. rugsėjo 3 d. 6-ta (vadas majoras Leonardas Pesekas), 1938 m. balandžio mėnesį 7-ta (vadas majoras Juozas Vaičius) ir 8-ta eskadrilė (vadas kapitonas Petras Lapienis). Nuo 1934 m. liepos 19 d. Karo aviacijos viršininku paskirtas lt. inž. Antanas Gustaitis, kuris šias pareigas

ėjo iki pat Lietuvos kariuomenės likvidavimo, tarnybos metu pakeltas iki brigados generolo.

1921 m. birželio 29 dieną Kaune surengta pirmoji Karo aviacijos šventė. Buvo pademonstruoti 36 lėktuvai, o 22 dalyvavo parodomose skraidymų programoje.

Leitenantas Jurgis Dobkevičius pastatė savos konstrukcijos lėktuvą Dobi-I, kuris 1922 m. rugpjūčio mėnesį buvo sėkmingai išbandytas. Vėliau pastatyti dar du to paties konstruktoriaus lėktuvai Dobi-II (1923 m.) ir Dobi-III (1926 m.). Beje, 1926 m. birželio 8 d., skrisdamas Dobi III, konstruktorius kliudė medžius ir, lėktuvui sudužus, mirtinai susižalojęs mirė karo ligoninėje.

Ypač pagerėjo lėktuvų statyba, kai 1923 metų pabaigoje Aukštojoje Fredoje įsikūrė modernios aviacijos dirbtuvės. Konstruktorius Antanas Gustaitis 1925 m. liepos 14 d. išbandė savo pirmąjį kūrinį - lengvą dvivietį sportinį lėktuvėlį. Vėliau pastatė dviviečius mokomuosius Anbo-II ir Anbo-III, kurie šiose dirbtuvėse buvo gaminami serijomis. Labai geromis skraidymo savybėmis ir techniniais duomenimis pasižymėjo žvalgybai skirti Anbo-IV ir Anbo 41 kariniai lėktuvai. 1934 metais surengtas trijų Anbo-IV skrydis per Europą konstrukcijos originalumu ir gamyba nustebino daugelį aviacijos specialistų.

Vėliau serijomis buvo gaminami mokomieji Anbo V, Anbo VI ir Anbo 51 lėktuvai. 1939 metų rugsėjo 5 dieną buvo išbandytas paskutinis A. Gustaičio kūrinys - lengvasis bombonešis Anbo VIII.

Mūsų aviacijos dirbtuvėse iki 1940 m. birželio mėn. pagaminta apie 100 įvairių tipų lėktuvų, iš kurių 70 lietuviškos konstrukcijos.

Iki 1921 metų Lietuvos karo aviacijoje buvo naudojami tik vokiški Pirmojo pasaulinio karo lėktuvai. Reikėjo įsigyti naujos, tobulesnės skraidymo technikos. Pirmieji du, 1921 metų rugsėjo mėnesį nupirkti Anglijoje, buvo naikintuvai Martinsyde F-4. Jie įsigyti už Amerikos lietuvių surinktas aukas ir rėmėjų garbei pavadinti „Amerikietis“ ir „Amerikietė“.



Kariuomenės manevruose. Lėktuvai Anbo 41 maskuojami pamiškėje

Iš Italijos 1923 m. nupirka 10 žvalgybinių lėktuvų SVA-10. Pagal Lietuvos užsakymą 1925 metais Čekoslovakijoje pagaminti 8 naikintuvai Letov Šmolik Š20L. 1928 metais Italijoje nupirka 20 lengvų bombonešių Ansaldo A-120 ir 15 naikintuvų Fiat CR20. 1936 metais Prancūzijoje nupirka 14 naikintuvų Dewoitine D-501L. 1937 metais Anglijoje nupirkti du dvimotoriai lavinimosi ir žvalgybos lėktuvai De Havilland DH-89A Dragon Rapide, du trijų vietų žvalgybiniai Avro-626 ir 14 naikintuvų Gloster Gladiator. Beje, pastarieji biplanai pasižymėjo ypač geromis kovinėmis savybėmis. Prancūzijoje buvo užsakyti naikintuvai Morane Saulnier MS-406. 1939 metais jie jau buvo pagaminti Lietuvai, tačiau prasidėjus Antrajam pasauliniam karui prancūzai juos panaudojo savo šalies gamybai.

Lakūnams treniruotis 1940 metais Vokietijoje buvo nupirkti šeši aukštajam pilotui pritaikyti lėktuvai Bucker Bu-133 Jungmeister.

Tragiški 1940 metų birželio įvykiai smarkiai sukrėtė mūsų aviatorius. Gera pasiruošę gimtosios p dangės gynybai jie buvo priversti likti pasyviais stebėtojais, kai motorų gausmu drebindami orą visuose mūsų aerodromuose leidosi svetimos šalies lėktuvai su raudonomis penkiakampėmis žvaigždėmis. O Lietuvos karo aviacijoje tuo metu



Lakūnų kapai Kauno kapinėse

buvo 120 paruoštų skraidymams kovos lėktuvų ir per 200 lakūnų...

Tarpukariu, per du gyvavimo dešimtmečius Lietuvos karo aviacijoje išaugo daug taurių asmenybių, puikių lakūnų, talentingų konstruktorių. Mums brangūs šviesulių Vytauto Raubos, Juozo Kumpio, Jurgio Dobkevičiaus, Antano Gustaičio, Stepono Dariaus, Jono Mikėno, Vlodo Morkaus, Romo Marcinkaus, Jono Pyragiaus, Antano Mačiūkos ir kitų vardai liks amžiams gyvi Lietuvos aviacijos istorijoje. Jų pasiaukojamas gyvenimas - gražus pavyzdys šių dienų atgimusios karo aviacijos lakūnams.

Antanas ARBAČIAUSKAS

Atkelta iš 5 p.

Kelionė į Rumunijos sostinę buvo atidėta. Išlaikant skridimo grafiką ir liepos 14 dieną nuskridus 684 kilometrų, Bukarešte pasipildžiusi kuro, eskadrilė patraukė į Kijevą (790 km.).

Ukrainos sostinėje eskadrilė buvo sutikta vyriausybės ir karinių oro pajėgų vadovų. Pasisvečiavę dieną, liepos 16-ąją įveikė 780 kilometrų atkarpą į Maskvą. Centriniam Maskvos aerodrome, papuoštame Šūkiu „Privet lietėikam dražestvennoj Litvy“, lakūnus pasitiko gausi oficiali delegacija, tarp kurių buvo ir TSRS karinių oro pajėgų vadas Jekabas Alksnis.

Maskvoje lakūnai turėjo progos aplankyti aviacijos gamyklas, Tušino aerodrome stebėjo sportininkų pasirodymą. Didelį įspūdį mūsiškiams paliko sportininkų šuoliai su parašiuotais.

Liepos 19 dieną eskadrilė, pakilusi iš Maskvos ir įveikusi 905 kilometrų, 18 valandą nusileido Kaune. Tiesa, pakeliui nusileidus Velikije Luki dar teko pasipildyti degalų.

Skridimas per 16 Europos miestų truko 24 dienas. Viskas vyko be sutrikimų. Patikimi pasirodė Lietuvoje sukonstruoti ir savoje gamykloje pagaminti Antano Gustaičio lėktuvai Anbo-IV. Geri profesionalai pasirodė esą ir skridę lakūnai. Reikia pastebėti, kad maršrutas driekėsi virš jūrų.



Virš Romos.



Sutikimas Londono aerodrome.

kalnų. Teko skristi ir sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis - per lietus, ribotai matant, o lėktuvai neturėjo net radio ryšio...

Per keliones buvo užmegztas glaudesnis bendradarbiavimas su kitų šalių aviatoriais. Europoje pademonstruota mūsų aviacijos pažanga. Apie šį istorinį skridimą plačiai rašė to meto spauda.

Antanas ARBAČIAUSKAS

Atkelta iš 2 psl.

Leonavičius, B. Merkys ir A. Sabaliauskas. Iš stiklo ir anglies pluošto pagamintas lėktuvas gali būti naudojamas apmokymui, biznio reikalams, polsiui, miškų ir jūrų pakrančių žvalgybai.

Lėktuvas pagamintas konstruktorių įkurtoje UAB „Aeroplasm“.

Numatoma serijinė LAK-X gamyba. Jau gauti pirmieji užsakymai iš JAV. Serijinės gamybos lėktuvas turėtų kainuoti ne daugiau kaip 40 tūkst. dolerių.

* Šiais metais LAK rengiamos varžybos apims visą Lietuvą. Dariaus ir Girėno aukštojo pilotazo taurė įvyks rugpjūčio 20-21 d. Kaune. Sklandymo čempionatas -

gegužės 15-28 d. Pociūnuose. Sklandymo Baltijos taurės varžybos - birželio 5-16 d. Pociūnuose. Precizinio sklandymo čempionatas ir „Lietuvos sparnų“ taurės varžybos - birželio 25-28 d. Šlauluose. Oro balionų čempionatas - liepos 28-rugpjūčio 8 d. Prienuose, parašiotų sporto (klasikinis) - rugpjūčio 6-15 d. Kaune, skraidyklų sporto - gegužės 14-21 d. Paluknyje, moto skraidyklų - rugpjūčio 19-26 d. Kaune. Aviakonstruktorių pilotų mėgėjų tarptautinis savos gamybos skraidymo aparatų saskrydis - liepos 11-17 d. Kaune. Aviamodelių sporto laisvo skridimo modelių čempionatas - birželio 24-26 d. Kyviškėse, kordinių modelių - liepos 2-3 d. Vilniuje, radijo valdomų aviamodelių - rugpjūčio 5-7 d. Alytuje.





Naikintuvas Fokker D VII virš Kauno.

Pirmojo pasaulinio karo veiksmuose aviacija susilaukė visiško pripažinimo. Frontas reikalavo naujų, vis greitesnių ir pavaldesnių lėktuvų. 1918 metų vasario mėnesį Vokietijos surengtame naujo naikintuvo konkurse geriausiu pripažintas konstruktorius Reinhold Platz sukurtas ir Fokker firmoje pagamintas lėktuvas Fokker D VII. Po papildomų atsparumo bandymų ir nežymių pakeitimų (pailgintas liemuo, padidintas kilio plotas) naikintuvas, pavadintas Fokker D VII, priimtas serijinei gamybai. Pirmasis kontraktas pasirašytas 1000 vienetų šio tipo lėktuvų. O iki 1918 metų pabaigos jų pagaminta per 800.

Lėktuvas buvo būdingo gero skridimo savybių. Pakeitus pradžioje naudotus variklius Mercedes DIII galingesniais BMW DIIIa, labai pagerėjo vertikalus lėktuvo kilimo greitis.



Steponas Darius prie mėgstamo Fokker D VII.

Radviliškiu 1919 m. lapkričio 23 d. sulaikytame bermontininkų traukinyje.

Lėktuvu Fokker D VII 1920 m. gruodžio 11 d. leitenantas Jurgis Dobkevičius pirmasis Lietuvos aviacijoje atliko mirties kilpą. Lakūnams tobulintis 1922 m. gegužės pabaigoje įkurtos dvi aukštojo pilotažo apmokymo grupės.

Apie lėktuvo Fokker D VII ilgaa-

NAIKINTUVAS FOKKER D VII

Po karo Anthony Fokker persikėlė gyventi į savo tėvynę Olandiją. Atsivežęs daug nebaigtų lėktuvų, kelis šimtus variklių, jis Amsterdame pastatė naują aviacijos fabriką ir čia toliau tęsė Fokker D VII gamybą. Su varikliu Austro Daimler (185 AJ) Fokker D VII pagal licenciją buvo gaminami Vengrijoje. Laimėję karą sąjungininkai vokiečių karo lėktuvus išsidalijo. 50 gavo Tarybų Sąjunga, 44 - Anglija, 20 - Kanada, 142 - JAV. Dalis jų kaip reparacijos atiteko ir kitoms kare nukentėjusioms šalims, tarp jų 4 - Lietuvai.

Pirmieji du Fokker D VII lėktuvai lietuviams atiteko kartu su kitais ties

žiškumą byloja tai, kad vienas jų, pagamintas 1919 metais, Lietuvoje skraidė iki pat tarybinės okupacijos - 1940 m. birželio 15 d.

Fokker D VII buvo naudojami Danijoje, Latvijoje, Lenkijoje, Suomijoje, Švedijoje, Šveicarijoje, Vengrijoje, Čekoslovakijoje ir kitose šalyse.

Išlikę šie populiariausi lėktuvai yra daugelio aviacijos muziejų eksponatai.

Lėktuvo konstrukcija

Naikintuvas Fokker D VII buvo vienvietis, vienmotoris biplanas. Viršutinis jo sparnas gerokai ilgesnis už apatinį. Papildoma 1,15 m² nešanti plokštuma įtaisyta ir tarp važiuoklės

ratų. Sparnai medinės konstrukcijos. Kiekvienas jų turėjo po du dėžutinius jėgos lonžeronus, priekinė sparno dalis iki pirmojo lonžerono aptraukta medine klijuote. Iš ištisinės klijuotės pagamintos ir sparnų nerviūros, kuriose išpjautos kiaurymės tik valdymo trosams. Eleronai su aerodinaminiais kompensatoriais įtaisyti viršutiniame sparne. Tarp sparnų esantys ir juos su liemeniu jungiantys spyriai pagaminti iš aerodinamiškai profiliuotų metalinių vamzdžių. Sparnai aptraukti drobe. Jų nerviūrų uodegėlės sujungtos plieniniu trosu, todėl impregnuojant celonu sparną dengiančią drobę, tarp nerviūrų susidarė tiems laikams būdingi nuoslydžio briaunos išlinkimai.

Liemuo suvirintas iš plieno vamzdžių, sutvirtintas plieninėmis atatampomis. Viršutinė, išgaubta liemens dalis dengta medine klijuote. Likusioji - drobe. Motoras ir priekinė liemens dalis iki piloto kabinos dengta aliuminio skarda. Piloto kabina atvira, krėslas pagamintas iš skardos. Valdymo įrengimai klasikiniai: posūkio vairui - pedalai, aukštumos vairui ir eleronams - vairolazdė su kulkosvaidžių nuleistuvais ir gazo sektoriaus rankenėlė.

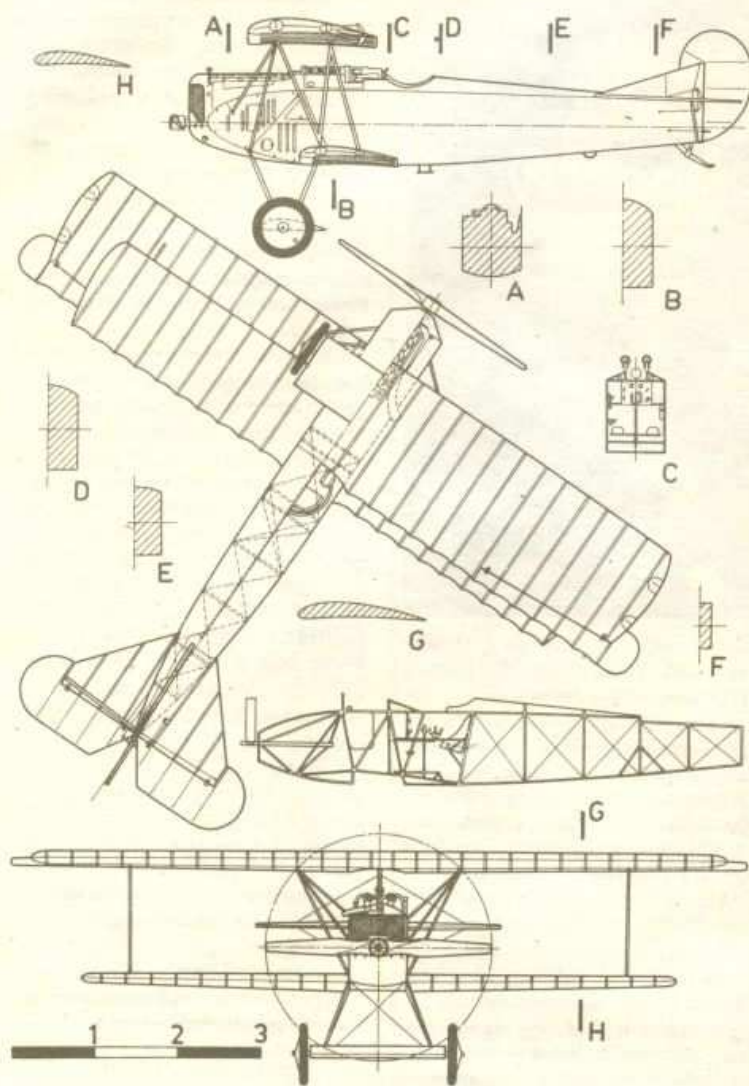
Uodegos plokštumų karkasai suvirinti iš mažo skersmens plonasiene plieninių vamzdelių, aptraukti drobe. Norint kompensuoti propelerio sukimosi momentą, lėktuvo kilis išilginės liemens ašies atžvilgiu buvo nukreiptas į kairę. Stabilizatoriaus pastatymo kampą 3,5° ribose buvo galima reguliuoti žemėje.

Važiuoklės stovai pagaminti iš plieninių profiliuoto vamzdžio atramų. Ratai su guminėmis padangomis 100x760 mm, pritvirtinti ant vienos ašies. Ant jos pritvirtinta ir papildoma nešanti plokštuma. Važiuoklės amortizatoriai pagaminti iš virvinės gumos. Uodegos ramstis - metalinis lakštas su dviem plieninėmis spyruoklėmis.

Lėktuvuose Fokker D VII buvo naudojami skysčiu aušinami, eilėje išrikiuoti šešių cilindrų varikliai. Mercedes D III (160 AJ) arba BMW IIIa (180 AJ). Propeleris medinis, dviejų menčių. Aušinamo skysčio radiatorius įtaisytas variklio priekyje. Kuro bakas - liemenyje, tarp variklio ir piloto kabinos.

Liemens viršuje, priešais piloto kabiną, buvo įtaisyti du sinchronizuoti, per propelerio diską

šaudantys 7,9 mm kulkosvaidžiai Maxim arba Spandau tipo. Kiekvienas jų juostoje turėjo po 500 šovinių.



TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Viršutinių sparnų ilgis 8,90 m
Apatinių sparnų ilgis 7,01 m
Lėktuvo ilgis 6,95 m
Lėktuvo aukštis 2,75 m
Nešančių plokštumų plotas 20,5 m²

Tuščio lėktuvo svoris 670 kg
Skridimo svoris 880 kg
Maksimalus skridimo greitis 200 km/val.
Didžiausias aukštis 6400 m
Skridimo trukmė 1 val. 30 min.

FAI NAUJIENOS

Iš Paryžiaus gautas eilinis FAI tarybos posėdžio biuletenis.

Jame nurodytos valstybės, pateikusias paraiškas naujai istoti į FAI narius. Tai Tunisas, Baltarusija, Kazachstanas, Armėnija, Moldova, Sirija.

Tuo pat metu net 15 valstybių už laiku nesumokėtą nario mokestį iš FAI pašalintos ir joms neleidžiama dalyvauti FAI renginiuose bei varžybose. Tai Iranas, Irakas, Marokas, Peru, Estija, Gruzija, Bangladešas, Ekvadoras, Libanas, Malaizija, Mozambikas, Panama, Paragvajus, Surinamas, Urugvajus.

Pagaliau iš kandidatų į pilnateisių olimpinį sproto šakų sąrašą įtrauktas parašiutizmas. Sudaryta šios sporto šakos olimpinė komisija. Sprendimas dėl sklandymo ir skraidyklų sporto atidėtas vėlesniam laikui.

BARRON HILTON CUP EUROPE 1994-1995

Kovo mėnesį gavau laišką iš labai simpatiškos moters - Annette Reichman (įžymiojo sklandytojo, du kartus pasaulio sklandymo čempiono, tragiškai žuvusio Helmut Reichman dukters). Šiame laiške ji primena, kad visame pasaulyje prasidėjo 1994-1995 metų barono Hiltono taurės (Barron Hilton Cup) sklandymo varžybos ir ji prašo tai paskelbti visuose sklandymo klubuose...

Barono Hiltono taurė buvo įkurta Hiltono viešbučių korporacijos savininko ir prezidento, multimilijonieriaus barono Hilton ir garsiojo sklandytojo profesoriaus Helmut Reichman dėka.

Barono Hilton taurės (BHT) sklandymo varžybose gali dalyvauti viso pasaulio sklandytojai. Varžybos trunka dvejus metus - pradžia kovo 15 d., pabaiga - kitų metų rugsėjo 15 d. Sklandytojai skraido savo šalyje ir ilgiausią maršrutą aprašo ir nusiunčia į varžybų būstinę, kur po dvejų metų susumuojami visų pilotų atsiųsti rezultatai. Rungtyniaujama penkiose sklandytuvų klasėse: atviroje, 15 metrų, standartinėje, dviviečių sklandytuvų ir klubinėje. Kiekvienos klasės nugalėtojas išaiškinamas atskirai.

Varžybų tikslas - populiarinti sklandymo sportą visame pasaulyje, skatinti ilgų nuotolių skrydžius, maksimaliai išnaudoti esamas meteorologines sąlygas. Todėl taškų skaičiavimas skirtingas atskiruose pasaulio regionuose. Pavyzdžiui, vienas skaičiavimo koeficientas Europai, kitas Amerikai, dar kitas Australijai. Susumavus rezultatus, nugalėtojai apdovanojami aukso, sidabro ir bronzos medaliais, taip pat pakviečiami nemokamai savaitę praleisti barono Hilton rančoje, kuri yra JAV, Nevados valstijoje.

Perskaitę minėtas eilutes daugelis nusijuoks - atseit, ne mūsų, Lietuvos, meteorologomis skristi tokį nuotolį, kad būtų galima pretenduoti į barono Hilton varžybų nugalėtojo laurus. Be abejo, dalis tiesos čia yra, nes mes patenkami į Europos regioną, kuriame yra ir Ispanija, o kokios ten meteorologijos skraidyti - visiems gerai žinoma. Tačiau nenusiminkime, varžybų taisyklės sako:

„Varžybų organizatoriai, norėdami, kad kuo daugiau sklandytojų dalyvautų BHT varžybose, nustatė, kad



į Hilton rančą nugalėtojas gali būti pakviestas tik vieną kartą”.

Toliau dar įdomiau: „Turint omenyje šių varžybų tarptautinį pobūdį nustatyta, kad į Hilton rančą negali būti pakviesti daugiau kaip trys tos pačios tautybės pilotai”. Pavyzdžiui, jei yra daugiau kaip trys įvairiose klasėse (5 klasės) tos pačios tautybės nugalėtojų, pakvietimą gaus tos klasės sidabro medalio laimėtojas, kurio taškų skirtumas nuo nugalėtojo yra didžiausias.

Tikrai tikiu, kad jeigu kas nors Lietuvoje nuskristų 750 km (kaip jau kadaise ne kartą yra buvę), atsirastų galimybė išbandyti laimę Hilton taurėje.

Linkiu šių vasarą visiems sklandytojams nuskristi daug ilgų nuotolių ir per Lietuvos Aeroklubą siųsti rezultatus į barono Hilton sklandymo varžybų organizacinį komitetą.

Smulkesnė taisyklių informacija yra Lietuvos Aeroklube.

Žemiau pateikiame kai kuriuos BHT varžybų patvirtintus sklandytuvų koeficientus.

Jei Jūsų sklandytuvo koeficientų lentelėje nėra, jo duomenis reikia nusiųsti org. komitetui.

KAI KURIŲ SKLANDYTUVŲ KOEFICIENTAI

ATVIRA KLASĖ: Nimbus 4 - 127, Nimbus 3 - 126, ASW-22 - 120. ASW - 17, Jantar 2, Nimbus 2, LS-5 - 116. ASW-20 B, DG-500, DG-600 - 112. Mu-27 - 108, Cirrus 17 m, Phöbus C - 103.

15 m KLASĖ: ASW-20, Ventus, LS-6 - 108. Libelle H-301, LS-3, Pik-20, Glasflugel 304 - 106. LS-2, Speed Astir ILB-104.

STANDARTINĖ KLASĖ. LS-4, DG-300, Discus, ASW-24, Pegase D - 104.

KLUBINĖ KLASĖ: ASW-19, Jantar standard, LS-1 - 102. ASW-15, Cobra-15, ASW-19 - 100. Elfe S, VSO-10 - 98. Twin Astir, SZD Junior - 96. Foka 5, Zugvogel IIIb, PW-5 - 94. Foka-4, Puchacz - 92, Ka-6, Pilatus B 4, Super Blanik, Russia II - 86. ASK-14, MS-100, Pirat - 84. ASK - 13, Boccian - 82. Bergfalke, Blanik - 80.

J. STANAITIS
LAK prezidentas

Honorarą skiriu „Lietuvos sparnų“ žurnalui.

Ignas Vilius, s. Antano gimė 1904 m. kovo mėn. 22 d. Telšių apskr. Varnių valsč. Povandenės km. žemaičio ūkininko šeimoje, kurioje išaugo dešimt vaikų. Ignas Vilius, dar būdamas Telšių gimnazijoje, įstojo į LŠS, dalyvavo Klaipėdos krašto išvadavime. Baigė pirmuosius LŠS suorganizuotus fizinio lavinimo kursus. Baigęs šešias gimnazijos klases, įstojo į Karo mokyklą. Ją baigęs tarnavo 8-me DLK Vaidoto pėstininkų pulke. Vėliau baigė penkių mėnesių Aukštųjų karininkų lavinimosi kursus ir buvo paskirtas į karo aviaciją. 1927.10.20-1927.12.31 skraidė žvalgu. Per praktiką mokomojoje eskadrilėje lėktuvu ALB.B.II atlikęs 62 skridimus, nuo 1928.09.06 skraidė savarankiškai. 1929.XI.23 pakeltas vyr. ltn. Tarnavo 2-oje eskadrilėje, 1931.09.30 baigė aukštojo pilotazo apmokymą ir 1932.01.01 jam suteikiamas pirmojo rango karo lakūno vardas. 1932.10.01 Ignas Vilius paskirtas į 1-ąją naikintųjų eskadrilę ir 1932.11.21 pakeltas į kapitonus.

Kpt. Ignas Vilius buvo vienas gabiausių karo aviacijos lakūnų. Per aviacijos šventes, parodomojus skraidymus, vadovaujant aviacijos pulk. ltn. Mačiui, Vilius kartu su Pyragiumi pademonstravo grupinį aukštąjį pilotazą. 1933 m. vasarą kariniame poligone per manevrus, šaudant į žemės taikinius, staiga sugedo šaudymo sinchroninis mechanizmas: propeleris subyrėjo į šipulius, bet Ignas nepasimetė - paskutiniu momentu sugebėjo „išplėsti“ lėktuvą į viršų. Vos šimto metrų aukštyje lėktuvui pametus greitį, iššoko su parašiotu ir laimingai nusileido.

1934.06.07 I. Vilius įtraukiamas į aviacijos ir technikos kariuomenės karininkų suorganizuotą antivyriausybinių perversmų Sukilimo tikslas - reikalauti paleisti vyriausybę, grąžinti prof. Augustiną Voldemarą į ministro pirmininko postą. Sukilėlių pasiūstą delegaciją turėjo informuoti prezidentą Smetoną apie padėtį Lietuvoje, kad svetimtaučiai užima aukštus tarnybos postus, kad daugelio aukštųjų pareigūnų vaikai mokosi vokiečių, lenkų gimnazijose. Iš lietuvių tyčiojamasi, padaroma daug valstybinių iškilimų. Sukilėlių delegacijai buvo pažadėta, kad bus imtasi vyriausybės reorganizavimo ir sukilėliams sankcijos nebus taikomos. Sukilėliai patikėjo ir grąžino kareivius į kareivines. Tačiau kitą dieną beveik visi sukilėlių vadovai, taip pat ir Vilius, buvo areštuoti ir uždaryti į karo kalėjimą - VI fortą. Netrukus buvo teisiami. Kpt. I. Viliui atimtas karinis laipsnis, jis paleistas į atsargą ir ištremtas iš Kauno.

Būdamas atsargoje, I. Vilius ėmė dirbti Skuodo muitinėje. Susirgo sunkia nervų liga. Pasveikęs,

**„IŠĖJAU
VYKDYTI
DIDŽIOJO
DARBO...”**



1936 metais Lietuvos Aeroklubas jį skiria Nidos sklandymo mokyklos viršininku, o 1937 m. I. Vilius pereina dirbti į Klaipėdos muitinę ir vėl įsitraukia į politinę veiklą: kartu su P. Karveliu, J. Pajauju, A. Sliesoraičiu, K. Ambrozevičiumi bei kitais įkuria Lietuvos Aktyvistų Sąjungą (LAS), parengia organizacijos programą, leidžia laikraščius „Žygis“ ir „Bendras žygis“. LAS siekė naujų demokratinių Seimo rinkimų. 1939 m. vokiečiams užėmus Klaipėdos kraštą, LAS likviduojasi, o I. Vilius persikelia į Jurbarką ir toliau tęsia politinę veiklą.

1940.05.29 Lietuvos politinė policija I. Vilių areštuoja. Jis kaltinamas naujai ruošiamu sukilimu, norint nuversti Smetonos valdžią. Vėl uždarymas VI forte ir tardomas. Bolševikams okupavus Lietuvą ir birželio 17 d. Paleckiu perėmus Lietuvos valdžią iš Merkio, paleista daug kalinių, tačiau I. Vilius nebuvo paleistas, o perkeltas į Kauno kalėjimą. Tardo jau kiti - nauji, iš Maskvos atsiųsti tardytojai. 1940.09.03 tardytojo E. Rigo nutarimu, kurį patvirtino Guzevičius, I. Vilius, būdamas kalinys, vėl areštuojamas kaip pavojingas visuomenei ir kaltinamas, kad 1938-1939 metais ruošė perversmą prieš Smetonos režimą.

Pirmąją karo dieną I. Vilius su kai kuriais kitais kaliniais išlaužė kalėjimo duris ir išėjo į laisvę. Naujai pasiskelbusi Lietuvos valdžia I. Vilių paskyrė Kauno kalėjimo viršininku. Šiose pareigose jis išbuvęs vos 1,5 metų. I. Vilius ir vokiečių okupacijos metu įsitraukia į politinę ir rezistencinę veiklą. Liepos mėnesį, dar tebesitikint, kad vokiečiai leis tvarkytis patiems, sukuria LNP (Lietuvos nacionalistų partiją), kurioje vadovauja ka-

liniam sektoriui, būdamas ir „Geležinio vilko“ vadu. Rugpjūčio mėnesį LNP paskelbia memorandumą, kuriame orientuojamasi į Lietuvos nepriklausomybę. Gruodžio mėnesį, pajutę vokiečių spaudimą, Karo Muziejaus sodelyje susirinkę LNP kūrėjai - K. Brunius, I. Vilius, L. Verbickas, J. Jurkūnas, Z. Blynas ir kiti - padėję vainiką prie Nepriklausomybės paminklo ir sugiedojo „Marija, Marija“, išsiskirstė. LNP uždaryta.

I. Viliui nepatiko Naujosios Europos „kūrėjų“ vokiečių okupantų tikslai: žydų geto organizavimas, beginklų žmonių žudynės. Jis suprato, kad nei rusai bolševikai, nei naciai vokiečiai, nei prisidengę apgaule lenkai nėra lietuvių tautos draugai. I. Vilius, jausdamas didžiulę neapykantą komunistų valdžiai už jų padarytas žaizdas ir skriaudas Lietuvai, už išvežtųjų tautiečių ašaras, ruošėsi žūtbūtei kovai su jais.

1941 m. gruodį jau veikia Lietuvos Laisvės Kovotojų Sąjunga (LLKS), o I. Vilius - štabo narys, kovinių dalinių vadas. Jis kartu su kitais organizuoja LLKS nario Algirdo Vokietaičio išvyką į Švediją, dirba pagrindinio radijo stotyje „Laisva Lietuva“, rengia radijo sekmadienio pusvalandžius, Mačiukos liudijimą, yra vienas organizatorių paslepiančių Dariaus ir Girėno karstus su palaikais Kauno Medicinos instituto rūsyje.

1943 m. pradžioje I. Vilius, ruošdamasis pereiti iš antinacinio į antitarybinį pagrindį, pasidaro pasą Igno Velavičiaus vardu.

Artėjant frontui iš Rytų, visas jėgas sutelkia karinėms struktūroms organizuoti. I. Vilius žinojo, kad organizuojant pasipriešinimą, reikia ginklų, amunicijos. Susipažinęs per aviacijos kpt. K. Martinkų su žvalgy-

bos mokyklos viršininku R. Nissen susitarė, kad iš Lietuvos į žvalgybos mokyklą pasiųstus vyrus vokiečiai aprūpins ginklais, išmokys su jais elgtis ir permes juos parašiotais į Lietuvą. Jau įsiveržus bolševikams į Lietuvos rytinius rajonus, jis gauna iš vokiečių siuntą - 10 automatų, 10 pistoletų, kulkosvaidį, granatų, kuriuos paslepia pas ūkininką Žemaitį netoli Vilkaviškio ir kitose vietose. Suspėjo susisiekti su Telšių ir Alsėdžių „vanagais“, Kazlų Rūdos miškuose formuojamomis partizanų grupėmis.

Artėjant frontui atsидuria Vokietijoje. Berlyne susisieks su VLIK'o organizacija, paruošia radijo ryšio šifrus ir kodus. Matydamas artėjantį Vokietijos žlugimą ir tai, kad vokiečiai jau nebegalės jų perimesti į Lietuvą, suorganizavo 13-os tėvynainių grupę ir, apsirūpinę ginklais, pinigais ir maistu, 1945 m. balandžio 25 d. mėgino pėsčiomis iškelti į Lietuvą ir prisijungti prie kovojančių partizanų. Slapstydamiesi perėjo fronto liniją ir, paslėpę ginklus, gegužės 3-osios anksčiau rytą netikėtai susidūrė su 2-ojo Baltarusijos fronto patruliu. Bėglius perdavė „Smerš“ k/d (p/d 02509), kurie iškart pradėjo suimtųjų tardymą, o po kelių dienų pervežė į Štetiną. Kartu žygiavę G. Kriovė, J. Pačinskas, S. Stasys, K. Vitkus, V. Vaitekūnas, P. Vyžintas buvo nuteisti po 10 metų kalėjimo ir išvežti į TSRS koncentracijos stovyklas, o Velavičius (Vilius) išskyrė. Jo laukė žiaurių išbandymų kelias. Mat I. Vilius-Velavičius prisipažino organizavęs grupės veiklą, imdamasis atsakomybę sau.

I. Vilių per Brestą, Vilnių nuvežė į Kauną. Čia išaiškėjo, kad I. Velavičius yra aviacijos kpt. Vilius, kuris buvo dingęs iš jų akiračio. 1941 m. I. Vilius buvo išvežtas į Rusiją ir jį visuose Rusijos kalėjimuose bergždžiai ieškojo to „didžiojo nusikaltėlio“. Čia, Kaune, prasidėjo iš naujo nuožmus tardymas: bado ir nemigo naktys. „Sukurta“ tūkstančių lapų, keturių tomų byla. Tardo Čelnokov, Kiseliov, Davydov, Rozauskas...

Tardomas I. Vilius, paklaustas, kodėl jis montavo radijo stotį, atsakė: „Aš norėjau žadinti Lietuvos tautiečių politinį aktyvumą, parodyti, kad tauta kovoja už laisvę ir valdžią be komunistų. Skelbti pasauliui, t.y. JAV, Anglijai, kad mus 1940 m. užėmė jėga ir jėga buvome prijungti prie TSRS. Kalbėdami su prof. Jupu Pajauju, buvome priėję vieningos nuomonės, kad reikia kovoti ir prieš fašistus, ir prieš bolševikus, sukurti nepriklausomą demokratinę valstybę. Kovai surinkti kiek galint daugiau ginkluotų vyrų, atėjus momentui, paimti valdžią. Su grupe

tautiečių nutariau prasiskverbti per frontą ir tenai vadovauti tautos išlaisvinimo kovai. Norėjau suvienyti visas bolševikams priešiškas jėgas".

1946.05.16, pirmininkaujant justicijos mjr. Afoninui ir nariams vyr. ltn. Chaitui ir j. ltn. Smirnovui, sekretoriaujant vyr. serž. Zverevai įvyko LTSR VRM kariuomenės Karo tribunolo teismo posėdis, kuris, peržiūrėjęs Igno Vylius bylą, kaltinant jį pagal RTFSR PBK str. 58-la, 19-59-9, 58-11 (tėvynės išdavimas), diversijos, grupinis nusikaltimas), pradėjo teismo apklausą (liudininkų nekvietė).

I. Vylius paskutiniajame žodyje, jau pagal KGB šabloną, pagaliau „susiprato“, kad sunkiai nusikalto ir beveik pionieriškai žada „pasitaisyti“ ir savo darbą įrodyti, kad „galiau būti naudingas žmogus“.

14 val. 30 min. teismas išeina pasitarti, o 16 val. okupacinės tarybės valdžios Karo tribunolas paskelbė nuosprendį: Vylių Ignatą, Antano už padarytus nusikaltimus nubausti aukščiausia bausme - sušaudyti, konfiskuojant turtą. Sprendimas galutinis, be teisės paduoti kasacinį skundą.

KGB archyvų byloje yra likę du įdomūs dokumentai: LTSR VRM kariuomenės karo tribunolo 1946.05.16 pažyma, kad nuosprendis patvirtintas visose instancijose; 2. Pažyma, su pačia data, kad: „Aš, konvojaus viršininkas Mironenko, Karo tribunolo nuosprendžio nuorašą nuteistojo I. Vylius gavau“.

Manau, kad Karo aviacijos kpt. Ignas Vylius savo gyvybę paaukojo už Lietuvos demokratinės respublikos laisvę ir greičiausiai buvo sušaudytas 1946 m. gegužės 16 dieną. Kur ilsisi sušaudytojo palikai, kur vyko egzekucija, kaip visada nežinoma.

Yra dar vienas kurioziškas I. Vylius bylos puslapis, kur jo pavardė nuskambėjo visuose Rusijos kalėjimuose. Paaiškėjo, kad 1941.06.22 Kauno kalėjimo administracija I. Vylius bylą išsiųdė bėgdama (kaip žinome, I. Vylius pirmąją karo dieną išsilaisvino ir jo ieškojo po visus Tarybų Sąjungos kalėjimus). Ir tik 1956.07.20 Varnių KGB viršininkas paruošė nutarimą, kuriame rašoma, kad, peržiūrėjęs I. Vylius bylą, rado: „1941 m., prasidėjus karui, birželio 22 d., kalėjimo vadovybė išvežė dalį kalinių į Rusiją, matyt, kad I. Vylius buvo evakuotas, bet jo buvimo vieta nenustatyta. Kad I. Vylius yra Lietuvoje - nenustatyta, paieškai skelbti davinį neužtenka. Nutarta archyvinę tardymo bylą Nr. 671306 nutraukti ir perduoti saugoti į KGB archyvus. Nutarimą ta pačia data patvirtino LTSR KGB ministras K. Liaudis.

Viktoras AŠMENSKAS

MUMS RAŠO

YRA IR KITA. MEDALIO PUSĖ

Praėjusiam žurnalo numeryje rašėte apie lietuvių lakūną Romą Marcinų, Didžiosios Britanijos Karališkųjų oro pajėgų naikintoją, apie jo tragišką mirtį. Tačiau likimas taip lėmė, kad lietuviai tarnavo ne tik antihitlerinės koalicijos daliniuose. Buvo nemaža aviatorių ir Luftwaffe, ypač zenitiniuose daliniuose. Apie kai kuriuos jų 1944 metų gruodžio 1 d. lietuvių karių laikraštyje „Karys“ Nr. 2 („Lietuvių“) savaitiniame priede, leidžiamame Berlyne) rašė jo karo korespondentas. Reportažas pavadintas „Pas aviacijos vyrus“. Štai ką porino žurnalistas:

„Esame aviacijos kareivinių rajone. Vakaras. Krenta smulkūs lietaus lašeliai ir taip tamsu, kad nors į akį durk. Būriai vyrų grįžta iš tarnybos. Iš įvairių kalbų mišinio išskiriame savo tautiečius, einame su jais į jų gyvenamąsias patalpas.

... Šiandien mūsų draugėje yra brangus svečias, bataliono ryšio karininkas vyr. ltn. J., kuris savo vyrus dažnai aplanko, su jais pasikalba, išklauso jų pranešimus, paruošia jiems paskaitų. Savo optimizmu, gera nuotaika jis visada uždega karių entuziazmą. Anot vieno kario, užtenka jį pamatyti tarp savųjų, išgirsti vieną kitą žodį, ir nuo širdies nuslenka visi sunkumai. O juk gyvenant toli nuo tėvynės, nežinant, kokio likimo susilaukė tėviškėje likę namiškiai, tautiečiai, dažnai taip suspaudžia širdį, apima tokia nevilnis, kad nežinau ką daryti. Visa paguoda, kad gyvename viltimi, jaučiame stiprius draugų pečius.

GERBIAMA REDAKCIJA,

prašau Jūsų žurnalo puslapiuose išspausdinti šį mano kreipimąsi:
Sudarykime iniciatyvinę grupę!

Manau, ne visiems žinoma, kad Pasaulio oreivybės istorijoje konstruktorius Cepelino (Ferdinand von Zeppelin 1838-1917) vardu pavadintas orlaivis pirmąjį skridimą atliko 1900 metais. O antrasis Cepelino skridimas drikėsi per Lietuvos teritoriją. Tuo būdu mes, lietuviai, turime moralinę teisę įnešti savo indėlį pažymint pirmojo Cepelino orlaivio LZ-1 Narr skridimo šimtąsias metines (2000-aisiais metais).

Siūlyčiau sudaryti iniciatyvinę grupę, kuri istoriniam jubiliejui sudarytų minėjimo komitetą. Per tą laiką iš įvairių šaltinių būtų galima surinkti istorinę-dokumentinę medžiagą apie konstruktoriaus gyvenimą ir jo veiklą. Visą, kas susiję su jo orlaiviais.



Pas aviacijos vyrus

7. Esame aviacijos kareivinių rajone. Vakaras. Krenta smulkūs lietaus lašeliai ir taip tamsu, kad nors į akį durk. Būriai vyrų grįžta iš tarnybos. Iš įvairių kalbų mišinio išskiriame savo tautiečius, einame su jais į jų gyvenamąsias patalpas. Anot vieno kario, užtenka jį pamatyti tarp savųjų, išgirsti vieną kitą žodį, ir nuo širdies nuslenka visi sunkumai. O juk gyvenant toli nuo tėvynės, nežinant, kokio likimo susilaukė tėviškėje likę namiškiai, tautiečiai, dažnai taip suspaudžia širdį, apima tokia nevilnis, kad nežinau ką daryti. Visa paguoda, kad gyvename viltimi, jaučiame stiprius draugų pečius.

vardo akkuratus padidėjus bataliono ryšių karininkas vyr. ltn. J. K., kuris ragavo ir pastangoms jau nebė per maža. Karis visai laimingai klausėsi šios sūkurios. Kiti darė mano kokių nors vyrų komentarus ir to paties bataliono kiti kump.

Po pranešimo visi drauge suvokė, prie stalo, kuris buvo padengtas su marmuriniu maišu produktų gamintoja ir po to jau praėjusio laukimo laukė. Dainavo solistas Angailijus, Sprindys ir Bakunas, dainavo dramos aktorius Vasiliauskas, dainavo šokėja Radzevičiūtė ir visi kariai bei svečiai. Lietuviška daina persunkta tėvynės ilgesiu, plačiai sklido didmiesčio tolimo priemiesčio laukais. O paskui traukėme visokių susibūrimų pabaigtuvių dainą „Eisim, broleliai, namo, namo...“

Mes sėdime puskarininkių kambarėje...

Toliau autorius rašo apie atvykusius lietuvius atlikėjus ir artistus, dainavusius solistus. Tai - Augailytė, Sprindys, Bakunas, dramos aktoriai Brinka ir Vasiliauskas, kad dainavo šokėja Radzevičiūtė bei visi kariai ir svečiai.

... „Lietuvių daina, persunkta tėvynės ilgesio, plačiai sklido didmiesčio tolimo priemiesčio laukais. O paskui traukėme visokių susibūrimų pabaigtuvių dainą „Eisim, broleliai, namo, namo...“

1. „Vrai, kurie pakeitė pėstininkų uniformą į mėlynųjų aviacijos dalinių uniformą, stodami į tarnybą, atlikdami savo uždavinius, turi progos išmokyti amato...“

Šią pirmąją laikraščio puslapį išspausdintą žinutę pasirašė Vytautas Pranutis, karo korespondentas.

Kas iš „Lietuvos sparnų“ skaitytojų prisimena tokį vakarą, kas tarnavo

vo šiame dalinyje, pamena korespondento apsilankymą, gražią užstatę su aktoriais, solistais? Kaip susiklostė vyr. lt. J. gyvenimas, kokia jo pavardė? Pagaliau ar daug mūsų aviatorių, tarnavusių šiame ir kituose Luftwaffe daliniuose, grįžo namo? Kaip jie vėliau gyveno, kur blaškė likimas? - tai klausimai, kurie, mano galva, turėtų rūpėti visai Lietuvos aviatorių šeimai, pagaliau užpildyti dar vieną „baltą“ mūsų aviacijos istorijos lapą.

Manau, kad būtų labai gerai, jeigu atsileiptų ir rašinyje minimi, ir tie, kam teko tarnauti priešlėktuviniuose daliniuose, ir dar daug kitų. Pagaliau, jeigu kas žino apie mūsų lakūnus, tarnavusius kitų valstybių aviacijoje, teparašo. Manau, jog „Lietuvos sparnai“ sutiks savo žurnale rasti vietas šiems ir panašioms rašiniams.

Su pagarba

Stanislovas PLĖČKAITIS

Reikėtų Klaipėdoje vieną gatvę pavadinti F. Zeppelin vardu, o Klaipėdos rajone konstruktoriaus garbei pastatyti paminklinį akmenį. Viena iš Lietuvos muziejų galėtumėm surinkti medžiagą apie Cepelino skridimą per Lietuvos teritoriją. O jeigu archyvuose būtų surastas šio skrydžio žurnalas, tarp keleivių rastume ir mano tėvo pavardę. Mano tėvas tuo metu turėjo užsienio pasą ir išimties tvarka kaip keleivis skrido gydytis į Ilgoninę Vokietijoje. Apie šį skrydį galėčiau papasakoti ir daugiau.

Kaupiant visą tą medžiagą, manau, reikėtų bendrauti su vokiečiais ir kitų tautų žmonėmis. Jau 60 metų, kai aš esu išmokęs vokiečių kalbą.

Dėl mano pateikto pasiūlymo tikiosi sulaukti atsilepimų.

Rašyti: Jokūbui Atkočiūnui, a/d 44, Centrinis paštas, 5300 Panevėžys, telefonas (8-254) 3-51-35.

J. ATKOČIŪNAS

Panevėžys

1992 metų antrame žurnalo numeryje rašėme apie naujausią Vokietijos sklandytuvų gamyklos Glaser-Dirks motosklaidytuvą DG-800, patiekėme jo duomenis:

Dabar gavome įmonės vadovo Wilhelm Dirks laišką, kuriame jis praneša apie motosklaidytuvą DG-800 naują modifikaciją, pavadintą DG-800B.

Išskirtinė jos bruožas - visiškai naujas, tykus bei aptinkos neteršiantis variklis ir propeleris. Kaip rašo ponas Dirks, šis darbas pareikalavo labai daug pastangų ir laiko. Mat nenorėti ir vėl naudotis aniego rogiu arba motociklui skirtu varikliu, o buvo ieškoma specialaus aviacinio. Nutarta pasirinkti Anglijos firmos Mid-West-Aero Engines gaminamą MWA50. Tai 600 ccm darbo tūrio trijų cilindrų dvitaktis variklis, kuris yra labai lengvas. Jis daug pranašesnis už iki šiol motosklaidytuvuose naudotus, pasiekia 50 A.J. trauką esant 6000 sukų per minutę. Propeleris sukasi padedant tridantiniui diržui 2000 kartų per minutę. Toks nedidelis variklio ir propelerio sukų skaičius sąlygoja tykų variklio darbą, o vandens sušildytas įrengtas taip, kad mažintų didelius dažnius, kylančius iš degimo kameros. Propeleris pagamintas firmos Technolug iš kompozicinių medžiagų, ir tai taip pat padeda mažinti motosklaidytuvo kėlimą triukšmą.

Naujasis variklis išbandytas gamyklos stende. Variklis ir propeleris kelis, palyginti su ankstesniu DG-800, žymiai mažesni triukšmą.

Specialistai vienu balsu teigia, kad per du ateinančius dešimtmečius civilinės aviacijos keleivių srautas, ypač transatlantinėse trasose, padidės apie 20 procentų, o Ramiojo vandenyno baseiną lankys dvigubai daugiau žmonių nei dabar.

Ekspertai suskaičiavo net kretų kasdieninių keleivių minėtose trasose skaičių - 315 tūkstančių. Tikimasi, kad dar po penkerių metų iš Europos į Amerikos žemyną bei Ramiojo vandenyno šalis ir atgal skraidys iki 607 tūkstančių žmonių.

Turint omenyje, kad daugiausia keleivių skraidys tolimais reisais, būtina iš anksto galvoti ir apie jiems tinkamus lėktuvus. Tad naujieji laineriai privalėtų būti ir greiti, ir patogūs, ir ištaligingi. Dabartiniai nebetiks. Tad kokie bus tie nauji milžiniški ir supergreiti laineriai?

Kai prieš geroką laiko tarpą pasirodė Concorde, jis daugeliui žmonių asocijavosi su kito tūkstantmečio technika. Juk dar 1947-aisiais, kai

buvo pagamintas raketos principu veikiantis X-1, buvo pašnibždomis kalbama apie tai, kad žmonės skris civiliniais lėktuvais greičiau nei sklinda garsas. Concorde, pasižymintis savo netradiciniais sprendimais, tai pasiekė. Bet... ekonominiu bei gamtos apsaugos požiūriais šis anglų-

kia modernesnis, aplinkos neteršiantis ir netriukšmingo lėktuvo, galinčio išvystyti apie 2,5 Ma greitį, ekonomišką, nešančio aviakompanijoms didelį pelną. Ir dabar, tiesa, nekeliant didelio triukšmo, dirbama. Kryptingai, nuosekliai, kūrybingai. Koncernas Boeing subūrė daugiau

KONSTRUOJAMI MILŽINIŠKI LAINERIAI

prancūzų skraidantis aparatas niekad nebuvo efektyvus. Ir jeigu šio superlainerio eros pradžioje dar buvo galima užmerkti akis į rimtos kritikos vertus Concorde padarinius, tad dabar šito niekaip nenuslėpsi. Niekas neleis vien dėl gražaus žodelio teršti aplinką, skraidyti neekonomiškais lėktuvais. Visiškai aišku - rei-

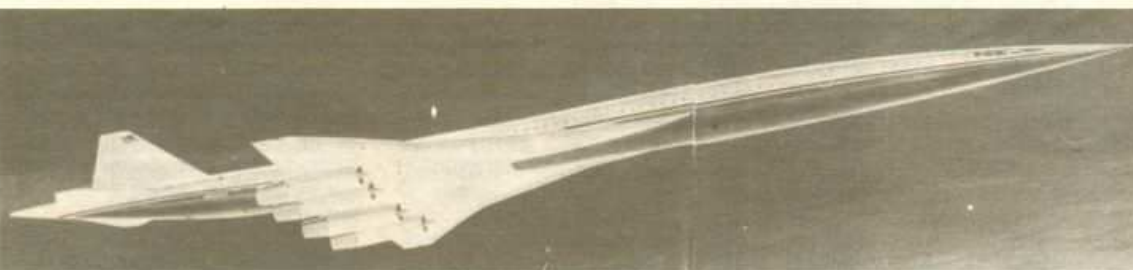
kaip šimto žmonių kolektyvą, kuris sprendžia High Speed Civil Transport (HSCT - didžiulio greičio civilinio transporto) lėktuvo problemą. Principas kaip pastatyti garso greitį viršijantį lėktuvą - žinomas. Svarbiausios užduotys kitos. Pirmą - kaip rasti būdus ir priemones, kurios pateisintų šio lainerio ekonominę vertę.

Antra - gamtos apsaugos reikalavimai, jie nuolat auga ir jų privaloma laikytis. O tai reiškia, kad gamybos technologijos ir dizainas privalo žymiai pralengti esamas ir tuo pat metu siekti, kad šių lėktuvų gamybos, remonto bei eksploatavimo kaštai kiltų nežymiai. Sudėjus visa tai, būtina dar prisiminti svarbiausią reikalavimą: kelionės bilietų kainos turi būti tokios, kad taptų „įkandamos“ ne tik biznieriams bei teniso žvaigždėms, bet ir paprastam žmogui. Suprantama, keleiviai privalės mokėti brangiau - už sutaupytą laiką, bet šis kainos didėjimas turi būti nuosaikus.

Kaip parodė apklausa, 65 procentai keleivių, dabar skraidančių minėtomis trasomis ir galėtančių, pavyzdžiui, nuotoliniu iš Los Andželo iki Sidnio įveikti keturiolika valandų, sutiktų mokėti už greitį 20 proc. priedą. Na, o pritariančiųjų tokiems greitiems reisams - žymiai daugiau.

Suprantama, kad kelių superlainerio problemai spręsti leško ne tik Boeing. Dirba žmonės ir McDonnell Douglas korporacijoje, nenuleidžia rankų ir europinės aviacijos pramonės firmos, kaip Aerospetiale, British Airways, vokiškoji Aerospace bei kiti. Dirba, beje, nuo praėjusio dešimtmečio pabaigos ir... tuo tarpu daugeliu atveju tūpčioja vietoje. Sekasi toli gražu ne viskas.

Didžiausia kliūtis, su kuria susiduria superlainerio kūrėjai - ozono sluoksnio apsaugos problema. Mat šalia fluoro anglies vandenilio ozono sluoksnį labai veikia variklių naudojamų naftos produktų atliekos. Ypač



Taip galėtų atrodyti Boeing korporacijos superlaineris.

KURIS KURĮ?

Praėjusiame mūsų žurnale rašėme apie naujausią korporacijos Boeing „kūdikį“ B-777, populiariai vadinamą „trys septyniukės“. Pateikėme ir naujausio McDonnell Douglas koncerno lainerio MD-12 duomenis. Tad aviacijos mėgėjas, kuriam rūpi civilinės aviacijos raidos gairės, jų pagrindiniai, svarbiausi rodikliai, turėjo galimybę palyginti, analizuoti. Tačiau tuo naujausi laineriai nesibalga. Didelę „skraidančių traukinių“ šeimos dalį sudaro aerobusai, kurių naujausi - A340/A-330. Kuo jie skiriasi nuo „trijų septyniukų“?

Iš išorės tarp B-777 ir aerobusų didelio skirtumo nėra. „Trys septyniukės“, kurių ilgis 63,70 m, yra tokio pat ilgio kaip ir A330. Užtat „boingo“ sparnų ilgis už aerobuso didesnis atitinkamai 60,60 ir 60,30 m, „boingas“ aukštesnis 1,60 m - 18,40 ir 16,80 m, didesnis ir jo liemens skersmuo - 6,20-5,64 m. Todėl „boinguose“ keleiviams pastatyta dar viena kėslų eilė. Bet...

Pasak kai kurių Europos civilinės aviacijos specialistų, amerikiečiai, kurdami „tris septyniukes“, kai kur neapžiūrėjo. Tėgiama, kad tai visų pirma pasakytina apie lainerio avorį. Tvirtinama, jog „trijų septyniukų“ avoris net 7 tonomis didesnis, nei nurodoma potencia-

liams užsakovams pateiktuose prospektuose. O tai reiškia, kad būsimasis „oro traukinys“ negalės pasiekti planuoto nuotolio, sunaudos daugiau degalų. Tai atsilieps eksploatacijoje, kurioje, kaip Airbus Industrie atstovų nuomone, ir šiaip 11 proc. didesni nei A330. Jeigu amerikiečiams nepavyktų išspręsti šios problemos, teks atsisakyti aukščiausiai minėtos papildomos kėslų eilės ir... salone atsiras nenaudojamo ploto, kuris galėtų būti net 23,2 m². Gal šokių aikštelė įrengs? Nejaun keleiviams už papildomą mokestį bus siūloma linksminis, nes nenaudojamas plotas tolygus prarasties pinigams?

Boeing korporacijos atstovai vieningai neigia šį „viršavorį“, pabrėždami, kad, savaime suprantama, gamybos metu kai kur kas gal ir kiek pasunkėjo, bet kai kas ir palengvėjo - juk nuolat taikoma daug naujų kompozicinių medžiagų. Tad jiems nieko nežinoma apie vadinamą „viršavorį“, ir užsakovams laineris bus tiekiamas su tiek kėslų eilių, kiek nurodoma prospekte.

Laudies išmintis sako: nepagautas - ne vagis. Turint omenyje, kad pirmasis bandomasis „trijų septyniukų“ egzempliorius turėtų pasirodyti po kelių mėnesių, tik tuomet galėsime įsitikinti, ar „boingo“ atstovė spaudai Barbara Murphy buvo teis sakydama, kad „viskas bus taip, kaip eliotyta. Jokių viršavorių“.

Beje, didelis dėmesys kuriant naujus lainerius skiriamas jų varikliams. Gamintojai padarė viską, kad būtų tiekiami supermodernūs, tykūs, nelabai teršiantys aplinką, bet labai galingi turboreaktyviniai varikliai. Dalis

jų vadinama „atleties varikliais“, nes, pasak PW bei RR atstovų, tokie varikliai ateityje bus montuojami į „oro traukinius“, kurie skraidins iki 800 žmonių! Gali būti. Lyginamojoje lentelėje pateikiami standartiniai lainerių duomenys išties įspūdingi:

Pozicija	A330-300	A340-200	A340-300	B-777	B-777B
Maksimalus kilimo avoris (t)	212	257	257	229,5	263
Tūpimo avoris (t)	174	181	188	201,4	208,4
Maksimalus avoris (be degalų)	164	169	174	190,5	192,6
Degalų kiekis (t)	97,17	138,6	138,6	117,4	169,2
Vietų sk. (trys salono)	295	263	295	305	305
Krovinio kiekis ir tūris	32/33 LD3 arba 11 palečių ir laivo krovinio 19,7/13,8 m ³	26/27 LD3 arba 9 palečių ir 19,7/13,8 m ³	Toks pat kaip A330-300	Abiejuose laineriuose 32 LD3 arba 6 palečių ir 14 LD3 bei 17,3 m ³ laivam kroviniui	
Varikliai	GE-80E PW4000 RR Trent, bendra trauka kg 32,366	CFM 56-5C bendra trauka kg 14,487	CFM 56-5C bendra trauka kg 14,487	Abiejuose laineriuose GE90 PW 4000 RR Trent. Trauka kg 35,154/37,580.	

Štai tokie yra lainerių objektyvūs duomenys. O juos patvirtins tik praktika.

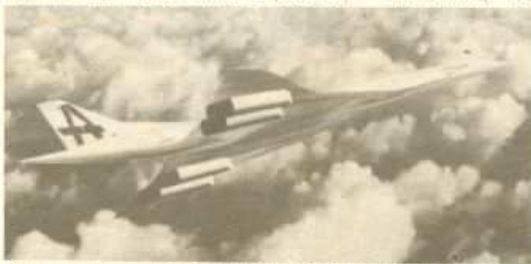
Na, o pabaigoje priminsime situaciją, kad A340/A330 jau beveik ore, o

B777 pirmasis bandomasis skrydis numatytas šių metų birželį, pirmas laineris pagal patikslintus koncerno duomenis turi būti perduotas užsakovui 1995-ųjų gegužę. Štai tuomet viskas ir pasitaisės!

pažymėtina azoto rūgštį sudaranti NOx. Keista, tačiau, nepaisant to, kad lėktuvų degalų atliekos sudaro vos 0,8 proc. bendro NOx kiekio (automobilių eismas - 49,5, pramonės atliekos - 10,7, namų ūkis - 7,2 procento), gamtos apsaugos žinybos griežtai pasisako prieš naujųjų lėktuvų variklius. Reikalas tas, kad jiems buvo planuojamas 20-25 km skrydžių aukštis ir dėl to kuro atliekos labai įtakoja ozono sluoksnį, kuris, kaip žinome, nuolat mažėja. Šymiai daugiau nei „dvokiantys“ sunkvežimiai, tiesa, riedantys... žeme.

Vien dėl to HSCT grupės skraidantys aparatai privalės neviršyti 18 km aukščio. Tačiau tuo pat metu Pasaulinė gamtos apsaugos organizacija reikalauja sukurti tokius variklius, kurie išmestų į atmosferą kuo mažiau NOx.

Amerikiečiai sukūrė bendrą NASA, General Electric ir Pratt and Whitney mokslininkų grupę, kuri bandė ir skaičiuoja mažiausio gamtos užterštumo galimybes. Išaiškėjo, kad mažiausiai kuro atlieku pateks į



Prancūzijos Aerospatiale superlainerio variantas, pavadintas Alliance.

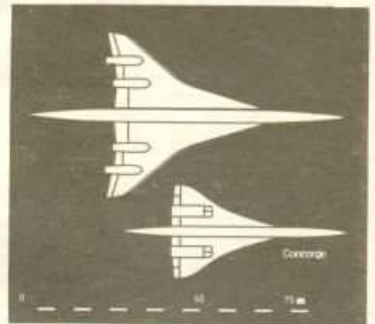
atmosferą iš lėktuvų, kurie skris 1,6-2,4 Ma greičiu. Bet tokio greičio nepakanka. Tad sutarta, jog galingesni varikliai galės „išmesti“ į aplinką ne daugiau kaip 5 gramus NOx nuo 1 kg sunaudotų degalų. Na, o gamtos saugininkai? Jie suskaičiavo, kad jeigu 600 lėktuvų skris 2,4 Ma greičiu, jų kuro atliekų kiekis sumažins ozono sluoksnį 1 procentu! Tai pavojinga žmonijai. Tad gamtos apsaugai „priimtino“ variklio kūrimas tebėra HSCT programos „Achilo kulnas“.

Atrodo, kad įveikti šią kliūtį gali padėti išeitis, kurią rado prancūzų variklių gamybos firma Snecma. Pavadinę savo bandomąjį variklį MC499, prancūzai tikisi sukurti aviamotorą, kuriame orui padedant kuro atliekų išvis nepateks į atmosferą. Vadovaudamasi šiuo principu anglų Rolls Royce atliko laboratorinius bandymus ir patvirtino, kad Snecma sprendimas labai efektyvus. Pasak paskutinių pranešimų iš JAV, ir ten rastas būdas, kaip sumažinti variklių „išmetamą“ NOx kiekį. Net 90 pro-

centų! Žodžiu, atrodo, jog ledai pajudėjo. O tai - svarbus žingsnis kelyje į naująjį superlainerį.

Koks jis bus konkrečiai - niekas negali pasakyti. Bet kai kurie palyginimai jau yra. Vieną jų - lainerio dydžio, lyginant su Concorde, spausdiname. Beje, sužinojome, kad pasiekta didelių laimėjimų mažinant ir naujojo „supersonic“ lainerio variklių svorį. Palyginti su Concorde esančiais Olympus IS-2005, naujieji gali būti net 60 proc. lengvesni, o jų keliamas triukšmas startuojant ir tuopiant 10-20 decibelų mažesnis! Bet pastarojo pasiekimo nepakanka. Matyt, aplinkos teršimas bei triukšmo mažinimas bus tos dvi didžiosios problemos, kurios pareikalaus iš konstruktorių, inžinierių, specialistų bei mokslininkų, drauge ieškančių ne tik išeities, bet ir kuriančių naujas technologijas, dar kelerių metų darbo.

O juk šios problemos nėra vienintelės. Ieškoma geresnių aerodinaminių sprendimų, be galo sunkiai sekasi spręsti skridimo sukeltą



oro erdvės poveikio, naujų, lengvų medžiagų naudojimo, kompozicinių medžiagų, keramikos ir metalo derinimo klausimus.

Suprantama, kad tik po to, kai bus išspręstos visos šios ir dar daug kitų problemų, kai bus akivaizdu, jog supermoderni, supergreita civilinė aviacija duos visapusiškai pageidaujamą efektą (JAV tikinimu, bus sukurta 140 000 papildomų darbo vietų), bus galima konkrečiai kalbėti ir apie naujausios kartos civilinės aviacijos lėktuvų pasirodymą trasose. Na ir, žinoma, apie pajamas, kurias kai kas jau skaičiuoja net milijardais. Mat sakoma, kad naujausių superlainerių reikės iki tūkstančio vienetų! Bet tuo tarpu milijardai tik „ėdami“ ieškant, kuriant, bandant. Tačiau nereikia pamiršti, jog ir Dievas pasaulį sutvėrė ne per vieną dieną!

Aleksandras ICIKAVIČIUS



Vokiečių Airbus bendrovės įsivaizduojamas „supersonic“.

KOMPANIONŲ NESĖKMĖ

Praėjusiam mūsų žurnale rašėme apie tai, kad JAV gynybos ministerija paskelbė konkursą naujam karo pilotų treniruotėms skirtam lėktuvui sukurti. Tarp pretendentų minėjome ir bendrą vokiečių ir amerikiečių skraidantį aparatą DASA/Rockwell Fan/Renger. Tačiau...

Ši avarija buvo netikėta, kaip ir daugelis kitų. Rockwell lakūnas bandytojas Frank Birk pakilo į orą su Fan/Renger antruoju prototipu. Praėjus pusvalandžiui, nutrūko ryšys tarp skraidymų vadovybės ir lėktuvo. Vėliau gauta žinia, kad lėktuvas tapęs nevaldomas ir pilotas katapultavosi. Tačiau nesėkmingai. Sunkiai susižeidė ir mirė, praėjus savaitei po katastrofos.

Apie šio nelaimingo atsitikimo priežastis esama nemažai nuomonių, vertinimų. Tačiau konkrečiai tuo tarpu nieko neskelbiama. Žinoma tik tiek, kad abu Fan/Renger buvo skri-

dę apie 100 valandų ir nieko ypatingo nepastebėta. Abu prototipai, naujai pavadinti Renger 2000, vasario mėnesį turėjo būti nugabenti į JAV, kad įrodytų savo pranašumą prieš konkurentus dar iki konkurso atnaukos. Bet...

Dalyvauti konkurse faktiškai privo vienas skraidantis aparatas. Tad būtų galima rizikuoti. Bet kompanionai susitarė, jog bus geriau, jei iki gegužės-birželio mėnesiais numatytų konkurso skraidymų pagamins dar vieną Renger 2000.



Tad, nepaisant prototipo nesėkmės, kompanionai neatsisakė ketinimo dalyvauti konkurse. Juk nugalėtojai bus paskelbti tik šių metų gruodį. Tad...

Iš pareiškusių pageidavimą dalyvauti konkurse jau skraido MB 33 GT-Bird II, Grumman-Augusta S211, Super Tucano, Pilatus PC-9Mk, Pampa 2000 bei Renger 2000. Tik Cessna vis dar negali pakelti į orą savo kandidato į milijardus siekiantį užsakymą. Tad Renger 2000 tebeturi šansų.

Dviem asmenims skirtas lėktuvas yra 10,99 m ilgio, 3,90 m aukščio, 10,64 m sparnų ilgio, 15,55 m² nešančių plokštumų ploto. Jame įmontuotas Pratt and Whitney turbosraigtnis variklis IT/15D-5C. Jis įgalina iškylti 728 km/val. greitį. Šie duomenys rodo Renger 2000 esant panašų į daugelį kitų. Tik... vargu ar labai jau priekabūs JAV karo aviacijos ir karinio jūrų laivyno ginkluotės specialistai, kurių žodis - lemiamas, ryšis pasisakyti kaip tik už šį, kad ir labai gerą lėktuvą, jei jo prototipas... subyrėjo.

Nors, ką gali žinoti. Renger 2000 labai daug mažų su užrašu „Made in USA“. O tai, turint galvoje JAV klestintį lobizmą, vaidina nemažą vaidmenį... Bet, kita vertus, ir kituose aparatuose amerikėnės gamybos dalių - per akis. Tad, matyt, viską spęrs geresnis pasirodymas per skrydžius, lakūnų bandytojų bei ekspertų vertinimai ir, be abejonės... lobizmas.

NAUJAS SKLANDYTUVAS IŠ PRIENŲ



Onutės VALKAUSKIENĖS nuotr.

Kai 1991 metų pavasarį Prienų PKB „Sportinė aviacija“ pagamino bandomąjį sparną, kurio svoris tik truputį viršijo 40 kilogramų, tapo akivaizdu, kad būsimasis LAKI-17 svers mažiau negu 200 kilogramų. Taigi Pociūnų kaime įsikūręs fabrikėlis visai rimtai ruošėsi „nušluostyti nosį“ visame pasaulyje pripažintiems ir pagarsėjusiems vokiečių sklandytuvų statytojams. Daug dar teko padirbėti vyriausiojo konstruktoriaus K. Juočo vadovaujamiems konstruktoriams ir technologams, kol 1992 metų liepos pradžioje į orą pakilo LAK 17 prototipas. Deja, visus nulyt sparno profilis UAG-88-43/20, sukurtas kanadiečio D. Marschen. Prototipo aerodinaminė kokybė neviršijo 40 (užuot lauktos 43-45)...

Gamyklos vadovaujantis aerodinamikas E. Lasauskas profilių kūrimo srityje darbavosi bemaž nuo savo karjeros pradžios, tačiau tik pastaraisiais metais mūsų šalyje atsiradusi galinga skaičiavimo technika ir per ilgus darbo metus sukaupta patirtis leido užbaigti pradėtą darbą. Taigi antrasis LAK-17 egzempliorius, jau su nauju, lietuvišku sparno profiliu pakilo į orą 1993 metų gegužės pabaigoje.

Pirmieji palyginamieji LAK-17 ir LAK-12 skridimai parodė, kad nauja-

sis sklandytuvas visame greičių diapazone skrenda neblogiau už savo pirmtaką, o tai teikė vilčių, kad jis savo charakteristikomis nenusileis geriausiems pasaulio analogams.

Pirmasis rimtas išbandymas šio sklandytuvo laukė už poros savaičių prasidėjusiame pasaulio sklandymo čempionate. LAK-17 pasirodymas

Švedijos padangėje sukėlė didelį visų sklandymo specialistų, entuziastų ir šiaip smalsuolių susidomėjimą. Deja, kaip neretai pasitaiko, varžybų metu pradėjo ryškėti kai kurie konstrukciniai ir technologiniai trūkumai. Gal tai ir sutrukdė gamyklos lakūnui-bandytojui V. Sabeckiui užimti aukštesnę vietą, nors 26 vieta iš 40 - tai irgi geras rezultatas, atsižvelgiant į tai, kad lietuviai tokio rango varžybose dalyvavo pirmą kartą.

Antrasis šio sklandytuvo pasirodymas pernai atvirame Anglijos čempionate buvo sėkmingesnis. Silpnai Anglijos termikai leido V. Sabeckiui pademonstruoti naujojo sklandytuvo privalumus. Čia jis užėmė aukštą ketvirtą vietą.

LAK-17 yra naujos kartos 15 metrų klasės sklandytuvas. Jis sukonstruotas ir pagamintas pagal tarptautinius JAR-22 reikalavimus.

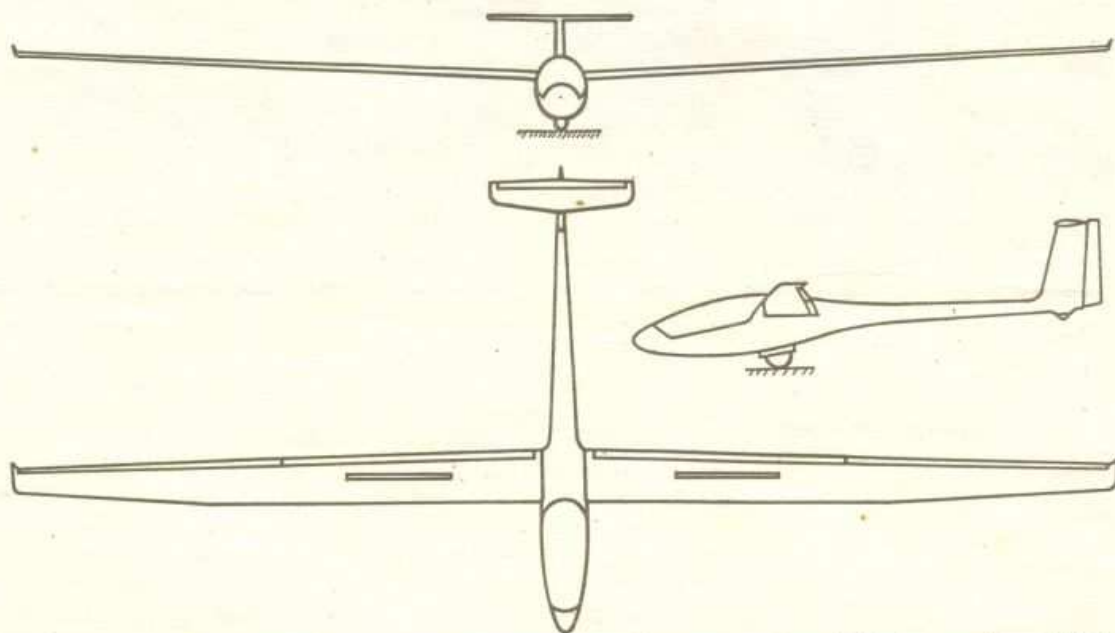
Konstrukcijoje plačiai panaudotas anglies plastikas, todėl sklandy-

pusėje, tačiau labai efektyvūs. Eleronai sinchronizuoti su užsparniais. Visos sparne esančios valdymo sistemos įsijungia automatiškai, surenkant sklandytuvą.

Fiuzeliažas - kevalinis, pagamintas kombinuotai naudojant anglies plastiką ir stiklo plastiką.

Kabina monokoko konstrukcijos su vientisu, į priekį pakeliama organinio stiklo gaubtu. Gaubto pakėlimą palengvina pneumatinė spyruoklė. Prietaisų skydelis pasikelia kartu su gaubtu - lengviau įlipti į kabiną, lengvesnis ir avarinis sklandytuvo palikimas. Sėdynės nugarėlės ir pedalų padėtis gali būti reguliuojama skridimo metu. Visa tai kartu su patogiai išdėstytais valdymo elementais sukuria pastebimą komfortą. Deja, aukštesnio ūgio pilotams kabina šiek tiek ankštoka.

Sklandytuvo uodega - T formos. Kilyje įtaisytas 7 litrų vandens balasto bakas, skirtas kompensuoti pikirojančią momentą, sukuriamą van-



tuvo svoris siekia tik 195 kilogramus.

Sparnas - trapezinis, kevalinės konstrukcijos. Anglies plastika užtikrina didelį palyginti plono sparno standumą. Lonžeronas - monolitinis, dvitėjinis, į galą plonėjantis anglies plastiko balkis. Lonžeronų tarpusavio sujungimas - šakutės tipo, fiksuojamas dviem pirštais. Sparno profilis pašaknyje ir viduryje VAG/KTU 92-130/5, pereinantis į VAG/KTU 92-150/15 sparno gale. Sparno apačioje klijuojamas zigzago tipo juostinis turbulizatorius.

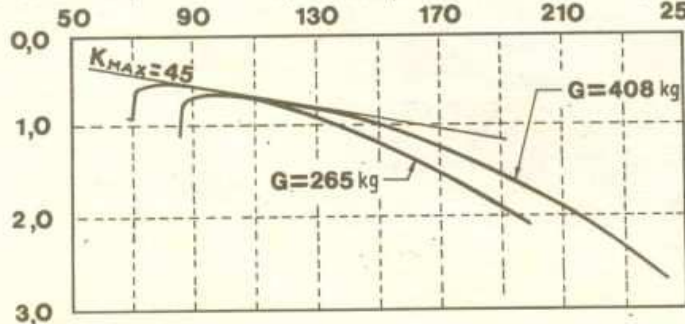
Priekinė sparno ertmė išnaudojama kaip balasto bakas, į kurį vanduo įpilamas ir išpilamas pro angas, esančias apačioje. Interceptoriai, saugumo tupiant į aukštą žolę sumetimais, įtaisyti tik viršutinėje sparno

dens balasto, esančio priekinėje sparno dalyje. Vanduo iš jo išpilamas kartu su pagrindiniu balastu.

Stabilizatorius - vientisas, nejudantis. Aukštumos vairo valdymas įsijungia automatiškai, surenkant sklandytuvą. Abiejose stabilizatoriaus pusėse klijuojamas zigzago tipo juostinis turbulizatorius.

Važiuklė susideda iš pagrindinio įtraukiamo rato su gumine amortizacija ir mažo uodegos ratuko. Mechaninis pagrindinio rato stabdžio valdymas įtaisytas ant posūkio vairo pedalų. Pagrindinį ratą įtraukti padeda pneumatinė spyruoklė.

Dėl mažo sklandytuvo svorio ir miniatiūrinių gabaritų bei racionalių techninių sprendimų labai supaprastėjo šio sklandytuvo eksploata-



Taip astronautikos specialistai pavadinę koncerno McDonnell Douglas pasiūlytą dabartinių kosminių „keltų“ giminės erdvėlaivių pakaitalą - vienpakopę raketą nešėją DELTA CLIPPER.

Tiesa, kaip paprastai esti, kai pasiūloma kas nors nauja, atsiranda ne vien šalininkų, bet pakankamai ir priešiškai nusiteikusių žmonių. Pastarieji teigia, jog neseniai atliktas Delta Clipper pirmojo sumažinto varianto DC X bandymas buvęs ne kas kita, kaip reklaminis triukas, skirtas dideliems pinigams išvilioti. Vienpakopės daugkartinio naudojimo raketos nešėjos šalininkai - priešingos nuomonės. Jie įsitikinę, jog DC yra puiki ir nepaprastai pigi alternatyva dabartinei kosminiai flotilei. Tad kas vis dėlto ta Delta Clipper ir kaip ji turėtų veikti?

Kaip žinome, JAV kosminiai laivai turi didelį pranašumą prieš raketą nešėjas: pastarosios, kurių pakopos sumontuotos viena ant kitos, iškeldamos į visatą objektą arba paleistos bandymų tikslais visiškai suveda. Vien nedidelė dalis jų bendro svorio - smagaly, kuriame paprastai įmontuojami palydovai arba kiti objektai, patenka į kosmosą. Ką ir kalbėti - brangus malonumas.

Nors variantų, siūlančių grąžinti raketų dalį į žemę, būta daug, tuo tarpu pageldajamo rezultato nėra. Tačiau negalima pamiršti ir to, jog, nepaisant daugelio pažadų atpiginti Shuttle startus, jie vis dar kainuoja labai brangiai. Ypač daug surija juos žemėje aptarnaujančio personalo apmokėjimas. Juk nuolat mokami atlyginimai ne tik paleidimo dalyvaujantiems personalui, bet ir remontininkams, laivą perskraidinančioms, pakraunantiems ir t. t. Iš viso susidaro per 1500 žmonių! Maža to, per kiekvieną kosminį startą be reikalo prarandamas didelis kiekis kosminių degalų, kurių kalna taip pat šešiaženkliai! Na, o kur raketų pakopų, bosterių, kurių dalis dingsta, kalna? Įvertinus visa tai, kas pasakyta apie iki šiol naudotą ir tebe naudojamą JAV kosminę techniką, Delta Clipper variantas ištis sensacinas.

Įsivaizduokime vienpakopę raketą, kuri vien savo variklių jėga pakyla į kosminę erdvę, atlieka jai patikėtą užduotį ir po to vėl savo varikliais sugrįžta į

žemę. Genialu, nes... paprastai! Šis projektas nenumato jokių praradimų. Išimti sudaro degalai, kurie reikalingi raketai pakilti, skrieiti, grįžti. Bet juk jie sunaudojami ir lėktuvuose!

Tad suprantama, kad JAV balistinių raketų gynybos organizacija priėmė McDonnell Douglas pasiūlymą išskėstomis rankomis. Per dvejus ai, ilgą laiką buvusio slapto, projekto gyvavimo metus sunaudota bemaž 70 milijonų dolerių. Ne tiek jau ir daug, turint galvoje galutinį Delta Clipper rezultatą. Bet ir nemažai, jeigu prisiminsime, kad pagamintas vos vienas raketos bandomasis „truščiukas“. Masteliu - 1:3. Bet jau atlikęs vieną bandomąjį skrydį Vort Senels raketų bandymo poligone Niu Meksikos valstijoje. 12,2 m aukščio „bokštas“, kuris tuščias svėrė 9 tonas, o drauge su degalais - 18,9 tonų, pakilo nuo žemės įrengtos platformos ir per 66 sekundes atliko visą jam skirtą bandomojo skrydžio programą. DC X pakilo į 91 m aukštį, „sustojo“ vietoje, po to nuskrėjo 107 m į šalį ir vėl nusileido į platformą. Nusileido vertikaliai, kaip sraigataspnis,

skirtos kosminiems projektams, sukurtas naujas kuras, paprastai - deguonies ir vandenilio mišinys, kuris padeda sukurti papildomą raketų variklių trauką. Bet bene svarbiausia tai, kad Delta Clipper išbandyti Pratt and Whitney varikliai buvo taip pat tik bandomieji. Kitiems DC bandomiesiems skrydžiams bus pagaminti nauji varikliai, kurie žada būti galingesni, o galutiniam 40 m ilgio ir 50 tonų sveriančiam variantui DC-Y bus pagaminti varikliai LR200, kurių kiekvieno trauka viršys dabartinių trauką daugiau kaip 20 kartų!

Pasak astronauto P. Conrad, kuris yra McDonnell Douglas grupės, dirbantis su Delta Clipper, „varomoji jėga“, viskas bus sėkmingai išspręsta. Tiesa, ne taip greitai. Juk reikia turėti omeny ir tai, jog DC-X pagamintas iš aliuminio, o DC-Y turės būti iš temperatūrai atsparios medžiagos, kuri paprastai yra kur kas sunkesnė. Be to, šalia viso to, sensacingos raketos kūrėjų laukia ilgas bandymų kelias. Turi būti pagamintas DC-X2 modelis masteliu 1:2, kurio bandymai bus surengti iki 1997 metų. Tik po



DIDŽIAUSIA SENSACIJA

nutūpdama ant ilgų amortizuojančių „teleskopinių kojų“, kurias specialiai sukonstravo Deutsche Aerospace Miunchene darbuotojai.

Raketoje buvo įmontuoti keturi Pratt and Whitney varikliai LR10A5, kurių bendra trauka atliko raketos Atlas viršutinės pakopos trauką (apie 26 tonas).

Projekto Delta Clipper priešininkai pasigriebė šiuos duomenis ir ėmė abejoti, ar tokio galingumo vienpakopė raketą gali pakelti į žemą orbitą reikiama naudingą krovinį. Jie savo abejones grindžia tuo, kad jau prieš penkiolika metų panašius projektai griuvo, kaip kortų nameliai. Krito, nes neatitiko fizikos dėsnių! Bet... per tuos pusantro dešimtmečio pagamintos naujos, nepaprastai lengvos ir tvirtos medžiagos,

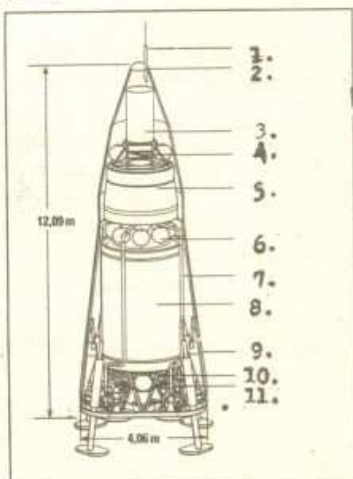
bandymų bus galima imtis galutinio DC-Y varianto gamybos.

Šiuo metu egzistuojantis DC-X modelis privals visų pirma pakilti į 180 m aukštį. Jeigu viskas bus gerai, seks kitas raketos bandymo etapas, per kurį planuojama pakelti raketą į 1500, 6000 m aukštį. Ir jau tik po to...

Suprantama, jog visa tai reikalauja ne tik laiko, bet ir technikos, naujų sprendimų ir, žinoma, pinigų. Tikimasi, jog protingi žmonės, skirstantys juos, ypač kariškiai, kurie pirmieji griebėsi Delta Clipper, jų ras. Juk perspektyva pernelyg viliojanti. Ir vis dėlto...

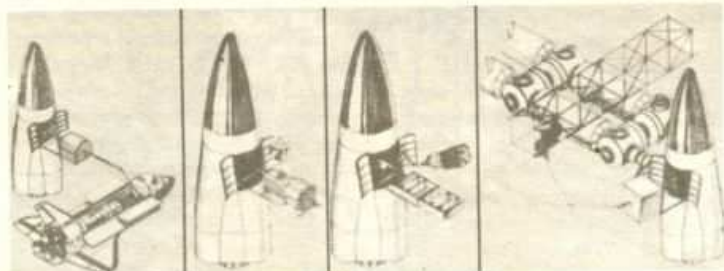
Naujovės sunkiai skinasi kelią. Bet kai įsisažmonini, kad DC aptarnauti reikia kur kas mažiau žmonių nei „šatlams“, ir skeptikai, atrodo, padarys pataisų savo išvadose. Juk šios raketos ir remontuoti po kiekvieno skrydžio nereikia, arba, blogiausiu atveju, tai bus „žemiškas kosminės raketos pudravimas“. Per pirmąjį DC-X paleidimą žemėje dirbo tik... trys žmonės! Visi agregatai patys raportavo apie pasirengimą - mat viską atlieka elektronika. Na, o apskritai su skrydžiu buvo susiję tik 15 žmonių! Galutinis Delta Clipper programos variantas, numatantis keturių nuolat į visatą skriejančių raketų flotilę, pareikalaus 350 žmonių aptarnaujančio personalo. Tai net trigubai mažiau už „šatlus“. Būtent šie duomenys yra vieni didžiausių sensacingosios raketos nešėjos Delta Clipper pranašumų. Nors šių pranašumų, kaip supratome, yra gerokai daugiau ir galutinis jų vertinimas bus galimas tik po to, kai ši raketą iškels į visatą pirmą

naudingą krovinį, grįž, o flotilė pradės nuolatinį darbą. Bet iki to dar labai toli. Nors perspektyva - puiki ir labai viliojanti...



Paiškinimas:

1. Meteorologijos duomenų davikliai.
2. Numetamas raketos smagaly.
3. Gelbėjimo prietaisas.
4. Elektronika.
5. Deguonies degalų bakas.
6. Degalų sumaišymo bakas.
7. Deguonies degalų vamzdeliai.
8. Vandensilio degalų bakas.
9. Stabilizatoriai.
10. Varikliai.
11. Vandensilio degalų vamzdeliai.



Clipper galėtų būti naudojamas daugeliui užduočių visatoje vykdyti, ypač - žemose orbitose, į kurias kelti „šatlą“ nėra ekonomiškai. Iš kairės: Clipper numatomos užduotys - atgabentas krovinius; paleistas palydovai; į žemę gabentinas visatos objektas; skrydis į kosminę stotį.

mas - juk tik 48 kilogramus sveriantį sparną gali panešti ir vienas (palyginkite LAK-12, kurio sparną vos patempia trise).

Šiuo metu intensyviai šalinami bandymų ir varžybų metu pastebėti konstrukciniai trūkumai. Ateityje numatoma gaminti variantą su pridėtomis konsolėmis, kurias uždėjus sparnų ilgis sieks 18 metrų, o aerodinaminė kokybė turėtų padidėti iki 50.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparno ilgis 15,0 m
Sparno plotas 9,06 m²
Sparno prailgis 24,83 m
Liemens ilgis 6,42 m
Sklandytuvo aukštis 1,29 m
Tuščio svoris 195 kg
Maksimalus skridimo svoris 408 kg
Maksimalus sparno įkrovimas 45 kg/m²

Minimalus sparno įkrovimas 29 kg/m²
Maksimalus leistinas skridimo greitis ramiu oru - 250 km/val.
Maksimalus leistinas skridimo greitis turbulentiškoje atmosferoje 190 km/val.
Minimalus žemėjimo greitis 0,53 m/s

Maksimali aerodinaminė kokybė be balasto (esant greičiui 95 km/val.) 44
Maksimali aerodinaminė kokybė su balastu (esant greičiui 115 km/val.) 45
Didžiausias leistinas perkrovimas be balasto +6,9/-4,5
su balastu +5,1/-3,1

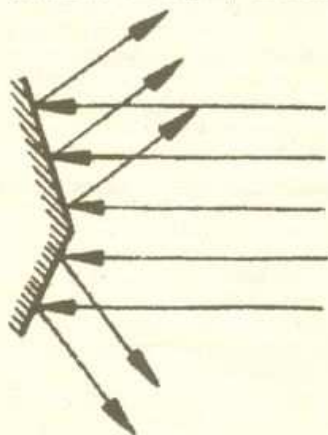
Gediminas NEVULIS



Pagal JAV karinių oro pajėgų užsakymą firma Lockheed seniai kūrė lėktuvus, kurie būtų nematomi radijo lokatorių. Radijo signalus sugeriančios medžiagos ir specialūs dažai buvo naudojami anksčiau sukurtame žvalgybiniame lėktuve Lockheed SR-71. Tačiau tai ne visiškai save pateisino - lėktuvus radijo lokatorių ekranuose liko matomas.

Apie visiškai slaptai kuriamą nematomą (stealth) naikintuvą Lockheed F-19A spaudoje kartais pasirodavo viena kita žinutė. Tačiau jokių smulkmenų ir nuotraukų nebuvo. Tik 1988 m. lapkričio 10 d. JAV karinių oro pajėgų vadovybė oficialiai pareiškė apie jau egzistuojantį naikintuvą Lockheed F-117A, spaudoje pasirodė jo nuotraukos.

Lėktuvo F-117 prototipas pirmąjį bandomąjį skridimą atliko 1981 m. birželį. Bandyto metu išryškėjo daug problemų. 1983 ir 1987 metų avarijose žuvo du lakūnai. Saugant paslaptis, skraidymų bandomoji



Taip radijo bangos, pasiekusios kampuotą paviršių, nukrypsta į radijo lokatorių tiesiogiai, atgal negrįžta.

LOCKHEED F-117

programa vyko naktimis. Dar bandymų stadijoje firmai buvo duotas užsakymas pagaminti 59 lėktuvų F-117 seriją.

Lockheed F-117 - vienvietis, dviejų variklių naikintuvas, skirtas svarbioms priešlėktuvinės gynybos objektų ir priešo ryšių bei radijo lokacinių sistemų atakoms, išankstinio įspėjimo lėktuvams AWACS sunaikinti bei žvalgybai. Lėktuvus radijo lokatoriais nematomas, jis nevaržomai gali veikti įvairiuose aukščiuose.

F-117 savo geometrinėmis formomis skiriasi nuo iki šiol buvusių lėktuvų. Liemuo visiškai trumpas ir aukštas, panašus į piramidę. Jo šonuose angos. Visos liemens ir sparnų formos kampuotos. Tokiu būdu radijo lokatoriaus siunčiamos bangos, pasiekusios kampuotus paviršius, nukreipiamos į šonus ir atgal nesugrįžta. Sudvigubintos vertikalios uodegos plokštumos taip pat pastatytos kampu. Be to, dauguma konstrukcijos elementų pagaminti iš anglies pluošto, panaudoti radijo bangas sugeriantys dažai. Pagrindiniai važiuoklės ratai įtraukiami į sparnus, o priekinis - į liemenį.

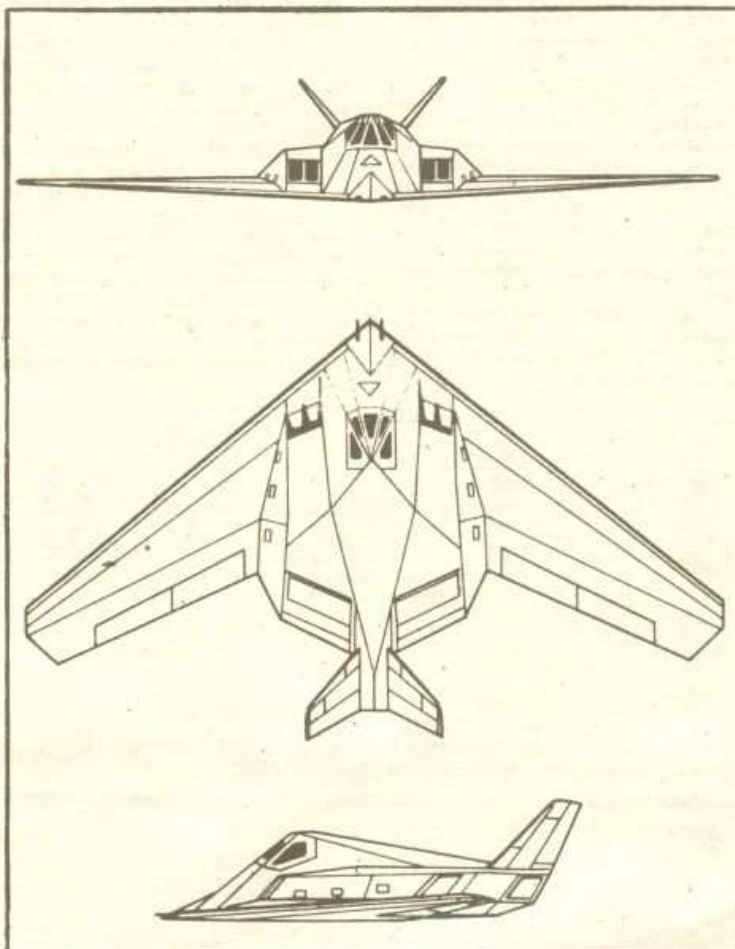
Norint sumažinti lėktuvo atpažinimą infraraudonaisiais spinduliais, varikliuose panaudota ir dujų srauto aušinimo sistema. Lėktuve įrengta moderni kompiuterizuota valdymo sistema. Ja galima sekti net 15 taikinių vienu metu. Skrendant nedideliame aukštyje automatiškai apgaubiamas reljefas. Įtaisyta lazerinė

nuotolio matuoklė. Yra automatinė valdomų raketų paleidimo nustatytais intervalais sistema.

Atliekant kovinę operaciją, visos lėktuvo radijo sistemos išjungiamos, net ir radijo aukštimitis. Nedideliuose aukščiuose vietoj jo naudojamas lazerinis aukštimitis. Lakūnas turi sistemą, kuri įgalina matyti naktį. Krėslas katapultą galima naudoti nuo žemės paviršiaus esant nuliniam greičiui. F-117 turi degalų papildymo ore įrangą. Pagal paskirtį bomboms skirtose erdmėje išdėstoma žvalgybinė aparatūra.

Lėktuve F-117 panaudoti du dviejų kontūrų varikliai General Electric-F404-GE-400C, turintys 48kN trauką (be forsažo).

Persų įlankos karo metu F-117 pirmą kartą buvo panaudoti koviniuose veiksmuose.



TECHNINIAI DUOMENYS:

Sparnų ilgis 12,2 m
Lėktuvo ilgis 6 m
Lėktuvo aukštis 4,9 m
Skridimo svoris 15000 kg

Maksimalus skridimo greitis 1060 km/val.
Maksimalus aukštis 20000 m

ŽVILGSNIS Į NEŽINOMĄ PRAEITĮ

Neutrali Šveicarija niekada neturėjo didelių karinių dalinių, karo vadovybė ir nekėlė tokių reikalavimų. Bet vieną gynybos sritį Europos centro valstybė labai tobulino, kas, beje, daroma ir dabar. Tai - savos oro erdvės apsauga, jai skirti aviacijos daliniai ir priešlėktuvinė artilerija. Tad galima suprasti, kaip nelengva buvo šveicarams, kai Antrojo pasaulinio karo liepsna palaipsniui pradėjo „deginti“ ir Helvetiją.

O ramybę tiesiogine ir netiesiogine prasme dažnai drumstė antihitlerinės koalicijos lėktuvai, kurie, bombardavę Vokietiją, ne visada galėdavo laimingai grįžti į savo bazines. Jie, beje, ne visada piktavališkai paželdavo šios šalies oro erdvę - dažnai buvo genami „raudonojo galdžio“. Virš neutralios Šveicarijos paprastai pasirodydavo naktį, ir niekas niekada negalėjo žinoti artėjančio paželdėjo kėslių, jų padarinių.

Atsitiktinai oro erdvę paželdindavo anksčiau ir anglai, ir prancūzai, ir vokiečiai. Bet dabar, 1943-ųjų viduryje, prasidėjo vos ne tikra amerikiečių bombonešių B-17 invazija. Juolab kad niekada negalėjai žinoti - ar numestos bombos, ar... Aple jas, nuolatiniais oro paželdėjais tapusias „skraidančias tvirtoves“, ir papasakojo Hans Heiri Stapper 1994 m. kovo mėnesio žurnale „Cocpit“ (piloto kabina). Rašinį su iliustracijomis atsiuntė mūsų nuolatinis korespondentas Šveicarijoje Tom STALDER.

1943 metų rugpjūčio 17-ąją JAV 8-osios oro armijos B-17 „skraidančios tvirtovės“, dislokuotos Anglijoje, atakavo Messerschmitt gamyklą Ragenburge. Slėkdami suklaidinti vokiečių Luftwaffe ir neleisti jai smogti grįžtantiems bombonešiams, karo taktikai nutarė, kad po bombų numetimo į Bavarijos pramonės centrą B-17 negrįš į Angliją, o, perskridę Alpes bei Viduržemio jūrą, nusileis Šiaurės Afrikoje. Dvi prieš aviacijos bei priešlėktuvinės artilerijos smarkiai „sudorotos“ „skraidančios tvirtovės“, priklausiusios 100-ajai bombonešių eskadrilei, buvo priverstos tūpti Šveicarijoje. Nusileido jos ant „pilvo“. B-17F-85-60 rado prieglobstį Diubendorfe, o kita - Ucensdorfe, šalia Berno. Galima suprasti samyšį, kilusį dėl tokių „svečių“. Abu lėktuvai tapo šveicarų Fliegergruppe - aviacijos vadovybės - bei aplinkinių vietovių gyventojų dėmesio objektais. Įvairiausiomis tarnyboms atsivėrė gan plati galimybė susipažinti su šios nauja amerikine technika. Buvo net kuriami planai iš dviejų lėktuvų „sulipdyti“ vieną, kuris galėtų skraidyti. Bet... niekas tuomet nežinojo, kad tai buvo tik pirmosios kregždės, po kurių prasidėjo tikras „oro svečių“ pavasaris...

Po kelių savaičių Diubendorfe ir Magadine nutūpė keturi gan sveiki lėktuvai. Tad nereikėjo ir kažko ypatingai remontuoti. Diubendorfas, kurio žeme pasinaudojo net trys „skraidančios tvirtovės“, tapo savotiška šveicarų Meka - visi norėjo savo akimis pamatyti neregėtų dydžių lėktuvus: ginkluotus, keturmotorius... Vilhelmo Telio proanūčiai traukė į vietovę traukiniais ir motociklais, au-

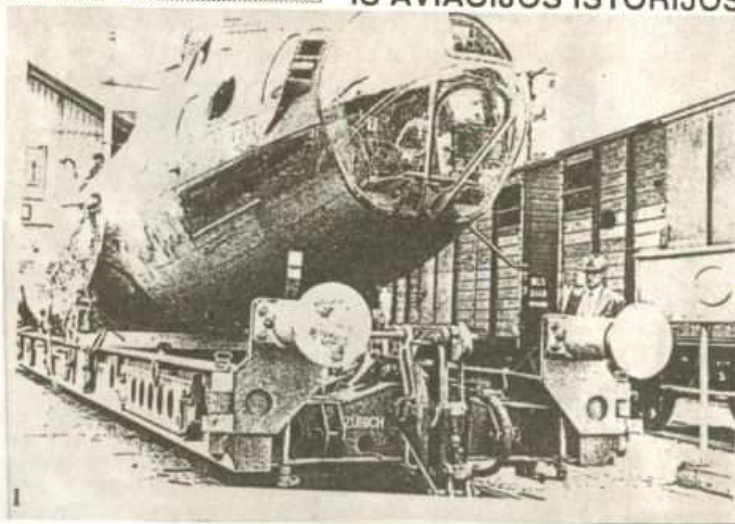
Pasakojimas apie tai, kaip Antrojo pasaulinio karo metais amerikiečių „skraidančiosios tvirtovės“ atsidurdavo Šveicarijoje

tomobilais bei dviračiais, pėsti. Tačiau tai truko neilgai. Du lėktuvai buvo perduoti susipažinti Emene buvusiai aviacijos gamyklai, na, o Magadine buvęs „paukštis“, papuoštas šveicarų atpažinimo ženklais, spalį pulkininko Hoegger ir vyr. leitenanto Borne perskraidintas į šalies vidurį. Beje, skrendant, antrasis pilotas, susižavėjęs gausybe įvairiausių mygtukų, neapsižiūrėjęs vieną paspaudė, ir lėktuvas tapo nevaldomas. Laimė, prityręs pilotas Hoegger suprato, jog įjungtas autopilotas, blaškęs aparatą į visas puses, suradęs nuspaustą mygtuką, tiksliai įvykdė užduotį.

Būta atvejų, kai oro paželdėjai nenorėjo leisti į Helvetiją. Priešlėktuvinė artilerija turėjo progos įrodyti, kad maitinama ne be reikalo. Taip spalio 1 d. atsitiko „skraidančioms tvirtovėms“, priklausiusioms 99-ajai bombonešių eskadrilei, dislokuotai Tunise. Tai buvo JAV karinių oro pajėgų 12-osios armijos lakūnų pirmo skrydžio dalyviai. Tą naktį savo istorinę misiją amerikiečių lakūnai atliko bombarduodami Messerschmitt gamyklą Augsburgėje. Dviems šio oro antpuolio lėktuvų ekipažams pirmas skrydis drauge tapo ir paskutiniu juo per visą Antrąjį pasaulinį karą. Aparatai, kurių borto numeriai buvo 42-



Ši B-17G-50 DL-44-6347 Helvetijoje nusileidusi 1945 m. balandžio 20 d. - paskutinė „skraidanti tvirtovė“, radusi čia prieglobstį.



Tai ir viskas, kas liko iš B-17F-95-BO, pavadintos Battle-queen - pirmosios JAV KOP „skraidančios tvirtovės“, radusios prieglobstį Šveicarijoje.

30126 ir 42-5856, bandė perskristi šalies teritoriją, bet buvo numušti.

Ne visiems amerikiečių lakūnams pasisekė taip, kaip B-17G-30DL lėktuvo vadui majorui Robert W. Mayer. Jo pilotuojamas aparatas nepajėgė nutūpti ant žemės ir trenkėsi į Cugerzės ežero vandenį. Vienintelis įgulos narys, neiššokęs parašiutu, buvo „skraidančios tvirtovės“ vadas. Jo laimė, kad įvykį stebėję žvejai ištraukė iš šalto vandens lakūną, atgaivino, pamaitino ir perdavė atitinkamoms instancijoms.

Įdomus šio lėktuvo likimas. 1952-aisiais „skraidanti tvirtovė“, kurios borto numeris 42-38160, iškelta iš vandens Martin Schaffner lėšomis. Kiek paremontuotas šis lėktuvas tapo keliaujančio cirko arena. Dugeli metų jis lankė miestus ir kaimus, suteikdamas džiaugsmo žmonėms, ypač vaikams. Bet atėjo privalomo „riedančio lėktuvo“ remonto metas. O lėšų cirko šeimininko kasoje nebuvo. Tad, ilgai nesvarstęs, jis paliko lėktuvą St. Morice. Miesto tėvai taikėsi su neprašytu svečiu. Bet kiekgi buvo galima teikti prieglobstį visų ardomai karo pabaisai? Ir lėktuvas, savo gelbėtojo pavadintas „vienišu smirdaliumi“, buvo supjaustytas autogenu ir nukeliavo į metalo laužą.

1944 metais dėl virš Alpių susidariusių sunkių klimatinio sąlygų „skraidančios tvirtovės“ dažnai buvo priverstos numesti savo mirtį nešančią krovinį į hitlerininkų prisijungtą

Austriją arba Alpėse. Kilo triukšmas. Tad JAV KOP 12-oji oro armija panaikinama. Bombonešiai dabar skrido iš Anglijos ir Italijos. Vokiečiai gynė savo karinius objektus iš užduoties B-17 neretai būdavo taip apdoroti, kad nedvejodami leidosi neutralioje Šveicarijoje. Juo labiau, kad tarp JAV KOP lakūnų sklindė kalbos, kad šioje valstybėje internuotiems amerikiečiams ne taip jau ir blogai.

Per 1944-uosius į Helvetiją nusileido arba buvo priversti tūpti 59 amerikiečių B-17. Tarp jų būta ir tokių, kurie skraidino pačią naujausią techniką. Kaip, pavyzdžiui, radarą H2X. Bet būta ir tikrų veteranų. Kai Vilhelmo Telio krašte žemę palietė moderniausia technika aprūpinta majoro Norman I. Rodin valdoma „skraidanti tvirtovė“, įgula skubiai paliko aparatą, o jo vadas, rizikuodamas gyvybe, padegė lėktuvą - nieko neturėjo patekti į svetimias rankas!

Per Antrąjį pasaulinį karą Šveicarijoje nusileido arba buvo priversti leisti 76 B-17. Trisdešimt jų išskrido į Angliją ir ten pateko po metalo laužo presais. Kiti susilaukė šio likimo Helvetijoje. Nors...

Kovinėms operacijoms persikėlus į Europos žemyną, 1944-ųjų lapkričio 7 d. į Šveicariją atvyko JAV delegacija, kuri pradėjo derybas dėl lėktuvų grąžinimo. Bet... vyko karas. Ir Šveicarija, laikydamasi neutralumo, sutiko grąžinti lėktuvus tik pasibaigus Antrajam pasauliniam karui (po Japonijos kapituliacijos). Per 1945 m. rugpjūčio 2-spalio 12 d. į Bartenvudą (Angliją) išskraidinti visi trisdešimt galinčių skristi lėktuvų.

Skaudu, bet šalis, kuri suteikė prieglobstį ir amerikiečiams, ir jų technikai, taip ir nepasiliko atminimui nė vienos „skraidančios tvirtovės“. O juk tai tikra aviacijos legenda!

IŠ SVETIMO GERO...

...Turtingas nebūsi, - moko mus liaudies išmintis. Bet, kaip rodo gyvenimas, mėgėjų pasipelninti svetima sąskaita, pasinaudoti kitų triūsų niekad netrūko. Tai pasakytina ir apie Tarybų Sąjungą, kuri, perkėlus karo ugnį į Vokietiją, naudojo šios šalies gėrybėmis gan gausiai. Taip buvo ir su aviacijos pramone, konkrečiai lėktuvais bei varikliais, įvairiausiais projektais, koncepcijomis. Tad šį kartą šiai temai ir skiriame pasakojimą, atskleidžiantį daugelio metų paslapties šydą.

Kad pokario metais pasirodė nauji tarybiniai karo lėktuvai, kai kuriais atvejais būdavo labai panašūs į vokiečių, kalbų būta daug. Maža to, tarp aviatorių tuomet sklidę gandas, kad Su-9 yra Me-262 kopija. Ir gan plačiai. Ir, beje, ne be nedidelio pagrindo. Jų išorė tikrai turėjo daug bendro. Bet lėktuvai buvo labai skirtingi. Tiesa, kaip žmonės sako, ugnies be dūmų nebūna. Taip ir šiuo atveju.

...Įžengusi į Vokietijos teritoriją Tarybinė Armija ieškojo grobio kur tik buvo įmanoma. Kolberge buvo aptiktas visiškai sveikas lėktuvas Messerschmitt Me 262, gamyklos numeris 170063. Šis aparatas buvo nugabentas į Maskvą. O 1945-ųjų rugpjūčio 15 d. lakūnas Andrejus Kočetkovas jį pakėlė į orą. Susidomėjimas šiuo Me 262 buvo toks didelis, kad 1945 m. gruodį per pas Stalino vykusį pasitarimą „visąžinys“ pasiūlė jį kopijuoti ir gaminti serijomis. Bet... aviakonstruktoriai in corpore pasipriešino generalisimui. Jie tikino jį, kad tai jau „nugyvenęs savo amžių“ lėktuvas ir kad nauja tarybinė karo aviacijos koncepcija numato pažangesnės kartos aparatų kūrimą, kas, beje, atitiko tikrovę. Tad Me 262, kad ir puse lūpų vadinamas „perkeltu“ į Su-9, netapo TSRS karo aviacijos „išiniu“.

Šis lėktuvas buvo toli gražu ne vienintelis puikiai išsaugotas karo trofėjus, jau nekalbant apie nebaigtas raketas V-1 ir V-2. Aptiktas Austrijoje He 162 taip pat buvo nugabentas į TSRS. Bet tolesnis jo likimas nežinomas. Tuo tarpu reaktyviniis lėktuvais Me 163, taip pat atsidūręs TSRS, išbandytas. Tačiau tik kaip sklandytuvą - kokybėl tirti. Mat neturėta jam reikalingų degalų... Tuo pat metu dvivietis Me 163 pavadintas „Karas“, naudojantis brėžiniais ir dalimi

technologinių linijų, pastatytas. Jis buvo be variklio ir todėl bombonešis Tu-2 jį tempė tik bandymo tikslais. Taigi tiesioginės naudos iš karo grobio lėktuvų TSRS turėjo nedaug. Užtat praktiškai... Jie būdavo, kaip ir užsienio automobiliai, išardomi, pastatomi konstruktorių biuruose kaip pavyzdžiai ir naudojami kaip puiki mokomoji priemonė.

Kur kas sėkmingiau sekėsi su varikliais. Jumo 004 ir BMW 003 tapo puikiais kopijavimo objektais ir 1946 metais jau nuspręsta gaminti juos serijomis, pavadinus atitinkamai RD-10 ir RD-20. Jie tapo baziniais varikliais gaminant tarybinę reaktyvinių variklių lėktuvams kartą.

Karo grobis būna įvairus. Į jo sąrašus tarybiniai atstovai okupuotoje Vokietijoje įrašė ir žmones. Jau 1945-ųjų birželį okupuotos Vokietijos teritorijoje buvusį tarybinę karo vadovybę įkūrė du aviacijos konstrukcijos biurus. Juose, savo noru arba prievarta, suburti žmonės, ankstesniais metais darbavęsi Vokietijos aviacijos pramonėje. Tai buvo aukštos kvalifikacijos mokslininkai, ekspertai, inžinieriai, konstruktoriai, technikai. Tiesa, jie nieko ypatingo nepadarė, nes pramonė buvo sunaikinta. Bet... svarbu buvo juos surinkti. O 1946 metais šie žmonės su šeimomis buvo nugabenti į Tarybų Sąjungą. Čia jie, palyginti su tuometinėmis šalies sąlygomis, buvo gerai įkurdinti Podberežje vietovėje, o 1953 m., po J. Stalino mirties, perkelti į Kimrus, netoli Dubnos.

Štai šis „karo grobis“ Tarybų Sąjungai davė gana daug. Žinoma, būtų galėjęs padaryti kur kas daugiau, bet vokiečių mokslininkai buvo laikomi izoliuoti. Jems neleidavo žinoti apie objektą daugiau, nei priklausė kiekvieno sričiai, su užsienio, net Vokietijos naujovėmis jų nesupažindindavo, nauja-

sios specialiosios literatūros skaityti neduodavo (nors ją ir gaudavo kai kurie vadovaujantys aviacijos konstruktoriai). Tad ir vokiečių specialistų veikla buvo ribota. Pirmutinis jų uždavinys buvo tęsti Vokietijoje pradėtus darbus bei toliau dirbti su rusų dominancijais vokiečių objektais.

Specialistai ir mokslininkai iš Vokietijos buvo paskirstyti į du bandomuosius konstruktorių biurus - OKB-1 ir OKB-2. Pirmasis jų, vadovaujamas vyriausiojo konstruktoriaus Brunolf Baade, kurio viršininkas buvo rusų inžinierius Piotr Obručev, privalėjo tobulinti iš Junkers gamyklų parvežtas bombonešių gamybos technologines linijas, tobulinti ir įsisavinti bombonešių gamybą. O OKB-2, kuriam vadovavo Hans Rensing, anksčiau dirbęs Halės Siebel gamykloje (joje paimtas reaktyviniis DPS 346), dirbo greičiau už garšą skraidančių lėktuvų bei reaktyvinių aviacijos gamybos arityje. Jie dirbo prižiūrimi protingo ir gabaus rusų konstruktoriaus Aleksandr Bereznjak, kuris buvo pirmojo tarybinio reaktyvino lėktuvo, išbandyto 1946 metų gegužės 15 d., kūrėjas. Vadovaudamas visiems trims biuro skyriams - lėktuvų, variklių gamybos bei fizinių problemų - konstruktorius Bereznjak nepajėgė visko apėpti. Po dvejų metų jį pakeitė iš S. Lavočkin konstruktorių biuro atėjęs ir su reaktyvine aviacija gerai susipažinęs Semion Aleksejev. Tačiau „kėdžių perstatymas“ ne ką galėjo duoti kolektyvui žmonių, kurių žinios liko 1944-ųjų lygio...

Kur kas sėkmingiau dirbo OKB-1. Jis toliau kūrė ir gamino Junkers lėktuvus, taikydamas jiems tarybinės gamybos variklius. Iš Vokietijos buvo atgabenti du nebaigti gaminti lėktuvai - EF 126 ir EF 131 (Tarybų Sąjungoje jie buvo paprastai „pakrikštyti“ vien numeriais). Pirmasis, eksperimentinis vienvietis lėktuvas turėjo Argus variklį. 1947 metais šis aparatas buvo baigtas ruošti ir išbandytas, bet specialistų gretose ypatingo pasisekimo nesulaukė. Bombonešis „131“, kuriame instaliuoti šeši Jumo 004 varikliai, turėjo neigiamo kampo sparną. 1947 m. pripažintas tinkamas naudoti vėliau jis... nukeliavo į metalo laužą.

Lėktuvas „140“ - pirmas Tarybų Sąjungoje sukonstruotas ir pagamintas

bombonešis su turboreaktyvinu varikliu. Tačiau abu Aleksandr Mikulini varikliai TRD-AM-1 nebuvo laiku pagaminti. Tad lėktuvą perdirbo, kad būtų galima įmontuoti Rolls-Royce gamybos variklius. Lėktuvas tapo mažesnis ir pasižymėjo dar blogesnėmis savybėmis. Tad netrukus darbai buvo nutraukti. Kaip, beje, daugelio skraidančių aparatų, kurie neatitiko 1948 metais pradėtos įgyvendinti TSRS ginkluotųjų pajėgų naujosios koncepcijos.

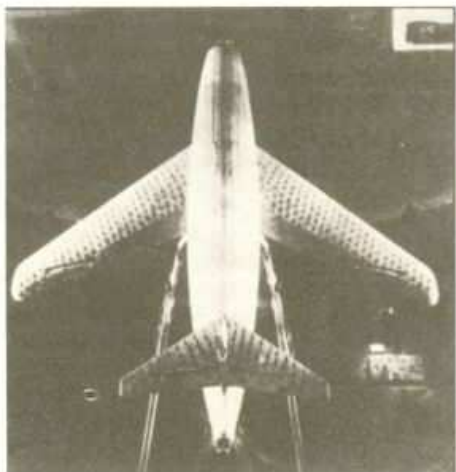
Gal tai - pirmą ryškų už neteisėtą kitos valstybės žmonių „proto“ naudojimą, o gal ir atsitiktinumas (tik labai jau daug jų būtų), bet nepasisekė ir didžiuliam bombonešiui „132“, kuris turėjo sverti 100 tonų ir kuriame įmontuoti trys TRD-AM-3 varikliai. Tad bene sėkmingiausias OKB-1 darbas - bombonešis „150“. Jis turėjo užpildyti spragą tarp Il-28 ir Tu-16. Tai buvo 26,74 m ilgio, 24,10 m sparnų ilgio lėktuvas, kurio buvo galima nugabenti šešias tonas bombų į 4500 km nuotolį. Jis skrido 970 km/val. greičiu (su dviem Al-5 varikliais) 1951 vasarą jį išbandė Jakov Vernikov. Per kelis skrydžius ausdare įspūdis, kad lėktuvas atitinka jam keliamus reikalavimus, bet būta ir spragų. Tačiau... pašalininti jų neteko. Po 16-ojo skrydžio leidžiantis lėktuvas buvo apgadintas. Jo niekas neremontavo, nebuvo pagamintas ir jo prototipas. O vokiečių mokslininkai ir konstruktoriai, 1954 metais paleisti namo, vadovaujami Brunolf Baade jau VDR „150“-jo bazėje sukūrė savąj Baade 152.

OKB-2 sukonstravo ir pagamino du greičiau už garšą skrendančius lėktuvus - 364 ir 468, kurie prilygo amerikiečių Syroket. 364-ojo greitis siekė 1,5-2 Mach. Tai buvo ištisai metalinis lėktuvas, kurio sparnų plotas siekė 19,67 m². Jo lakūnas bandytojas buvo vokiečių Wolfgang Ziese. Per vieną bandomųjų skrydžių lėktuvas patyrė avariją. Po to, kai komisija nustatė, jog kaltas ne pilotas, bet visiškai neišsitiesęs važiuoklės, Ziese ir toliau skraidė šiuo aparatu bei jo modifikacijomis. (Vokietijoje lėktuvas buvo žinomas pavadinimu DFS 346). Jis būdavo prikabinamas po amerikiečių B-29, negrąžintu po priverstinio tūpimo, sparnų, iškeliamas į orą, o jau čia, atkabintas, įjungdavo savo Weiler-HWK 509B-1 dviejų kamerų reaktyvinių variklį. Tačiau per vieną skrydį lakūnui dėl variklių gedimų reikėjo katapultuotis. Taip baigėsi šio aparato „gyvenimas“, o jo pagrindu pradėto 468 modelio darbai apskritai nebuvo baigti.

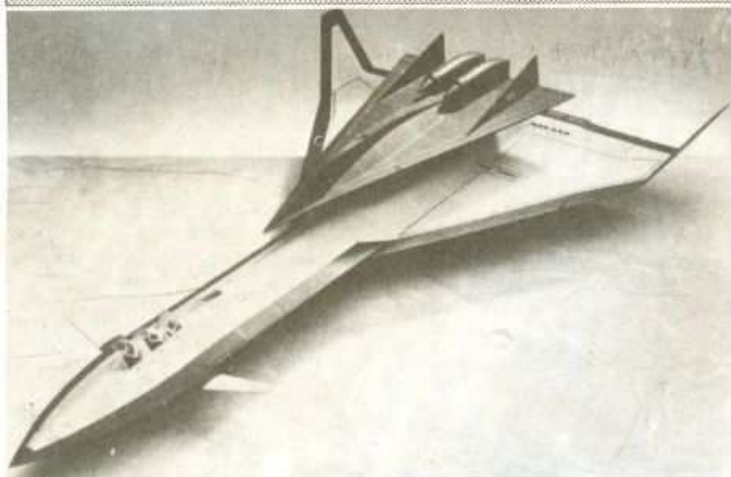
Tuo, matyt, ir būtų galima baigti pasakojimą apie toli gražu nelabai didelę buvusios TSRS naudą iš aviacijos karo grobio. Tiesa, pasinaudota svetimą šalių mokslininkų ir konstruktorių patirtimi, jų žiniomis. Tačiau daugiausiai karo laimėjimai pasinaudojo metalo liejimo bei įrengimų gamybos specialistų žiniomis. Vokiečiai tuometinei Tarybų Sąjungai pagamino duralliuminį W65, kurio atsparumas siekė 23 kg/mm², sukūrė hidromechaninį lėktuvo valdymo įrenginį, daug hidraulinių bei elektros įrengimų.

Suprantama, kad vokiečių mokslininkai, konstruktoriai ir inžinieriai, patirdami tam tikrą diskriminavimą, dirbo be ugnelės, tad ir jų veikla buvo ribota. Kaip vokiečiai sako: „kaip maitinama - taip ir judama“...

Bronius NAVICKAS



Maskvos CAGI dinaminiamė vamzdyje išbandomas vokiečių reaktyviniis lėktuvas DPS 346 (kairėje), B. Baaden vadovaujamų vokiečių konstruktorių suprojektuotas lėktuvas „150“.



„Aurora“ su „XR-7“ Thunderbolt modelis.

1993 metų pirmajame žurnalo numeryje rašėme apie tai, kad daugelyje pasaulio valstybių, taip pat ir JAV, yra slaptų karo aviacijos projektų. Kadaisė buvo kalbama apie nematomą naikintuvą F-117, naujausią Edvardso ir kitose karo aviacijos bazėse bandomą lėktuvą, sąlyginai užkoduotą pavadinimu „Aurora“.

Praėjo daugiau nei metal. Situacija pasaulyje dar labiau sušvelnėjo. Apie F-117 ne tik daug žinome - rašome detalai šiame numeryje. Jis jau ir Vokietijoje matytas... Na, o „Aurora“? Gal jis pateko į JAV KOP mažinimą, apie kurį rašėme praėjusiame žurnalo numeryje?

Nieko panašaus! Nepaisant to, kad Jungtinių Amerikos Valstijų gynybos ministerijos ginkluotės departamentas (DARPA) labai apribojo daugelio projektų finansavimą, kai kuriuos užsakymus visai panaikino, F-117, „Auroros“ programa gyvuoja! Tai

DAR KARTĄ APIE NEŽINOMUS JAV PROJEKTUS

geriausiai patvirtina faktas, kad KOP ir toliau griežtai saugo Grum Laik bazės Nevados valstijoje prieigas. Ji liko tabu. Iki 2000-ųjų metų! Na, o šešeri metai šiuolaikinės technikos, elektronikos bei moderniausių technologijų laikais gali...

Šis „gali“ turi konkretų pavadinimą: žvalgybos tikslams skirtas lėktuvas „Aurora“. Tai skraidantis aparatas, kuris ne tik žymiai pralenkia SR-71 Blackbird (plačiau apie jį rašėme š. m. „Lietuvos sparnų“ pirmajame numeryje), bet ir turės tapti tiesioginiu savo pirmtako pareigų bei užduočių tęsėju. Skirtumas tik tas, kad „Aurora“ turi modernesnį - detonuojantį variklį, kuris įgalina



Daugiatikslių koncerno McDonnell Douglas lėktuvas Multi Role Fighter.

aparatai skristi ne tik labai aukštai, bet ir nepaprastai greitai - iki 8 Ma!

Nėra abejonės, kad šį lėktuvą matė, jį aptaravo, juo skrido žmonės. Bet jie... lyg žuvys vandenyje. Todėl apie šio lėktuvo išvaizdą ekspertai yra susidarę savo nuomonę. Dėl jos atitikimo originalui niekas negali garantuoti. Kalbama tik, kad aparatas turi pulsuojančią spindulinį detonuojantį variklį, priskiriamą branduolinio tipo varikliams, kuriam naudojamas metanolo kuras. Minimas trikampio formos skraidantis aparatas, panašus į Concorde, kurio sparnų ilgis siekia 20 m. Tai esąs klasikinis - pirmas variantas. Gyvuoja ir antras. Pasak vokiečių spaudos, kuri remiasi amerikiečių bei Tarptautinio strateginio instituto specialistų spėliojimais, antrasis variantas labiau primins skraidyklę su toli į priekį išsikišusiu liemeniu. Jo greitis bus žymiai mažesnis, privalės siekti iki 3 Ma. Teigiama, kad kaip ir SR-71, jis galės, KOP ir NASA užsakymu, nešti ant savo „kupros“ nedidelį skraidantį aparatą, kuris skirtas startui dideliame aukštyje. Šis tikriausiai būsiąs bepilotis (tuo paaiškinama labai daug bandy-

mų su įvairiausiais bepiločiais aparatais).

Vadovaudamiesi šiais duomenimis, lėktuvų modelių dizaineriai, pasitelkę kompiuterį, sukūrė pirmuosius realiai tik sąlyginai egzistuojančių „Aurorų“ modelius su ant jų įkurdintais sąlyginai „XR-7“ pavadintais bepiločiais Thunderbolt aparatais. Toks supermodernaus naikintuvo modelis kainuoja keliolika milijonų kartų mažiau nei originalas - 52,95 vokiečių markės ir yra prieinamas, skirtingai nuo savo pirmtako, kiekvienam!

Bet ar tuo problema jau ir išspręsta? Jokių būdu! Puikiai žinoma, jog koncernas McDonnell Douglas dirba, įgyvendindamas Pentagono slaptą užsakymą sukurti daugiatikslių lėktuvą, atitinkantį JASST (Joint Advanced Strike Technology) sistemų reikalavimus. Neužmirštas ir koncernas Boeing. Jis stropiai ir taip pat slaptai kuria supermodernų lėktuvą, kuris galėtų startuoti iš labai trumpo tako ir tūpti kaip sraigasparnis. Be to, įgyvendinama dar ir programa ASTOVL. Šioje srityje darbuojasi taip pat Lockheed drauge su Pratt and Whitney, Allison, Rolls Royce bei Hercules. O kito šios koncepcijos sprendimo ieško McDonnell Douglas drauge su British Aerospace bei General Electric. Kokie jie bus?

Nuomonę apie tai, kaip turėtų atrodyti moderniausi karo lėktuvai, tuo tarpu galima susidaryti tik iš dizainerių kūrybos.

Taigi slaptųjų projektų, kaip matome, dar nemažai. Reikia tikėtis, kad tokie jie bus jau neilgai!



Taip turėtų atrodyti korporacijos Boeing ASTOVL.

Varėniškiai Algimantas Pilius, Kęstutis Bušniauskas ir Jonas Glavickas nori smulkiau sužinoti apie lenkišką lėktuvą PZL-105 Flamingo, kurio nuotrauka buvo išspausdinta „Lietuvos sparnų“ 1992 metų 2 numeryje.



Populiarus, keturių vietų, trumpo kėlimo-tūpimo distancijos (STOL-short-take-off and landing) lėktuvas PZL-104 Wilga 35 užkariavo visų Rytų šalių aeroklubus. O konstruktoriai tuo metu sukūrė naują, šešių vietų STOL lėktuvą PZL-105M Flamingo. Lėktuvas tinkamas susisiekti, aerofotografavimui, sanitarinei aviacijai. Aeroklubuose - lakūnams apmokyt, šuoliams su parašiutu (4-5 sportininkai) ir sklandytuvams pakelti. Juo galima vienu metu vilkti du sklandytuvus. Flamingo važiuoklės ratus žiemos metu galima pakeisti slidėmis, arba, uždėjus plūdes, naudoti jį kaip hidroplaną. Metalinėje lėktuvo konstrukcijoje nemažai kompozicinių medžiagų elementų.

Lėktuvo PZL-105M variklis AI-14MP - žvaigždinis, oru aušinamas devynių cilindų, 360 AJ galingumo. Propeleris W-530-TA-D-35 keičiamo žingsnio, 2,40 m diametro, dviejų menčių.

Vakarų rinkai pagamintas Flamingo variantas PZL-105L. Jame įtaisytas oru aušinamas aštuonių cilindų variklis Lycoming 10-720-A1B. Propeleris metalinis, trijų menčių, keičiamo žingsnio, 2,18 m diametro.

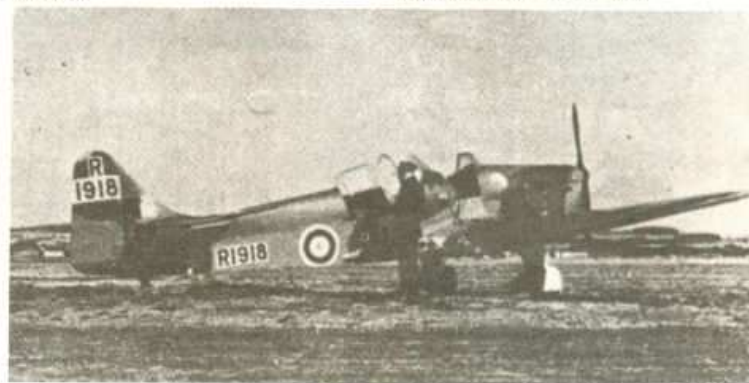
TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis 12,97 m
Lėktuvo ilgis
PZL-105M 8,70 m
PZL-105L 8,67 m
Lėktuvo aukštis 2,87 m
Nešamų plokštumų plotas 16,90 m²
Tuščio lėktuvo svoris
PZL-105M 1130 kg
PZL-105L 1150 kg
Skridimo svoris 1850 kg
Maksimalus skridimo greitis
PZL-105M 245 km/val
PZL-105L 260 km/val
Kelionės greitis
PZL-105M 188 km/val
PZL-105L 216 km/val
Tūpimo greitis 102 km/val
Maksimalus aukštis
PZL-105M 4140 m
PZL-105L 5070 m
Skridimo tolis
PZL-105M 1044 km
PZL-105L 853 km

Gerbiamoji redakcija,
Labai prašau supažindinti su lėktuvu, kurio plastmasinio modelio indeksas 153. Norėčiau pamatyti ir šio lėktuvo nudažymo schemą.

Gediminas LENARTAVIČIUS
Zarasai

MILLES M-14 MAGISTER



Apie Antrojo pasaulinio karo komuosius - treniruočių lėktuvus dabar žinoma mažai, o rašoma dar mažiau. Aišku, jų istorijos ir tarnybos negalima lyginti su oro kautynių didvyriškumu virš Europos ar Ramiojo vandenyno, drąsiais bombonešiu ar žvalgybinių lėktuvų reidais, slaptomis specialios paskirties aviacijos operacijomis. Tačiau pamirštama, kad įvykiusius Mustang, Mosquito ar Spitfir valdė tie patys žmonės, kurie pirmuosius žingsnius padangėje žengė paprastų, kuklių ir nereikšmingų mokomųjų lėktuvų kabinose. Ne taip, kaip istorikai, šie lakūnai visada atsimins šiuos lėktuvus, kad ir kokiais tobulais lėktuvais jie dabar skraidytų.

Anglijos aviacinė firma Milles Aircraft Ltd., kurioje dirbo broliai Mailz, 1938 m. gavo didelį užsakymą gaminti savos konstrukcijos mokomąjį treniruočių lėktuvą Milles Magister.

Magister istorija prasideda 1933 m., kai pats F.G. Mailz pakėlė į orą dviviečio žemasparnio prototipą M-2 Hawk. Nuo šio prototipo prasidėjo serija Hawk lėktuvų, kurie gaminami 24 variantais. Tai Hawk Major, Hawk Trainer, Hawk Trainer M-2W, M-2X, M-2Y.

Konstruktorius F. G. Mailz jau 1937 m. kovo 20 d. išbandė savo naują prototipą M-14. Po sėkmingo

skrydžio konstruktoriaus žmona sudaužė į lėktuvo ratą šampano butelį ir pavadino jį Magister. Lėktuvas turėjo 4 cilindų qru aušinamą variklį De Havilland Gipsy Major I, kurio galingumas buvo 120 AJ (88 kW) ir dviemintį pastovaus žingsnio propelerį. Skirtingai nuo Hawk, lėktuvas buvo su uodegos ratu, o ne atrama, važiuoklė buvo laisvai nešanti. Užpakalinėje kabinoje buvo įtaisytas sudėdamas gaubtas, visiškai uždengiantis kabiną mokomojo skridimo pagal prietaisus metu.

Anglijos KOP Magister buvo naudojami kaip pradinio skraidymo mokymo lėktuvai, tinkami atlikti visą aukštojo pilotazo figūrų kompleksą. Vienu metu jie naudoti ir antrajam mokymo etapui, kaip treniruočių lėktuvai. Karo metu Magister praverė ir kitiems tikslams. Pavyzdžiui, 17-oje, 43-oje ir 219-oje eskadrilėse šie lėktuvai buvo naudojami naktinių lakūnų-naikintojų apmokymui, o pagalbinėje transporto aviacijoje jais pargabendavo gamyklos lakūnus, kurie pristatydavo į dalinius naujus kovinius lėktuvus. Magister buvo naudojami kaip ryšių ar kurjeriniai lėktuvai, jie netgi imituodavo desantinius sklandytuvus, mokantis atremti vokečių oro desantus. Taigi šių lėktuvų gamyba buvo labai reikalinga.

Kalbama, kad rusų gydytojas žada skrieti kosmose daugiau kaip metus. Ar tai tiesa?

Vladas IVANAUSKAS

KELIONĖ Į 1995-uosius

Taip pavadintas rusų gydytojo kosmonauto Valerij Poliakov skrydis kosminiu laivu Sojuz TM-18, kuris prasidėjo šių metų sausio 8 d. Drauge su juo išskrido kosminiam komplekse Mir-Kvant dirbantį duetą Aleksandr Serebrov - Vladimir Cybljjev pakeitę lakūnas kosmonautas Viktor Afanasjev ir visatos naujokas Jurij Usačev. Valerij Poliakov, kuris jau yra skriejęs visatoje 240 parų, šį kartą kosmose įsikūrė tam, kad pasiektų naują buvimo nesvarumo sąlygomis rekordą, kuris priklauso Vladimir Titov ir Mussa Manajev - 366 paros. Gydytojas kosmo-

nautas numato skrieti visatoje metus ir tris mėnesius ir per tą laiką komplekse apskries Žemę daug daugiau nei 5768 kartus, kaip tai jau padarė ankstesnis rekor-

dininkų dvejetas.

Beje, Poliakov ir kompanija turėjo startuoti žymiai anksčiau - lapkričio 16-ąją, bet Rusijos kosminė agentūra priversta taupyti ir todėl nutarė sumažinti planus vienu skrydžiu. Pratešus kiekvienos kosminės įgulos laiką trimis mėnesiais, žiūrėti susikaupia keliolika milijardų „medinių“ rublių. Pinigai!

Keturioliktoji ilgalaikė kosminė įgula buvo priversta pratęsti savo skrydį. Kaip tai jai atsileps, niekas nežino. Svarbu, kad išbuvo visatoje ir sėkmingai grįžo į

Žemę. O jos narių sveikata, visa kita, matyt, atitiko „normą“.

Valerij Poliakov yra žinomas pasaulyje kosminės medicinos specialistas. Jis tvirtina, kad žmogus nesvarumo sąlygomis gali išbūti gerokai ilgiau, nei teigia jo kolegos, mokslas. Tad ir jo 15 mėnesių išvyka į 1995-uosius yra ne kas kita, kaip akivaizdus bandymas įrodyti savo teorijos pagrįstumą. Nepaisant to, kad kosminio komplekse įgulos bus keičiamos, Valerij Poliakov grįš į Žemę tik kitų metų balandį. Žinoma, jeigu kažkas RVA nesugalvos dar daugiau sutaupti...

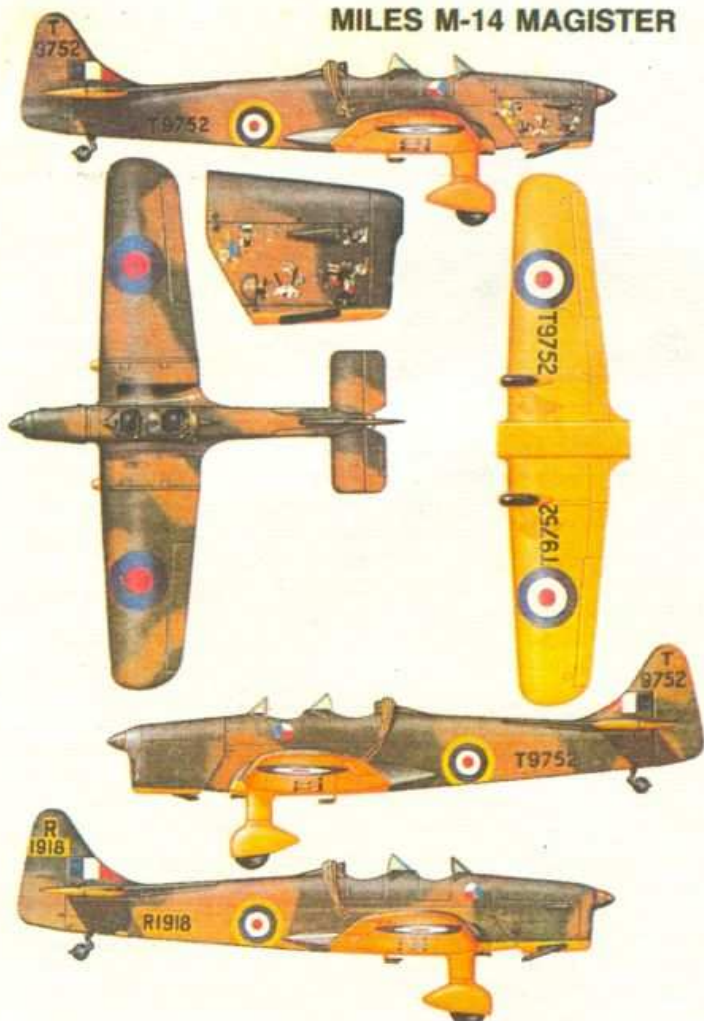
Na, o kosminių įgūlių narių atliks daugelį eksperimentų, tarp kurių ir korporacijos Boeing parengtas kristalų auginimo nesvarumo sąlygomis. Jis kosmose vyksta kelis kartus greičiau nei Žemėje ir yra efektyvesnis, kristalai kur kas grynesni. Techniką jam spalio 14-ąją į kosminį kompleksą nugabeno rusų kosminis transporto laivas Progres-20.

Šių lėktuvų dažymo variantų labai daug. Pirmieji, pagaminti 1938-1939 m., buvo nudažyti blizgančia geltona spalva (Training Yellow), įprasta tuo metu mokomiesiems lėktuvams ir prototipams. Tokios spalvos lėktuvus buvo lengviau pastebėti ore iš toli. Lėktuvo variklio dangtis

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



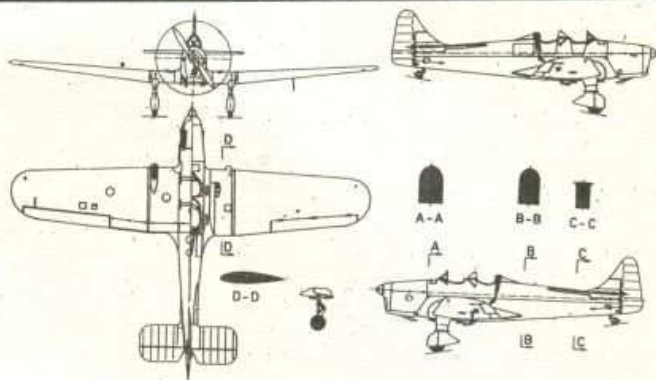
MILES M-14 MAGISTER



buvo poliruoto metalo spalvos. Serijinis numeris užrašomas užpakalinėje fiuzelažo dalyje juoda spalva ir pakartojamas ant posūkio vairo, bei didelėmis raidėmis ant sparno apačios. Numeris buvo sudarytas iš vienos raidės ir keturių skaičių. 1143 mm skersmens tipo A atpažinimo ženklai (mėlyni-balti-raudoni ratai) buvo nupiešti ant viršutinių ir apatinių sparnų paviršių, o fiuzelažo ženklas buvo 508 mm skersmens.

Prasidėjo karas. 1939 m. privertė Anglijos KOP perdažyti ir mokomuosius lėktuvus. Ant viršutinių Magister plokštumų atsirado apvalios netaisyklingos tamsiai žalios ir rudos spalvos, tačiau šoniniai ir apatiniai paviršiai išliko geltoni. Įdomu ir tai, kad jei kiliai buvo kamufluoti, tai posūkio vairai išliko pradinės geltonos spalvos. Ant viršutinių sparno paviršių buvo piešiami tie patys A tipo atpažinimo ženklai, tik jų skersmuo sumažėjo iki 1117 mm. Ant kilio atsirado trys vertikalios raudonos, baltos ir mėlynos spalvos juostos. Jų aukštis buvo apie 230 mm. 1941 m. kamufliažinis dažymas buvo pratęs-

tas iki fiuzelažo apačios, o fiuzelažo atpažinimo ženklas buvo piešiamas su geltonu apvadėliu.



Tais pačiais 1941 m. ant lėktuvų atsirado ir naujo tipo atpažinimo ženklai. Ant Magister fiuzelažų turėjo būti piešiami 457 mm skersmens C tipo ženklai su siauru baltu žiedu, o ant apatinių sparnų paviršių - tokie patys ženklai, tik 406 mm skersmens. Balta juosta ant kilio susiaurėjo iki 50 mm. Jei iki tol žymėjimai, būdingi skraidymo mokykloms, buvo piešiami juoda spalva, tai dabar ši spalva buvo pakeista žydra (sky), tiksliau žalia žydra. Ant viršutinių paviršių buvo piešiami B tipo atpažinimo ženklai (žydras ir raudonas ratai).

1944 m. daugumai Magister lėktuvų buvo nudažyta plati geltona juosta, apjuosianti liemens galą, kurioje buvo C tipo atpažinimo ženklas,

tačiau dalis lėktuvų iki karo pabaigos skraidė su ankstesne dažymo schema.

TECHINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis 10,4 m
Lėktuvo ilgis 7,7 m
Lėktuvo aukštis 2,03 m
Sparnų plotas 16,4 m²
Tuščio lėktuvo svoris 560 kg
Naudingas krovinys 270 kg
Skridimo svoris 830 kg
Įkrovimas 50,3 kg/m²
Maksimalus greitis 235 km/val.
Kreiserinis greitis 210 km/val.
Tūpimo greitis 74 km/val.
Maksimalus aukštis 5600 km
Skridimo nuotolis 680 km

Paruošė Vladimiras ROMANOVAS,
Džiugas PAULASKAS

Plastmasinių aviamodelių kolekcionierius klaipėdietis Ramūnas Alekna įsigijo lėktuvo Boeing 747 modelį, kurį nori nudažyti Brazilijos aviakompanijos VARIIG simbolika.

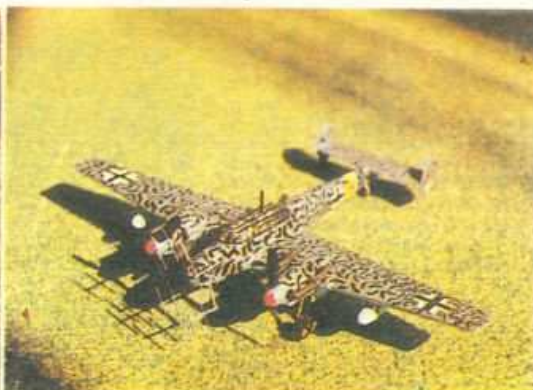
Tenkiname skaitytojo pageidavimą ir spausdiname šios aviakompanijos lėktuvo Boeing 747 300 nuotrauką.



Nuotraukos iš P. AKINIO asmeninio muziejaus



Messerschmitt Bf 109 PE.
Firm Haswegava (Japonija).



Messerschmitt Me 110 (Bf 110 G 4).
Firma Frog (Anglija).

„Lietuvos sparnų“ žurnale buvo rašoma apie didžiausią pasaulio karo transporto lėktuvą C-17, pramintą „Big Mac“. O kaip su anksčiau buvusiais C-130, ar jie nurašyti? - klausia Eugenijus IGNATAVIČIUS iš Vilniaus.

Nepaisant to, kad savo pirmą skrydį kompanijos Lockheed

HERCULES C-130

Šios klasės pagamintų lėktuvų skaičius - rekordinis. Bet įdomiausia, kad jaunesnieji „broliai“ dar ir šiandien pajėgūs nuskristi bet kur. O krovininių transporto užduočių nuolat turi ir kariškiai, ir pramonė, ir

naujausi - savo išvaizda ne ką skiriasi nuo pirmojo, perduoto JAV KOP 1956-aisiais! Tai neginčijamai įrodo, kad kompanijos Lockheed konstruktorių biurui, vadovaujamam Wills Howkins, darbas labai pasisekė.

Suprantama, lėktuvo pajėgumas per šiuos kelis dešimtmečius pasikeitė iš pagrindų. Pavyzdžiui, pradžioje Allison T-56A-1 variklių ga-

skirtų krovininiams skraidinti lėktuvų gamybai. Ir tai suprantama.

Taikos metais ir užsakymų srautą būtina nukreipti į taikias vėžes. Biznyje visada svarbu sugebėti atspėti „orą“. Pražiopsojai progą - pradai. Juk konkurentai nelaukia! McDonnell Douglas, kuris gamina „Big Mac“, laiku to nepadarė ir dabar priverstas laužyti galvą: o kas bus, jei Pentagonas nutars, kad vyraujant tendencijai M+M pakaks ir tik 40 lėktuvų, vietoj planuotų įsigyti 120? Manoma, jog nėra reikalo aiškinti, kokio dydžio būtų nuostoliai. Tuo tarpu Lockheed jau pareiškė, kad ji dabar labiau modernizuos savus „šimtas trisdešimt“, dar labiau taikydama juos civiliams krovininiams gabenti.

Turint galvoje, jog, pasak specialistų, krovininių prekių skraidinimai XXI amžiuje padidės daugiau nei dvigubai, Lockheed planuoja padaryti viską, kad krovininių konteneriai ištisais autotraukiniais būtų įvežami į lėktuvą, kad būtų galima išnaudoti moderniausią pakrovimo bei iškrovimo techniką, kad kroviniai skubiai pasiektų tolimiausius pasaulio regionus. Kalbama net apie kuro pylimą ore, o tai, kaip žinome, civilinėje aviacijoje neturi analogo.

Turint galvoje dar daugelį čia nesuminėtų patobulinimų, skirtų atskiriems karo bei civilinės aviacijos lėktuvams C-130, netenka abejojti, kad šis „sunkiasvoris“ pasieks dar daugelį rekordų. Specialistai pranašauja jam dar trisdešimt gamybos metų. Tad Hercules, ko gero, gali sulaukti prosenelio amžiaus!



2000-asis Hercules su skiriamais Nacionalinės gvardijos ženklais.



Civilis Hercules C-130.

transporto lėktuvus Hercules C-130 atliko prieš keturis dešimtmečius, „senolis“ ir šiandien tebėra kovinėje rikiuotėje. Turbosraigtinis lėktuvus, žinoma, nebe toks, koks buvo penktojo dešimtmečio metais. Juk šio aparato pagaminta net 40 modifikacijų! Jie „tarnauja“ net 62 pasaulio valstybėse sąžiningai tenkindami karo užnugario tarnybų bei skubaus reagavimo dalinių poreikius. Bet nereikia užmiršti, kad nemaža C-130 yra ir civilinių aviakompanijų „darbo arkliai“ krovininiams skraidinti. O kur dar tie Hercules, kurie tarnauja meteorologijos tarnyboms, galbsti avarijų ištiktų lėktuvų bei laivų įgulas. Tačiau įdomiausia, jog užsakymai vis jaunėjantiems „senoliams“ tebeplaukia, ir Narietoje neseniai perduotas 2000-asis.

civilinės aviacijos kompanijos, gamintojai.

Narietoje, kur „gimdavo“ ir tebeišvysta pasaulį šie nepaprasti lėktuvai, nebeskubama, kaip kad penktą arba šestą dešimtmečiais, kai kas mėnesį teko gaminti vos ne po dešimt šių galiūnų. Dabar jų „gimsta“ keliskart mažiau, o pagrindinis užsakovas tebėra JAV karinis oro ir jūrų laivynai, jų aviacija. Hercules C-130A, nepaisant to, kad į rikiuotę stoji didysis C-17, vadinamas „Big Mac“ („Lietuvos sparnų“ 1992 m. Nr. 1), tebėra pagrindinis karinių krovininių bei personalo vežikas.

Beje, ir 2000-asis Hercules buvo perduotas KOP - Nacionalinės gvardijos Kentukio valstijos 123 Airlift Wing - sparnuotos aviacijos - formuotei. Henford Fylde dislokuotas dalinys jų gaus ištiesą tuziną. Šie -

lingumas buvo 2793 kW, o šiandieniniai T-56A75 sukuria net 3658 kW, maksimalus kilimo svoris išaugo nuo 48 970 kg iki 70 300 kg, o tai yra bemaž 40 proc. daugiau. Beje, ir degalų lėktuvus skraidinasi daugiau - palyginkime: 19 876 ir 26 344 litrų.

Dabar standartiniai Hercules modeliai yra C-130H, kuris 4,57 m ilgesnis, ir H-130H-30. Jie pradėti gaminti atitinkamai 1964 ir 1980 metais. Jų civiliniai „broliai“ vadinami L-100 ir L-100-30. Suprantama, jog per tokį laiką kompanija labai pagerino atskirų mazgų ir detalių kokybę, pradėtos gaminti naujos - iš patikimesnės ir lengvesnės medžiagos. Į lėktuvus montuojama naujausios kovos su potencialiu priešu raketinė ir savigynos sistemos. Tačiau pagrindinį dėmesį gamintojas dabar ėmė skirti taikiems tikslams - civilinei aviacijai

Jūsų žurnale buvo išspausdinta trumpa informacija apie Austrijos gamybos lėktuvą Katana. Prašom parašyti apie jį plačiau.

Sigitas ANDRIKIS

Kaunas

Jau paviršutiniškai prityrusios akies žvilgsnis leidžia pastebėti skirtumus tarp austrų gamybos motosklandytuvo Super Dimona ir lengvojo lėktuvo DX-20 Katana. Juos abu gamina Austrijos sostinės priemiestyje Vyner Nojštate įsikūrusi gamykla Hoffmann Aircraft (HOAC). Katana - samurajų kardo pavidalinimas. Bet lėktuvus taikus. Dvivietis aparatas skirtas laisvalaikiui, mokymuisi, skrydžiams savo malonumui arba, jei reikia, ir sklandytuvams traukti. Jame įmontuotas 80 AJ galios Rotax 912A variklis. Lėktuvo sparnų ilgis - 10,80 m, aukštis - 2,10 m ir ilgis - 7,10 m, jo nešančių plokštumų plotas - 11,60 m², tuščio svoris - 495 kg, maksimalus kilimo svoris - 730 kg, kuro bakuose telpa 80 litrų automobiliams skirtos super benzino arba Avgaz 100LL dujų. Maksimalus greitis, kurį išvysto aparatas - 291 km/val, kreiserinis - 237 km/val, maksimalus kilimas - 4 m/sek., didžiausias



aukštis - 5000 m, skridimo tolis - 1.100 km.

Įdomu, jog Katana kainuoja tik 130 tūkstančių DM. Tai vos 20 tūkstančių markių daugiau nei motosklandytuvo Super Dimona.

DX-20 Katana - pirmas europinis lengvas lėktuvus, atitinkantis naujausius reikalavimus. Panašų lėktuvą, pavadintą Stiletto, gamina Italai ir Lietuvos UAB „Aeroplastika“ LAK-X. Skirtumas tas, jog Katana jau ir perduodama, o jos konkurentai dar tik gaminami.

Nelengvas buvo šio lengvojo skraidančio aparato gimimas. 1989-aisiais, per AERO parodą austrų firma Hoffmann Aircraft demonstravo lėktuvą, pavadintą LF-2000. Šiuo modernizuotu Super Dimona sklandytuvu buvo mėginama perduoti visuomenės nuomonės teismui naują firmos kūdikį. Įvertinta buvo neigiamai. Tačiau HOAC šefas Dries neatsisakė ketinimo pagaminti skraidymų mėgėjams lengvąjį lėktuvą. Tiesa, jis neatitinka panašaus atšiaus amerikiečių lėktuvų variantų, bet... Kata-

na patvarus, lengvai valdomas, stabilus ir, svarbiausia, pigus. Ko dar reikia?

Pasak įmonės techninio direktoriaus Dietler Koehler, lėktuvus pigus dėl to, kad jo gamybai reikia vos 500 darbo valandų, kai tuo tarpu Super Dimona gaminama per 850 valandų. O Austrijoje darbas, kaip ir visur Vakaruose, brangus!

Prasidėjusi serijinė lėktuvo DX-20 Katana gamyba daug žada aviacijos mėgėjams. Mat per metus jų bus perduodama per 150.

Stacionarinė triratė važiuoklė ir keturių cilindry Rotax Boxer variklis aparatą įsigijusiam asmeniui bei jo kelionių draugui (draugei) suteiks daug malonumo...

130 tūkstančių vokiškų markių. Daug tai ar mažai? Matyt, viskas priklausys nuo to, kiek jų turite.





NAUJAS NASA KALENDORIUS

Pirmasis 1994-ųjų skrydis, kurį atliks NASA daugkartinio naudojimo kosminis laivas Discovery, atvėrė naują tarpvalstybinės kosminės veiklos erą - JAV ir Rusijos bendradarbiavimo erą. „Šatle“, kurio vadas buvo prityręs astronautas Charles F. Bolden, o pilotas - visatos naujokas Kenneth Reightler, drauge su trimis JAV specialistais į višatą skriejo ir rusų kosmonautas Sergej Krikalev. Jis dirbo drauge su amerikiečiais kosminėje laboratorijoje Space-lab-2, atliko biologijos eksperimentų.

KANADOS LĖKTUVAS VOKIETIJOS VADOVYBEI



Ore - Canadair Regionat Jet.

Prieš metus Kanados aviacijos pramonės korporacija Canadair pasiūlė Vokietijos Federacinės Respublikos vyriausybei savo gamybos lėktuvų Canadair RJ. Tai regioniniams skrydžiams skirtas lėktuvas, kuriame keleiviams skirta 50 vietų. Šie turbo-reaktyviniai lėktuvai turėtų pakeisti nuo septinto dešimtmečio Vokietijos vadovybės naudojamus VFW 614.

Kanadiečiai siūlo jau šių metų pabaigoje perduoti VFR karo aviacijai, aptarnaujančiai vyriausybę ir prezidentą, tris RJ, kurių kiekvieno kaina 21 425 tūkstančiai JAV dolerių (pagal 1992 m. kursą).

Kaip paprastai esti, opozicija iškarto „užuodė“ kažką negera. Pasak jos, žymiai naudingiau ir toliau eksploatuoti esamus VFW 614, kurių „atnaujinimas“, tarp kitko, neseniai Vokietijos mokesčių mokėtojams kainavo 6 milijonus markių. Šalia to siūloma patiems gaminti drauge su olandais Fokker-70, kas, pasak opozicijos, padės sukurti 3000 darbo vietų. Turint omenyje nedarbą, tokie pasiūlymai gana rimti. Na, o valdanti koalicija?

Ji linkusi įsiklausyti į Canadair Aviation Service akcinės bendrovės direktoriaus Peter Otto žodžius. Šis

Na, o S. Krikalev dubleris Vladimir Titov turėtų skristi drauge su amerikiečiais Discovery gegužės mėnesį.

Be to, NASA šiemet plaukioja du Columbia skrydžius - vasarį ir liepą, Endeavour - balandį ir rugpjūtį bei dar vieną Discovery skrydį - rugsėjį. Nepaisant to, kad jau žinoma šios misijos užduotys - technologiniai eksperimentai bei atmosferos tyrimas, įgulos sudėtis neskelbiama. Kitų skrydžių įgulos mišrios. Jose laivų vadų bei specialistų pareigos patikėtos prityrusiems astronautams, o pilotų ir dalies specialistų - visatos naujokams.

IR VĖL PROBLEMA

Ji iškilo dar iki išrاندant europinę raketą-nešėją Ariane-5. Trečiasis bandymas anuliutas, o ketvirtąjį data nukelta. Priežastis - Usine de Propergols de Guyana pagamintuose kieto kuro bosteriuose pastebėti neaiškios kilmės burbuliukai. Manoma, kad greitintuvams reikalinga amonio chlorido žaliava neatitiko reikalavimų.

Akcinė bendrovė Arianospace susirūpino ne juokais. 1995-ųjų spalį rake-

ta turėtų atlikti pirmą kosminį skrydį, o bandymai...

Siekdami užbėgti panašioms atvejams už akių Arianospace vadovai užsakė žaliavą kieto kuro greitintuvams firmoje Karr Mac Gee, JAV. Jos produkcija išbandyta ne kartą JAV raketose.

A340 - Į KINIJĄ...

Dvymotorio A330 reklaminių skrydžių Azijos šalyse pasibaigė sėkmingai. Kinija paskubėjo užsisakyti keturmotorį aerobuso modelį A340. China Aviation Supplies Corporation paprašė šešių A340, paklodama už juos 700 milijonų JAV dolerių.

Šis atvejis, ko gero, greitai susilauks daugelio pasekėjų. Nes, kaip žinome, tik pradžia būna labai sunki...

...B-737-300X Į TEKSASĄ

Šios valstijos aviakompanija Southwest Airlines Mega-Regional-Carrier užsakė net 63 B-737-300X. Ji tapo pirmąja šios „boingų“ kartos užsakove. Sutarties suma siekia per 2 milijardus dolerių. Mat kiekvieno lėktuvo kaina, priklausomai nuo varianto, svyruoja nuo 36 iki 40 milijonų dolerių.

Pirmieji keturi B-737-300 bus perduoti užsakovams 1997-ųjų rudenį. 1998-1999 planuojama tiekti 32, 2000-aisiais - 15, o 2001-aisiais - likusius 12 lainerių.

Boeing B-737-300 gali būti paruošti užsakovui pagal jo pageidavimą trijų variantų. Vietų skaičius lėktuvuose skirtingas nuo 108 iki 160. O variantas 300X, kurio pageidauja Southwest Airlines, numato net 137 pirmos klasės vietas.

Ši aviakompanija pirmąją JAV pagal regioninius skrydžius. Jos lainerių flotilę sudaro vien korporacijos Boeing lėktuvai. Tai 157 laineriai B-737.

Naujas B-737-300 skiriasi nuo savo jaunesniųjų „brolių“ tuo, kad jo maksimalus skrydžio nuotolis siekia 5371 km, o greitis - nuo 0,7275 iki 0,78-0,8 Ma.

IR TAIP BŪNA

Prancūzijos valstybinė aviakompanija Air France turi daug problemų. Bandydamas susidoroti su jomis prezidentas Bernard Attali parengė planą, pagal kurį turėjo būti atleista 4000 darbuotojų, tarp jų ir skraidantis personalas, taip pat kai kurioms kategorijoms sumažinti atlyginimai. Sužinoję apie šias drastiškas priemones 63 tūkstančiai Air France darbuotojų paskelbė streiką.

Kas ką? - buvo keliamas klausimas. Darbuotojų pozicijos buvo stipresnės. Septynios streiko dienos padidino aviakompanijos nuostolius 700 milijonų frankų. Tai, be abejonės, nepatenkino šalies susisiekimo ministerijos vadovų. Mat Air France ir šiaip šiemet planuojamas 6 milijardų frankų nuostolis. Tad... ministerija atleido B. Attali iš darbo, panaikino jo įsakymą ir streikas buvo nutrauktas.

Nauju Air France aviakompanijos prezidentu paskirtas 51-erių metų aviacijos specialistas Christian Blanc, kuris daugelį metų sėkmingai vadovavo Prancūzijos artimųjų skrydžių aviakompanijai. Ar pavyks naujam prezidentui apsieiti be savo pirmtako planuotų priemonių, parodys ateitis.

AMERIKIEČIAI ŽVAIGŽDŽIŲ MIESTELYJE

Stiprėjant ir augant amerikiečių ir rusų kosminiam bendradarbiavimui, į Pamaskvę, Žvaigždžių miestelį, atvyko grupė JAV astronautų. Tai - Kenneth D. Cameron, karinio jūrų laivyno pulkininkas, kuris atliko NASA menedžerio funkcijas Rusijos kosminėje agentūroje ir kosmonautų ruošimo centre. Jis stebės ir kontroliuos JAV astronautės fizikos daktarės Bonnie J. Dunbar ir medicinos daktaro Norman B. Thagard treniruotes, ruošiantis jų skrydžiams Rusijos kosminiais laivais, rengs amerikiečių „šatlo“ prisijungimo prie kosminės stoties „Mir“ variantą. Pastarasis eksperimentas turėtų vykti 1995 metais.

„DINOZAURAI“ NAIKINAMI



Taip Vokietijos aviacijos ir astronautikos žurnalas „Flug Revue“ pavadino bombonešių B-52 naikinimo operaciją. Ji atliekama keturis kartus per savaitę JAV KOP Deivis Monton bazėje, esančioje netoli Tuksono.

Milžiniškas kranas kelia į 20 metrų aukštį 6000 kg svorio metalinę „giljotiną“, kuri paskui „numetama“ ant žemėje esančio bombonešio. Rezultatas: uodegos sekcijos - kaip nebuvę! Panašiai „dinozaurus“ netenka sparnų, liemens, piloto kabinos. Suskaldyta į penkias dalis bran-

duolinėms bomboms gabenti skirta „pabaia“ tampa metalo laužas, kuris laukia savo supirkėjų.

Tuksono bazėje savo „mirties“ sulauks 350 B-52. Jų brolių yra daugiau, nes po „šaltojo karo“ pabaigos ir strateginės ginkluotės sutarties įsigaliojimo JAV KOP vadovybė savo žinioje palieka tik 130 „dinozaurų“. Tad ir visi kiti pateks po „giljotinos“ peiliu. Ir juo greičiau, juo geriau!

Taip atrodo buvęs B-52 po „giljotinos“ apdorojimo.

Prenumeruokite

„LIETUVOS SPARNUS”

1994 m. antrajam pusmečiui!



Lockheed F-117

KAINA 2 LITAI, PRENUMERATORIAMS — 1 LITAS.

INDEKSAS 76782. ISSN 0206—3867. „LIETUVOS SPARNAI” Nr. 2 (1-24).

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

