

Lietuvos sparnai

1994/3



LIETUVOS PADANGĖJE

X Vilniuje, „Lietuvos“ viešbučio konferencijų salėje, š. m. gegužės 2 dieną Europos „Transporto“ grupės G-34 atstovai susitiko su Baltijos šalių ir Lenkijos transporto vadovais. Šių šalių susisiekimo koordinavimo konferencijai vadovavo Europos Sąjungos Direktorato vyresnysis patarėjas Ottokar Hahn. Jis pranešė, kad pagal tarptautinę PHARE programą Baltijos šalims jų susisiekimo sistemos plėtrai papildomai skiriama 9 milijonai ECU.

Apsvarstyta, kaip greičiau pašalinti sienų perkirtimo kliūtis, kelio „Via Baltica“ statybos problemos, oro erdvės aptarnavimo tobulinimas.

Lietuvos delegacijai vadovavo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis, Estijos - Transporto ir ryšių ministerijos kanclerio pavaduotojas Vaino Soonike, Latvijos - susisiekimo ministro pirmasis pavaduotojas Aleksandras Konoševič.

X LR Susisiekimo ministerijos kolegijoje nagrinėtos šalies oro transporto problemos. 1995 metais numatyta Vilniaus aerouosto rekonstrukcija, panaudojant Europos banko investicijas. Kitais metais numatomi ir Kauno Karmėlavos aerodromo aerostoties bei perono plėtimo darbai. Planuojama prailginti ir kilimo bei tūpimo taką.

Apsvarstyti Vilniaus aerouosto apsaugos gerinimo reikalai. Paskutinių metų, atsisakius policijos paslaugų, sudaryta sava tarpžinybinė aviacijos saugos tarnyba. Nors iš esmės apsaugos sistema atitinka ICAO (Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacija) reikalavimus, dar trūksta portatyvinių metalo detektorių, rentgenoskopijos aparatų ir kitos kontrolinės įrangos.

Daug rūpesčių kelia privatizuotų, buvusių „Aerofloto“ bendrabučių gyventojai. Dauguma jų jau išėję į pensiją arba atleisti dėl etatų sistemos kaitos, su aviacija nieko bendra neturi. O tų šeimų paaugliai degina aerodromo pakraščiuose stovinčius konteinerius, apvogę lėktuvą An-2. Nerimą kelia ir darniam darbui trukdantis anoniminiai telefono skambučiai dėl padėtų sprogmenų. Beje, vienas iš skambinusių buvo bendrabutyje gyvenančio šturmano sūnus... Dabar įrengta nustatanti skambinimo telefono ir pokalbių užrašanti aparatūra.

Nors tarptautinis aerouostas yra visos šalies prestižiniai oro vartai, Vilniaus aerouosto tarnyba iš miesto savivaldybės vietoj paramos susilaukia tik trukdymų. Opi problema lieka galimų aviacijos avarijų padarinių likvidavimas ir pagalbos nukentėjusiems teikimas už aerodromo ribų.

X Lietuvos karinių oro pajėgų pirmosios aviacijos bazės Barysių aerodrome įvyko Baltijos valstybių - Lietuvos, Latvijos ir Estijos KOP atstovų pasitarimas šių šalių oro erdvės saugumo klausimais. Kaip buvo pastebėta, visų trijų, neseniai iš TSRS išsivadavusių respublikų, sienas pažeidžia svetimų šalių lėktuvai. Be to, pastebimi nedideli privatūs galintys nutūpti pievose lėktuvai, kuriais galima gabenti kontrabandą,

taip pat narkotikus. Efektyvios oro erdvės saugojimo sistemos kol kas neturi nė viena pasitarime dalyvavusių valstybių. Nutarta, kad kiekviena šalis turės autonomines gynybos struktūras, tačiau jos turėtų būti sujungtos į bendrą sistemą ir bendradarbiauti su NATO. Lietuvos KOP aviacija iš respublikos Susisiekimo ministerijos perėmė kelias radijo lokatorių stotis, kurias numatoma įrengti Juodkrantėje, Rokuose ir Šiauliuose.

Pasitarime dalyvavo Lietuvos KOP vado pavaduotojas pulkininkas S. Murza, Latvijos KOP vado pavaduotojas pulkininkas J. Racinis. Estijos KOP vadas pulkininkas V. Loe-maa.

X Š. m. birželio 10 d. Kopenhagoje įvyko Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAC). Jos posėdžiuose pirmą kartą dalyvavo ir Lietuvos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis. Čia susirinkę 32 šalių atstovai svarstė skrydžių valdymo programas. Numatyta sukurti bendrą Europos skrydžių valdymo organizaciją EUROKONTROL. Jos centre būtų sujungtos visų šalių kompiuterizuotos koordinavimo ir palydovinės aeronavigacijos sistemos. Šiai programai įgyvendinti reikia daug lėšų, todėl mūsų respublika tikisi Europos Sąjungos finansinės paramos.

X Ankstų birželio 12 dienos rytą Pociūnų aerodrome katastrofą patyrė naujausias Prienų sportinės aviacijos gamyklos kūrinys - 15 metrų klasės sklandytuvus LAK-17. Sklandytuvą pilotavo daugkartinis Lietuvos ir buvusios SSRS čempionas bei rekordininkas, tarptautinės klasės sporto meistras, gamyklos lakūnas bandytojas Vytautas Sabeckis.

Kaip žinoma, V. Sabeckis šiuo sklandytuvu praeitais metais sėkmingai debiutavo Švedijoje vykusiam Pasaulio 23-me čempionate ir 1994 metų atvirame Anglijos čempionate. Sklandytuvu labai domėjosi užsienio specialistai, ir gamykla turėjo nemažą šio tipo sklandytuvo eksporto galimybių.

Dabar sklandytuvui LAK-17 buvo pagaminti nauji sparnai, kuriuose panaudotas naujas, geresnių aerodinaminių savybių profilis. Šio skridimo metu V. Sabeckio valdomas Pasaulio 23-me čempionate ir 1994 metų atvirame Anglijos čempionate. Sklandytuvu labai domėjosi užsienio specialistai, ir gamykla turėjo nemažą šio tipo sklandytuvo eksporto galimybių.

laikė dešiniojo sparno konstrukcija ir jis nulūžo. Sklandytuvus tapo nevaldomas, vertėsi į dešinę ir nulūžusio dešiniojo sparno lonžeronu įsirėžęs į žemę sudužo. Sunkiai sužeistas pilotas nugabentas į ligoninę.

X Pažymint Lietuvos karo aviacijos 75-mečio jubiliejų ir antrąsias jos atgimimo metines Kaune įvyko šioms datoms paminėti skirti renginiai. Vytauto Didžiojo karo Muziejuje buvo surengta Lietuvos karo aviaci-

to priemonių skrydžius, vykdyti aviacijos saugumo priežiūrą ir kontrolę, registruoti oro transporto priemones ir aerodromus, išduoti licencijas.

X Liepos 15 dieną Kauno miesto Savivaldybėje buvo pagerbti 60-ties S. Dariaus ir S. Girėno jubiliejinių metų renginių organizatoriai, aktyvistai ir paminklo statytojai. Miesto meras Arimantas Račkauskas apžvelgė nuveiktus darbus, padėkojo paminklo statybos komisijos na-



Lėktuvus Piaggio P-180, „Avanti“, kuriuo į Karo aviacijos šventę atskrido italų karinė delegacija.

jos kelią nušviečianti ekspozicija. Įgulos bažnyčioje aukotos šventos mišios. Karininkų ramovėje surengtas iškilmingas minėjimas.

Pagrindiniu šventės akordu tapo birželio 18 dieną Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome surengta aviacijos šventė. Aviatorių pasirodymą žiūrėjo daugelio užsienio šalių karo atašė, atstovybių darbuotojai. Lėktuvu L-410 atskrido Latvijos Karinių oro pajėgų delegacija. Lenkų kariškiai atskrido sraigtasparniu PZL-W-3A „Sokol“. O iš Italijos atskrido net du lėktuvai - transportinis G-222 ir reprezentacinis biznio lėktuvus Piaggio P-180 „Avanti“.

Skraidymų programoje dalyvavo Lietuvos KOP aviatoriai, aeroklubo sportininkai, aviakompanija „Avia Baltica“ demonstravo sraigtasparnį Mi-8. Programoje savais skraidančiais aparatais pasirodė ir svečiai. Italai iš transportinio lėktuvo išmetė septynis parašiutininkus.

X Lietuvos Respublikos vyriausybė nuo š. m. liepos 1 d. reorganizavo civilinės aviacijos valdymo struktūrą. Vietoj iki šiol prie Susisiekimo ministerijos buvusios Valstybinės skrydžių tarnybos ir Valstybinės civilinės aviacijos inspekcijos įsteigta valstybinė įmonė - Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija. Direkcijai pavesta valdyti šalies oro erdvę, koordinuoti oro transpor-

rams ir statybininkams už gerai ir laiku pastatytą paminklą. Kalbėjo buvę statybos komisijos pirmininkai Giedrius Kuprevičius ir Rapolgas Vasiliauskas, skulptorius Jonas Šilvinskis.

Už aktyvų dalyvavimą pažymint S. Dariaus ir S. Girėno metus ir skrydžio per Atlantą 60-ties metų jubiliejinius renginius didelę grupę asmenų apdovanota S. Dariaus ir S. Girėno 10 litų nominalo jubiliejinėmis monetomis.

Renginyje, kartu su praėjusiais metais lėktuvu Piper P-28 Atlantą perskridusiais lakūnais Jonu Jukniumi ir Edvardu Slušniu, dalyvavo iš JAV atvykę šio skrydžio rėmėja Domicelė Petrutytė.

Įdomūs yra paminklo statybos finansiniai-statistiniai duomenys. Nuo konkurso paminklui statyti organizavimo pradžios, viską perskaičiavus litais, išleista 950000 Lt. Lietuvoje lėšos buvo renkamos rubliais, talonais („vagnorėliais“) ir litais. Iš valstybės biudžeto panaudota 840000 Lt. Užsienio valiuta gautos aukos sudarė 10123 JAV dolerius, 5192 Kanados dolerius, 3130 Vokietijos markių, 10636 Austrijos šilingus, 1419 Šveicarijos frankų ir 152 Suomijos markės. Visa tai konvertavus litais sudarė 88318 Lt.

PAMINKLAS LAKŪNO GIMTINĖJE

Šiomet Lietuvos Karo aviacija šventė ne vieną jubiliejų. Kovo 12 dieną minėjome jos įkūrimo 75-metį, birželio-liepos mėnesį sukako 60 metų nuo ANBO IV eskadrilės skridimo aplink Europą. Minint šiuos jubiliejus ir pažymint Lietuvos Karo aviacijos atkūrimo antrąsias metines, Panevėžio karinės oro bazės vadovybė š.m. birželio 19 dieną surengė aviacijos šventę Krekenavos apylinkės Graščių kaime. Vieta šventei pasirinkta neatsitiktinai - šiame kaime gimė ir praleido vaikystę žymus Lietuvos aviatorius Juozas Rapšys.

Juozas Rapšys gimė 1899 metų sausio 18 dieną ūkininko šeimoje. Mokėsi Krekenavos pradžios mokykloje, vėliau Panevėžyje, o brandos atestatą gavo Kaune, tarnaudamas kariuomenėje. 1919 m. sausio 12 dieną įstojo savanoriu į besikuriančią Lietuvos kariuomenę. Dalyvavo Nepriklausomybės kovose su bolševikais ir lenkais. 1919 metų liepos 11 dieną Latvijoje prie Neu-Grünwald gyvenvietės buvo sužeistas. Pasveikęs įstojo į Karo mokyklą ir baigęs jos II laidą pakeltas į leitenantus. Iki 1926 metų tarnavo 4-tame pėstininkų pulke. Baigęs D. L. Kun. Vytauto Aukštuosius karininkų kursus, įstojo į karą aviaciją. Čia baigęs apmokymą, 1927 m. liepos 14 d. pradėjo tarnybą oro žvalgu. Kiek pasikraidęs gavo lakūno vardą, jam suteiktas kapitono laipsnis.

Kariuomenės vadovybė 1930 metais J. Rapšį pasiuntė tobulintis į Vokietiją, Generalinio štabo karo akademiją. Baigęs mokslą ir grįžęs į Lietuvą, 1932 metais paskirtas tarnauti Kariuomenės štabe.

1934 metais J. Rapšys skiriamas Karo aviacijos viršininko padėjėju - štabo viršininku. 1938 m. gauna Generalinio štabo pulkininko laipsnį. Tar-

naudamas aukštose vadovaujančiose pareigose Juozas Rapšys nepamiršo aviacijos ir kasmet išskraidydavo nustatytas skraidymų valandas. Gen. štabe jis vadovavo ir vadų kursams, skaitė paskaitas Šiauliu, Panevėžiu, Tauragės kariuomenės įguloms.

Prasidėjus tarybinei okupacijai dar 1940 m. birželio mėnesį buvo pašalintas iš aviacijos, o netrukus visai atleistas iš kariuomenės. Vykstant repatriacijai, naudodamasis proga, jis išvyksta į Vokietiją. 1941 m.



Lietuvos Karo aviacijos štabo viršininkas Juozas Rapšys.



Skulptoriaus Jono Matulio sukurtas ąžuolinis koplytstulpis.

prasidėjus karui ir vokiečiams okupavus Lietuvą grįžo namo. Tačiau neilgai čia buvo, nes artėjant frontui, 1944 metais vėl buvo priverstas palikti gimtinę. Vėliau iš Vokietijos išvyko į JAV. Gyveno Čikagoje, užaugino tris sūnus. Juozas Rapšys mirė 1972 m. liepos 24 d. Palaidotas lietuvių Šv. Kazimiero kapinėse.

Prisimenant žymų Lietuvos karo aviatorių Juozą Rapšį jo gimtinėje ant kalvelės pastatytas aukštas meniškas ąžuolinis koplytstulpis. Jo atidengimo iškilnėse dalyvavo vadovaujantys Lietuvos kariuomenės ir Karo aviacijos atstovai, Panevėžio karinės oro bazės aviatoriai, vietos valdžios žmonės. Prisiminimais apie taurią J. Rapšio asmenybę pasidalijo ir jo dukterėčia Danutė Rapšytė-Urbietienė. Atidengus paminklą gausiai susirinkusiems koncertavo saviorganizinkai. Gaila, kad per perstojo lijęs lietus neleido pakilti kitoje kelio pusėje šventei parengtai aviacijos technikai. Negalėjo pasirodyti ir karo lakūnai. Viršum paminklo savo „Aušra“ praskrido tik jos konstruktorius Vladas Kėnsgaila ir žemai aukštojo pilotažo figūros demonstravo žinomas aukštojo pilotažo meistras Vytautas Lapėnas.

A. BAČINIS



Paminklo atidengimo ceremonijoje kalba Panevėžio kraštotyrininkas Vytautas Vyšniauskas.



Prisiminimais apie dėdę dalinasi jo dukterėčia Danutė Rapšytė-Urbietienė.

Viršum Berlyno - besikeičiantis debesuotumas



Jurgis Kairys JAV karinėje jūrų aviacijos bazėje, Tokijyje.

Buvusios Demokratinės Vokietijos tarptautinis Berlyno Schönefeldo aerodromas antrą kartą priėmė geriausius pasaulio aukštojo pilotažo meistrus. Čia vykusioje Tarptautinėje aviacijos parodoje ILA'94 kartu buvo surengtos ir 1994 metų Breitling Pasaulio taurės varžybos.

Pagal anksčiau numatytą taurės tvarkaraštį pirmasis etapas turėjo įvykti balandžio mėnesio pabaigoje, Japonijoje. Tačiau dėl keblumų ir didelių išlaidų transportuojant lėktuvus, jis buvo atidėtas. Į netoli Tokijo esančią JAV Karinę jūrų aviacijos bazę taurės organizatoriai atgabeno tik tris lėktuvus. Karščių surengtos įspūdingos šventės parodomioje programoje dalyvavo šeši Breitling taurės pilotai. Lėktuvu CAP 231 EX skraidė prancūzas Patric Paris ir amerikietė Linda Meyers, Extra 300S - vengras Peter Besenyei ir amerikietis John Lillberge. Su - 26M - rusė Jelena Klimovič ir mūsėškis Jurgis Kairys. Ruošdamasis varžyboms Jurgis Kairys sudarė naują skridimo programą ir Tekančios saulės šalyje skraidė aidint japoniškai muzikai. Nebuvo teisėjų kolegijos, ir skridimai

oficialiai nevertinti, tačiau spauda daugiausia dėmesio skyrė J. Kairio skridimui.



Jurgis Kairys po pirmojo skridimo Berlyne.

Šveicarijos laikrodžių firmos Breitling finansuojamos Pasaulio taurės aukštojo pilotažo varžybų pirmasis etapas įvyko Berlyne. Čia nuo pat pirmos parodos atidarymo dienos, gegužės 29, taurės varžybų dalyviai kasdien savo sugebėjimus demonstravo gausiems aviacijos salono lankytojams.

Paskutinėmis parodos dienomis - birželio 4-5 d. - jau vyko oficialios taurės varžybos. Iš Lietuvos atvykę aviatoriai nekantriai laukė Jurgio Kairio starto. Nerimaudami ir nenoromis prisiminė praėjusius metus, kai šiame aerodrome J. Kairys negavo nė vieno įskaitinio taško, ir taurė praktiškai išslydo iš rankų. Burtai lėmė varžybas pradėti Rusijos sportininkei Jelenai Klimovič. Jurgis Kairys naujaisiu Su-31 skrido ketvirtas. Aidint vokiškam aviatorių maršui, leisdamas dūmų juostą jo lėktuvas strimgalviais varėsi, piešdamas nepakartojamą figūrų rinkinį, o kartais „pasikabinęs“ ant variklio sukdavosi kaip sraigatasparsnis.



Pirmojo Breitling Pasaulio taurės etapo nugalėtojas prancūzas Patric Paris.

Nusileidusį lakūną žiūrovai sutiko plojimais. Ypač džiaugėsi mūsų kraštiečiai, kurie neabejojo Jurgio pergale. Nekantriai laukė pirmos dienos rezultatų. Pagaliau teisėjų kolegija, kurios daugumą sudarė prancūzai (jų, beje, kaip parodė praktika, objektyviai nepavadinai), pirmą vietą pripažino Jurgiui Kairiui.

Antrą varžybų dieną Jurgiui teko startuoti paskutiniame. Skambant muzikai vienas po kito lėktuvai raižė dangų, o iš vakarų aerodromo link artėjo ištisa juodų debesų siena. Kai pakilo priešpaskutinis varžybų dalyvis prancūzas Roland Dominique, debesyse jau grasino ir jam. Pastarajam tik pamosavus sparnais, kad programa baigta, lyg strėlė į orą šoktelėjo J. Kairio valdomas Su-31. Dar nepasiekęs reikiamo aukščio lėktuvas jau dingio tarp debesų, kurie artėjo taip greitai, kad vos Jurgiui nu-

AVIATORIUI ATMINTI

Birštone susirinkę Lietuvos oreiviai penkias dienas rungtyniavo dėl naujai įsteigtos Juozo Valūno taurės.

Šis universalus aviatorius pereitais metais, palaužtas negailestinės ligos, brandaus amžiaus paliko bendraminčių gretas.

Juozas Valūnas Alytuje garsėjo kaip talentingas sklandytojas, jam suteiktas sklandymo sporto meistro vardas. Vėliau, dirbdamas Prienų sportinės aviacijos gamykloje, aktyviai dalyvavo kuriant naują aviacinę techniką. Laisvalaikiu sukonstravo,

pastatė ir išbandė sraigatasparsnį. Buvo vienas iš oro balionų sporto pradininkų Lietuvoje. Dalyvavo įvairiose šventėse ir varžybose mūsų šalyje ir užsienyje. O 1989 metais ir Japonijoje vykusiam Pasaulio čempionatui.

Birštone surengtose varžybose rungtis vienuolika šildomo oro balionų ekipažų. Permainingi šių metų vėluojančio pavasario orai oreiviams sudarė daug keblumų. Per vieną pratimą kauniečiui G. Šurkui teko net su aukštos įtampos stulpu susidurti. Laimė, viskas baigėsi sėkmingai.

Susumavus rezultatus, daugiakovėje pirmą vietą laimėjo R. Komža. Jam ir įteikta pereinamoji J. Valūno taurė.



Varžybų Birštone momentas.

sileidus praplūpo lietus. Akimirksniu praužus galingam vėjo gūsiui, prasidėjo smarki liūtis. Žiūrovai išsilaikė po paviljonus. J. Kairys pirmąją liūtis ataką išlaikė užsidaręs lėktuvo kabinoje, bet paskui sušlapęs atbėgo į Breitling varžybų štabą. Varžybų taisyklėse numatyta, kad tuo atveju, jei dėl pablogėjusių oro sąlygų varžybų negalima tęsti, rezultatai vertinami pagal visų dalyvių pirmą startą. Vertinimo komisija J. Kairio skridimą atidėjo iki pagerės oras. O lietus negailėstingai žliaugė. Dauguma žiūrovų paliko parodos teritoriją, o dalyviai skubiai išmontavo ekspozicijas ir ruošėsi namo. Kiek palaukę varžybų organizatoriai paskelbė paskutinį starto terminą - laukti iki 17 valandos, t.y. iki oficialaus parodos uždarymo. Apie tą laiką oras kiek pagerėjo. Vienas po kito į namus kilo

skraidantys parodos eksponatai. Keiliolika minučių po 17 valandos buvo liepta startuoti ir J. Kairiui.

Galima tik įsivaizduoti visą šį užtrukusį startinės būklės laiką ir jo poveikį sportininkui. Tokiems atvejams sportininkai net turi apibūdinimą: „Sportininkas perdegė“. Nieko nuostabaus, kad nerimas atsispindėjo ir Jurgio veide.

Išėdęs į savo lėktuvą jis šlapiau taku nuriedėjo į startą. Čia, veikiant varikliui, dėl neaiškių priežasčių startas dar kelias minutes buvo užlaikytas. Pagaliau užėmusi kilimotūpimo juostą grakšti „suškę“ pakilo į orą.

Žiūrovai, nors ir praretėjusiomis gretomis, gėrėjosi nepriekaištingu Jurgio skridimu. Atlėkdamas figūras, lėktuvas dėl aukščiau pakeitusio kryptį ir sustiprėjusio vėjo gal kiek ir

buvo nuneštas į šalį, tačiau sportininką už tai buvo galima bausti tik simboliškai.

Paskelbus rezultatus lietuvių sirgalių stovyklą apėmė liūdesys - Jurgis Kairys daugiakovėje užėmė ketvirtą vietą ir jam skirti tik 5 taškai iš 12 galimų. Visos trys pirmosios vietos atitinkamai pripažintos prancūzų pilotams Patric Paris, Xavier de Lapparent ir Roland Domonique.

Žinomas prancūzų lakūnas Louis Monnet, skraidęs garsoje „patroulle de France“ grupėje, dabartinis varžybų direktorius ir organizatorius, paprašytas pasakyti savo nuomonę dėl rezultatų, pareiškė: „Jurgis yra stipriausias, tačiau vis tik ir jis yra žmogus“.

Liūdni traukėmės iš vėl lietaus debesų aptemdytos Berlyno padangės.

Atvykę namo sužinojome, kad FAI Aukštojo piloto federacijos prezidentas M.R. Hener, Berlyne stebėjęs varžybas, nesutiko su teisėjų vertinimu ir užprotestavo jų rezultatus. Dar kartą susirinkę teisėjai ir žiūriniai apsvaistė susidariusią situaciją ir perskaičiavo taškus.

1994 metų Breitling taurės pirmojo etapo įskaitinius taškus gausiųjų ellė sudaryta taip: 1. Patric Paris (12 taškų), 2. Jurgis Kairys (10 t.), 3. Xavier de Lapparent (8 t.), 4. Roland Dominique (5 t.), 5. Peter Besenuei (3 t.), 6. Jelena Klimovič (1 t.).

Kitas Breitling Pasaulio taurės varžybų etapas įvyks Vengrijoje, Debreceno mieste, rugpjūčio 2-14 dienomis. Čia tuo pat metu vyks ir FAI Aukštojo piloto Pasaulio čempionatas.

Antanas ARBAČIAUSKAS

ŠVENTĖ OBELINĖS KAIME



Paminklą atidengė - aviacijos veteranas Viktoras Ašmenskas ir KOP vyresnysis leitenantas S. Gudelika.

Marijampolės rajono savivaldybė, kultūros skyrius ir kraštotyrininkai š.m. liepos 16 dieną surengė gražų savo kraštiečių, buvusio Lietuvos karo aviacijos vado Brigados generolo, konstruktoriaus Antano Gustaičio pagerėjimą. Šventė skirta skridimo aplink Europą 60-mečio jubiliejui.

1934 m. birželio 25 - liepos 19 d. Lietuvoje pagamintais Antano Gustaičio sukonstruotais lėktuvais ANBO-IV ir konstruktoriui vadovaujant trijų lėktuvų grandis apskrido aplink Europą įveiktas 10 tūkstančių kilometrų maršrutas, aplankytos dvylikos šalių sostinės.

Už 1941 metais Maskvoje sušaudytą A. Gustaitį Sasnavos bažnyčioje gedulingas šv. Mišias aukojo klebonas A. Deltuva.

Antano Gustaičio gimtinėje, Obelinės kaime, gausiai susirinkę kraštiečiai ir svečiai atėjo prie naujai pastatyto paminklinio akmens. Minėjimą pradėjo Marijampolės rajono tarybos pirmininkas A. Rimas. Apie konstruktorių, skridimo aplink Europą istorinę vertę pasakojo Lietuvos

aviacijos istorijos komiteto pirmininkas J. Balčiūnas. A. Gustaičio dukterėčia D. Jagminienė perskaitė jo dukters Rasos, gyvenančios JAV, laišką.

Prie paminklo kalbėjo Karinių oro pajėgų atstovas pulkininkas J. Veselka, Lietuvos radijo ir televizijos komiteto pirmininkas G. Ilgūnas, šachmatų federacijos pirmininkas E. Šlekys. Išvykusio į užsienį Seimo nario K. Bobello sveikinimą susirinkusiems perskaitė V. Petkus.

Paminklinį akmenį atidengė aviacijos veteranas V. Ašmenskas ir KOP vyresnysis leitenantas S. Gudelika.

Koncertavo „Suvalkių“ choras, tautinius šokių šoko Igliaukos savi-veiklininkai. Buvo surengta istoriniam skrydžiui skirta paroda.

Šalia buvusios sodybos įvyko graži aviacijos šventė. Padangėje aukštojo piloto figūras atliko sklandytuvai ir lėktuvai. Marijampolės aeroklubo parašiutininkai demonstravo įspūdingus šuolius. Aviamodeliuotojai skraidino modelius ir leido raketą.

Turime vaikų aviacijos mokyklą!

Šiandien Paluknės aerodrome sklandytuvą, kurį pilotavo ilgametis Lietuvos aeroklubo Darbo su vaikais ir jaunimu komiteto pirmininkas Ramondas Zaluba, į skriejamą lėktuvą „Vilga 35 A“ buksyravo lakūnas Giedrius Pauža.

Skaitytojai nustebę: „Koks ryšys tarp pavadinimo ir šio fakto?“. Tad paaiškiname: G. Pauža - vienas pirmųjų jaunųjų aviatorių mokyklos (taip tuomet vadinosi dabartinės Vaikų aviacijos mokyklos būreliai) auklėtinis, o R. Zaluba, kaip ir pirmieji Respublikos vaikų skraidymo mokytojai entuziastai - Juozas Rimkevičius, Arvydas Vaicekauskas, Rimantas Balys - yra vienas šio kilnaus darbo organizatorių ir pradininkų.

Viskas prasidėjo nuo Jaunųjų aviatorių mokyklų (JAM) prie tuo metu veikusio aeroklubų. Vėliau JAM pradėta kurti ir miestuose bei rajonuose, kuriuose nebuvo aviacijos organizacijų. Nenusižengiant tiesai, reikėtų pasakyti, kad JAM labai rėmė tuometinis Lietuvos SDAALR CK. Buvo laikas, kai turėjome bemaž 20 tokių mokyklų.

Nelikus SDAALR ir ją pakeitusios organizacijos, vaikų aviacija nesužlugė. Net dabar, nelengvu Lietuvai metu, Respublikoje veikia per 10 JAM, kurias rėmė įvairūs sponsorai. Tačiau tai jau istorija.

Šie metai vaikų aviacijai itin džiugūs - įkurta pirmoji Lietuvos istorijoje Vaikų aviacijos mokykla. Jos centras - Kėdainiai, o buvusios JAM tapo

šios mokyklos būreliais. Mokyklą padėjo įsteigti buvusios Kultūros ir švietimo ministerijos ir dabartinės Švietimo ir mokslo ministerijos vadovai. Nesinorėtų akcentuoti atskiros vienos ar kito ministerijos vadovo ypatingų pastangų, nuopelnų. Viena aišku - jei ne buvęs ministras D. Trinkūnas, ministras V. Domarkas, jų pavaduotojai, ekonomikos, finansų tarnybos (tiesą sakant, išlaidos mokyklai - minimalios) daugelio Lietuvos vaikų svajonė pakilti į padangę taip ir liktų neįgyvendinta. Visiems norintiems pranešame: kreiptis adresu - Respublikinė vaikų aviacijos mokykla, Basanavičiaus 11a, pašto dėžutė 48, 5030 Kėdainiai, tel. 55886, arba į jos būrelius miestuose ir rajonuose.

Mokykla pavaldė Švietimo ir mokslo ministerijai. Jos veiklos principai beveik tokie kaip kiekvienos mokyklos. Jai vadovauja direktorius, prityręs jaunųjų aviatorių auklėtojas Juozas Rimkevičius.

Lietuvos aeroklubo iš savo menko biudžeto finansuoja varžybas, aktyviai ieškoma rėmėjų. Nebėsta viltis, kad ateinančiais mokslo metais jų bus daugiau.

Be abejo, mokykla turi ir turės savo problemų. Tačiau džiugu, jog net valstybės vyrai supranta, kad laikui bėgant - juos reikia išsugdyti, o mokykla ir jos būreliai, be to, atitrauks vaikus nuo gatvės.

Kaip tik šiems tikslams ji ir įsteigta!

DĖKOJAME RĖMĖJAMS

Mūsų redakcija šiuo metu išgyvena sunkų laikotarpį. Be paramos leidinys neišsilaikytų. Todėl džiugu, kad atsiranda naujų rėmėjų.

Redakcija nuoširdžiai dėkoja Amerikoje gyvenantiems tautiečiams - poniam Rimai Augustaitis iš Mičigano valstijos, Davelui Dulaičiui iš Floridos ir Indianos valstijo-

je gyvenančiam Vytautui Pesekui, kurių kiekvienas redakcijai aukojo po 50 JAV dolerių.

Norintiems paremti redakciją Lietuvoje patelkiame „Lietuvos sparnų“ žurnalo sąskaitos numerį: Nr. 345625 Lietuvos Valstybinio komercinio banko Žirmūnų skyriaus, kodas 260101560.



Kalba Lietuvos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis.

Iki šiol Lietuvoje lakūnus ruošė tik aeroklubai. Todėl daugelis šiandieninių didelių keleivinių lėktuvų pilotų išmoko skraidyti aeroklubuose, o toliau tobulinosi buvusios TSRS aviacijos mokyklose. Atgavus Nepriklausomybę ir kuriant Lietuvos aviacijos programą, nutarta aviacijos specialistus ruošti savo jėgomis.

Ir štai Vilniaus technikos universiteto Aviacijos instituto pirmo kurso studentai jau baigė pirmuosius mokslo metus. Dabar iš auditorijų ir laboratorijų jie persikėlė į Vilniaus

SKAT S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo žaliąją veją. Čia prasidės skraidymo mokymų praktika. Valditi lėktuvus mokysis 30 studentų.

Kyviškių aerodrome įvyko iškilmingas skraidymo mokymo stovyklos atidarymas. Prie išrikiuotų nedidelių lėktuvėlių - skraidymo grupės su instruktoriais. Pakėlus vėliavą, į praktikantus kreipėsi Aviacijos instituto direktorius Jonas Stankūnas. Būsimuosius lakūnus sveikino VTU rektorius Edmundas Zavadskas, Lietuvos Respublikos susisiekimo mi-

KVALIFIKUOTI CIVILINĖS AVIACIJOS LAKŪNAI JAU RUOŠIAMSI LIETUVOJE



Apmokymui skirti lėktuvai Cessna-152.

nistras Jonas Biržiškis, KOP aviacijos majoras Edvardas Mažeikis ir kiti.

Svečiai buvo supažindinti su mokymui skirtais lėktuvais Cessna-152, o pageidaujantys - ir paskraidinti. SKAT eskadrilės sportininkai - lakūnai ir parašiutininkai - demonstravo akrobatikos skraidymus, parašiutininkų šuolius.

Studentams mokyti skirti šeši dviviečiai lėktuvai Cessna-152, pirkti

Amerikoje. Tiesa, jie jau ne nauji, tačiau suremontuoti ir su nemažu eksploatavimo resursu. Lėktuvai pirkti palyginti nebrangiai ir, svarbiausia, jie elkvoja nedaug kuro.

Lakūnų mokymui vadovaus žinomas aukštojo piloto meistras, Aviacijos instituto direktoriaus pavaduotojas skraidymams Leonas Jonyš. Studentai mokysis skraidyti du vasaros sezonus. Per tą laiką jie įgis privačių pilotų licencijas.

IR NAUJA TAURĖ IŠKELIAVO Į BIRŽUS

Keturias dienas Šeduvos gyventojams ramybės nedavė lėktuvų variklių gausmas. Čia, netoliese esančiame Šiaulių aeroklubo aerodrome vyko 1994 metų Respublikos precizinio skraidymo čempionatas. Kartu vyko ir varžybos dėl „Lietuvos sparnų“ žurnalo taurės. Beje, pagal pereinamųjų prizų nuostatus (laimėjus penkis kartus arba tris kartus iš eilės) senasis prizas jau tapo biržiečių nuosavybe. Ir malonu, kad, tęsiant tradiciją, Biržų aeroklubo viršininko Vid-

manto Juknos iniciatyva įgyta nauja pereinamoji taurė.

Varžybose dalyvavo penkių aeroklubų komandos. Kauno lakūnai skraidė lėktuvais Jak-52, kiti - Wilga 35A.

Nepaisant to, kad mūsų aeroklubai dabar turi nemažai problemų, varžybos parodė, kad lakūnai sugebėjo išlikti sportiški.

Kaip ir tikėtasi, nuo pirmųjų skridimų išryškėjo Biržų aeroklubo pilotų pranašumas. Mat jo komandos nariai Gediminas Venskųs ir Vytautas Vegys turi tarptautinių varžybų patirtį ir yra dalyvavę pasaulio čempionate. Jie laimėjo skridimus marš-



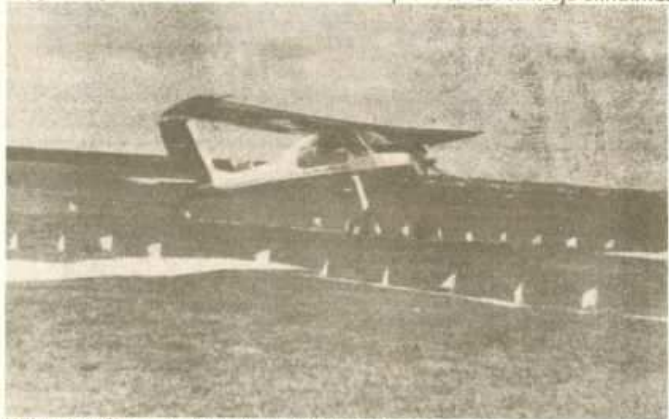
Ant nugalėtojų pakopos - čempionato prizininkai: V. Vegys, „Lietuvos sparnų“ medallo laimėtojas, respublikos čempionas G. Venskųs ir S. Gervinas.

rutais, neblogai įvykdė nusileidimo tikslumo pratimus.

Susumavus taškus, daugiakovės čempiono vardą iškovojo Gediminas Venskųs, gavęs 603 baudos taškus. Jam įteikti Respublikos čempiono ir „Lietuvos sparnų“ medaliai. Sidabro apdovanojimą pelnė jo ko-

mandos draugas Vytautas Vegys (681 b.t.), o bronzą atiteko Klaipėdos aeroklubo sportininkui Stepui Gervinui (837 b.t.).

Tarp komandų pirmą vietą iškovojo Biržų aeroklubo sportininkai. Jiems ir įteikta nauja „Lietuvos sparnų“ žurnalo pereinamoji taurė.



Wilga leidžiasi tiksliai prie nulinės atžymos.

Abiejose klasėse - po penkis pratimus

Šiame vykusio 36-to atviro Lietuvos sklandymo čempionato Pociūnuose varžybos laisvoje klasėje ir standartiniuose sklandytuvais vyko atskirai. Pirmieji, gegužės 15 dieną, į startą tapo „ilgasparniai“. Dalyvavo 19 geriausių respublikos sklandytojų iš Biržų, Kauno, Panevėžio, Prienų, Šilutės ir Vilniaus. Be to, čempionate skraidė Amerikoje gyvenantis lietuvis R. Račkauskas ir du Vokietijos sklandytojai. Buvo įvykdyti penki skaitiniai pratimai.

vo mažiau pilotų. Mūsų respublikai atstovavo tik 9 sportininkai. Priežastis ta, kad daugelyje klubų nesutvar-



Lietuvos čempionas standartinės klasės sklandytuvais V. Motūza.
O. VALKAUSKIENĖS nuotr.



Lietuvos čempionas laisvoje klasėje Vytautas Sabeckis.

Laimėjęs pirmą pratimą Prienų sportinės aviacijos gamyklos lakūnas-bandytojas Vytautas Sabeckis lyderio poziciją išlaikė iki varžybų pabaigos. Garbingą šalies čempiono vardą jis iškovojo devintą kartą. Sidabro medalį iškovojo Štasyus Skalskis. Trečią vietą užėmė kauniečiai Algis Jonušas. Varžybose skraidžiusi vienintelė moteris Edita Skalskienė užėmė 14 vietą. Iškovoti taškai pateikti žemiau išspausdintoje lentelėje.

Birželio 6-15 dienomis standartinės klasės sklandytuvais rungtynia-

kyti sklandytuvuose Jantar Standard rasti defektai. Užtat mūsų kaimynai Latvijos aeroklubo sklandytojai sugėbėjo atsigabenti net šešis aparatus.

Po atkaklios kovos čempiono vardą iškovojo Vladas Motūza iš Kauno, daugiakovėje surinkęs 3112 taškų. Antrą vietą užėmė biržietis Gintaras Drevinskas (2628 t.), trečias - latvis Guntis Koks (2364 t.).

Tendencija tokia, kad mes moterų čempionatų daugiau nebeturėsime. Vyresnio amžiaus sklandytojos iš sporto pasitraukia, o jaunųjų ruošimu klubuose niekas nesuinteresuotas. Štai 1994 metų čempionate dalyvavo tik viena mūsų respublikos sklandytoja. Ir galime tik pavydėti kaimynams - iš šešių mūsų čempionate skraidančių latvių sklandytojų net trys buvo dailiosios lyties atstovės.

Aerės ir Lietuvos Respublikos sklandymo čempionatai														
Nr.	Vardas, Pavardė	Miestas	Standartinė klasė	2004 metais 11-18										
				1-oji t.	2-oji t.	3-oji t.	4-oji t.	5-oji t.	6-oji t.	7-oji t.	8-oji t.	9-oji t.	10-oji t.	
1	V. Sabeckis	Prienai	AK-12	1:00	1000	1:00	1000	1:00	1000	1:00	1000	1:00	1000	5000
2	S. Skalskis	Kaunas	AK-12	1:05	950	1:05	950	1:05	950	1:05	950	1:05	950	4750
3	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	1:10	900	1:10	900	1:10	900	1:10	900	1:10	900	4500
4	V. Motūza	Prienai	AK-12	1:15	900	1:15	900	1:15	900	1:15	900	1:15	900	4500
5	G. Jonušas	Prienai	AK-12	1:20	850	1:20	850	1:20	850	1:20	850	1:20	850	4250
6	V. Skalskis	Šilutė	AK-12	1:25	800	1:25	800	1:25	800	1:25	800	1:25	800	4000
7	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	1:30	750	1:30	750	1:30	750	1:30	750	1:30	750	3750
8	V. Motūza	Prienai	AK-12	1:35	700	1:35	700	1:35	700	1:35	700	1:35	700	3500
9	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	1:40	650	1:40	650	1:40	650	1:40	650	1:40	650	3250
10	V. Skalskis	Šilutė	AK-12	1:45	600	1:45	600	1:45	600	1:45	600	1:45	600	3000
11	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	1:50	550	1:50	550	1:50	550	1:50	550	1:50	550	2750
12	V. Motūza	Prienai	AK-12	1:55	500	1:55	500	1:55	500	1:55	500	1:55	500	2500
13	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	2:00	450	2:00	450	2:00	450	2:00	450	2:00	450	2250
14	V. Skalskis	Šilutė	AK-12	2:05	400	2:05	400	2:05	400	2:05	400	2:05	400	2000
15	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	2:10	350	2:10	350	2:10	350	2:10	350	2:10	350	1750
16	V. Motūza	Prienai	AK-12	2:15	300	2:15	300	2:15	300	2:15	300	2:15	300	1500
17	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	2:20	250	2:20	250	2:20	250	2:20	250	2:20	250	1250
18	V. Skalskis	Šilutė	AK-12	2:25	200	2:25	200	2:25	200	2:25	200	2:25	200	1000
19	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	2:30	150	2:30	150	2:30	150	2:30	150	2:30	150	750
20	V. Motūza	Prienai	AK-12	2:35	100	2:35	100	2:35	100	2:35	100	2:35	100	500
21	A. Jonušas	Kaunas	AK-12	2:40	50	2:40	50	2:40	50	2:40	50	2:40	50	250
22	V. Skalskis	Šilutė	AK-12	2:45	0	2:45	0	2:45	0	2:45	0	2:45	0	0

Rungtyniavo senjorai



Nuotraukoje: Dalis varžybų dalyvių. Iš kairės: klapėdėtis Julius Pileckis, alytiškis Jonas Vaitkevičius, varžybų nugalėtojas Liudas Ramanauskas (Panevėžys) ir klapėdėčiai Romas Hiksa, Jonas Silius, Povilas Vaišvila.

Šių metų birželio 25 - liepos 3 d. Alytuje vyko aviacijos veteranų (senjorų) trečiosios A. Gustaičio skrydžio aplink Europą 60-mečiui paminėti sklandymo varžybos. Jose dalyvavo 14 sportininkų iš Alytaus, Klaipėdos, Panevėžio ir Estijos. Dauguma buvo klapėdėčių - tai Mindaugas Baleika su Julium Pileckiu (dvivietis ekipažas), Romas Hiksa, Jonas Silius, Algimantas Skurdenis, Povilas Vaišvila ir Jurgis Vileniškis. Antrieji pagal dalyvių skaičių buvo alytiškiai - Regina Garmutė, Jonas Gaulis, Algis Sarpalius ir Jonas Vaitkevičius. Iš Panevėžio - Liudas Ramanauskas, taip pat estai Kullo Meentalo ir Lembit Pihlak.

Nors oras žioms varžyboms nebuvo palankus, įvykdyti keturi pratimai. Pirmą pratimą dalyviai skrido 110 km trikampių maršrutu - Alytus-Sasnava-Pociūnai-Alytus. Nugalėjo R. Garmutė, antras buvo L. Ramanauskas, o trečia-ketvirta vietomis pasidalijo M. Baleika su A. Sarpaliu. Rezultatai buvo susumuoti pagal nuskritytą kilometrų kiekį, nes nė vienas dalyvis nefinišavo. Antrą pratimą sudarė 159 km maršrutas -

Alytus-Simnas-Ryliškiai-Nemaniūnai-Simnas-Alytus. Čia taip pat niekas nefinišavo. Nugalėtoju tapo L. Ramanauskas, antras buvo A. Sarpalius, o trečią vietą užėmė R. Garmutė. 115 km maršrutą - Alytus-Kriokialaukis - Nemunaitis-Butrimonys-Pociūnai-Alytus baigė tik R. Garmutė. Ji tapo trečiojo pratimo nugalėtoja, antra ir trečia vietomis pasidalijo L. Ramanauskas ir P. Vaišvila. Ketvirtas pratimas - 135 km skrydis trasa Alytus-Iglauka-Alovė-Pociūnai-Alytus buvo sėkmingiausi - nė vienas nebuvo nusileidęs į aikštelę, dauguma finišavo, o nebaigę maršruto leidosi Alytaus aerodrome. Pirmas buvo L. Ramanauskas, antras - A. Sarpalius ir trečias - P. Vaišvila.

Po keturių pratimų varžybų čempionu tapo Liudas Ramanauskas, antrą vietą užėmė Regina Garmutė ir trečią - Algis Sarpalius. Po varžybų uždarymo buvo tartasi dėl kitų metų senjorų varžybų organizavimo ir vienbalsiai nutarta surengti jas Alytuje.

Antanas MIKUTIS,
varžybų vyr. teisėjas

AVIACIJOS MUZIEJŲ PAPILDO RUSIJA

N. Zelandijos Wanaka miestelyje įkurtas privatus skraidančių lėktuvų muziejus. Jo šeimininkas Tim Wallis praturtėjo, savo laiką pradėjęs biznį medžiokloms briedžius. Be kontrolės dauginasi briedžiai vietos augmenijai padarydavo milžinišką žalą. O kalnuose, sunkiai prieinamose vietose juos medžioti ir nušautus išgabenti buvo labai keblu.

Sumanus Tim Wallis medžioklėje ėmė naudoti sraigasparnius ir pradėjo briedienos eksportą. Bizniešius pagėmė yra seni lėktuvai. Jis turi amerikiečių Chance Vought Corsair F4F ir Curtiss P-40 Kittyhawk, anglų Supermarine Spitfire ir Hawker Hurricane, vokišką Messerschmitt 109 ir kt. Pats daug skraido, yra

ypač pamilęs Spitfire. Per šventes juo skrisdamas žiūrovams demonstruoja oro kautynes su „priešu“ lėktuvu Notrth American P-51 Mustang. Pastarasis priklauso aviacijos entuziastams iš Aucklando - draugijai „War Birds“ („Karo paukščiai“).

Neseniai T. Wallis sudarė kontraktą su Rusija ir į Christchurch uostą atgabensmi du vokiečių atakos lėktuvai, kurie buvo numušti prieš 50 metų.

Kalnų papėdėje įsikūręs T. Wallis skraidantis muziejus per šventes sutraukia mases aviacijos mėgėjų iš visos Naujosios Zelandijos.

Eugenijus MAKAS

N. Zelandija

GREIČIO MODELIAI - UŽMIRŠTI

Vilniaus kordodrome liepos 2-3 dienomis geriausiai respublikos aviamodeliuotojai rungtyniavo kordiniais modeliais.

Oro kautynių (F2B) klasėje pirmą vietą laimėjo vilnietis Audrius Rastenis, pasiekęs 5 pergales ir finale įveikęs antrą vietą užėmusį kaunietį Liną Pečkį.

Aukštojo pilotazo figūras geriausiai atliko kaunietis Borisas Sulcas (552 t.). Sidabro medalis atiteko Aidui Stankevičiui (Šilutė), surinkusiam 346 taškus.

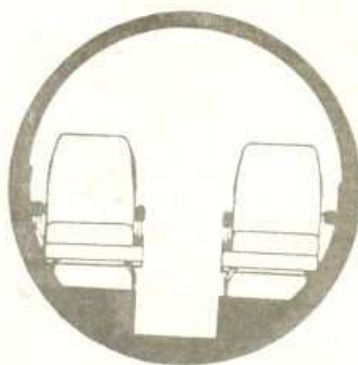
Tarp lėktuvų kopijų geriausiai įvertintas, jau ne pirmą kartą Petru Akiniui atnešęs čempiono vardą, divi-

motoris Jak-6 (615 t.). Antroji vieta pripažinta Alytaus aviamodeliuotojui Rychui Kalinauskui su lėktuvu Po-2 kopija.

[domi kolektyvinė kova vyko aviamodelių lenktynėse - F2C klasėje. Distanciją per 8 min. 26 sek. greičiausiai įveikė kauniečio Grigorijaus Orlovo modelis, talkinant mechanikui iš Vilniaus Vladui Šidlauskui. Antrą vietą (9 min. 32 sek.) iškovojo panevėžiečių ekipažas - modelį pilotavo Robertas Platauskas, mechanikas Nerijus Jenkevičius.

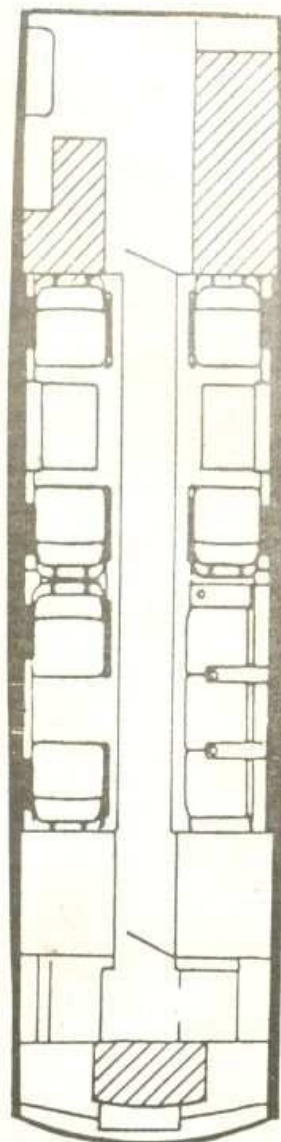
Gaila, tačiau greičio modelių klasėje čempionatas neįvyko, mat nebuvo reikiamo dalyvių skaičiaus.

NAUJAS „LIETUVOS AVIALINIŲ“ LĖKTUVAS „JETSTAR-731“



Lėktuvo krėslai

prieš jį parduodant atnaujintas ir visas lėktuvo salonas.

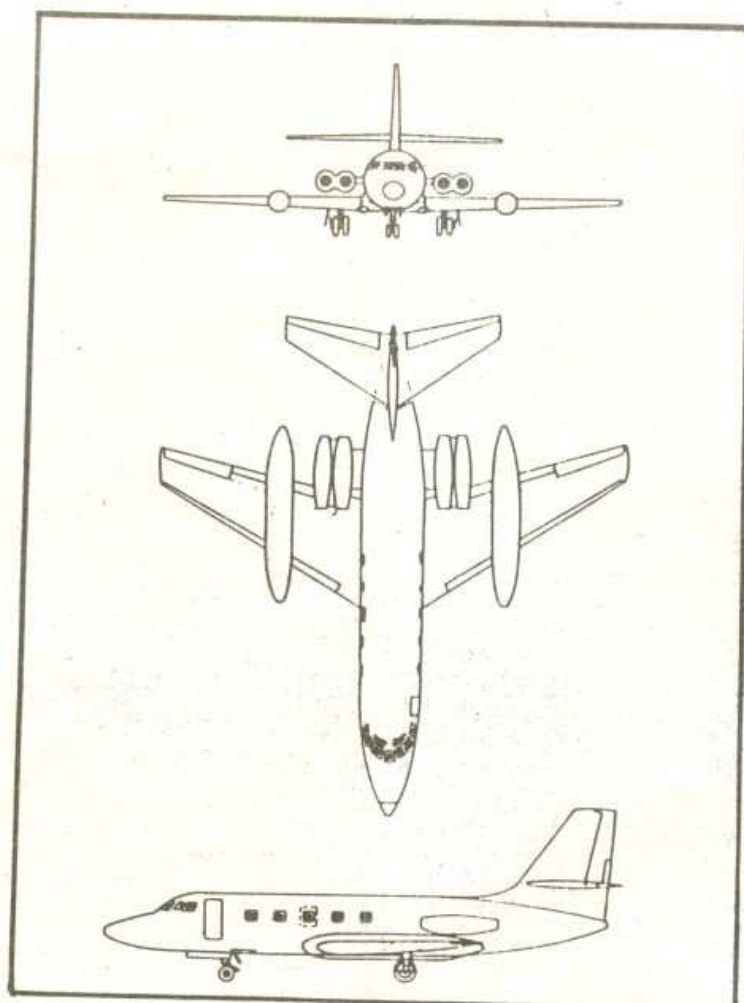


LĖKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis 16,59 m
Lėktuvo ilgis 18,42 m
Lėktuvo aukštis 6,24 m
Tuščio svoris 12420 kg
Skridimo svoris 21316 kg
Maksimalus greitis 960 km/val.
Kelionės greitis 885 km/val.
Tūpimo greitis 230 km/val.
Aukščio lubos 15000 m
Skridimo nuotolis 5460 km

A. BAČINIS

Plačiai nuskambėjęs JAV pirktas biznio klasės lėktuvas Lockheed „Jetstar-731“ š. m. birželio 18 dieną atskrido į Vilnių. Lėktuvą valdė LAL lakūnai - kapitonas Edmundas Janušas ir Antanas Žilinskas, kontroliuojant Amerikos pilotui Neil Edward Carr. Kelionė iš Floridos į Vilnių su dviem tarpiniais tūpimais truko 12 valandų.



Lėktuvas Lockheed „Jetstar-731“ SN 5161 pagamintas 1973 metais. Nuo eksploatavimo pradžios skraidyta 700 valandų. Aparatas turi keturis dviejų kontūrų turbo-reaktyvinius variklius TFE 731-3-1E, kurių trauka 4x1680 kg. Pirmos klasės salone įrengti devyni patogūs krėslai, yra video ir muzikinė aparatūra. 1980 metais jame įmontuota nauja, tobulesnė kompiuterizuota aeronavigacinė valdymo sistema, o

Lėktuvo prietaisų skydas



NUOSMŪKIAI IR...

Dėl to, kad 1993-iejį ir vėl bus baigti daugelio pasaulio ir Europos aviakompanijų su „raudonais“ skaičiais, paprastai kalbant - su nuostoliais, niekas neabejojo. Tik buvo nesišku, kaip jie atsisipindės palyginti su planuotais nuostoliais. Šitai pastebima nebe pirmi metai. Tad kur eina į Association of European Airlines (AEA) susibūrusios senjo žemyno aviakompanijos, ko jos tikisi?

Civilinė aviacija išgyvena stambiausią ekonominę krizę per visą pokario periodą. Ne veltui Tarptautinių civilinės aviacijos aviakompanijų (IATA) vadovas Pierre J. Jeanniet, kuris ilgą laiką vadovavo Air Canada, pareiškė, jog aviakompanijų nuostoliai per pastaruosius ketverius metus buvo didesni nei pelnas, gautas per praėjusius dvidešimt metų! Pasak jo, ši krizė skaudžiai jaučiama ir aviacijos pramonės. Tai geriausiai iliustruoja tokie skaičiai: 1980-aisiais visos aviakompanijos užsako 1600 lainerių, o 1992-aisiais - tik 500. Iš bendro skaičiaus - 14 000 - lėktuvų, kurie yra įvairiausių aviakompanijų nuosavybė, pirmą priverstinai „išlejo“ tūkstantis, šiemet, ko gero, jų gali būti per pusantro tūkstančio. Tokia statistika!

Tad ir ieško IATA bei AEA išeities iš padėties, kuri grasiina bankrotu. Ne iš gero gyvenimo aviakompanijos susileja, tokiu būdu bandydamos pratęsti savo egzistavimą.

Šiaurės Amerikoje pernai buvo 6300 civilinės aviacijos lėktuvų (iš jų 5290 turboreaktyvinių, 820 turbosraigtinių ir 190 sraigčių), Europoje - 3500 (atitinkamai 2600, 890 ir 10), Azijoje ir Ramiojo vandenyno baseine - 1730 (1210, 490, 30), Afrikoje - 740 (489, 249, 20), Antimuosiuose Rytuose - 470 (430, 40, 0), o Lotynų Amerikoje ir Karibų jūros rajone - 1180 (740, 260, 180). Tai apskritai pasaulio civilinei aviacijai priklauso 13 920 lėktuvų (10 570, 2720 ir 450). Tai ne juokas, kai per 10 proc. viso „skraidančio“ parko tampa „žemiškais“.

Ką daryti? Specialistai primena 1978-uosius, kai JAV aviakompanijos, nematydamos kitos išeities išvengti gresiančio bankroto, ėmėsi liberalizuoti kainas. Pasėkmė: keleiviai, pirkdami pigesnius bilietus, per 10 metų sutaupė daugiau kaip 100 milijardų dolerių, o aviakompanijos išgyveno ir be jų. Gal rizikuoti ir pakartoti amerikietiškojo kainų liberalizavimo variantą? Kai kas iš specialistų teigia, kad kardų lėktuvai skrenda su 10 proc. neužpildytų vietų, reikia 10 proc. sumažinti bilietų kainas, ir lėktuvai skris pilnutėliai. Iš pirmo žvilgsnio viskas lyg ir paprasta. Bet... kas garantuos, kad atpigins bilietus tiek pat procentų pėgausės keleivių? Niekas! Tai spėliojimas, tiksliau mėginimas pateikti pagidaujamą padėtį vietoj esamos realios...

Kaip nurodo AEA (Europos aviakompanijų asociacijos) generalinis sekretorius Karl-Heinz Neumeister, yra dvi didžiausios blogybės: pirmą - pernelyg didelis lainerių parkas ir antra - nekorektiškas aviakompanijų konkurencinė kova.

Nepaisant to, kad šio dešimtmėčio pradžioje jau buvo pastebima pajamų ir keleivių srauto mažėjimo tendencija, aviakompanijos nedvejodamos pirkos vis naujų lainerių, nors ir senų turėjo pakankamai. Konkrečiai, 1990-aisiais pirko už bendrą 70 milijardų dolerių sumą! Tad vietų pasiūla lėktuvuose ir per reisus vir-

šija paklausą. Mat planuota akiai, pasiklojus anksčiau buvusiu kasmetiniu 6 proc. keleivių srauto augimu. O faktiškai jų sumažėjo 6 proc. Rezultatas - aviakompanijos neišnaudoja 12 proc. vietų. O tai ir sudaro tuos milijardus nuostolių, kurie patiriami kasmet. Maža to, po Persų įtakos konflikto buvo aiškiai matyti, kad arabų šalių keleiviai pradėjo priešiškoje koalicijoje dalyvavusių šalių civilinės aviacijos kompanijų boikotą. Bet niekas nieko nedarė, niekas neieškojo išeities, pasikliaudami neteisinga intuicija, kad „viskas greitai praeis“. Nieko panašaus! Geriausiai tai įrodo visų didžiųjų aviakompanijų „raudoni skaičiai“. Ir priešingai. Tos aviakompanijos, kurios mažiausiai susijusios su arabų šalių piliečiais, puiškiausiai susižeria pinigų, kaip, beje, ir neutralios Azijos šalių kompanijos. Antai JAV aviakompanija American 1993 metų pirmą pusmetį užregistravo keleivių apmokėjus 77 milijonus 261 tūkstantį 974 skrydžio kilometrų. Tai nepaprastai puikus rezultatas. Antroje vietoje esanti United gavo pajamas iš atitinkamai 76 697 828, trečia - Delta - 63.049.574 keleivių skrydžio kilometrų. Tuo tarpu Europoje geriausią rezultatą pasiekusi British Airways - 37.247.000 kel/km. Tai penktas pasaulio rodiklis. Lufthansa su 24.451.900 - aštuuntoje, Air France su 20.419.757 - dešimtoje, o KLM su 16.976.907 keleivių/kilometrų - vos dviliktose vietoje. Alitalia užima 15, SAS - 20 vietas! Štai kokie realūs duomenys!

Be jau minėtų priežasčių iš dalies dėl susidariusios padėties kaltos pačios aviakompanijos. Anksčiau buvo tvirtai sutarta, kad laikomasi komercinių nuostatų. Pavyzdžiui, iš Frankfurto į Paryžių kasdien buvo aštuoni reisai. Po keturis Lufthansos ir Air France. Kainos buvo tolygios, pajamos aviakompanijos dalijosi. Nauda buvo konkreči. Dabar kiekvienas, bandydamas išgyventi, stengiasi apgauti kitą. Dėl keleivių stokos reisai nukeliami arba, esant palankioms neplaninėms aplinkybėms (Paryžius avialonas ir pan.), papildomi, nesitarus su kompanijomis. Balansas suiro, pajamomis nesidalijama ir... nuostoliai nepajamiami.

Yra, tiesa, dar viena slapta negatyvi konkurencinės kovos dalis. Tai valstybių ir puslaid valstybių aviakompanijų iš savo šalių vyriausybės gaunamos subsidijos. Per jas kai kurios aviakompanijos gali sau leisti laisvai manipuliuoti reisais, bilietų kainomis. O tokios „laisvos rankos“ labai kenkia visuotinei civilinei aviacijai. Europos bendrija (EB) mano, kad dar iki šio dešimtmėčio pirmos pusės pabaigos visos didžiųjų šalių aviakompanijos neteks vyriausybinių ir valstybinių finansinių injekcijų, kad netrukus senajame žemyne neliuks privilegijuotų ir neprieviliuguotų aviakompanijų, kad visos jos bus privačios ir privačios, kaip yra JAV, pamiršti nenaudingus reisus ir gyventi iš savo pajamų. Kaip sekimas: duok Dieve! Tas pat pasakytina ir dėl oliniškųjų keleivių srauto programų. Šios stiles specialistai įtikina, jog jau nuo 1996-ųjų padidės keleivių srautas. Tiesa, esant vienai nepaprastai sąlygai - būtina liberalizuoti kainas. Tačiau tai, patiek AEA generalinio sekretoriaus, nereali. Mat mokesčiai, taip pat svetimos erdvės panaudojimo ir lėktuvų stovėjimo kitų šalių aerodromuose kainos pernelyg didelės. AEA pasiūlė

EEB susitarti ir dėl minėtų kainų liberalizavimo. Tokiu atveju Europos aviakompanijos jau 1997 metais galėtų planuoti keleivių srauto didėjimą net 7 proc. ir atitinkamą pajamų augimą.

Tačiau niekas nežino ar EEB sutiks su šiais pasiūlymais, ar jiems priims dvyliką bendrijos valstybių, kurių biudžetuose atskaitymai iš aviakompanijų apyvartos bei mokesčių už oro erdvės naudojimą, stovėjimą aerodromuose sudaro nemažą pajamų dalį. O pinigų, kaip žinome, niekas per daug neturi. Tiesa, EB stengiasi kiek padėti atskiroms aviakompanijoms, ypač privečioms, gresiančioms naujo bankroto. Tačiau šiuo metu to jau nepakanka. Reikia mastyti logiškai ir spręsti problemą kompleksiskai: jeigu liberalizuoti, tai liberalizuoti visais lygiais. O ne vien kainas.

Nerandama deramo sprendimo ir JAV, nors čia fanksiškai praktikuojami įvairiausi variantai, na o Azijos šalių aviakompanijos retai baigia metus be gerų laimėjimų. Reikalus tas, kad daugelyje Azijos žemyno šalių gyvenimas nuolat gerėja, tad daugiau skraidoma, avialinių darbuotojų atlyginimai, palyginti su amerikiečiais ir europiečiais, žymiai mažesni, kaip, beje, ir mokesčiai.

Tad kokia išeitis? K. H. Neumeisteris mano, jog aviakompanijos elgiasi labai teisingai, atsisakydamos naujų aukų. Skraidančių pakanka, kad būtų galima kaip nors išgyventi šiuos sunkius laikus. EEB peveiks savo narius, bus sumažinti mokesčiai. Bus galima apsieiti ir be bilietų atpigimo. Aviakompanijos išbrs iš „raudonųjų skaičių“ ir viešas vėl stos į savo vietas.

Ką gi, pagyvenim - pamatysim. Be lieka palinkėti, kaip žmonės saiko, kad specialistų žodžiai pasiektų Dievo ausį!...

SĖKMĖ

Na, bet mūsų žmonės dar sako, kad „savi kailiniai labiau šildo“. Tad kyla teisėtas klausimas: kokia situacija stambiausioje mūsų šalies aviakompanijoje „Lietuvos avialinijos“ (LAL)?

Norėdamas pateikti Jums, gerbiami skaitytojai, atsakymą į šį klausimą, kreipiausi į LAL Tarptautinių klausimų skyriaus viršininką poną Joną STEPONAVIČIŲ.

-Valstybinė aviakompanija „Lietuvos avialinijos“ taip pat IATA narė. Bet mes 1993-aisiais patenkinti. Savarankiškai dirbdami pirmą kartą baigėme kalendorinius metus, turėdami teigiamą saldo - beveik aštuonis milijonus litų pelno. Bet dėl to problemų nesumažėjo. Labai aktualus aviacijos technikos įgijimo klausimas.

Mūsų lėktuvų parkas turi 21 skraidantį aparatą. Tai daugiausia Jak-42, Tu-134, vienas nuomojamas Boeing 737-200 ir šimtą įgytas amerikietiškos gamybos Jetstar. Technika nėra sena. Nepaisant to, Jak tipo lėktuvai restauruojami Saratovo gamykloje ir Prancūzijoje. Pertvarkomi jų saloni, įrengiami papildomi virtuvės bei keleiviams aptarnauti skirti įrenginiai.

-Malonu girdėti. O ko reikalauja gyvenimas, kasdienybė?

-Aktualiausia - papildyti lėktuvų parką. Orientuojamės į Vakarų techniką,

pirmiausia į Boeing. Reiktų dar kelių to paties modelio lainerių. Jau turime jiems parengę įgulas - specialiai išmokytus žmones, kurie pajėgūs juos eksploatuoti. Šiuo atveju būtų mažiau išlaidų įvedant lėktuvus į rikiuotę, skraidant tarptautinėmis aviatrasomis.

-Ar konkrečiai kas nors daroma, bandant įgyti šiuos lėktuvus?

-Yksta derybos dėl vieno Boeing 737-200 nuomojimo iš British Airways. Bet tuo tarpu konkretus rezultato dar nėra. Labai jau brangiai jie kainuoja. O pagrindinė mūsų problema tebėra lėšų stygius.

-Beigi metai baigti taip sėkmingai?

-Taip, bet... Yra labai sėkmingų, populiarių reisų, kaip, pavyzdžiui, Vilnius-Frankfurtas, Maskva, Kopenhaga, Paryžius, Londonas ir pan. Tarp mažiau rentabilių reisų tėtų paminėti skrydžius Sankt Peterburgą, Amsterdamą bei Stokholmą. Šių reisų rezultatai mūsų nepatenkina. Tiesa, su viena švedų firma numatome pasirašyti sutartį, kuri įgalins plėsti bendradarbiavimą, padidinti keleivių skaičių, krovinių pervežimą.

-Baigiant mūsų pokalbį paprašyčiau supažindinti „Lietuvos sparnų“ skaitytojus su „Lietuvos avialinijų“ perspektyva, tuo, ką gero planuojate?

-Man atrodo, kad „Lietuvos avialinijos“, kaip jau minėta, pasiekė konkrečių rezultatų. Esame pirmi tarp visų buvusių sovietinių respublikų, kurie įsisavinome Vakarų gamybos techniką. Vis plačiau apie mūsų reišus sužino ir svetur gyvenantys lietuviai.

Žinoma, to dar nepakanka. Ir reklama galėtų būti geresnė, ir bilietų rezervavimas, keleivių aptarnavimas. Tačiau svarbu, jog žinome, ką reikia daryti. Ir tai teikia vilčių, kad LAL reikaliai turėtų gerėti. Be to, nereikia pamiršti, kad „Lietuvos avialinijos“ turi labai rimtų konkurentų - Lufthansa, SAS, LOT, pagaliau suomių Finnair. Pastaroji šiemet pradėjo skraidyti trasa Vilnius-Helsinkis, o iš čia - per Atlantą.

Taigi konkuruoti su tokiomis aviakompanijomis nelengva. Juo labiau, kad įvairios aviakompanijos, matyt, ne visuomet laikosi garbingos konkurencinės kovos taisyklių. Mes tokių dalykų, kaip dempingo kainos bilietams, sau leisti negalime...

Norėčiau paminėti, jog yra dar ir kita mūsų valstybinė aviakompanija - „Lietuva“. Dabar su ja vyksta pokalbiai. Bendromis įėjomis turime surasti optimalius bendradarbiavimo, rinkos pasidalijimo variantus, kad abi pusės būtų patenkintos, kad būtų maksimaliai išsaugomos darbo vietos. Juk parengti aviacijos specialistą yra daugelio metų darbas, reikalaujantis didelių sąnaudų. Vadinasi, reikia plėsti mūsų veiklą, siekti dar geresnių rezultatų.

-Nuoširdžiai dėkoju už pokalbį.

XXX

Palygini mūsų LAL rezultatus su Europos ir pasaulio aviakompanijų, ir aiškiai džiaugiasi. Žinoma, dar ne tas užmojis, kitos ir sąlygos. Bet jų sukaudėmis sąlygomis sunkiau ir laimėjimų elekt! O jie - akivaizdūs. Tad belieka palinkėti mūsų stambiausiai šalie aviakompanijai sėkmingai žengti jau pramintais takais į didžiąją civilinės aviacijos kompanijų trasą!

Aleksandras IČIKAVIČIUS

SKRYDŽIAI TURI BŪTI SAUGŪS

Aviacijos vystymosi pradžioje, įsivaizduojant penktąjį vandenyną - oro erdvę, žmonija labai brangiai sumokėjo už galimybę skraidyti. Daugybė žmonių pasaulio savo gyvybę už teisę skraidyti, kartu pažindami oro erdvės paslaptis, joje slėpinčius pavojus. Aviacijos pradininkai tobulino skraidančių aparatų konstrukcijas, tuo mažindami skrydžių pavojų. Todėl aviacijoje svarbiausiu kokybės rodikliu tapo saugūs skraidymai. Juk žmogaus gyvybė yra neįkainojamas turtas ir būtina mažinti pavojus faktorius, apsaugoti žmonių gyvybę ir sveikatą skrydžių metu. Žinoma, taip pat svarbu išsaugoti ir brangiai kainuojančią aviacijos techniką. Iš esmės visos pasaulio valstybės, suprasdamos saugių skrydžių reikšmę, daug dėmesio skiria šiai problemai, negali išsų šios srities mokslinio tyrimo darbams.

Kaip pavyzdį, įrodantį saugių skrydžių svarbą, galima pateikti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) įkūrimą.

Pagrindinis šios organizacijos tikslas - saugaus skraidymo ir ekonominio efektyvumo garantavimas.

Įsivaizduokime, kad dar vykstant Antrajam pasauliniam karui, 1944 metų gruodžio mėnesį, Čikagoje buvo pasirašyta konvencija apie Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos įkūrimą. Už vieno stalo sėdėjo abiejų kariaujančių pusių atstovai.

Taigi saugių skrydžių problema sunku įvertinti. Kad tai suprastume, pamėginkime trumpai panagrinėti, kokie veiksniai lemia saugius skrydžius.

Pagrindinė sukomponuota saugių skrydžių priklausomybė yra žmogaus - skraidančio aparato sąveika, atspari išorinės aplinkos galimiesiems pavojams.

Žmogus - tai pilotas arba įgula (priklausomai nuo skraidančio aparato ir skrydžio tikslo), specialiai tam paruošta, turinti atitinkamas žinias ir reikiamus įgūdžius, kad galėtų valdyti skraidantį aparatą, lokalizuoti atsiradusius pavojus veiksnius dėl sistemos netobulumo ir išorinės aplinkos.

Labai svarbus skrydžių saugumo užtikrinimo elementas yra įgula, jos profesionalumas ir kompetencija. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) teikia standartus ir rekomendacijas aviacijos personalo licencijavimo klausimais, apibendrina ilgalaikę aviatorių patirtį šioje srityje. Paprastai visos valstybės - ICAO narės taikosi aukščiausiems standartams ir rekomendacijoms. Tačiau pats žmogus turi ribotą galimybę, todėl jas išanalizavus, įvertinus jų teigiamas ir neigiamas savybes, aviacijos konstruktoriai konstruoja skraidančius aparatus taip, kad žmogaus ir jų galimybių būtų optimaliai suderintos ištaisant pavojus faktorius dėl galimų žmogaus ir skraidančio aparato nukrypimų nuo normalių veiklos parametrų.

Jau konstruojamo skraidančio aparato projektinėje užduotyje ir projekte numatoma, kad jis atitiktų skrydžių saugos reikalavimus.

Sertifikuojami ir praktiniai darbai, ir pats būsimo gaminio projektas. Skraidančio aparato gamybos procesas taip pat sertifikuojamas, vadovaujantis atitinkamais vyriausybės standartais. Galutinis etapas, kurio metu įvertinama galimybė saugiai skraidyti, yra naujai pagaminto skraidančio aparato sertifikavimas. Kaip matome, visas gamybos ciklas nuo jo projektinės dokumentacijos iki skraidančio aparato pagaminimo yra griežtai reglamentuojamas ir kontroliuojamas valstybės gamintojos.

Žinoma, atskiros valstybės gali turėti skirtingus reikalavimus ir todėl turi teisę pripažinti ar nepripažinti kitų gamintojų skraidančių aparatų sertifikatus. Jos taip ir daro, prieš įleisdamos į savo oro erdvę naujai pagamintus skraidančius aparatus. Atrodytų, kad viskas padaryta sukūriant skraidančius aparatus ir garantuojant skraidymo saugumą. Tačiau eksploatacijoje dažnai išryškėja konstrukcijų defektai, kuriuos reikia pašalinti. Todėl firmos palaiko glaudžius ryšius su aparatus naudojančiomis organizacijomis, nuolat juos stebi. Atskiroms skraidančiųjų aparatų rūšims yra ir skirtingi reikalavimai bei skirtingi atsparumo ir saugos koeficientai.

Na, o su kokiais pavojais skraidančiųjų aparatų įgulos susiduria skrydžių metu? Visų pirma tai aerodromai, iš kurių kyla ir kuriuose leidžiasi skraidantys aparatai. Priklausomai nuo lėktuvo masės, tūpimo charakteristikų ir meteorologinių sąlygų jų kilimo ir tūpimo takai turi turėti reikiamą ilgį, plotį, išilginį ir skersinį nuolydžius. Reikalingas pakankamas tako atsparumas, paviršiaus danga, lemianti normalų stabdymo koeficientą, riedėjimo takus, stovėjimą aikštelės, įrangą skraidančiųjų aparatų techniniam ir komerciniam aptarnavimui. Aerodromas turi atitikti visus reikalavimus pagal eksploatuojamų skraidančiųjų aparatų tipus ir užtikrinti reikiamą atsparos koeficientą, atsiradus nukrypimams nuo numatytų eksploataavimo normų. Ypač svarbus skrydžių saugumo

Dešimtis ir šimtus tonų sveriantys lėktuvai skrenda 220-280 km/h greičiu, o jų įgula tik 60, o kartais 30 metrų aukštyje vizualiai pamačiusi kilimo ir tūpimo taką turi švelniai jį paliesti nustatytoje vietoje. Tai padaryti padeda aerodromo navigacinės sistemos.

ICAO pagal meteorologinius minimumus skirstoma į tris kategorijas:

I kategorija. Debesų padas (vertikalus matomumas) 60 metrų, horizontalus matomumas 800 metrų.

II kategorija. Debesų padas (vertikalus matomumas) 30 metrų, horizontalus matomumas 400 metrų.

III kategorija. Vertikalus matomumas mažiau kaip 30 metrų, horizontalus matomumas mažiau kaip 400 metrų.

Vilniaus (Kirtimų) ir Kauno (Karmėlavos) aerouostų meteorologinis minimumas atitinka I ICAO kategorijos reikalavimus.

Valstybė, leisdamą eksploatuoti aerodromą pagal minėtus ICAO meteorologinius minimumus, turi garantuoti ir atitinkamą reikalavimų vykdymą.

Toliau sekdami skraidančiųjų aparatų skridimus, pastebime galimus pavojus veiksnius jiems esant oro erdvėje. Pirmiausia tai atmosferos ir ypač žemiausio jos sluoksnio - troposferos meteorologinės sąlygos. Tai pavojingi meteorologiniai reiškiniai: žemi debesys, ribotas matomumas, oro turbulentiškumas („oro duobės“), apledėjimas, elektros išlydžiai, stiprus vėjas ir t. t. Iš esmės šie pavojingi veiksniai žinomi ir prognozuojami, yra atitinkamos rekomendacijos jiems lokalizuoti.

Įvertinant oro erdvės perkrovimą skraidančiais aparatais iškyla jų susidūrimo pavojus. Šį pavojų lokalizuoja oro erdvės koordinavimo, aeronavigacinio serviso ir tiesioginio skrydžių valdymo sistema. Ji užtikrina lėktuvų skrydžius nužymėtoje oro trasose ir koridoriuose, pašalinti ešalonus (skraidymo aukščius),

dymams (Lietuvoje šias funkcijas vykdo Valstybinė skrydžių valdymo tarnyba). Ši institucija turi reikiamą parengtų specialistų skaičių, būtiną aeronavigacinės įrangos ir ryšių sistemą.

Aviacijos patirtis šiandien leidžia identifikuoti (atpažinti) daugumą pavojus veiksnų, įtakojančių skrydžių saugumą. Tačiau vis dėlto išlieka tikimybė susidurti su dar neatpažintais išorinės aplinkos pavojus veiksniais, galinčiais paveikti skrydžių saugumą.

Tiek ICAO, tiek atskiros valstybės tiria kiekvieną aviacijos įvykį ir incidentą, stengiasi išsiaiškinti priežastis, dėl kurių jie įvyko, plačiai informuoja apie tai visus aviacijos paslaugų vartotojus ir tiekėjus. Visa skrydžių saugumo sistema plačiai taikoma ir patikrinta praktikoje.

Žemiau supažindinsime skaitytojus su skrydžių saugumo situacija Lietuvoje ir apžvelgsime 1993-1994 metais įvykusius ypatingus atvejus.

1993 metais įvyko viena katastrofa, 4 skraidančiųjų aparatų avarijos, 6 rimti aviacijos incidentai ir 15 kitų aviacijos incidentų.

Birželio 26 dieną įvyko lėktuvo Jak-52, priklausančio Kauno aeroklubui, katastrofa. Skrydis vyko dienos metu, geromis meteorologinėmis sąlygomis. Katastrofa įvyko 7 km į rytus nuo Kašonio gyvenvietės. Žuvo lėktuvo pilotas, lėktuvas sudužo. Ekspertų komisija, tyrusi šią katastrofą, nustatė pagrindines šios katastrofos priežastis:

- nužemėjimas iki neleistinai mažo aukščio, staigus manevras, nenumatyto skrydžio užduotyje (asmeninis piloto neatsargumas);

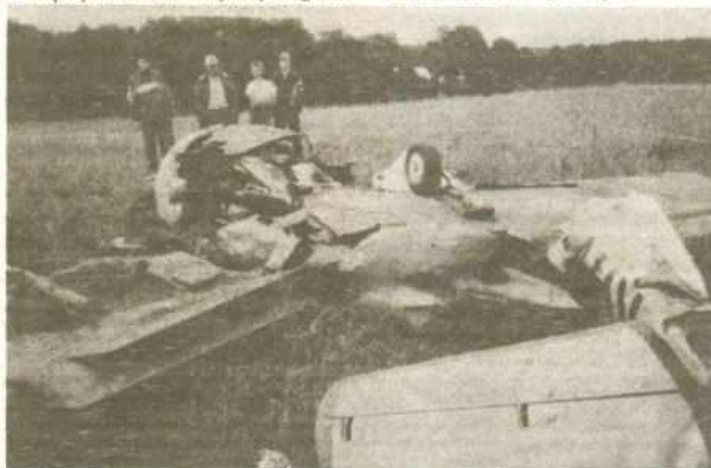
- per staigus, nekoordinuotas manevras, įvedęs jį į nevaldomą „statinę“ neleistinai mažame aukštyje;

- Pilotas nemokėjimas išvesti lėktuvą iš pavojingos situacijos į normalią padėtį.

Liepos 18 dieną įvyko mėgėjiškos konstrukcijos lėktuvo „Sakalas“ avarija. Pilotas mėgėjas kartu su vienu keleiviu skrido demonstruoti techniką į Vytogalą, kur vyko Dariaus ir Girėno skrydžio per Atlantą 60-ies metų jubiliejaus iškilnės. Šeštą skridimo minutę lėktuvas tapo nevaldomas (skrydis vyko 100 metrų aukštyje), pradėjo staigiai žemėti ir trenkėsi į žemę. Pilotas ir keleivis susižeidė, lėktuvas sudužo.

Avarijos priežastis - bloga lėktuvo konstrukcija ir piloto aplaidumas (pilotas prieš skridimą neapžiūrėjo lėktuvo; jei būtų apžiūrėjęs, tikriausiai būtų pamatęs defektą, dėl kurio lėktuvas tapo nevaldomas).

Rugpjūčio 20 dieną Kauno (Aleksoto) aerodrome įvyko mėgėjiško lėktuvo „Smakas“ avarija. Pilotas mėgėjas, pakilęs lėktuvu į 40-50 metrų aukštį, norėjo pademonstruoti aukštojo piloto figūrą „persivertimą per sparną“. Skrydis vyko sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis, pilotas neturėjo reikiamos pasirengimo, lėktuvas nebuvo pritaikytas tokiais skrydžiams. Atliekant aukščiausi minėtą aukštojo piloto figūrą, lėktuvas perėjo į



Štai, kas liko po Jak-52 katastrofos.

aerouostuose veiksnys yra meteorologinių sąlygų įvertinimas ir aerodromo navigacinės sistemos.

Pamėginkime įsivaizduoti transportinių lėktuvų nusileidimo procesą sudėtingomis oro sąlygomis.

distancijas ir intervalus tarp skrendančių lėktuvų. Visa reikiama informacija perduodama lėktuvų įguloms.

Kiekvienoje valstybėje yra atitinkama institucija, kuri pagal reglamentuojamas taisykles vadovauja skrai-

suktuką ir, padaręs dvi vijas, trenkėsi į žemę. Pilotas sunkiai susižeidė, lėktuvas sudužo. Avarijos priežastis - piloto mėgėjo nedrausmingumas.

Gegužės 22 dieną Paluknio aerodromo rajone įvyko sklandytuvo LY-GAH avarija. Sklandytuvo pilotas laiku nepastebėjo aukščio praradimo. Užeinant tūpti sklandytuvas užsikabino už medžių viršūnių ir nukrito į mišką. Sklandytuvas stipriai aplaužytas, pilotas laimingo atsistatymo dėka nenukentėjo. Avarijos priežastis - menkas piloto profesionalumas.

Liepos 1 dieną vėl Paluknio aerodromo rajone pilotas mėgėjas sklandytuvu „Blanik“ LY-GAP vykdė savarankišką skriejimą. Skriejimo metu pilotas nevertino vėjo poveikio, nutolo nuo aerodromo, prarado aukštį ir buvo priverstas tūpti aerodrome. Tūpdamas į pasirinktą iš oro aikštelę sklandytuvas dešiniu sparnu kildė elektros linijos atramos stulpą. Sklandytuvas aplaužytas, pilotas nenukentėjo. Įvykio priežastis - nepakankamas piloto parengimo lygis.

Gruodžio 19 dieną Suvalkų aerodrome (Lenkijos Respublika) patyrė avariją aviakompanijai „Lietuva“ priklausantis lėktuvas An-2 LY-ADO. Šio lėktuvo įgula vykdė charterinį reisą maršrutu Suvalkai-Kaunas. Lėktuvui pakilus į 15-20 metrų aukštį, jis tapo nevaldomas ir parašituodamas dideliu vertikaliu žemėjimo greičiu trenkėsi į žemę. Lėktuvas sudužo, įgulos nariai ir keleiviai lengvai susižeidė, išskyrus vieną keleivį, kuriam buvo sulaužyta koja. Avarijos priežastis - galinė ribinė lėktuvo centruotė, maksimalus lėktuvo komercinis įkrovimas ir kilimo svoris. Šių pažeidimų kaltininkai - lėktuvo įgula.

Padarykime trumpą ekskursą į metų pradžią, kai skrydžių saugos požiūriu susiklostė labai sudėtinga situacija aviakompanijoje „Lietuvos avialinijos“.

Sausio 14 dieną aviakompanijos LAL lėktuvas Boeing 737-200, tūpdamas Vilniaus aerouoste, išriedėjo iš kilimo ir tūpimo tako į šoninę saugos juostą. Keleiviai ir įgula nenukentėjo, lengvai apgadintas lėktuvo užsparnis. Rimto avarijos incidento priežastis - klaidingas lėktuvo įgulos kapitono sprendimas tūpti Vilniaus aerouoste esant slidžiam kilimo ir tūpimo takui ir pučiant šoniniam vėjui, viršijančiam leistiną ribą.

Sausio 22 dieną, vykdant reisą TE-411 maršrutu Kopenhaga - Vilnius, aviakompanijos LAL lėktuve Jak-42 LY-AAS 8850 metrų aukštyje virš Baltijos jūros išsijungė visi trys lėktuvo varikliai. Lėktuvas buvo priverstas žemėti. Lėktuvui sklandžiant įgulai pavyko užvesti du variklius. Skrydis toliau vyko 7500 metrų aukštyje, lėktuvas sėkmingai nutūpė Vilniaus aerouoste.

Rimto incidento priežastis - lėktuvo borto mechanikas neįjungė kuro siurblių prieš užvedant variklius. Todėl 8850 metrų aukštyje, pakeitus variklių darbo režimą, nutrūko kuro tiekimas ir varikliai išsijungė. Be to, įgula neįvykdė privalomo pilotų kabinos patikrinimo. Šio patikrinimo metu ji būtų pastebėjusi, kad neįjungti kuro siurblių (tam tikslui numatytas pilotų kabinos patikrinimas).

Sausio 23 dieną, vykdant reisą TE-229 maršrutu Maskva-Vilnius, Šeremetjevo aerouoste aviakompanijos LAL lėktu-

vas Jak-42 Nr. 42344 pakilimo metu išriedėjo iš kilimo ir tūpimo tako į šoninę saugos juostą. Lėktuvas, keleiviai ir įgula nenukentėjo. Rimto aviacijos incidento priežastis - klaidingas lėktuvo įgulos kapitono sprendimas kilti slidžiu kilimo ir tūpimo taku ir pučiant šoniniam vėjui, viršijančiam leistiną ribą.

Vėl siūlome padaryti šuolį, dabar jau į metų pabaigą.

Gruodžio 1 dieną, vykdant charterinį reisą maršrutu Jungtiniai Arabų Emyratai-Stavropolis-Vilnius, įvyko rimtas incidentas su aviakompanijos LAL lėktuvu Jak-42 LY-AAU. Lėktuvas su 108 keleiviais nutūpė Stavropolio aerouoste, turėdamas neleistinai mažą kuro atsargą. Priežastis - klaidingas lėktuvo įgulos kapitono sprendimas nustatant reikiamą kuro kiekį prieš išskrendant ir nepanaudojant atsarginio aerouosto Mineralnyje Vody, esant minimaliai aeronavigacinei kuro atsargai.

Autorius atspirašo skaitytojų dėl minėtų aviacijos įvykių ir incidentų išdėstymo ne chronologine tvarka. Tuo buvo norima sugrupuoti juos pagal lėktuvų priklausomybę, priežasčių ir aplinkybių panašumus.

Minėtų įvykių ir incidentų pagrindinė priežastis, dėl kurios nenukentėjo skrydžių saugumas, yra įgulų nedrausmingumas ir daugeliu atvejų menkas profesinis meistriškumas.

Jeigu į pagalbą pasitelksime tyrimų išvadas, galime įsivaizduoti, kokios galėtų būti pasekmės, jei situacijos būtų susiklosčiusios ne taip sėkmingai, kaip mūsų aprašyti įvykių ir incidentų atvejais.

Šį klausimą reikėtų užduoti visiems. Norėtume, kad tai padarytų patys skaitytojai. Kaip pavyzdį išanalizuokime iš pirmo žvilgsnio „lengviausią“ incidentą - aviakompanijos Jak-42 tūpimą Stavropolio aerouoste su neleistinai mažą kuro atsargą.

Kas būtų įvykę, jei:
- vėjas būtų stipresnis ir tiesiai priešinis;

- dar keli lėktuvai būtų atsikridę tuo pačiu metu tūpti Stavropolio aerouoste, o mūsų Jak-42 turėtų leistas paskutinis;
- dėl kokios nors priežasties mūsų lėktuvas būtų „nuvarytas į antrą ratą“, t.y. reikėtų pakartoti tūpimo procedūrą.

Atsakymas vienareikšmis - mūsų lėktuvui Jak-42 dėl kuro stygiaus būtų išsijungę varikliai ir būtų reikėję tūpti ne aero-

drome, o tokia tūpimo sėkmė be skaudžių pasekmių labai ir labai abejotina.

Skrydžių saugumo tyrimai ir analizė oro transporto sistemoje atliekami kas ketvirtį.

Be aukščiau minėtų faktų, buvo ir daugiau incidentų, įvykių dėl analogiškų ir kitokių priežasčių, tačiau lemiamos reikšmės skrydžių saugumui jie neturėjo.

Analizuodami 1994 metų skrydžių saugumo padėtį Lietuvos civilinėje aviacijoje, galime pastebėti atitinkamų tendencijų ir pokyčių atskirose oro transporto sistemos elementuose. Aerouostų ir valstybinės skrydžių valdymo tarnybos personalas užtikrina reikiamą skrydžių saugumo lygį.

Per šešis šių metų mėnesius aviakompanijų „Lietuvos avialinijos“ ir „Lietuva“ skrydžių saugumo situacija palyginti su tuo pačiu praėjusių metų laikotarpiu pagerėjo. Reikėtų, kad ši tendencija išliktų ir ateityje.

Nerimą kelia esama situacija Lietu-

Lietuvos Respublikos sklandymo čempionate įvyko dvi sklandytuvų avarijos, kurių metu pilotai nenukentėjo. Nors šių avarijų tyrimas dar galutinai nebaigtas, tačiau ir šiuo atveju, atrodo, pagrindinė priežastis bus pilotų klaidos, parodančios jų nepakankamą profesionalumą.

Jei prie minėtų įvykių paminėtume lėktuvo Jak-18T tūpimą Pociūnų aerodrome neišleidus važiuoklės („ant pilvo“) ir atsuktuvą, rastą sklandytuvo eferonų valdymo sistemoje, dėl ko buvo pasunkėjęs sklandytuvo valdymas, tai pamatyti bemaž objektyvią skrydžių saugos situaciją.

Pagyrimo vertas piloto V. Žaliuko meistriškumas lokalizuojant lėktuvo Cessna 421B variklio gaisrą pirmojo savarankiško skridimo metu.

Norint išvengti žmonių aukų, būtina skubiai ištaisyti padėtį sporto ir privačioje aviacijoje. Mūsų nuomone, reikia atkreipti ypatingą dėmesį į aviatorių psichologiją



Mėgėjiškos konstrukcijos lėktuvo „Smakas“ avarija.

vos Respublikos privačioje ir sportinėje aviacijoje. Per trumpą šios aviacijos veiklos laikotarpį (praktiškai sezonas prasidėjo balandžio pabaigoje) ries jau patyrėme tris avarijas ir du rimtus incidentus.

Netoli Šiaulių (Zolnų) aerouosto įvyko avarija su savos konstrukcijos lėktuvu, ir jo pilotas sunkiai susižalojo. Avarijos priežastis - lėktuvo konstrukcijos trūkumai kuro sistemoje ir piloto nedrausmingumas.

dėl skrydžių saugumo svarbos įvertinimo.

Šiuo pereinamuoju laikotarpiu, kol dar nesukurta „pilnateisė“ Lietuvos oro teisės sistema, būtina griežtai laikytis anksčiau galiojusį skrydžių saugumą reglamentuojančių norminių aktų, kiek jie neprieštarauja Lietuvos Respublikos įstatymams.

Būtina pagerinti aviacijos specialistų profesinį pasirengimą ir drausmę. Lietuvos aviacinė visuomenė ir atitinkamos valdžios institucijos turėtų daugiau dėmesio ir išteklių skirti skrydžių saugumui užtikrinti.

Jonas MAŽINTAS,
Valstybinės civilinės aviacijos
Inspekcijos viršininkas



An-2 avarija Suvalkuose.

P.S. Pateiktas trumpas skrydžių saugumo aptarimas bus pirmą viešą tokio pobūdžio informaciją. Norėtume pabrėžti, kad demokratinėse šalyse tai nėra įslaptinta informacija ir kartu akcentuoti, kad norint užtikrinti skrydžių saugumą, kaip sistemos, valdymą ši sistema turi būti atvira visiems aviacijos paslaugų vartotojams ir tiekėjams. Ir tai padės pagerinti skrydžių saugumą.

PRAEJUSIAIS METAIS GRAŽIU AVIACIJOS ŠVENTĖS AKORDU BIRŽIEČIAI PAMINĖJO Miesto AEROKLUBO DVI-DEŠIMTPENKMEČIO JUBILIEJŲ.

ŽEMIAU SPAUSDINAME VIENO ŠIO KLUBO ĮKŪRĖJO, AVIACIJOS VETERANO VYTAUTO PAČINSKO PRISIMINIMUS.

TOKIA BUVO PRADŽIA

Prabėgo daugiau kaip penkiasdešimt metų, bet mano atmintyje su visomis to ankstyvo saulėto vasaros ryto spalvomis liko ryškūs, lyg filmo juostoje užfiksuoti, prisiminimai.

...Pažadintas didelio triukšmo, kurį sukėlė žemai skridęs lėktuvas, išbėgau į kiemą. Kieme stovėjęs tėvas pasakė, kad į namus atskrido ir dobilienoje nusileido kaimyno sūnus Kazys. Žinojau, kad kaimyno Mykolo Petriko sūnus Kazys yra karininkas, baigęs Karo aviacijos mokyklą ir tarnauja Kaune.

Po kurio laiko virš mūsų namų vėl praskrido, mano vaikiškais akimis žiūrint, didelis žalias lėktuvas. Gyvenime nebuvau matęs taip žemai skrendančio lėktuvo, nes tais laikais kaime net automobilis buvo didėle retenybė, o ką kalbėti apie lėktuvą. Kaip užburtas vaikščiojau su mintimi apie lėktuvą. Kur eidavau, akyse vis matydavau žalią lėktuvą, ausyse skambėjo jo neįprastas, kurtinantis gausmas. Kokią didžiulę pagarbą jutau tam žmogui, kuris jį valdo... Štai panoro ir atskrido iš Kauno į namus.

Praėjo kiek laiko. Vieną dieną su tėvu nuėjome pas kaimyną M. Petriką. Didžiam mano nustebimui - kieme vienmarškinis, uniforminėmis keinėmis stovėjo lakūnas Kazys. Pasisveikinęs su tėvu, pakėlęs mane į viršų, paklausė:

- Kuo, berniuk, būsi užaugęs? Būk lakūnas!

Šie lakūno kazio Petriko žodžiai užbūrė mane. Aviacija tapo svajonių svajone, gyvenimo tikslas.

Kaimo pasauliai atėdavo į netoli mūsų namų augusį kokių dešimties ha berželių jaunuolyną. Įlipdavom į liaunus aukštus berželius ir, rankomis laikydamiesi už viršūnių, šokdavom su „parašiotu“. Dažniausiai berželiai mus iš lengvo nuleisdavo ant žemės, bet būdavo ir tokių „parašiotų“, kurie nepaklūsavo mūsų svoriui. Taip ir kabodavome keletą metrų nuo žemės, kol draugas nuo kito berželio suteikdavo pagalbą. Kol „perskrisdavome“ beržynėly, naujos mamos austos ir siūtos pakulinės kelnės reikalaudavo „kapitalinio“ remonto, o „lakūnas“ į namus kartais grįždavo šluobdamas.

Šalia buvo užaugęs gražus miškas, vietinių vadinamas Gojumi. Jame ganydamas karves aptikau gana gražų, įvairiomis šakomis suaugusį ažuolą. Kelių metrų aukštyje

tarp jo susipynusių šakų radau patogią „lėktuvo“ sėdynę. Į ją įsėdęs galėjau matyti plačią apylinkę, prie Šventosios upės augantį pušyną. Valzduotėje „skridau“, dairiausi viršum tėviškės laukų, gražiosios Šventosios slėnių.

Kiek padirbta skraidančių ir neskraidančių lėktuvų modelių. Iki šiol pirštuose likusios aštraus peilio žymės...

1951 m. su draugu nutarėm ieškoti kelių į aviacijos mokyklą. Mūsų gerų norų niekas nesuprato, nes esame buvę vokiečių okupuoti. Supratom, kad vieni okupantai labai nekenčia kitų...

1958 m. dirbau Linkuvoje. Draugai, žinodami mano silpną aviaciją, progal pasitaikius, t. y. 1959 m. gegužės-birželio mėn. į Kauną organizuojamus sklandymo instruktorių kursus pasiūnčia mane. Buvo didelis džiaugsmas, kai po medicinos komisijos pradėjom teorines pratybas. Teko asmeniškai susitikti su senais „neakivaizdiniais būdais“ pažįstamais lakūnais, sklandytojais - Br. Oškiniu, V. Dovydaičiu, A. Pranskėčiu ir kt. Jų nuotraukas, išspausdintas „Karyje“, „Trimitė“, „Skautų aide“ iki šios dienos saugau kaip anų dienų relikvijas. Baigę teorijos kursą skraidėme sklandytuvu BRO-11 „Pionierius“, su guminiu amortizatoriumi. Vėliau buvom atvežti į Pociūnų aerodromą, kuriame mus pradėjo mokyti skraidyti dviviečiais sklandytuvais KAI-12 „Primorec“. Koks neapsakomas grožis atsiveria prieš akis, kai galingas

„Herkules-3“ sklandytuvą išvelka į 320-380 metrų aukštį. Reiklus ir pastabus instruktorius pastebi, pataiso kiekvieną netikslų judesį, paaiškina sėkmingo skrydžio paslaptį. Su dideliu dėkingumu ir pagarba miniu savo skraidymo instruktorių rašytoją, lakūną, sklandytoją Vytautą Dovy-

daičį. Jis niekad nepasakydavo griežtesnio žodžio, nors žemėje atrodėdavo paniuręs, piktas. Ore, ištraukęs kojas iš antrųjų vairų, sakydavo:

- Įsijausk, kad skrendi vienas. Aš klaidas ištaisysiu, kai būtina reikės.

Į Linkuvą sugrįžau, turėdamas sklandymo instruktoriaus amortizatoriniu startu pažymėjimą. Įkūrėme sklandytojų būrelį ir įsigijome sklandytuvą BRO-11. Gavę sutikimą naudotis kultūrine, durpinga pieva, t. y. įsigiję gerą „aerodromą“, pradėjom skraidymus. Dalis linkuviečių neblogai perėmė BRO-11 įgūdžius. Panalikinus Linkuvos rajoną, šį sklandytuvą perdavėm pakruojiečiams.

1960 m. vasaros atostogas vėl praleidau Pociūnų aerodrome. Atlikęs su instruktoriumi 56 startus, klubo viršininkui Br. Oškiniui - du kontrolinius skridimus, buvau išleistas savarankiškam skrydžiui. Koks apėmė džiaugsmas, pasiryžimas, pasitikėjimas savimi, o kartu ir savotiška baimė - gal per anksti išleidžia vieną... Sėdint tikrame sklandytuve, o ne ant ažuolo šakos, kai jau po kelių minučių išvilks į 350-370 m aukštį.

Tuo momentu, kai laukiau starto pirmajam savarankiškam skrydžiui, pro sklandytuvą gaubtą pamačiau leidžiantis jurbarkietį, kuris taip pat pirmą kartą skrido savarankiškai. Darydamas staigius veiksmus vairo lazde, pasiūkinėdamas toli praskrido starto ženklus. Prie manęs priėjo klubo viršininkas Br. Oškinis ir pasakė:

- Tamsta skrendi geriau. Aerodromas didelis. Leiskis nebūtinai prie ženklų.

Po minutės buvo duotas startas man. Pakilimas, skridimas, nusileidimas pavyko gerai. Nutūpiau prie starto ženklų. Tad 1960 m. gegužės 12 d. Kauno sklandymo klubo viršininkui Br. Oškiniui raportavau:

- Tamsta viršininke, pirmąjį savarankišką skridimą atlikau.

Buvom įspėti, kad Br. Oškiniui raportuojant negalima sakyti „draugas“. Šio žodžio jis nemėgo.

Taigi prasidėjo skraidymai, gyvenimas aerodrome lėktuvų konteneriuose. Kai buvom jauni, tokie „namai“ mums atrodė „su visais“ patogumais.

Baigiantis skraidymo sezonui, sklandytojo instruktoriaus R. Kavaliausko iniciatyva pirmą kartą gyvenime šokom su tikru parašiotu iš 800 m aukščio. Visiems kursantams teko savotiškai išgyventi baimės jausmą, nes prieš paskutinį startą, ne visai išsiskleidus parašiotui, žuvo kariškis.

1961 m. atostogas praleidau Vilniaus Kyviškių aerodrome. Nauji draugai, naujos pažintys ir rūpestiai.

1962 m. persikėliau dirbti ir gyventi į Biržus. Pirmoji pažintis buvo su J. Briedžiu, tuo metu dirbusiu SDA-ALR komiteto pirmininku. Bendras tikslas - Biržuose įkurti sklandymo klubą. Kalbos greit pasklido. Atsirado entuziastų. Vieną vakarą į butą atėjo linksmas, guvių akių vyrukas. Susipažinome. Tai buvo Vilijus Juodgudis. Jis ėmė lankytis pas mane dažnai. Kadangi „vienas lauke ne karys“, sutarėm taip: pavasarį aš išvažiuosiu į sklandymo stovyklą skraidyti, o jei bus galimybė, iškviessim ir jį. Taip ir buvo. 1963 m. į Vilniaus aeroklubo organizuotą stovyklą atvažiavau aš, o vėliau buvo iškviestas V. Juodgudis. Po savaitės nuo klubo darbuotojo gavau „velnių“ - kokį žmogų rekomendavote? Juk jis buvo išvežtas į Sibirą. Tokie žmonės aviacijai netinkami. Su didžiule nuoskauda širdyje Vilijui teko grįžti į Biržus, iš arti pamačius tikrus sklandytuvus, o klubui paklikti per savaitę suremontuotą benzovažį.

Mums, biržiečiams, Vilniuje buvo pasakyta, kad Biržuose nėra stambių gamyklų, kurios galėtų klubą finansuoti, o, be to, Biržai - Lietuvos užkampis. Taigi, apie sklandymo klubo įkūrimą galime nesvajoti.

Ką toliau daryti?

V. Juodgudis dirbo Biržų autotransporto įmonėje keleivinio autobuso vairuotoju. Tekdavo važiuoti į Rygą pro Bauskę. Važiuojant keleiviai pasakojo, kad V. Juodgudžio vairuojamas „PAZ“ vis „gesdavo“ pravažiuojant Bauskės sklandymo klubo aerodromą. Išlipęs vairuotojas nežiūrėdavo „sugedusio“ variklio, o atidžiai stebėdavo skraidančius sklandytuvus.

Vieną 1964 m. spalio vakarą Biržuose pas mane apsilankė V. Juod-



Biržiečių skraidymai 1966 metais Latvijoje. Sklandytuve KAI-12 „Primorec“ A. Žemaitis, antroje kabinoje V. Juodgudis, dešinėje stovi Bauskės aeroklubo instruktorius B. Dzendoletto.



Aviacijos šventės Biržuose atidarymas. Kaiba straipsnio autorius V. Pačinskas.

gudis su nepažįstamu jaunu, energingu, aviatoriaus striuke vilkinčiu vyriškiu. Pasirodo, kad šis nepažįstamasis yra Bauskės Aviacijos sporto klubo viršininkas Bernardas Dzendoletto. Užmezgėm „diplomatinius“ santykius. Susitarėm taip: aš ir V. Juodgudis pradėsim lankyti Bauskės ASK. Kai V. Juodgudis išeis skristi savarankiškai, bauskiečių padedami pradėsim rengti teorines pratybas biržiečiams.

Ilgai negaišdami brangaus laiko, 1965 m. balandžio mėn. su V. Juodgudžiu pradėjom važinėti į Bauskės ASK. Manęs su V. Juodgudžiu B. Dzendoletto neskyrė iš kitų bauskiečių sklandytojų, skristi leisdavo bendra eilės tvarka. Dažnai man duodavo skristi į zoną, t. y. 700-750 m aukštį. Kadangi 1965 m. bauskiečiai gavo naują lėktuvą Jak-12, mane dar mokė skraidyti juo, buksyruoti sklandytuvus. Kartais lėktuvu skridavom iš Bauskės į Biržus. Šalia sėdi B. Dzendoletto ir man sako:

- Skrisk į Biržus. Negi lakūnai važinėsi dulketais keliais.

1965 m. gruodžio 16 d. „Biržiečių žodžio“ laikraštyje buvo išspaudintas skelbimas, kad Biržuose organizuojamas Bauskės ASK filialas. Tų pačių metų gruodžio 19 d. Biržų autotransporto įmonės salėje įvyko susirinkimas, naujų narių priėmimas. Į mano turimą sąrašą nariais kandidatais įsiregistravo 68 asmenys. Sakėsi esą pasiryžę bet kurio sąlygomis išmokyti skraidyti sklandytuvais, o vėliau gal ir... lėktuvais. Bauskės ASK buvo visuomeninis, todėl suprantama, kad kiekvienas rublis buvo brangus. Iš karto ėmėm rinkti stojamąjį ir nario mokesį. Dauguma nario mokesį mokėjo už visus metus.

Nuo 1966 m. sausio 1 d. kartą per savaitę pradėjom teorines pratybas. Ačiū mus supratusiame ir padėjusiam tuometiniam Biržų autotransporto įmonės viršininkui A. Vazaliui. Jis leido naudotis įmonės sale, auto-

busu keliauti į Bauskę. Į mūsų pratybas dažnai atvykdavo B. Dzendoletto, bauskiečiai sklandymo instruktoriai. Buvo numatyta, kad teorines pratybas biržiečiai išklausys vietoje, o praktinius skraidymus atliks Bauskėje. 1966 m. biržiečiai pradėjo važinėti į Bauskę.

1966 m. vasarą nutarėm Biržuose surengti aviacijos šventę. Neaplenkdamas Vilniaus aeroklubo valdžios, prašiau padėti ją surengti. Atsakė, kad atsiųstume du tūkstančius rb. avanso, nes reikia apsidrausti nuo blogo oro ir pan. Todėl ir atsiskėmė jų paslaugų.

Be jokių „užstatų“ susitarėm su mus šefuojančiais bauskiečiais. B. Dzendoletto pasakė, kad darbais įrodys brolišką pagalbą lietuviams. Buvo suorganizuota, galima sakyti, visa Latvijoje tuo laiku turėta geriausia aviacinė technika. 1966 m. rugpjūčio 14 d. šventė praėjo gerai. Buvo labai gražūs oras, todėl susirinko daug žmonių. Kasininkai pristigo... bilietų.

Tuo metu dirbęs rajono Vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotoju J. Karosas pasakė, kad pasiūstengs, jog ir Biržuose būtų įkurtas sklandymo klubas. Jis savo žodį tęsė: kai reikėjo įvairių raštų, jų ne vienas buvo pasirašytas J. Karoso. Kadangi V. Juodgudžio charakteristikoje buvo „juoda“ dėmė, rašėme įvairius raštus ir peticijas, įvairias „garantijas“. Patarimus ir rekomendacijas gaudavome iš J. Karoso.

1967 m. gegužės mėn. kreipėmės į Vilniaus aeroklubo viršininką Z. Polinauską, kad leistų atlikti pirmuosius šuolius iš lėktuvo. Pamatę, kad mes nesėdim sudėję rankų, leido klubo lėktuvu An-2 „nepakiusniusius“ biržiečius „išmesti“ iš 800 m. aukščio.

... 1967 m. birželio 11 d. 6 val. ryto, kaip ir buvom iš vakaro sutarę, susirinkom prie pašto. Nors pagal sudarytą sąrašą turėjo susirinkti 16 žmonių, palaukė 30 min. sulaukėm... 10. Pasirodo, paskutinę valandą ap-

sigalvota, o teorija skiriasi nuo praktikos. Viena yra matyti besileidžiantį su parašytu, o visai kas kita - tą šuolį atlikti pačiam, kai ant krūtinės ir nugaros jauti varžantį svorį. Bet tie, kurie tą rytą ryžosi laiku ateiti, visą gyvenimą prisimins tą nuostabų jausmą.

Tos pačios dienos vakare, aprius vasaros vėjui, mus, biržiečius, su kitais parašiutininkais įsodino į An-2 lėktuvą, o lakūnas, parašiutininkas P. Brunza, „išlaipino“. Nepamirštamą išpūdį tai paliko pirmą kartą šokusiems: J. Rožėnui, A. Žemaičiui, V. Juodgudžiui, N. Variakojytei, R. Tekutytei, V. Bartašiui, A. Kriukėnui, V. Kalinauskui, man, nors su J. Kutra jau buvome ne naujokai. Kiek kalbų ir įspūdžių: vienas vos nenusileidęs į griovį, kitas negalėjęs atsigrežti pavėjui, o trečias vos nepataikęs į karvės „tortą“...

Atlikę šuolius su parašytu, mes, Biržų entuziastai, buvome priimti į Bauskės ASK tikraisiais nariais.

1967 m. rugpjūčio 15 d. per lėktuvo avariją Želmelyje žuvo B. Dzendoletto. Su didžiuole širdgėla palaidojom jį Bauskės kapinėse.

1967 m. rugpjūčio 27 d. Kauno ASK padedami surengėme Biržuose antrąją pokario metais aviacijos šventę. Atskridus Kauno ASK viršininkui A. Jonušui, iš Jak-12 lėktuvo virš Biržų, Papilio, Kupreliškio, Vabalninko, Kirdonių (Lietuvos aviacijos istoriko, sklandytojo, lakūno J. Balčiūno tėviškės) išmetėme programinius lapelius.

Šventė pavyko gerai, buvo įspūdinga. Susirinko daug žmonių, norinčių iš arti pamatyti lėktuvą bei sklandytuvą, pažvelgti į Biržus ir jo apylinkes, Širvenos ežerą, istorinius Astravo rūmus iš paukščio skrydžio. Bet keliais Jak-12 keturviečiais lėktuvais visų norinčių nepaskraidinau. Mes, biržiečiai sklandytojai, buvom nuliūdę, kad šioje aviacijos šventėje nedalyvauja tiek daug mums padėjęs sklandytojas, lakūnas Bernardas Dzendoletto... Paskutinį kartą su juo buvome susitikę visai prieš mūsų rengiamą aviacijos šventę - rugpjūčio 14 d. Žadėjo būtinai šventėje dalyvauti...

Vėl pradėjom rašyti ilgus, mūsų norų ir siekių kupinus raštus. Ir sulaukėm palankesnių atsakymų.

1968 09 18 laikoma Biržų ASK gyvenimo pradžia. Rajono partijos komitetui patvirtinus mūsų „garantinį“ raštą apie V. Juodgudžio lojalumą, sąjiningumą ir kitas geras savybes, jis ir buvo paskirtas klubo viršininku.

Prasidėjo nauji darbai. Kauno ATSK padovanojo pirmąjį mokomąjį sklandytuvą Jak-12, išnuomojo autovilkiką „Herkules-3“. Patvirtinus naujojo aerodromo statybos planą, prasidėjo konkretūs darbai. V. Juodgudis savo darbštumu, sumanumu, tiesiog fanatišku pasižymėjimu aviacijai pradėjo dirbti iš peties.

Deja, 1980 08 16, nebaigęs daugybės darbų, nelyvykdamas didelių su-

manymų, Vilius Juodgudis žuvo sklandytuvo avarijoje. Palaidotas gražioje senose Biržų kapinėse, virš kurių praskrenda jo buvę mokiniai, o dabar - sklandytojai, lakūnai.

Prisimenant Biržų sklandymo klubo kūrimą, negalima nepaminėti jaunųjų entuziastų - aviamodeliuotojų būrelio narių. Jame man teko dirbti 1964-1973 m.

Neperdėdamas galiu pasakyti, kad jame dirbo tikri šios mažosios aviacijos srities entuziastai, specialistai. Jie per žiemą sukonstruodavo ne tik gerus, bet ir labai gerus aviamodelius. Yra buvę atvejų, kai respublikinių varžybų išvakarėse „ne visu pajėgumu“ paleistas aviamodelis, veikiamas silpniausių termikų, pakildavo į padangę, o į žemę grįždavo jau toli nuo Kyviškių... Mes dėkingi Vilniaus aeroklubo lakūnui, sklandytojui A. Arbačiauskui, kuris ne kartą gelbėjo mus tokiose paieškose. Įsisodina į lėktuvą keturis biržiečius ir skrenda sakydamas:

- Aviamodelį rasim ar nerasim, tikrai nežinau, bet kad pasiskraidysim - tai tikrai žinau.

Biržų aviamodeliuotojai buvo ne tik darbingi, gabūs, bet ir drausmingi, sąžiningi. Per keletą metų varžybose atskirose klasėse užimdavo 1-2 vietas. Nebuvo atvejų, kad varžybų metu kas nors apie juos būtų blogą žodį pasakęs. Šie „mano“ berniukai - trys broliai Juknos (Vidmantas - dabartinis Biržų ASK viršininkas, sklandytojas, lakūnas), du broliai Streikai, J. ir V. Variakojai, L.



Dabartinis klubo viršininkas, lakūnas, sklandymo sporto meistras V. Jukna, aviacijos kelių pradėjęs 1963 metais statydamas aviamodelius.

Šumskas, R. Puskepalis, R. Rušėnas ir kiti jau suaugę vyrai, bet man jie tokie, kokie buvo prieš 29 metus.

Daug širdies ir sumanumo Biržų aviamodeliuotojų būrelis pasiekimams skyrė buvę vadovai Petras Špankauskas, Gediminas Kujelis. Deja, jų jau irgi nėra tarp gyvųjų.

Vytautas PAČINSKAS,
aviacijos veteranas

Honorarą skiriu „Lietuvos sparnų“ redakcijai

MAJORAS ADOLFAS MITALAS

Praejusių metų ketvirtame „Lietuvos sparnų“ žurnalo numeryje išspausdino „Plieno sparnų“ garbės ženklų apdovanotų lakūnų sąrašą. Jame minimas ir majoras Adolfas Mitalas. Deja, daugiau apie šį mūsų karo aviacijos lakūną, kaip ir daugelį kitų, nežinojome.

Neseniai redakcijoje apsilankė ponis Stasė Beinorienė. Ji perdavė Pasaulio lietuvių karių-veteranų žurnalo „Karys“ 1957 metų vasario mėnesio publikaciją, skirtą majorui Adolfui Mitalui, kurią atsiuntė jo anūkė J. Okmanas iš Kanados.

Perspausdiname ją be taisymų ir pakeitimų.

Redakcija prašo atsiliepti ir kitus mūsų lakūnų gimines, juos pažinojusius žmones, atsiųsti savo prisiminimų, nuotraukų. Bendromis pastangomis mėginsime atkurti ir papildyti istoriją Lietuvos karo aviacijos, neseniai mirėjusių savo 75 metų.

1956 m. gruodžio 12 d. sukako lygiai vieni metai, kai nuo kraujo išsiliejimo galvos smegenyse, staiga, darbo metu, savo ūkyje, Port Artur, Ont., Kanadoje, mirė Lietuvos kariuomenės kūrėjas-savanoris, Nepriklausomybės Kovų dalyvis, aviacijos žvalgybos majoras, ekonomistas Adolfas Mitalas, sulaukęs 62 metų amžiaus.

Gruodžio 16 d., po visų bažnytinių apeigų, velionio palaikai buvo pervežti į Torontą ir gruodžio 20 d. gausaus lietuvių tremtinių būrio ir giminių bei šeimos narių buvo palaidoti į katalikų kapines.

Velionis paliko tremtyje žmoną, buvusią mokytoją Leonardą Grigonytę, du sūnus: Algį ir Romą, studijuojančius Toronto universitete, dvi dukras: Giedrę, lankančią gimnaziją, ir Jūrą, lankančią pradžios mokyklą.

Šios liūdnos sukakties proga pravartu prisiminti majorą Mitalą ir jo atliktus darbus savo kraštau ir Lietuvos kariuomenel.

Velionis gimęs 1893 m. gruodžio 15 d. Utenos apskr. ir val., Jušėnų km. Baigęs Jušėnų pradžios mokyklą, įstojo į Utenos gimnaziją, kurią sėkmingai baigė prieš pat I Pasaulinį karą. Būdamas mokykloje, velionis priklausė moksleivių kultūriniam rateliui, bendradarbiavo tuometinėje spaudoje: Aušrinėje ir Ateityje. Didžiojo karo metu velioniui pavyko išvengti rusų mobilizacijos ir jis pasiliko savo gimtajam krašte. Vokiečiams okupavus Lietuvą ir atgaivinus mokyklą, reikėjo mokytojų. Velionis ėmėsi mokytojo darbo, kurį dirbo beveik visą okupacijos metą.

1918 m. rudenį velionis išrenkamas į Utenos miesto ir valsčiaus komitetą, kuriame išbuvo iki bolševikų įsibrovimo į kraštą. Tuomet velionis vėl grįžo prie mokytojo darbo. Bet jam nebeilgai teko mokytojo



darbas dirbti, nes pamatęs, kad kraštui gresia pavojus, meta mokytojo darbą ir drauge su kai kuriais karininkais slapta per frontą vyksta į Kauną. Kaune stoja savanorių Lietuvos kariuomenę ir gauna paskyrimą į naujai formuojamą Ukmergės batalioną, vėliau pavadintą 8 p. pulku.

Velionis iš Kauno grįžta į Ukmergę ir prisistato bataliono vadui karininkui Jurgiui Kubiliui, kuris jį paskiria bataliono išdininku. Jis betarnaudamas Ukmergės batalione (vėliau 8 p. p.) ne tik išdininkauja, bet ir su ginklu rankoje dalyvauja mūšiuose 1919 m. su rusais bolševikais ir 1920 m. su lenkais. Kaip geras karys ir pavyzdingas pareigūnas, pakeliamas į karo valdininkus ir po kurio laiko, jam pačiam prašant, perkellamas į Lietuvos Karo Aviacijos štabą. Tarnaudamas štabe, baigė administracijos kursus ir 1927 m. pakeliamas į administracijos leitenanto laipsnį, o 1930 m. baigia V. D. Karininkų kursų aviacijos skyrių, pervedamas į aviacijos kapitono laipsnį. Be to, velionis lankė V. D. Universiteto Teisių fakulteto ekonominį skyrių, kurį baigė ekonomisto diplomu. Aviacijoje ištarnavo 15 m., eidamas įvairias pareigas aviacijos štabe. 1934 m., eidamas tarnybos pareigas, ištikus lėktuvo avarijai, buvo sužeistas. Į atsargą išėjo 1939 m. aviacijos majoro laipsniu su teise dėvėti uniformą.

Velionis buvo apdovanotas: Vytauto D. 5 Laipsnio ordinu, Lietuvos neprikl. 10 m. ir savanorių-kūrėjų medaliais ir „Plieno sparnų“ garbės ženklu.

Išėjęs iš karinės tarnybos, velionis dirbo Lietuvos Raudonojo Kryžiaus įgaliot. Vilniuje ir mokesčių inspektoriumi Kaune. Abiejų okupacijų metu dirbo po grindyse. 1941 m. aktyviai dalyvavo partizanų kovose prieš bolševikus. 1944 m. pasitraukė su šeima iš tėvynės į Vakarų. Kaip tremtinys išgyveno 5 m. Bavarijoje, Miuncheno stovykloje. Stovykloje buvo renkamas į komitetus įvairioms pareigoms. Iš Bavarijos emigravo į Kanadą ir Apeistojo Port Artur, Ont., kur įsigijo ūkį ir patį su žmona pavyzdinčiai jį vedė ir tvarkė.

Velionis buvo malonus, draugiškas, nuoširdus, atviras ir tiesus. Aktingai dalyvavo lietuviškame gyvenime ir priklausė lietuviškoms organizacijoms bei jas rėmė.

POVILAS DIRKIS



NAIKINTUVAS MARTINSYDE F-4

1920 metais Lietuvos karo aviacijos aerodrome apsilankė didelė Amerikos lietuvių grupė. Aviatoriai šiltai sutiko išeivijos atstovus, norinčius paskraidinti. Atsidėkodami tautiečiai nutarė paremti jauną Lietuvos karo aviaciją. Surengė lėšų rinkimo akciją ir už jas 1921 metų rugsėjo mėnesį iš Anglijos buvo nupirkti du naikintuvai Martinsyde F-4. Rėmėjų garbei lėktuvai buvo pavadinti „Amerikietis“ ir „Amerikietė“. Nors nupirkti lėktuvai buvo nenauiji, jie dar ilgai buvo eksploatuojami Lietuvos aviacijos. Paskutinis iš jų „Amerikietis“ buvo nurašytas 1937 metais, kai jaunas lakūnas treniruotės metu tūpdamas užkabino telefoną liniją.

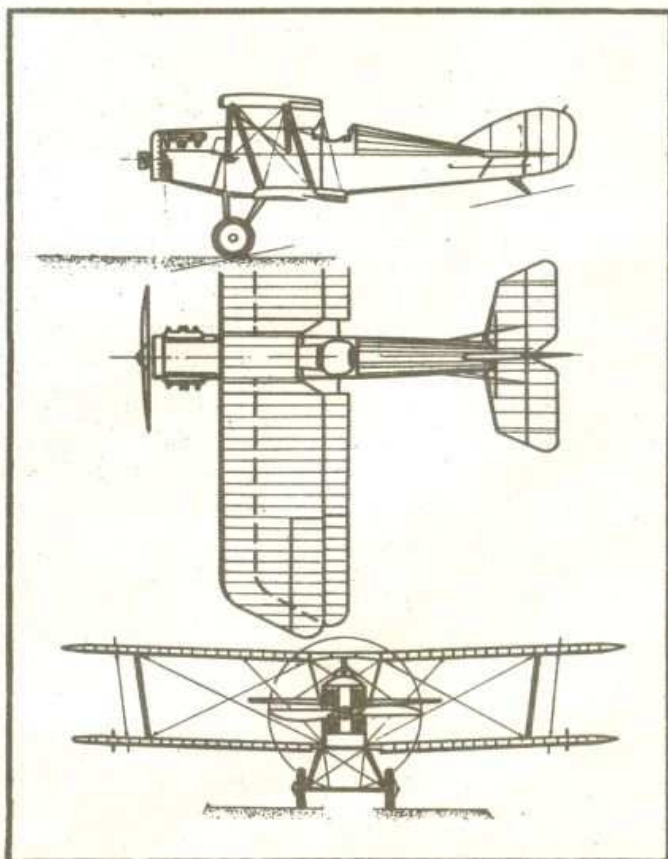
Lėktuvas Martinsyde F-4 sukurtas 1917 metais Anglijos Karališkųjų oro pajėgų Farnborough gamykloje. Nuo 1918 iki 1920 metų šie lėktuvai buvo gaminami serijomis. Pagaminta per 1500 vienetų. Be

Anglijos, lėktuvai Martinsyde F-4 buvo naudojami Suomijoje, Lenkijoje ir kitose šalyse.

Martinsyde F-4 - vienvietis mišrios konstrukcijos biplanas. Jis pasižymėjo geromis skridimo savybėmis, buvo pavaldus ore. Turėjo skysčių aušinamą 275 AJ galingumo variklį Rolls Royce „Falcon-III“. Ginkluotas dviem 7,62 mm kulkosvaidžiais Vickers.

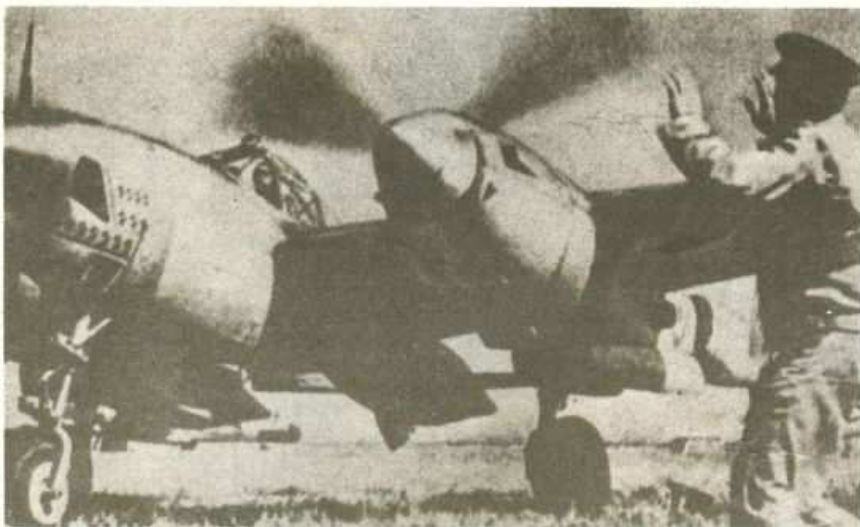
TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis 10,15 m
Lėktuvo ilgis 7,75 m
Lėktuvo aukštis 2,90 m
Sparnų plotas 14,50 m²
Tuščio lėktuvo svoris 550 kg
Skridimo svoris 1080 kg
Maksimalus greitis 226 km/val.
Kelonės greitis 180 km/val.
Tūpimo greitis 65 km/val.
Aukščio lubos 7500 m
Skridimo nuotolis 450 km



LĖKTUVAS Į BAZĘ NEGRĮŽO...

(ANTOINE DE SAINT EXUPERY 50-OSIOMS ŽUVIMO METINĖMS)



Paskutinis Saint Exupery startas P-38 „Lightning“.

Prieš pusę amžiaus, 1944 metų liepos 31 dieną, iš Bastijos Borgo karinio aerodromo Korsikos saloje 8 val. 30 min. startavo čia įsikūrusios „Laisvosios Prancūzijos“ eskadrilės žvalgybos grupės 2/33 lėktuvas. Tai buvo vienvietis amerikiečių gamybos žvalgybinis dvimotoris, dviejų liemenų lėktuvas Lockheed P-38 „Lightning“. Skridimo tikslas - Liono, Nicos, Marselio ir Viduržemio jūros žvalgyba ir priešų pozicijų fotografavimas. Lėktuvą pilotavo prityręs lakūnas majoras Antoine de Saint Exupery.

Lalkrodžio rodyklės artėjo prie 14 val. 30 min. Aerodrome laukiantys mechanikai, bičiuliai ir vadovybė su nerimu vis dažniau žvelgė į padangę, nes lėktuvo bakuose kuro atsargų buvo tik šešioms skridimo valandoms. Ir joms praslinkus visiems tapo aišku, kad lėktuvas savo aerodromo nebepasieks. Ilgai buvo laukiama žinių apie galimą priverstinį nusileidimą, sekami vokiečių pranešimai apie numuštus priešų lėktuvus. Bet tikroji lėktuvo dingimo priežastis bei lakūno likimas nežinomi iki šiol...

Sunku rasti rašytoją, kurio kūryba būtų artimiausia susieta su profesija, kaip Saint Exupery. Atlikdamas savo kasdieninį darbą prie vairalazdės, tiesdamas naujas oro trases,

skraidydamas įvairiomis sąlygomis, jis patyrė daug žavingų erdvės nu-galėtojo akimirų, ir tai paskui tapo pagrindine jo kūrybos tema.

Antoine de Saint Exupery gimė 1900 metų birželio 29 dieną Lione (Prancūzijoje). Dar vaikystėje jis darė aviamodelius, o būdamas 12 metų pirmą kartą įsėdo į lėktuvą. Žymus to meto prancūzų lakūnas J. Vedrin suteikė jam pirmąjį „oro krikštą“. Nepakartojami pirmojo skridimo įspūdžiai taip paveikė vaikną, kad jis savo gyvenimą visam laikui susiejo su aviacija. Po to parašė ir pirmąją apysaką aviacine tema.

1921 metais Exupery ėjo karinę tarnybą naikintuvų pulke. Netrukus pradėjo mokytis skraidyti ir gavo karinio bei civilinio lakūno diplomus. Nuo 1926 metų tarnavo Latecoere aviacijos bendrovėje. Iš pradžių skraidė pašto lakūno oro linijoje Tulūza-Kasablanka ir Daka-Kasablanka. Vėliau Sacharoje dirbo aviacijos bazės Kap-Džubi viršininku ir keleivinio lėktuvo pilotu. Afrikoje jis parašė ir savo pirmąją knygą „Paštas į pietus“, kuri 1928 metų pabaigoje buvo išleista Paryžiuje.

1930 metais, būdamas Latecoere aviacijos bendrovės darbuotoju, jis pradėjo dirbti „Aeroposta-Argentina“ direktoriumi Buenos Airėse, vėliau - tos pačios bendrovės hidropla-

nų lakūnu bandytoju. 1931 metais Exupery gavo premiją už tais metais išleistą apysaką „Naktinis skridimas“. 1933 metais parašė scenarijų kino filmui „Ana Marija“.

1935 metų pabaigoje jis skrido iš Paryžiaus į Saigoną. Skrendant per Libijos dykumą, sugedus lėktuvo varikliui, įvyko avarija. Po šio skridimo Exupery pradėjo rašyti vieną brandžiausių savo kūrinių „Žemė, žmonių planeta“. Dar vieną didelę avariją Exupery patyrė 1938 metais. Skridamas maršrutu Niujorkas-Ugnies Žemė, jis priverstinai tūpė Gvatemaloje. Tada lėktuvas sudužo, o susižeidęs pilotas tik po aštuonių dienų atgavo sąmonę.

Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, Exupery buvo mobilizuotas, tačiau dėl silpnos sveikatos jam nebuvo leista skraidyti. Hitlerinei Vokietijai okupavus Prancūziją, jis išvyko į Jungtines Amerikos Valstijas ir dirbo kūrybinį darbą. Gyvendamas JAV parašė apysaką „Karo lakūnas“, kurioje išryškėjo didis tikėjimas pergale ir neapykanta fašizmui. Didelio pasisekimo susilaukė čia išleistas knygos „Mažasis princas“ ir „Laiškas įkaitui“.

Atvykęs į Alžyrą, Exupery įstojo į „Laisvųjų prancūzų“ organizaciją. Nepaisant to, kad po kelių patirtų

avarijų jo sveikata buvo kiek pašlijusi, jis veržėsi skraidyti, kovoti.

Pagaliau gydytojams leidus pradėti skraidyti žvalgybinėje aviacijoje. Stebėjo Viduržemio jūra plaukiančius karinius laivus, žvalgė vokiečių okupuotą Tėvynę.

Paskutinis rašytojo kūrinys - „Citadelė“ buvo išleistas jau po lakūno mirties.

Antoine de Saint Exupery knygos išverstos į daugelį kalbų. Jas pamėgo ir lietuvių skaitytojai. Pagal „Mažąjo princą“ sužetą Lietuvos kino studijoje sukurtas meninis filmas.

Dingusio be žinios talentingo rašytojo lakūno Antoine de Saint Exupery žūtis taip ir liko paslaptimi.

Prieš kelerius metus prancūzų istorikas Deko gavo vieno vokiečio laišką, kuriame rašoma, kad 1944 metų liepos 31 dieną, apie 10 km nuo Saint Rafaelio miesto, virš jūros skridęs naikintuvus Focke Wulf 190 vokiečių lakūnas numušė prancūzų lėktuvą „Lightning“ P-38. Galia, kad patys įvykio liudininkas jau nėra tarp gyvųjų - jis žuvo 1944 metų rugpjūčio mėnesį. Saint Exupery draugų įkurta asociacija vis dar ieško dingusio lėktuvo.

A. ARBAS

TRUMPI PRANEŠIMAI

* McDonnell Douglas išleido 5000-ąją ketapultą. Ji skirta Izraelio gaminamam F-15. Šalis šio naikintuvo ACES-11 ketapultais naudoja F-16, B1B, B-2, A-10, A-117, jos bus montuojamos ir naujai išleisiamam naikintuvui F-22.

* Pateiktas gamintojų, iš šėdžių tūkstančių ketapultų panaudojimo trintis šimtais. Tiek gyvybių jos išgelbėjo įvairių valstybių pilotams. Taip pat pažymima, kad naudojantis ACES-11 ketapulta jos veikimo ribose pasiekia absoliutus efektas.

* Šių metų liepą turėjęs vykti JAV kosminio karto Columbia skrydžio nukeistas į 1995-uosius. Tai pranešė NASA. Šio skrydžio etas-

kyta dėl to, kad ji užsrautavusi firma Spec-lab nerado pakankamo ekščiaus klientų. Pasirodo, jog per ankstesnius skrydžius atlikti moksliniai eksperimentai ir ypaci medžiagų gamyba nesavarumo sąlygomis daugeliu atvejų nepasitaisino.

* JAV karo aviacijos generolas John Michael Loh pate atliko pirmą skrydį brangiausiu pasaulio bombonešiu B-2, kurį JAV KOP perdavė korporacijai Northrop. Tai įvyko Vaitme-no karo aviacijos bazėje, kurioje šį iškilmingą momentą matė 30 000 žmonių.

* Pavadinamas „Spirit of Missouri“, operatyviniams tikslams skirtas bombonešis - pirmas 509 bombonešių eskadrilėje. Aštuoni jos pilo-

tai apmokytai akrai dyti šiuo „nematomu“ lėktu-vu, bet įstikinti savo žiniomis jie galės negreit - iki B-2 bus gauti tik per dvejus metus.

* Lufthansa tapo pirmu aerobuso A321 savininku. Airbus kompanijos šefas Jean Pierson perdavė lėktuvą ir pažymėjo, kad šiuo Hamburge baigtu montuoti laineriu Vokietijoje po karo pirmą kartą buvo pastatytas daugiau negu 100 vietų akraidantis aparatas.

* „Užsisiegti seugos diržu“ - taip pavadintas Vokietijos turizmo ir kelionių biuro TUI pasiūlymas aviacijos mėgėjams. Numatomas trijų dienų lankymasis Bremene esančioje Lufthansa akraidymų mokykloje. Čia galima „paskraidyti“ Boeing-737-300 arba aerobuso

A320 kabinoje, leisti ir kiti, akrai dyti į kalną arba dešinę simuliatorkoje, susipažinti su su-topiloto paslaugomis.

* Maionumas, įkaltant dvi nakvynes ir maitinimą, aviacijos mėgėjui etelsis 499 vokiečių markes...

* Pagaliau ir Cesna paklėbė į orą savo akraidantį aparatą, skirtą dalyvausti JAV KOP ir armijos konkurse JPATS mokomajam ir treniruojam lėktuvui. Biržai vykusiame skrydžiuiose dalyvavo vias pretendental. Bet laimėtojas bus paskelbtas tik gruodį. Tuomet ir bus užskaityti pirmi 156 lėktuvai iš 766, numatyti pirkti karinėms oro pajėgoms ir armijos aviacijai.

Ar Lietuvoje skraidys Mooney?

Lietuvos aviatoriai, ilgus dešimtmečius gaudavę skraidymo techniką per karines žinybas tik iš Rytų, paskutiniaisiais metais parsiskraidina vieną kitą aparatą ir iš Vakarų. Jau užsuka tyrinėjantys vietinę aviacijos rinką užsienio firmų atstovai. Kas bus pirmieji pirkėjai, ką panorės įsigyti? Tikriausiai pirmaisiais taps tie, kurie už „Mersedesą“ 200 tūkst. dolerių negaili. Kita vertus, Lietuvos gyventojui pirkti modernų vakarietišką lėktuvą gal ir ankstoka, nes mūsų šalyje dar neegzistuoja reikiamo lygio infrastruktūra (profilaktika, remontas). Nors kas žino?.. Teko girdėti, jog Latvijoje viena JAV firma jau pardavė septynis naujus vienmotorius lėktuvus.

Čia norėtusi pristatyti lėktuvą Mooney, kuris serijomis gaminamas jau ketletą dešimtmečių ir populiarus tarp biznierių, gydytojų, teisininkų ir kitų pasiturinčių asmenų, galinčių sumokėti už modernų, su tobula navigacine aparatūra aparatą 149 tūkst. dolerių. Galima užsisakyti papildomos įrangos dar už 50 tūkst. dolerių.

Mooney Aircraft Corporation (MAC), pavadinta korporacijos įkūrėjo Al Mooney vardu, įsikūrusi JAV Tekso valstijos Kervilio mieste, lėktuvus pradėjo gaminti 1955 metais. Gamino vienmotorius, su įtraukiama važiuokle, keturviečius lėktuvus. Vien M-20 serijos aparatų iki šių metų jau pagaminta 10 tūkstančių, ir jie sėkmingai pardavinėjami visame

ming, keturių cilindų, 200 AJ. Aparatūra - autopilotas, palydovinis ryšys, skridimo kursą ir aukštį fiksuojanti sistema, kompiuterio ekrane galima nuolat sekti visą būtiną informaciją. Sparnuose įmontuoti keturi prožektoriai, tad lėktuvą gali leisti ir neapšviestuose aerodromuose. Variklio tarpremontinis resursas - 2000 valandų, propeleris dviejų menčių, keičiamo žingsnio. Lėktuvas, skridamas 300 km/val greičiu, šimtui kilometrų kelio sunaudoja 13 litrų kuro, degalų atsarga - 242 litrai, su ja 2400 m aukštyje galima nusukti 1860 kilometrų. Valandos skrydžio eksploatacinės išlaidos (kuras, tepalai, profilaktika) - 38 doleriai. Maksimalus naudingas svoris - 534 kilogramai. Valdymo sistema

suporinta, yra du šturvalai. Įgulai ir keleiviams įrengti patogūs kėslai.

Spauda rašo - šis lėktuvas labai patvarus, ilgaamžis. Dar skraido pirmieji 1955 m. pagaminti aparatai. Sparnai nelūžo bandomi 9,3 vieneto apkrovimu.

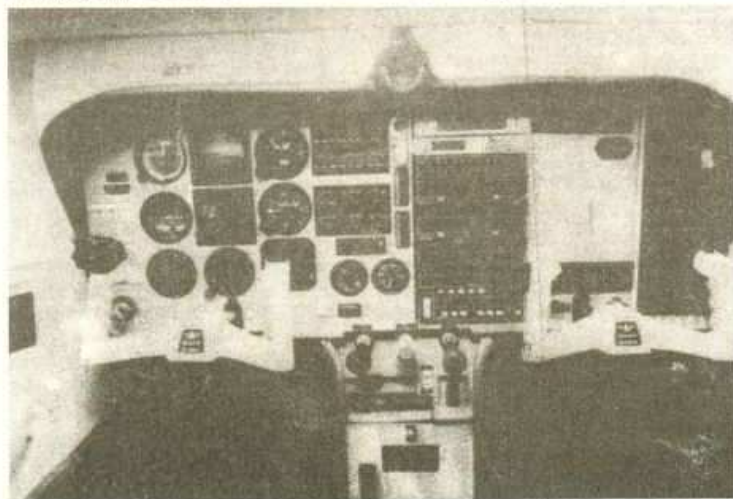
Vykstant firmų konkurencijai rinkoje daug reikšmės turi prekės kaina. Pavyzdžiui, tos pačios klasės Comander kainuoja 280 tūkst. dolerių - beveik dvigubai brangiau nei Mooney M 20M MSE, Bonanza F 33 A - 189 tūkst., Trinidad - 216 tūkst. dolerių.

Mooney Aircraft Corporation vadovai teigia, jog jų lėktuvai gerokai pigesni ne dėl to, kad biogėsi, o todėl, kad 95 proc. lėktuvo detalių firma gamina pati. Taip pavyksta sumažinti lėktuvo savikainą. MAC kasmet parduoda apie 600 lėktuvų. Galbūt netrukus Mooney pamatysime ir Lietuvoje?

KAI KURIE MOONEY M 20M MSE DUOMENYS

Variklis Lycoming 4 cilindų, 200 AJ
Sparnų ilgis - 11 m
Ilgis - 7,52 m
Aukštis - 2,54 m
Tuščio svoris - 782 kg
Skridimo nuotolis - 1860 km
Kreiserinis greitis - 317 km/h
Aukščio lubos - 5700 m

Mindaugas KURAITIS



Lėktuvo Mooney M 20MSE prietaisų lenta.

pasaulyje. (Lietuvoje MAC interesams sėkmingai atstovauja firma AVIAKOM).

Pristatysime tik vieną, patį populiariausią tarp pirkėjų modelį - Mooney M 20M MSE.

Šis lėktuvas gaminamas jau daug metų ir nuolat tobulinamas. Tai metalinio korpuso, vienmotoris keturvietis monoplanas. Variklis Lyco-

Mus pavėluotai pasiekė liūdna žinia, kad š.m. balandžio pabaigoje mirė žymi Lietuvos aviatorė, sklandymo sporto meistrė

Stanislava SUDEIKYTĖ



S. Sudeikytė gimė 1935 m. lapkričio 17 d. Varnių rajono Kuodelių kaime. Baigusi medicinos seserų mokyklą dirbo Šilutėje. Čia susidomėjo sklandymu ir Šilutės aviacijos sporto klube išmoko skraidyti. Nuo 1963 metų gegužės mėnesio dirbo Akmenės aviacijos sporto klubo viršininke. Išmoko skraidyti lėktuvais Jak-12. S. Sudeikytė 1968 metais iškovojo TSRS čempionės vardą, o po metų nugalėjo ir Lietuvos čempionatė. Ilgą laiką buvo Lietuvos rinktinės narė ir gynė mūsų respublikos garbę įvairiose tarptautinėse varžybose.

Pasitraukusi iš aktyvaus sporto skraidė „Aerofloto“ kompanijoje lėktuvu An-2, vežiojo keleivius lėktuvu An-24.

S. Sudeikytė yra išmokiusi skraidyti didelį būrį jaunimo. Buvusių jos auklėtinių galima sutikti ir tarp skraidančių keleivinių bei kero lėktuvais.

Visame pasaulyje žinomos Vokietijos firmos

Graupner

- radijo bangomis valdomi lėktuvų, laivų ir automobilių modeliai,
- distancinio valdymo aparatai
- elektros ir vidaus degimo varikliai

- akumulatoriai
- servomechanizmai
- kuras modeliams
- atsarginės dalys.

Parduotuvė "Jaunasis technikas" Vilnius, Žirmūnų 1b tel. (22) 76 68 68

NEPRALENKIAMAS SRAIGTASPARNIŲ KŪRĖJAS

Igor Sikorsky - žmogus, kurio pavardė aukso raidėmis įrašyta į pasaulio aviacijos istoriją.

Dar gyvendamas Peterburge, 1909-aisiais, dvidešimtmetis studentas sukonstravo sraigtasparnį. Jis turėjo kilti ir tūpti vertikaliai. Bet 25 AJ Anzani variklis buvo per silpnas, kad pakeltų aparatą nuo žemės. Pirmoji nesėkmė neišmūšė jaunuolio iš padanglių konstruktoriaus vėžių. Po metų jis pastatė kitą „sukšparnį“. Šis pakilo nuo žemės, bet nepajėgė transportuoti net nedidelio svorio krovinio. Palikęs idėją ateičiai, Sikorsky persiorientavo - sukūrė tiems laikams didžiulį stebuklą - keturmotorį dvisparnį.

Rusijos revoliucija, tiksliau, bolševikų perversmas, nesuviliojo inžinieriaus Igorio Sikorsky. Jis švyko Jungtinės Amerikos Valstijose ir iki Antrojo pasaulinio karo konstravo lėktuvus amfibijas, iš kurių ypač sėkmingai užsirekomendavo S-42. Tačiau tai tebuvo kūno reikmių tenkinimas, o siela liko ištikima sraigtasparnio idėjai.

„Žmogui, patekusiam į nelaimę, lėktuvas gali numesti puokštę gėlių, bet išgelbėti jo toks skraidantis aparatas nepajėgus“, - rašė I. Sikorsky. 1931-aisiais gavęs JAV patentą sraigtasparniui, Sikorsky 1938 metais, būdamas Unidert Aircraft (dabar Unidert Technologies) koncerno Vought-Sikorsky filialo techninis direktorius, pasiūlė koncerno vadovybei imtis sraigtasparnių gamybos. Si sutiko, tačiau limitavo bandymo darbams skirtas lėšas. Stretforde, kur buvo įsikūręs Vought-Sikorsky filialas, aistringas sraigtasparnio idėjos šalininkas subūrė bendraminčių grupę, kuri pradžia pagamino sraigtasparnio simulatorių. Jau tais laikais jo vairų ir jų veikimo technika buvo tokia, kokia ir šiandieniniuose sraigtasparniuose. Kai 1938 m. rugsėjo 14 d. VS-300 atliko pirmą (pritvirtintas ant lyso) skrydį, valrolazdė buvo I. Sikorsky rankose. Per kitą bandymą laisvai skriejęs aparatas, pilotuojamas I. Sikorsky, patyrė avariją. Konstruktorius ir jo komanda greitai aptiko netikslumą ir netrukus į padangę pakilo patobulintas VS 300A. Šis sraigtasparnio variantas tapo etalonu šios paskirties aparatams kurti.

I. Sikorsky darbus nuolat akylai stebėjo JAV karinio oro korpuso vadovybė. Ji atsiuntė pas Sikorsky savo atstovą - kapitoną Franklin Gregory, kuris privalėjo būti kariško sraigtasparnio prototipo bandytojas. 1939 m. liepą, skrisdamas VS-300G, jis tapo pirmuoju karinio sraigtasparnio pilotu. Po šio skrydžio karinė vadovybė patikėjo I. Sikorsky gaminti jai sraigtasparnius. Pavadinintas RX-4 (Experimental Rotorcraft). Jo taikus variantas - VS-916A. Šis aparatas išvydo pasaulį 1941 m. pabaigoje, o

1942-ųjų sausio 147 d. jis atliko pirmąjį skrydį.

RX-4 buvo bemaž du kartus didesnis už savo pirmtaką VS-300, turėjo 175AJ galingumo variklį Warner (180AJ). Šalia tradicinio sraigto aparato uodegoje buvo dar du - vienas įmontuotas iš šono, kuris buvo skirtas stabilizuoti aparatui, pradėjus dirbti pagrindiniam sraigui, o antras - įmontuotas horizontaliai. Šis atliko pagalbinio vairo vaidmenį. Per bandymus buvo įsitikinta, kad antrasis papildomas sraigtas nereikalingas, ir jo atsisakyta. Vėliau, „pametusio“

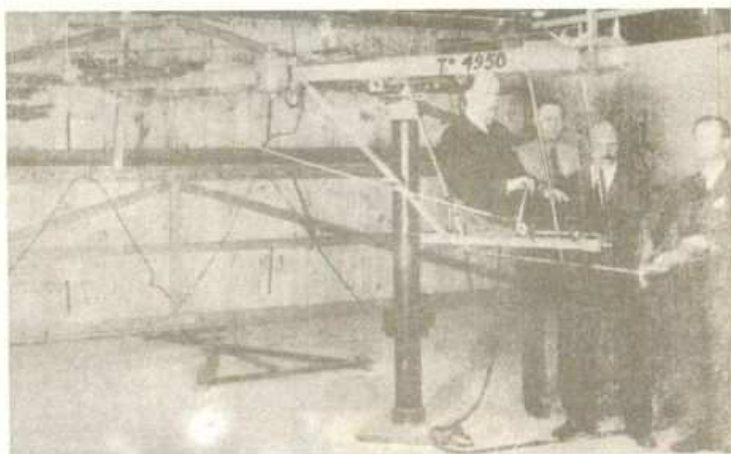


Ore - Sikorsky šeimos aparatų pradininkas - R-4.

raide X, R-4 liemuvo buvo pagamintas iš suvirintų plieno vamzdžių. Nepatogioje kabinoje buvo vietos dviem pilotams, kurie, esant sudvejintiems vairams, abu galėjo valdyti aparatą. Už pilotų nugaros buvo įmontuotas septynių cilindrų Warner variklis, kuris suko abu sraigtus. Už variklio buvo 110 litrų talpos aviacinio benzino bakas. Turint galvoje, kad variklis buvo aušinamas oru, galima įsivaizduoti tą triukšmą, kuris buvo kabinoje. Kaip prisimena skraidę, susikalbėti buvo nelengva.

Triratė važiuoklė buvo su dviem pagrindiniais ratais, pritvirtintais iš dviejų pilotų kabinos pusių, ir uodegos gale - nevairuojamu mažu ratuku, su labai geru amortizatoriumi. Tai padėjo apsaugoti sraigtasparnį nuo virtimo. R-4 buvo 1100 kg svorio. Pagrindinio sraigto menčių lonžeronai pagaminti iš plieno strypų, tarp kurių įdėtos faneros nerviūros. Sraigtas attrauktas medžiagos audiniu.

Pirmasis kariškiam skirtas sraigtasparnis jo lakūno bandytojo Lewis Morris buvo nuskraidintas iš Stretfordo į JAV KOP bandymų centrą Wright Field Dayton (Ohajo valstija). 1250 km nuotoliiu įveikti pilotui prireikė 5 dienų. Nepaisant to, per skrydį pasiekta daug rekordų. Mat ore būta 16 val. ir 10 min. Po bandymo sraigtasparnis vėl grįžo į Stretfordą, kur pradėta jo, pavadinto YR-4A, ikiserijinė gamyba. Iki Antrojo pasaulinio karo pabaigos atskira Vought Sikorsky gamykla, pastatyta netoli Stretfordo, perdavė kariškiam įvai-



Igor Sikorsky bando simulatoriuje būsimo sraigtasparnio valdymą

apie jų numetimą į karinius objektus istorija žinių neturi. Užtat aviacijos istorija aukso raidėmis įrašė tolesnį Igor Sikorsky sukurtos sraigtasparnių šeimos gausėjimą. Sekė naujos konstrukcijos, nauji aparatai, pagaliau sraigtasparniai tapo viso pasaulio pripažinta ne tik žmonių gelbėjimo, bet ir ypatingų krovinių transportavimo, susisiekimo, įvairių tarnybų darbo priemone.

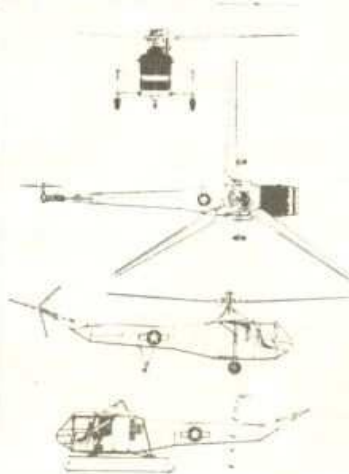
Na, o Igor Sikorsky naujausios konstrukcijos sraigtasparnis Hawk MH-60K, neseniai pradėjęs tarnybą JAV KOP, eis savo pareigas ir kita amžiu. Iš jo „proprosenelio“ UH-60A, kuris pagamintas 1978-aisiais, pasaulis susilaukė per tūkstantį įvairiausių modifikacijų aparatų.

Štai kaip buvo įgyvendinta dar 1909-aisiais studentui Igor Sikorsky kilusi „sukšparnio“ idėja!

Aleksas HENINGAS

I. SIKORSKY SRAIGTASPARNIO YR-4 TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis, įskaitant sraigą 14,68 m
Liemens ilgis 10,80 m
Aukštis 3,78 m
Sraigto diametras 11,58 m
Tuščio svoris 916 kg
Maksimalus greitis 131 km/val.
Kreiserinis greitis 104 km/val.
Didžiausias aukštis 2438 m



LENKTYNĖS BUVO NUTRAUKTOS...

SUKAKO 25 METAI, KAI PIRMASIS MŪSŲ PLANETOS ŽMOGUS JAV ASTRONAUTAS NEIL A. ARMSTRONG IŠSILAIPINO MĖNULYJE

Tai buvo 1961-ųjų sausį. Visatoje seniai skraidė „Sputnikas“, žmonija siuntė į kosmosą automatinius prietaisus, žūnis ir beždžionės, manekenus. Apie tai buvo plačiai rašoma, kalbama. Bet apie planuojamą pilotuojamą žmogaus skrydį į visatą žinojo labai ribotas žmonių skaičius - tiek JAV, tiek TSRS.

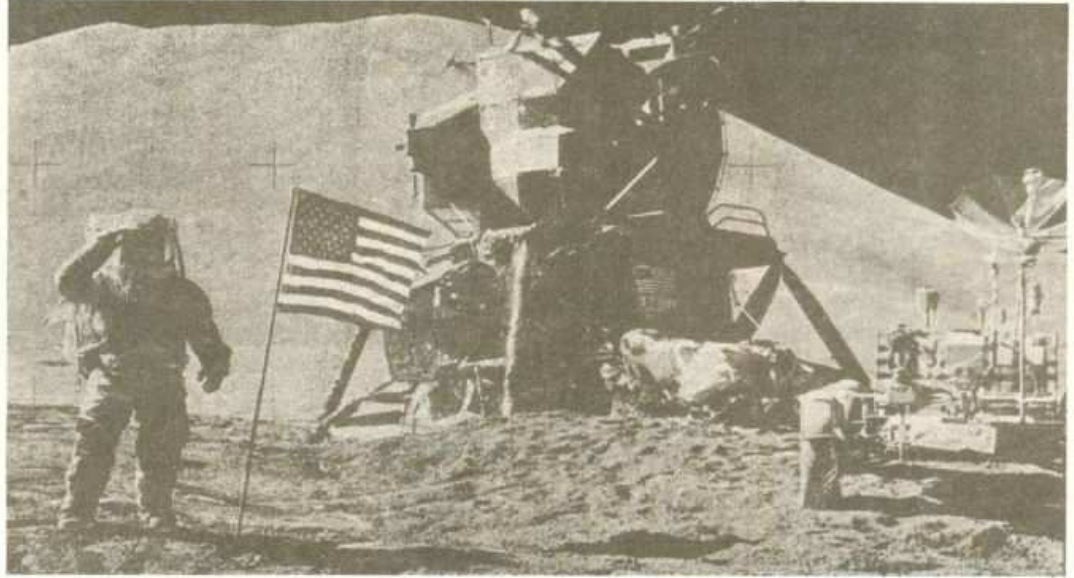
Tą dieną Maskvoje, „Izvestijų“ laikraščio redakcijoje, kuriai vadovavo gabus ir sumanus žurnalistas Aleksej Adžubej, vyko tradicinė kolektyvo popietė. Į ją buvo pakviesti ir stažuotojai, tarp kurių buvo ir šių eilučių autorius. O svečiavosi kosmonautikos specialistas. Dėl tais laikais suprantamų priežasčių nebuvo minimos nei jo pavardė, nei pareigos. Prieš gausią žurnalistų auditoriją stovėjo pradžios senukas aviacijos generolo pulkininko mundurą; į jį buvo kreipiamasi „akademike“. Štai taktar iš šio žmogaus lūpų išgirdau daug įdomių dalykų, išgirdau apie nepaprastą lenktyniavimą, kuris neoficialiai vyko tarp TSRS ir JAV dėl to, kas pirmas išskraidins žmogų į kosmosą. Akademikas sakė, kad jų grupė pažengusi daug toliau negu amerikiečiai ir kad pirmi į visatą jau netrukus žmogų pasiųsią Tarybų Sąjungos specialistai. Tai buvo sensacija. Tačiau dar labiau mane nustebino jo žodžiai, kad nė viena šių valstybių nesitenkins vien žmogaus kosminiu skrydžiu. Jos sieks išlaipinti jį artimiausioje nuo žemės planetoje - Mėnulyje.

- Aš manau, kad amerikiečiai anksčiau pasieks šį tikslą, - pasakė akademikas. Šie žodžiai buvo tarytum perkūnas iš giedro dangaus. Daugelis popietėje dalyvavusiųjų negalėjo suprasti, nerado logiško ryšio tarp pirmavimo skrendant į kosmosą ir atsilikimo išlaipinant žmogų Mėnulyje. Bet akademikas žinojo, ką sakė...

Nuo šios atmintinos popietės praėjo daugiau negu trys dešimtmečiai. Ir toll gražu ne aš vienas nežinoju tarybinio akademiko „atsargumo argumentų“ priežasties. Jie man tapo žinomi kur kas vėliau, kai atsirado proga susipažinti su kai kuriais kadaise neprieinamais dokumentais.

Kad dvi didžiosios valstybės - JAV ir TSRS - nuolat lenktyniavo tarpusavyje - nieko nuostabaus. Šiam lenktyniavimui mūsų planeta pasidarė pernelyg maža. Tad persiektta toliau - įsisavinant visatą. Tiesa, tuomet buvo pridėdami žodžiai „taikiais tikslais“, bet visi žinojome, kad kalbos apie „žvaigždžių karus“ taip pat ne iš piršto laužtos.

Karštingai dirbdami mokslininkai, inžinieriai, technikai rengė kosminius laivus, kūrė ir gamino turinčius juos iškelti raketas. Rusai pir-



Amerikiečiai Mėnulyje.

mieji nustebino pasaulį 1961 m. balandžio 12 d. iškėlė į kosmosą laivą „Vostok“ su jame buvusiu pirmuoju „visatos piliečiu“ Jurij Gagarin. Per vieną valandą ir keturiasdešimt aštuonias minutes jis kosmine orbita apskriejo Žemės rutulį!

Kad ir kaip stengėsi amerikiečiai, jų Mercury 3, atlikęs balistinį skrydį gegužės 5-ąją iškėlė į 187,5 km aukštį astronautą Alan Shepārd, jau nebeturėjo pagedidaujamo efekto. Pagaliau skrydis truko tik 15 minučių ir 22 sekundes, ir, suprantama, negalėjo prilygti J. Gagarin skrydžiui nei pagal laiką, nei pagal reikšmę. Pasaulio viešosios nuomonės nepakeitė ir liepos 21-ąją vykęs antras JAV balistinis astronauto Virgil Grison skrydis, atliktas su Mercury 4 ir trūkęs tik 15 min. 17 sek. Tuo tarpu rugpjūčio 6-ąją startavęs kosminiu laivu „Vostok 2“ German Titov skriejo visatoje daugiau negu parą - 25 val. 18 min. Rusai įtikinamai laimėjo pirmą lenktyniavimo dėl kosmoso įsisavinimo etapą. Juk pirmas amerikiečių orbitinis skrydis, surengtas tik 1962-ųjų vasario 20-ąją, kai John Glenn skrido laivu Mercury 6 keturias valandas penkiasdešimt penkias minutes ir dvidešimt sekundžių...

Amerikiečiai dirbo išsijusę. Jie vykdė prezidento John Kennedy iškeltą uždavinį - atkurti prarastą autoritetą ir laimėti antrą lenktyniavimo etapą: pirmi išlaipinti žmogų Mėnulyje.

Sakoma, kad pinigai daro stebuklus. Taip atsitiko ir JAV. 400 tūkstančių mokslininkų, inžinierių, technikų, įvairiausių specialistų ir darbininkų, atstovaujančių 20 tūkstančių koncernų, organizacijų, firmų, įmonių dalyvavo įgyvendinant prezidento Kennedy 1961-ųjų gegužės iškeltą uždavinį, pavadintą Apollo programa. Tai buvo titaniškas darbas.

Visų pirma į kosminę erdvę buvo keliami naujų modifikacijų kosminiai laivai Gemini bei Apollo. Tik po to, kai aštuoniolikos laivų „kosminiai žvalgai“ pateikė reikalingus duomenis, kai visa technika buvo tobulai parengta ir patikrinta, kai astronautai buvo įsisavinę daug elementų, kurie buvo būtini siekiant išsilaipinti Mėnulyje, į visatą pakilo kosminis laivas Apollo 11. Jame buvo trys astronautai - Neil Armstrong, Edwin Aldrin ir Michael Collins. Jų įgula tiksliai vykdė jai patiktą atsakingą misiją - pirmiesiems žmonijos istorijoje nuleisti iš kosminio laivo aparatą ir išsilaipinti Mėnulyje, po to pakilti aparatu, ir, susijungus su Apollo, grįžti į Žemę. Laivą į kosmosą iškėlė raketa nešėja Saturn V, kuri buvo galingiausia pasaulio raketa iki 1987 metų, kai rusai paleido „Energiją“. Jos keliamoji galia siekė 34 500 kg.

Kitą dieną - 1969 m. liepos 21 d. Neil Armstrong ir Edwin Aldrin nusiėjo į Mėnulį. Pirmas žmogus, žengęs jo paviršiumi, buvo Neil Armstrong, praleidęs Sidabriname diske 2 val. 14 min. Jo kolega E. Aldrin po Mėnulį vaikščiojo 1 val. 44 min. Kol laivo pilotas M. Collins skriejo aplink Mėnulį, du jame buvę astronautai nužygiavo 250 m, surinko 21,7 kg grunto. O nuleidžiamasis JAV aparatas Mėnulyje išbuvo 21 val. 36 min. 21 sek.

Šis „smūgis rusams“ nebuvo atsitiktinis. Tai patvirtino dar šeši amerikiečių skrydžiai į Sidabrinį diską, kurių penki buvo sėkmingi. Į Mėnulį buvo nuskraidinti elektromobilijai. Paskutinė įgula, apsilankiusi Žemės pavalydove 1972 m. gruodžio viduryje - Eugene Cernan ir Harrison Schmitt, praleido planetoje net tris paras, tiksliau - 74 valandas ir 59 minutes, nuleidė elektromobilijais 35 km ir pernešė į nuleidžiamąjį aparatą 110 kg Mėnulio grunto.

Taigi lenktyniavimą dėl pranašumo įsisavinant kosmosą laimėjo amerikiečiai! Po to, kai žmonija buvo įtikinta JAV mokslininkų, specialistų sugebėjimais, astronautų drąsa ir meistriškumu, nebebuvo tikslas toliau skrieti į negyvą planetą...

O kaip reagavo rusai? Sužinoję apie JAV ketinimą nuskraidinti žmogų į Mėnulį, tuometiniai TSRS vadovai, ir ypač N. Chruščiov, pareikalavo įeiti jau ne pralenksti, tai bent pasivyti amerikiečius. Bet... mokslininkai ir specialistai, konstravimo biurai nuolat stokojo pinigų, medžiagų, daugelis darbų buvo atliekama skubotai ir atžagariomis rankomis. Dėl šių bei kitų priežasčių, netgi konstruktorių tarpusavio nesutarimų, žlugo du didžiuliai rusų skrydžio į Mėnulį projektai. Pirmas - konstruktoriaus Gleb Los-Losinskij dviejų pakopų kosminio aparato, pavadinto „Spiral“, arba darbo metu vadinamo „50-50“, suporinto su specialiai Erdvėlaivui nešti pagamintu lėktuvu, kurio kodas „105“; ir antras - Mėnulio aparato, suporinto su raketa nešėja „N-1“.

Tarybinė kosmonautika patyrė fiasco. Tai teko pripažinti po 1972 m. gruodžio 23 d., kai buvo atliktas ketvirtas (paskutinis) raketos nešėjos bandymas. „N-1“ sprogo, praėjus 170 sek. po eksperimento pradžios... O tuo metu NASA jau paskelbė pasauliui, kad ji nutraukia skrydžius į Sidabrinį diską.

Taip pasitvirtino tarybinio akademiko 1961-ųjų sausį pasakyti žodžiai!

Po amerikiečių laimėto antrojo lenktyniavimo etapo tarpusavio varžybos buvo nutrauktos. Sutarta bendromis pastangomis įsisavinti visatą žmonijos labui.

Aleksandras IČIKAVIČIUS

IŠ SVETIMO GERO... (2)

IR AMERIKIEČIAI NESIŠLYKSTĖJO TROFĖJŲ

Praėjusiam žurnalo numeryje rašėme apie tai, kad buvusios TSRS karo aviacijos pramonė bandė pasinaudoti karo trofėjais, aptiktais okupavus rytinę Vokietijos dalį. Bet buvo ir vakarinė...

Sakoma, kad kareivis - kaip aklas. Jam įsakoma žengti pirmyn, kairėn arba dešinėn, ir šis mina koją. Visiškai kas kita tie, kurie duoda įsakymus. Jie paprastai puikiai žino, ko siekia kareivio ataka... Tai puikiai žinojo ir tie aukštieji JAV ekspedicinio korpuso Europoje štabų karininkai bei generolai, kurie davė pėstininkų daliniams įsakymą bei artillerijos ir aviacijos pagalbos užimti Oberammengau (Bavarija) miestą. Mat čia buvo žvalgybos seniai žinomas svarbus objektas - Messerschmitt lėktuvų gamybos įmonės tyrimų ir bandymų centras ir naujausių lėktuvų surinkimo cechai. O jame...

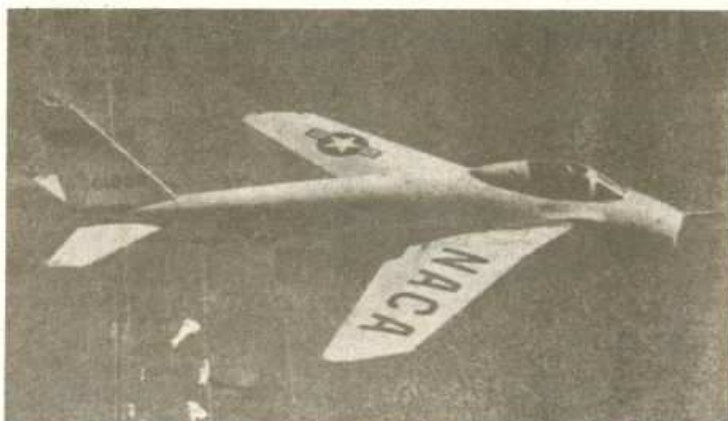
Mintis sukurti lėktuvą, kurio sparnų plokštumas būtų galima keisti per skrydį - ne nauja. Ji kilo prieš devyniasdešimt metų - 1904-ųjų vasarą prancūzų pionierius Clement Ader bandė įgyvendinti šią idėją. Tiesa, nesėkmingai. O 1914-ųjų balandį Edson Gallaudet užpatentavo lėktuvo su keičiamomis nešančiomis plokštumomis idėją. Trečiojo dešimtmečio viduryje profesorius G.T.R. Hill sukonstravo modernų lėktuvą, kurio sparnai buvo keičiami. Pagaliau vokiečiai aerodinamikos specialistas daktaras Adolf Busemann 1935-ųjų rudenį Romoje vykusiam kongrese pradėjo ekspertų diskusiją apie strėlės formos sparno problemą, siekiant skristi greičiau už garą. Tačiau žymūs to meto aviacijos specialistai von Kaman, A. Grocco, G.I. Taylor ir kiti ryžtingai priešinosi tokiai minčiai. Bet... idėja neliko pamiršta. 1939 m., Vokietijai iškasus karo kirvį, profesorius Albert Betz įpareigojo Messerschmitt kompanijos darbuotoją daktarą Waldeemar Voigt išnagrinėti šią problemą, tobulinti ją ir kurti strėlės formos sparną. Turint galvą, kad tuo metu lėktuvų greitis buvo nedidelis, problemai spręsti pasitenkinta idėja apie plokštumas keičiantį sparną. W. Voigt konkretaus darbo ėmėsi 1942 m. Per dvejus metus atlikta daug

eksperimentų. Visi jie vyko Messerschmitt firmos tyrimų ir bandymų centre. Šis darbas buvo koduotas pavadinimu P1101.

Vyko karas. Hitlerinė kovos mašina ėmė vis dažniau buksuoti. Trūko žaliavų, degalų. Ėmė aiškėti sąjungininkų pranašumas ore. Reicho aviacijos pramonės ministerija pareikalavo skubiai sukurti ekonomišką, bet tuo pat metu su geromis skrydžio savybėmis lėktuvą. Dėl savo aerodinaminių savybių, panaudojus Heinkel firmoje pagamintą spinduliniu principu veikiantį variklį Hes O1A, aparatas privalėjo siekti 1000 km/h greitį, skrendant 7000 m aukštyje. Jis turėjo būti labai gerai ginkluotas, pasižymėti vien jam būdinga trumpa kilimo ir tūpimo distancija.

Sujungęs visas naujoves į visumą Messerschmitt bendrovės inžinierius Hans Hornung nutarė pasiūlyti karo aviacijos vadovybei vienmotorį naikintuvą, sąlyginai pavadintą P1101. Tiesa, jis buvo labai panašus į P1092, kuris jau turėjo strėlės formos sparnus ir buvo oficialiai pavadintas Me 262 HGII (Hochgeschwindigkeitsflugzeug - didelio greičio lėktuvas). Šis aparatas patyrė avariją žemėje. Tad niekas naujojo lėktuvo pirmtako taip ir nebuvo matęs. Tai ir buvo ta dalis rizikos, su kuria sutiko Messerschmitt vadovai, pateikiant aukštajai vadovybei seną lėktuvą. 1944 m. rugpjūtį ministerijos atstovams bei karo aviacijos šulams buvo pademonstruotas kiek patobulintas lėktuvo variantas, pavadintas Me P1101. Jame buvo visiškai išnaudotas Me 262 liemuo, bet pritaikytas moderniausias keičiamų plokštumų sparnų variantas, naujas variklis. Lėktuvas patiko. Firmai atsiėmė galimybę pradėti serinę naujos kartos naikintuvų gamybą.

Suprantama, kad tokios naujienos neliko nepastebėtos JAV karo žvalgybos. Agentai pranešė kur ir kas daroma, kokie papildomi reikalavimai. Ypač dėl greičio ir aukščio galimybių. Žvalgybos ypatingą dėmesį atkreipė į tai, kad Me 262 bandoma pritaikyti naujus geometrines plokštumas keičiančius sparnus.



Bell-X-5 prototipas, atlikęs pirmą skrydį 1951 06 20.

Juk tai buvo nauja aviacijos raidos kryptis!

Tad netenka stebėtis, kad jau 1945-ųjų balandį Oberammengau mieste pasirodė ne tik JAV pėstininkų daliniai, bet ir didelis būrys aviacijos specialistų. Vienoje požeminėje oloje jie aptiko paslėptą pirmąjį Me P1101 egzempliorių. Jis, tiesa, dar nebuvo skridęs, bet jau patikrintas aerodinaminiam vamzdyje, skirtame virš garso greičio skraidantiems aparatams. Šis lėktuvas iš surinkimo cecho į olą pateko dėl to, kad keli Messerschmitt gamyklos ir bandymo centro „patriotiškai nusiteikę“ darbuotojai jį buvo pasiryžę su sprogdinti. Paslėpti lėktuvą jiems padėjo priverstiniai darbai Vokietiją išvežti prancūzai. Pastarieji ne tik sutrukdė atlikti diversiją, bet ir parodė amerikiečiams, kur yra „lėlytė“.

1945 m. gegužės 7 d. - dieną iki Vokietijos oficialaus ir besąlyginio kapituliacijos - į Oberammengau jau atvyko aukšto lygio karo aviacijos ekspertų komisija, po dešimties dienų - JAV strateginių karo oro pajėgų technikos tarnybos atstovai, o dar po keturių dienų - Robert J. Woods - aviacijos gamybos įmonės Bell patarėjas technikos klausimais ir vienas jos įkūrėjų. Jis buvo didelių greičių ir strėlės formos sparno idėjos įdiegimo kompanijoje iniciatorius. Tad...

Amerikiečiai ne ką tesiskyrė nuo sovietų. Ir jie visur ieškojo dokumentų, žmonių, kurie dirbo kuriant Me P1101. Amerikiečiai rado ir viena, ir kita, juolab kad siūlomos sąlygos buvo daug geresnės. 1945 m. vasarą Robert J. Woods drauge su vokie-

čių inžinieriumi W. Voigt bandė aparatą. Bet į orą jis nebuvo pakilęs. Įsitikinęs lėktuvo savybėmis, Bell vadovas nutarė nuplukdyti jį į JAV.

Nepaisant gausaus vokiečių specialistų būrio, nuplukdyto į užjūrį drauge su Me P1101, daugelio reikalingų dokumentų, lėktuvo remontas ir jo pakėlimas į orą Bell vadovams pasirodė nereikalingas. Nutarta šio lėktuvo principu, naudojantis jau sukauptomis žiniomis bei patirtimi, kurti savo lėktuvą - Bell X-5.

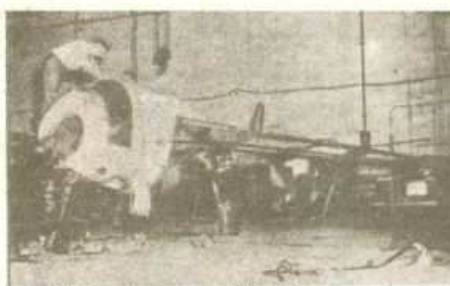
Ši programa iš pagrindų skyrėsi nuo Me P1101. Mat pastarojo sparnų plokštumas galima buvo nustatyti 35,40 ir 450 kampų tik žemėje. (Beje, tai ir buvo pagrindinė priežastis, dėl kurios JAV karo technikos valdyba jo atsisakė.) Bell Corporation nutarė žengti dar vieną žingsnį - pereiti prie sparnų, kurių nešančios plokštumos būtų keičiamos ore, per skrydį.

Naujovė reikalavo laiko. Bet korporacija dirbo išsijuosusi. 1951 m. vasarą - birželio 20 d. - įvyko pirmojo prototipo skrydis. Per penktąjį (birželio 27 d.) kelis kartus pakeistas sparnų plokštumų kampas (nuo 20 iki 60°). Antras prototipas pakilo į dangaus žydrynę 1951 12 10, tačiau gyvavo šis aparatas neilgai - 1953 m. spalio 13 d. lėktuvas pateko į suktuką ir sudužo. Sudužo, kaip ir Bell projektas parduoti JAV ginkluotųjų pajėgų karo aviacijos korpusui šiuos lėktuvus. Priežastis, dėl kurios atsisakyta šių lėktuvų, neskelbta, bet, anot piktų liežuvių, įtakos turėjo jo „hitlerinis pirmtakas“. Tad pirmas Bell-X-5 1958 m. pradžioje pateko į muziejų, o jo vokiškas „pusbrolis“ - Me P1101 - į metalo laužą.

Taigi ne kiek trofėjais, palimais iš vokiečių, pasinaudojo ir amerikiečiai. Bet Bell Corporation daug pasimokė. Ji tobulino naikintuvo kūrimą, parengė kelis jo variantus. Neliko nuošaly naujovės ir kiti karo aviacijos lėktuvų gamintojai - ypač gigantai. Dabar sparnų konfigūraciją per skrydį keičiančių lėktuvų - į valias. Ir vargu ar kas prisimena, kad šios naujovės proprosenelis buvo P1101, kurį 1945 m. balandį oloje rado ir į montavimo salę Nr. 915 atgabeno JAV pėstininkai ir aviacijos specialistai.



Tokį Me P1101 prototipą amerikiečiai aptiko Oberammengau 1945 metų balandį.



1945-ųjų vasara. Me P1105 ruošiamas kallonelį užjūrį.

Bronius NAVICKAS

SKRYDŽIAI „EURO-MIR“

Atrodo, kad įsisavinant visą jau viską ir išsemta. Bet... taip nėra. Pasak sutarties, kurią pasirašė Europos ir Rusijos visatos tyrimo agentūros, spalio 3 dieną iš Baikonoūro į visatą turi pakilti kosminis laivas „Sojuz TM“, kuris nugabens į kosminį kompleksą „Mir-Kvant“ prityrusį Aleksandrą Viktorenką bei naują Jeleną Kondakovą. Drauge su jais skris vokiečių Ulfas Merbold. Tai ESA pasiuntinys, iki šiol du kartus skriejęs į visatą su amerikiečių „šatlais“. Ši bendra mokslinė ekspedicija pavadinta „Euro-Mir“. Tad ir skriejantis su rusų kosmonautais vokiečių Pamaskvės Žvaigždžių miestelyje praminas euronautu. Beje, ir ne tik jis. Šio vardo nusipelnė ir Merbold dubleris ispanas Pedro Duque, vokiečių Thomas Reiter ir švedas Christer Fuglesang.

Euronautai įsikūrė Pamaskvėje dar praėjusių metų rugpjūtį. Nuodugniai išstudijavę kosminio laivo kapsulės bei stoties „Mir“ techniką, jie 1993 m. pabaigoje pradėjo ruošimąsi eksperimentams, kurių Ulf Merbold per pirmą ESA skrydį, truksiantį net 30 parų, teks atlikti gan daug. Tai biomedicinos tyrimai, bandymai išgauti nesvarumo sąlygomis labai grynus kristalus, lydinius, taip pat gaminti įvairias medžiagas.

Pirmą kartą visatos įsisavinimo istorijoje vakarietis dirbs nesvarumo sąlygomis tokį ilgą laiką. Tačiau ESA labai nepatenkinta, jog iš visatos į žemę jis galės pasiimti tik 10 kg „kosminio bagažo“. Reikalingas tas, jog rusų

nuleidžiamoji kapsulė labai nedidelė, ankšta ir dėl to... Teisėtai kyla klausimas, o ką reikės daryti, kai kitais metais, įgyvendinant „Euro-Mir“ programą, vienas antrojo „dueto“ narių - švedas Fuglesang arba vokiečių Reiter - dirbs visatoje 135 paras? Juk jie turės labai daug mokslinių eksperimentų, kosmoso sąlygomis išgautų medžiagų? Šis klausimas dar nėra iki galo išspręstas, bet, matyt, pagrindinė eksperimentų medžiaga bus grąžinta į žemę rusų kosminiu transportiniu laivu.

Tad, kaip matome, baiminimasis dėl galimo Rusijos kosminės agentūros finansinio kracho buvo nepagrįstas. Bendradarbiaudama su NASA bei ESA, keldama savo raketomis į visatą įvairių valstybių kosminius aparatus, palydovus, Rusijos kosminė agentūra užsidirba pakankamai pinigų. Na, o be to, vis labiau suartėja žmonės - kartu besitreniruojantys ir eksperimentuojantys kosmonautai ir euronautai, kandidatai į juos.

Pasak švedo Christer Fuglesang, nemaloniosia iš visos pasirošimo programos yra „mirkymasis vandenyje“ - turima galvoje nesvarumo būklę simuliuojanti veikla su kosminiais skafandrais vandens baseinuose. Bet ką padarysi, kartą žmogus ruošiasi išbūti visatoje net 135 paras, reikia ir deramai pasiruošti. Na, o ESA suplanuoti „Euro-Mir“ skrydžiai ir yra kelias į europiečių parengimą būsimiems žmogaus skrydžiams į kitas planetas!

„Anbukai“

skraido

Floridoje



D. Dulaitis prie nuosavo lėktuvo „Citabria“ 1969 metais.

Floridoje gyvenantis mūsų tautietis Davetas Dulaitis nuo pat vaikystės domėjosi aviacija. Buvo vienas Kauno „Aušros“ berniukų gimnazijos aviacijos būrelio steigėjų. Baigė Lietuvos aeroklubo kvalifikuotų aviamodeliuotojų kursus. Prieš karą dalyvavo oro skautų sklandymo stovykloje ir įvykdė „A“ piloto normatyvus.

Karo audrų nublokštas į JAV toliau gilino aviacijos žinias, sukaupė turtingą Lietuvos aviacijos archyvą. Išmoko skraidyti lėktuvais ir gavo civilinio piloto licenciją. Nuo 1963 metų yra turėjęs ne vieną nuosavą lėktuvą. Su jais dalyvavo įvairiose JAV

aviatorių sąskrydžiuose. O su savo lėktuvų modeliais varžybose yra pasiekęs nemažą pergalių.

Kai gydytojai dėl sveikatos neleido skraidyti, D. Dulaitis ir toliau liko ištikimas pirmajam aviacijos pomėgiui - aviamodelizmui. Šalia savo namų yra įsirengęs net nuosavą kordodromą.

Šiais metais jis baigė dviejų konstruktoriaus Antano Gustaičio lėktuvų Anbo IV ir Anbo 41 kordinių modelių kopijų gamybą. Modeliai pagaminti masteliu 1:12. Nuotraukose Daveto Dulaičio Modeliai Anbo IV (kairėje) ir Anbo 41 (dešinėje)



PERCIVAL PROCTOR

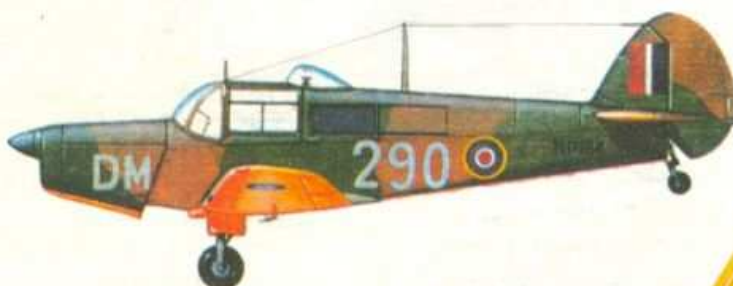
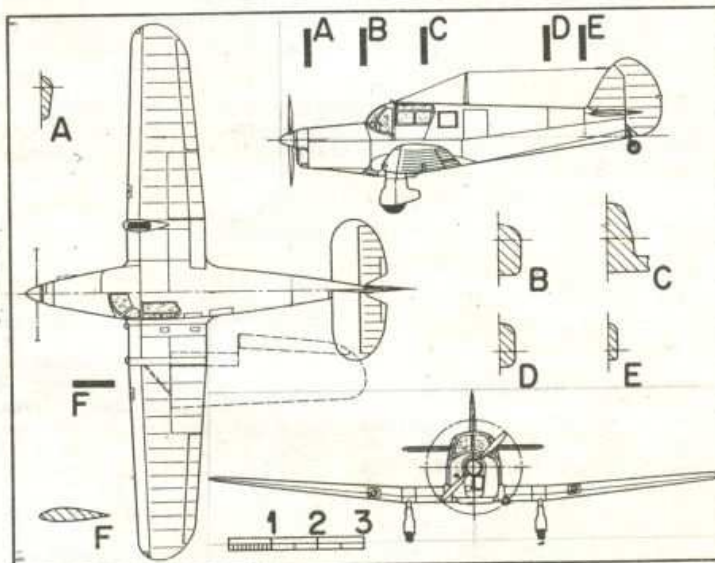
Aviacijos
kolekcionieriaus
kampelis



Skaitytojas-kolekcionierius Juozas ŠLENYS iš Kauno prašo aprašyti ir pateikti nudažymo schemą Anglijos lėktuvo Percival Proctor.

Australietis lėktuvų konstruktorius Edgard W. Percival, Anglijoje įkūręs jo vardu pavadintą aviacijos gamyklą, garsėjo lengvų lėktuvų gamyba. 1932 metais jis sukūrė žemasparnį trijų vietų lėktuvą Gull, o vėliau,

piloto nugaros. 1941 metais pagaminti 437 vienetai patobulintų Percival Proctor III. Tolesnė serijoje gaminta modifikacija - lėktuvas Proctor IV buvo aukštesnis, su ilgesniu liekiniu ir didesniu sparnų plotu. Kabinoje tilpo keturi žmonės. Jame naudotas 210 AJ galingumo variklis Gipsy Queen II. Šio lėktuvo plastmasinis modelis yra žymimas NOVO fir-



TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis 12,05 m
Lėktuvo ilgis 8,59 m
Lėktuvo aukštis 2,21 m
Sparnų plotas 18,79 m²
Tuščio lėktuvo svoris 1076 kg
Skridimo svoris 1589 kg
Didžiausias greitis 257 km/val.
Kelionės greitis 225 km/val.
Aukščio lubos 4270 m
Skridimo nuotolis 805 km

Parengė

Vladimiras ROMANOVAS
Džiugas PAULASKAS

panaudojęs galingesnį, 200 AJ variklį, pagamino ir kitą jo variantą Vega Gull. Šie lėktuvai Karališkose oro pajėgose buvo naudojami štabų ryšiams. Nuo 1939 metų šio lėktuvo tipas (serijinis gamyklos numeris P5998) pavadintas Percival Proctor I. Iš viso buvo pagaminti 245 šios serijos lėktuvai.

Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui Proctor buvo naujai pritaikytas. Pavadinti Proctor II jie buvo naudojami aviacijos radiostams remti. Nuo savo pirmtakų jie skyrėsi tuo, kad dešinėje pusėje nebuvo valdymo įrengimų, antrojo piloto kėslas vietoje buvo įmontuota radijo aparatura. Radijo operatorius sėdėjo už

mos indeksu Nr. 341.

Lėktuvas Percival Proctor yra medinės konstrukcijos. Važiuklė triratė, klasikinė. Pagrindiniai važiuklės ratai dengti aerodinaminiais pračiūžikliais.

Lėktuvas nudažytas pagal standartinę, Anglijoje naudojamą mokymų lėktuvų schemą. Sparnų apačia dažyta iš toli gerai matoma geltona spalva.

Spalvotame piešinyje liemens viršuje pavaizduotas permatomas radijo pelengatoriaus antenos gaubtas. Jis buvo sumontuotas tik radijo operatoriams mokytis skirtuose lėktuvuose. Gaubto detalės yra ir plastmasinio modelio rinkinyje.

SKELBIMAI

Pirkiau proporcingą radioaparaturą modeliams valdyti. Pageidautina, kad būtų ne mažiau kaip 7-į kanalų. Rašyti: Sauliui SAPITAVIČIUI, Astruvkos kaimas, Čiobiškio paštas, 4113 Širvintų rajonas.

Dingusią komercinės aviacijos piloto licenciją Nr. KA 066, išduotą 1993 m. liepos 14 d. Gintarui POVILAIČIUI, pripažinti negaliojančia.

FILATELISTAMS

Lietuvos Karo aviacijos 75 metų jubiliejaus dieną Kauno centriname pašte laiškai buvo žymimi specialiu antspaudu. Jame pavaizduotas Nepriklausomybės kovose plačiai naudotas lėktuvas LVG C VI. Antspauda sukūrė dailininkas Antanas Jankauskas.



"LIETUVOS STARNU"

Redakcijai
Pelocko g-vė 16
2007 Vilnius

Neiššifruotas vokiškas terminas „Štuka“ jaunajai kartai gali sukelti ir juoką. Na, o senesnioji, ypač ta, kuri pergyveno karą, puikiai prisimena tą paniką ir baimę, kurią sukeldavo šios paskirties lėktuvų pasirodymas. Matyt, nė vienas karo lėktuvas taip nebaugino, kaip šis visa naikinanti, kaukianti, pikiuojanti pabaisa.

Prašau plačiau papasakoti apie šį lėktuvą.

Vladas JANČIAUSKAS

Kaunas

Pavadinimas „Štuka“ iššifruojamas labai paprastai - tai sutrumpintai Sturzkampfer arba išsamiau Sturzkampfflugzeug - pikiuojantis kovotojas - atitinkamai pikiuojantis kovos lėktuvas. Per Antrąjį pasaulinį karą jis taip išpopuliarėjo, kad tikrai vertas mūsų žurnalo skaitytojų dėmesio. Tad noriai atsakome į p. V. Jančiausko klausimą.

LEGENDINIS „ŠTUKA“ PRADININKAS

„Atrodė, kad kažkokia pabaisa krenta iš padėbesių. Kaukimas, spie-gimas, riaušiojimas ir dar kažkokie nepaprasti garsai artėjo prie žemės didžiuliu greičiu ir staiga iš šios „pabaisos“ pabirdavo kulkosvaidžių šovinių papilūpos bei bombos, kurios nepaprastai tiksliai krito į reikiamus objektus.“ Matyt, tai bus paprasčiausias charakterizavimas šio nepaprasto lėktuvo, kurį Vokietijos KOP naudojo ne taip dažnai. Bet užtat efektingai „Štuka“ kovojo visuose Europos frontuose, o savo pirmuosius „krikšto“ skrydžius atliko... po Ispanijos dangumi, per šios šalies pilietinį karą, Hitleriui nutarus padėti Franco sutriuškinti „raudonąją Respubliką“. Na, bet gal apie viską iš eilės.

1930-aisiais amerikietis aviacijos technikos kūrėjas Curtis pradėjo bandyti naują dvisparnį, kuris pagal savo duomenis žymiai pralenkė visus to meto lėktuvus. Tai buvo Curtis Hawk, kuris pasižymėjo nepaprastai greitu vertikaliu skrydžiu. Aparatas buvo pagamintas JAV kariuomenės orlaiviams, be oficialaus užsakymo. Per lėktuvo bandymus keli lėktuvai nukrito. Tai nulėmė jo ateitį... JAV.

Kai 1931-aisiais vienas geriausių Europos oro akrobatikos žinovų, vokiečių karo lakūnas Ernst Udet atvyko į Klyvlendą dalyvauti su savuoju U-12 nacionalinėje aviacijos šventėje, jis savo „kritimais“ iš didelio aukščio, pikiravimais ir lėktuvo išlyginimais prie pat žemės sukėlė pelnytą žiūrovų susižavėjimą. Bet prityręs lakūnas, kuris matė ir Curtis Hawk demonstravimą, iš pirmo žvilgsnio suprato, jog amerikiečių lėktuvas yra žymiai pranašesnis. Kas kita - pilotas... Bet ne tai rūpėjo Pirmojo pasaulinio karo oro asui. Išsikalbėjęs su Curtis ir sužinojęs, kad JAV kariškiai šiam aparatui neteikia jokio vaidmens ir tuo pačiu padaro jį laisvai perkamą, Udet ėmėsi ieškoti lėšų Curtis Hawk nupirkti. Kiekvienas lėktuvas kainavo 60 000 markių. Labai dideli pinigai. Bet Udet buvo ištikimas, kad aparatas to vertas. Na, o norint juo pasinaudoti savo karo aviacijos pramonei kurti, 120 000 markių, reikalingų dviem lėktuvams įgyti, turėjo būti rasti. Herman Goering padedamas Udet 1933-ųjų vasarą (Hitleriui jau esant Vokietijos

kancleriu) išvyko į JAV. Pavadinoti D-IRIS ir D-IRIK šie aparatai buvo demonstruojami tų pačių metų gruodį. Viskas buvo labai gražu, bet aviacijos ministerija nesutiko duoti leidimo panašiems aparatams gaminti. Tik 1936-aisiais, Udet tapus technikos valdybos viršininku, atsirado proga įgyvendinti pikiuojančio lėktuvo kūrimo idėją. Tiesa, Udet bandė kiek anksčiau panaudoti tam FW 56 V2, bet, nepaisant palyginti tikslaus bombų pataikymo, reikalai į priekį nejudėjo. Tad perėmęs vadovavimą aviacijos technikos valdybai generolas Udet ryžtingai ėmėsi pikiuojančios aviacijos problemos sprendimo. Jį pradžioje tenkino paprastas vienvietis tradicinės statybos lėktuvas, kuris galėjo būti panaudotas pikiuojančio bombonešio pareigoms, o, be to, reikalavo sukurti naują aparatą, kuris būtų pajėgus pikiuoti, būtų tvirtas, galis pakelti pakankamą kiekį sprogmenų ir nejautus perkrovoms bei prieš priešlėktuvinės gynybos ir lėktuvų ugniai. Pirmajai uždučiai spręsti buvo parinktos Fieseler ir Henschel gamyklos. Šiame lenktyniavime greitesnė buvo antroji, kuri jau 1934-aisiais turėjo pastatiusi specialų montavimo angarą ir kėlis lėktuvo pavyzdžius. Trečias jų - Henschel Hs 123 buvo žymiai pranašesnis už Fieseler Fi 98 VI per visus bandymus. Tad ilgai nelaukęs Udet patikėjo naujos paskirties lėktuvo kūrimą ir tobulinimą Henschel.

Taip atsirado žymus „Štuka“ Hs123, iš viršaus primenantis kumštį. Bet kokio tvirtumo! 1935-ųjų gegužės 8-ąją (simboliška diena, turint galvoje po 20 metų Vokietijos pasirašytą kapituliaciją), Ernst Uder Johannisthalio slėnyje esančiame centre tais laikais Vokietijos skraidymų lauke demonstravo Hs 123. Jis pilotavo lėktuvą pagal visus savo meistriškumo sugebėjimus ir pikiavo taip žemai, jog susirinkę manė nesurinksią generolo kauliukų. Bet lėktuvas puikiai išėjo iš pikiuotės. Taigi 1935-ųjų gegužės 8-ąją galima drąsiai vadinti pikiuojančio kovinio lėktuvo eros pradžia!

Po pirmojo Hs 123 prototipo buvo pagaminti Hs 123 V2 ir V3, kurie skyrėsi iš išorės tik variklius gaubiančios skardos apdaila. Tai buvo visiškai lygi NACA variklių „aprasa“, bet... Devynis variklio cilindrus dengė 18 ventilių uždegtųjų išorinių išlenkimų. Su Hs 123 V3 1935-aisiais atlikti bandymai nešė keturias bombas. Tų pačių metų kovą Henschel gamykla gavo užsakymą pradėti serijinę lėktuvų gamybą. Bet tam buvo pasirinktas dar tobulesnis Hs

123 V4 variantas, kuris po kelių tolesnių patobulinimų tapo „štukų“ etalonu. Į lėktuvą buvo montuojami BMW 132 A 870 AJ galingumo varikliai, o anksčiau naudoti trimenčiai propelerai pakeisti dvimenčiais. Dviejų lėktuvų katastrofos, pareikalavusios pilotų gyvybių, paskatino sustiprinti liemens segmentus. Toks Hs 123 V4 galėjo išvystyti maksimalų greitį pikiuojant ir kylant. Nepaisant to, kad lėktuvas neturėjo pikiavimo stabdžių, pilotai gan lengvai pakeldavo perkrovimus, jiems pavykdamo 80 statumo skrydžiai. 1936-aisiais Luftwaffe gavo pirmuosius serijos A-1 aparatus, iš kurių pradėtos formuoti specialiosios pikiuojančios aviaci-

prieš Lenkiją, 1940-ųjų gruodį - kovos veiksmuose prieš Belgiją, Olandiją, Prancūziją, o pradedant 1941-aisiais - ir prieš Tarybų Sąjungą. Beje, šiame fronte „štukų“ bijota si stačiai paniškai. Ir ne tiek ore, kiek žemėje. Tai buvo tikras pėstininkų baubas. Jų veiksmams buvo tokie sėkmingi, kad 1943-aisiais Luftwaffe vadovybė kreipėsi į gynybos ministeriją, prašydama atnaujinti „Štuka“ gamybą. Bet šaukštai buvo po pietų - prieš trejus metus Henschel gamykla atidavė visas formas ir įrengimus privalomam metalo laužui (beje, sklidavo paskalos, jog tai padaryta iš pykčio, kad technikos valdyba neužsakė serijų „B“ ir „C“, kurių taip tikėjosi



jų eskadrilės. Iš viso jų buvo penkios, o nuo 1937-ųjų „štukos“ išbandytos koviniuose veiksmuose Legion Condor sudėtyje Ispanijoje.

Tačiau kaip nebūtų keista, pagrindinė lėktuvo užduotis Pirėnų pusiasalio kovose buvo ne bombarduoti taikinius, o remti iš oro pėstininkų veiksmus, jų operacijas žemėje. Objektų bombardavimas buvo patikėtas Ju 87. Tai buvo jau antros kartos pikiuojantis bombonešiai. Bet apie pikiuojančius kovos lėktuvus Vokietijos visuomenė nieko nežinojo. Tabu buvo nuimtas tik 1937-ųjų rudenį per oro parada, kai lėktuvuose jau buvo įmontuoti varikliai BMW 132 Dc, o aparatai ginkluoti dviem kulkosvaidžiais Mg 17 po 500 šovinių kiekvienas ir nešė po keturias 50 kg bombas. Serijinė gamyba vyko, o Henschel įmonės konstruktoriai sukūrė ir bandytojai išmėgino dar vieną - penktą - lėktuvo variantą, kuriame įmontuotas 960 AJ galingumo variklis BMW 132K su papildomu įpurškimu ir aerodinamiškai pagerintu NACA gaubtu. Tai buvo pirmas ir paskutinis lėktuvas, kuriuo gamintojai tikėjosi pradėti seriją „B“. Nei ji, nei gamintojo sumanymu pradėtoji ruošinė serija „C“ (pavyzdys A-6) nebuvo užsakytos.

Eskadrilėms tiekiamos „štukos“ buvo papildomai ir skirtingai ginkluojamos. Buvo labiau kreipiamas dėmesys į naikinančią ugnį, aparatas vis labiau šarvuojamas, kad būtų atsparus prieš ugniai. Bet 1938-aisiais, baigus Hs 123 serijinę gamybą, jais skraidė tik viena 10-oji eskadrilė. Iš kitų keturių „štukos“ perduotos aviacijos karo mokykloms, kuriose buvo ruošiami naikintuvų pilotai. 10-oji pikiuojančių kovos lėktuvų eskadrilė 1939-aisiais dalyvavo kare

gamintojas).

Taigi įskaitant visus pavyzdžius ir prototipus Hs 123 pagaminta tik 255. Nedaug. Bet į karo aviacijos istoriją „Štuka“ buvo įrašyta. Ir dar kaip! Juk tai buvo pirmas pasaulio pikiuojantis kovos lėktuvas, išstos šios paskirties kovinių mašinų pradininkas.

LĖKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis 8,44 m
Aukštis 4,16 m
Sparnų ilgis:
viršuje 10,50 m
apačioje 8,00 m
Nešančių plokštumų
plotas 24,85 m²
Tuščio svoris 1504 kg
Maksimalus svoris 2217 kg
Maksimalus greitis 342 km/val
Kreiserinis greitis 317 km/val
Kilimo greitis 15 m/sek
Aukščio lubos 9000 m
Skridimo nuotolis 850 km





KAD LĖKTUVAS ILGIAU SKRAIDYTŲ



Nauja elektronika ir varikliai aprūpintas DC-9X žada ekrieti ir į kitą šimtmetį...

McDonnell Douglas skraidantis aparatas DC-9 pradėtas gaminti šeštajame dešimtmetyje. Pirmieji lėktuvai pakilo į orą septintojo dešimtmečio pradžioje. Bet dar ir dabar įvairiose aviakompanijose tarnauja per 700 DC-9. Taigi šis aparatas teisėtai priskiriamas prie veteranų. Bet... neskubėkime jo nurašyti.

Labai keleiviams patikęs laineris laukia savo atnaujinimo. Pasak McDonnell Douglas kompanijos atstovo, svarstomas variantas „suporinti“ DC-9 su naujuoju MD-95 - trumpiems ir vidutiniam nuotoliams įveikti skirtu laineriu. Žadama pasinaudoti jo elektronika, taip pat varikliais. Naujieji BMW Rolls Royce BR715 pakeis senuosius JT8R. Turint galvoje sėkmingus lėmimus ir sparnų variantus, naujasis laineris, pavadintas DC-9X, bus gerokai tylesnis ir labai ekonomiškasis.

ŽEMĖ JAU PER ANKŠTA

Azijos žemynas seniai stokoja plotų aviacijai, ypač ties tais rajonais, kur susikongregavę prekybos ir pramonės centrai. Aerouostai dirba lėtai, bet nepajėgia patenkinti visų norinių. Perkrovimai gali baigtis liūdnai, kaip atsitiko Honkonge. Jo senasis aerouostas Kai Tak pagarsėjo tuo, kad vienas Boeing 747, užuot nusi-

Orientyras - Japonijos Kansai aerouostas, kuris jau seniai pradėtas statyti jūroje. Tiesia, 4,3 km ilgio ir 1,2 km pločio aerouostas Osakos saloje... grimsta. Kasmet po 2 cm. Bet japonai tvirtai įsitikinę, kad šis „leidimasis į jūrą“ stabilizuosis, ir viskas vyks kuo puikliausiai. Dar šiemet žadama iškilmingai atidaryti šį „vandens aero-



Taip turėtų atrodyti naujasis Honkongo aerouostas Chek Lap Kok.

leidęs ant tako, atsidūrė... jūrų uosto vandenys. Tad inžinieriai ir aviakompanijos ėmė krypti savo žvilgsnius į jūrą. Čia žadama statyti naujus aerouostus, tiesi pakilimo ir nusileidimo takus.

uostą, kaip juokais jį pavadino spauda, ir visus jį aptarnausiančius viešbučius, restoranus, degalines, parduotuves ir pan.

Sekdami japonų pavyzdžiu, į jūrą savo naująjį aerouostą perkėlė ir Honkongo, Portugalijos enklavo Makao civilinės aviacijos vadovai. Na, o Australijoje, kurioje apskritai žemės - į valias, Sidnis, kuris tapo 2000-ųjų metų olimpiados miestu, savo aerouostą plečia... pakilimo ir nusileidimo tako statyba jūroje.

Suprantama, kad naudojimas tokiais aerouostais aviakompanijoms atsieis daug brangiau. Bet... juk šie jūrų aerouostai bus arčiau keleivių tikslo. O tai yra bene svarbiausias naujųjų Azijoje statomų aerouostų, Sidnio varianto veiksnys.

FOKKER 80

Nyderlandų karališkųjų oro pajėgų užsakyta Fokker suprojektavo naują transporto ir mokomąjį lėktuvą, sąlyginai pavadintą Fokker 80. Jis sukurtas naudojantis klasikiniu keleivinio lėktuvo Fokker 50 variantu. Tačiau „karšio“ lie-muo 1,82 m ilgesnis. Tai įgalino lėktuvą statyti-jus įrengti labai plačias duris - 3,05x78 m. Per jas bus galima pakrauti įvairių modifikacijų lėktuvų variklius, įvairius krovinius, be to, didžiulė anga sudarys sąlygas naudotis lėktuvu parašiutinin-kams.

NAUJA AVIALINIJĄ

Ji kurtas Erfurte ir pavadinta Eastwest Airli-nes (Rytų ir Vakarų avialinijos). Tai mažiausia Vokietijos aviakompanija, kurios tikslas - aptar-nauti dvyliką šalies trasų. Įsigijusi du naujus Dor-nier 328, kompanija planuoja pasiekti Miuncheną ir Šarlyną, kitus miestus, sujungti juos su Tiuringijos sostine. Manoma, kad reisai, kurie sujungs Vokietijos rytinę ir vakarinę dalis, bus pajamingi. Be to, planuojama netolimoje ateityje skraidyti ir į kaimynines Rytų valstybes. Tad, ko gero, atsisiras galimybė iš Vilniaus lėktuvu, be persėdimo, pasiekti Erfurtą...

IR JAPONAI PRIVERSTI „SUSIVERŽTI DIRŽĄ“

Trys didžiausios Japonijos aviakompanijos pranešė, jog jos bus priverstos artimiausiu laiku atleisti daug darbuotojų, atsisakyti numatyto naujų lainerių pirkimo. Japan Airlines (JAL) iki 1997 m. atleis net 5000 darbuotojų ir atšaukė šešių naujų lainerių užsakymus. All Nippon Air-ways (ANA) darbuotojų skaičių sumažins 1500, o Japan Air System (JAS) atidėjo dešimties naujų MD-90 pirkimą...

Negana to, šios aviakompanijos žada su-kurti nuosavą remonto bazę lėktuvams Boeing 747, 767 bei 777. Tai, pasak jų atstovo, padės sutaupyti labai daug lėšų.

Taigi ir Tekančios saulės šalies aviakompe-nijos tenka rimtai „susiveržti diržus“...

O LAIMI CIVILINĖ AVIACIJA

Taip galima vertinti naująsias pranešimas iš Frankfurto prie Maino. Kaip žinoma, visų antihite-lerinėje koalicijoje dalyvavusių valstybių kariš-čiai iki rugpjūčio pabaigos palieka Vokietiją. Ypač tuo džiaugiasi Frankfurto prie Maino aero-uosto AB. Jai atiteks 31 hektaras šalia esančios žemės, kuria naudojo JAV KOP.

Tai bus pirmas žingsnis. Pasak Vokietijos finansų ministerijos atstovo, iš viso šalia Fran-kfurto aerouosto užsienio KOP naudojo 132 hek-tarais žemės. Visa ji pamažu bus perduota civili-nės aviacijos žinion. Pirmame išlaisvintame plote bus statomas Frankfurto aerouosto transporto ir krovinių centras.

JAV KOMANDAI VADOVAUS MOTERIS

Į Vengrijoje vyksiantį pasaulio aukštojo pl-lotažo čempionatą, šalia kitų, vyks ir Jungtinių Amerikos Valstijų komanda. Jos kapitone - šauni pilotė žinikinė Patty Wagstaff. Ji tapo savo šalies absolučia čempione 1991-aisiais. Po to šį laimė-jimą pakartojo dar du kartus iš eilės. Tad jai ir patikėta vadovauti amerikiečių komandai.

Skrenda Patty lėktuvais Extra. Pradžioje tai buvo Extra 250, o šiuometiniam čempionatui auk-sarankis lėktuvų kūrėjas perdavė P. Wagstaff naująsias Extra 300S.

PREMJERA KJEVE

Ukrainos sostinės aviacijos gamyklos montavimo cechą paliko naujas aparatas - Antonovo konstravimo biuro transporto lėktuvai An-70. Keturi Progres D-27 varikliai suka priešpriešais įstatytus lapo formos propelerius ir įgalina išvystyti 740 km/val. greitį. Lėktuvus apskaičiuotas nuskristi be nutūpimo 5000 km.

Į pavasarį vykusį pirmą prototipo skrydį Ukrainoje atvyko Rusijos karinių pajėgų vadas Plot Deinekin. Mat tikimasi, kad Rusija bus pagrindinis naujojo lėktuvo pirkėjas.

Pasak transportinio aparatų kūrėjo, viskas priklauso nuo to, kaip plėtosis santykiai tarp Ukrainos ir Rusijos. Radus bendrą kalbą, galima tikėtis, kad šis per pakilimą 100-130 tonų sveriantis modernus transporto lėktuvai bus gaminamas ir Ukrainoje. Ir Rusijoje



Lietuvos sparnai

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

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

1994. Nr. 3 (210).
Leidžia Lietuvos aeroklubas.
Remia Respublikos Susisiekimo ministerija,
Įkurtas 1935 metais.
Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius Juozas ZUJUS

REDAKCIJINĖ KOLEGIJA:

Antanas ARBAČIAUSKAS, Jonas BALČIŪNAS, Jonas BIRŽIŠKIS, Edmundas GANUSAUSKAS, Ona HORODNIČIŪTĖ, Antanas KARPAVIČIUS, Rimas KORONKEVIČIUS, Vytautas LAPĖNAS, Antanas LAPINSKAS, Romanas MIKELEVIČIUS, Antanas MIKUTIS, Jurgis STANAITIS, Antanas UNIKAUSKAS, Jonas VAITKEVIČIUS, Zenonas VEGELEVIČIUS, Raimondas ZALUBA.

Duota rinkti 1994.07.22. Pasirašyta spaudai 1994.08.12. SL 361. Ofsetinė spauda. 2,48 sąl. aps. l. 0,58 sąl. spal. atsp. 5,1s aps. l. Užsaky-mas 852. Kaina 2,50 lito, prenumeratoriams - 1 litas.

Redakcijos adresas: Polocko 16. 2007 Vilnius.

Telefonai: 61-73-00, 61-39-83. Spausdino valst. įmonės „Spauda“ spaustuvi. Malronio 1/9. 2656 Vil-nius.

(LITHUANIAN WINGS) JOURNAL OF AVIATION AND COSMONAUTICS.

© „Lietuvos sparnai“. 1994

VIRŠĖLYJE: Kauno aeroklubo lėk-tuvai Jak-52 viršum Pažaislio Ka-maldulių vienuoliyno.

Rimvydo STRIKAUSKO nuotr.



Dalis karinės technikos ekspozicijos



Vertikalaus kilmio lėktuvas Harrier II Plus



Prancūzų lakūnų grupės ECCO pasirodymas



Lenkų sraigtasparnis PZL-W-3A Sokol



Amerikiečių sraigtasparniai Be11 412 Ir 206



Figūras demonstruoja Lockheed F-16

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

