

Lietuvos sparnai

1994/4



* Š. m. liepos 13 dieną Trakuo-se oficialiai pristatyta naujas Lietuvoje pagamintas šildomo oro balionas. Tai pas mus didžiausias, trijų tūkstančių metrų tūrio, 24 metrų aukščio ir 19 metrų diametro balionas. Jį sukūrė ir pagaminio konstruktoriaus-mégėjas Jonavietis Leonas Simniška.

Šildomo oro balionas L. Simniška susidomėjo jau seniai. Pirmajį baloną suvirino iš polietileno plėvelės. Apvalkalų sutvirtino iš virvucių supintu tinklu. 1988 m. balandžio 28 d. atliko pirmą sėkmę gą skridimą.

Vėliau į Lietuvą atvykę oro balionų specialistai labai susidomėjo šio konstruktoriaus kūryba. Ir dabar pirmasis Lietuvoje pagamintas L. Simniškos balionas yra JAV Pietų Dakotos Mičelio miesto oro balionų muziejaus originalių aparatu ekspozicijoje.

Antruojau iš specialaus audeklo pagamintu balionu „Gulbė“ Leonas Simniška pasiekė pirmuosius oficialiai užregistruotus Lietuvos rekordus. 1993 m. balandžio 4 dieną jis per 3 valandas 50 minučių nuskrido 110,5 kilometro.

Reikia tikėtis, kad su trečiuoju balionu, kuris pagal apskalčiavimus gali išbūti ore iki 15 valandų, Leonas Simniška pasieks ir daugiau rekordų.

* Kai politikai stebėjo nenusiskes referendumą, nusikaltėlių pasaulis ėjo savo vaga. Gerais pasiruošę Pociūnuose | Prienų sportinės aviacijos gamykla naktį išrugpjūčio 27 | 28 dieną įsibrovė du kaukėti vyriškiai. Grasindami ginklų jie surišo ten budėjusį sargą ir

šaltakraujiškai darbavosi. Iš gamyklos kassos jie pasisavinė 2,9 tūkstančio JAV dolerių, 47 tūkstančių litų. Pasiemė faksą, magnetofooną ir du telefono aparatus. Sėkminges atlikę „operaciją“ gamyklos teritorijoje nusikaltėliai dar sugebėjo išlenkti taurelę ir užkasti.

* Lietuvoje įkurta dar viena nauja aviacompanija UAB „Baltijos gandras“. Pradžioje numatoma eksplotuoti lėktuvus: vieną Boeing 747-200 ir keturis turbosraigtinius Metro 23. Išlaidos bus padengtos užsienio investicijomis.

Aviacompanijos „Baltijos gandras“ prezidentu išrinktas žinomas lakūnas ir prityrės vadovas Petras Reivytis. Įsikurti numatoma Šiaulių miesto pakraštyje, Zoknių aerodrome.

* Europos investicijų bankas Lietuvali suteikė 10 milijonų ECU ilgalaike paskolą, skirtą Vilniaus aerouostui modernizuoti. Paskolos sutartį Lluksemburge pasirašė Lietuvos finansų ministras Eduardas Vilkelis, dalyvaujant Lietuvos misijos Europos Sajungoje vadovui ambasadoriui Antanui Venskui, Susisiekimo ministerijos sekretoriui Algirdui Šakaliui ir Vilniaus aerouosto generaliniam direktoriui Mindaugui Ivanauskul. Už minėtus išėšas bus rekonstruojamas kilimo-tūpimo takas, lėktu-

vų riedėjimo kelial, stovėjimo vietas ir apšvietimo sistema. Darbus numatoma baigti iki 1996 metų liepos 1 dienos.

Europos investicijų banko pa-skola suteikta lengvinėmis sąlygomis - penkiolikai metų su vi-dutinėmis 7 procentų palūkanomis.

* Rugsėjo 27 dieną Kauno Kar-mėlavos aerodrome įsikūrusios aviacompanijos „Lietuva“ lėktuvas Jak-40 atliko reprezentacinę reisą į Oslą. Pagal abipus susita-rimą nuo šiol į Norvegijos sostinę kauniečių lėktuvių skraidys reguliarai. Reisai vyks du kartus per savaitę - antradieniais ir ketvirtadieniais.

Iki šiol aviacompanijos „Lie-tuva“ lėktuvali keleiviai skraidino į Budapeštą, Ciūrichą, Hambur-gą, Helsinkį, Kristianstadą ir Praha.

* Š. m. 9 d. 23 val. 42 min. iš Vilniaus aerouosto pakilo Lietuvos avialinių keleivinių lėktuvas Boeing 737-200. Lėktuve, kuris skrido iš Vilniaus į Tel Avivą, buvo 108 keleiviai. Praslinkus 40 minučių nuo pakillimo, viršum Baltarusijos lėktuvo įgula pastebėjo, kad mažėja dešiniojo variklio tepalo spaudimas. Lakūnai (lėktuvo vadas Rimantas Krikščiūnas ir antras pilotas Vilmantas Mažonas), kaip to ir reikalaujama instrukcijose, variklį išjungė. Šio tipo lėktuvas tokiu at-

veju gall skristi ir su vienu varikliu. Apie variklio gedimą pranešė Vilniaus skydžių valdymo centrinis laikūnai susprendė sugrįžti į Vilnių.

Po pirmos valandos nakties Boeing'as atskridės dar beveik valandą skraidę virš Vilniaus degindamas kurą. Mat su pilnais kuro bakais lėktuvas viršija maksimaliai leistiną tūpimo svorį.

Nusileisti aerodrome buvo gana sudėtinga - pūtė stiprus 12-15 m/sek. Įstrižas vėjas. Be to, šlapias buvo ir kilimo-tūpimo takas, o tai mažina stabdymo efektyvumą. Žemės tarnybos pasirengė avari-niam atvejui, buvo paruošta gelbėjimo tarnyba, atvyko gaisrinės ir greitosios pagalbos mašinos. 2 val. 03 min. pilotai melstřikal nutupdė lėktuvą. Po dviejų valandų keleiviai kitu lėktuvu išvyko numa-tytu reisui.

* Civilinės aviacijos direkcija surengė visų Lietuvos aviacijos žnybų atstovų pasitarimą. Jame dalyvavo susisiekimo ministras Jonas Biržiškis, LAL, Aviacompanijos „Lietuva“, KOP, Lietuvos aeroklubo, Vilniaus, Kauno, Pa-langos, Šiaulių aerodromų vadovai. Aptartos navigacijos ir ryšių sistemos tobulinimo, skydžių saugumo problemos. Numatytių priemonės tinkamai pasirengti Žiemos navigacijai, svarstyti civilinės aviacijos veiklą regla-mentuojančius aktus.

ATSTATYKIME ISTORINIĮ PALIKIMĄ

1940 metais Tarybų Sąjungai okupavus Lietuvą, ji prarado FAI nario teises. Nuo tada mūsų aviatoriams šioje organizacijoje atstovavo TSRS Centrinis V. Čkalovo aeroklubas. Tačiau buvusi TSRS kai kurių FAI normatyvų buvo atsisakiusi. Buvo atsisakyta ir tarptautinio auksinio ženkliuko „C“ klasifikacijos. Vietoj jo pagal tuos pačius normatyvus sklandytojams buvo suteikiami TSRS sporto meistro vardai.

Atgimusioje Lietuvos aeroklubui atstačius narystę FAI, kilo idėja atlyginti padarytą skriaudą ir turėjusiem TSRS sklandymo sporto meistro vardus įtekti auksinius „C“ piloto ženkliukus.

Nutarta nustatyti eiliškumą pagal turėtą TSRS sporto meistro numeraciją ir šio vardo suteikimo datą. LAK prezidento Jurgio Stanaičio pastangų dėka pagaminti gražūs, tarptautinį standartą atitinkantys ir numeruoti „C“ ženkliukai. Tačiau prabėgo jau daugiau nei metai, o ženkliukai vis dar laukia savo šeimininkų.

Priežastis ta, kad norint atstatyti eiliškumą neįmanoma sužinoti visų buvusių sporto meistrių pavardžių ir surinkti reikiamus duomenis. Į visus regio-

ninius aeroklubus buvo išsiųsti užklausimai, bet daugelio klubų vadovai šį darbą atliko formaliai - suraše, ką šiandien žinojo, daugelį buvusių net ir žymų sklandytojų paliko nuošalėje. O tvirčiausias sklandymo tradicijas turintys kauniečiai į apklausos raštą išvis neatsakė...

Tai rodo, kad klubai gyvena tik šia diena ir retai kuriame rastume surašytą klubo istoriją. O tais laikais kiekvieno naujo sporto meistro pripažinimas buvo klubo šventė, savo šakos klubo darbo rezultatas. Palyginimui nenoromis prisimeni, kad pas mūsų aviacijos istoriką Joną Balčiūną gali sužinoti, kas, kada ir kiek skraidė, kiek laiko išsilaičė ore; ir tokią informaciją jis gali suteikti apie visus, skraidžiusius Kulautuvą nuo 1944 iki 1956 metų.

Taigi, visus aeroklubo vadovus dar kartą prašome neatidėliojant atsiųsti patikslius sklandymo sporto meistrų sąrašus.

To paties prašome ir pačius sporto meistrus. Atsiųskite savo sporto meistro pažymėjimo numerį ir jo išdavimo datą.

Duomenis prašome siųsti į „Lietuvos sparnų“ redakciją.

MIELI SKAITYTOJAI,
redakcija nuolat gauna
Jūsų laiškus, kuriuose skundžiatės, kad spaudos kioskuose negaunaite vieno ar kito „L. S.“ numerio. Ypač išgyvena
aviacijos mēgėjai, norintys turėti visą žurnalo komplektą.

Paaiškiname, kad mūsų respublikoje žurnalus platina įmonės „Lietuvos spauda“ ir „Kauno spauda“. Jos nustato parduodamų žurnalų kiekį ir paskirsto realizuoti į spaudos kioskus. Mes pateikiame Jūs prašomą tiražo kiekį ir, aišku, sutinkame Jūs padidinti. Galla, tačiau pasibaigus realizavimo terminui minėtos platinimo įmonės kaskart nurašo nemazą neparduotų žurnalų kiekį ir Jie patenka į antrines žaliavas. Redakcija skaitytojams žurnalų nesiuntinėja.

Taigi, patiklima išlaikyti būdas turėti visus žurnalo numerius yra Jūs prenumeruoti.

Primename, kad prenumerata pirmam 1995 metų pusmečiul jau priimama vi suose pašto skyriuose.

REDAKCIJA

AVIACIJOS ŠVENTĖ VILNIAUS TARPTAUTINIAME AEROUOSTE

Aviatoriai turi tokį posakį: „Jeigu nori, kad Afrikoje būtų lietus - paskelbk ten aviacijos šventę“. Nedaug trūko, kad jis pasivirtintų dar kartą.

Po šiemet Lietuvą nusiaubusios sausros Vilniuje numatytos aviacijos šventės išvkarėse dangaus mėlynę uždengė švininiai debesys, émė lyti. Nieko gero nežadėjo ir šventės dienos - rugpjūčio 20-osios rytas. Ta-

Paskelbus Nepriklausomybę ir susikurus Lietuvos karo aviacijai, 1920 metų vasarą tuo metu vadinaujame Vilniaus „Parubanko“ (Kirtimų) aerodrome su léktuvais lankydavosi ir jauni mūsų lakūnai. Lenkams okupavus Vilnių, léktuvali su lietuviškais ženklais atskrisdavo jo bombarduoti, vykdé šio krašto žvalgybą iš oro, mêté agitacinius lape-



Virve iš sraigtasparnio nusileidęs alpinistas Vladas Vitkauskas su aukščiausiose pasaule viršukalnėse buvojusia trispalve.

čiau dienojant debesys pakilo, atsirado properšū, ir aviacijos renginių pasigedę vilniečiai patraukė Lydos plento link.

Pirmą kartą sename Vilniaus Kirtimų aerodrome surengta šventė, kurioje dalyvavo visos Lietuvos aviacijos žinybos. Tai Lietuvos Aeroklubo sportininkai, Karinių oro pajégų ir Lietuvos Avialinijų lakūnai. Šventė kartu buvo ir paskutinis šiemet pažymimų Lietuvos Karinių oro pajégų 75-mečio, Antano Gustaičio konstrukcijos ANBO IV grandies skridimo aplink Europą 60-mečio ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) sukūrimo 50-mečio jubiliejų akoras.

Daug matės Vilniaus aerodromas iki šiol neregėjo tokios gausybės ir įvarios aviacijos technikos ir tūkstantinės žiūrovų minios.

Aerodromas čia buvo įkurtas dar prieš Pirmajį pasaulinį karą, kai buvusios carinės Rusijos Vilniaus gubernijos karinė įgula parinko lauką, tinkamą „oro laivų“ skraidymams. Karo metu čia jau buvo rusų žvalgybos ir naikintuvų dalinių bazė, o vėliau juo naudojosi ir kaizerinės Vokietijos karo aviacija.

gėjų skraidančius aparatus, sraigtasparnius, reaktyvinius variklius. Kas norėjo, apžiūrėjo ir didžiulių keleiviinių lėktuvų Jak-42 bei Boeing 737 vidaus įrangą.



Žiūrovai šventėje galėjo susipažinti su gausybe skraidančios technikos.

Tobulėjant aviacijai buvo plečiamos aerodromo ribos, įrengtas kieitos dangos kilimo-tūpimo takas. Aerodromas tapo buvusios tarybinės aviakompanijos „Aeroflot“ nuosavybe.

Atkurus Nepriklausomybę aerodromo šeimininkais tapo naujai įsteigta aviakompanija „Lietuvos avialinijos“. Pagrindinis aerouosto pastatas jau turi naują terminalą. Šiandien mūsų léktuvali tarptautinėmis trasomis pasiekia tolimas pasaulyje šalis. Kasdien keleiviai iš užsienio atskridina kitų šalių aviakompanijos.

Ant seno, jau nebenaudojamo kilimo-tūpimo tako buvo surengta aviacijos technikos paroda. Žiūrovai iš arti galėjo pamatyti sportinės aviacijos pavyzdžius, konstruktorių-mė-

Šventė pradėta darna trijų lėktuvų rikiuote - skrendantį Jetstar-731 iš abiejų pusų lydėjo KOP reaktyviniai L-39 Albatros. Nusileidęs Jetstar atriedėjo prie žiūrovų ir iš jo išlipo šventės vadovai - Lietuvos Aeroklubo prezidentas Jurgis Stanaitis, Karinių oro pajégų vadasis pulkininkas Zenonas Vegelevičius, Skraidymų departamento direktorius Kazimieras Lazdauskas.

Vadovai pasveikino susirinkusius su jubiliejamis skirta aviacijos švente. O tuo metu virš aerodromo su plazdančiomis Lietuvos aeroklubo ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) vėliavomis prascrenda aeroklubo léktuvali Wilga 35A. Netoliše iš sraigtasparnio Mi-8 virve nusileido žymus alpinistas Vladas Vitkauskas. Jo rankose - nedidelė trispalvė, buvusi Everesto, Elbruso ir Makinlio viršunėse. Skambant Lietuvos himnui visos trys vėliavos pakeltos ant flagstokų.

Respublikos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis perskaityė Lietuvos prezidento Algirdo Brazauskio dekretą ir jo vardu grupė aviatorių įteikė S. Dariaus ir S. Girėno medalius.

Padangėje lėktuvu išvilktais baltais sparnais sklandytuvais demonstravo bėmotorio skraidymo žaves.

Džiugu, kad tai mūsų konstruktorių sukurtas ir Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pagamintas plastmasinis sklandytuvas LAK-12 „Lietuva“. Demonstruotas po sraigtasparniu Mi-8 pakabinto auto-



Iškilmingai apdovanoti S. Dariaus ir S. Girėno medalininkai. Iš kairės: T. Juozapavičius, V. Mačiuika, E. Mažeikis, P. Noreika, Z. Polinauskas, K. Šalčius.

ATEINANČIŲ METŲ SAUSIO MĖNESI NAUJOJOJE ZELANDIJOE IVYKS 24-TAS PASAULIO SKLANDYMO ČEMPIONATAS.

Gautos paraškos iš 26 šalių. Daugiausia sklandytojų, net 47, skraidys 15 metrų klasės sklandytuvais. 38 užregistruoti standartinės ir 20 laisvos klasės aparatais. Gausiausia yra Didžiosios Britanijos komanda. Keturi os sportininkai skraidys standartiniais sklandytuvais ir po tris likusios klasėse. Gaila, kad tarp varžovų nematysime Lietuvos atstovų, kurie dėl techninių kliūčių ir lėšų stokos čempionate nedalyvaus.

Aple šią tolimą šalį, tenykštęs skraidymų sąlygas mes turime labai mažai žinių. Trumpai apie tai ir prieš čempionatą ten surengtas varžybas rasite žemiau spausdinamame Naujojoje Zelandijoje gvenančio mūsų tautiečio, sklandytojo-lakūno Eugenijaus MAKO rašinyje.

OMARAMA

Turbūt dauguma „Lietuvos sparņu“ skaitoju žino, kad ateinančios pasaulinės sklandymo pirmenybės vyks 1995 m. Naujojoje Zelandijoje, Omarama vietovėje. Betgi spejū, kad nedaug kas yra girdėjęs apie pačią Omaramą. Ar tai krašto rajonas, miestas ar kaimelis? Koks ten klimatas? Kokios sklandymo sąlygos?

Bandysiu apibūdinti.

Naujają Zelandiją sudaro dvi pagrindinės salos - Šiaurės ir Pietų salos, vulkaninės kilmės, prieš milijonus metų iškilusios iš vandenyno, tad labai kalnuotos. Tiesa, nedidelė sala prie pat Aucklando miesto, vadinta Rangitoto (vietine kalba „Rangi“ reiškia „Vadas“), yra jaučiusias žemės gabalas, prieš vos 800 metų vulcano „išspaustas“ iš jūros. Vien tik Aucklando mieste yra apie porą šimtų užgesusų vulkanų. Apie vidurį Šiaurės salos yra dar vienas, kartais dar rūkstantis: retsykiai pasirodo juodi dūmurai keletas karštų akmenų, prasiveržia karštas vanduo. Bet didesnio išsiveržimo nesitikima.

Nuo Šiaurės salos pradžios iki Pietų galu yra apie 2000 km, bet salos palyginti siauros, Šiaurės sala plačiausioje vietoje - apie 350 km. Kontrastui - prie didžiausio miesto Aucklando bus vos 25 km tarp Tasmanijos jūros vakaruose ir Ramiojo vandenyno rytuose. Pietų sala ko ne ištisai 200 km pločio.

Abiejų salų bendras plotas 268 700 kv. km. Gyventojų - panašiai kaip Lietuvoje, apie 3,5 milijono. Tai tik 13 žmonių kvadratiname km, tad gyventojų kokius keturis kartus rečiau kaip Lietuvoje. Mat yra daug neapgyvento ploto, ypač Pietų saloje.

Žinoma, kad kelionių lėktuvu dingę prieš 10 ir daugiau metų, todėl beveik iškaupė jų toliau ieškoti. Vienas mano pažįstamas su žmona ir dvieju mažais vaikais dingę prieš 12 metų su Cessna 172. Gal kada koks medžiototas ras aluminio skardas ir žmonių griaucius.

Pagrindiniai gyventojai yra britų kilmės. Jie pradėjo vykti į šalį pereito šimtmecio pradžioje ir po kelių dešimtmeciu kautynių su polinezų rasës vietiniiais „maorais“ susitaikė, pasirašydami sutartis.

Abi salos, perskirtos 50 km labai gilaus ir výejuoto sasauro, yra panaušas ploto. Pramonė daugiau sutelktai Šiaurinėje saloje, žinoma, taip pat ir gyventojų čia daugiau. Mažiau kaip milijonas yra pietuose. Ten aukštėsni kalnai ir nepaprasto grožio gamtovaizdžiai, todėl klesti turizmas.

Kalnų virtinė išilgai abiejų salų dalija kraštą į vakarinę ir rytinę pusēs. Kalnai pietuose daug aukštėsni, pavadinėti „Pietinėmis Alpėmis“. Kalnų virtinė Šiaurėje siekia iki 1500 m palyginti su iki 3800 m pietuose.

Dėl didelės vandens masės krašto klimatas beveik visur yra jūrinis: drėgnas, výejuotas ir pastovės temperatūros. Šiaurėje vasaros retai karštėsnių kaip 250-260, žiemos dieną - retai žemiau kaip 140 ar 150. Žinoma, naktį termometro stulpelis gali priartėti ir prie 0, bet sniegas abiejose salose iškrenta labai retai, ir tik keliami dienoms. Aišku, nekalbant apie vietoves atokiau nuo jūros ir aukštumose.

Vyravau vakarinis vėjas. Ir oro slėgis kaitalojasi periodiškai, kas 6-10 dienų.

Omarama miestelis yra kone pietinėje Pietų salos viduryje, apie 100



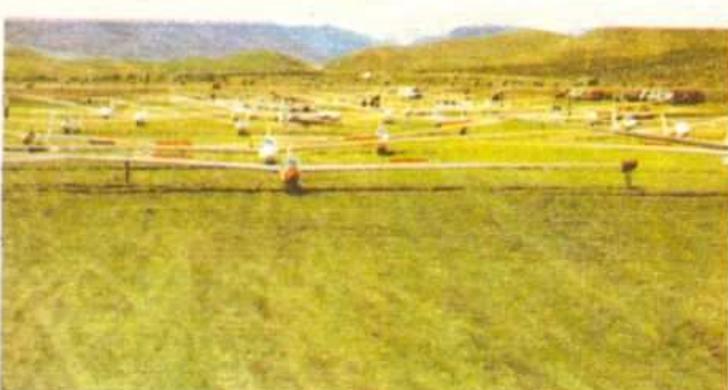
km nuo rytinių bei vakarienų pakrančių, slėnyje prie kalnų upelio. Slėnis apie 25 km pločio ir 80 km ilgio, apsuptys kalnų. Kalnai aukšti, trijų krypčių, rytuose žemesni su tarpekliais ištekaniomis į vandenyną upėmis ar upeliais. Aerodromas - pietiniame slėnio gale, su pagrindiniu kilimo taku prie pat statusus 2 km kalno Mt Cook (Maunt Kuk), apie 4 km aukštėlio. Slėnis susiformavo baigiantis ledynmečiul, lygus „kaip stalas“, bet čia pilna visokio dydžio akmenų. Paviršius kietas, rudos spalvos. „Slėnis“ iš tikrujų yra aukštuma, maždaug 400-500 m virš jūros lygio. Jei ne akmenys, būtų idealu nusileisti, bet kai ju yra, beveik neįmanoma nepalažu. Bet nėra ir taip blogai, nes nemažai pridaryta takų lėktuvams. Užtenka tik nurinkti akmenis ir sužymėti ribas senomis, baltai nudžytomis padangomis. Prie ežerų - fermos su žaliuojančiomis pievomis, nors jos retos. Bet reikia atsiminti, kad dažniausiai skraidoma didesniuose aukštūose su didesne galimybe rasti linkamą nusileisti vietą.

Miestelyje yra kelionių krautuvėlių, degalinė su remonto dirbtuvėmis, kinų valgykla - čia kiniškas maistas populiarus; keletas motelų pravažiuojantiems į kalnus pernaktoti ir, svarbiausia, jaukus viešbutis, bet iš tikrujų jų geriau tiktų vadinti

„karčemą“ ir dar tiksliau kaubojų „laukinių Vakarų karčemą“ su tam tikru jaukumu. Paprastai čia geriamas alus. Po vieno ar antro išgerto bokalo užsiemežga kabbos, diskusijos ir tarp svetimų. Pokalbiams temų nepritrūksta. Nors pirmenybių dalyviai turės savo barą prie aerodromo, esu tikras, kad po ilgo skridimo nevengs miestelio „hotelyje“ atsigavinti.

Pagrindinis pirmenybių aerodromas - už kokio kilometro nuo miestelio rytių kryptimi. Prie pat kilio tako - dviejų aukštų motelis bus pirmenybių būstinė. Dauguma dalyvių užsieniečių bus apgyvendinti aerodromo ribose, naujuose vieno butelio namkuose, pastatytuose per keletus pastaruosius metus ir dar baigiamus statyti. Jie visi iš anksto nupirkti būsimų savininkų, žinoma, sklandymo fanatikų, kurie atgaus nuosavybę tik po varžybų. Idomu, kad keletas pirkėjų yra net iš Europos.

Pats kilimo takas būdavo labai dulkietas, ištempiamas lėktuvas pa-skėsdavo dulkių debesys, kol nepakildavo 10-15 m, bet dabar jrengti požeminiai laistytuvai pavertė aerodromą žalia pieva. O 1993 gruodžio nesezoninį lietus - kone ežerų! Be pagrindinio aerodromo bus startuojama iš dar dviejų. Abu vakarų pusėj - pirmas apie 2 km, antras maždaug



Panaudojus originalią drékinimo sistemą sužaliavęs kilimo takas.

už 6 km nuo miestelio centro. Sąlygos čia bus primityvesnės, vos keilos būdės, turbūt atvežti karavanai taraus pakilimo kontrolei.

Atsižvelgiant į atstumą nuo jūros ir kalnų, klimatas nėra tipiškas N. Zelandijai. Temperatūros svyravimai daug ryškesni. Žiemą - sniegas, o vasarą gali būti ir labai karštų dienų, ypač priklausomai nuo vėjo krypties. Šaltas pietryčių vėjas prasiskverbia per upių vagas ir išgreitėja per tarpeklius. Kai pučia, tai pučia, palapinės ir neatsargiai prirečia lėktuvai lengvai attrūksta ir pradedą skraidytis patys. Gerai, kad vyraujantis vėjas iš vakarų. Drėgnas vakarinis jūros vėjas kopdamas per kalnus praranda drėgmę ir leidamas žemyn jau sausas sušyla. Mažai kritulių, ir vasarą viskas išdziūvė, ruda, primena dykumą. Fermeriai kuriasi netoli ežerų. Sodybų nedaug, kitur plotai neapgyvendinti.

Skriejimo sąlygos tikrai pulkios. Svarbiausias būdas - skraidymai bangose, įgalinę pasiekti nemažai pasaulio rekordų. Bangos lengviausiai formuojuojant pučiant stiprokam NW (šiaurės vakaru) vėjui, artejant šaltam frontui. Prieš keletą metų man teko praleisti atostogas sausio mėnesį - per patį vidurvasarį - ir iš 10 dienų tilti vieną nebuvuo skraidoma. Truko tikrų bangų. Bet kai nėra bangų, sąlygos terminiam skrejimui taip pat geros. Sausas oras, tai ir eukšti debesys, aplinkui įkaitintos uolos užtikrina termikus iki 3, net 3,5 km aukščio. Tai keliskart geriau, negu pajūry. Bet stipresnis rytinis vėjas kartais atneša šaltą pajūrio orą, kuris atslinkęs upės vaga nukerta vertikalias oro sroves.

Nors pasaulinio masto pilotai prityrę visose skrejimo srityse, vis tiek skridimas bangose labiau priklauso nuo specifinių paviršiaus kontūrų. Vietinių sąlygų žinojimas bus reikšmingas privalumas. Jau 1992 m. vasarą keliolika sklandytuvų iš užsienio lankėsi ruoštis pirmenybėms, ypač iš Vokietijos, 5 ar 6, o pastaraisiais metais - daug kitų europiečių, tarp jų Lietuvoje žinomas lenkas Janusz Centka. 1994 m. draugiškų pirmenybių Kiwi-Glide metu iš 13 skraidymo dienų viena buvo termikinė, viena - iš dalių bangų, o visos kitos - grynai bangų!

Bet komisija rūpinosi dalyvių saugumu. Vadinamasis "rotoriu" vengtinės visais atvejais. Žinoma, nepriyraus kalnuose greičiau į jį pateks, negu dažnai skraidant. Tai oro sūkurys su horizontaliai ašimi. Prieš kelerius metus, kalbėdamiesi su žinomu pasaulio rekordininku Dick Georgeson (1200 km atstumas ir daug kitų), prisiminėmė tą fenomeną. Jis labai vaizdžiai papasakojo apie skridimą, kai bandė siekti aukščio rekordo. Pasakojo štai ką: ji ištempė pučiant 35 kt' (~ 60 km/val.) vėjui Cessna C185. Tai 300 AJ pajėgumo lėktuvus. Oras buvo neramus, bet... kol laukta geresnių sąlygų, prasidejo tiesiog velniava. Cessna pranyko iš vaizdo, išniro mažytė, žemai. Lynas kone stačiu kampu, o šito visi buksyravimo pilotai ne be reikalo bijo. Vėl prapuola, ši kartą aukštyn, vėl - dešinėj, į kairę... "Tempiamas" sklandytuvus pasiveja Cessna ir vos nepralenkia. Bando reguliuti oro stabdžiai, baisu pamesti fazę.

Kruopščiai išdėstyti daiktai, kavos termosas, žemėlapiai ir kt. skraido, kaip pakliuvo atsimušdami į gaubtą. Bando sugauti bent fotokamera, smūgių į organinį stiklą kelia susirūpinimą, bet ką darys sugavęs? Nebent teks išmesti pro langelį, bet neuztenka rankų. Ir vairolozde laikytis, ir bandyti reguliuoti stabdžius reikią abiejų rankų. Seniai būty atskirkėnės, bet apačioje tarpeklis ir uolos. Sukask dantis ir kentek. Išėjės iš rotorius turėjo grįžti į aerodromą patikrinti sklandytuvą ir per keliolika minučių buvo taip nuvargės, kad turėjo atidėti skridimą kitai dienai.

Nesunku man ji suprasti. Prieš keletą metų lankiausi Wellingtone (NZ sostinė) verslo reikalais. Buvo atskridęs su firmos Piper PA 161. Baigės reikalas, dar turėjau pakankamai laiko grįžti į Aucklandą. Trasa krito kalnų viršinę 1,5 km aukštyje. Kalnai žemesni, kaip Pietų Alpės. Artėjant kalnams oras tapo neramus, kol staiga lyg kažkas kūju būtų trenkės, ir prasidėjo velniava. Pilnais apsisukimais, pakėlės nosi, lėktuvas nesugeba išlaikyti aukščio. Sparnai aukštyn - žemyn, nosis kairėn - dešini.

Turbūt skaitytojams žinoma, kad 1995 m. pirmenybės vyks su GPS navigacija ir posūkių kontrole. Kompiuteris skaito GPS ir užrašo skrydžio trasą 3-jose ašyse. Tai užfiksuoja atstumą, posūkius, laiką ir aukštį. Varpelis praneša priskristą posūkiu tašką, tuo tarpu rodyklė parodo kryptį ir atstumą į sekantį posūki, nukrypimą nuo tiesios linijos - laikytis dešinės (kairės) - ir leidžia užliksuti pakeliui pastebėtas tinkamas leistis aikštėles. Nors „Kiwi Glide“ instrumentas iki šiol nebuvuo privalamas, pasaulio pirmenybės bus būtinės, ir jo nuoma bus įskaityta į dalyvio mokesčių. Instrumentas buvo labai sekmingai išbandytas. Ypač juo patenkinti administratoriai. Nereikės nemiegstamo kruopštus darbo aiškinti fotojuostas, nagrinėti nuotraukas, o tai paprastai per pirmenybes užstrunka iki vidurnakčio, kartais iki aušros. Centrinis kompiuteris išnagrinėja jodėtą magnetinę juostą per pusę minutės. Nemažiau privalumų ir pilotams. Po pirmos dienos buvo aišku, kad be GPS kompiuterio geresnės vietos nebus įmanoma užimti. Ne visi pradėjo su GPS, nes-

gerai uždirbtį galėjo kas nors pardavinėdama aspiriną.

Kitą rytą, sausio 2, pirmą pirmenybių dieną - vėl lietus! Bet susirinkus pasiartti meteorologai nuramino, kad pragiedrės ir iki 14 valandos diena bus tinkama termikiniams skridimui, paskui oras bus tinkamas bangoms formuotis. 11 val. saulė jau pasirodė iš už debesų. Kartais ir meteorologams pavyksta pasakyti telis.

Diena, galima sakyti, buvo sėkmės daugumai. Užduotys: 405-366 ir 341 km, atvirai, 15 m ir standartine klasėms. Motorizuoti turėjo užduoti ir skraidę su 15 m klase, bet pagal tarptautinį nutarimą bus įskaityta kaip atskira klasė.

Kaip pranašauta, bangos susiformavo, ir dauguma finišavo iš 6 ar 7 km aukščio. Bet prie 15 m prieš paskutinį posūkių bangą laikinai nutruko, ir 11-kai sklandytuvų diena pasibaigė! 10 laimingai nusileido. Bet danas Jan Andersen leisdamas įskrido į aukštus įtampas laidus, kurių čia nemažai, nes slenkyje yra keletas hidroelektrinių. Nuvertė atramos bokštą ir smarkiai apgadino išnuomotą ASW 20. Bet pats laimingai išvengė traumų ir apsiribojo lengvais apdegimais.

Kaip minėta, pirmenybės vyko labai netipisku Omaramai ir sausiu oru: lietingu ir gausiu bangomis. Nors lietus kiek aprimo jau pirmą skraidymų dieną, naktimis lydavo vos ne nuolat, pragiedrėdavo tik popietę. Tai netrukėdė skraidinti, ir užduotys būdavo apie 450 km su ilgiausiu atvirai klasė - kiek per 600 km. Paskutinę, 14-tą dieną pragiedrėjo tik apie 3 val. po pietų, kai skraidymas buvo jau atšauktas. Bangų dažnumas taip pat nenormalus sausio mėnesį. Kadangi kai kurie svečiai buvo net neskaidę bangose, kiti prityrė skundési, kad niekur kitur pasauluje panašių sąlygų nebuvuo matę. Suprantama, tai sukėlė nepatenkinimo ir pastabų. Gerai tik, kad nemaloniu „rotorių“ nesigirdėjo. Zelandiečiai bandė visaip padėti paaškinimais bei patarimais, net skrisdami ore per radiją. Reikia pasakyti, kad pirmenybėms įpusėjus ir „naujokai“ pradėjo geriau jaustis ir bent iš dalies igijo naujo patyrimo skrejant aukštumose. Taip pat žavėjo nepaprasti vaizdai virš sniegu dengtų kalnų, mėlyna jūra abiejose pusėse su žaliu pakraščiu rytuose. Daugmai buvo neįprasta matyti aukštai ratelius sukančius baltus laškelius - ilgasparnius sklandytuvus - 20 000 ar 23 000 pédų aukštyje, dar prieš startą.

Zinoma, visa tai turėjo būti naujazelandiečių privalumai ir atsiliepti rezultataiems. Pirmos vietos visose keturiose klasėse teko vietiniams - atviruje klasėje Thea Newfield, 15 metų klasėje Terry Delore, standartinėje klasėje Max Stevens ir motorizuotais sklandytuvais - Roger Sparks.

Varžybose skraidė 5 atviros klasės, po tryliką 15 metrų ir standartinės klasės ir 4 motorizuotais sklandytuvais. Iš viso atlitha 470 skridimų, nuskrista 160 856 kilometrai, greičio vidurkis - 106,0 km/v.

Eugenijus MAKAS

Naujoji Zelandija



Skraidant aukštose bangose sklandytuvus būtina užpildyti deguonimi.

nėn. Būčiau apsisukęs atgal, bet nedrįsau, kad lėktuvas neapvirstų. Sušašk dantis ir kentek, kol staiga visai nurimo. Žvilgtelėjau į variometrą - užstrigęs iki maksimumo. Aukščio rodyklė bėga ratu, kaip išprotėjęs laikrodis. Supratau, kad perskridom rotorius centrą ir dabar jau kilimo sektorius. Net išjungus benzinių - aukštyn ir aukštyn, jau 13 000 pédų, kol per radiją galėjau pranešti ir pašeisinti atsidūrės nestandartiniame aukštyje. Paskui skridimas buvo visai ramus.

Dabar trumpai apie praėjusio sausio varžybas, pavadintas „Kiwi Glide“ (kivio sklandimas). Tarp kitok, kivis - beveik išnykęs paukštis - nesugeba skraidinti ir todėl lengvai medžiojamas plėšrių paukščių, žiurkių ir oposumų (gyvūnėlis, panašus į meškiuką, nors ir simpatiškos išvaiddos, labai daug žalos pridaro augmenijai ir skleisdamas ligas gyvuliams), taip pat vietinių maioriai megdu juo pasigardžiuoti. Šiaisiai laikais ji pamatysi tik zoologijos sodoose, specialiuose namukuose patamsy - mat nemégsta šviesos. Tarp kitok, užima garbingą vietą: yra NZ emblema - kaip Lietuvoje raitelis ant balto žirgo.

nuoma - 400 NZ (240 US) dolerių. Vienas australas, kuris pirmą varžybų dieną turėjo nusileisti iš 20 000 pédų (6000 m) iki 4000 (1200 m - žemai debesų) fotografuoti posūkių punktą. Labai entuziastingi buvo prancūzai. Po pirmų dienų į kabiną pasiimdamo vos tik grubų kelių žemėlapį. Pasitikėdami, kad kompiuteris nuves kur reikia.

Kaip minėta, oras buvo netipisku Omaramai ir sausiu oru: lietingu ir gausiu bangomis. Pirmenybės prasidėjo antrą sausio. Naujuju Metų diena pagaliau prašvito be lietaus, tik gaila vėlokai - kas gi gali ir nori Sausio 1-ają pradėti varžybas anksčiau pietų laikol. Bet popietę sklandytuvai rikiavosi paklumui su pilotais iš Australijos, Austrijos, Čekijos, Danijos, Didžiosios Britanijos, Italijos, Japonijos, Lenkijos, Suomijos, Skotijos, Šveicarijos, Vokietijos ir Venesuelos. 51 pilotas, išskaitant 11 zelandiečių. Keletas svečių čia buvo skraidę anksčiau, bet dauguma - pirmą kartą. Reikėjo bent susipažinti su aerodromais ir apylinkėmis, nors ne visų sveikata buvo pati geriausia... įsivaizduoju, kad

AVIACIJOS ŠVENTĖ VILNIAUS TARPTAUTINIAME AEROUOSTE



Iš lėktuvo An-2 „byra“ bebaimai parašiutininkai.

ATKELTA IŠ 3 P.

mobilio gabenimo oru galimybės. O kitas Povilo Noreikos valdomas Mi-8 visus stebino sraigtasparnio manevringumu ir piloto meistriškumu.

Aukštojo pilotažo figūras mokomoju Cessna-152 demonstravo VTU Aviacijos instituto direktoriaus pavaduotojas skraidymams Leonas Jonys. Pirmą kartą pasaulio akrobatinio skraidymo čempionate debiutavusi mūsų lakūnė Onutė Motiejūnaitė lėktuvu Jak-55M demonstravo savo laisvą programą. O Jurgis Kairys naujausiu Su-31 atliko tokį išpūdingą skrydį, kuriame atliekamos figūros kartais net prieštaravo aerodinamikos dėsniams.

Netrūko ir daugiau kvapą gniaužiančių reginių. Prisirišęs virve nedideliamė aukštyste paskui lėktuvą An-2 praskrido kaunietis Valdas Ūnas.

Vėliau, lėktuvui pakilus į didesnį aukštį, sportininkas nuo virvės atsiplaidavo ir nusileido parašiutu. Panevėžietis Rolandas Šibirškis skrido

atviroje erdvėje stovėdamas viršum lėktuvo.

Daug gražių ir išpūdingų šuolių bei parašiutų akrobatisko numerių



Demonstruojamas KOP sraigtasparnis Mi-8.

reginys.

Šventės metu Vilniaus tarptautinio aerouosto darbas nebuvo nutrauktas. Pagal nustatyta grafi-ką vyko visi numatyti reisai. Žiūrovai matė kylant ir tupiant aviacijos kompanijų Lufthansa, SAS, Estonian Air ir kt. lėktuvus. Ir tai taip pat savotiškai papildė aviacijos šventę.

Nors programa ir buvo pernelyg ilga, o norinčių nepaskraidinta, nors buvo žadėta, apskritai šventė pavyko. Ir reikia tikėtis, kad nuo šiol aerouostas taps tradicine panašių renginių vieta.



Tarp svečių matėme ir Lietuvoje gerai žinomą lakūną iš Suvalkų, dabar gyvenantį JAV, Gediminą Žiliuską.

pademonstravo Vidmantas Zubė, Valentinas Banelis, Jonas Savickas, Kęstutis Mačiulis, Raimundas Čepulis ir kiti. Buvo atliktos formuotės „Etažėrė“ ir „Vėduoklė“. Iš sklandytuvo L-13 Blanik antros kabinos šuolj atliko Povilas Racevičius. O šventės pabaigoje padangėje išsiskleidę spalvoti kupolai - masinio parašiutininkų „desanto“

Antanas ARBAČIAUSKAS

KAI VOKIETIJA UŽPUOLE LENKIJĄ

1939 m. rugėjo 1 d. Vokietijos kariuomenė netikėtai užpuole Lenkijos valstybę. Stiprios vokiečių oro pajėgos bombardavo miestus ir sostinę Varšuvą. Jau pirmomis karo dienomis lenkų karo aviacija buvo sunaikinta nepakilusi nuo žemės. Po savaitės vokiečiai prasiveržė iki Varšuvos.

Karui prasidėjus Lietuvos vyriausybė paskelbė neutralumą ir dalinę mobilizaciją. I tikrąjį karo tarnybą buvo pašaukti ir atsargos aviacijos karininkai bei puskarininkai lakūnai. I kariuomenę rekvizuota daug susiseikiomo priemonių. Rekvizuoti ir Lie-

tuvos Aeroklubo lėktuvali, kurie Karo aviacijoje buvo nudažyti komunaliažo dažais. Aplink Kauno aerodromą iškastuose grioviuose stovėjo priešlėktuvinių būklai. Vienam aerodromo pakraštyje į skubiai pastatytais palapines nutiesti telefono laidai. Šalia palapinių išrikiuoti naikintuvai Devotine 501. Čia 1-mos eskadrilės lakūnai ir mechanikai budėjo dieną ir naktį. Taip pat po visą Lietuvą, jvairiuose sekimo punktuose išsišestė priešlėktuvinių tarnybos kariai su žiūronais žvalgė padangę. Apie pastebėtą sventimos valstybės lėktuvą nedelsiant buvo pranešama telefono

nu Karo aviacijos štabui Kaune. Žvalgybos technika - žiūronai ir telefonas - buvo primityvi. Kol Kauno aerodromą pasiekdavo įsakymas lakūnams pakilti ir nutūpti įsibrovėli, jis jau būdavo tol... Kartą vidudienį virš Kauno geležinkelio stoties prašvili prie Me 109 ir sukėlė mieste didelį šurmulį. Kauno aerodrome budejė lakūnai net nespėjo įjungti naikintuvų variklių... Vienas Me 109, pritrūkės kuro, buvo priverstas nusileisti laukose. Jis, gerokai sužalota, atgabeno į Kauną ir pastatė Aviacijos technikos dirbtuvius sandėlyje. Me 109 pilotą, pavakarienius pas viršaitį, aviacijos karininkas nuvežė prie Vokietijos sienos ir paleido.

Vieną dieną mūsų lėktuvų lydimas virš Kauno aerodromo pasirodė vienmotoris lėktuvas. Nu-

sleidės lėktuvas nuvairavo prie lietuvių aviatorių grupelės. Jo sparnuose buvo Lenkijos karo aviacijos ženklių.

Netrukus į aerodromą atvyko Karo aviacijos viršininkas gen. inž. A. Gustaitis. Jis susidomėjė apžiūrėjant naują lenkų konstrukcijos lėktuvą, kuris kareiviams buvo įstumtas į vieną angarą. Viršininkas, jilipės į lėktuvą kabina, gerą pusvalandį praleido piloto kresle. Tuo tarpu lenkai buvo nuvežti į aviacijos karininkų ramovę, pavaišinti pusryčiais, galėjo nusiprausti, nusiskusti ir svečių kambaryste pailsėti.

Vokietijos ir Lenkijos karo veiksmų metu Lietuvoje buvo internuotas vienas vokiečių ir vienas lenkų karo lėktuvali.

Vytautas PESECKAS

INTERNUOTAS LENKŲ LĖKTUVAS

eskadrilės naikintuvai Dewoitine D.501L. Ankstų rytą, vos prašvitus, karo aviacijos vadovybė iš pasienio stebėtojų gavo pranešimą, kad Kalvarijos rajone nėpažįstamas lėktuvas pažeidė Lietuvos oro erdvę ir skrenda į mūsų šalies gilumą. Budinčioji grandis - leitenantas Bronius Kuzma, vyresnisius puskarininkis Juozas Dambrava ir iš atsargos pašauktas jaunesnysis leitenantas rašytojas Jonas Dovydaitis - gavo nurodymą surasti oro erdvės pažeidėjų ir jį nutūpti Kauno aerodrome, o jei nevykdys nurodymų - numušti. Paleidžiant variklius lit. B. Kuzma sunaudojo lėktuvo suspausto oro atsargas ir variklio neužvedė. Taigi į orą pakilti du mūsų naikintuvai.

Netoli Marijampolės maždaug 1200 metrų aukštaje lakūnai pastebėjo nepažistamo lėktuvo siluetą. Priskridę arčiau jis pastebėjo, kad tai raudonai-baltais šachmatų rombais pažymėtas lenkų vienmotoris že-

masparnis lėktuvas. Pagal tarptautines taisykles mojuodami sparnais mūsų lakūnai įspėjo lenkų lėktuvą, kad šis yra pažeidėjas ir privalo skristi kartu su mūsų naikintuvais. Lenkų lakūnas, taip pat mojuodamas sparnais, atsakė suprantą komandą ir, lydimas Dewoitin'ų, nutūpė Kauno aerodrome.

Kaip paaiškėjo, tai vienas naujausių lengvųjų bombonešių prototipas PLZ-46 Sum, kurių buvo pagaminti tik du vienetai. Tai ištisai metalinės konstrukcijos žemasparnis lengvasis bombonešis. Igula sudaro trys nariai - pilotas, oro žvalgas ir šaulys. Žvalgo kabinoje taip pat buvo įmontuota vairolaudė. Lėktuvas buvo ginkluotas šešiais kulkosvaidžiais ir galėjo nešti 600 kg bombų. Pirmasis prototipas išbandytas 1938 m. rugpjūčio mėnesį ir demonstruotas tarptautinėje aviacijos parodoje Paryžiuje. Kaune nusileidės antrasis prototipas, išbandytas 1939 m. kovo mėn., turėjo oru aušinamą 918 AJ galingumo variklį Bristol Pegasus XX. Lėktuvas PLZ-46 Sum sukurtas pakeisti populiarų lenkų aviacijos PZL-23 Karas.

Iš lėktuvo išlipo keturi kariškiai. Trys buvo įgulos nariai, o ketvirtas iš Varšuvos atskraidintas kapralas Radziminski. Lėktuvas buvo pastatytas į angarą, o kariškiai internuoti.

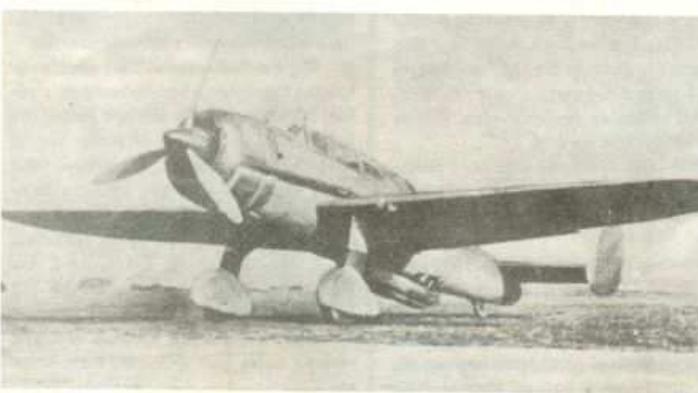
Apie iki tol vykusią šio skridimo epopėjų papasakojo lėktuvu vadavas leitenantas inžinierius W. Riessa:

„Po dviejų karo savaičių Lenkijos padangeje jau šeimininkavo tik hitlerinės Luftwaffės lėktuvai. Ir kai rugėjo 17 dieną paskelbusi karą prie Lenkijos žlugimo prisiėjo Tarybų Sajunga, lenkų kariuė vadovybė

nusprendė dar liuksių aviaciją evakuoti į Rumuniją. Rugpjūčio 17-18 dienomis į Bukareštą atskrido apie 50 naikintuvų, 18 žvalgybos lėktuvų, 30 bombonešių, tarp kurių buvo ir PZL-46 Sum. Be to, čia atskrido ir daug Lenkijos mokomųjų, sportinių ir susiseikiimo lėktuvų. Nuo pat pirmųjų dienų pastebėjome, kad mūsų lėktuvu Sum labai domisi kariškiai. Vėliau pradėjo lankytis ir jų gamyklas konstruktoriai. Pagaliau jų vadovybė davė nurodymą lėktuvą PZL-46 Sum į Bukarešto nuskraidenti į kitą, Brašovo aerodromą, kuriame, kaip žinojome, buvo rumunų aviacijos gamykla Industria Romana. Lenkų igula turėjo lydėti du rumunų naikintuvai. Igula, susėdusi į lėktuvą ir net reikiamais neįšildžiusi variklio, jam „čiaudint“ mėlynais dūmais pakilo iš Bukarešto aerodromo ir skrisdama pažeme patraukė Varšuvos link. Vėliau pakili rumunų naikintuvai jo jau nematė. Didesnė Varšuvos dalis ir jos pagrindinis aerodromas Okęcie jau buvo okupuota vokiečių. Lėktuvas, vokiečių kareivų apšaudytas iš šautuvų, nusileido sename, jau baigiančiame savo gyvenimą Mokotovo aerodrome. Visą naktį mechanikai tvarkė sparnuose kulkų išvarpytas skyles ir 1939 m. rugėjo 27 dieną 5 valandą ryto lėktuvas pakilo iš baigiamos supti Varšuvos. Pakeliui dar buvome kelis kartus apšaudomi, tačiau laimingai pasiekėme Lietuvos sieną.“

Kiek pabuvę Lietuvoje PZL-46 Sum lėktuvu atskridę lenkų kariškiai susitvarkė dokumentus ir per Švediją išvyko į Angliją. Čia buvo formuojami lenkų kariuomenės daliniai, kurie vėliau įsijungė į kovą prieš hitlerinę Vokietiją. Lėktuvas Kaune sulaukė Raudonosios armijos okupacijos.

A. BAČINIS



Lengvasis bombonešis PZL-46 Sum.

Aviatoriai, apdovanoti Stepono Dariaus ir Stasio Girėno medaliais, skrydžio per Atlantą 61-ujų metinių proga

Lietuvos Respublikos Prezidento Algirdo Brazauskio 1994 m. liepos 14 dienos dekretu Nr. 356 Dariaus ir Girėno medaliams apdovanota Lietuvos aviacijai nusipelnusių asmenų grupė.

Ričardas HENRICHAS. Gimė 1910



metais Vilkaviškio apskrityje. Baigęs gimnaziją dirbo Lietuvos aeroklube, organizavo LAK loteriją. Nuo 1933 iki 1940 metų buvo aeroklubo lakūnas. Kultivavo sklandymo ir parašluitinį sportą. Pirmųjų Pasaulio lietuvių sporto žaldynių dalyvis.

Prasidėjus tarybinei okupacijai, 1941 metais pasitraukė į Vokietiją, kur gyvena ir dabar.

Aktyviai dalyvauja Lietuvos-Vokiečių draugijos veikloje. Lietuvos aeroklubui siunčia aviacinę literatūrą, rūpinasi labdaros reikalais.

Tadas JUOZAPAVIČIUS. Gimė 1912



1954 metais Alytaus rajone, Punios kaime. 1972 metais baigę Puntos vidurinę mokyklą, įstojo į Sosovo lakūnų mokyklą. Ją baigęs nuo 1974 iki 1992 metų dirbo civilinėje aviacijoje lėktuvo kapitonu. Dabar Lietuvos Krašto apsaugos karinėse oro pajėgose tarnauja kovinio parengimo skyriaus vyresniuoju lakūnu-inspektoriumi, turi vyresniojo leitenanto laipsnį. Skraido lėktuvais Jak-18T, Jak-52, An-2, L-410. Yra išskaidės 8500 valandų.

1993 metais T. Juozapavičiulį skendant lėktuvu L-410 sugedo vienas

variklis. Sumaniai veikdamas lakūnas išgelbėjo brangiai kainuojantį lėktuvą.

Per trumpą laiką T. Juozapavičius apmokė daug jaunų lakūnų.

Vytautas MACIUIKA. Žymaus Lietu-



vos aviatoriaus, pulkininko Antano Mačiukos sūnus. Gimė 1930 metais. Mokėsi Kauno „Aušros“ berniukų gimnazijoje. Prikausė Lietuvos Laisvės Kovotojų Sąjungai ir už tai 1944 metais areštotas. Iš Kalvarijos etapais išvežtas į lagerį. Kaip nepilnametis lageryje kalėjo be teismo. O sulaukęs 16 metų, surengtame teismo procese pagal RTFSR BK 58-ia, 10-11 straipsnį nuteistas 10 metų kalėti ir 5 metams tremties. Už pabėgimą iš lagerio 1947 metais ši bausmė buvo padidinta iki 25 metų ir 5 metų tremties. Po Stalino mirties 1955 metais išleistas į laisvę. Sugrįžęs į Lietuvą Kaune baigė vakarinę Darbo jėgimo mokyklą ir 1958 metais įstojo į Dailės institutą. Čia mokydamas sukurė ir iš granito iškalė paminklą S. Dariui ir S. Girėnui. Šis didingas memorialinis ansamblis Kauno karių kapinėse atidengtas 1968 metų liepos 17 dieną.

Yra sukūręs medalį „Žemaičių gairėklio“ kūrėjui Aleksandriui Griškevičiui atminti. Klaipėdoje pastatytas paminklas Prūsų sukilimo vadui Herkui Mantui.

Vilniaus aeroklube V. Mačiukai yra atlikes 6 šuolius su parašiu.

Dabar baigia rašyti dviejų tomų romanių apie S. Dariaus ir S. Girėno gyvenimą. Išleido kelias poezijos knygias.

Edvardas MAŽEIKIS. Gimė 1961



metais Akmenės rajono Kliašių kaime. Mokėsi Papiliés S. Daukanto vidurinėje mokykloje, kurią baigęs 1979 metais įstojo į Černigovo Aukštąjį karo aviacijos lakūnų mokyklą. Ją baigęs 1983 metais skraidė TSRS Karinių oro pajėgų

daliniuose Tolimuosiųose Rytuose. Vėliau tarnavo Priešlėktuvinės gynybos aviacijoje. 1992 metais grįžo į Tėvynę. Tarnavo Lietuvos Krašto apsaugos ministerijos Aviacijos tarnybos kovinio parengimo skyriaus viršininko pavaudutoju. Nuo 1993 m. eina šio skyriaus viršininko pareigas, turi majoro laipsnį.

1992 m. vadovavo lakūnų grupei atskraidinant iš Kirgizstano į Lietuvą pirmuosius atgimusios Karo aviacijos lėktuvus L-39.

Skraido lėktuvais Jak-52, Jak-18T, An-2, L-39 ir visų modifikacijų MiG-23. Yra išskaidės daugiau kaip pusantro tūkstančio valandų.

Romanas MAŽONAS. Gimė 1912



metais Raseiniuose. Čia baigęs 6 gimnazijos klasės 1932 metais įstojo į paskarininkų lakūnų mokyklą. Ją baigęs įgijo karo lakūno II rango kvalifikaciją. Tarnybą pradėjo 1934 metų pabaigoje 3-oje eskadrilėje Zoknių aerodrome. Gavęs karo lakūno I rango kvalifikaciją, 1937 metais perkeltas į Kauną ir skiriamas Karo aviacijos mokomosios grupės instruktoriumi. Yra apmokęs ir išleidė savarankiškai skraidyti 38 lakūnus.

Kai TSRS okupavo Lietuvą, R. Mažonas atsisakė pasiūlymo tarnauti 29-ojo Teritorinio korpuso eskadrilėje. Išleistas į atsargą viršilios karinės laipsnių. Yra skraidė lėktuvais Albatros C1, Albatros CIII, LGV C VI, Ansaldo A-120, AVRO 626, Fokker D VII, Anbo III, Anbo V, Anbo 51, „Bucker Bu 133 „Jungmeister“. Atlikes 3294 skridimus ir ore išbuves 902 valandas. Apdovanotas "Plieno sparnų" garbės ženklu.

Vėliau R. Mažonas studijavo mediciną ir 43 metus dirbo gydytoju įvairoje medicinoje įstaigose.

Povilas NOREIKA. Gimė 1958 metais Šilutės rajone, Kažemėkų kaime. Baigęs Smalininkų Žemės ūkio technikumą įstojo į Saratovo Karo aviacijos mokyklą. Mokėsi skraidyti sraigtaspiniu. 1980 metais baigęs mokyklą tarnavo buvusios TSRS Karinėse oro pajėgose Ukrainoje, Vokietijoje, o nuo



1989 metų liepos mėnesio - Kaune, Aleksoto aerodrome.

Nuo 1992 metų tarnauja Lietuvos Krašto apsaugos ministerijos aviacijos tarnyboje, šiuo metu eina vyr. lakūno-inspektorius pareigas. Skraido Mi-1, Mi-2, Mi-4, Mi-8.

Turi 1 Karo aviacijos rangą ir kapitono laipsnį. Išskaidės per 1800 valandų.

Zigmantas POLINAUSKAS. Gimė 1925



metais. Mokėsi Veterinarijos akademijoje. Čia mokydamas pradėjo šokinėti parašluitais, įstelgė parašluitininkų būrelį. 1948 metais Vilniuje baigė Lietuvos aeroklubą, tapo civilinį lakūnų. Nuo 1958 metų dirbo Vilniaus aeroklubo parašluitininkų instruktoriumi, vėliau grandies vadu. Nuo 1966 metų iki pensijos įėjo šio klubo viršininko pareigas. Jo indėlis ženklus kuriant klubo bazę, vykdant administracinių pastato statybą.

Zigmui Polinauskui 1967 metais susiklotos sklandymo sporto meistro, o vėliau ir lėktuvų sporto meistro vardai. Jis yra pasiekęs tris parašluitinio sporto respublikos rekordus, iškovojęs 1968 metų Lietuvos aukščiojo piloto žemės čempiono vardą. Skraidė visais mūsų šalyje buvusiais sklandytuvų tipais, lėktuvais Po-2, Jak-12, Jak-18, Z-326, An-2. Yra išskaidės 6250 valandų ir atlikes 748 šuolius parašluiti.

Šiuo metu dirba Vilniaus vandens sporto rūmų instruktoriumi-metodininku.

Vytautas SABECKIS. Gimė 1951 metais Plungėje. 1966 metais su Telšių

sklandytojais žiemą dalyvaudamas virš Masčio ežero vykusiose skraidymuose



gavo pirmajį „oro krikštą“. Kitais metais pradėjo skraiditi ir pats. Baigęs vidurinę mokyklą įstojo mokyti į Kauno Politechnikos institutą ir toliau skraidė Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klube. 1973 metais įvykdė sporto meistrių normatyvus. Po metų debiutavo tarptautinėse jaunų varžybose Vokietijoje. 1975 metais tapo Lietuvos sklandymo čempionu ir iki šiol šį titulą yra iškovojęs dar aštunis kartus. Keturius kartus yra nugalėjęs TSRS čempionatuose. Pasiekęs svarūpų pergalių ir buvęs prizinkas Tarptautinėse varžybose Lenkijoje, Bulgarijoje, Anglijoje. 1977 metais jam suteiktas Tarptautinės klasės sporto meistro vardas. Praėjusiuose metais naujausiu Prienų sportinės aviacijos gamykloje pagamintu sklandytuvu LAK-17 pasaulio čempionate Švedijoje užėmė ketvirtą vietą. Yra pasiekęs ne mažai Lietuvos ir Tarybų Sąjungos rekordų. Sklandytuvais ir lėktuvais išbuvęs ore per 5600 valandų.

V. Šalčius nuo 1979 metų yra Prienų sportinės aviacijos gamyklos lankūnas-bandytojas.

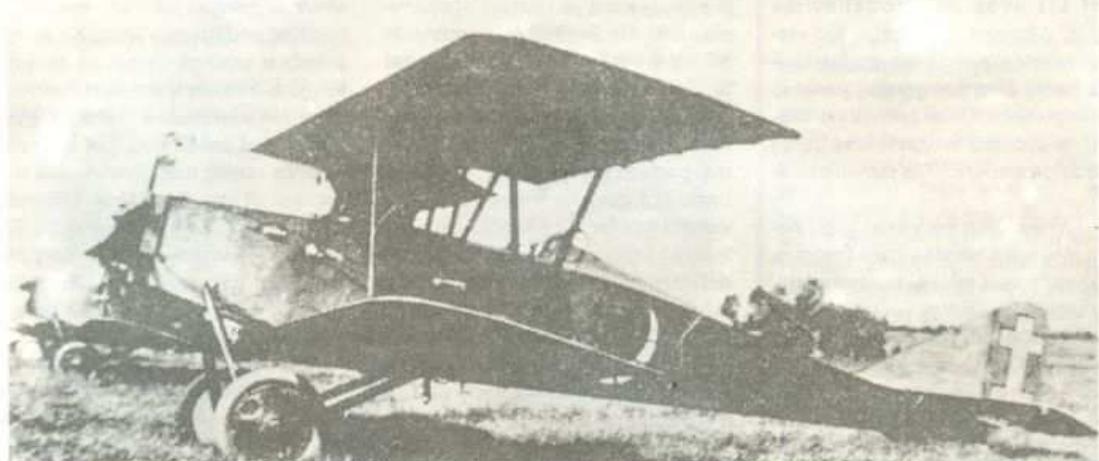
Kazimieras ŠALČIUS. Gimęs 1954



metais Kauno rajone, Stanačių kaime. Baigęs Garliavos vidurinę mokyklą 1972 metais įstojo į Rygos civilinės aviacijos mokyklą. Toliau mokėsi Buguruslamo civilinės aviacijos mokykloje. Ją baigęs dirbo Kauno aerouoste. Skraidė lėktuvais L-29 ir MiG-17. O iš viso yra įvaldės aštunis lėktuvų tipus ir išskaidės daugiau kaip 7500 valandų.

Šiuo metu V. Šalčius yra KAM Karinių oro pajėgų transporto eskadrilės grandies vadovas, turė viresniojo leitenanto laipsnį.

LÉKTUVAI, KURIAIS SKRAIDĖ LIETUVOS LAKŪNAI



S. V. A. - 10

Pirmais pasaulinio karo metais pagal italių konstruktorių Umberto Savoia ir Rodolfo Verduzio projektą Turino mieste įsikūrusiose Giovanni Ansaldo dirbtuvėse buvo pagaminti naikintuvai S.V.A.-3, S.V.A.-4 ir S.V.A.-5, galėj įsibūti ore keturių valandas. 1918 metais buvo sukurti dviviečiai šio lėktuvo variantai S.V.A.-9 ir S.V.A.-10, skirti žvalgybai ir bombardavimui.

Lėktuvas S.V.A.-10 medinis konstrukcijos biplanas. Sparnai turėjo du ionžeronus. Priekinė briauna dengta klijuote, likusios - drobe. Priekinė liemens dalis padengta aluminio skarda, toliau - klijuo.

Lėktuve įtaisytais 6 cilindrų skyčiu aušinamas 220 AJ galingumo variklis SPA-6A. Ginkluotė - du kulkosvaidžiai: vienas sinchronizuotas, šaudyt į priekį pilotui, antras judamas, oro žvalgiu.

Lėktuvą labiausiai išgarsino rizikini perskridimai. Atliktas tolimas perskridimas per Andų kalnynus, o 1920 metais lėktuvu S.V.A. nuskrista iš Romos per Indiją, Kiniją į Tokiją (17500 km).

Šiuo lėktuvu susidomėjo ir Lietuvos karinės aviacijos vadovybė. 1922 metais su itala buvo pasirašytas kontraktas Lietuvos karinės aviacijai pagaminti dyvilką žvalgbinių lėktuvų S.V.A.-10. 1923 m. kovo mėnesį į Italiją gamybai prižiūrėti buvo komanduotas Jonas Mikėnas. Jis Turino Aeronautica d'Italia gamykloje susipažino su gamybos technologija, stebėjo Lietuvai statomus lėktuvus ir skraidė jau pagamintais S.V.A.-10. Priemimo aktą pasirašė iš Kauno atvykęs leitenantas Antanas Gustaitis. Kiekvienas lėktuvas kainavo 37000 litų. Lėktuvai konteineriuose buvo gabeniama į Hamburgą į Klaipėdą. Gegužės 15 dieną uoste iškrauti, atvežti į Kauną, sumontuoti ir birželio 8 dieną apskraidinti ore. Po

to jie buvo perduoti į 2-ą žvalgybos oro eskadrilę.

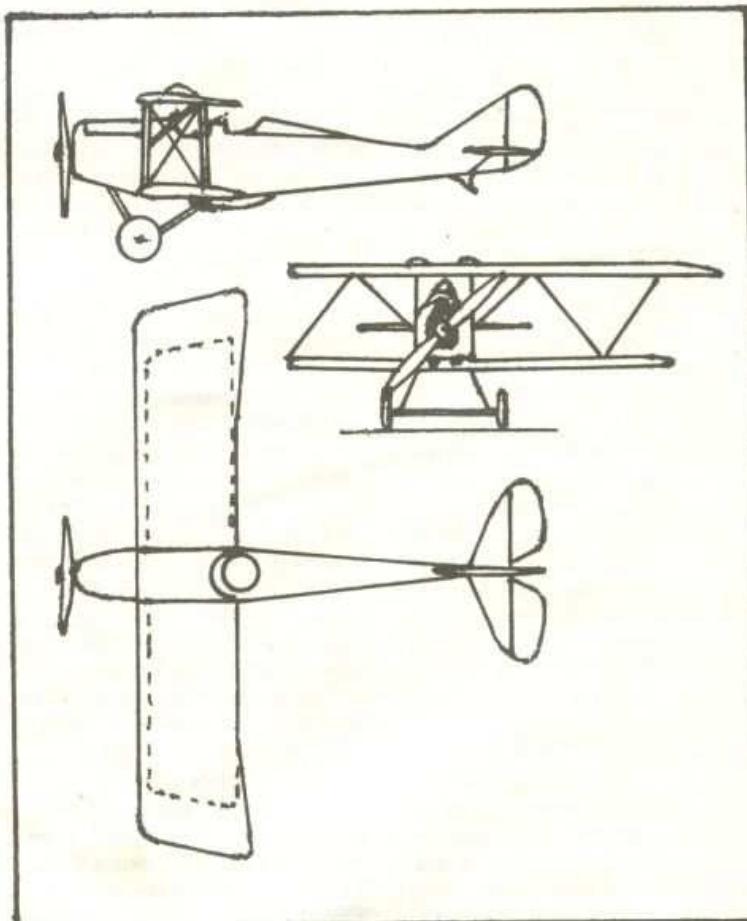
Nors pagal skraidžiusių pasaikojimus lėktuvą S.V.A.-10 buvo malonu valdyti, tačiau jais skraidydami mūsų pilotai patyrė nemažą katastrofą. Jose žuvo: 1923.IV.20 leitenantas Pranas Stelmokas, 1928.VII.18 - vyr. pusk. Mikas Mažonas ir vyr. ltn. Jonas Tumelis, 1929.IX.19 - kpt. Antanas Kuncaitis ir vyr. ltn. Antanas Vedeika, 1930.V.24 - vyr. pusk. Vladas Ačas.

Dėl įvairių priežasčių buvo ir avarijų, kuriose lakūnai tikta susižalojo. Tokiu būdu įgiję nelaimingų lėktuvų

reputaciją S.V.A.-10 ilgai eksploatuoti nebuvoto. Likę sveiki 1932 metais buvo nurašti.

TECHNINIAI LÉKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	9,1 m
Lėktuvo ilgis	8,2 m
Lėktuvo aukštis	3,2 m
Sparnų plotas	26,92 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	730 kg
Skridimo svoris	1065 kg
Didžiausias greitis	215 km/val.
Kelionės greitis	170 km/val.
Aukščio lubos	5800 m
Skridimo nuotolis	420 km



...vyko Respublikos raketų modeliavimo varžybos. Jas stebėjo vienas Lietuvos aviamodeliavimo "tėvų" Alfonsas Pranskėtis. Kai vienos raketos parašiutus neišsiškleidė, jis lyp sau, bet garsiai, pasakė: „Žmogus žuvo". Visi aplinkiniai nuostabos kupinai žvilgsniais sužiuro į garbingą asmenį. O jis ramiai paaškino:

- Viskas taip paprasta: jeigu nepradėjo veikti raketa - žuvo žmogus. Galvokite apie tai, kai modeliuojate, kuriate...

Visa tai buvo labai seniai, kai šiandien šimtus raketų modeliuotųjų parengės daugiametis Radviliškio trečiosios vidurinės mokyklos fizikos mokytojas, aukščiausios kategorijos pedagogas - ekspertas ir ilgametis raketų modeliavimo būrelio vadovas Viktoras Karmonas dar žengė pirmuosius veiklos žingsnius. Bet šiuos žodžius jis įsidėjo į širdį, įsiminė visam laikui. Juk pažinojo Alfonsą Pranskėtį ne dieną ir ne dvi.

Dar mokydamasis Vilniaus pedagoginiame institute būsimasis fizikas galėjo pasirinkti: fotografavimą ar modeliavimą. Iš vienos šių veiklos sričių būsimasis mokytojas turėjo gauti studentui svarbią įskaitą. Pasirinko pastarąjį. Prityrusio vadovo padedamas pagaminė puikų sklandytuvą, įgijo modeliavimo instruktoriaus vardą. Ir visoje savo gyvenimo praktikoje vadovavosi A. Pranskėčio mintimi. Ji tapo jo darbo, padedant jaunimui kurti ir kopti konstravimo pakopomis, credo... Tuo prityrės pedagogas vadovaujasi štai jau dvidešimt aštunti metai. Sunku patikėti!

O paaiškinti šį fenomeną gan paprasta. Nuo pat pirmų dienų šito mokės auklėtinius, mokytojas ir jieems pertekliai tiesą, kurią mūsų senoliai apibūdindavo žodžiais: ką darai - daryk gerai!

Daug vandens nutekėjo nuo tos dienos, kai pradėjo dėstyti fiziką, mokyti jaunimą modeliavimo. O paprasčiausias gyvenimo tiesas mokytojas ir šiandien aiškina jaunimui. Ir jo auklėtiniai, gal visi ir netapę čempionais ar rekordininkais, išaugo nangi, dori žmonės. O tai toli gražu ne kasdieninis reiškinys, ypač šiai „visuotinio verslo“ ir „vertybų perkauso“ laikais. Būrelio vadovas taip pasitiki auklėtiniais, kad visiems duoda dirbtuvių raktą. O juk čia, mokylos vadovybės skirtoje patalpoje, ne vien daug ko vertos gražuolės raketos, bet ir vertingos medžiagos, instrumentai. Šiandien viskas deficitas... Kaip sako Viktoras Karmonas, „Respublikos modeliuotojų problema - tai kokybiškos medžiagos ir lėšos“. Na, pinigų, suprantama,

darbo kambarje nėra, bet medžiagų... Ir vis dėlto pedagogas ramus: iš kartos į kartą jis taip auklėja jaunimą, kad šis šventai įgyvendina jo principą: vyresnis modeliuotojas turi tapti jaunesniojo, pradedančiojo, pirmus žingsnius žengiančio, mokytojas. Tai ugdė atsakomybės jaunimą, padeda pajusti savajį „aš“ ir vienam, ir kitam. O, antra vertus, ką veikti prityrusiam pedagogui, modeliuotųjų rengimo meistrui, su pradedančiuoju? Jam skirs laiką, prityrė, labiau paramos reikalingi stovinuos. O tai didžiausia blogybė. Dydinėjimas - visų blogybų pradžia! Tai taip pat mokytojo principas. Tad ir stengiasi, kad nebūtų rutinos, kad jaunas vaikinas, bet jau gaminantis geriausias Lietuvos raketas, turėtų kam perduoti savo patyrimą.

Tai tam tikras grįžimas į savo modeliavimo pradžią ir podraug -

nebuvo. O juk vertino kolegos! Beje, ko gero, nė vienas jų tada su pavydu svarstė: „galėjau juk ir aš panašiai“...

Kad pedagogo Viktoro Karmono principai teisingi, byloja ne tik puikūs jo auklėtiniai laimėjimai Respublikos čempionatuose bei daugelyje varžybų už šalies ribų, bet ir nemažiantis raketų modeliavimo būrelio narių skaičius. O tai šiaisiai pagundų kupinai laikais ne taip paprasta. Tik ir tai dar ne viskas, kalbanti apie pedagogiką ir modeliavimą. Pamokai - pamoka. O po jos? Ar tik raketų kūrimas?

Viktoras Karmonas laikosi dar ir tokio principio: geras modeliuotojas, kūrybingai mąstantis konstruktorius gali būti tik tas, kas ypač gerai išmoko, įsisammoninės fiziką. Ir šiandien ne tik Radviliškyje niekam ne paslapatis, jog mokytojo Viktoro Karmono auklėtiniai-modeliuotojai sugeba

mokytojo auklėtiniai. Visi pasišventė darbui, puikūs fizikai, drąsiai ir su pasitikėjimu žvelgiantys į gyvenimą. Ir ne tik tie, kurie jau paliko mokyklą, sportą. Būrelyje daug čempionų ir ne vien trečiosios vidurinės auklėtiniai - Viktoras Karmonas neatstumia né vieno ateinančio. Kiekviena jų drauge pagaminta raketa - savotiškas meno kūrinys. O tai visada aksatinas siekti grožio, naujų aukštumų, būti doram... Ir, svarbiausia, nesigailėti to, kas padaryta. Juk ne vien raketą iššovus, jos nebepamatė! Toks konstruktoriaus likimas - kurk, daryk naują, dar geresnę, kad dar toliau nuskrietu, ilgiau ore išsilaikytų ir... vėl dingtų tolumoje...

Jaučio odą būtų galima prirašyti, bandant užliksuoti visus radviliškių modeliuotojų laimėjimus, rekordus, apdovanojimus. Bet vadovas mano, jog svarbiausiai laimėjimai ne praeityje, o prieš akis. Žinoma, niekas negali pamiršti Algilio Deikaus, Algirdo Poškos, Antano Augulio. Ne veltui Šiaulių televizija puikaus pedagogo veiklos 25-mečiui ištisą dokumentinį filmą sukūrė. Tik, manau, ne tai svarbiausia. Džiugu, kad šiaisiai toli gražu nelengvais laikais, kai daugelis modeliavimo būreliai „miršta“, mokytojo Karmono iniciatyva, pedagoginis meistriškumas ne tik skatina mokinius tobulinti savo žinias ir kurti, bet ir mūsų švietimo darbuotojus padėti būreliai. O tai savotiškas akstinas dirbtai dar geriau, siekti dar geresnių rezultatų, rekordų. Kiek pataisų jų lentelėse padarė Viktoro Karmono auklėtiniai - sunku suskaičiuoti. Tik ne tai lemia. Štai, kad būtų palaikomi ryšiai su kitų šalių modeliuotojais, kokybiškesnių medžiagų bei lėšų joms įgyti atsirastų - štai tikrai nudžiugintų nenuilstantį kūrėjų ir jaunimo auklėtojų Viktorą Karmoną. Lygiai taip pat galima suprasti jo įniršį, kai staiga atsradus galimybei vykti į pasaulio čempionatą, į jį išvyksta kiti. Kaip pedagogas gali ir turi tai paaiškinti savo auklėtiniams?

Bemaž visas sąmoningas gyvenimas, laisvalaikis paaukotas rengti fizikams, raketų modeliuotojams. Gerai, kad ir sūnus Audrius, tėvo globojamas, eina šiuo keliu - namie nekyla problemų. Bet kas ne mokytojo kompetencija, to iš jo nereikalaukime... Užtad dar labiau būtina padėti jam ir jo auklėtiniam tobulinti, išmėginti jėgas tarptautinėje arenaje. Tai tikrai būtų gera padėka už nenuilstamą triūsą radviliškiečių modeliuotojams ir jų auklėtojui bei vadovui Viktorui Karmonui. Ir tai būtų tik dar vienas jo veiklos principų patvirtintinas, jų įvertinimas!

Aleksandras ICIKAVIČIUS

PRINCIPAI

PASAKOJIMAS APIE RADVILIŠKIO TREČIOSIOS VIDURINĖS MOKYKLOS FIZIKOS MOKYTOJĄ IR RAKETŲ MODELIAVIMO BŪRELIOS VADOVĄ VIKTORĄ KARMONĄ IR JO AUKLĖTINIUS

pedagoginių sugebėjimų ugdymas. Mat kiekvienas, mokydamas kita, puikiai prisimena, kas masino ir kas atgrasindavo. Mokytojas įsitikinės, kad ir to „nuobudulio“ reikia. Mat be teorijos ir praktika negyva. Štai ir dėsto tai dešimtokas ar devintokas šeštokui, pradedančiam. O šie negali netikėti. Juk dėstytojas irgi tik mokinys. Užtad koks modeliuotojas! Nesunku suprasti, ką visa tai reiškia jaunam, pradinį modeliavimo mokyti perprantantiam.

Nekalbėsime apie tai, kiek prakaito išlieja mokytojas ir būrelio vadovas, padedantis vyresniesiems. Šito niekas neišmatuos. Ir, matyt, nėra reikalo. Juk mokylos modeliuotojai jau daugelį metų pirmauja Lietuvoje, jie atstovavo Respublikai tuometinės TSRS varžybose. Ir kokių tik vietų neiškovota! Ir prizininkais būta, ir medalininkų išugdyta!

Tik, manau, svarbiau nei diplomi, medallai, specialistų pripažinimas. Kai Vilniuje vyko Lietuvos fizikų draugijos konferencija, mokslininkai, žiūrėdami į mokytojo Karmono auklėtinį raketą, atsistebėti negalėjo. O kai perfizikų seminarą Klaipėdoje jo auklėtiniai demonstravo dar ir raketų šaudymą - nuostabai galo

nugalėti ir per Respublikos moksleivių fizikos olimpiadas. Su apdovanojimais iš jų grįžo Gintaras Tamšauskas, Audrius Karmonas, Saulius Petkevičius ir kiti. Beje, apie Saulių. Jis ne tik buvo geras mokinys, fizikas, raketų modeliuotojas. Jis ir šiandien visa savo sieta atsidavęs technikai, aviacijai. Ir mokyklą baigusio Sauliaus neapleidžia konstravimo aistra - jis stato savo kūrybos lengvą skraidantį aparatą.

Tiesa, ne visi žengia šiuo keliu. Kai kurie vaikinai, puikūs modeliuotojai ir fizikai - Julius Taraška ir Mindaugas Rimkus, baigę mokyklą, studijuoją Policijos akademijoje, kiti čempionai ir medalininkai dar mokosi ar dirba. Bet viena jie visi be išmokesi: puikiai apdoroti medij, metalą, viską kruopščiai apskaičiuoti, dirbtai. Beje, kaip ir jų vadovas, išugdės net 18 Respublikos čempionų.

Iš savo tévo pramokės meistravusi, Viktoras Karmonas - pats niekad aktyviai nesportavęs, o tik nuolat ugandantis sportininkus - savo bute viską doro pats. Reikėtų tik pamatyti, kaip jis medžiu papuošė koridorius, virtuve, kokias spintas bei lubas pasidirbdino! | parodą vežti galima. Tokie ir

DEBIUTAS PASAULIO ČEMPIONATE

Pasaulio 10-asis raketų modelių sporto čempionatas vyko rugėjo 3-10 dienomis Lenkijos pietuose, Lešno mieste. Į varžybas susirinko daugiau kaip 200 dalyvių iš 19 pasauly šalių. Pirmą kartą per raketų modeliavimo sporto istoriją dalyvavo ir Lietuvos komanda. Mūsų rinktinė sunkiai sekėsi išvykti į šį renginį, varikliai buvo gauti tik prieš savaitę iki išvykstant ir dar be sertifikatų. Neaiškos buvo jų paruošimo sąlygos, kadangi varikliai čempionate bandomi stendinėmis sąlygomis, ir komandai buvo nauja. Be to, jų diametrai ir traukos parametrai skirtini. Neįmanoma sunkumų, mūsų sportininkai įvaržybas vyko J. Žamotis, J. Strazdas ir V. Četyrkovskij, teisėjas A. Bukauskas kovojo patenkinamai. Nors aukštų vietų neiškovojo, patyrimo įgijo.

Varžybų atidarymas vyko sekmadienį, rugėjo 4 dieną. Aidint FAI himnui komandos įžengė į aikštelię. Čia daug šiltų žodžių tarė Lenkijos Vyriausybės nariai, FAI atstovai. Po oficialiosios dalies vyko aviacijos šventė. Šeimininkų duomenimis, atidaryme dalyvavo apie 10 tūkst. žiūrovų.

Startai prasidėjo kitą dieną S6A modelių klasėje. Dangus buvo apsinuokęs, termikai labai silpni, todėl rezultatai nebuvė patys geriausi. Šioje rungtynėje geriau pasirodė JAV sportininkai, kurie atsivežė daug aparatuūs orui tirti. Pasaulio čempiono vardas šioje rungtynėje ir atiteko amerikiečių sportininkui Ross Hronka, antras buvo Vaclav Drnek (Čekija), trečias - David O'Bryan (JAV). Komandomis nugalėjo Čekijos rinktinė, antri - JAV sportininkai, treti - slovakai. Lietuva - 15-oje vietoje. Tą pačią dieną po pietų sportininkai startavo S3A modelių klasėje. Oras bjuro, émė lyti, pakilo vėjas, prisiėjo mindžioti molingus runkelių laukus. Sékmingiausiai kovoti su stichija sekėsi slovakams, mūsų kaimynams latviams ir vokiečiams. Asmeninėje įskaitoje pirmavo Petre Nicolae (Rumunija), antras buvo Drago Pere (Slovakija), trečias - Mikol Jurina

(Slovénija). Lietuvos komanda šioje klasėje buvo trylirkta.

Rugėjo 5 d. startavo S4A klasės raketiniai sklandytuvai. Oras gerėjo, bet ši modelių klasė vis dar viena



Startul ruošiamas raketos modeliui.

sudėtingiausiu, todėl ir rezultatai buvo gana vidutiniški. Pirmą vietą iškovojo Dorin Tordoc (Rumunija), antrą - Philip Bornes (JAV), trečią - Jan Pukl (Čekija).

Komandomis pirmavo Čekijos atstovai, antri buvo slovėnai, treti - latviai. Lietuva - keturiolikta. Antroje dienos pusėje skraidė radijo bangomis valdomi S8E modeliai. Sékmė lydėjo slovakus ir jų lyderj Stefan Mokran.

Trečadienį į kovą stojo modeliuojai su aukštuminėmis raketomis. S1B modelių klasėje nugalėjo Rusijos atstovas Aleksej Koriapin, komandomis pirmavo Lenkijos sportininkai, S5C modelių-kopijų klasėje pasaulyo čempiono vardą iškovojo Robert Biechon (JAV) su modeliu - "Nice Apache". Komandomis nugalėjo Slovakijos sportininkai.

Varžybų programą apvainikavo sudėtingiausios ir gražiausios S7 klasės raketų modelių kopijos. Nepralenkiamas šioje rungtynėje buvo Jan Katucha su modeliu „Saturn 18“, antras - Rusijos atstovas Aleksandr Levych (mod. „Sojuz“), trečias - Rober Biedron (JAV) mod. „Ariane-

3“. Komandomis nugalėjo Slovakijs atstovai.

Rugėjo 9 diena buvo atsarginė, tuo metu vyko S8E modelių Pasaulio taurės etapo rungtys ir be galio įdomus eksperimentatorių pasirodymas. Anglai skraidino „Concord“ lektuvo raketinį variantą, slovėnai

SU MOTORIUOTO MIS SKRAIDYKLĖMIS

Šių metų rugėjo 8 dieną netikėtas sujudimas nustebino Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo aplinkinių gyventojus. Ten susirinkę geriausiai Lietuvos pilotai pradėjo rungtis dėl Lietuvos IX motoskraidyklų čempiono vardo. Nors pastarųjų metų sunkumai ir slegia visus šios sporto šakos mėgėjus, į čempionatą atvyko Vilnius, Elektrėnai, Kauno ir Klaipėdos komandos. Varžybų organizatoriai, pasisémė patirties pasauly motoskraidyklų čempionate, padarė staigmeną pilotams, į varžybų programą įtraukdami iki šiol dar negirdėtus Lietuvos pilotams pratimus. Varžybų programą sudarė: pratimas Nr. 1 - skridimas „dėžute“ tulpant į tikslą iš Jungtų variklių; pratimas Nr. 2 - skridimas „aštuonetu“ („zigzag“) aerodromo teritorijoje; pratimas Nr. 3 - skridimas daugiakampiu numatytu maršruto pagal pasirinktą skridimo grafiką; pratimas Nr. 4 - skridimas į numatyta tašką ir grįžmas į aerodromą pagal pasirinktą skridimo grafiką. Trečiamoje ir ketvirtame pratimuose pilotai laukė papildomos staigmenos. Per ketvirtą pratimą reikėjo 3 kilometrų koridoriuje išilgai maršruto atrasti vietovės objektus pagal teisėjų duotas nuotraukas ir pažymėti jų vietas žemėlapyje. Per trečią pratimą reikėjo 4 kilometrų koridoriuje išilgai maršruto linijos atrasti teisėjų padėtus 5 metrų skersmenis iš anksto nežinomas konfigūracijos ženklius ir grįžus į aerodromą pažymėti žemėlapyje, kur ir koks ženklas buvo padėtas. Buvo atliktas 1 pratimas, 3 pratimas ir du 4 pratimo skridimai. Sékmingiausiai su visomis užduotimis susidorojo Stanislovas Petruškevičius iš Elektrėnų. Jis ir tapo 1994 metų Lietuvos motoskraidyklų sporto čempionu, surinkęs 9340 taškų. Tai antroji jo pergalė iš eilės respublikos čempionate. Antroji vietą, atsilikęs tik 82 taškais, užėmė 1993 metų vicečempionas Rimantas Dudas iš Vilniaus. Surinkęs 8835 taškus trečią vietą užėmė Kęstutis Želnyš iš Kauno. Atitinkamai apdovanojimai pasiskirstė ir komandinei įskaitoje: elektreniškiai pirmi, antrą vietą užėmė Vilniaus rinktinė, trečią vietą palikę varžybų šeimininkams kauniečiams.

Nors varžybų programa atitiko pasaulinius reikalavimus, Lietuvos pilotai parodė, kad jie gali be ypatingu problemų susidoroti su tokiomis užduotimis. Todėl net ir su „pagyvenusia“ moraliskai pasenusia technika Lietuvos komanda gali konkuruoti su kitų šalių pilotais tarptautinėse varžybose. Na oje atsirastų rėmėjų, galinčių nupirkti šiuolaikines greitaeigies (galinčias skristi iki 150 km/val. greičiu) motoskraidyklės, lietuviųčiai galėtų rungtis kaip lygūs su lygiais ir greičio pratimuose.

Darius JAKUBAUSKAS,
Skraidyklų sporto federacijos
prezidentas



Lietuvos komanda per čempionato atidarymą.

J. STRAZDAS,
Lietuvos komandos vadovas

S. DARIAUS IR S. GİRÉNO PRIZUI LAIMÉTI

Liepos 16 d. S. Dariaus ir S. Giréno aerodrome vyko varžybos S. Dariaus ir S. Giréno prizui laimeti. Rungtyniavo Lietuvos lakūnai, aukštojo pilotažo „asai“. Dėl jvairių vykstančių permainų pilotažininkai buvo sutrikę, vertesi kaip kas išmanė. Net jubiliejinė 1993 metų vasara praėjo be pilotažo varžybų. Tikėkime, kad tai jau paeitis. Išvados padarytos. Išrinktas naujas Lietuvos akrobatisko skraidymo federacijos komitetas, kuriam vadovauti émési V. Lapénas. Ledai pajudėjo, pavasarį susirinkę pilotažininkai sudegino sezono veiklos planą, pasivirtinio pagrindinius varžybus nuostatus, kuriuose, kaip ir Vakarų šalyse, numatomu rengti varžybas riečiantiems pirmąsias kilpas ir skrendantiems pagal pasaulio čempionatų programą. Tada, pavasarį, buvo kalbama ir apie šiu metų pasaulio čempionatą. Dėl negausaus lakūnų skraidymo paskutinių metais ir dėl finansinių sunkumų buvo nelengva nuspriesti - dalyvauti tame ar ne.

Kaune rungtis dėl aukščiausio apdovanojimo Lietuvoje - S. Dariaus ir S. Giréno pereinamojo prizo - susirinko tie, kurie ir bendrai organizacijai sutrikus, daug ko atsisakydami neatisisakė dangaus.

Jurgis Kairys, be abejonių, vienas geriausių lakūnų pasaulyje, šiaisiai metais įrašė savo pavarę ant S. Dariaus ir S. Giréno prizo lentelės. Sekmadienį po varžybų nugalėtojas apdovanojimo Jurgis visus susirinkusius pradžiugino savo virtuozišku skridimu. Jo kartu su konstruktoriais ištobulinto lėktuvo SU-31 galimybės didelės, ir kitims varžybų daly-

Trečioje vietoje buvo labiau sklandytuškas tradicijas turintis Alytaus klubo astovas Petras Jurgionis, galbūt savarankiškiausiai iš „asų“ kilięs į meistriškumo viršūnę.



S. Dariaus ir S. Giréno varžybų nugalėtojas Jurgis Kairys su prizu.

viam, skridusiems su JAK-55, buvo sunku konkuruoti. Bet nereikia pamiršti, kad smuikas groja tik maestro rankose. Meistriškumo kartelę Jurgis laiko aukšta pakelta.

Daugkartinis Lietuvos čempionas bei S. Dariaus ir S. Giréno prizo laimėtojas Algimantas Jurgelevičius buvo antras. Bekompromisinė ištikimybė ne tik pilotažui, bet ir Lietuvai jis jrode dar tada, kai jam buvo pasiūlyta tapti TSRS rinktinės nariu, o tada sportininkų kelias į tarptautinę areną éjo tik per Maskvą. Šio pasiūlymo jis tyliai, bet tvirtai atsisakė. Meistrišką pilotažą kartu su juo šios varžybose demonstravo ir Palmira Jugelevičienė. Pilotažas - tai jų gyvenimas.

Trečioje vietoje buvo labiau sklandytuškas tradicijas turintis Alytaus klubo astovas Petras Jurgionis, galbūt savarankiškiausiai iš „asų“ kilięs į meistriškumo viršūnę.

KĀ PARAŠIUTININKAI VEIKĘ VASARĄ

Baigėsi parašiutininkų vasara. Buvo daug karštų ir gledrių dienų ir daug įdomių īvykių.

Sezonas prasidėjo anksti - gegužės 27 dieną Kinijoje, Čengdu mieste šių metų pasaulio klasikinį pratlumą čempionatu. Tik ne mums - jau iš anksčiautėme, kad dalyvavimas pasaulio čempionate - ne mūsų kišinei. Sutarėme, kad kas rasi plinigų - tas ir važiuo. Iš sportininkų niekam nepasisekė - mat relikėj gauti 600 JAV dolerių varžybų mokesčiu ir dar kelionei, na o šių eiliučių autorei kelionę Vilius-Pekinas-Vilnius remė firma „Svebas“. Taigi su Lietuvos vėliava per atidarymo ceremoniją žygiau viena, beje, kaip ir Indė teisėja Reičieli Pathak.

Telsėjanti pasaulio čempionate ne paprastai įdomu, ir nesuklysius pasakiusi, kad lengvai nei Lietuvos. Visi teisėjai moka ir nori dirbtį, klekviens turėjo viesoto išlaikyti teorijos egzaminą ir akrobatisko vertinimo testą. Taigi FAI teisėjus, nors kasmet reikia iš naujo patvirtinti į garbingą vardą, tikrinai dar ir dar. Atmosfera varžybose labai draugiška - visi vleni kitus tik varda vadina. Nėra tos įtampos, daugybės reikalaujamų atskaitų ir „naktinių budėjimų“, kurie

buvu būdingi TSRS čempionatams, nors ir ten būdavo daug malonų akimirkių. Visas darbas kompiuterizuotas, sekretoriatas - labai pareigingas. Taigi teisėjai kiekvieną vakarą galėjo rinktis į „brifingu“ - sėdėti sau hole prie alaus ir malonai diskutuoti, kas vakarą ragaudami vis kitos šalies firminių gérinių - vienam vakarui vienas butelis dvidešimtai žmonių.

Oro sąlygos Kinijoje (o Čengdu - pietvakarinėje šalies dalyje - pati ryžių „rojus“) - sudėtingos. Vėjo beveik nėra, kaitra 25-35°C, rūkas ant žemės paviršiaus kartais tokas, kad nebilogai matai lėktuvą, „kabanči“ 2200 m. aukštyste, bet nematai aerodromo kraštą ir jautėsi kaip šulinys. Keletą dienų ilio - tikras šiltinėjimas lietutis - smulkus, šiltas ir... trunkantis visą parą. Ipratusios prie sąlygų kinų merginos nusykynė visus tikslumą pratlumų laurus - jos užėmė visas tris pirmąsias vietas asmeniškai ir, žinoma, pirmą vietą grupėmis. Antrą vietą užėmė prancūzės, trečią - rusės. Italai kinų oro riešutėlių perkrimto geriau už varžybų šeimininkus ir buvo pirmi, palikę antrą vietą slovénams ir trečią - rusaams. Asmenišku čempionu tapo italas Aleksandro Rudžeris, visus 10 šuolių pa-

Nedaug nuo prizininkų atsiliko ir Onutė Motiejūnaitė, užėmusi ketvirtą vietą.

Per liepos karščiaus pilotai atliko tris aukštojo pilotažo figūrų komplektus pagal aukščiausio lygio tarpautinių varžybų programas. Varžybos buvo ne tik patikrinimas sportininkams, bet ir apsisprendimo momentas eiti į Vakarus. Vyresniosios kartos treneriai sekmingai vedė pilotažininkus į Pasaulį per Rytus.

Dabar jau ir sprendimas prieityje, ir čempionatas, todėl lengva pa-

sakyti, kad Akrobatinio skraidymo federacijos komiteto pirmininko, kartu ir rinktinės trenerio V. Lapėno nuomonė buvo teisinga - Lietuvaliai atstovauti visa komanda - J. Kairys, A. Jurgelevičius ir P. Jurgonis. Deja, komitetas nusprendė kitaip.

Baigdama noriu pasakyti: netrukdykime dirbantiesi ir einantiesiems pirmyn. Netrukdykime ir iškėlimės mūsų.

Violeta GEDMINAITĖ

„VILNIAUS TAURĖS“ SKLANDYMO VARŽYBOS

Šių metų liepos 23-31 dienomis pirmą kartą Paluknio aerodrome vyko „Vilniaus taurės“ sklandymo varžybos dviene klasėse - L-13 „Bianik“ (mokomas sklandytuvas) ir LAK-12 sklandytuvas. L-13 klasėje dalyvavo 5 sportininkai, o LAK klasėje - 10 sportininkų. Palankiomis oru sąlygomis buvo atliki 7 pratimai.

Atsižvelgiant į sportinių dalyvių lygi ir skirtą techniką, maršrutai kiekvienai klasėi buvo duodami nevienodo dydžio. Trumpai pateiksliai atskirų pratimų rezultatus.

PRATIMAS Nr.1. L-13 klasė 106 km trikampio maršrutas: Paluknys-Varėna-Aukštadvaris-Paluknys.



Pasekėjėdami skraidę vienu sklandytuvu taurės laimėtojai Edita ir Stasys Skaleckiai. Kai vienos skriedavo, kitam tekdevo sūnaus Arno atskieji vaidmuo.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

taikę į patį centrą. Labai įdomiai vyko kova dėl dviejų sekantių vietų - prirelkė net 3 papildomų šuolių, nes net 5 sportininkų rezultatai po 10 šuolių buvo po 1 cm. Antru tapo kinas Pang Jančiano, trečias - Mark Džouns iš JAV.

Aitlikant akrobatisko pratimus vyko tikrūs stebuklai. Net 25 vyrų ir 9 moterys 4-luose turuose neskaitant baudų atliko figūrų kompleksą greičiau nei per 7 sek. (pas mus vienintelis A. Miečius nuolat „išlenda“ iš 8 sek.). Absoliučiai geriausias laikas - 5,85 sek. - Olga Lepežina ir 5,49 sek. - Aleksandr Lepežin. Tai bent porelė! Aleksandras ir tapo akrobatisko čempionu, antras - Frank Barnašo (Prancūzija), trečias - Marko Fluger (Vokietija). Tarp moterys karaliavo rusės - jos atsilikovo 1992 metais prastas pozicijas. Visos 3 pirmosioms vietas - jų. Tai Jelena Jermolčuk, Nadežda Kotova ir Tamara Kačan. Net 9-oje vietoje atsidūrė pasaulio akrobatisko eksčempionė vokietė Denisa Bjor, tačiau ir jis „sublizgėjo“ - penktame šuolyje pasiekė pasaulio rekordą - 6,66 sek. (šuolis turi būti be baudos taškų).

Absoliučiu pasaulio čempionu tapo 1993 metų pasaulio čempiono čeko Jozefo Pavlato auklėtinis Jan Vantula. Dar ir dabar puikiai šokinėjantis Jozefas parengė savęs vertą pamainą. Ir antras

buvo čekas - Indrižichs Vedmoch, trečias - rusas Sergej Razomazov.

Kad parašiutų sportas ne tik jaunimui, jrode absoluti moterų pasaulio čempionė amerikietė Šerli Sterns. Nederi minėtų moterų amžiaus, bet ji jau persirito per 40... Antra - prancūzė Kristin Sterbik, trečia - kinė Lal Ciaoli. Vienas komandomis šlemti buvo skaičiuojamos tik pagal dvikovę, neatslėgiant į tikslumo grupinius rezultatus. Cia komados išsirikiavo taip: moterys - Kinija (kiek džiaugsmo gausiai varžybas žiūrėjusiuose žiūrovams), Rusija, Prancūzija; vyrų - Rusija, Čekija, Italija.

Campionato sensacija tapo latvis (Latvija sugebėjo atvežti visą vyrų ir moterų komandą) Juris Ozolinis - 1994 metų pasaulio jaunimo (iki 24 metų) čempionas! Šis kuklitis, smulkus su didžiuoju ir tylus visiems mūsų sportininkams gerai pažįstamas valkinukas sugebėjo „apšokinėti“ pripažintus varžybų favoritus atletiškus prancūzus ir, atrodo, pats ne iš karto suvokė, kad jis - pasaulio čempionas. Beje, jis vieninteli šios varžybose šokinėjo su atskiru atsarginiu parašiutu. Taigi, technika lemia daug, bet ne viską. Ją valdo žmogus.

Tuo po pasaulio čempionato skubėjai, ir gal ne visai teisėjai, surinkta Lietuvos komanda išvyko į draugliuk

L-13 klasėje distanciją pirmą baigė Dalia Vainienė, antras buvo Tomas Kuzmickas ir trečias - Romas Zachaževskis - visi vilniečiai. LAK klasėje sekmingiausiai skrido kaunietis Stasys Skalskis, antras - Alvydas Bartkus ir trečias - Jurgis Stanaitis - abu vilniečiai.

PRATIMAS Nr. 2. L-13 klasėi 106 km trikampio maršrutas: Paluknys-Perloja-Dusmenys-Paluknys. LAK klasėi 226 km (113 km su dvigubu apskridimų): Paluknys-Varėna-Aukštadvaris-Paluknys.

L-13 klasėje nugalėjo vilniečiai Jaroslavas Vostrikovas, antras - Šarūnas Šulėkas ir trečias - Tomas Kuzmickas. LAK klasėje pirmas buvo Vidas Beržinskas, antras - Jurgis Stanaitis - abu vilniečiai ir trečia Edita Skalskiene (ji startavo vietoj savo vyro).

PRATIMAS Nr. 3. L-13 klasėi 160 km trikampio maršrutas: Paluknys-Merkinė-Punia-Paluknys. LAK klasėi 385 km maršrutas: Paluknys-Liškiava-Griškabūdis-Aukštadvaris-Paluknys.

L-13 klasėje greičiausiai maršrutą jveikė kaunietis Šarūnas Šulėkas, antras buvo Tomas Kuzmickas ir trečias - Jaroslavas Vostrikovas. LAK klasėje nugalėjo Stasys Skalskis, antras buvo vilniečius Gintaras Mačionis ir trečias - kaunietis Darius Šarkūnas.

PRATIMAS Nr. 4. L-13 klasėi 180 km trikampio maršrutas: Paluknys-Merkinė-Pociūnai-Paluknys. LAK klasėi 430 km maršrutas: Paluknys-Liškiava-Jurbarkas-Pociūnai-Merkinė-Paluknys.

L-13 klasėje greičiausiai skrido kaunietis Šarūnas Šulėkas, antras buvo Tomas Kuzmickas ir trečią vietą užėmė Dalia Vainienė. LAK klasėje pirmą vietą užėmė Stasys Skalskis, antra - Jurgis Stanaitis ir trečią - kaunietis Mindaugas Žaliukas.

PRATIMAS Nr. 5. L-13 klasėi 108 km skridimo maršrutas: Paluknys-Varėna-Onuškis-Valkininkai-Paluknys. LAK klasėi 239 skridimo maršrutas: Paluknys-Liškiava-Pociūnai-Perloja-Paluknys.

L-13 klasėje geriausiai rezultatą pasiekė Dalia Vainienė, antras buvo Tomas Kuzmickas ir trečias - Jaroslavas Vostrikovas. LAK klasėje pirmavo Jurgis Stanaitis, antras - Gintaras Mačionis ir trečias - Darius Šarkūnas.

PRATIMAS Nr. 6. L-13 klasėje 131 km trikampio maršrutas: Paluknys-Dusme-



Skraidžiusių „Blinikais“ nugalėtojas Tomas Kuzmickas.

nys-Perloja-Paluknys. LAK klasėje 265 km skridimo maršrutas: Paluknys-Sasnava-Punia-Liškiava-Paluknys.

L-13 klasėje nugalėjo Romas Zachaževskis, antras buvo Šarūnas Šulėkas ir trečias - Tomas Kuzmickas. LAK klasėje nugalėjo Edita Skalskiene, antras buvo Mindugas Žaliukas ir trečias - Alvydas Bartkus.

PRATIMAS Nr. 7 L-13 klasėje 105 km trikampio maršrutas: Paluknys-Onuškis-Perloja-Paluknys. LAK klasėje 200 km trikampio maršrutas: Paluknys-Pociūnai-Liškiava-Paluknys.

L-13 klasėje greičiausiai skrido Dalia Vainienė, antras buvo Tomas Kuzmickas ir trečias - Šarūnas Šulėkas. LAK klasėje nugalėjo Leonas Čivilis, antras - Alvydas Bartkus ir trečia - Edita Skalskiene.

Susumuvus septynių pratimų rezultatus absolūciais čempionais ir prizininkais tapo: L-13 klasėje čempionas - Tomas Kuzmickas (5266 taškai), vicečempionas - kaunietis Šarūnas Šulėkas (5237 taškai), trečią vietą užėmė Dalia Vainienė (5183 taškai). LAK klasėje čempionais tapo Edita Skalskiai (9625 taškai), vicečempionas - vilniečis Jurgis Stanaitis (9035 taškai), trečią vietą užėmė kaunietis Mindaugas Žaliukas (8695 taškai). Čempionams buvo įteiktos taurės.

Antanas MIKUTIS,
Vyr. teisėjo pavaduotojas

TRIS PARAS SIEKTI REKORDAI

Lietuvos rekordų knygą rengiančiam Vytautui Navaičiui teko užfiksuoti nepaprastus rekordus. Š. m. liepos 29 - rugpjūčio 1 dienomis Vilniaus Vingio parke „Tris dienas, tris naktis...“ vyko alaus šventė. Jos metu parduota 46 tūkstančiai litų 66 rūšių alaus. O kad ilgai užsisėdėjusių alaus mėgėjų neperkaitintų kairių ūsų vasaros saulė, jiems buvo pastatyta ir rekordinio dydžio 664 m² pavėsinė.

Gaila, kad dar vienas rekordas liko neužfiksotas. Mat niekas ne-

skaičiavo skrydžio balionais gavusiu „oro krikštą“. O jų skaičius buvo tikrai nemažas, nes visas tris dienas šildomo oro balionais buvo keliami norintieji atitrūkti nuo žemės.

Piningi alaus mėgėjai, už skridimą paklojė nemazą sumą litų, susipažino su skridimo subtilybėmis ir, prilausomai nuo išgerto alaus kiekio, šį džiaugsmą išgyvено savaip. Kaip sekėsi žurnalistui Petru Rečiūnui, sužinote iš perspausdinamos „Respublikos“ laikraščio korespondencijos su aprašytais skrydžio įspūdžiais.

Oro kautynės atidedamos

Petras REČIŪNAS

Kas nebuvu užsukęs į Vingio parką, kai jame vyko apskritai šauni, pirmasyk Lietuvoje surengta alaus fiesta „Tris dienas, tris naktis...“, turėt galėtis, nes ištis ten buvo smagu. Trečią dieną pripažau, kad mane pažinti alaus firmas reklamavusio oro baliono gondolą. Man labai norėjau pasižiūrėti, kaip atrodė karštos saulės į pinam Vilniaus apylankų daržai ir pasėliai. Palydėdamais į gon-

dą, mano mecenatas Romanas Mikelėvičius (jei ne pagalba, už šį malonumą būčiai turėjės pakloti visą varganą žurnalisto mėnesio uždarbi) pasakė, jog ši romantika aparatai pilotuoja iš gretimų šalių atvykėjų myktois - Lenkijos aviacijos pulkininkas Jacekas Hiličius. Ponas Jacekas sutiko mane paskraidenti tik tuo atveju, jeigu... „ten kurva litwini nich nie smerdi“!

Aukščiausiasis davė proto tą ankstyvą fiestos trečios dienos ry-

tą išlenkti tik vieną "Holsten" bočiak! Sukandės dantis stengiausis nespainioti ponui Jacekui. Po kažkelinto „kurva litwin“ (nedrįstu kūstis į kitos šalies folklorą, tačiau kaij gal vyras būti k...) nagaici iki kraugo smigo į delnus. Tačiau pakako savitvardos "nie smerdi".

Tikiu, jog mano sūnus Gediminas išmok profesionaliai piluoti oro balioną ir, jeigu prirekitu, netgi naikintuvą. Tad om,k... tynes prašyčiau atidėti.

Tikrai smagu! Komentarų nereikia...

OREIVIAI SVEČIAVOSI NAFTININKŲ MIESTE

Mažeikičiai jau įpratę savo padangėje matyti įvairiaspalvius parašiutų kupolus, mat šiame mieste jau 7 metus veikia parašiutininkų klubas. Tačiau ši kartą kupolus pakeitė taip pat spalvingi balionai. Čia buvo surengtas Lietuvos III šilto oro balionų čempionatas. Aštuoni geriausiai Lietuvos oreivai penkias dienas demonstravo savo sportinį meistriškumą.

Pirmą vietą iškovojo kaunietis Gintautas Mockaitis, skridęs balionu „Viltis“. Praėjusį metų šalių čempionas Vidmantas Stankevičius į kartą turėjo tenkintis antrajai vieta. Prienaičkis skrido balionu „Sportinė aviacija“. Bronzos medalis atiteko vilniečiui Robertui Komžai, skridusiam balionu „Liberte“.

tkslumo pratimų varžybų Bulgarijos kūrortinė Burgaso miesto. Tai buvo tikras polislis! Linksmu, be įtampos varžybų siekė patys organizatoriai. Šuoliai kasdien tik iki 13 val., viešbutis vos ne juroje - visi malonumai. Dalyvavo 4 klubinės komandos iš Bulgarijos, viena - iš Vengrijos ir mes. Užimta antra komandinė vieta, geriausiai mūsiškių pasirodė Valentinas Banelis buvo ketvirtas.

Po Bulgarijos - neilga stovyklėlė - ir svarbiausios mūsų sportininkams šiu metų varžybos - pasaulio CISM (Tarpautinė karinio sporto organizacija) čempionatas Austrijos Pergo mieste. Daugumos šalių rinktinės pagrindu sudaro kariškiai, tad Pergo buvo lyg ir pasaulio čempionato „filialas“ - labai daug pažystamų. Mūsų komandos nariai parodė, kad jie gali kovoti tokio lygio varžybose ir užimti vietas antros dalyvių pusės viduryje.

Oro sąlygos priminė Lietuvą - nepastovaus stiprumo ir krypties vėjas, tai saulėta, tai lyja. Iš buvusių sovietinių respublikų dalyvavo tik Rusija, Baltarusija ir Kazachstanas, kurio komandoje - nė vieno kazacho.

Tikslumo pratimą nelauktais laimėtojais tarianti Thapthen - 5 cm. per 8 šuolius, akrobatis - prancūzė Kristin Sterbik (geriausiai iš mūsiškių pasirodžiusi Varvara Laskova abiejuose prat-

muose buvo 20-ta iš 45). Absoliučia moterų čempione tapo neoficiali varžybų „mis“ slovénė Irena Avbelj (V. Laskova buvo 18-ta), po jos lentelėje net trys rusės - T. Kačan, E. Razomazova, I. Ostapenko. Grupėmės laimėjo rusės, tollau - Prancūzijos ir Tailando atstovės. Komandomis moterų varžybas laimėjo Rusija, Prancūzija, JAV. Vyry tikslo čempionu tapęs amerikietis C. Džeksonas, visus 8 šuolius pataikė į centrą. Dėl 2-3 vietų vyko papildomi šuoliai, kaip ir, beje, tarp moterų. Antras tapo vengras J. Antalič, trečias - rusas S. Uljev (mūsiškių geriausiai pasirodė J. Savickas - 120-tas iš 153). Per grupinius tikslo šuolius pasiekta analogija Kinijai: Italija, Slovénija, Rusija. Abi komandines taurės - vyry ir moterų - išsiši vežė Rusija. Antroje vietoje - Prancūzija (vyrai ir moterys), trečioje - JAV (moterys - labai linksmiai ir simpatiška komanda, neblogai susidraugavusios su mūsiškėmis) ir Maroko (vyrai).

Šiose varžybose pamatėme, kaip aukštai kai kurių šalių karinės struktūros vertina parašiutinį sportą ir ši čempionatą. Varžybose apsilankė Slovénijos gynybos ministras (tuoj sukėlės ant kojų visą austrišką karinę vadovybę), ir jo komanda jo neapvylė. Švedijos, Sirijos komandų vadovai - generolai, patys dar „pasišokinėjantys“ per vėjo šuolius

arba telisėjaujantys. Tiesa, mūsų komanda irgi negaliėtų ekstremiškai savo vadų dėmesio stoka. Grįžusiai iš varžybų mūsų delegaciją priėmė krošą apsaugos ministras ponas L. Grincevičius. Spręsti organizacinius reikalus nuolat daug padeda kapitonas Levas Ritas.

Belleka išvardyti mūsų delegaciją: vadovas majoras Zigmantas Polinauskas, sportininkė Regina Budigaliūtė, Varvara Laskova, Kristina Sudžienė, Nomeda Pečkytė, Birutė Kailiūnienė, Audrius Miečius, Jonas Savickas, Saulius Montrimas, Algimantas Plikaitis, Valentinas

Dalyvis	Komanda	Tikslo suma*		Akrobatika**		Vieta suma	Dvikov. vieta
		Rezult.	Vieta	Rezult.	Vieta		
Moterų							
V. Laskova	Vilnius	40	1	35,55	1	2	1
R. Buginalė	Kaunas	50	2	38,40	2	4	2
N. Pečkytė	Kaunas	52	3	44,96	3	6	3
D. Grincevičienė	Marijamp.	79	4	33,78	4	8	4
A. Miečienė	Kaunas	77	5	41,39	5	10	5
Vyrų							
A. Miečius	Kaunas	22	4	31,39	1	5	1
A. Plikaitis	Marijamp.	22	4	36,28	3	7	2
J. Savickas	Vilnius	12	1	41,05	7	8	3
R. Čepulis	Vilnius	21	3	38,46	5	8	4
V. Banelis	Vilnius	36	8	39,39	6	14	5
V. Zubė	Vilnius	40	7	45,48	9	16	6
U. Pažūsis	Mažeikių	17	2	35,76	16	18	7
V. Lipajus	Vilnius	57	18	34,99	2	20	8
G. Butkevičius	Marijamp.	43	12	32,00	10	22	9
V. Ūsas	Kaunas	39	10	35,57	14	24	10
A. Nepoedov	Mažeikių	40	11	35,38	13	24	10
S. Monrimas	Vilnius	48	16	42,55	8	24	10
A. Žirkus	Marijamp.	65	20	37,73	4	24	10

RUNGTYNIAVO JAUNIEJI SKLANDYTOJAI



Varžybos nugalėtojai vilniečiai Simona Vanagaitė ir Andrius Šiožinys.

Prieš pat mokslo metų pradžią, rugpjūčio pabaigoje, Br. Oškinio vaikų aviacijos mokyklos aerodrome Kėdainiuose keturias dienas vyko Lietuvos Respublikos vaikų skraidymo varžybos, kurias surengė Lietuvos Aeroklubas bei Svetimo ir mokslo ministerija. Jose dalyvavo 12 komandų iš 8 Lietuvos miestų bei rajonų. Pagal varžybos nuostatus skraidė ne vyresni kaip 16 metų vaikai. Jauniausiam dalyviui buvo tik 12 metų. Iš viso dalyvavo 43 vaikai - 9 mergaitės ir 34 berniukai.

Jaunieji sklandytojai, skraidę ultralengvos klasės sklandytuvais LAK-16M ir BRO-11 „Zylė“, atliko keturis pratimus (skridimai 1 m ir 5 m aukštyste). Paskui penktadienis geriausiai pasirodžiusių pilotų rungėsi finaliniame pratime, kur buvo vertinamas nusileidimo tikslumas.

Komandomis nugalėjo Vilniaus aeroklubo komanda, antrą vietą užėmė Kauno pirmoji komanda, treti - „Lietuvos avialinijų“ jaunieji sklandytojai.

Asmeniškai tarp mergaičių absolūciai čempione tapo sklandytojų šeimoje

užaugusio Simona Vanagaitė. Antrą vietą užėmė Kauno aeroklubo pirmosios komandos sklandytoja Indrė Mikalauskytė. Trečia - „Lietuvos avialinijų“ komandai atstovavusi Joleta Baranėnaitė.

Berniukų grupėje absolūciu nugalėtoju tapo taip pat aviatoriaus šeimoje augęs Vilniaus aeroklubo komandos sportininkas Andrius Šiožinys. Antrą ir trečią vietas užėmė broliai Linas ir Vaidas Rutelioniai iš Alytaus.

Pasibaigus čempionatui vaikai patys teisėjavo instruktorių bei vadovų preciziškino skridimo su tikslaus nusileidimo vakišku sklandytuvu varžyboms. Čia nugalėtoju tapo Biržų aeroklubo instruktoriaus Gediminas Venckus. Šios varžybos dalyviai ir žiūrovams suteikė daug džiaugsmo, emocijų ir juoko.

Varžybos vyko sklandžiai ir organizuotai. Jų rengimui ir eiga daugiausia rūpinosi Br. Oškinio VAM kolektyvas (direktorius Juozas Rūtkevičius) ir teisėjų kolegija (vyr. teisėjas Arvydas Vaicekauskas).

kurioje pateikiame 5 geriausią moterų ir 10 vyrių rezultatus. Varžybose dalyvavo 9 moterys ir 28 vyrai.

* rezultatai - centimetrais, šuolių skaičius - 6, plius pusfinalio 4 moterims ir 14 vyrams, plius finalo 2 moterims ir 7 vyrams.

** rezultatai pateikiami sekundėmis, šuolių skaičius 3 plius finalo 3 moterims ir 9 vyrams.

Komandomis laimėjo Vilniaus vyrai ir Kauno moterys.

Anksčiau, kai nuo varžybos skirtų lėšų nemažai „nubyrdėdavo“ jas organizuojančiam klubui, daugelius jų norėdavo rengti varžybas. Dabar, kai laikom suspaudę kiekvieną vargingai, o neretai ir skolom gauta lituką, ir organizuojantis klubas neturi pelno, varžybų rengėjų beveik galim pripažinti esant didvyriu. Marijampolės aeroklubas šalia nelengvai laikais neblogai organizavo varžybes, bet dėl lėšų stokos gyventi teko palapinėse arba prisiglaudus pas draugus, maitintis už savo pinigus artimiausioje sodyboje. Varžybose nedalyvavo stiprus marijampoliečiai A. Danilaitis, R. Grincevičius, Kęstutis ir Audronius Mačiulai - reikia dirbtį, kartais ir tol nuo gimtinės, kad galėtum išmaltinti šeimą.

„Savo valandos“ pagalbiai sulaukė vilniečiai. Igiję patyrimo per varžybas Austrijoje, tikslumo tyderiais tapo R. Cepulis, J. Savickas ir A. Miečius, iš savo

po iškilmingo varžybų uždarymo ir apdovanojimų įteikimo vykusiųje atsiveikinimo vakaroneje jaunieji aviatoriai vaivinosi vaisvandeniais ir stalą dydzio tortu, kurį iškėpė Kėdainių Chemijos gamyklos konditerijos cecho mėrys. Varžybos materialai parėmė Kėdainių firma „Laumetris“ ir Prienų firma „Termikas“.

Vaikų sklandymui Lietuvoje labai padėjo šiemet Kėdainių vaikų skraidymo mokyklos bazėje įsteigta Respublikinė Br. Oškinio vaikų aviacijos mokykla. Br. Oškinio VAM metodistai vadovauja ir kol kas būtiniausiomis lėšomis aprūpina vaikų firma „Termikas“.

skraidymo būreliaus Respublikos miestuose ir rajonuose. Šios mokyklos reorganizavimo iniciatyvos ēmési vaikų skraidymo federacijos pirmininkas Raimundas Zaluba, radęs didžiulę paramą ir pritarimą tuo metu dar nesuskiliusioje Kultūros ir švietimo ministerijoje. Reikia manyti, kad skrydžio požiūris ir grožis daugeliui Lietuvos vaikų vasaros metu bus rimta veiklos sritis ir padės ateityje apsispręsti renkantis specialybę.

Zenonas BRAZAUSKAS

Honorarų skriū „Lietuvos sportų“ redakcijai.

DEBRECENO PADANGĖJE - LIETUVOS LAKŪNAI

I pasaulio 17-ąjį akrobatinio skraidymo čempionatą Vengrijoje girsti Lietuvos triplėvės garbe pirmą kartą atvyko net trys mūsų pilotai. Šalia placių pagarsėjusio Jurgio Kairio, dalyvavę vilniiečių Onutę Motiejūnaitę bei Alytaus aeroklubo sportininką Algimantą Jurgelevičiūs, iš Vilniaus į Debreceną J. Kairys išskrido Suchojas firmos Su-31, o Jak-55 nukraido O. Motiejūnaitę. Trečiasis dalyvis A. Jurgelevičius kartu su komandos vadovu Aloyzu Cibersku ir čempionate teisėjėvusiu Lietuvos akrobatinio skraidymo federacijos prezidentu Vytautu Lapėnu etvijo automobiliumi.

Varžyboje programoje - tria pratimai, kuriuos atliko visi dalyviai. Pirmas - tai vadinamoji leista programa - paties lakūno sustatytas figūrų kompleksas. Antras - visiems dalyviams privalomas vienoda, iš anksto prieš čempionatą žinomas kompleksas. Ir trečias - „tamsus“, - iš anksto nežinomas aukščioje pilotoje figūrų kompleksas.

Daugiaukelėje didžių aukso medalių ir pasaulio čempiono vardą iškovojo 24 metų prancūzas Xavier de Lapparent, jis gavo ir dyliką išskaitinių taškų Breitling Pasaulio taurės varžybose. Antrą vietą užėmė rusas Nikolai Nikitiuk, kalbėti J. Kairys skridės išlėtuvu Su-31. Pasaulio taurėje jis pelnė 10 taškų. Trečioji vieta atiteko vengri Peter Besenyei (lietuviuva Extra 300S) ir 8 taškai Breitling varžybose. Jurgis Kairys liko šeistas ir į Breitling Pasaulio taurės taupyklę jnešė tik vieną taiką. Algimantas Jurgelevičius tarpy 62 pilotų užėmė 38-tą vietą.

Absoliučių pasaulio čempiono vardą tarp moterų iškovojo prancūzė Christė Genin (lietuviuva Extra 300S). Antra - amerikietė Patty Wagstaff (lietuviuva Extra 300S). Trečia - Rusijos lakūnė Jelena Klimovič, skridusi išlėtuvu Su-26. Onutė Motiejūnaitė užėmė 18 vietą.



Christė Genin.



Xavier de Lapparent.

tarpą dar priėmė maželkietę U. Pažūsį. Raimundui aukso medalis jau buvo ranka pasiekiamas, bet pusfinalyje - nesėkmė | 16 cm., ir jis liko trečias (tas pat atsitiko ir Audiui - jis ketvirtas). Pirmą kartą Lietuvos čempionu tapo Jonas Savickas, jau nuo kartą buvęs visai netoli šio tiksloto. Lygia greta vyko Jono Domarko taurės varžybos, kuriose dalyvavo tik jaunimas iki 24 metų. Šią taurę laimėjo vilniietis Valentinas Banelis, o merginoms taurė nebuvó įteikta, nes nė viena jaunė negavo išskaitinių taškų.

Daug patavaitės - Lietuvos Aeroklubo taurės varžybos Kaune, Aleksoto aerodrome. Kvietimą į šias varžybas buvom išplatinti Austrijoje, bet, deja, niekas iš užsieniečių neatvyko. Ir mūsų komandų susirinko mažiaus nei tiketasi - laukius, kad bus bent 2 karinės „Geležinio vilko“ ir SKAT komandos, bet, deja, „sukrapštyta“ tik viena. Pereinamajai LAK taurė laimėjo „senjory“ komanda: U. Pažūsis, A. Danilaitis, A. Mačiulis, K. Mačiulis, palikusi KAM komandą antroje ir Kauno - trečioje vietoje. Moterų taurę iškovojo Krašto apsaugos ministerijos komanda: V. Laskova, R. Budginas, V. Jurgaitienė. Antroje vietoje - „Uogėlės“ (maželkietės V. Zagrakalytė, R. Budrevičiutė, S. Rozgaitė). Varžybos dvikovės nugalėtojais tapo Lietuvos čempionai Audrius Miečius ir Varvara

Laskova, po kelerių metų pertraukos vėl sugrįžusi į sportą.

Rugsėjo pradžioje jaunimas dar kartą susitiko - ši kartą Maželkiuose. Čia susirinko net 42 sportininkai, kurie atliko tikslumo šuolius sparno, T-4 ir D-1-5U tipų parašlatais (šeimaičiai). Visose rūmose varžybose šokinėjama tik sparno tipo parašlatai, ir jaunimas, dar neįvaldės šio tipo kupolių, lieka nuošalyje. Todėl Maželkių aeroklubo viršininkas Petras Sučylas ir ēmési iniciatyvos organizuoti šias varžybas. Daug padėjo rėmėjai - „Romaro“ firma. Tokio tipo varžybos Lietuvoje įvyko pirmą kartą, bet jos tikrai labai reikalingos ir visiems dalyviams labai patiko. Čia pamatėme, kiek kokiamis klubais yra jaunimo, nes jaunujam skaičius - vos ne pagrindinės klubo darbo rodiklis. Čia ryškiai pirmuoja Maželkių aeroklubas. Sparno tipo parašlatais nugalėjo S. Rozgaitė ir E. Mockus, T-4 tipo - A. Petkevičius, D-1-5U tipo - D. Gaila. Parašlatai sporto federacija sveikina jaunuosis nugalėtojus ir linki, kad tai būtų pirmoji, bet ne paskutinė jų pergalė. Ir ačiū Petru Sučylui ir „Romarui“!

O. HORODNIČIŪTĖ,
Lietuvos parašlutių sporto federacijos prezidentė



Rastis autorė ir Lenkijos treneris S. Swierzek per pasaulio čempionato atidarymą Kiniuje.

LIETUVOS AKROBATINIO SKRAIDYMO XXIV ČEMPIONATAS

1994 m. rugėjo 16-18 d. Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklube Kyviškėse vyko Lietuvos akrobatinio skraidymo XXIV čempionatas. Čempionatas pirmą kartą surengtas pagal naują sistemą. Akrobatinio skraidymo varžybų organizavimo pagrindinės taisyklės parengė naujai išrinktas Lietuvos akrobatinio skraidymo federacijos komitetas, vadovaujamas Vytauto Lapėno. Jas rengiant buvo naudojamas CIVA (Comité International Vuelo Akrobático) dokumentais ir Amerikos bei Ispanijos akrobatinio skraidymo federacijų patyrimai. Lietuvoje dabar varžybos vyks taip, kad galėtų rungtyniauti visų lygių pilotai.

Pilotai skirstomi nuo žemiausios A kategorijos iki dabar esančios aukščiausios - D. Bet ateityje, tobulejant technikai, lankūnų sugebėjimui išnaudoti jos galimybes, taip pat demonstruoti savo fizines ir psichikos galias, D kategorija gali būti ir ne pati aukščiausia.

Pilotai, kurie žengia pirmuosius žingsnius padangėje ir jau gali sau-giai padaryti suktuką, statinę, kilpą, priklauso A kategorijai.

Sekantis pilotažo etapas - vertikalė. Darydami ją ir sukdami lėktuvą apie išilginę ašį ne tik horizontaliai, bet ir kampuose, taip pat jungdamis figūras į komplektą, pilotai gali dalyvauti B kategorijos akrobatinio skraidymo varžybose.

Kad jvairių šalių lankūnai lengviau susikalbėtų, sudaryta sistema, vadinama sudarytojo vardu - Aressi. Joje aukščiausio pilotažo figūros suskirstytos į atskiras grupes. Lankūnai, kurie atlieka teigiamo pilotažo figūras iš visų grupių, taip pat į komplektą įjungia paprasciausias nugarinio skridimo figūras, yra C kategorijos pilotai.

D kategorijos pilotai turi atlikti visas teigiamo ir neigiamo pilotažo figūras, jų programos atitinka akrobatinio skraidymo tarptautinių varžybų ir pasaulio čempionato sudėtinumą.

Pagal šias taisykles Lietuvos pilotai turėjo atlikti privalomas programas šiemis metams ir nuo pavasario ruošesi kiek kas turėjo galimybų.

Lietuvos XXIV čempionate dalyvavo 10 pilotų, skrendančių pagal B



Čempionato nugalėtojai - Ona Motiejūnaitė, Jurgis Kairys ir Leonas Jonys.

Kategorijos reikalavimus atitinkančią programą. Nugalėjo Kauno klubo viršininkas Eugenijus Raubickas, antras buvo taip pat kaunietis Vladas Palubinskas. Jie abu jau turi nemažą skraidymų stažą, bet paskutiniai metais nedauja skraidė. Trečias B kategorijos pilotas buvo jaunas vilnietis Svajūnas Polikevičius, Policijos akademijos absolventas.

C kategorijos pilotai atliko privilėjomą ir laisvą programas. Privalomoje pirmas buvo vilnietis Donaldas Bleifertas, antras ir trečias - kauniečiai Algimantas Žentelis ir Aloyzas Cibarauskas. Laisvoje programe pirmavo vilnietis Kazimieras Antanavičius ir Pedagoginio universiteto studentas Vytautas Žiukas, o trečias - Donaldas Bleifertas, kuris po abiejų programų ir tapo C kategorijos 1994 metų pilotu - čempionu. Antras šioje kategorijoje buvo stabilių ir gerai skridęs abi programas (ketvirtas) Aviacijos instituto II kurso studentas Alicijus Stankevičius. Trečias - Algimantas Žentelis.

Ne visi stipriausiai Lietuvos lankūnai galėjo dalyvauti šiu metų čempionate. Alytuje skraidantys prienėčiai Palmira ir Algimantas Jurgelevičiai ir alytiškis Petras Jurgionis, pergyvenę pasiruošimo pasaulio

čempionatui sunkumus ir organizacių neskandrumų kartelį, nepajégė atvykti. D kategorijoje startavo 5 pilotai.

Mūsų lyderis Jurgis Kairys po pasaulio čempionato Vengrijoje, sunkių Breitlingo taurės etapų Berlyne ir Šveicarijoje, Anglijoje savo gerbėjams, teisejams ir sau įrodė savo teisumą ir laimėjės pirmą vietą, susuko grįžti ir dalyvauti Lietuvos XXIV čempionate. Privalomoje ir laisvoje programe jis buvo pirmas. Keletą paskutinių metų Jurgis Kairys nedalyvavo Lietuvos čempionatoose. Šiemet jis susigrąžino absoluitaus Lietuvos akrobatinio skraidymo čempiono vardą.

Antroje vietoje - Onutė Motiejūnaitė, trečias - šiu metų Lietuvos pilotas-akrobatas Leonas Jonys. Jis ir Onutė yra Lietuvos SKATO Vilniaus eskadrilės lankūnai.

Lietuvos akrobatinio skraidymo XXIV čempionate dalyvavo 23 pilotai: 14 iš Vilniaus, 7 iš Kauno ir 2 jauni lankūnai iš Alytaus. Nors šie skaičiai daug ką byloja, tvirtinti, kad geriausiai dirbo Vilniaus klubas, negalima. Likę sukarintoje sistemoje, tik dabar jau nepriklausomos Lietuvos, vilniečiai turėjo geresnį palikimą ir daugiau galimybų. O kitems - Kaunui,

Alytu, reikėjo patiemis verstis, ką jie ir darė, ieškojo būdų ir išsigijo po vieną aukščiausius klasės lėktuvą Jak-55, organizavo skraidymus, suradę remėjų.

Apie Panevėžį nėra ką ir kalbėti. Klubas susikūrė prieš porą metų. Tiesiog išaugo iš Paistro šlapios pievos ir Vytauto Lapėno stiprios dvasios. Bazė kuriamā iš privačių skraidančių ir juos suprantančių remėjų lėšų. Per tiek laiko įkurti bazę ir paruošti pilotaž-akrobata neįmanoma. Todėl negalima stebėti, kad panevėžiečiai Rimantas Rauplėnas, Ramūnas Vyžintas ir Dainius Paskačinas atvažiavo kol kas ne skraidyt, o tik patalkinto vyriausiajam teisėjui Vytautui Lapėnui, pasižvalgysti. Tikimės, kad jau kitais metais panevėžiečiai startuos.

Sunku tikėtis paramos klubams ir jų sportininkams, kai net nacionalinė rinktinė jos beveik negauna. Techninėms sporto šakoms reikia daug lėšų. Kaip tik Jos labiausiai ir rodo šalies ir jos žmonių lygi. Ar mes norime, kad mus laikytu bėsi-vystančiai šalimi? Buvo laikas, kai Lietuvos lankūnai, kaip ir "Žalgirio" krepšininkai, viešpatavo Sajungos rinktinėje, mūsų kaimynai ukrainiečiai, kurių nebuvò tarp lyderių prieš grįvant Tarybų Sajungai, sugebėjo atsiųsti komandą į pasaulio čempionatą. Lietuvos vardu tarptautinėje arenaje garsina tik Jurgis Kairys. Nuo šių metų jis jau ne Suchojaus firmos lankūnas-bandytas, o tik lietuvis lankūnas, skrendantis su rusišku lėktuvu Su-31. Šių metų Breitlingo taurėje jis jau pajuto ne visai garbingą viso Vakarų pasaulio konkurenciją spaudimą. Jurgis įrodė, kad ir "vienas lauke karys", bet ar ilgai galima atlaukti, kai už tavo pečių tuštuma.

Manau, kad į Vytauto Lapėno klausimą: „jeigu mes nesame per daug neturtingi?“, turi būti atsakymas turime neprastai to, ką turime - pilotažo lygi. Tą atsakymą turi tarsi Valstybės atstovai, aviatoriai išrinkti vadai, to atsakymo tikimės ir iš tų, kurie kaupia ir gausina kapitalą ir savo veiklos prasmę mato ne vien gerybių vartojime.

Violeta GEDMINAITĖ

Pasaulio taurės likimas išsisprendė iki paskutinio etapo

Deberecine vykusi pasaulio akrobatinio skraidymo čempionato nugalėtojai gavo įskaitinius taškus ir Breitling taurės varžybose. Užėmusišam šeštą vietą Jurgui Kairui įtaurė taupykė teko tik vienas taškas. Pasi-baigus čempionatui, čia pat taurės varžybų dalyviai skraidė jau tik pagal Breitling programą. Kiekvienas atliko savo keturių minučių trukmės kompoziciją skambant pasirinktais muzikai. Gražiai suderinės figūrų kompleksą su muzika, visus žavėjo Jurgis Kairys. Jis tapo etapo nugalėtoju ir apdovanojas specialiai taure. Antrą vietą užėmė prieš dieną pasaulio čempio-

no vardą iškovojęs X. de Lapparent. Trečias buvo rusas Nikolaj Nikitiuk.

Elinis taurės etapas vyko Šveicarijoje, netoli Liuceros, Buoch aerodrome tarp kalnų, per didelę aviacijos žvertę. Po pirmosios dienos gerai atlikusiam programą Jurgui Kairui paskirta tik penkta vieta. Patyrės neobjektivų teisejų įvertinimą (tai pastebima jau ne pirmą kartą) sportininkas parašė protestą ir atsišakė dalyvauti kitą dieną teisiomose taurės varžybose.

Ši kartą etapo nugalėtoju pri-pažintas prancūzas Patric Paris (12 t.), aplenkës savo kolegą Xavier de Lapparent (10 t.). Trečią

vietą užėmė šveicaras Christian Schweizer (8 t.), ketvirtą ir penktą vietas - Rusijos sportininkas Nikolaj Nikitiuk (5 t.) ir Jelena Klimovič (3 t.). Vienas įskaitinis taškas atiteko šeštą vietą užėmusiam vengriui Peter Be-senyei.

Iš Šveicarijos J. Kairys nuskrido tiesiai į Angliją. Per likusį iki Farnborough'94 aviasaloną atidarymo laiką jis treniravosi ir paruošė naują programą. Šiame stambiausiam pasaulio aviasalone šiemet triumfavo O. Suchojaus firma sukurta lėktuvai. Kovos lėktuvai Su-27, Su-30 ir Su-35 alykiai įrodė savo skraidymu pranašumą prieš amerikiečių F-16 ir prancūzų Mirage 2000. Gali būti, kad jie atsiliko tik elektronine įrangą. O

firms reklamai pasitarnavo ir Jurgio Kairio skridimas su Su-31.

Virtuoziškai atlikęs skraidymų programą, Lietuvos lankūnas susilaikė gausių žiūrovų plėjimų ir aukščiausios teisėjų įvertinimo.

Nepaisant J. Kairio pergalės, su-sumavus visų etapų rezultatus Breitling pasaulio taurę jau užsitikrino Farnborough užėmės antrą vietą prancūzas Xavier de Lapparent, daugiaukelės surinkęs 50 tašką. Jurgis Kairys turi 35, o Patric Paris su 33 taškais užima trečią vietą.

Taigi paskutiniame etape, kuris vyks JAV Orlando mieste, Jurgis Kairys net ir tapęs nugalėtoju Breitling pasaulio taurės varžybose gerausiu atveju užims antrą vietą.

ATGAIVINKIME SENAS STUDENTIŠKAS TRADICIJAS!

Pirmasis Lietuvoje sklandytojų būrelis buvo įkurtas 1931 metais Kauno Aukštėsniojoje technikos mokykloje. Moksleivių iniciatyva čia buvo pastatytas sklandytuvus T-1 ir 1932 metais Pažaislyje pradėta skraiditi. Tame būrelyje aviacijos kelią pradėjė vėliau subrendo talentingi sklandytuvų konstruktoriai Bronius Oškinis, daug žymiu aviatoriu.

Didelės įtakos Lietuvos sklandymo atgimimui pokario metais turėjo Kauno Politechnikos instituto studentų veikla. Jono Balčiūno iniciatyva čia buvo sukurta KPI sklandymo sekacija, suvienijusi šio gražaus sporto entuziastus. Mechanikos fakulteto dėstytojo, sklandytuvų konstruktoriaus Antano Kuzmicko vadovaujami studentai pastatė mokomajį sklandytuvą „Mechanikas“ M-1, lavinimosi sklandytuvus „Mechanikas“ M-2, KPI-3 „Gintaras“, KPI-4 „Genys“, su kuriais sėkmingesnai skraidė daugelį metų. Buvo sudaromas pasaulio sklandytuvų atlasas. Studentai atliko daug tiriamųjų darbų aviacijos tematika. Mechanikos fakulteto studentas Zenonas Brazauskas rašė diplominį darbą „Sportinis lėktuvus“. Sukūrės projektą, atlikęs atsparumo ir aerodinaminis skaičiavimus, diplominį darbą jis sėkmingesnai apgynė. Buvo pradėta ir šio lėktuvo statybą, tačiau neturint numatyto variklio ji liko nebaigta. Antanui Kuzmickui išvykus gyventi į Vilnių, studentų sklandymo sekocijos veikla sužlugė.

Jau daugiau kaip 60 metų aviacijoje sėkmingesnai veikia Vokietijos sklandytojai. Jie, susibūrę į akademinių aviacijos jaunimo „Akaflieg“ (Akademische Fliegergruppe) draugiją, nuolat dirba tiriamais mokslinių darbų. Turintys senas tradicijas ir aukštosiose mokyklose gerai įrengtas mokslines-gamybines bazes, vadovaujami pritirusių dėstytojų studentai daug eksperimentuoja ir sukuria net aukščiausios kokybės sklandytuvus.

1959 metais Atėnuose įvykusiam studentų - aviacijos mėgėjų kongrese sukurta Europos studentų aviacijos ir kosmonautikos asociacija EUROAVIA. Šiuo metu asociacija vienija 22 vietines EUROAVIA akademinių jaunimo grupes iš 13 šalių. Ruošiamasi asociacijos kongresai, simpoziumai, lankomi aviacijos institutai, gamyklos. Platinami anglų kalba išleisti asociacijos leidiniai EUROAVIA NEWS ir NEWSLETTER.

EUROAVIA savo kūrybą 1994 metais atskirose ekspozicijoje demonstravo ir ILA'94 bei Le Bourget aviasalonuose.

Jei norima atgaivinti senas mūsų konstruktorių Jurgio Dobkevičiaus, Antano Gustaičio, Broniaus Oškinio, Ballo Karvelio, Antano Kuzmicko tradicijas, kūrybinio darbo būtina imtis ir šių dienų studentijai. Pirmausia tai turėtų padaryti nesenai įkurtu Vilniaus Technikos universiteto aviacijos instituto studentai. Turėtų sukrusti ir gražiomis tradicijomis garsėję kauniečiai, kiti.

Norintys gauti EUROAVIA grupių adresus prašomi kreiptis į „Lietuvos sparnų“ redakciją.

Antanas ARBAČIAUSKAS



Kauno studentų pastatytas sklandytuvus KPI-3 „Gintaras“

Š. m. trečiame mūsų žurnalo numeryje spausdinome kellas nuotraukas iš Tarptautinės aviacijos parodos ILA'94. Skaitojojus tollau supažindiname su šios įdomios parodos ekspozicija.

KAS NAUJO AVIACIJOS PASAULYJE?



Dieną prieš parodos atidarymą įvykusi Jak-58 katastrofa.

Šiemet Berlyno Schonefeldo aerodrome antrą kartą surengta Tarptautinė aviacijos paroda ILA'94. Organizatorių tikslas - siekti glaudesnio bendradarbiavimo tarp būvusių socialistinių šalių stovyklos ir Vakarų aviacijos pramonės specialistų, parodyti naujausią techniką, užmegztį ryšius ir sudaryti naudinės prekybos sutartis.

Ne paslaptis, kad per dideles aviacijos šventes atsitinga palyginti daug avarijų. Kartais jos įvyksta dėl didelio aviatorių nuro padirginti žūrovų nervus labai žemai atliekamomis figūromis. O kartais demonstruojant naujus, dar gerai neišbandytus lėktuvus. Taip kitados Pariziaus Buržė aerodromo katastrofa ištiko viršgarsinį keleivinį lėktuvą Tu-144. Anglijoje, stebint žiūrovams, nukrito naikintuvas MiG-29. Dėl neišaiškintų priežasčių Italijoje lėktuvu Su -27 parodomosios programos metu žuvo ir lietuvis - lakūnas bandytojas Rimas Stankevičius.

Šį kartą aviacijos paroda savo „duoklę“ atsiėmė dar šventei neprasidėjus. Atidarymo išvakarėse į parodą skridęs lėktuvu Beech King Air užsimušė vokiečių Werner Krautt. Jis parodoje turėjo pristatyti lengvą lėktuvą Grob G-250. Žuvimo priežastys nežinomas. Gegužės 24 dieną per treniruotę, atlikdamas ketvirtą posūkį, viršum aerodromo į suktuką jėjo rusų šešių vietu lėktuvas Jak-58. Lakūnas bandytojas Aleksandr Viatkin lėktuvu nesuvaldė, nes tai buvo tik septynioliktas jo skridimas. Nukritęs lėktuvas užsidegė, lakūnas žuvo.

Parodos ILA'94 teritorija užėmė 120 000 m² plotą, o 23 300 m² sudarė

uždari paviljonai. Savo eksponatus demonstravo 422 firmos iš 30 šalių. Rodyta 251 skraidantis aparatas. Kasdien buvo rengiami seminarai aviacijos istorijos, gamybos technologijų, atskirkų firmų veiklos, kosmoso temomis. Demonstruojami įvairūs prietaisai, veikiantys treniruokliai, kino filmai, rengiamos spaudos konferencijos. Beje, parodoje buvo akredituota 2700 žurnalistų iš 50 šalių. Jų stebėjo daugiau nei 92 000 lankytojų. Be profesionalių aviacijos, kosmoso specialistų, kuriuos labiausiai domino parodomieji skridimai.

Dauguma ekspozicijoje išstatyti lėktuvų jau žinomi. Tačiau buvo ir naujų konstrukcijų. Tarp keleivinių lėktuvų - nauji Canadair Region Jet, čekų L 610 G, Airbus A321, Airbus A340, rusų Tu-204, Jak-142. Artimam susisiekimui skirti lėktuvai Dornier Do 328, Beech 1900 D, Lenkijoje gaminamas An-28 ir kt.

Demonstruota net 14 biznio klasės lėktuvų. Išsiskyrė Canadair CL 601-3A, Learjet 55, Gulfstream III, Dassault Falcon ir Paggio P-180 Avanti su dvemis stumiamais turbosraigtiniais varikliais.

Turistiniams lėktuvams daugiausiai atstovavo įvairių modifikacijų Beech, Cessna, Piper firmos.

Breitling Pasaulio taurės varžybų dalyvių lėktuvai sudarė daugumą tarp akrobatių. Tai Cap 230, Cap 231EX, Su-26, Su-29, Su-31, Extra 300, Extra 300S, Jak-54, Jak-55. Keturi čekų Zlin Z-50 LX demonstravo grupinį pilotažą.

Sklandytuvų ekspozicijoje dominavo lenkų konstrukcijos - SZD-55J,



SZD-56, PZL PW-5, PZL KR - 03A Puchatek, PW-2D Gapa bis.

Čekų pramonė rodė motorizuotą L-13 SEH Vivat, o grupinį pilotažą demonstravo du L-13 Blanik. Gausi buvo ultralengvų skraidančių aparatų, sportinių lėktuvų ir motorizuotų sklandytuvų ekspozicija.

Iš mokomųjų-treniruočių lėktuvų paminėtini šveicariški turbosraigtiniai Pilatus PC 7. Šiu lėktuvų ketvertas, valdomas prancūzų karų lakūnų, sudarė demonstravimo grupę Patrouille ECCO.

Gausi ir sraigtasparnių kolekcija, kurioje daugiausia buvo amerikiečių Bell firmos konstrukcijų. Nemaža buvo ir rusiškų sraigtasparnių, kurie plačiai naudojami ir vokiečių Bundeswehr.

Kovos lėktuvams atstovavo naikintuvali Harrier, F-16, Su-27, Su-30, Su-35, MiG-29, Alpha-Jet, Tornado, F-4F Phantom, Mirage 2000, JAS 39 Gripen. Transportiniai C-160 Transall, Breguet 1150 Atlantic, AWACS ir kt.

Įdomūs seni istoriniai lėktuvai, tarp kurių buvo skraidantys 1928 metų Udet 12 Flamingo, Bucker 131 Jungmann, Bucker 133 Jungmeister, Bucker 181 Bestmann, FW 44 Stieglitz, Klemm 35, Fi-156 Storch, Me-108 ir kt.

Turtinga ekspozicija buvo išdėliota kosmoso paviljone. O žaliojoje vejoje stovėjo prancūzų raketa Ariane 4.

Per parodą kasdien nuo 10 iki 17 val. buvo demonstruojami visi skraidantys eksponatai. Dangų drebino forsažus į jungę naikintuvali, skraidė sraigtasparniai, sklandytuvai, senoviniai lėktuvai. Kasdien skraidė ir Breitling taurės dalyviai. Ypač darnų skraidymą demonstravo prancūzų grupė Patrouille ECCO.

Kas norėjo už 240 markių galėjo paskraidioti virš Berlyno istoriniaisiai keleiviniai lėktuvais Junkers Ju-52 ir Douglas DC-3.

Paskutinėmis parodos dienomis įvyko Breitling Pasaulio Taurės etapo aukštojo pilotažo varžybos.

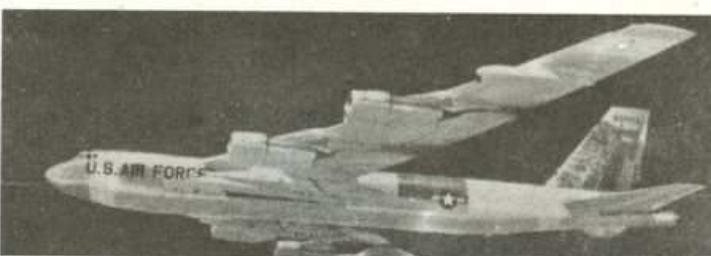
Vincas ASTRAUSKAS

DANGUJE VIRŠ VIETNAMO

Po Korėjos karo įvyko pakitimų aviacijoje. Sumažėjo didelių strateginių bombonešių reikšmė, į pirmą vietą iškilus taktinės aviacijos naikintuvams-bombonešiams. Ta permaininga atsirado ne tik dėl pavienių ir mažų taikinių sunaikinimo reikšmės, bet ir dėl to, kad amerikiečių nejudrios ir sunkios „Skraidančios tvirtovės“ buvo daug labiau pažeidžiamos ir nepasižymėjo taiklumu.

Po Korėjos pradėta propaguoti mintis, kad pergalė ore pirmiausiai priklauso nuo greičio. Ta nauja konцепcija - taktikų išreikšta formulė „greitis ir tik greitis“ - triumfavo prieš dvidešimt su trupučiu metų. Buvo spartinami tempai konstruojant ir statant lėktuvus, galinčius išvystyti didelį greitį kitų parametrų (manevrungumo, pakilimo greičio, veikimo spindulio) sąskaita. Remiantis ta koncepcija ir buvo kuriami nauji lėktuvai: F-102 Delta Dagger, F-104 Starfighter, F-105-Thunderchief, F-105 Delta Darat, F-4 Phantom. Visie viršių garsas greitį ir galėjo atlikti užduotis visokiomis atmosferos sąlygomis ir naktį, ir dieną. Jų atsiradimas privertė gerokai keisti taktiką. Geriausiu būdu nugalėti oro gynybą buvo pripažintas skridimas pavieniais lėktuvais ar mažomis grupėmis garso ribų viršijančiu greičiu, panaudojant įvairias „maskuotes“ - skrydžio profilio pakeitimus, kurso ir greičio manevras ir kt.

Daugeliui šalių pertvarkius aviaciją naujais viršgarsiniais lėktuvais su valdomomis raketomis bei įvairia elektronine įrangą, iki tol nežinomomis lėktuvu nukreipimo į taikinį automatinėmis sistemomis, pakito ir pozūris į iki tol žinomą oro mūšį. Manevrungumą ribojo ne tik dėl didelio greičio išaugusios perkrovos, erdvės trūkumas, bet dabar naikintuovo - bombonešio pilotas turėjo užduotį dar ir kontroliuoti iš anksto užprogramuotą ir įdiegtą į navigacinę sistemą skrydžio eigą. Jeigu paleista raketa nepasiekė tikslą, lėktuvas turėjo atlilikti pakartotinį menevru, kuris dėl didelio greičio nusilestę ne šimtus metrų, o dešimtis kilometrų, o tai buvo ir brangiai prarastas laikas. Dėl to buvo pripažinti trys oro kovos etapai: priartėjimas, ataka ir išėjimas iš mūšio. Esant tokioms aplinkybėms



Amerikiečių bombonešis B-52 Stratofortress Vietnamo kare.

pradėta atsisakyti personalo mokymo dalyvauti grupinėse manevrinėse kautynėse. (Vėliau vis tik teks įkurti TOP GUN mokyklą.) Nauja aviacijos taktika sumažino manevro reikšmę, o dėl to pablogėjo ir praktinis žmonių parengimas.

Tačiau daugelis šalių dar nebuvavo pakeitusios senos generacijos lėktuvų, ir tai turėjo įtakos vėlesniems sprendimams.

Prieš karą menka Vietnamo naikintuvų aviacija dar tik buvo kuriama. Savo pilotažinius sugebėjimus ir kovinį patyrimą vietnamiečiai turėjo įgyti per karą, esant kiekybinei ir kokybinei priešinkinko persvarai (1968 m. JAV kovinių lėktuvų skaičiumi 15 kartų pralenkė vietnamiečius). Tomis sąlygomis jėgos pirmiausia buvo sukoncentruotos virš Hanojaus ir pramoniniams rajonams Ihay Nguyen (50-70 km nuo sostinės) bei sukauptoms atsargoms Haifonge ir Ninh Binh ginti.

Pirmasis oro mūšis įvyko 1905.08.02. Dalyvavo dviem kartų lėktuvai - JAV viršgarsinis F-4 Phantom II ir nesiekiantys garso greičio ribos MiG-17. Tai buvo atsargus, nedavės rezultatų susidūrimas. Tačiau jau po dviem dienų būrys MiG-17 tik per vieną ataką numušė du F-105 Thunderchief. MiG-18 buvo jau seniai ekspluatuojamas, lengvas, paprastas aptarnauti, pasirodė gana greitas ir manevringas, kad atlaikytų lygiavertę kovą su JAV naikintuvių-bombonešiais, skrendančiais 650-750 km/h greičiu. Plačiai išreklamuoti F-105 bei F-4 neturėjo galimybės kiekvieną kartą demonstruoti savo pranašumą - neužteko erdvės išvystyti viršgarsiniam greičiu, o skridam iki viršgarsiniu greičiu su pakabinatomis bombomis bei raketomais buvo nepaklusnūs ir sunkūs. Savarankiški šiu lėktuvų reidai be naikintuvų palydos buvo pavyojingi. Netrukus vėl buvo imta naudoti priedangas. Smogiamųjų lėktuvų grupes (o karo pabaigoje ir strateginius bombonešius B-52 Stratofortress) teko lydėti naikintuvams. Nors ta tvarka buvo gana modifiikuota, esmė liko ta pati kaip ir per II pasaulinį karą ar Korėjoje. Už 20-30 km nuo objekto,

skirtų sunaikinti, lėktuvali persigrubuodavo. Po antskrydžio jie pasitraukdavo į saugią zoną virš Tonkinio įlankos ir Laoso sienos, mažame aukštyste skridams maksimaliu greičiu. Skridimo trasoje priedangos grupės būdavo tiek iš priekio, šonų, tiek iš užnugario. Artėjant prie objektų, priedangos grupės padidindavo greitį ir išeidavo į priekį, kad apsaugotų junginį nuo vietnamiečių naikintuvų. Tokią organizaciją lémė dvi priežastys: 1) Dideli nuotoliai tarp priekio objektu ir JAV bazų. Punktai, išdėstyti prie šiaurės Vietnamo sienos, negalėjo garantuoti oro erdvės kontrolės ir informuoti apie pakitimų joje. 2) Nemaži apribojimai priedangos lėktuvų veiklai. Smogiamosios grupės lėktuvai su koviniu kroviniu neviršijo 650-750 km/h greičio, o kad naikintuvali neprastą vizualinio ryšio su pagrindine grupe, turėjo laikytis nuolatinų vietų kovinėje grupuotėje. Toks greitis naikintuvams daugelii atveju nebuvò pakankamas, kad galėtų efektyviai manevruoti.

Netekėtys, patirtos nuo 1966 m. vidurio, turėjo įtakos masinių antskrydžių taktikai pakeisti. Buvo pradėta naudoti „naikintuvų užtvaras“ iš zonose patruliuojančių amerikiečių lėktuvų. Jų veikimo ribos buvo 20-30 km nuo bombarduoamo rajono. Atliekant masinius antskrydžius virš ypač svarbių objektų, būdavo paskiriamos trys, dažnai ir keturių patrulių zonas, kur patruliuodavo dvi poros, kartais grupės F-4 Phantom. Smogiamosioms grupėms likus 6-10 min. iki objekto, patruliai padidindavo skrydžio aukštį ir sukabdavo vietnamiečių aerodromų link. Priedangos grupės naikintuvali dabar nebuvò taip trumpai susieti su bombonešių grupe, galėjo laisvai manevruoti.

MiG-21 padarė Vietnamo dangunje amerikiečiams daug nuostolių. 1966 m. paskutiniaisiai mėnesiai JAV naikintuvų numušta tik 11, kai vietnamiečių - 9 (1,2:1), o atsiradus MiG-21 amerikiečiai neteko 47 savo lėktuvų, o vietnamiečiai tik 12 (4:1).

Pagal „Lotnictwo“ parengę
G. STATKEVIČIŪTĘ



Falcon 2000 virš Alpių.

Prancūzų iššūkis amerikiečiams

Prancūzijos aviacijos pramonės koncerno Dassault lėktuvai pripažinti viso pasaulio. Bet nuo seno egzistavo tokia nerašyta taisyklė, kad biznio klasės skraidantys aparatai buvo gryna Amerikiečių sritis. Žinant Galijos gaidžio šalies požiūrį į užjūrą, galima suprasti, kodėl Dassault pradėjo „amerikinės rinkos šturmą“.

Pirmieji Falcon „giminės atstovai“ (50, 900B) lyg ir neįtakojo JAV aviacijos pramonės gigantų biznio klasės lėktuvų rinkos barometro. Bet ne veltui sakoma, kad apetitas atsiranda valgant... Prancūzai ryžosi su jungti savo naujausiai Falcon giminės kūrinyje didelio ploto biznio klasės lėktuvu, kaip antai Gulfstream IV, komfortą su vidutinės klasės lėktuvo ekonomiškumu. Vadovaujantis šiuo principu buvo tykiai dirbama pusketvirtę metų. Pagaliau į dangu žydrinė pakilo Falcon 2000 prototipas.

Nuo savo pirmptako, tarpkontinentinių skrydžių lėktuvo Dassault Falcon 900B, jis visų pirma skiriasi tuo, kad turi ne tris, o tik du variklius. To visiškai pakanka nuskristi neturiant 5556 km! Priklausomai nuo krėslų išdėstyto, Falcon 2000 gali skraidinti daugiausia 19 keleivių. Lyginant su Falcon 900B, lėktuvo kabina sutrumpėjo keturiais metrais, bet jos skersmuo - toks pat. Falcon 2000 kabina yra 7,98 m ilgio, 2,34 m pločio ir 1,87 m aukščio. Tai visiškai atitinka reikalavimus, keliamus aukščiausios

biznio klasės lėktuvams. Tuo pat metu naujausiai Dassault lėktuve dvigubai daugiau vietų negu, pavyzdžiui, Hawker 1000 arba naujajame amerikiečių Citation X ir pirmiausia pagrindiamame konkurente - Canadair Challenger. Naujo lėktuvo keleiviai gali tiesiai iš kabinos patekti į bagažo skyrių, o bemaž trečdaliu mažesniame Falcon 50 - negalėjo. Taigi per skrydį dirbančiam keleiviu nėra reikalo neštis iškart visų bylų ir dokumentų, nes tai, kaip sakoma, ranka pasiekiamai.

Suprantama, kad pasiryžęs konkuruoju su Amerikos žemyno aviacijos pramonės gigantais, kurie turi didžiulį patyrimą gaminant biznio klasės lėktuvus, koncernas Dassault pagalvojo ir apie daug kitų patobulinimų. Visi jie skirti tam, kad žmogui būtų sudarytos kuo geresnės sąlygos dirbtai „ore“. Bet bene svarbiausias Falcon 2000 pranašumas - nepaprastai ekonomiškas lektuvo eksplotavimas. Tai skatina klientus rimtai susimasyti.

Nors Falcon 2000 dar nėra gavęs oficialaus aviacinių instancijų leidimo (to laukiamame metu pabaigoje), jis jau užsakomas. Parodomeji Falcon 2000 skrydžiai paskatino įvairių žemynų atstovus užsisakyti 20 lėktuvų, o dar 50-čiai Dassault „naujagimių“ pateiktos preliminarios paraškos. Tad galima drąsiai teigti, jog prancūzai „metė“ amerikiečiams rimtą iššūkį.

MAŽIAUSIAS...

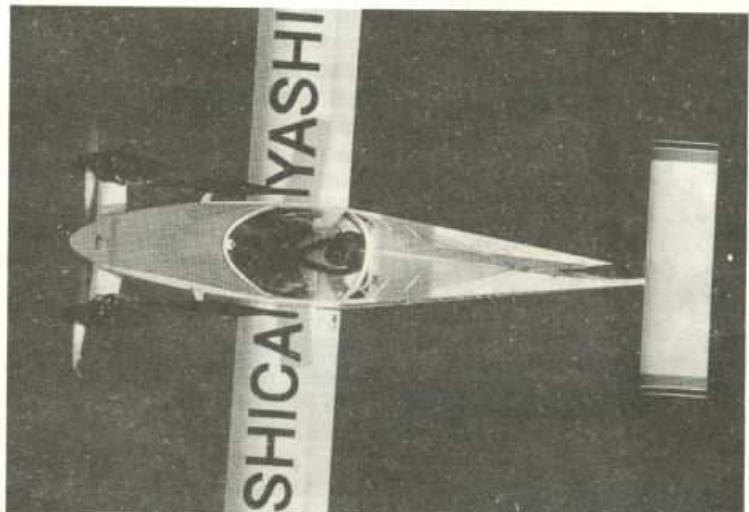
Savo gamybos lėktuvų - galybė. Jų ir Lietuvoje nemažai. Bet parduodamu kur kas mažiau. Ir vis dėlto tokio dvimotorio, koki pasigamino ir siūlo Michael Colombar, dar neregėjome. Anot jo, reikėtik tik dviejų motopjūklų variklių, 16 kvadratinis metrus aluminio skardos, kelius instrumentų bei 5000 kniedžių, kuriuos viskai laiko. Štai ir viskas - galima skristi!

Suprantama, jog prancūzų aviacijos mėgėjas, pagaminęs mažiausią pasauly dvimotorį lėktuvą, kurį jis pavadino Cri-Cri (Svirplys), perdeda. Juk jis savo lėktuvėlio gamybai sugaičio 15 000 darbo valandų. Nemažai laiko turės paukoti kiekvienas, kai sumanyti užsisakyti šio aparato brėžinius ir gamybos planus. Mat sumontuotų Cri-Cri nusipirkti negalima (nebent iš žmogaus, kuris jį sumontavo). O parduota šio lengvučio savos gamybos skraidaančio aparato brėžinių komplektą -

800. Tiesa, ne visi juos įsigiję jau ir skrido. Tokių priskaičiuojama per 50. Vienas jų - vokietis Dirk Heuer iš Blombergo miesto - tvirtina, kad nėra nieko paprasčesnio, kaip pasigaminti šį 2x15 AJ „mažylį“. Jo ilgis - mažiau negu 4 metrai.

D. Heuer sako, kad nesunku ir įsivirti skrydžius dvimotoriu vienviečiu. Jo 23 litrų talpos degalų bako pakanka skristi beveik tris valandas iki 205 km/h greičių. Beje, dvitakčiui skirtą kurą jis perka šalia esančioje degalinėje. Naudoja mišinį motociklams. Ir pigu, ir patogu.

„Svirplio“ gamybai nereikia ypatingų instrumentų, ploto. Pakanka garažo arba rūsiu dirbtuvėlės. Na ir „parkuoti“ šį lėktuvėliu nesudėtinga: per 10 minucių išmontuojami sparnai, ir aparatas lengvai įridėamas per garažo arba daržinės duris. Supažindindami mūsų skaityojotus su Cri-Cri, rėmėmės Vokietijos žurnalo Flug Revue rašiniu bei nuotrauka. Na, o turint galvoje, kad jie nepateikė pono Michael Colombar adreso, patart, kur kreiptis, deja, negalime. Nebent į Flug Revue redakciją.



Mažiausias pasauly dvimotoris lėktuvas, sveriantis mažiau nei jo pilotas - vos 70 kilogramų!

Žvalgybinis lėktuvas nacionalinei gvardijai

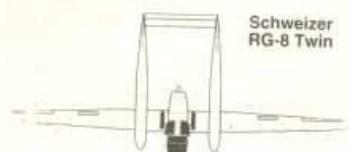
Vokietijos firma Paul Schweizer seniai bendradarbiauja su JAV karinėliais, nacionaline gvardija, stambiausiai aviacijos pramonės koncernais. Būdama sklandytuvų ir eragtasparnių gamybos įmonė, ji dar septintajame dešimtmetyje atkreipė į save užjūrio gigantų dėmesį. Konkrečiai - gaminant liemenis bei sparnus tykiaeigiamais žvalgybais skirtiems lėktuvams bei motosklandytuvams. Juose naudojo JAV karinės oro pajėgos, nacionalinės gvardijos dalinių. Schweizer bendradarbiavo su Lockheed, kuriant žvalgybais skirtus lėktuvus QT-2, Q-Star bei YO-3A, o trys motosklandytuvai SA-2-37A bei lėktuvas RG-8 ir slėdinėlių Amerikos gvardiečių žiniuo.

Suporinės abি modifikacijas pradėtas kurti skraidantis aparatas SA-2-38A. Jis turės du variklius ir dėl to bus daug patikimesnis, aprūpintas moderniausia technika bei elektronika. Šiuo aparatu bus galima saugiai skristi virš jūros iki 180 km, augant šalį nuo narkotikų ir kita plauko kontrabandininkų.

Dar vienas Schweizer gamyba - žvalgybais skirtas lėktuvas RG-8 TWIN. Tai dviejų Conti GIO-550A stumoklinių variklių varomas dvillemenis skraidantis aparatas, kurio gamyba panaudoti ankstesnių motosklandytuvų iš kompozicinių medžiagų pagaminti liemenė

segmentais ir aparato SA-2-37 sparnais. Lėtų apsiausimų propelerių - tykis, jų dūzgimo beveik negirdėti. Norint naujuoju žvalgybais skirtu lėktuvu skristi dideliovečio aukščiui, jį galima įmontuoti turbinas. Tuėčio lėktuvo svoris - 1450 kg. Jo maksimalus kiliimo svoris - 2400 kg. Jį tokiai atvejais paprastai sudaro naujos kartos radarai, infraraudonųjų apindilių devikių, moderniausios ryšių priemonės.

Firmos savininkas Paul Schweizer tikisi, kad motosklandytuvu pagrindu aukurtais naujaisiais lėktuvais bus sėla JAV nacionalinės gvardijos pakrančių apsaugos tarnybos naujomanas ir daugelio kitų valstybių specialistų tarnybų, kurioms rūpi žvalgyba bei pakrančių apsauga.



Schweizer RG-8 Twin

TAI IR YRA TIKRAS BENDRADARBIAVIMAS

Praėjusime mūsų žurnalo numeryje rašėme apie tai, kaip JAV ir buvusi TSRS ėmė ne lenktyniauti, o bendradarbiauti įsivindamos kosmosą. Konkrečius tokio bendro tikslų įgyvendinimo pavyzdys - 1975-ųjų liepą vykęs abiejų šalių kosminiu laivu - Sojuz ir Apollo - skrydis kosmo-

se.

Liepos mėnesio 15 dieną į orbitą aplink Žemę buvo iškeltas kosminis laivas „Sojuz-19“. Jo įgula - prityrė visatos senbuviai - Aleksej Leonov, žmogus, kuris pirmas išėjo iš laivo į atvirą kosmosą, ir ne ką mažiau mokslui nusipelnę Valerij Kubasov. Tą pačią dieną JAV raketa nešėja iškėlė į kosminę erdvę laivą Apollo-11, kuriame buvo trys astronautai: Thomas Stafford, Vance Brand ir Donald Slayton. Pirmasis - prityrės visatos senbuvis, JAV KOP generolas leitenantas, kuris skrido dar su Gemini tipo laivu, taip pat Apollo-10. Jam šis skrydis buvo ketvirtas. Kiti du - visatos naujokai. JAV KOP majorai Slayton tai buvo ne tik pirmas, bet ir paskutinis skrydis į kosmosą, tuo tarpu V. Brand - civilis astronautokos inžinierius ir Kolorado universiteto bakalauras po bendro Sojuz-Apollo skrydžio dalyvavo dar trijuose.

Kosminiams laivams susijungus orbitoje - Apollo prisišvartavus prie Sojuz specialiai įrengto modulio, įgulos keturis kartus viešėjo viena pas kitą, drauge atliko daug mokslių eksperimentų. Kosminiai laivai susijungti skriejo visatoje aplink Žemę 43 val. 54 min.

Vėliau pasklidusios kalbos apie „žvaigždžių karus“, jvairiaus generolų planai ir politikų pinklės gerokai pablogino abiejų šalių astro- ir kosmonautų santykius. Tiesa, subyrėjus TSRS, jie po truputį ēmė gerėti. Pagaliau šių metų pradžioje vykęs JAV kosminio kelto Discovery skrydis, kuriame dalyvavo tarptautinė įgula - amerikiečiai Charles Bolden, Kenneth Reigher, N. Jan Dawis, Ronald Dega ir Franklin Chand-Diaz, taip pat rusų kosmonautas Sergej Krikalev - vėl jrodė pasauliui, jog bendradarbiavimas galimas ir teikia didžiulės naudos.

Pasak specialistų, šiųmetinis bendras skrydis buvo ta JAV ir Rusijos aktyvaus bendradarbiavimo kosmose „kregždutė“, kuri žada labai naudingą bendravimo „pavasarį“, konkrečias jo programas ir planus.

Tiesa, pradiniai NASA planai kiek pasikeitė. Buvo numatyta,



Sergej Krikalev - pirmasis rusų kosmonautas, skriejė į visatą amerikiečių daugkartinio naudojimo kosminiu laivu Discovery, 1994 m. vasario 3-11 d.

kad gegužę vyks STS-63. „Šatlu“ Discovery į visatą turėjo pakilti dar viena tarptautinė įgula, kurią drauge su amerikiečiais turėjo sudaryti ir prityrės kosmoso specialistas rusas Vladimir Titov. Tačiau nesenai NASA pranešė, kad šis skrydis ir benda kosminė veikla praktiškai vyks nuo kitų metų. Redakcijoje gauta NASA informacija, kad Rokwell gamykloje Pasadenėje (Kalifornijos valstija) restauruotas šatlas Atlantis. Į kosminį laivą įmontuota speciali technika, kuri įgalins šį amerikiečių laivą susijungti su rusų orbitine stotimi „Mir“, kompleksu „Mir-Kvant“. Space Shuttle programos direktorius Tom Utman pranešė, kad tokie įrengimai bus montuojami į Discovery ir visus naujausios kartos kosminius „keltus“. Kainuoja vieno jų restauravimas 74 milijonus dolių.

Į 1995 m. pavasarį perkeltas Atlantis skrydis vyks kosminės stoties „Mir“ orbita. „Šatlo“ įgula, kurią sudarys penki amerikiečiai ir V. Titov, priartės prie kosminio komplekso, bet su juo nesusijungs. Ši misija patikėta kitai Atlantis įgulai. Ją sudarys amerikiečiai - laivo vadasis Robert Gibson, 47-erių metų astronautas, buvęs visatoje jau keturis kartus, vienos naujokas laivo pilotas Charlie Precourt (38 m.), specialistai - medicinos daktarė Ellen Baker (41 m.) bei prieš tai taip pat du kartus kosmose buvęs fizikos daktaras Greg Harbough (38 m.), biomedicinos daktarė Bonnie Dunbar (44 m.), kuri skrido į visatą tris kartus ir nesenai treniravosi drauge su Norman Thagard bei rusų kosmonautais.

Kosminis zondas, startavęs 2003-aisiais, turėtų suartėti su kometą Schwassmann-Wachmann 3 arba Brooks. Manoma, kad tai įvyks 2005-aisiais!

miestelyje. Kartu su jais skris du Rusijos kosmonautai. Tai 45 metų Anatolij Solovjov ir Nikolaj Budarin (40 m.). Pirmasis - prityrės kosmoso senbuvis, beje, gimus Rygoje, o kosmoso naujokas Budarin - Mordovijos mieste Kirijoje.

Šis septynetas prisišvartuos prie kosminės stoties, susijungs su ja ir bendraus su „Mir-Kvant“ ilgalaikio skrydžio įgulos nariais Vladimir Dežurov (32 m.), Gennadij Strelkov (53 m.) ir amerikiečių astronautu Norman Thagard (50 m.), kuriam šis skrydis bus ketvirtas. Rusijos kosmonautai pakels vieni kitus, o amerikiečiai kartu su grįžtančia įgula po dešimties dienų nusileis į Žemę.

Po pirmojo Atlantis prisijungimo prie „Mir-Kvant“ sekės dar devyni. Iš jų keturi pasižymės tuo, jog JAV astronautai dirbs visatoje ilgą laiką - iki 21 mėnesio.

Tai bus ne vien bandymai priprasti daug savaičių dirbtį visatoje, o tai nebuvu būdinga JAV astronautams. Su kiekvienu skrydžiu jų (dažnai mišriose) įgulos išsiujuosusios darbuosis visatoje, kad pratęstų gerokai apiešlotos kosminės stoties „Mir“ gyvavimo laiką ir sykiu-galimybę dar ilgai joje darbuotis.

Žinoma, kiekvienos įgulos narių grupė - artai amerikiečiai, ar rusų - turės ir savo mokslienes programas, atliks specifinius eksperimentus, dirbs kiekviena sau ir drauge, ruošdamas visos žmonijos labui Žemės atstovų skrydžius į kitas mūsų sistemos planetas!

Aleksandras ICIKAVIČIUS

Rosetta ruošiasi kelionei į žvaigždes

ESA vadovybė ēmė įgyvendinti kosminio zondo Rosetta projektą. Jis numato, kad kosminis objektas suartės su kometą, numes ant jos matavimo aparatūrą ir lydés mokslui naudintą kometą į ūkio kelionėje aplink Saulę ištisus vienuolika mėnesius.

Pradžioje ši - trečioji „2000-ųjų horizonto“ programos dalis buvo numatyta rengti drauge su NASA. Tikišasi labai daug - buvo planuota, kad Rosetta atgabens į Žemę kometos šerdies medžiagą. Bet NASA pri-

versta taupyti ir atsisakė bendradarbiavus. Tad Rosetta kelias į visatą, būdama grynaus europinė - ją turėtų iškelti raketa-nešėja Ariane-5.

Europinis „kometų jojikas“ per savo kelionę turėtų suartėti su viena kometą ir viena ar dvieju asteroidais. Po kosminiu manevrui Žeme ir Marsu arba Venera, zondas turėtų suartėti su kometą į ūkio Žemę ir per skriejimo į ūkio Saulės sistemą laiką ištirti kometos sudėti ir suartėjimo su Saulė proceso poveikį.

- Mes negalime atgabenti kometos sandaros medžiagų į savo laboratorijas, tad gabename jas į kometą, - apibūdino ESA mokslių eksperimentų direktorius dr. Roger Bonet projektą Rosetta.

Kosminis zondas, startavęs 2003-aisiais, turėtų suartėti su kometą Schwassmann-Wachmann 3 arba Brooks. Manoma, kad tai įvyks 2005-aisiais!



Kosminio zondo Rosetta maketas.

„PRADĖJAU ŠOKINĘTI - IR PAMIŠAU...“

Tiesą sakant, Audrių labiau tiktu filmoti. Jo žodžiai be intonacijos, nutilėjimų, degančių akių, susimąsčiusio žvilgsnio - tarsi žiūrėjimas į žvaigždes lietingą naktį.

Taigi, Audrius tvirtas, gegužės pabaigoje atšventės trisdešimtmetį, aukštasis, sportiškas, su ūsu juosteles panosėje - tarsi kino herojas. Tik išpuikimo, gink Dieve, nepastebėjau. Balse tiesumas - kerta be išvedžiojimų, nepaisydamas, kas tu ir kaip tu. Pasidžiauvinas? Gal truputį, kai kalba apie sūnų, žmoną ir... darbą. Bet ar tai nuodėmė?

Kalba aiški, nuosekliai - kaip iš pykšės. Tik lėtoka, apmąstant, pasimėgaujant prisiminimais - Svedija, Šveicarija, Norvegija, Vokietija, Austrija... Nors pasiusk iš pavydo! Salys, kur būta, kuriu žemę palietė kojos, subliūškus parašiutų kupolui. Ir darbai - dideli, svarbūs, parašiutų sporto, bendraminių vardan. O padaryta aug. Be jokio dievuko virš galvos, jokiam stabui nesilenkiant...

Tai čia - lyg ir apmestas bendriausias Audrius vaizdas, dar tik be skydžio jausmo, romantiškos, lyrišmos... Bet tai vėliau, kai dėliosiu ištisusj to vakaro pokalbij į suspauštus klausimus - atsakymus.

Z. S. Viskas turi pradžią. Žmonas pradžia - vaikystė. Tavo kokia jis?

A. M. Nors gimiau Tauragėje, nuo penkerių metų gyvenu Kaune ir save laikau kauniečiu. Vienturčius. Tėvai pedagogai, todėl nuo vaikystės buvau mokomas etiketo, gerų manierų. Ypač didelis dėmesys buvo skiriamas taisyklingai kalbai, taršenai.

Vėliau mokykla - didžiausias nesusipratimas, išbraukti metai. Asmenybės žlugimas.

Iki šešiolikos metų lankiau jaunimo muzikinę studiją. Svajoju apie aktoriaus darbą. Norejau susieti gyvenimą su judesiu...

Z. S. Ir susiejai. Tik ne scenoje, o po parašiuto kupolu...

A. M. Susapnavau, kad kylu su parašiutu į kalną. Labai keistai... Nešileidžiu, o kylu. Ir lėktuvu nebuvo. Tik kalnas... Negalėjau sapne matyti realaus vaizdo. Iki tol tik kartą buvau lėktuvu skridęs. Ir tai prieš penkerius metus.

Bet sapnas buvo pranašiškas. Taip pačiais metais aš iškeičiau teatrat į aeroįdromą.

Z. S. Nesigail?

A. M. Visko buvo. Pradžioje, vėliau, net dabar karta susabejoju - ar teisingsi pasirinkau?

S. Z. Yra tokia anekdotas, kad jeigu kartą žmogus iššoko su parašiutu ir liko gyvas - tai atsitiktumas, jeigu antrą - sutapimas, jeigu trečią - kvalitas įprotis... Šiaisiai metais tu jau 4000-ajį kartą dideliamė aukštyste pažiūrėjau. Kas tau yra šuolis parašiutu?

A. M. Gyvenimo būdas.

Z. S. ?

A. M. Pradėjau šokinėti - ir pamisau. Nepraleidau jokio teorijos užsiėmimo. Nors tiek buvo niekak! Ir né vienos šuolių dienos. Jau pirmaisiais šuolių metais Kaune émiau dirsti. Važiavau į Vilnių, kreipiausi į garsiajų parašiutininkę, tuo metu treniravusią

respublikos rinktinę, J. Brundzienę. Neišvarė. „Jaunas, nekvailas, padėsi starte,“ - pasakė. Per pirmus metus šokau tris šimtus kartų, patekau į rinktinę. Po antrujų treniravimų metų mano saskaitoje - 900 šuolių (Ohol.. Manau, kiekvienas parašiutininkas nustebė - aut. pastaba). Ir viskas. Toliau armija.

Z. S. Tarnyba, šuoliai, studijos KKI. Viskas vienu metu.

A. M. Taip. Ir visi kursiniai darbai parašiutu sporto tema.

Z. S. Šiandien mes pažiustumate kaip lyderi tarp Lietuvos parašiutininkų. Kokius trenerius išskirtum?

A. M. Pirmasis mano treneris-instruktorius buvo K. Žalys. Sporto meistro normatyvus įvykdžiau J. Brundzienės, S. Civilio, A. Kisieliovos triūso dėka. Na, o po dvejų metų privilomas karinės tarnybos pate-

manda pirmą kartą išvažiavo į tarptautines Paraskvi varžybas Bulgarijoje. Laimėjome II vietą. Bet ne tai labiausiai įsiminė. Vieną naktį bulgarų komandos vadovas su šampantu rankoje pažadino visus lietuvius. Sveikino su nepriklausomybe. Kelis kartus klausėme radijo, skambinau tėvams. Tai buvo kovo 11-ta diena. Labai norėjosi į Lietuvą...

Susipažinome su švedais, lenkais, vokiečiais, kanadietės, anglais... Tais pačiais metais jachta išplaukė į Švediją. Ten vyko „Boogie“ šventė. Šokinėjome iš keturių kilometrų aukščio. Mokėti nereikėjo. O kiek išpūdžių! Visiems.

Gržės griebiaus organizuoti panauš „Boogie“ Palangoje. Neturėjau nieko - nei lėktuvo, nei aerodromo, nei benzino... Viską reikėjo nuomoti.

Sventė pavyko. Daug buvo svečių. Ir pelno šiek tiek. Tai lémė, kad



Su parašiutais | Palangos paplūdimyje.

kau į centrinį armijos sporto klubą Riazanėje. Atsivėrė labai plačios galimybės siekti gerų rezultatų. Treniruodavau ištisus metus, šokdavau po 500-600 kartų. Daug varžybių užsienvi. Patekau į sajungos jaunimo rinktinę.

Atėjo 1990-ieji. Politinės permianos pagreitino mano sugrįžimą į Lietuvą. Kaip tik rinktinei reikėjo trenerio. Dalyvavau konkurse ir laimėjau. Tad teko paragauti ir vyr. trenerio duonos. Toli gražu ne saldžios.

Pirmą puočių dieną savanoriškai įstojau į krašto apsaugą.

Z. S. Dabar vadovauji parašiutinio parengimo darbui lauko brigadoje „Geležinis vilkas“. Kaip derinti kovinį parengimą ir sportą?

A. M. | „Geležinį vilką“ įstoto stipriausiai sportininkai. Jie ir sudaro Lietuvos parašiutizmo branduolį. Skiriamo daug lėšų. Įsigijome naujų kupoļų. Dabar stengiuosi suburti pajęgiai kariuomenės rinktinę. Organizuuoja treniruočių stovyklas.

Bet didžiausiu darbu laikau tai, kad pavyko įstoti į Tarptautinę kariuomenės sporto tarybą. Dabar 24 sporto šakos turi teise dalyvauti kariuomenės pasaulio, Europos čempionatuose. Iš aviacijos sporto šakų - tik parašiutinis.

Z. S. Tai langas į Vakarus?

A. M. Sugrūžus į Lietuvą, pagrindinis mano uždavinys buvo - prasibrauti į Vakarus. 1990 metais po dešimties metų pertraukos Lietuvos ko-

VAKARAS SU LIETUVOS PARAŠIUTŲ SPORTO RINKTINĖS VADOVU AUDRIUMI MIEČIUMI

1992 metais pirmą kartą istorijoje per pasaulio čempionatą Austrijoje suplevėsavo Trispalvę...

Z. S. Stipri erdvės trauka. Kaip išgyveni žiemą?

A. M. Erdvės badas... Jo nejačiu. Žiemą - kalnai. Tėvas išmokė slidinėti, o dabar jau daugelis parašiutininkų atsistojo ant slidžių.

Sunkiausia buvo blokados metas. Bet ir vėl - nėra padėties be išeities. Trūko benzino, tada atradome parasparnius. Skridome jais nuo Seškinės kalno, Kernavėje, Nidoje, Kryme, Kaukaze, Karpatuose...

Z. S. Tėvės klausantis atrodo, kad viskas lengvai pasiekiami. Reikiariai tili panorēti...

A. M. Deja. Buvo pavydo, intrigų. Daug ką ištynė laikas, nors nuoskaudų liko. Stengiuosi dirbtai dėl tų, kurie nori, kas negali gyventi be dančiaus.

Pradžioje rėmė téval. Dabar - žmona. Ji irgi parašiutininkė. Didelė moralinė parama. Daug tvirčiau jaučiuosi.

Z. S. Dar Marksas rašė, kad vyras tobuleja mylédamas moterį, o ne proletariatą. Bet gržikime prie parašiutizmo. Kas labiausiai įsiminė tavo sportinėj karjeroje?

A. M. Turbūt rudo Ferganoje 1988 metais. Dalyvavau komandų (8 žmonių sudėtis) tikslaus nusileidimo šuolių pasaulio rekordų gerinimo varžybose. Iššokdavau paskutinis - buvau lengviausias. Tai labai sunku psichologiskai. Matai visų rezultatus. Nulis, nulis... nulis... Negali apvitti komandos. Jeigu per kitas varžyas įtave žiūrima kaip į konkuren-

Kas mūsų jaunystėje nesvajojo pakilti nuo žemės ir skristi, skristi...

Tačiau dauguma skraidymo aparatų yra grioždiški, jiems reikalingi aerodromai. O štai motorizuotas para-

Motorizuotas parašparnis „PARAMOTOR“



Parasparnio variklis su propeleriu ir piloto pakabinama sistema.



Dalia ir Audrius Mečliai Austrijoje. Ant tévo nugaros mažasis Tadas.

parnis „Paramotor“ užima visai nedaug vietas ir jo sparnas- kupolas telpa kuperinėje. Jį galima vežti traukiniu ar automobiliu. „Paramotor“ gali pakilti iš bet kurios pievos, skridimui paruošti sugaištant ne daugiau kaip 3 minutes ir nusileisti norimoje vietoje. Skraidyt išmokstama per kelias dienas.

„Paramotor“ rėmas lengvai išardomas, pagamintas iš lengvo aliuminio lydinio. Propeleris - 123 cm diametro, dvių arba keturių menčių, apgaubtas metaliniu tinklu. Taip apsaugomas pilotas ir pakabinimo sis-

tema. Naudojamas japoniškas ZE-NOAH variklis, užtikrinantis 70 kg trauką. Jį galima užvesti ir išjungti skridimo metu. Variklis - vieno cilindro 250cm³, 22 AJ galingumo. Jo gabaritai - 83x58x40 cm. Svoris 30 kg. Kuro atsarga - 1 val. 30 min. skrido.

Pakabinimo sistemą nuo variklio lengvai galima atkabinti ir laisvame skrydyje skristi kaip su normaliu parosparniu.

Mečislovas KOMARAS,
Parosparnių sekcijos koordinatorius



Skrenda parosparnis „Paramotor“.



Su parosparniu Alpese.

ta, kartais piktai, linkint bloga, tai šiose varžybose buvo ypatingas mikroklimatas. Nusileidžia komanda ir už tave tarsi meldžiasi. Koja pati leidžiasi ten, kur reikia. Ir veidai... geri, šilti. Nepamirštamas jausmas.

1989 metais Vladivostoke pagerinau Lietuvos tikslaus nusileidimo rekordą - 21 kartą iš eilės patakydamas absoliučiai į centrą. Tik nemaniau tada, jog tai svarbu - net dokumentų iš Maskvos neparsivežiau.

Z. S. Apie kokias sportines aukštumas svajoji šiandien?

A. M. Aš nuolat tobulinu savo rezultatą - bet tai nėra tikslas. Tik pavyzdys kitiems. Nesiruošiu lautis aktyviai šokinėti. Pasaulio čempionū irgi netapsiu. Tam reikėtų labai daug lėšų ir jėgų. O realus sportinis tikslas -apti Siurės šalių čempionu.

Z. S. Audriau, ar tu jauti, kad esi laimingas?

A. M. Taip. Ypač dabar, gimus sūnui. Ir dar, visas mano gyvenimas persunktas parašiutizmu - ir dienos,

ir naktys. Aš darau tai, kas man patinka, įdomu.

Z. S. Ką labiausiai vertini žmonęse?

A. M. Tikrumą. Aš galu priimi žmogų, net jeigu jis negeras. Tik be apsimetinėjimo, prisitaikymo. Būkime tokie, kokie esame. Ne sintetiniai, juokingi, apgalėtiniai.

Bet dar ne viskas. Dar nesibaigia žodžiai, prisimena vaizdas... na, jeigu čia būtų filmas, aš užbaigčiau vaizdu, kaip išštista Audrius veidas, išgirdus bruzdesį Tado lovytėjė. „Jau rytas?.. Praalko...“

Arba ne. Tegul bus rakursas | Audriaus valykštę. Šešiolikmetis berniukas dainuoja... Salėje mirtina tyla, o scenoje - E. Hemingvėjas „Atsiveikinimas su ginklais“. Tik Audrius širdyje - atsiveikinimas su teatrui.

O titruose būty: „I dalies pabaiga“; „II dalis - AVIACIJA“

Zina STABINGYTĖ

Naujas Prano Požerskio sklandytuvas

Prieš 50 metų Viešniuose Pranas Požerskis dar vaikas būdamas susidomėjo sklandymu ir nutarė pasistatyti savo sklandytuvą. Gamybai reikalingos medienos toli ieškoti nerelkėjo, mat tėvas laikė nedidelę lentpjūvę. Gabus jaunuolis aumeistravęs sklandytuvą atvyko pas tuo metu Kulautuvoje susibūrusius sklandytujus, norėdamas įgyti skraidymo įgūdžių. Artėjant frontui pasitraukė į Vakarus, kur po ilgų kiauionių pabėgėlių stovyklose galutinai apsigyveno Anglijoje.

Cia įsikūrės neužmiršo jaunystės pomėgio, įsigijo nuosavą sklandytuvą. Ne kartą dalyvavo Anglijos čempionatuose, buvo jų prizininkas. Tobulėjant technikal jis sklandytuvus keitė geresniais. Dabar įsigijo vieną moderniausią pasaulioje pagamintą Vokietijoje dvivietį ASH-25, kurio kokybė yra per 58.



Pranas POŽERSKIS su sevo jaunais žūnumais - „žemėtuksais“ prie naujai įsigytos ASH-25.

„Jūsų žurnalo 1992 metų ketvirtame numeryje buvo rašyta apie tai, kad pradėtas montuoti McDonnell Douglas laineris MD-90. Kuo šis keleivinis lėktuvas skiriasi nuo jo „brolio“? Ar jis jau skrenda?“ - klausia skaitytojas Vladas VITKAUSKAS iš Marijampolės.

Atsakydami į šį klausimą galime trumpai pasakyti, kad McDonnell Douglas korporacijos naujasis lėktuvas MD-90 yra

Didelių vilčių laineris

Ir ne tik aviacijos pramonės ginto McDonnell Douglas, kuris, sukūrės šį aparātą MD-80 pagrindu, žada išleisti į gyvenimą keleivinių lėktuvą, priklausančią vidutinių nuotolių skraidantiems aparatams iš juo atsirotekti nemažą dalį šios klasės lainerių „pyrago“.

Iš pirmo žvilgsnio MD-90 savo išorė beveik niekuo nesiskiria nuo „vyresniojo brolio“ - 80-tuko. Bet užtart jo savybes!

Nuo savo pagrindinių konkurentų - A320 arba Boeing 737 - naujasis „McDonnell“ skiriasi pirmiausia tuo, kad jis daug mažiau teršia aplinką ir yra kur kas tykesnis. Na, o pastaroji savybė labai svarbi keleiviams. Be to, jis gerokai ištaigingesnis, patogesnis.

Lainerio MD-90 gaminami net trys variantai. Būdamas 1,45 m ilgesnis už MD-80, pirmas jų, pavadinamas MD-90-30, skraidins 172 keleivių. Antras variantas - MD-90-50 skraidins tiek pat keleivių netūpdamas nebe i 5600 km nuotoli, bet 1400 km toliau. Na, o trečias - MD-90-55 - galės sutalpinti 187 keleivių, kurių patogumui įrengtos dvejos papildomas durys.

Visų modifikacijų lėktuvuose įmontuoti naujausi International

„Besiurodamos „žvalgždžių karas“, TSRS ir JAV buvo pasigamininės daug branduolinės užtaisus nešančių raketų. Kas su jomis bus dabar, kur jas dėti, kai įslyvrauso „taikus samūbis“? - klausia savo laiške Mindaugas STATKEVIČIUS iš Šiaulių.

Taikios raketos

„Kai reikia pinigų, daug nesvarsto“, - pareiškė vienas raketų specialistas, susipažinęs su Rusijos siaubų kelianių branduolinėmis raketų būsimaja taikios misija.

Jungtinėse Valstijose dar vis galvojama, kaip ir ar išvis panaudoti gausias atsargas branduoliniam ginklui gabenti skirtą raketą. Jos neskuba, nes nejaucia pinigų stygiaus. Tuo tarpu Rusija... Stai ir sumanya, užuot jas naikinus, kaip numatyta susitarimo START, nuimti branduolinės galvutes, o raketas perorientuoti į Žemės palydovų iškėlimo „arkliukus“.

Pradžia jau padaryta. Iš Pleseko kosmodromo paleista pirmoji raketa, kuri iškėlė į visata serijos „Start 1“ palydovą. Planuojama, kad iki šio dešimtmecio pabaigos tos rūšies palydovų bus iškelta



Naujasis MD-90 žada korporacijai didelį pelną.

Aero Engines serijos V2 500-D5 varikliai. Jie labai galingi - kiekvienas iki 15 000 kg. Kaip tik dėl jų ir teko kiek pailginti lėktuvą liemenį. Tai - savotiška kompensacija už didesnį variklių svorį. Turbinų gamintojų nuomone, jie labai patikimi ir patvarūs. Naujuose varikliuose įrengta moderni degtimo kamera padarė juos gerokai tykesnius už visus paňaus galingumo aviacijos variklius.

Bet bene svarbiausia - kiekviename nauju IAE turbinai sunaudojama 5 proc. mažiau degalų nei B 737 instaliuoti varikliai CFM-56. O tarp ypač aktualų vartotojams. Pagaliau jo kuro talpose yra vienos 22 104 litramis degalų. Su tokiu kuro kiekiu vidutinės klasės automobilis galėtų nuvažiuoti 188 000 km arba keturis su puse karto aplink pasaulį.

Suprantama, kad į įvairių modifikacijų lainerius MD-90 montuojamos ir įvairios turbinos. | Md-90-30 - ne

tieki galingos IAE V2 525 - D5, o į dūkitus - V2528-D5.

Koncernas McDonnell Douglas, kurio naujausias laineris jau bandomas ore, tiki, kad, turint galvoje galingas turbinas, ypač daug MD 90 pirkėjus bus tarp Pietų Amerikos aviacijos kompanijų. Mat naujasis keleivinių lėktuvas pajęgius kilti ir sunkiai pakrautas dideliuose aukščiuose virš jūros lygio esančiuose aerodromuose, kuriuose paprastai būna labai aukšta temperatūra. Pavyzdžiu, startuodamas iš Bogotos, kurios aeruostas yra 2556 m virš jūros lygio, arba Kvito (2804), MD-90 gali paimti 30 proc. didesnį krovinių negu B-737 arba A320.

Tačiau naujojo lainerio labiausiai laukiama Azijos žemynė. Tad nieko nuostabaus, kad McDonnell Douglas pasiraše sutarti su Kinijos Shanghai Aviation Industrial Corporation. Joje numatyta, kad MD 90 bus montuojamas Kinijoje. Tiesa, šie lėktuvai turės sustiprintą važiuoklę

(aštunonis ratus vietoj įprastų keturių). Tai įgalins juos kilti ir leistis art nepakankamai tvirtos dangos takų. Pirmieji šios rūšies lėktuvai, pavadinti MD 90T, bus pateikti pirkejams jau 1997 metais.

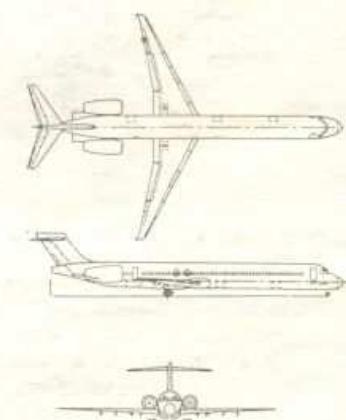
Na, o pirmą JAV pagamintą MD-90 korporacijai McDonnell Douglas pateiks pirkėjui jau kitų metų pavasarį. Lainerj gaus Delta Air Lines. Po jos - dar septyni užsakovai.

Abu MD-90 prototipai, pavadinti T-1 ir T-2, jau išbandyti ore daugiau kaip 500 kartų ir skraidė per 1000 valandų.

Šiuo metu McDonnell Douglas jau turi 77 užsakymus. Pageidaujančių juos įsigytį daugėja.

KAI KURIE LĒKTUVUO MD-90 TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis	46,51 m
Aukštis	9,33 m
Sparnų ilgis	32,87 m
Sparnų plotas	112,0 m ²
Maksimalus klimo svoris	78 245 kg
Maksimalus tūpimo svoris	68 039 kg
Maksimalus įkrovimas	17 350 kg
Maksimalus skridimo tolis	5600 km
Maksimalus skridimo greitis	0,76 Ma (612 km/veli)
Aukštėjo lubos	10 670 m

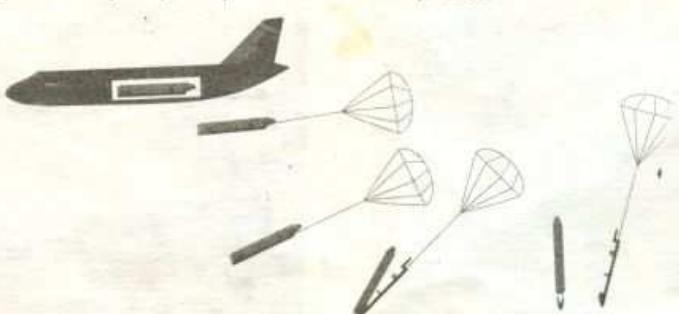


daug ir jie sudarys vieningą kosminio ryšio sistemą „Kurjer“. Na, o „Start“ raketą nėšėja - tai ne kas kita, kaip buvusi RS 12M, labiau žinoma pavadinimu SS-25. Ji priklausė „Topol“ raketiniui kompleksui, ir po papildomai primontuotų ketvirtos ir penktos pakopų išlieka taikios nešios misijas.

Ši raketa naudoja kietą kurą. Tad jai pakrauti nereikia ypatingų įrengimų. Įkurdinta į kombinuotą transporto ir paleidimo

konteinerį ji praktiškai gali būti išsauta iš bet kurios pasaulyje šalies teritorijos. Suėigties dujos išspaudžia raketą iš konteinerio iki pradeda veikti pirmosios pakopos varikliai.

Šalia jau minėtų SS-25 Rusija atrinko ir 300 raketų SS-18. Primontavus prie jų dar vieną pakopą, šios raketos pajėgios iškelti i 518 km aukštį daug kartino naudojimo kapsules, kurių kiekvienos svoris gali būti iki 1,5 tonos.



Ilustracijoje pavaizduota daugkartinio naudojimo kapsulės paleidimo sistema. Naudinges krovinių iš kapsulės ištraukiamas pedant išsautam parašiutui, kuris grąžina kapsulę į Žemę.

Tas pat pasakytina ir apie SS-19, kurį starto svoris 102 tonos. Jos pagėjimas iškelti nuo 1,25 iki 1,8 tonos naudingo krovonio į 300-1100 km orbitą. Bandymai jau vyko ir buvo sėkmingesni. O raketų kompleksas, kurį sudaro SS-24-osios, savo premjeros sulaukuoja po keletą metų. Beje, komerciniams bei mokslo tiriamiesiems tikslams bus naudojamos ir buvusios TSRS balistinių raketos, dislokuotas pavidančiuose laivuose. Išsauti jas galima iš šių laivų, o raketos gali iškelti palydovus į vertikalias bei balistines orbitas. Vienas biologiniams tikslams skirtas palydovas iš laivo jau išsautas netoli Kamčiatkos. Jame buvo įmontuota aparatura „Medūza“, kuri elektroforezės būdu visatoje turėtų gaminti ypatingo grynumo preparatus.

Šie bandymai toli gražu ne vieninteliai. Rusija planuoja daug įvairiausių taikų programų bei projektų, kuriems įgyvendinti bus naudojamos ir buvusios branduolinės SS-23 bei kitos raketos.

Stai taip įvykių raidai pasisukus taikos link, mirči nešantys ginklai pradeda tarmauti žmonėms.

Š.m. rugėjo 24 dieną Kaune mirė vienas pirmųjų Lietuvos karo aviacijos lakūnų

SIMAS STANAITIS



S. Stanaitis gimė 1898 m. spalio 27 d. Žemojoje Panemunėje (Šakių apskr.). Čia baigės pradžios mokyklą 1912 metais įstojo į Saulės draugijos seminariją. Toliau mokėsi Voroneže, lietuviškoje M. Yčo gimnazijoje. Karui pasibaigus 1918 metais grįžo į Lietuvą ir 1919 metų sausio 24 dieną savanoriu įstojo į kuriamą Lietuvos karluomenės aviacijos mokyklą. 1919 metų gruodžio 16 dieną Karo aviacijos viršininko įsakymu tarp pirmųjų 34 savanorių karo lakūno vardas bei leitenento laipsnis su teiktas ir Simui Stanaičiui.

Žodis draugui atminti

Tik prasidėjus rugpjūčiui, dar nepasibaigus alinantiems karžiamams, netikėta klastinga mirtis nutraukė mūsų bičiulio ir draugo Evaldo IGNATAVIČIAUS gyvenimą.



1920 metais jis dalyvavo kovinėse operacijose prieš lenkus. Vėliau buvo karo aviacijos viršininko adjutantas, skraidė 2-oje oro eskadrilėje.

Patyrės keliąs avarijs S. Stanaitis susižalojo ir tapęs karo invalidu 1930 m. kovo mėnesį, būdamas kapitonas, išėjo į atsargą. Jau pensininkas vadovavo Lietuvos karo invalidų sąjungai, buvo jos Vyčių brolijos bei Kauno Vytauto Didžiojo rinktinės šaulių sąjungos narys. S. Stanaitis gerai žaidė šachmatais ir 1931 metais Pašaulinėje šachmatų olimpiadoje vadovavo Lietuvos rinktinei.

Lietuvą okupavus Raudonajai armijai 1941 metų birželio 14 dieną S. Stanaitis buvo suimtas ir ištrem-

tas į Sibirą. Nuo 1949 metų gyveno Kazachstane, dirbo tarybinio ūkio buhalteriu. Už gerą darbą apdovanotas medaliu „Už plėšinių įsisavinimą“ ir išleistas į laisvę. 1959 metais jis grįžo į Lietuvą ir iki 1975 metų dirbo Kauno 2-os autotrasporto kontoros dispečeriu. Yra parašęs autobiografinę knygą „Likimo vingiai“.

Nepriklausomoje Lietuvoje S. Stanaitis apdovanotas Nepriklausomybės dešimtmiečio, Savanorių kūrėjų medaliu ir Vytauto Didžiojo ordinu.

1993 metais S. Stanaičiui įteiktas S. Dariaus ir S. Girėno medalis. Jam suteiktas dimisijos pulkininko ir Lietuvos aeroklubo garbės nario vardas.



Paskutinėje kelionėje į Romanių kapines karstą su Simo Stanaičio palais kais neša Lietuvos karo aviacijos lakūnai.

Daugiau nei prieš du dešimtmiečius pakilęs savarankiškam skrydžiui Kartenoje, čia praleidęs didelę savo gyvenimo dalį, čia ir atgulė amžinam poilsiu.

Velionis gimė 1954 metų spalio 4 dieną Klaipėdoje, Sibiro tremtinio šeimoje. Mokėsi vietos Politechnikume ir įgijo metalų apdirbimo technologo specialybę. Pirmą savarankišką skridimą atliko 1973 metų vasarą, ir nuo to laiko Evaldo gyvenimas buvo glaudžiai susijęs su skraidymais, aviacine technika. Aerodromas buvo jo namai, darbas ir poilsis.

1976 metais pradėjės dirbtį aviatechniku, netrukus tapo inžineriumi, atsakingu už techninių pasirengimų skrydžiams. Metams bégant kaupėsi praktinio darbo patirtis, gilėjo teorinės žinios, didėjo asmeninis autoritetas. Evaldas buvo reiklus ir principingas, kupinas idėjų ir sumanymų, daug prisidėjo užtikrinant skrydžių saugumą.

Velionis buvo ne tik savo darbą išmanantis, bet ir geras sklandytuvų, lėktuvų pilotas, ore praleidę daugiau nei tūkstantį valandų.

Rugpjūti pamiklinę sparnus mus palieka bičiuliai gandrai, bet tikim, kad atėjus pavasarui jie sugriš.

O darna rikiuote virš šviežiai supiltu kapo praskridę lėktuvai jau niekad nesugrąžins į aerodromą mūsų bičiulio ir draugo Evaldo Ignatavičiaus. Tebūna Jam lengvas Minijos pakrančių smėlis po giedru Žemaitijos dangumi...

Klaipėdos sklandymo klubas

Su giliu liūdesiu pranešame, kad š. m. spalio 15 d. mirė ilgametis Lietuvos sportinės aviacijos lakūnas inspektorius

Arkadijus KATKOVAS
ir nuoširdžiai užjauciami jo šeimai ir artimuosiui.

„Lietuvos sparnų“ redakcija

Lietuvos sparnai

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ZURNALAS

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

1994. Nr. 4 (211). Leidžia Lietuvos aeroklubas.

Remia
Respublikos Susisiekimo ministerija,

Ikurta 1935 metais.
Eina keturis kartus per metus.

Vyriausasis redaktorius
Juozas ZUJUS

REDAKCIINĖ KOLEGIJA:

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

Duota rinkti 1994.10.20. Pasirašyta spaudui 1994.10.15. SL 361. Ofsetinė spauda. 2,48 sąj. aps. I. 0,56 sąj. spal. atsp. 5,3 s aps. I. Užsakymas 1203. Kalna 2,50 lit. prenumeratoriams - 2 litai.

Redakcijos adresas:
Polocko 16. 2007 Vilnius.
Telefonai: 61-73-00, 61-39-83.
Spausdinė valstybinė Įmonė „Spauda“. Laisvės pr. 60. 2056 Vilnius.

(LITHUANIAN WINGS)
JOURNAL OF AVIATION AND COSMONAUTICS.

© „Lietuvos sparnai“.
1994

VIRŠELYJE: Grupinis šuolis Švedijoje, Mohedo aerodrome. Viduje su „kengūros“ sistema švedas instruktorius Anders Helgesson ir pirmoji šuoli atliekantis 56 metų amžiaus Audrius tėvas Pranas Miecius, Kaičių Rimas Kostuškevičius, dešinėje Audrius Miecius.

Per WIDEK nuotr.



Prancūzų firmos Dassault aviation biznio klasės lėktuvas Falcon 2000.



Rusų Tupolev Tu-204 su angliskais varikliais Rolls Royce RB 211-535.



Dalis kovos lėktuvų ekspozicijos.



Vietinėms oro linijoms skirtas 50 vietų Canadair Region Jet su Lufthanzos atributika.



Dviplickeyti austri turistiniai lėktuvalai DV 20 Katana.



INDEKSAS 76782. ISSN 0206-3867.

,LIETUVOS SPARNAI" Nr. 4 (1-24).

KAINA 2,50 LITO.

Raketa Ariane 4.



Čekų akrobatiniai Zlin Z-50 LX.



Startuoja naujausias Airbus A340.



Istoriniai Buckner Bu 131 ir Bu 133.



El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

