

# Lietuvos sparnai

1995/2





x Likvidavus gynybinę techninę sporto šakų organizaciją „Vytis“, buvusios SDAALR organizacijos turas liko be šeimininko. Apleisti, griaujami pastatai, išparduota ar pasisavinta brangiai kainuojanti technika. Siekiant įvesti tvarką ruošiant specialistus ir koordinuoti techninių sporto šakų veiklą įkurta Lietuvos Techninio sporto sąjunga. Išrinkta Sąjungos valdyba, o jos pirmininkas - buvęs ilgametis Lietuvos Aviacijos sporto federacijos pirmininkas Anatolijus Speičys.

Seimo nutarimu Techninio sporto sąjunga lieka viso buvusios SDAALR organizacijos turto ir bazių perėmėja. Aviacijos technika ir aviacinės bazės lieka kaip ir buvo iki šiol - Lietuvos aeroklubo žinioje.

x Artėja Pasaulio lietuvių V sporto žaidynės, kurios įvyks š.m. liepos 30 - rugpjūčio 5 dienomis. Sudarytas žaidynių organizacinis komitetas, kurio pirmininkas yra Lietuvos Ministras Pirmininkas Adolfas Šleževičius. Pavaduotojai - Kūno kultūros ir sporto departamento generalinis direktorius Vytas Nėnius, Vilniaus miesto meras Vytautas Jasulaitis ir Lietuvos Tautinio olimpinio komiteto prezidentas Artūras Povilūnas.

Žaidynes vykdys organizacinio komiteto darbo grupė, kurios vadovas - žinomas krepšininkas Rimas Girskis.

Palyginti su 1991 metais vykusiomis Pasaulio lietuvių IV sporto žaidynėmis, šiemet išplėstas aviacijos sporto šakų skaičius. Praktiškai atstovaujamos visos Lietuvos aeroklubo federacijos. Iki atidarant žaidynes, liepos 29 dieną, Vilniaus Tarptautiniame aerouoste bus surengta didelė aviacijos šventė.

x Nors lakūnų mokymas Vilniaus TU aviacijos institute vyksta tik antri metai, Lietuvoje mokančių skraidyti netrūksta. Veikusiuose SDAALR aviacijos sporto klubuose, o jų buvo daugiau kaip 10, išmokyta dešimtys lakūnų. Šiose organizacijose išaugo nepaprastai aukšto profesinio lygio pilotai, sugebantys skraidyti maršrutais nesinaudodami radijo techninėmis priemonėmis, patys iš oro pasirinkti tinkamas nutūpti aikšteles ir iš jų pakilti. Nemaža skraidančių bedarbių atsirado ir iš buvusio Aerofloto, kur jie dirbo žemės ūkio bei sanitarijose aviacijoje.

Keliolika Lietuvos aeroklubo lėktuvų, kurie buvo remontuojami, taip ir liko Rusijoje, bet didesnė dalis - regioninių aeroklubų aerodromuose. Prasidėjusi pereinamojo laikotarpio suirutė neaplenkė ir aeroklubų gyvenimo. Praktiškai nebeliko etatinių darbuotojų, o ir likusieji patys priversti ieškoti finansinių išteklių, kad tinkamai eksploatuoti brangiai kainuojančią aviacijos techniką.

Kaip ir kitose gyvenimo srityse, taip ir tarp lakūnų suirutė suskato pasinaudoti gudragalviais, norintys lengvai pasipelnyti. O nesaugoma oro erdvė yra puikusia kontra-

bandos pervežimo galimybė.

Viename praėjusių metų savaitraščio „Tygodnik Suwalski“ numerį apie šiuos piratinius skridimus buvo rašoma ir baiminamasi, kad, be alkoholio ir cigarečių, oro kontrabandos keliu į Lenkiją atvežama narkotikų ir radioaktyvių medžiagų.

Lietuva, kaip ir kitos Baltijos valstybės, tapo tranzitiniu tiltu perbėgeliams iš Azijos šalių Palestiniečiai, kurdai, afganistaniečiai, Šri Lankos ir Indijos pabėgėliai veržiasi sausuma per tarybinių pasieniečių paliktą skylėtą spygliuotų vielų užtvarą, jūra plaukia laivais. Ne paslaptis, kad šiam neoficialiam sienos kirtimui naudojami ir Lietuvos registre įforminti lėktuvai su skiriamomis raidėmis. Kalbama, kad vieno neoficialaus emigranto pervežimas lėktuvu į Lenkiją kainuoja nuo 2,5 iki 3 tūkstančių Amerikos dolerių. Taigi, nors tai ir rizikingas biznis, bet pelningas.

Oro piratai svetimoje šalyje dažnai keičia aikšteles, todėl juos sugauti gana sudėtinga. O, kaip žinoma, nesugautas - ne vagis.

Š.m. vasario 9 dieną Lietuvos Respublikos generalinis konsulas Lenkijoje Vladas Lastauskas gavo pranešimą, kad apie 9 val. tos dienos ryto netoli Augustavo, Lomžos vaivadijos, Grajevo gminos, Losevo kaime įvyko lėktuvo avarija. Nutūpęs lėktuvas sudegė. Iš likusios apdegusios lėktuvo dalies ir uodegos nustatyta, kad tai iš Lietuvos atskridęs lėktuvas An-2, su registracijos ženklais LY-ALE. Įvykį tyrė Lenkijos aviacijos inspekcijos sudaryta komisija. Keista, tačiau į komisiją net ir stebėtoju nebuvo pakviestas nė vienas mūsų respublikos specialistas. Pagal komisijos išvadą nusileidęs lėktuvas riedėdamas žeme ir vengdamas tiesioginio susidūrimo su medžiais suko į šoną ir uodega užkabino pušis.

Į įvykio vietą atvykę aplinkiniai

gyventojai ir policija rado tik ruse nančio lėktuvo liekanas. Komisijos pirmininko Jerzy Łacki nuomone, dėl uodegoje sugniuždytų vairų lakūnai negalėjo pakilti ir sugrįžti namo. Slėpdami pėdsakus, lėktuvą padegė patys pilotai. Manoma, kad iš įvykio vietos jie pasitraukė kartu su nelegaliai atvežtais keleiviais.

Po šio incidento paaiškėjo, kad lenkų pasieniečiai nuolat informuoja mūsų šalies žinybas apie oro erdvės pažeidimus. Jie nurodo, kada, kokiame rajone ir kuria kryptimi nuskrido pažeidėjas. Lenkų pasieniečių duomenimis, praėjusiais metais užfiksuoti 182 pažeidimai. Įdomu, kad kai kuriomis dienomis užfiksuota net po kelis piratiškus skridimus. Žemiau pateikta keletas įdomesnių lenkų pasieniečių pranešimų. Lenkų 508 pasienio poste 1994 m. gruodžio 23 dieną 12 val. 30 min. Goldapo rajone užfiksuotas viensparnis baltos spalvos lėktuvas perskridimas iš Lenkijos į Lietuvą. 15 val. 10 min. irgi tame rajone baltas lėktuvas perskrido iš Lietuvos į Lenkiją. Tik po 2 minučių (15 val. 12 min.) ta pačia kryptimi į Lenkiją nuskrido raudonas monoplanas.

Kontrabandininkai nešventė net Kalėdų. Praeitų metų gruodžio 25 dieną 12 val. 12 min. 510 pasienio poste Rutka-Tartak pastebėtas baltas viensparnis, skridęs iš Lenkijos į Lietuvą.

511 pasienio punkte (Šypiliški) š.m. sausio 27 dieną iš Lietuvos į Lenkiją skrido 9 val. 35 min. ir 11 val. 04 min. Vasario 1 d. 10 val. 10 min. Seinų rajono 512 poste pastebėtas iš Lietuvos į Lenkiją skridęs žalios spalvos dvisparnis, ant kurio uodegos buvo geltonai-žalios-raudonos spalvos juostos. Jis skrido maršrutu Kapica-Dembowas, viršum Augustavo kanalo. 11 val. 07 min. sugrįžo į Lietuvą. Tą pačią dieną 13 val. 20 min. dvisparnis

lėktuvas perkirto sieną Šypiliškių rajone ir nusileido Barčewski Dwor prie Biskupo vietovėje.

Konkretni Lenkijos vidaus reikalų ministerijos pranešimai. 1994 m. gegužės 30 d. Cisovo rajone nusileidęs lėktuvas An-2 atvežė 12 pabėgėlių. Atvežęs tuos žmones An-2 rugsėjo 12 d. pastebėtas aikštelėje prie Augustavo. Rugsėjo 27 dieną Seinų rajone iš An-2 išsodintas net 21 afganistanietis! Žmonių kontrabanda lėktuvais iš Lietuvos užfiksuota ir spalio 19, gruodžio 6 dienomis.

Tiriant įvykį Lietuvoje, nustatyta, kad UAB „Aviapaslauga“ priklausęs LY-ALE iš Civilinių lėktuvų registro išbrauktas. Pasirodo, 1994 m. lapkričio 23 dieną UAB vadovas Vytautas Tamošiūnas šį An-2 pardavė kauniečiui Rimantui Ochmanui. Kaip paaiškėjo, naujasis šeimininkas lėktuvą nusipirko neturėdamas piloto licencijos ir jo neperregistravo. Pasak R. Ochmano, jis lėktuvą perpardavęs bičiuliams iš Baltarusijos. O kas iš Aleksoto aerodromo juo išskrido ir kur jį nuskraidino, buvęs šeimininkas nežina.

Kol Lietuvos žinybos sprendžia, kaip sutramdyti kontrabandininkus, Lenkija pasienio apsaugai ėmė naudoti patruliuojančius sraigtasparnius.

x Š.m. vasario 25 d. „Draugystės“ viešbutyje įvyko metinė Lietuvos aeroklubo konferencija. Pagrindinius pranešimus skaitė LAK prezidentas Jurgis Stanaitis (jo kalba spausdinama 3 puslapyje) ir generalinis sekretorius Antanas Karpavičius. Iš klausyti atskirų aviacijos sporto federacijų prezidentų pranešimai, įvertinti praėjusių metų rezultatai, numatytos gairės tolesnei Aeroklubo veiklai.

x Pažymint Lietuvos Karo aviacijos įkūrimo 76-ąsias metines, š.m. kovo 12 dieną Kaune prie namo, kuriame gyveno pirmasis Karo aviacijos mokyklos viršininkas karininkas Konstantinas Fugalevičius, atidengta mokyklos įkūrimo memorialinė lenta. Šiame buvusiame carinės Kauno tvirtovės karininkų įgulos name pas K. Fugalevičių 1919 m. sausio 24 dieną apsigyveno ir pirmieji karo mokyklos mokiniai.

x Pagaliau baigėsi ilgai trukusi diskusija dėl didžiausio Lietuvoje Zoknių aerodromo likimo. Paskelbtą šio Siaulių aerouosto plėtros tarptautinį konkursą laimėjo plačiai žinoma „Philips“ kompanija. Numatyta šią buvusią tarybinę karinę bazę pertvarkyti į pirmosios kategorijos keleivinį-transporto aerouostą, panaudojant moderniausią techninę įrangą.

# LIETUVOS PADANGĖJE



Piratiško lėktuvo liekanos



# LIETUVOS AEROKLUBO PREZIDENTO JURGIO STANAČIO KALBA ATASKAITINĖJE KLUBO KONFERENCIJOJE (1995 02 25)

Brangūs lakūnai, sklandytojai, parašiutininkai, oreiviai, aviamodeliuotojai, navigatoriai, skraidyklininkai, konstruktoriai-lakūnai, aviacijos veteranai, svečiai, aviacijos entuziastai ir rėmėjai!

Kaip ir kiekvienais metais, taip ir šiais, susirinkome į Lietuvos sportinės aviacijos ataskaitinę konferenciją apžvelgti praėjusį sportinį sezoną ir pamąstyti apie ateitį.

Praėję metai buvo gausūs aviacijos renginių, bet galėjo būti dar gausesni, jei nebūtų nutrūkęs biudžetinis finansavimas pačiu „karščiausiu“ - vasaros metu. Tiesa, metų gale planuotas finansavimas buvo įvykdytas 90 proc., bet sezonas jau buvo praėjęs.

Pora žodžių apie kiekvienos federacijos darbą.

Akrobatinio pilotažo federacija šiemet labai pasitempė. Savo darbe vadovavosi principu: svarbiausia - masiškumas. Surengta nemažai varžybų. Pagrindinės - pirmą kartą Lietuvos istorijoje dalyvauta pasaulio akrobatinio pilotažo čempionate Vengrijoje. Didžiausius nuopelnus priskirčiau Federacijos prezidentui Vytautui Lapėnui, sekretoriui Eltonui Meleckiui ir, aišku, Jurgiui Kairiui. Šių trijų žmonių dėka labai suaktyvėjo akrobatinio pilotažo federacijos darbas lyginant su 1993 metais, kada federacija nesurengė nė vienerių varžybų.

Sklandymo federacija. Prezidentas - R. Koronkevičius. Surengta nemažai varžybų. Tačiau nedalyvauta Europos sklandymo čempionate Italijoje. Tai atsitiko dėl įvairių subjektyvių priežasčių (nebuvo planuotų lėšų, vienas iš pagrindinių dalyvių V. Sabeckis patyrė avariją sklandytuvu (LAK-17), tačiau ketvirtą vietą sklandymo pasaulyje užimančiam S. Skalskiui reikėjo daugiau užsispyrimo, ryžto, tada, manau, tikrai būtų nuvykęs į žemynų čempionatą, juo labiau kad Italijoje buvo sutarta Lietuvai taikyti kai kurias finansines lengvatas. Lietuvos Aeroklubo vardu norėčiau padėkoti darbo su vaikais ir jaunimu komiteto pirmininkui Raimundui Zalubai už darbą ir energiją, sieškančią jauniesiems sklandytojams naują globęją - Švietimo ir mokslo ministeriją, taip pat Kėdainių Broniaus Oškinio respublikinės vaikų aviacijos mokyklos direktoriui Juozui Rimkevičiui už gerai suorganizuotas respublikines vaikų sklandymo varžybas, visiems iš visos Lietuvos juos ruošusiems instruktoriams-mokytojams, kurie varžyboms paruošė per 40 jaunųjų sklandytojų. Tai mūsų pamainai!

Kaip visada savarankiška buvo oro balionų draugija. Prezidentas - Romas Mikelevičius. Juozo Valūno taurė Birštone, Lietuvos čempionatas Mažeikiuose, varžybos užsienyje, komerciniai pasirodymai įvairiuose regionuose - tokia draugijos narių „kasdienybė“.

Skraidyklų

federaciją paminėčiau kaip vieną iš pareigingiausių. Čia didelis nuopelnas ir jos prezidento Dariaus Jakubausko. Dėl pinigų stygiaus nedalyvauta Europos čempionate. Prancūzijoje. Federacija pasipildė nauja sporto šaka - parasparniais, tuo pačiu padidėjo federacijos narių skaičius.

Aviamodeliavimo federacija. Prezidentas - A. Bukauskas. Tai didžiausia ir, sakyčiau, svarbiausia federacija, nes nuo aviamodeliavimo prasideda aviacija, todėl ir problemų čia būna, manyčiau, daug. Daugiausia vyko respublikinių varžybų. Raketų modeliotojai pirmą kartą Lietuvos istorijoje dalyvavo pasaulio čempionate Lenkijoje.

Parašiutizmo federacija. Prezidentė - O. Horodničiūtė. Lietuvos čempionatas Marijampolėje. Kaune - Lietuvos aeroklubo taurė, jaunimo čempionatas Mažeikiuose, apie 50 dalyvių, net 30 iš Mažeikių - tai didelis klubo viršininko P. Sučylos ir jo kolegų Morkūno nuopelnas. Tačiau Lietuvos čempionatą aptemdė nelaimingas atsitikimas, kurio metu nukentėjo parašiutininkas.

Precizinio skraidymo federacija. Prezidentas - A. Arbačiauskas. Dviejų varžybų - Lietuvos čempionatas Šeduvoje ir varžybos Zarasuose „Utenos gėrimų“ prizui laimėti. Daug padėjo ir Zarasų aeroklubo viršininkas V. Lumbė.

Aviakonstruktorių pilotų federacija. Prezidentas - A. Unikauskas, perrinktas R. Kalinauskas. Trys saskrydžiai. Sukurti trys lektuvai, kurių autoriai: Kalinauskas iš Prienų (keturvietis), Kašuba iš Marijampolės (keturvietis) ir Navickas su Lukausku iš Alytaus (dvivietis). Reikia pripažinti, kad mūsų konstruktoriai dažnai nesilaiko elementarių skraidymų saugumo taisyklių,



todėl dažnoki nelaimingi atsitikimai. Praeity metais tai atsitiko net du kartus.

Negaliu nepaminėti ir mūsų aviacijos veterano Vlado Kengailos, kuris sėkmingai gamina dar vieną savo konstrukcijos biznio klasės lėktuvą.

Kai kurie statistiniai duomenys apie federacijas.

1995 m. sausio 1 d. duomenys:		
Klubų sk.	Sekcijų sk.	Narių sk.
Akrobatinio sklandymo federacija		
3	2	76
Sklandymo federacija		
13	-	413
Oreivių draugija		
8	1	72
Parašiutininkų federacija		
4	2	208
Aviakonstruktorių pilotų federacija		
6	-	50
Skraidyklų federacija		
5	3	70
Precizinio skraidymo federacija		
-	11	56
Aviamodeliuotojų federacija		
22	46	657
Iš viso:		
61	65	1572

„Lietuvos sparnų“ redakcija. Nėra bendradarbiavimo tarp steigėjo (LAK-o) ir redakcijos, t.y. tarp redakcinės kolegijos ir žurnalo. Ne paslaptis, kad žurnalu nepatenkinti dauguma aviatorių. Manau, kad tam ir yra redakcinė kolegija, kad žurnalo kolektyvas galėtų pasidalyti savo problemomis, aptarti, kaip jas spręsti, įsiklausyti daugumos pageidavimų ir stengtis juos realizuoti.

Vasaros pabaigoje Lietuvos aeroklupas Vilniaus aerouoste surengė aviacijos šventę, skirtą generolo A. Gustaičio lėktuvų skrydžio aplink Europą 60-mečiui, Lietuvos karo aviacijos 75-mečiui ir ICAO 50-mečiui paminėti. Visoms federacijoms ir aeroklubams norėčiau padėkoti už dalyvavimą šioje šventėje. Svarbiausia - tai, kad tokia šventė pirmą kartą įvyko Vilniaus aerouoste.

Paskutinis praėjusių metų rimtesnis renginys - tai FAI generalinė konferencija Turkijoje, kurios metu Lietuvos aeroklupas buvo pateikęs savo kandidatūrą 1997 m. surengti FAI generalinę konferenciją Vilniuje (tada švęsime LAK-o 70 metų jubiliejų). Deja, mus nurungė Brazilija.

Keli žodžiai apie mūsų santykius su Aviacijos departamentu, skrydžių valdymo taryba, aviacijos inspekcija. Pirmiausia norėčiau paminėti LAK-o įstatų 1-ą punktą: „Lietuvos aeroklupas yra savarankiška visuomeninė, nepolitinė organizacija, savanoriškai vienijanti su Lietuvos aviacijos sportu susijusias federacijas, organizacijas ir aviacijos sporto rėmėjus“. Noriu pabrėžti žodžius „visuomeninė organizacija“, t.y. tokia organizacija, kuri nesiekia pelno ir kurios veikloje dalyvauja moksleiviai, studentai, tarnautojai, pensinio amžiaus žmonės. Dursys atvertos visiems, pradedant būsimais lakūnais, baigiant aviacijos veteranais.

KITOS TOKIOS AVIACIJOS PROFILIO ORGANIZACIJOS NĖRA! Šiandieną turim būrį aviatorių, užimančių postus mūsų valstybės struktūrose:

D. Čiapas, S. Čivilis, K. Lazauskas, S. Jarmalavičius, Z. Zdzikauskas, V. Karčiauskas, R. Koronkevičius, A. Lankauskas, A. Lapinskas, J. Mažintas, V. Miltakis, S. Murza, A. Skrudenis, A. Speičys, Z. Vėgelevičius, A. Žilinskas.

Jie išėjo aeroklubų mokyklas ir pirmiausia ten pajuto erdvės skonį. Daugelis jų didžiuojasi, kad yra aeroklubų nariai. Artimiausiu metu ruošiamės peržiūrėti LAK-o Garbės narių įstatus ir įteikti ne tik čia paminėtiems, bet ir kitiems nusipelnusiems (jų nemažai) Lietuvos aeroklubui aviatoriams LAK-o pažymėjimą ir siuvinėtą aeroklubo ženklą.

Mūsų organizacija yra nepelno siekianti, tačiau už medicininių sportininkų patikrinimą, už tūpimus Kaučo, Palangos ir Vilniaus aerouostuose, už nuobaudas administracinės teisės pažeidimų kodekse, už skrydžių valdymo tarnybų ir aerodromų paslaugas reikalaujama tokių pat mokesčių tarifų, kaip ir iš komercinės aviacijos. Todėl mes prašome atitinkamų institucijų, rengiant aviacijos specifiką, neprilyginti jos materialinių-finansinių galimybių su civilinės aviacijos kompanijomis.

Dar apie aviacijos inspekciją. Tai instancija, su kuria mums tenka bendrauti bene daugiausia ir spręsti svarbiausius klausimus. O juos sprendami ne visada randame abiem pusėm priimtina sprendimą. Norėtusi, kad tarp LAK-o ir inspekcijos ateityje susiklostytų normalūs santykiai. Todėl linkėčiau mums, sportinės aviacijos atstovams, gerokai pasitempti gerinant



# ĮTEIKTI SKLANDYTOJŲ TARPTAUTINIAI AUKSO ŽENKLIUKAI



Grupė apdovanotų ženklukais. Iš kairės: Algis Šiožinsys, Onutė Krygerytė, Laima Misiūnaitė ir Algis Račiūnas.

Senial į vieną būrį buvo susirinkę tiek daug mūsų sklandytojų. Nors ir daug buvo sidabru padabintų galvų, visur skambėjo jaunatviškas juokas, aerodromų kalbos žargonas...

Sausio pabaigoje į Panevėžį suvažiavo Lietuvos sklandymo sporto meistrai, kuriems Lietuvos aeroklubo vadovybė suorganizavo gražų renginį - iškilmingoje aplinkoje įteikti Tarptautinių „C“ pilotų pažymėjimai ir prie krūtinės prisegti aukso vainiku papuošti trijų žuvėdrų

ženklukai. O per trisdešimt metų tokių Respublikoje radosi beveik du šimtai.

Pirmieji sporto meistrų vardai lietuvių sklandytojams buvo suteikti 1961, o pastutiniai - 1989 metais. Derlingiausi buvo 1977 metai, kai normatyvus įvykdė net 15 sportininkų. Tarp apdovanotųjų - 19 moterų. O vėluolika sklandytojų turi Tarptautinės klasės sporto meistrų vardus.

Nukelta į 6 p.

Naujoji Zelandija - daugeliui sklandytojų paslaptinga šalis. Pažvelgus į žemėlapi, matyti per visą šalį nusidriekiantys įspūdingi kalnagūbriai, kurie nulemia bangų antvėjų atsiradimą. Jais naudojantis būta fantastiškų perskridimų.

Kad priprastų prie specifinių sąlygų, susipažintų su varžybų apylinkėmis, ruošdamiesi čempionatui geriausieji pasaulio sklandytojai čia

## SAUSIO MĖNESĮ - IR TERMIKUOSE, IR BANGOSE...

### PASAULIO 24-TAS SKLANDYMO ČEMPIONATAS

toliausiai skridęs amerikiečių pilotas. Jis pamanė, kad ore susidūrė du sklandytuvai, ir per radiją įvykio koordinatas pranešė aerodromo skrydžių valdymo centrui. O Gerard Lherm paliko sklandytuvą ir laimingai nusileido parašutu. Į nelaimės vietą atvykę pasiūsti du gydytojai ir policininkas jį sutiko žingsniuojantį keliu.

Kaip nustatė tyrimo komisija, sklandytuvas rotoriuje gavo penkiolika kartų svorį viršijantį perkrovimą. O jo greičio rodyklė smūgio metu užfiksavo 440 km/val. greitį. Tačiau nelaimė piloto neatbaidė. Prancūzijos komanda jam išnuomojo kitą sklandytuvą, vokišką DG-800 S, ir Gerard Lherm juo skraidė čempionate 15-os metrų klasėje.

Į čempionatą atvyko 91 dalyvis iš 23 šalių. Daugiausia sklandytojų - net 44 - rungėsi standartinės klasės sklandytuvais. 15 metrų klasėje skraidė 32, o laisvoje klasėje 15 dalyvių.

Varžybų atidarymo dieną pūtė stiprus šiaurės vakarų vėjas, gū-



1995 WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

siuose sukeldamas dulkių debesis. Pagrindinis čempionato rėmėjas - Air New Zealand avia kompanijos generalinis direktorius Dick William į atidarymo šventę atskrido sklandytuvu. Jį atskraidinęs dvivietis sklandytuvas Grob G1032 nusileidęs sustojo už kelių metrų nuo tribūnos. Užgniaužę kvapą žiūrovai stebėjo sraigatasparnį, kai per garsiakalbius informatorius paskelbė, kad iš jo bungee (bandžy) šuolį atliks čempionato direktorius John Roake. Tai pagyvenęs apie 100 kilogramų sveriantis pilietis.

Bungee - tai pastaruoju metu labai dažnai praktikuojami šuoliai nuo kalnų tarpeklius jungiančių tiltų. Stiprių pojūčių mėgėjai, priištį už kojų, žemyn galva šoka į upę. Išsitempęs amortizatorius kūno kritimą sulauko prie pat vandens paviršiaus ir atmeta atgal. Mažėjančia amplitudė šis veiksmas pasikartoja kelis kartus, kol žmogus pakimba vietoje. Tuomet atlikęs šuolį užkeliamas atgal ant tilto.

Taigi sraigatasparnis kokių 70 metrų aukštyje pakibo virš aerodromo ir iš jo žemyn galva krito žmogus. Po šuolio prie pakibusio privažiavo automobilis su uždara platforma, į kurią ir persėdo drašuos. Mašinai privažiavus prie tribūnos, sutiktas audringais plojimais



Sklandytuvu ASW 22 B finišuoja vokiečių R. Schroeder.

jau lankėsi ir praėjusiais metais. Ir šiemet dauguma į Omaramą atvyko gerokai prieš čempionato pradžią ir treniravosi. Buvo ir įvairių nuotykių per treniruotes. Kartą nelaimė ištiko prancūzų sklandytoją Gerard Lherm, skrendantį 300 kilometrų trikampio maršrutu. Aukščiau debesų virš Lindis tarpeklio jis, pamatęs debesų properšą, nusprendė leisti žemiau, kad galėtų tęsti skridimą matydamas žemės orientyrus. Jo modernus Vokietijoje pagamintas Nimbus žemiau bangos pateko į rotoriaus debesis ir sklandytuvas, neišlaikęs perkrovimų, subyrėjo.

Iš debesų krintančias sklandytuvo nuolaužas pastebėjo ne per



Mūsų neatsitiktinis korespondentas čempionate Eugenijus MAKAS su žmona Alge.



iš jos išlipo čempionato direktorius John Roake. Trumpai pasveikinęs dalyvius jis paskelbė čempionatą atidarytą. Ir tik varžyboms įpusėjus direktorius juokdamasis prisipažino, kad Bungee triukas buvo suvaidintas - šuolio metu jis buvo automobilėje, o ant amortizatoriaus kabėjo kaskadininkas.

Po oficialių kalbų prasidėjo aviacijos pasirodymas. Skraidė karinės aviacijos sraigtasparniai, žemės ūkio aviacija. Demonstruotas aukštasis pilotazhas sklandytuvais.

Bene įdomiausia buvo imituota Omaramas aerodromo ataka Antrojo pasaulinio karo lėktuvais. Šį vaizdą surengė netoliese įsikūrusio aviacijos muziejaus šeimininkas, panaudojęs šio muziejaus skraidančius eksponatus. Aerodrome specialiai pastatytą vadavietę bombardavo amerikiečių bombonešis, kurį saugojo naikintuvai - japoniškas Zero ir rusiškas Jak-3. Aerodromą gynė pats muziejaus savininkas Tim Wallis su anglišku Spitfire. Buvo daug triukšmo, sprogstančių bombų, dūmų... Nukentėjo vadavietės pastatas, tačiau Spitfire „numušė“ abu priešų naikintuvus, o likęs be apsaugos bombonešis buvo priverstas pabėgti.

Pirmasis čempionato pratimas įvyko sausio 9 dieną. Startai prasidėjo vėlai, todėl pagal N. Z. mastą skirtas neilgas maršrutas. Visų trijų klasių sklandytų maršrutai siekė apie 300 kilometrų. Skridimo užduotyje numatyta daug posūkio punktų. Tačiau dalyviams tai nesudarė sunkumų. Patogu buvo ir teisėjams, kurie stovėjo tik finišo linijoje, o visa kita fiksuota kompiuteryje GPS (Global Position System) palydovinės navigacinės sistemos prietaisais. Tikrai patogiu - nereikia teisėjų nei starte, nei posūkio punktuose, nereikia nei fotografuoti posūkio punktų. Galima apsieiti net ir be finišo teisėjų. Laisvoje ir 15 metrų klasėse nugalėjo vokiečiai Robert Schroeder ir Michael Grund, o standartinėje pirmavo anglas Martyn Wells.

Nelengva šių metų N.Z. vasara apsunkino ir meteorologų tarnybos darbą. Antrame pratime finišo liniją pasiekė tik du šeimininkai - N.Z. aeroklubo atstovai. Tikslą 15 metrų klasėje pasiekė Terry Delore ir standartinėje klasėje Tony Van Dyk. Visi kiti „baltasparniai“ išsimėtė N.Z. pietinės salos laukuose. Dauguma pasirinko įrengtus tūpimo takus, mat čia beveik kiekvienas fermeris turi savo žemės ūkiui pritaikytą aerodromą. Iš tokių aikštelių sklandytuvai buvo renkami lėktuvais iki pat vidurnakčio. Tamsioje tūpimo juosta buvo apšviečiama automobilių žibintais. O kiti beveik visą naktį su priekabomis kratėsi automobiliuose. Tolesniuose pratimuose, o ilgiausias jų siekė 674 kilometrų, palaipsniui ryškėjo varžybų lyderiai. O sausio 21 dieną paskutinis - 10 pratimas sudėliojo paskutinius taškus.

## Žemiau pateikiame nugalėtojų dešimtukus. STANDARTINĖ KLASĖ

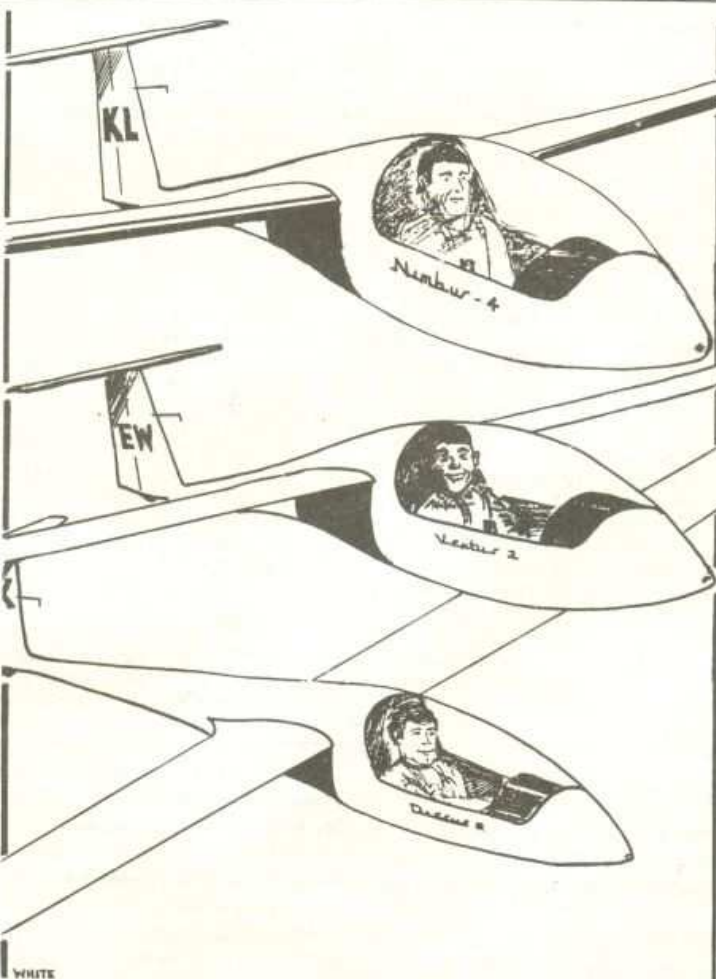
Vieta	Pavardė, vardas	Šalis	Skland.	Taškai
1.	Kuittinen, Markku	Suo.	Discus a	8948
2.	Spreckley, Brian	Ang.	LS 8	8758
3.	Aboulin, Jaques	Pranc.	Discus	8683
4.	Wels, Martyn	Ang.	LS 8	8669
5.	Van Dyk, Tony	N. Zel.	LS 8	8559
6.	Davis, Andrew	Ang.	Discus	8464
7.	Karow, Holger	Vok.	Discus b	8384
8.	Schrame, Reinhard	Vok.	Discus a	8128
9.	Gerbaud, Gilbert	Pranc.	Discus	8053
10.	Fischer, Peter	Vok.	Discus	7880

## 15 METRŲ KLASĖ

1.	Napoleon, Eric	Pranc.	Ventus 2	8838
2.	Wills, Justin	Ang.	LS 6	8809
3.	Navas, Gilles	Pranc.	Ventus 2	8719
4.	Ghiorzo, Stefano	It.	Ventus 2a	8496
5.	Lherm, Gerard	Pranc.	DG 800 S	8350
6.	Delore, Ferry	N. Zel.	LS 6a	8328
7.	Grund, Michael	Vok.	Ventus 2b	8296
8.	Theisinger, Martin	Vok.	LS 6cw	7880
9.	Janowitsch, Wolfgang	Australija	Ventus 2b	7733
10.	Rabeder, Karl	Australija	Ventus c	7660

## LAISVA KLASĖ

1.	Lynskey, Ray	N. Zel.	Nimbus 4	9511
2.	Schwenk, Uli	Vok.	ASW 22 L	9215
3.	Schroeder, Robert	Vok.	ASW 22 B	9204
4.	Centka, Janusz	Lenk.	ASW 22 BL	8558
5.	Gantenbrink, Bruno	Vok.	Nimbus 4	8407
6.	Newfield, Theo	N. Zel.	ASH 25	7777
7.	Barrois, Jean	Pranc.	Nimbus 3 D	7656
8.	Tabery, Ron	JAV	Nimbus 3	7547
9.	Harrison, Grae	N. Zel.	ASH 25	7439
10.	Mander, Paul	Austrija	Nimbus 3	6973



Pasaulio 24 čempionato nugalėtojai: Naujazelandietis Ray Lynskey (laisva klasė), prancūzas Eric Napoleon (15 metrų klasė) ir suomis Markku Kuittinen (standartinė klasė).

Piešinys iš čempionato biuletenio

Komandomis nugalėjo Prancūzijos sklandytovai. Antrą vietą užėmė atšiauraus klimato - Suomijos pilotai. Netikėtai į trečią vietą už-

kopė Italijos sportininkai, tik vienu tašku aplenkę stiprią Vokietijos komandą. Penkti - Anglijos, o šešti - čempionato šeimininkai - Naujosios Zelandijos atstovai.

Čempionato dienomis Omaramoje dirbo ir 24-tas Tarptautinės sklandymo mokslinės-techninės organizacijos (OSTIV) kongresas. Jame buvo perskaityti referatai aerodinamikos, sklandytuvų gamybos technologijos, naujų treniruoklių pritaikymo, meteorologijos temomis. Tarp kitko, čia buvo pateiktas ir 1989-1994 metų geriausių pasaulio sklandytų reitingas. Rezultatai buvo renkami iš 531 piloto, dalyvavusio FAI organizuotose varžybose. Pirmoji vieta pripažinta prancūzui Gilbert Gerbaud, kuris 1991 metais pasaulio čempionate užėmė 2-rą vietą, buvo 1992 m. Europos ir 1993 m. pasaulio čempionas. Džiugu, kad tarp pateiktų trisdešimties geriausiųjų 27 vietoje yra Lietuvos atstovas prieniškis Stasys Skalskis, 1993 metais pasaulio čempionate užėmęs ketvirtą vietą. Bet kartu ir gaila, kad tuo laikotarpiu jam daugiau neteko dalyvauti jokiose FAI kalendorinėse varžybose ir pakelti savo reitingą.

Kalnuotose vietovėse tupiant aikštelėse pasitaikė ir sklandytuvų palaužimų. Smarkiai apdaužė sklandytuvą LS 6B australietis David Jansen, SZD-55 lenkas Tomasz Rubaj ir austras Guido Achleiter ASW 24.

Laimingai pasibaigė į nepaprastą situaciją patekusio naujazelandiečio Patrick Diessen skridimas. Netoli didelio ežero kertant kalnų viršinę jis nužemėjo žemiau kalnų keteros, o apačioje nebuvo nė vienos nusileisti tinkamos aikštelės. Tad beliko skristi ežero link tarpeklyje tekančiu upeliu. Staiga jis priešais pamatė tarpeklio susiaurėjimą ir suabejojo ar per plyšį įsisteks jo sklandytuvo DG 800 S sparnai. Bet kitos išeities nebuvo. Sukdamas spiralę pilotas skraidė centrai perdavė SOS ir rizikuodamas nukreipė sklandytuvą į properšą. Sparnais vos nekabinęs aštrių uolų sklandytuvą išnėrė link ežero. Pilotui pavyko sėkmingai nusileisti į ežero pakraštyje augančią žolę. Sklandytovas atšaukė pavojaus signalą ir pasiprašė pagalbos išsikrapštyti iš stacionarių uolomis apsupto „šulinio“, kurio su civilizuotu pasauliu neįjungė net takelis. Pilotą ir jo sklandytuvą iškėlė sraigtasparnis. Už paslaugas teko sumokėti 1500 NZ dolerių.

Čempionatas baigėsi, ir organizatoriai visus pakvietė vykti į Naująją Zelandiją jau kitame tūkstantmetyje. Čia siūloma surengti čempionatą 2005 metais.

Eugenijus MAKAS

N. Zelandija,  
Omarama



Elės tvarka pateikiamas aukso ženkliais apdovanotųjų sąrašas, kuriame nurodyta ir sporto meistro vardo suteikimo data.

1. Arbačiauskas Antanas	Vilnius 61 04 14
2. Dovydaitis Vytautas	Kaunas 61 04 14
3. Kavunovas Anatolijus	Vilnius 61 04 14
4. Jaruševičius Juozas	Vilnius 62 03 19
5. Kuzminskas Jonas	Vilnius 62 04 13
6. Visackas Romas	Vilnius 62 10 18
7. Jemeljanov Leonid	Vilnius 62 12 22
8. Čeponis Vytautas	Vilnius 63 11 19
9. Vaitkevičius Jonas	Alytus 63 11 19
10. Aleksandravičius Leonas	Kaunas 63 11 19
11. Garmutė Regina	Kaunas 63 11 19
12. Pakarskas Vytautas	Vilnius 63 11 19
13. Vilimas Algis	Kaunas 63 11 19
14. Žukas Vidas	Kaunas 63 11 19
15. Drupas Vladas	Kaunas 63 11 19
16. Brazauskas Zenonas	Vilnius 63 11 19
17. Mikutis Antanas	Vilnius 63 11 19
18. Motiekaitis Zigmas	Vilnius 64 10 30
19. Kilna Antanas	Vilnius 64 12 29
20. Sukackas Jonas	Vilnius 64 12 29
21. Bagdonas Jonas	Kaunas 64 12 29
22. Jonušas Aleksandras	Kaunas 64 12 29
23. Vinickas Pranas	Kaunas 64 12 29
24. Čepulis Jonas	Kaunas 64 12 29
25. Kavaliauskas Jonas	Kaunas 65 11 18
26. Beržinskas Apolinaras	Kaunas 67 03 28
27. Kavaliauskas Raimondas	Kaunas 67 03 28
28. Vaišvila Povilas	Klaipėda 67 03 28
29. Šiuplins Leonas	Kaunas 67 03 28
30. Baliūnas Valentinas	Kaunas 67 03 28
31. Sudeikytė Stasė	N. Akmenė 67 03 28
32. Kizevičius Kazys	Kaunas 67 03 28
33. Dargužas Mečislavas	Vilnius 67 03 28
34. Polinauskas Zigmas	Vilnius 67 11 29
35. Smilgevičius Algirdas	Vilnius 67 11 29
36. Cicėnas Kazys	Vilnius 67 11 29
37. Kryžanauskaitė Algima	Vilnius 67 11 29
38. Marčiulionis Pijus	Vilnius 67 11 29
39. Šilumba Vytautas	Kaunas 68 01 30
40. Jovaiša Antanas	Vilnius 68 01 30
41. Cygankovas Viktoras	Vilnius 68 11 19
42. Jauniškis Petras	Vilnius 68 11 19
43. Rozenbergeris Anatolijus	Kaunas 68 11 19
44. Jurellonis Bronius	Kaunas 68 11 19
45. Skrinska Kazimieras	Kaunas 68 11 19
46. Kengsalla Vladas	Šilutė 68 12 30
47. Burneika Saulius	Vilnius 70 03 20
48. Cilyutė Onutė	Vilnius 70 03 20
49. Lydžius Aleksas	Šilutė 70 03 20
50. Gečiauskas Stasys	Kaunas 70 03 31
51. Prokorimaitė Zita	Kaunas 70 03 31
52. Valatka Jonas	Kaunas 70 03 31
53. Matukonis Tadas	Alytus 70 03 31
54. Kamičaitis Jonas	Kaunas 70 03 31
55. Žaliukas Vidas	Kaunas 70 12 11
56. Zusmanavičius Aleksandras	Vilnius 70 12 11
57. Račiūnas Algis	Vilnius 71 11 16
58. Eglinskas Jonas	Vilnius 71 11 16
59. Misiūnaitė Laima	Vilnius 71 11 16
60. Cicėnas Kostas	Kaunas 71 11 16
61. Šiožinyš Algirdas	Vilnius 71 11 16
62. Nekrašius Gintas	Kaunas 71 11 16

63. Utkinas Vladimiras	Vilnius 71 11 16
64. Smilgevičius Sigitas	Vilnius 71 11 16
65. Tumas Vytautas	Vilnius 71 11 16
66. Mikalauskas Vidas	Vilnius 71 12 24
67. Krigerytė Onutė	Alytus 72 04 20
68. Peleckas Stanislovas	Panevėžys 73 12 03
69. Mažonas Justinas	Šilutė 73 12 03
70. Pauža Arūnas	Vilnius 73 12 28
71. Sasnauskaitė Elvyra	Vilnius 73 12 28
72. Aleknavičius Juozas	Alytus 73 12 28
73. Bykovas Igoris	Kaunas 73 12 28
74. Koronkevičius Rimas	Kaunas 73 12 28
75. Sabeckis Vytautas	Kaunas 73 12 28
76. Sarpalius Algirdas	Alytus 73 12 28
77. Rukas Antanas	Kaunas 73 12 28
78. Baleika Mindaugas	Klaipėda 74 03 14
79. Skurdenis Algimantas	Klaipėda 74 03 14
80. Buitkus Liudas	Vilnius 74 12 25
81. Virbickas Algis	Panevėžys 74 12 25
82. Valaitis Algis	Vilnius 74 12 25
83. Gervė Rimvydas	Kaunas 74 12 25
84. Levulis Sigitas	Vilnius 74 12 25
85. Miklaševičius Algis	Vilnius 74 12 25
86. Noreika Sigitas Donatas	Panevėžys 74 12 25
87. Paškauskas Antanas	Vilnius 74 12 25
88. Ramanauskas Liudvikas	Panevėžys 74 12 25
89. Stašaitytė Rima	Vilnius 74 12 25
90. Balvočius Jonas	N. Akmenė 75 12 23
91. Kantauskas Algis	Šiauliai 75 12 23
92. Kiškis Algimantas	Klaipėda 75 12 23
93. Kuncė Kęstutis	Panevėžys 75 12 23
94. Janušauskas Jonas	Kaunas 75 12 23
95. Smilgevičiūtė Irena	Vilnius 75 12 31
96. Barkauskas Algirdas	Vilnius 75 12 31
97. Balyš Rimas	Panevėžys 77 04 29
98. Beta Petras	Kaunas 77 04 29
99. Valūnas Juozas	Kaunas 77 04 29
100. Grigas Remigijus	Panevėžys 77 04 29
101. Meškelevičius Stasys	Alytus 77 04 29
102. Kalinauskas Rolandas	Kaunas 77 04 29
103. Kavaliauskas Saulius	Alytus 77 04 29
104. Lasauskas Eduardas	Vilnius 77 04 29
105. Lankauskas Alfredas	Vilnius 77 04 29
106. Liniauskas Vytautas	Panevėžys 77 04 29
107. Mikušauskas Alvydas	Vilnius 77 04 29
108. Mikeliūnas Vincas	Panevėžys 77 04 29
109. Račiūnas Viktoras	Vilnius 77 04 29
110. Švelnys Laimutis	Panevėžys 77 04 29
111. Vasilkevičius Vladas	Kaunas 77 11 30
112. Vileniškis Jurgis	Klaipėda 77 11 30
113. Dulkė Albertas	Klaipėda 77 11 30
114. Karklius Juozas	Kaunas 77 11 30
115. Skorupskytė Violeta	Kaunas 77 11 30
116. Birbilas Hendrikas	Šiauliai 77 11 30
117. Buitkienė Alma	Vilnius 77 11 30
118. Valantis Liudvikas	N. Akmenė 77 11 30
119. Venskis Gediminas	Biržai 77 11 30
120. Želvys Vidmantas	N. Akmenė 77 11 30
121. Dzichauskas Zigmas	Šiauliai 77 11 30
122. Inta Klemensas	N. Akmenė 77 11 30
123. Kučinskas Alvydas	Panevėžys 77 11 30
124. Matulevičius Stanislovas	Panevėžys 77 11 30
125. Jukna Vidmantas	Biržai 77 11 30
126. Strockis Valdemaras	Klaipėda 78 12 28
127. Arbačiauskaitė Audronė	Vilnius 78 12 28
128. Balaišis Algimantas	Šilutė 78 12 28
129. Bankauskas Jonas	Kaunas 78 12 28
130. Bitnaitis Vincas	Kaunas 78 12 28
131. Kačergis Gintas	Kaunas 78 12 28

132. Kairys Feliksas	Šilutė 78 12 28
133. Keruotis Pranas	Šiauliai 78 12 28
134. Jacunskas Valdas	Vilnius 78 12 28
135. Liukpetris Vidmantas	Šiauliai 78 12 28
136. Mačiulis Vytautas	Kaunas 78 12 28
137. Naujalis Stasys	Kaunas 78 12 28
138. Šalauskas Voldemaras	Kaunas 78 12 28
139. Jonušas Algimantas	Kaunas 79 12 28
140. Masiulis Vytautas	Vilnius 79 12 28
141. Špokauskas Stasys	Panevėžys 79 12 28
142. Povilionis Petras	Panevėžys 79 12 28
143. Ramelis Vytautas	Vilnius 79 12 28
144. Trinkaitė Vilija	Vilnius 79 12 28
145. Jurevičiūtė Liucija	Šiauliai 79 12 28
146. Silius Jonas	Klaipėda 80 10 28
147. Paplauskaitė Janina	Kaunas 80 12 25
148. Prūsas Vytautas	Panevėžys 80 12 25
149. Stanaitis Jurgis	Vilnius 80 12 25
150. Navickas Rimantas	Vilnius 80 12 25
151. Donėla Viktorijus	N. Akmenė 81 03 12
152. Kėželis Rimantas	Biržai 81 03 12
153. Stasytis Stasys	Telšiai 81 03 12
154. Šernas Ričardas	Biržai 81 03 12
155. Knepa Romualdas	Kaunas 82 12 31
156. Plungė Vytautas	Šiauliai 82 12 31
157. Ramelienė Elena	Vilnius 82 12 31
158. Stankevičius Vidmantas	Kaunas 82 12 31
159. Jonušas Audrius	Kaunas 82 12 31
160. Juknius Jonas	Vilnius 83 12 29
161. Dovydaitis Liutauras	Kaunas 84 03 30
162. Markaitis Stasys	Klaipėda 84 03 30
163. Sakalauskas Arūnas	Kaunas 84 03 30
164. Liaugaudas Darius	Kaunas 84 12 29
165. Nevulis Gediminas	Kaunas 84 12 29
166. Vanagas Rimas	Kaunas 84 12 29
167. Čivilis Leonas	Vilnius 84 12 29
168. Stasiūnas Stasys	Vilnius 85 12 29
169. Kuzmina Tatjana	Liepoja 86 07 17
170. Žilys Vladas	Panevėžys 86 09 26
171. Butnorius Gintautas	Panevėžys 86 10 17
172. Kazlauskas Jurgis	Vilnius 86 12 29
173. Karčiauskas Vitas	Kaunas 87 09 15
174. Miliūnas Kęstas	Kaunas 87 09 15
175. Skalskis Stasys	Kaunas 87 09 15
176. Smilgevičiūtė Edita	Kaunas 87 09 15
177. Bartkus Alvydas	Vilnius 87 12 15
178. Griauzdė Gintautas	Panevėžys 87 12 15
179. Rimšelis Kęstutis	Vilnius 87 12 15
180. Kukčikaitis Viktoras	Kaunas 87 12 15
181. Šivickas Artūras	Šiauliai 87 12 15
182. Duoblys Raimondas	Kaunas 87 12 15
183. Birbalas Vytautas	Kaunas 87 12 15
184. Drevinskas Gintaras	Biržai 87 12 15
185. Vauras Alfredas	Telšiai 88 10 30
186. Bukauskas Stasys	Telšiai 88 10 30
187. Jokubavičius Antanas	Telšiai 88 10 30
188. Balčikonis Robertas	Kaunas 88 11 30
189. Bartkus Arūnas	Kaunas 88 11 30
190. Stikloraitis Algirdas	Šiauliai 88 11 30
191. Mačionis Gintaras	Vilnius 89 09 30
192. Palionis Valdas	Kaunas 89 09 30
193. Karalavičius Aleksas	Šilutė 89 09 30
194. Šveikauskas Vytautas	Šilutė 89 09 30
195. Vilkas Aidas	Panevėžys 89 12 30

Taigi ženkliai išdalinti. Dabar lauksime sklandymo federacijos nutarimo, kaip apiforminti sportininkų pasiekimų rezultatus ir „C“ pilotų sąrašą papildyti naujomis sklandytojų pavardėmis.

## Kreipimasis į Lietuvos aeroklubo narius

Lietuvai atgavus nepriklausomybę, panaikinus draudimus nuosavybės teise turėti skraidymo aparatus, greta keleivių pervežimo transporto ir sportinės aviacijos, nemažą skaičių orlaivių įsigijo verslo įmonės ir privatūs asmenys.

Didėjant orlaivių skaičiui, vis svarbesnis tampa skrydžių saugumas, griežtas nustatytų skrydžių vykdymo taisyklių vykdymas. Deja, šioje srityje dar daug trūkumų, vykdomi savivališki skrydžiai, nesankcionuoti Lietuvos Respublikos sienos perskridimai. Vien per praėjusius 6 mėnesius net 54 kartus buvo pažeista valstybės siena mažais vienmotoriais lėktuvais, skridusiais nedideliame aukštyje. Nors neužfiksuotas nė vieno aviacijos sporto klubams priklausancio orlaivio valstybės sienų nesankcionuoto perskridimo atvejis, įvykdyti grubūs nusizengimai meta kaltės šėšėlį ir sportinei aviacijai.

Lietuvos aeroklubas kategoriškai nuo jų atsiriboja ir griežtai smerkia nesankcionuotus valstybės sienos perskridimus, nepaisant to, kieno orlaiviais jie būtų įvykdyti.

Lietuvos aeroklubas kreipiasi į aviacijos sporto klubų vadovus, siūlydamas griežčiausiai kontroliuoti aerodromuose esančių lėktuvų naudojimą ir aerodromų zonoje vykdomus skrydžius, teikti pagalbą pasienio apsaugos ir skrydžių valdymo tarnyboms išaiškinant ir sulaukiant pažeidusius valstybinę sieną oro keliu.

Lietuvos aeroklubas įspėja, kad jeigu ateityje bus nustatyti aviacijos sporto klubams priklausancio orlaivių nesankcionuoti valstybinės sienos perskridimai, pažeidėjams bus besąlygiškai atimamos licencijos, o jie šalinami iš Lietuvos aeroklubo narių. Pagal galiojančius įstatymus toks nusizengimas gali būti baudžiamas laisvės atėmimu iki 5 metų.

LITUOVOS AEROKLUBAS (LASA)



# „MAŽOSIOS AVIACIJOS” ŠEŠIASDEŠIMTMETIS

1927 m. gegužės 1 d. Kaune įkurtas Lietuvos Aeroklubas, kurio tikslas buvo aviacijos žinių sklaidimas, aviamodeliavimo, parašiutinio, sklandymo ir lėktuvų sporto plėtojimas. LAK 1934 metais išleido E. Rozenbergo knygą „Aviamodeliai”. Ši knyga buvo akstinas aviamodelius statyti ir periferijoje gyvenantiems aviacijos mėgėjams. Matyt, todėl ir piemieji entuziastai sujudo ne didmiesčiuose, o Panevėžio apskrityje, Smilgių valsčiaus, Manaitų kaime. 1934 m. gruodžio 27 dieną čia gyvenusio penkiolikmečio moksleivio Petro Motiekaičio iniciatyva buvo įkurtas pirmasis Lietuvoje S. Dariaus ir S. Girėno vardu pavadintas aviamodeliuotojų būrelis. 1935 m. sausio 3 d. būrelio nariai jau surengė varžybas, kurias laimėjo jo įkūrėjas P. Motiekaitis.

Lietuvos aeroklubas 1935 m. birželio 2 d. Kauno aerodrome surengė pirmąsias oficialias aviamodeliuotojų varžybas. Geriausiai skraidė Nidos sklandytojų kolektyvinis modelis su gumos varikliu. Jis per startus ore išsilaikė 40,8 sek. Tų pačių metų rudenį Kauno „Aušros” gimnazijoje sukurtas antirasas Lietuvoje aviamodeliuotojų būrelis. Didelio dėmesio susilaukė 1936 m. rugpjūčio mėn. LAK patalpose surengta aviamodelių paroda. Joje buvo eksponuojama 20 modelių. Po parodos rugpjūčio 30 d. Kaune surengtose antrose aviamodeliuotojų

varžybose skraidė P. Motiekaičio, V. Šakalio, V. Biberšteino, V. Ožinskio ir A. Speičio modeliai. Tų pačių metų rudenį LAK surengė pirmuosius kvalifikuotų aviamodeliuotojų kursus. Visoje Lietuvoje kūrėsi nauji būreliai.

Kaune minint LAK dešimtmetį aviacijos šventėje demonstruota apie 60 aviamodelių. O 1937 metų varžybose dalyvavo 12 sportininkų. Nugalėjo V. Ožinskis (sklandytuvų modeliai) ir M. Blynas (modeliai su vidaus degimo varikliais). Aviamodeliuotojai dalyvavo ir 1938 metais surengtoje pirmoje Tautinėje olimpiadoje. Nugalėjo V. Šakalys, V. Ožinskis ir P. Motiekaitis. 1939 metais Lietuvos aviamodeliuotojai V. Šakalys, P. Motiekaitis ir V. Statkevičius rungtyniavo užsienyje. Jie liepos 4-8 dienomis rungsi dėl Baltijos šalių taurės. Tais pačiais metais rugpjūčio 13-18 dienomis Kaune vykusioje Baltijos šalių aviacijos olimpiadoje mūsų komanda užėmė trečią vietą. V. Šakalys buvo antras sklandytuvų ir lėktuvų modelių su vidaus degimo varikliais klasėse.

1940 m. rugsėjo 15 d. vykusiose Lietuvos pirmenybėse dalyvavo net 38 sportininkai su 63 modeliais. Nugalėjo V. Šakalys (sklandytuvų modeliai), Z. Rozenbergas (modeliai su gumos varikliais) ir V. Paleckis (modeliai su vidaus degimo varikliais). Gruodžio mėnesį Kūno kultūros rūmuose įvyko respublikinės kambarinių modelių varžybos.

Pirmosios pokario varžybos įvyko Kyviškių aerodrome 1947 m.



Petras MOTIEKAITIS leidžia sraigtasparnio modelį.

rugsėjo mėn. Sklandytuvų modelių klasėje nugalėjo kaunietis V. Kasperavičius. Schematiniais modeliais pirmavo vilnietis V. Klimovskis. Tais pačiais metais Lietuvos atstovai K. Juozaitis, P. Motiekaitis ir A. Pranskėtis debiutavo TSRS čempionate Maskvoje. A. Pranskėtis sklandytuvų modelių klasėje iškovojo bronzos medalį. Sekančiame TSRS čempionate (1948 m.) P. Motiekaitis iškovojo net du aukso medalius. Jo modelis išsilaikė ore 2 val. 2 min. ir nuskrido 27 kilometrų nuotolį. Šie rezultatai buvo ir nauji Lietuvos rekordai.

TSRS XVIII čempionate P. Motiekaičio sraigtasparnio modelis su gumos varikliu išsilaikė ore 2 min. 7 sek. ir nuskrido 890 m. Tai buvo pirmieji P. Motiekaičio visąsąjunginiai rekordai. Šiame čempionate A.

Kazlauskas tapo jaunių čempionu hidrolėktuvų modelių su gumos varikliais klasėje. A. Panskėčio sklandytuvo modelis pasiekė 1096 m. aukštį. Šis absoliutus respublikos rekordas nepagerintas iki šiol.

Nuo 1948 metų Lietuvoje kasmet rengiami respublikos čempionatai. Mūsų rinktinės dalyvavo TSRS čempionatuose, TSRS Tautų spartakiadoje ir taurės varžybose. Daug svarių pergalių pasiekta Pabaltijo bei tarptautinėse varžybose.

Tarp geriausiųjų, žinomų aviamodeliuotojų daugelis yra ne kartą nugalėję čempionatuose. Tačiau negalima nepaminėti „čempionų čempionų” - vilniečių Vaclovo Rimkaičio, iškovojusio respublikos nugalėtojo vardą 27 kartus, ir Stasio Nugaro, kuris aukso medalį iškovojo net 40 kartų.

TSRS čempionų vardus yra iškovoję: A. Baublys, R. Šurna, G. Šablinskas, R. Paužuolis, R. Jasmontas, S. Bernotas, G. Kašuba, R. Palskys, J. Adomonis, S. Krien, V. Marinskis, K. Dvarvydas, R. Indrišonis.

Kasmet buvo gerinami ir aviamodelių rekordai. 1963 m. liepos 6 d. P. Motiekaitis su sraigtasparnio modeliu „Libella-4” pasiekė du pasaulio rekordus. Po to jis juos gerino dar net 13 kartų (žr. lentelę). 1981 m. rudenį Koktebelyje J. Kanisauškas pasiekė absoliutų Lietuvos respublikos išsilaikymo ore rekordą. Jo radiju valdomas modelis skrido 2 val. 50 min.

Nuo paprastų modeliukų, kurie pirmą kartą pakilo į Lietuvos padangę, mus skiria šešiasdešimt metų. Tam visą savo gyvenimą paš-

## P. MOTIEKAIČIO PASIEKTI PASAULIO REKORDAI

### 1. Sraigtasparnių modeliai su gumos varikliu

Ell. Nr.	Pasiekimo data	Rekordo pavadinimas	Pasiektas rezultatas
1.	63 07 06	Išsilaikymas ore	12 mln. 02 sek.
2.	63 07 06	Skridimo nuotolis	889 m
3.	67 06 03	Skridimo nuotolis	1045 m
4.	67 06 17	Išsilaikymas ore	21 mln. 42 sek.
5.	67 07 08	Skridimo nuotolis	1753 m
6.	67 07 08	Skridimo aukštis	246 m
7.	67 08 12	Skridimo greitis	58,613 km/val.
8.	68 06 08	Skridimo greitis	78,332 km/val.
9.	69 08 02	Skridimo greitis	90,846 km/val.
10.	69 10 12	Skridimo greitis	93,898 km/val.
11.	69 11 15	Skridimo greitis	116,247 km/val.
12.	70 06 12	Skridimo greitis	144,230 km/val.
13.	73 07 31	Skridimo nuotolis	5006 m
14.	73 08 30	Skridimo aukštis	812 m

### 2. Lėktuvų modeliai su gumos varikliu

15.	70 06 12	Skridimo greitis	120,132 km/val.
16.	71 06 20	Skridimo greitis	144,927 km/val.



Daugkartinis respublikos čempionas S. NUGARAS su savo aviamodeliu.



# MINISTRO DARBO JUBILIEJUS



Š.m. kovo 29 dieną sukako palyginti nedidelis, tačiau gražus susisiekimo ministro Jono Biržiškio darbo jubiliejus. Kaip paprastai jubilėjaus dienomis sugrįžtama į praeitį ir apžvelgti nuveikti darbai bei laimėjimai.

Respublikos Susisiekimo ministerija atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę buvo įkurta 1990 m. kovo 22 dieną. Ministerijai buvo pavesta sukurti naują visų transporto rūšių - žemėje, jūroje ir ore - valdymo sistemą. O darbą ji pradėjo tikrai sudėtingomis sąlygomis. Nepaprastai sunku buvo atsiriboti nuo dešimtmečiais kurtos centralizuotos TSRS tvarkos. Ypač tai buvo sudėtinga geležinkelio ir oro transporte, pastarąjį vienijančiame „Aeroflote“. Iš Lietuvos dar buvo neišvesta okupantų kariuomenė, veikė priešiškos Nepriklausomybei jėgos. „Jedinstveninkų“ iniciatyva buvo mėginta sutrikdyti traukinių eismą, ruošiamos automobilių transporto sabotazo akcijos. Surengta energetinių šaltinių blokada grėsė visiškam transporto paralizavimu.

Tačiau Susisiekimo ministerijos darbuotojai sugebėjo įveikti sunkumus ir žvelgė į priekį. Kaip matome, per šiuos penkerius metus pasiekta nemažų transporto sistemos pokyčių. Jūrų transportas sėkmingai integruojamas į tarptauti-

nę uostų paslaugų rinką. Lietuvos laivai švarčiau Europos, Amerikos, Afrikos uostuose, dalyvauja Arkties navigacijoje. Pertvarkyti du geležinkelio jūrų keltai, kurie jungia Klaipėdos, Kylio ir Mukrano uostus.

Iš lėto plečiamas Via Baltica kelio tiesimas. Pradėtas eksploatuoti naujas sienos perėjimo su Lenkija punktas Kalvarijoje.

Lietuvos avialinijų ir kompanijos „Lietuva“ lėktuvai savo maršrutus nukreipė į Vakarų Europos šalis. Pastatytas naujas Vilniaus aerouosto terminalas, naujas skrydžių valdymo centras. Daugėja turistinių ir komercinių pervežimų lėktuvais. Atnaujinamas lėktuvų parkas. Neseniai Lietuvos Vyriausybė patvirtino Nacionalinę transporto plėtros iki 2010 m. programą.

Sveikindami jubiliatą, tarp kitko ir didelį aviacijos mylėtoją, Joną Biržiškį, negalime nepaminėti, kad tai vienintelis po Nepriklausomybės atkūrimo posto nepalikęs ministras. Toks pastovumas įrodo aukštą ministro darbo kompetenciją ir įvertinimą.

Linkime Ministrui Jonui Biržiškiui ištvermės, sveikatos, tolesnės sėkmės ir ilgų metų šiame atsakingame poste.

REDAKCIJA



Aviamodelizmo veteranai A. PRANSKĖTIS, P. DAUKAS ir A. KAZLAUSKAS ruošia startui modelius.

ventė treneris - instruktorius A. Pranskėtis ir P. Motiekaitis, pradėję savo pirmuosius žingsnius Mažųjų kaime. Per tą laiką išaugo ne viena aviamodeliuotojų karta. Talentingi instruktoriai - kaunietis Z. Brazauskas, biržiečiai A. Milevičius ir V. Jukna, anykštėnai A. Kavoliūnas ir R. Steponėnas, panevėžiečiai V. Simonavičius ir Ž. Velička,

kauniečiai A. Lenartavičius ir Z. Angevičius, alytiškis P. Daukas ir kt.

Nors pastaraisiais metais aviamodeliavimo būrelių smarkiai sumažėjo, trūksta medžiagų, neįkandamos kainos, tokių būrelių vadovų kaip V. Dunderio, R. Zarankos, V. Sorokos, V. Karmono, V. Masėno, J. Stazdo, V. Bukino ir kitų dėka tikime, kad šis sportas ir to-

liau klestės.

Aviamodeliavimas - masiškiausia aviacinio sporto šaka. Be to, tai svarbi jaunimo politetchninio lavinimo priemonė. Moksleiviams jis padeda gilinti žinias iš fizikos, matematikos, meteorologijos, aerodinamikos. Lavina braižybos gūdžius, supažindina su aviacijos technikos pagrindais. Ypač svarbu tai, kad aviamodeliuotojai įpranta kruopščiai dirbti ir puoselėti kūrybinę mintį.

Jubilėjaus proga palinkėjime jiems gerų rezultatų ir didelės sėkmės.

Saulius LUKŠYS,  
aviamodeliavimo veteranas,  
aviacijos inžinierius

## KAS, KUR, KADA?

Aviacijos mėgėjai šiemet susilauks kaip niekad daug renginių. Pirmoji, stambi aviacijos šventė vyks gegužės 19 d. Šiauliuose, Zoknių aerodrome. Joje be LAK sportininkų, Lietuvos Karinių oro pajėgų aviatorių, savo programą demonstruos ir atskridę Italijos karinių oro pajėgų atstovai.

S. Dariaus ir S. Girėno skrydžiui skirta tradicinė šventė įvyks liepos 15 dieną Kaune, Aleksoto aerodrome. Liepos 29 d., prieš prasidedant Pasaulio lietuvių sporto žaidynėms, aviatoriai savo meistriškumą demonstruos Vilniaus Tarptautiniame aerouoste.

Rugsėjo 23 d. vyks renginys, skirti Felikso Valtkaus skrydžio per Atlantą 60-mečiui.

Žemiau pateikiame Lietuvos aviacijos sporto šakų čempionatų tvarkaraštį: Raketų modeliai V. 26-28 d. Šeduva. Laisval skraidantys modeliai VI. 23-25 d. Kyviškės. Radijų valdomi modeliai VIII. 1-4 d. Alytus. Akrobatinis skraidymas IX. 1-3 d. Kyviškės. Precizinis skraidymas IX. 7-10 d. Šeduva. Karšto oro ballonal VIII. 5-13 d. Kaunas. Motoskraidyklės VIII. 1-4 d. Pociūnai. Parasparniai VIII. 12-20 d. Paluknys. Skraidyklės VIII. 18-20 d. Paluknys. Sklandymas VI. 10-23 d. Panevėžys. Klasikinis parašutų sportas VIII. 5 d. Kyviškės.

Aviatoriai konstruktoriai-mėgėjai savos gamybos skraidančių aparatų sąskrydžius surengs V. 20-21 d. Marijampolėje, VI. 17-18 d. Kaune, VI. 29-30 d. Alytuje, VIII. 19-20 d. Šeduvoje, IX. 19-20 d. Pociūnuose.

Liepos 14-16 dienomis įvyks grupinis savos gamybos aparatais skrydis aplink Lietuvą.

### LIETUVOS ABSOLIUTŲ AVIAMODELIAVIMO REKORDAI

1. Išsilaikymas ore	2 val. 50 min.	J. Kanišauskas,	Vilnius,	1981
2. Skridimo nuotolis	50 km	S. Lukšys,	Panevėžys,	1959
3. Skridimo aukštis	1096 m	A. Pranskėtis,	Vilnius,	1949
4. Skridimo greitis tiesiaja	144,927 km/val.	P. Motiekaitis,	Vilnius,	1971
5. Skridimo greitis ratu	295 km/val.	S. Snukiškis,	Klaipėda,	1989



Su aviamodeliavimo būrelio vadovu Romualdu Zaranka susitiko me jaunimo mokykloje. Nedidelė patalpėlė, kurioje laisvalaikio valandėles praleidžia aviamodeliuotojai, kvėpėjo medžiu ir klijais. Ant sienų - lėktuvų modeliai. Jie skirstomi į kordinius, laisvo skridimo, valdomus radijo bangomis ir kambarinius. Uteniškiai daugiausia konstruoja laisvo skridimo aviamodelius. Jų varžyboms reikia didelės pievos - bent dviejų kilometrų ilgio. Oficialiose varžybose būna 7 turai, fiksuojamas skridimo laikas - 3 minutės. Lietuvoje tų plačių pievų beveik nėra - reikia važiuoti į Vilniaus rajono Kyviškių aerodromą arba į Biržus. Utenoje net treniruotis nėra kur.

- Lėktuvo modelis turi būti labai lengvas ir labai tvirtas. Reikia nepaprasto kruopštumo ir kantrybės. Imi pušinę ar liepinę lentą ir... Svarbu sparno profilis ir detalių svoris. Kartais trūksta tik milimetro, o turi perdaryti visą modelį, - pasakoja R. Zaranka. - Aviamodeliavimo būrelis veikia jau nuo 1974 metų. Tuomet gaminom paprasčiausius lėktuvų ir sklandytuvų modelius. Nuperki vaikui rinkinį, o jame - visos medžiagos ir brėžiniai. Tai buvo geras pradžiamokslis. Paskui perėjome prie sudėtingesnių aviamodelių - jų brėžinius rasdavome „Sparnuose“, „Modelist konstruktor“ ir kituose leidiniuose. 1976 metais dalyvavome moksleivių laisvo skridimo modelių varžybose. Iki šiol prisimenu keistą jaudulį. Nors tuomet užėmėm 24 vie-

tą, daug ką supratome ir daug ko pasimokėme.

- Kai pradėjau domėtis aviamodeliais ir vadovauti būreliui, turėjau dvi dideles svajones: kad mano auklėtiniai kada nors Respublikos čempionate vienoje rungtyje iškovotų auksą, sidabrą ir bronzą bei dalyvautų Europos čempionate. Abi

liavimo laisvo skridimo modeliais čempionate, kuris šių metų rugpjūčio mėnesį vyks Vengrijoje. Pagal sportinius pasiekimus teisę jame dalyvauti iškovojo R. Šeinauskas, S. Jakutis ir R. Bražėnas. Bet... Vien starto mokestis kiekvienam - 190 dolerių. Jeigu parems Lietuvos aeroklubas, federacija, gal ši sva-

tui Z. Misiūnas. Akcinė bendrovė „Utenos gėrimai“ padengė savo darbuotojo S. Jakučio kelionės išlaidas į Europos čempionatą. „Utenos trikotažo“ gamybos paruošimo tarnybos viršininkė M. Ramonienė pasirūpino, kad sportininkai turėtų gražią aprangą.

Utenos aviamodeliuotojai, vadovaujami R. Zarankos, Lietuvos aviamodelių laisvo skridimo čempionatuose yra 6 kartus iškovoję aukso, po 5 kartus sidabro ir bronzos medalius. Respublikos moksleivių, jaunių, jaunimo pirmenybėse prizininkais tapo per 40 kartų, iš jų - net 12 kartų buvo pirmi. R. Bražėnas ir S. Jakutis buvo TSRS jaunimo žaidynių čempionai. Neatsisakė jie šios savo aistros ir iki šiol. Gerai varžybose pasirodė A. Grašys, A. Rastenis, L. Pakalnis. Daug tikimasi iš neseniai į Uteną grįžusio Kauno Technologijos universiteto auklėtinio A. Korsako.

Vakaras. S. Jakutis su R. Šeinausku jau palinkę prie aviamodelių. Dirba jie iki ištaktų. Tikri šios sporto šakos fanatikai. Negiria per daug nei žmonos, nei vaikai. Juk daugelis mano, kad aviamodeliavimas - tik žaidimas. O faktiškai reikia būti inžinieriumi, ir konstruktoriumi, ir ekonomistu, jau nekalbant apie darbą.... Viskas pagrįsta nepaprastu tikslumu ir kruopštumu.

- Mūsų komandai priklauso keturi Lietuvos aukštųjų mokyklų studentai. Jie visose varžybose atstovauja Utenai. Šiaip suaugusiųjų komandoje, kuri niekam nepriklauso ir neišyra tik dėl pačių sportininkų entuziazmo, dirba 10 žmonių, o vaikų - 20 mažųjų aviakonstruktorių, - džiaugiasi R. Zaranka. - Vyrai padeda vaikams, moko juos kruopštumo ir atidos. Juk kartais modelis gražus, lengvas, o, žiūrėk, neskrenda, ir tiek. Džiugu, kad tėvų patirtį ir norą dirbti perima jų vaikai. R. Šeinauskas atsiveda sūnų Renaldą, kuris ne tik dirba su tėveliu, bet ir pats lanko būrelį. Visada šiltai prisimenu buvusius būrelio narius V. Bražiūną, A. Remeikį, S. Narūną, su kuriais retsykiais susitinkame.

Dangaus žydrinėje juda mažytis taškelis, kurį seka nustebusių žmonių akys. Taškelis - tai lėktuvėlis, kurį atidžiai, kruopščiai, su begaline kantrybe iš mažutėlių detalių sukonstravo aviamodeliuotojai. Gero vėjo tam žmogaus svajonių paukščiui!

## ŽMOGAUS SVAJONIŲ PAUKŠČIAI



R. Zaranka (viduryje) su S. Jakučiu (kairėje) ir R. Šeinausku

svajonės neseniai išsipildė. 1993 metais F-1-A sklandytuvų modelių rungtyje pelnė tris apdovanojimus, o 1994 metais Sigitas Jakutis ir Romas Bražėnas Lietuvos čempionate Kijeve. Sakoma, kad apetitas atsiranda bevalgant. Panašiai ir sporte. Kai pirmieji, rodos, nerealūs troškimai išsipildė, atsirado naujas: kad mano auklėtiniai dalyvautų pasaulio aviamode-

jonė išsipildys, - sako Romualdas Zaranka. - Juo labiau kad iki šiol Lietuva pasaulio čempionatuose nėra dalyvavusi!

Dabar, kai daug kas priklauso ne vien nuo gerų norų, bet ir nuo pinigų, R. Zaranka mielai pasakoja apie rėmėjus. Gerus sportininkų ketinimus supranta ir pagal galimybes remia Utenos kultūros, švietimo ir sporto skyriaus vedėjas A. Puodžiukas ir jo pavaduotojas spor-



Audronės DRISKIUVIENĖS nuotraukoje - jaunųjų aviamodeliuotojų būrelio kadienybė.

Rita JONUŠKIENĖ





Parasparnio startas mechanizuotu išvilktuvu.

## LIETUVOJE... - AUKŠTAI IR TOLI

Vasara nebe už kalnų, skraidymo sezonas jau prasidėjęs, ir dažno skraidyklės ar parasparnio piloto akys klajoja dangaus žydrinė, stebėdamos gražius kamuolinius debesėlius. Norėtysi skristi... Skristi aukštai ir toli... Tačiau yra vienas „bet“. Lietuvoje nėra aukštų kalnų ir slėnių su patogiomis startavietėmis, o pakilęs nuo 30-50 m šlaito ne kažin kiek gali nusikristi. Belieka taupyti tolmai kelionei į kalnus arba... pasitelkti techniką.

Turint galvoje, kad šiuo metu Lietuvoje sparčiai daugėja parasparnių pilotų, norėčiau plačiau pakalbėti būtent apie jų skraidymo problemas. Kol kas vienintelis būdas lygumose skristi toli ir aukštai - startas pasitelkus mechaninį antžeminį išvilktuvą. Tegu tai negąsdina savarankiškai išmokusių skristi pilotų (ir ypač iš parašiutininkų), kuriems atrodo, kad startas ir skridimas yra pakankamai komplikuoti, tad kam dar ieškoti papildomų problemų - priklausomybės nuo technikos patikimumo ir išvilktuvo operatoriaus veiksmų. Taip, sutinku, problemų padaugėja, tačiau kas gali Lietuvoje pasigirti 300-400 m (ir net iki 600 m) aukščio startaviete.

O dabar viskas iš eilės...

Koks turi būti išvilktuvų? Praktiškai bet koks, atitinkantis šias sąlygas: duoda 70-80 kg statinę trauką; lyno vyniojimo greitis, neprarandantis traukos jėgos, iki 15 m/s; galintis be didelių keblumų išlaikyti šią trauką ilgą laiką lyną vyniojančiam būgnui stovint arba vyniojant lyną atgal. Šias sąlygas geriausiai tenkina išvilktuvai su hidrauline pavarą. Tačiau turiu pripažinti jų esminį trūkumą - tokio tipo išvilktuvai yra brangiausi. Kainą kompensuoja patikimumas, skraidymų saugumas ir eksploataavimo paprastumas. Šiuo metu tokius išvilktuvus turi Vilniaus skraidyklių sporto klubas (skraido Vilniaus aeroklubo aerodrome, Paluknys, Trakų raj.) ir Baisogalos skraidyklių sporto klubas (skraido Šiaulių aviacijos sporto klubo aerod-

rome, Raudondvaris /Sėduva/, Radviliškio raj.). Tiems, kas domisi išvilktuvų darbo principais bei jų konstrukcijomis, siūlau kreiptis į šiuos klubus.

Ko dar reikia? Atkabinimo spygnos ir, pageidautina, gelbėjimosi parašiuto. Spynų konstrukcijos gali būti labai įvairios ir turi atitikti šias sąlygas: patikimai atkabinti lyną esant maksimaliai traukai (apie 100 kg) ir esant minimaliai traukai (apie 0,1 kg), taip pat atlaikyti smūginius perkrovimus į lyną bei išlikti veiksmingas ir be deformacijų po tokio poveikio, t.y. turi būti „daugkartinio naudojimo“, be to, atkabinimo procesas turi kuo mažiau įtakoti skridimo valdymą, t.y. neturi atitraukti piloto dėmesio. Vieną tokių konstrukcijų - „dantinę“ norėčiau rekomenduoti pradedantiems pilotams ir tiems, kurie mokosi mechaninio starto. Šios konstrukcijos spyna su nedideliais patobulinimais jau šešerius metus naudojama Vilniaus skraidyklių sporto klube, mokant skraidyklių pilotus mechaninio starto. Šios ar panašios konstrukcijos spyna naudojasi daugelis Lietuvos skraidūnų (plačiau šios spynos konstrukciją ir gamybos technologiją aptarsim kitame rašinyje).

Kaip tai vyksta? Pirmieji kelti į orą parasparnius išvilktuvu pradėjo Vilniaus skraidyklių sporto klubo skraidūnai. Padėjo patirtis, įgyta buksyruojant skraidykles. Pradžioje buvo daug neaiškumų - kas bus su kupolu, veikiamu didesnio įkrovimo, ką daryti, jei parasparnis pakryps ta ir pradeda sparčiai tolti į šoną nuo vilkimo linijos. Bandymai ir klaidos padėjo sukurti skraidymo išvilktuvu metodiką, kurią pabandyti trumpai išdėstyti.

Pasirengimas. Nesigilindami į išvilktuvo parngimą, aptarsime tik piloto pasirengimą. Ištiesiamas lynas nuo išvilktuvo iki starto vietos. Parasparnio kupolas paklojamas tiesiai prieš lyną tokiau atstumu, kad pilotas esant ištemptiems parasparnio lynams atsидurtų už 4-5 m nuo

išvilktuvo lino pabaigos. Kupolo, pakabinimo sistemos bei kitos įrangos patikrinimo procedūra standartinė. Kuomet pilotas pasiruošęs - duodamas signalas užvesti išvilktuvo variklį. Komandų davimo forma bei metodai gali būti įvairūs, tačiau suminėsiu tik tris. Per radijo stotį: pilotas - „užvesti variklį“, išvilktuvo operatorius - „variklis dirba“; pilotas - „startas“. Perduodant komandas per radijo stotį galima apsieiti be pagalbininko, tačiau iškyla stočių įsigijimo, patikimumo bei panaudojimo problemos. Komandas galima perduoti specialiais ženklais

- tai gali būti raudonos ir baltos vėliavėlės arba tų pačių spalvų skydai. Jais manipuliuoja pagalbininkai startavietėje ir prie išvilktuvo. „Raudonas“ ženklas prie išvilktuvo - paruoštas darbu; „raudonas“ startavietėje - užvesti variklį; „baltas“ prie išvilktuvo - variklis dirba; „baltas“ startavietėje - startas. Tačiau norėčiau didžiausią dėmesį atkreipti į vadinamąją „patempimų“ sistemą. Ji buvo sukurta prieš ketvertą metų Vilniaus skraidūnų, kad būtų galima nenaudojant papildomų techninių priemonių iki minimumo sumažinti pagalbininkų skaičių (t.y., startuojant su skraidykle jų visai nereikia). Ši sistema prigijo ir kituose Lietuvos skraidyklių sporto klubuose, buvo teigiamai įvertinta užsienio pilotų, skraidžiusių Vilniuje. Tai savotiškas tiesioginis „fizinis“ kontaktas per išvilktuvo lyną tarp piloto ir išvilktuvo operatoriaus. Šiame straipsnyje paminėsiu tik šios sistemos atmainą, pritaikytą parasparniams išvilkti, ir čia reikalingas tik vienas pagalbininkas - startavietėje. Kai pilotas pasirengęs - duodama komanda „užvesti variklį“ - pagalbininkas lyno galą atitempia iki piloto ir padeda jam prikabinti žiedą prie spygnos. Išvilktuvo operatorius mato, kada pradeda sukristi būgnas - tai ir yra ženklas, kad reikia užvesti variklį. Kai variklis užvestas ir viskas paruošta išvilktuvui, operatorius du-tris kartus neskubėdamas energingai stukteli būgną ranka arba naudodamasis hidraulika (tik ne per stipriai - pilotas neturi pargriūti!). Tai reiškia, kad variklis užvestas. Pilotas per lyną junta timptelėjimus ir pasiruošia kilti. Kada jis visiškai pasirengęs - žengia 2-3 žingsnius atgal, patempdamas lyną - „startas!“ Išvilktuvo operatorius mato pasisukant būgną, ir tai yra ženklas pradėti išvilkimą.

Išvilkimas. Išvelkama trimis etapais. Pirmas etapas - kupolo pakėlimas, trauka apie 40 kg. Kai pilotas pajunta, kad jėga pasiekė reikiamą dydį (kai sunku pasiprie-

šinti tempimui ir nustovėti ant kojų), energingu judesiu pakelia kupolą virš savęs, pakoreguoja jo formą ir kursą. Jei to nepavyksta padaryti ir kupolas virsta į šoną ir atgal, tęsti pakilimą beprasmiška. Jokia jėga neprivers jo pakilti ir netgi trukdys išlyginti pokrypį. Belieka tik atsikabinti ir pradėti pakilimo procedūrą iš naujo. Be to, pakilimas esant dideliame pokrypiui yra pavojingas. Jei viskas vyksta sklandžiai, operatorius mato, jog kupolas taisyklingai pakilęs virš piloto. Antiras etapas. Trauka padidinama iki 50-60 kg, priklausomai nuo paras-

parnio savybių ir piloto svorio. Parasparnis švelniai atsiplėšia nuo žemės ir palengva kyla. Šis etapas trunka, kol pasiekiamas apie 50 m aukštis. Trečias etapas. Trauka padidinama iki 70-80 kg. Maksimalus kilimas. Besimokantiems šis etapas gali būti praleidžiamas, ir velkama vidutine trauka iki atsikabinimo. Atsikabinimas. Pasiekus maksimalų aukštį, kada lyno kampas su žeme pasiekia 60-80°, atsikabinama nuo velkančio lyno. Atsikabinti esant mažesniai kampui nerekomenduojama (ypač pradedantiems) dėl kai kurių nelabai malonių pojūčių. Mat kol lyno kampas su žeme yra mažas, kupolas tarsi „seka“ pilotą; t.y. būna jam už nugaros. Atsikabinus tokioje padėtyje, kai traukos jėga staiga dingsta, pilotas pasijunta lyg pakabintas už taško, esančio kažkur jam už nugaros, ir kaip švytuoklė pradeda judėti „atgal“. Tuo metu kupolas, netekęs papildomo įkrovimo, staiga šauna pirmyn. Po kelių akimirų jis atsидuria priešais pilotą ir didindamas greitį pradeda smigti. Nesimant jokių priemonių tam išvengti, pilotas ir kupolas pradeda siūbuoti. Įspūdis toks, tarsi būtum atsидūręs labai aukštoje krentančiose sūpuoklėse. Šis efektas tuo mažesnis, kuo didesniu kampu pakeltas išvilktimo lynas atsikabinimo metu. Siūbavimą galima sumažinti, atsikabinimo momentu pristabdant kupolą klevantais. Po atsikabinimo skrendama laisvai pasirinkta kryptimi, pagal instruktoriaus nurodymus arba bandoma ieškoti termiki tolesniai skriejimui. Bet apie tai kitą kartą.

Patirtis rodo, kad naudojant išvilktuvą ir esant ramiam orui galima išmokyti skristi per keletą dienų. Prietyrę skraidyklių pilotai sugaišdavo dvi (jems buksyravimas daugiau nei įprasta procedūra), visai neskraidę - 4-5 dienas. Tik nemanykit, kad viskas taip paprasta, greita ir lengva. Nė karto neskraidęs turi pradėti nuo pirminių įgūdžių valdyti kupolą žemėje. Paskui porą pagalbininkų,



pučiant 2-3 m/s vėjui, velkamas 2 m virve, kad mokinyi įprastų prie reikiamo skridimo kurso ir suprastų kupolo valdymo principus. Vėliau pereinama prie mechaninio starto. Oro sąlygos - silpnas 0-2 m/s vėjas, nėra terminės veiklos (geriausia anksti rytą arba vakare). Mokomasi nuosekliai: pirmas etapas, antras ir t.t. Turiu pripažinti, kad skraidymas pasitelkus išvilktuvą visai kitoks, nei skridimai nuo šlaitų. Pirmas įspūdis - kad tai labai paprasta ir lengva (ypač tiems, kurie jau įvaldę „šlaitinį“ skraidymą), nereikia iš visų jėgų tempti kupolo iš paskos (padeda išvilktuvo trauka), tačiau yra specifinių pavojų, susijusių su tuo, kad „esi priištąs“. Išmokęs skraidyti padedant išvilktuvui dar negali teigti, kad galėsi skristi nuo šlaitų, teks pasimokyti startuoti be „pašalinės“ pagalbos.

Dabar apie pavojus. Pradžioje pateiksiu keletą svarbiausių taisyklių, kurios, atrodytų, šiek tiek prieštarauja viena kitai, bet vis dėlto jomis vadovautis būtina.

1. Neužmiršk, kad turi atkabini mo spyną!

2. Nėra traukos - nereikalingas lynas!

3. Prieš atsikabinamas, dar kartą pagalvok ar tai nepavojinga!

4. Jei ant žemės nesuvaldai kupolo - atsikabink, vis tiek nepakilsi.

5. Jei atplyšai nuo žemės - daryk viską, kad pakiltum iki saugaus aukščio.

6. Žemę pilotas turi pasiekti atsikabinęs nuo lino (nors ir paskutinę akimirka).

7. Galvok, kad išvilktuvo operatorius nemato, kas su tavimi darosi, ir negali tau padėti.

8. Esant ypatingai situacijai, pirmiausia galvok ir veik taip, kad galėtum toliau skristi, o tik po to ruoškis saugiai nukristi (kad ir kokiame aukštyje tai atsitiktų).

Kiek teko matyti, pirmąjį ir paskutinę taisyklę visiškai atvirkščiai supranta parašiutininkai - parasparnių pilotai bei jų mokiniai. Esant kritinei situacijai mažame aukštyje, jie meta valdymą, ištiesia kojas ir laukia smūgio į žemę (nenuostabu - tai jiems įprasta). Velkamo parasparnio keitimo trajektorija ne tokia, kaip besileidžiančio parašiuto, ir gali būti kuriuo metu staigiai pasikeisti. Praktika rodo, kad galima suvaldyti net, rodos, beviltiškai nusisukusį nuo kurso ir pakrypusį (iki 50°) kupolą 20 m aukštyje. Tokioje padėtyje atsikabinus prasidėtų kritimas, užsilenktų žemiau esanti kupolo pusė, smūgis į žemę būtų gana stiprus, nes yra maža tikimybė, kad užteks laiko vėl pripildyti kupolą. Jei išlyginti nesiseka, smarkiai auga įkrovimas, išvilktuvo trauka neleidžia kupolui subliukšti ir dar greičiau krypti, bei prilaiko jį ore. Tačiau parasparnis žemėja. Pilotas

turi stengtis lyginti pokrypį ir stebėti artėjančią žemę. Likus mažiau nei 1 m iki - žemės paviršiaus (o geriausia palietimo momentu) - atsikabinti, nes operatorius gali nematyti, kas vyksta, ir tuomet tenka truputį „išarti“ lauką. Bet kuriuo skridimo metu atsikabinamas turi vykti tik nusistovėjęs skridimui. Kritinėje situacijoje prieš atsikabinant verta dar kartą atidžiai apmąstyti ar užteks aukščio sutvarkyti kupolą.

Pati pavojingiausia ir nemaloniausia situacija - velkančio lino trūkimas. Nemaloniausia todėl, kad tai visuomet įvyksta netikėtai ir tam nepasiruošus, pavojingiausia todėl, kad gali įvykti ir mažame aukštyje, ir kritinėje situacijoje, kada lino žemimas padidėja. Pirmas besąlyginis veiksmas - atsikabinti nuo velkančio lino likučio, kuris gali trukdyti piloto manevrams. Tolesnių veiksmų nesiimu komentuoti, nes visų galimų situacijų neįmanoma išvardyti ir išnagrinėti. Blogiausiu atveju, jei yra aukščio atsarga per 50 m - skleisti gelbėjimo parašiutą.

Nors čia stengiausi suminėti pagrindinius parasparnių išvilktuvo principus, viską iki galo išaiškinti prireiktų ne vieno žurnalo apimties ir nemanau, kad tai išvis būtų įmanoma. Labai norėčiau pakviesti bendradarbiauti parašiutininkus - parasparnių pilotus. Skraidūnams ir parašiutininkams reikia daug pasimokyti vieniems iš kitų, norint plėsti šią žavią aviacijos sporto šaką Lietuvoje. Parašiutininkams - aerodinamikos, meteorologijos, išvilktuvo dinamikos ir principų, skriejimo terminuose technikos, skraidūnams - kupolo valdymo technikos ir „meno“.

Lietuvos Respublikos skraidyklių sporto federacija ir Vilniaus skraidyklių sporto klubas rengia pirmąjį Lietuvos parasparnių sporto čempionatą, kuris vyks 1995 m. rugpjūčio 12-20 d. Varžybų nuostatai paprasti, todėl dalyvauti galės net ir pradedantys pilotai. Viena sąlyga - turėti patirties išvelkant, nes čempionatas vyks Paluknio aerodrome padedant išvilktuvui. Kviečiame nedelsti ir kreiptis mokymo bei dalyvavimo klausimais į Vilniaus skraidyklių sporto klubo pirmininką Dariusį Vilkinį tel. +22 23-83-23. Na, o kas dar neturite parasparnio ir norite jį įsigyti bei išmokyti jį skristi - kreipkitės į jau minėtą D. Vilkinį arba į šio straipsnio autorių (+22 67-10-68), arba užsiskaitę į Vilniaus skraidyklių sporto klubą. Jūsų laukiamie kiekvieną trečiadienį, po darbo, Raskų 20.

Nepamirškite - nebus daugiau PIRMO ČEMPIONATO, kuriame Jūs galėsite dalyvauti ir laimėti. Pirmas čempionatas visuomet yra pirmas.

**Darius JAKUBAUSKAS,**  
Lietuvos skraidyklių sporto federacijos prezidentas

## Atkelta iš 3 p.

saugų skraidymą, o inspekcijai - objektyviau vertinti LAK-o galimybes ir atsakyti diktato.

Ir dar dėl būsimo skraidymo sezono perspektyvų. Noriu paminėti svarbų įvykį. Pagaliau priimtas įstatymas dėl LAK-o turto. Drįstu teigti, kad mums, aviatoriams, įstatymas palankus. Norėčiau pacituoti pagrindinius šio įstatymo punktus:

### 1 straipsnis

„... turtą perduoti valdyti ir naudoti Lietuvos aeroklubui...“

### 4 straipsnis

„... iki 1995 m. gegužės 1 d. atlikti turto perdavimą-priėmimą pagal esamą padėtį ir pagal 1990 10 01 inventorizacinius dokumentus, priskiriant tiesioginei pastatų ir statinių paskirčiai reikalingus žemės plotus ir nustatant jų ribas...“

Mums dabar būtina orlaivių eksploatavimui ir techninės būklės apskaitai bei kontrolei įkurti INŽINIERIŲ-INSPEKTORIŲ pareigybes.

Kaip jau minėjau, praeitis skraidymų sezonas parodė, kad aviacijos sportui skirtos nedidelės biudžetinės lėšos taip pat ne visada garantuotos dėl bendros ekonominės situacijos Lietuvoje. Dėl šios priežasties nedalyvauta daugelyje prestižinių varžybų: Europos skraidyklių čempionate, Europos sklandymo čempionate ir t.t. Apytikriai paskaičiavus, minimaliam-normaliam funkcionavimui mums reikia apie 1 mln. litų per metus (čia neįskaitytas lėktuvų remontas). Iš biudžeto šiais metais skirta 340 tūkst. litų. Planuojama šiemet dalyvauti net 70-tyje renginių, iš kurių 60 proc. vyks liepos-rugpjūčio mėn., t.y., jei taip galima pasakyti - pačiu sunkiausiu šalies biudžetui metu. Todėl būtina ieškoti nebiudžetinių lėšų. Kaip rodo patirtis, sportinę aviaciją remti nelabai kas veržiasi, manydami, kad tai ne prioritetinės sporto šakos, nors aš tuo labai abejoju. Todėl siūlome:

Įkurti prie LAK-o nepelno įmonę su paskesniais filialais (atskiromis nepelno įmonėmis) aeroklubuose.

Tai sudarytų galimybę kiekvienam aeroklubui verstis bet kokia ūkine veikla. Įkurti aviacijos fondą.

Būtų labai malonu, jei pavyktų įgyvendinti seną daugelio aviatorių svajonę - įsigyti nurašytą keleivinį lėktuvą ir jame įrengti aviatorių svetainę-kavinę.

Šiais metais mums teks labai atsakingas uždavinys - dalyvauti Pasaulio lietuvių V sporto žaidynėse, taip pat jų atidarymo proga surengti didelę aviacijos šventę. Patartčiau kiekvienam aeroklubui pamąstyti, kokį aviacinį reginį galėtų paruošti aviacijos šventei, be to, sudominti verslo žmones. Manau, kad atsirastų ir rėmėjų, nes aviacijos šventę Vilniuje matys ne tik

visa Lietuva, bet ir viso pasaulio lietuvai. Lietuvos aeroklubas į kiekvieną aeroklubą išsiųs garantinį raštą.

Toliau tarsimės su ambasadoriumi V. Bulovu kaip atgauti Rusijoje likusius lėktuvus.

Surengti renginius, skirtus Felikso Vaitkaus skrydžio Litanica II 60-mečiui.

Būtinai reikia parengti lėšų, skiriamų aviacijos sportui iš valstybės biudžeto, paskirstymo metodiką. Kiekviena federacija artimiausiu laiku turi pateikti savo pasiūlymus.

Lietuvos aeroklubo vardu norėčiau padėkoti gerb. ministrui J. Biržiškiui, kuris visada padeda spręsti Lietuvos aeroklubo problemas, pagal galimybes remia finansiškai. Pvz., aviacijos šventės sėkmė labai priklausė nuo gerb. ministro iniciatyvos, nors jis tuo metu atostogavo. Kartu norėtume paprašyti gerb. ministrą rekomenduoti civilinės aviacijos ūkinėms organizacijoms, kaip pagrindinei Lietuvos aviacijos grandžiai, remti aviacijos sportą, labdaros būdu teikti materialinę ir finansinę paramą, sudaryti tarpusavio bendradarbiavimo sutartis.

Norėčiau padėkoti Kūno kultūros ir sporto departamento generaliniam direktoriui Vytautui Nėniui už dėmesį aviacijos sportui, supratimą ir taktą.

Taip pat norėčiau padėkoti pasaulio čempionui Jurgiui Kairiui, kuris garsina Lietuvą visame pasaulyje savo sėkmingais startais, ir palinkėti tolesnės sportinės sėkmės.

Norėčiau išreikšti padėką skrydžių valdymo tarnybos viršininko pavaduotojui Povilui Butkui, kuris labai geranoriškai padeda spręsti, sakyčiau, labai sudėtingą oro erdvės problemą.

Dėkoju LAL gen. direktoriui S. Dailidkai už paramą dalyvaujant tarptautinės aviacijos federacijos generalinėje konferencijoje.

Reiškiu padėką Jurbarko aeroklubo viršininkui V. Ivaškevičiui, šiais metais vėl mus nustebinusiam ir savo jėgomis pasigaminusiam motosklandytuvą. Dėkoju visiems aviacijos entuziastams, federacijų prezidentams, aeroklubų viršininkams, instruktoriams-visuomenininkams, kurie šiandieninėmis sunkiomis ekonominėmis sąlygomis aukoja savo asmeninį laiką ir lėšas, kad aviacijos sportas Lietuvoje gyvuotų.

Baigdamas norėčiau priminti federacijų prezidentams, aeroklubų viršininkams, aktyvui ir sportininkams - būkite aktyvūs ir savarankiški, viskas priklauso nuo JŪSŲ INICIATYVOS, nes Lietuvos aeroklube dirba tik du darbuotojai: vienas etatinis, kitas visuomeniniais pagrindais.

Sėkmės Jums per 1995 metų skraidymo sezoną!



## SKAITYTOJŲ PAGEIDAVIMAI, PASIŪLYMAI

Grupė aviacijos mėgėjų iš Klaipėdos prašo išspausdinti prieš karą tarp lakūnų populiarią dainą „Anbo“.

Šią dainą, pritaikęs Dunajevskio muziką, sukūrė karo lakūnas leitenantas J. Juodis. „Anbo“ 1938-1939 metais skambėjo per Lietuvos radiją. Ją atliko Karo aviacijos kvartetas - mokiniai, lakūnai: Svetikas, Antanavičius, Omilevičius ir konservatorijos studentas Čiasas.

### ANBO

Visuos šlaituos žavingos Fredos,  
Lėktuvų muzika girdėt,  
Ji širdį kutena krūtinėj,  
Ir gimdo ilgesį jinai - plačių erdvių.

Priedainis:

Anbo - tu numylėtas plieno paukšti,  
Anbo - tu kaip mintis skraidai toli,  
Anbo - tu mano draugas mirties kilpoje,  
Išgaščiu švelniu, tu širdį kuteni vogčia.

Skrendu kaip vėjas, kaip svajonė,  
Su numylėtu Anbuku,  
Man maišos saulė, žvaigždės, žemė,  
Ir be kelių, ir be takų - skrendu, lekiu.

Priedainis.

O kai ateis žila senatvė,  
Ir reiks man skirtis su tavim,  
Tada sakau tau, mielas Anbo,  
Aš sūnų jauną siųsiu tau - teskraidio jis.

Priedainis.

Zarasiškis Tomas Alšauskas prašo papasakoti apie Lietuvos oro skautus ir Zarasuose surengtą oro skautų stovyklą.

1939 m. vasario 18 d. Kaune įsteigta pirmoji Dariaus ir Girėno oro skautų draugovė. Jos draugininku paskirtas civilinis lakūnas A. Valaitis.

Tų pačių metų liepos mėnesį Zarasuose, prie Osidos ežero, buvo įsteigta ir oro skautų sklandymo mokykla, kuriai vadovavo civilinis lakūnas Vytautas Mačiulaitis. Spausdiname oro skauto A. Ruzgo rašinį, skelbtą Amerikos lietuvių metraštyje „Plieno sparnai“

## ORO SKAUTŲ VADŲ STOVYKLA ZARASUOSE

### A. Ruzgas

Stovykla įvyko 1939 m. vasarą ir užtruko 4 savaites, berods nuo liepos 15 iki rugpjūčio 15 dienos. Zarasų pušyne, netoli Salako vieškelio (apie 3 km prieš Zarasus, važiuojant iš Utenos). Skautai buvo parinkti iš visos Lietuvos, ne jaunesni kaip 16-17 metų, ir geros sveikatos (reikėjo specialaus daktaro pažymėjimo). Nors tiek metų dar neturėjau, bet su Kūno Kultūros Rūmų daktaro Šimelevičiaus pažymėjimu buvau priimtas.

Stovykla buvo pavadinta Oro Skautų Vadų stovyklos vardu. Jos viršininku buvo skautininkas Vytautas Čepas (dabar berods profesorius, gyv. netoli Bostono). Sklandymo instruktorium Lietuvos Aero Klubu buvo paskirtas Vytautas Mačiulaitis.

Taip vieną dieną ir pajudėjome autobusu nuo skautų štabo Kaune (prie Nepriklausomybės aikštės). Atskiras sunkvežimis vežė išmontuotą mokomąjį sklandytuvą. Buvo mūsų gal apie 15, iš jų pamenu jų skautą Puodžiūną iš Biržų, Zarasų progimn. sporto mokytoją ats. lt. n. Zipą, Ute-

nos gimn. sporto mokytoją ats. lt. n. Smolenską. Iš kauniečių dar prisimenu Dulaitį ir A. Jonyną.

Stovyklavome, rengėme laužus, į kuriuos susirinkdavo daug Zarasų apylinkės gyventojų. Žinoma, ir sklandėm. Pradžioje tik pašliauždavome pažeme, vėliau startuodavome nuo didesnių kalvų. Man pačiam teko apie 35 startai. B. piloto reikalavimams išpildyti startai su pora posūkių laiko atžvilgiu būdavo kiek trumpesni, negu kad turėjo būti. Stovykloje tebegaliojo Nidos sklandymo mokyklos papročiai. Sklandant nebuvo apsieita ir be nelaimių. Kaufmanas susilaužė koją ir buvo paguldytas Zarasų ligoninėn.

Teko su ekskursija vykti į Daugpilį Latvijoje, kur visus stovyklautojus priėmė ten konsulu būvęs p. Savickas.

Daugumas gavome A. piloto laipsnį ir grįžome namo tituluoti oro skautų vadų vardu, o prie uniformos turėjome teisę nešioti mėlyną kaklaraštį.

„Plieno sparnai“ Metraštis, 4 dalis, 1973 m. Čikaga.

Kalba netaisyta.

GERBIAMIEJI, džiaugiuosi, kad atgimusi Lietuvos karo aviacija atgaivino „Plieno sparnus“ ir pirmuoju šiuo garbės ženklu, pažymėtu 101-uju numeriu, apdovanojo Lietuvos karinių oro pajėgų vadą Zenoną Vegelevičių.

Noriu pastebėti, kad prieš karą „Plieno sparnų“ garbės ženklų buvo apdovanojami ne vien tik Lietuvos aviatoriai, bet ir šiaip garbingi žmonės bei užsienio svečiai. Tarp apdovanojimų buvo Lietuvos Respublikos Prezidentas Antanas Smetona, Lietuvos skautų vadas plk. Šarauskas, transatlantiniai lakūnai Feliksas Valtkus, De Costes, N. Zelandijos lakūnė Jean Batten, Latvijos karo lakūnai - Indans, Baško, Balodis, Tomas, Osis, Estijos karo aviacijos viršininkas Tomberg ir kiti.

Apdovanojamųjų kandidatūras pateikdavo „Plieno sparnų“ garbės ženklų taryba, o ženklą Krašto apsaugos ministro vardu įteikdavo aviacijos viršininkas.

Tarybą sudarė seniausi rikiuotės lakūnai. Jos pirmininko pareigas 1932-1934 metais ėjo gen. inž. A. Gustaltis, 1934-1939 metais plk. lt. n. L. Pešecas ir nuo 1939 m. iki okupacijos - plk. lt. n. V. Reimontas.

Iki šiol „Plieno sparnais“ apdovanojimų atminimas nėra tinkamai įamžintas. Gal reikėtų nedelsiant sukurti paminklinę meninę lentą-bareljefą, kurioje būtų įrašytos „Plieno sparnais“ apdovanojimų pavardės. Paminklinės lentos-bareljefo sukūrimo ir pagaminimo išlaidoms padengti kreiptis į „Plieno sparnais“ apdovanojimų lakūnų vaikus, vaikaitis, artimuosius. Amerikos lietuviai, kurių tėvai ar broliai buvo apdovanojami „Plieno sparnais“, mielai stotų Jums į talką pinigais, ne vien gudriais patarimais. O sukurta memorialinė lentą sparnuotų tėvų ir brolių atminimui bei pagerbimui kaip dovaną įteikti Vytauto Didžiojo muziejui Kaune arba Aviacijos muziejui Aleksote.

JAV

Vytautas PESECKAS



Sklandytuvą vežamas į starto vietą. Priekyje - stovyklos virš. skaut. Čepas.



Dalis stovyklautojų su instruktoriumi V. Mačiulaičiu.





Lėktuvai Ansaldo A-120 (kairėje) ir naikintuvas Fiat CR-20

Ieškodamas naujų lėktuvų Lietuvos Karo aviacijos vadas Antanas Gustaitis 1928 metais lankėsi Italijoje, Turino aviacijos gamykloje. Čia jis susipažino su jų gaminama produkcija ir pasirašė kontraktą pirkti 20 žvalgybinių lėktuvų Ansaldo A-120 ir 15 naikintuvų Fiat CR-20. Iš gamyklos lėktuvus priėmė mūsų karo aviacijos atstovas leitenantas Jonas Mikėnas. Ansaldo A-120 pasiekė Lietuvą 1929 m. birželį, o spalio mėn. gauti ir naikintuvai Fiat CR-20.

Žvalgybinis lėktuvas Ansaldo A-120 sukurtas žinomoje Pirmojo pasaulinio karo metu įkurtoje firmoje Ansaldo Aeronautica d'Italia. Vėliau ši firma buvo sujungta su koncernu Fiat. Ansaldo A-120 metalinės konstrukcijos, aukštasparnis monoplanas. Sparnų griaučiai pagaminti iš diuraliuminio. Priekinė dalis iki pirmo lonžerono dengta diuraliuminio skarda. Likusioji dalis ir eleronai aptraukti drobe. Liemuo metalinės konstrukcijos. Priekinė liemens dalis dengta skarda, likusioji iki uodegos - drobe. Aukštumos ir posūkio vairai taip pat aptraukti drobe, impregnuota celonu (nitrolaku).

Ansaldo A-120 turėjo skysčiu aušinamą 12 cilindrų, 570 AJ galingumo variklį Fiat A.22. Prope-

netekęs greičio lėktuvas įkrito į suktuką ir juo skridęs kapitonas Jonas Nastaras mirtinai susiža-

valdumu ir buvo eksploatuojamas daugelyje užsienio šalių.

Lėktuvas turėjo skysčiu aušinamą, dvilykos cilindrų 410 AJ galingumo variklį Fiat A.20. Propeleris dviejų menčių. Buvo ginkluotas dviem 7,7 mm kulkosvaidžiais Breda - SAFAT, kurie sinchronizuoti su variklio alkūniniu vėlienu ir šaudė per propelerio diską.

Šiais lėktuvais buvo, ginkluota pirmoji oro eskadrilė. Eksploatuojant pasitaikė ir nelaimingų atsitikimų. 1935 m. vasario 11 dieną lūžus lėktuvo sparnams žuvo leitenantas Pranas Kvietkauskas. Neišlyginęs lėktuvo prie žemės 1936 m. gegužės 20 d. užsimušė leitenantas Povilas Nakrošis. Ore susidūręs su kitu lėktuvu 1936 m. rugsėjo 25 dieną žuvo leitenantas Antanas Skaržinskas. Tų pačių metų spalio 15 dieną lūžus sparnams užsimušė leitenantas Bronius Šabonas. Kliudęs žemę 1938 m. balandžio 27 d. žuvo lakūnas-mokinys Kazys Smetona.

Iki likviduojant aviaciją Lietuvos kariuomenėje buvo septyni tinkami skraidyti Fiat CR-20.

#### TECHNINIAI LĖKTUVŲ A-120 IR CR-20 DUOMENYS

	A-120	CR-20
Sparnų ilgis	13,85	9,80 m
Lėktuvo ilgis	8,81	6,60 m
Lėktuvo aukštis	3,20	2,70 m
Sparnų plotas	30,00	25,80 m²
Tuščio svoris	1425	940 kg
Skridimo svoris	2367	1400 kg
Maksimalus greitis	248	280 km/val.
Kelionės greitis	225	240 km/val.
Tūpimo greitis	95	90 km/val.
Aukščio lubos	7000	7900 m
Skridimo nuotolis	1400	600 km

## Itališki Ansaldo A-120 ir Fiat CR-20

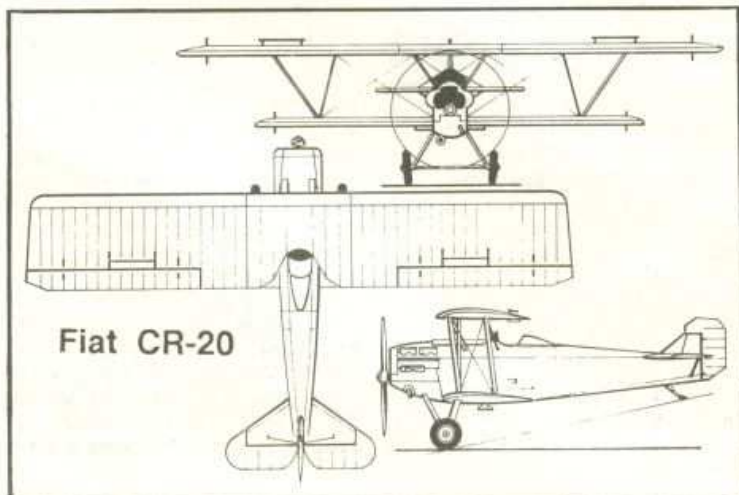
leris dviejų menčių. Lėktuve buvo trys 7,7 mm kulkosvaidžiai Breda - SAFAT. Vienas jų, įtaisytas prie variklio, šaudė į priekį, du - antroje žvalgo kabinoje ant judančio stovo. Lėktuvas buvo naudojamas ir kaip lengvasis bombonešis, galėjo nešti iki 250 kg bombų krūvio. Įsigyjant šiuos lėktuvus Italijoje nupirkti ir gelbėjimosi parašutai „Salvator“, kurie nuo tol pradėti naudoti Lietuvos Karo aviacijoje.

Tik pradėjus lakūnų mokymą įvyko pirmoji Ansaldo A-120 katastrofa. 1929 m. birželio 20 d.

lojo. Žuvo ir dar du mūsų lakūnai, skridę šiais lėktuvais. Atsimušęs į šlaitą 1937 m. rugpjūčio 21 d. žuvo lakūnas-mokinys Albinas Palskys. O 1939 m. gegužės 15 d. Zoknių aerodrome per pratybas kylant lėktuvui kabinoje išsiskleidė parašutai. Oro srauto pagautas kupolas išvilko iš kabinos oro žvalgą Praną Tamošaitį, kuris susitrenkęs į uodegos plokštumas mirė.

1930 m. rugpjūčio 18-23 dienomis trijų Ansaldo A-120 eskadrilė skrido su draugišku vizitu į Maskvą. Vadovaujami majoro A. Gustaičio skridime dalyvavo majoras L. Peseckas, kapitonas V. Jablonskis, kapitonas J. Garolis, kapitonas J. Špokevičius ir motoristas I. Šukys. Iki Raudonosios armijos okupacijos rikiuotėje dar buvo 14 lėktuvų Ansaldo A-120.

Vėliau gauti naikintuvai Fiat CR-20 buvo sukurti 1925 metais šio koncerno vyriausiojo konstruktoriaus Caccia Rosatelli. Tai dvisparnis, mišrios konstrukcijos lėktuvas. Jis pasižymėjo geru pa-





## I. KOVOJE UŽ NEPRIKLAUSOMYBĒ

Pirmieji du Latvijas karinīu oro pajēgu lēktuvai: Nieuport Ni.24bis ir Sopwith 1.A2 Strutter (1919 m.)



Šio rašinlo autorius Michail BUKHMAN gimē 1949 m. Lēpoje. Augo latviu aplinkoje Saldaus mēste, kur balgē vidurinė mokyklā. Po to mokēsi Rygos valstybiniame universitete, balgē filologijos fakultetā, anglu kalbos specialybē. Dirbo bibliotekininku. 1972 m. emigravo į Izraelį. Dirba anglu kalbos mokytoju. Vedęs, turi dvi dukras.

Daugelį metų domisi tarpukario karo istorija, ypač Latvijos ir Lietuvos KOP. Šiam darbui jį pasakatinio pažintis su Latvijos lakūnu ir aviacijos istoriku E. Bruvellu.

Latvijos aviacijos gimtadienis - 1919 metų birželio 9 diena, kai buvęs caro Rusijos armijos vyresnysis leitenantas Alfredas Valleika gavo įsakymą formuoti Aviacinę grupę. Tuo metu jis buvo vienai vienas Latvijos aviatorius. Bet jau po dviejų savaičių grupės sąrašuose - 14 karininkų ir 95 žemesnių laipsnių aviatorių pavardės. Tik... lėktuvų jie neturėjo.

1919 m. birželį Rygoje, išvijus bolševikus, šeiminkavo Baltijos landesveras ir Geležinė divizija. Generolo Balodžio brigada, kuri drauge su vokiečiais įvygiavo į Rygą gegužės 22-ąją, netrukus buvo išsiųsta į Latgalijos frontą kovoti su bolševikais. Latvijos sostinėje liko negausus latvių karių kontingentas, taip pat ką tik sukurtas Aviacijos gru-

pės štabas. Tuo metu Vidzemėje, Cēsio rajone, vyko aršios kautynės tarp vokiečių ir mišrių estų bei latvių dalinių. Rygoje vis dažniau susikivirčydavo latvių ir vokiečių kareiviai. Išėiti iš Aviacijos grupės štabo į gatvę buvo gana rizikinga, juolab kad neturėta nei asmeninių ginklų. Juos teko jėga atimti iš landesverininkų, o tai buvo pavojinga.

Tokiomis aplinkybėmis įgyti lėktuvų buvo tikrai sunku. Ir vis dėlto... Pirmoji galimybė atsiverė liepos 20 d., kai Rygos Andriso uosto prieplaukoje prisišvartavo barža, kuri, be kita ko, plukdė ir keturis lėktuvus, priklausiusius landesverininkų vado K. Liveno daliniams. Tai buvo trys Nieuport Ni.24bis ir vienas Sopwith 1.A2 Strutter. Du jų buvo atskraidinti latvių lakūnų



Janis Prieditis ir Voldemars Jakubovs, kurie anksčiau tarnavo tuo metu suformuotoje Tarybų Latvijos aviacijos grupėje. Pasinaudoję vokiečių lėktuvo Rumpler C. I persekiojimu, trys latvių lakūnai nutūpė į vokiečių prižiūrimą Rygos cemento gamyklos aerodromą (vėliau Spilvės aerodromas). Deja, trečio jų - leitenanto Puskelis - pilotuotą lėktuvą per bandymą sulaužė. Na, o lakūnai po tardymo buvo perduoti latviams. Tik lėktuvai liko. Sopwith 1. A2 Strutter taip pat atskraidino latvių lakūnas Peteris Mardoks, kuris pasinaudojo žvalgybine užduotimi. Na, o ketvirtas lėktuvas Nieuport Ni. 24bis buvo paliktas dėl gedimo.

Štai šiuos keturis lėktuvus vyr. lttn. A. Valleika ir nutarė rekvizuoti. Subūręs ginkluotą grupę jis išvedė ją į Andriso uosto rajoną prie Dauguvos. Barža buvo nuplukdyta į kitą upės krantą, netoli Spilvės pievų. Bet Livenas nebuvo linkęs lengvai atsisveikinti su savo turto. Derybos nieko nedavė. Grėisė ginkluotas konfliktas. Ginčą išsprendė Sąjunginė komisija, kuri nutarė padalyti lėktuvus abiems pusėms. Latviai, suprantama, pasirūpino, kad jiems atitektų geriausi lėktuvai. Tai buvo Sopwith Nr. 2341 ir Nieuport Ni.24bis Nr. 4300. Saugoti jų liko Janis Prieditis, kuriam po dviejų dienų (liepos 22 d.) buvo pavesta sudaryti pirmąją Latvijos lėktuvų būrį. Vadas vėliau skraidė savuoju Nieuport, o V. Jakubovs „dirbo“ su Sopwith, kuriuo, beje, priskraidė didžiausią valandų skaičių.

Nr. 4300 po remonto pirmą kartą pakilo į orą rugpjūčio 5 d. Jį pilotavo J. Prieditis, o po dviejų dienų A. Valleika išbandė Nr. 2341. Jis skraidė 20 min. Nr. 4300 buvo pažymėtas Latvijos karo aviacijos borto Nr. 1, o Nr. 2341, matyt, Nr. 13. Rugpjūčio mėnesį abu lėktuvai skraidė iš Krustpilio aerodromo į bolševikų, įsitvirtinusių Livanų rajone, teritoriją, rugsėjį pradėjo žvalgybinius skrydžius virš vokiečių pozicijų Zemgalėje bei Kurše, o spalį aviacijos būrys veikė prieš Bermonto armiją.

Būtina pabrėžti, kad šie du lėktuvai vis dėlto nebuvo pirmi, įrašyti į Aviacijos grupės inventoriaus są-

rašą. Pasak archyvo akto Nr. 462, 1919 08 18, vykdant aviacijos turto inventORIZAVIMĄ, rasti ir užpajamuoti vokiečių palikti cemento fabriko aerodrome lėktuvai Albatros, dalis lėktuvo DFW C. V ir vienas sugedęs aviacinis variklis Mercedes. Matyt, visi lėktuvai buvo pusiau sulūžę. Be to, dieną iki užimant Liveno baržą, šalia Pūriņiū vienkiemio netoli geležinkelio tilto per Aiviekstės upę, buvo privers-tas tūpti tarybinei aviacijai priklausęs Sopwith 1.A2 Strutter Nr. 7046. Jį pilotavo Peteris Mardoks. Jis perėjo į Latvijos karo aviaciją, o drauge skridęs komisaras buvo sušaudytas.

1919 m. rugsėjo 30 d. Aviacijos grupė buvo pavadinta Aviacijos parku. Tą pačią dieną paskelbtas įsakymas dėl sudarymo antrojo lėktuvų būrio, kuriam buvo priskirti du lėktuvai - Sopwith 1.A2 Strutter ir trofėjinis tarybinis Nieuport Ni.24bis. Nr. 4271, kuris rugsėjo 17 d. nesėkmingai tūpė į pievą šalia Lubano ežero. Jį teko ilgokai remontuoti. Spalio 22 d. įvyko avarija, per kurią sudužo ir vėliau nurašytas lėktuvas Nr. 2341. V. Jakubovs, pilotavęs aparatą, nenukentėjo. Lapkričio 4 d. avariją patyrė ir Sopwith 1.A2 Strutter Nr. 7046, kai nusileidus į aerodromą nepavyko išjungti variklio ir lėktuvas trenkėsi į kliūtį. Įgula - Mardoks ir Zutis - patyrė galvos traumas. Beje, tą dieną atlikti penki koviniai skrydžiai - daugiausia per visą kovų už Nepriklausomybę laiką.

1919 11 19 įvyko vienintelis per laisvės kovų laiką oro mūšis. Jame suremontuotu Sopwith Nr. 7046 dalyvavo Mardoks ir Zutis. Pastarasis labai taikliai šaudė iš kulkosvaidžio į jau demoralizuotą bermontininkų kovos lėktuvą, kuris po nedidelio pasipriešinimo paspruko. Tą dieną baigtas pavojingiausias kovos su senu latvių tautos priešu etapas: Vokietijos kariniai daliniai kitą dieną pasitraukė iš valstybės teritorijos.

Per visą kovų su bermontininkais laiką (1919 10 08-11 20) atlikti 47 koviniai skrydžiai, per kuriuos Latvijos aviatoriai išbuvo ore 56 valandas. Iš šių skrydžių 42 buvo žvalgybinio pobūdžio ir truko



Pirmasis Latvijos karo aviatorius - Alfreds Valleika prie Sopwith 1.A2 Strutter





Ore - Latvijas KOP lēktuvas Sopwith 2F.1 Camel

50 val. 40 min. Numestas 145 aviācijas bombas, sunaudota 1200 kulkosvaidziņu šovinu. Vecmūižas stotyje sunaikinti trys prekiniai vagonai ir geležinkelio bēgļi, užmušti 8 vokiečių kareiviai. Jelgavos geležinkelio stotyje susprogdinti sandėliai ir geležinkelio bēgļi, du prieš geležinkelio ešelonus priversti pasitraukti.

Pasitraukusi generolo Bermonto armija įvairiuose aerodromuose paliko 25 vokiečių lėktuvus ir 45 variklius. Jiems sutvarkyti gruodžio mėnesį pradėjo veikti aviacijos remonto dirbtuvės. Jose per trumpą laiką, pasak K. Irbitis pasklebtų duomenų, suremontuoti apie dešimt trofėjų lėktuvų. Tiesa, gruodžio 13 d. akte nurodoma ir nuotraukomis patvirtinama, kad iš vienuolikos lėktuvų, skirtų remontui, sutvarkyti: Albatros B.II Nr. 616 ir 619, Halberstadt C.V Nr. 4237/18 (DFW), Junkers C.I.1 Nr. 12921/18, vėliau gavęs Latvijos Nr. 10, Fokker D.VII Nr. 8595/18 (OAW), Latvijos Nr. 4, Aviatik C.VII Nr. 8205. Suprantama, jog šie duomenys nėra visiškai tikslūs, nes netrukus Latvijos aviacijos rikiuotėje pasirodė vokiečių konstrukcijos lėktuvas LVG C.VI Nr. 9014/18, kurį Aviacijos parkas pasiėmė 1920 04 20, Rumpler Ru.C.I (atrasas sugedęs ir po remonto gavęs Latvijos borto Nr. 6), Albatros C.III Nr. 1145/18 (HANS), 1158, kurie po restauravimo įregistruoti Nr. 22 ir 25, Albatros B.II Nr. 2545 (Latvijos Nr. 20) ir mažiausiai dar du vieno tipo lėktuvai, kurie vėliau gavo Latvijos KOP borto Nr. 5 ir 26. Be to, 1919 01 13 lenka perdavė Latvijai vieną žvalgybai skirtą lėktuvą Salmson II.A2.

1920 01 09 iš Anglijos atplukdyti pirmi keturi naikintuvai Sopwith 2F.1 Camel (Nr. 8187, 8136, 8185 ir 8137), kurių paskutinis gan greitai patyrė avariją. Kiek vėliau papildomai gauti dar šeši lėktuvai. Tai buvo trys Sopwith 1 1/2 Strutter ir trys Sopwith 2F.1 Camel. Aviacijos parkas juos gavo 1920 03 26. Dauguma šių lėktuvų buvo gerokai padėvėti ir juos reikėjo remontuoti. Drauge su lėktuvais iš Anglijos atvyko ir lakūnai instruktoriai kapitonai G. K. Arnold ir F. K. Winsent. 1920 01 20 pradėjo veikti karo aviacijos mokykla.

Anglų instruktoriai ne tik mokė skraidyti latvių lakūnus Aviacijos par-

ko lėktuvais, bet ir savo iniciatyva pavertė Aviacijos parką šiuolaikine karo aviacijos baze. 1920 balandį, jiems išvykus į tėvynę, Latvijos vyriausybė pareiškė lakūnams instruktoriams oficialią padėką už didelį indėlį stiprinant Latvijos karo aviaciją.

1920 02 21 į Rezeknę lėktuvu Sopwith 1.A2 Strutter perskrido bolševikų 45 aviacijos būrio lakūnas Vladimir Korobovskij, o kovo mėn. į apsnigtą Birinmūižas lauką nusiėjo vokiečių lėktuvas Albatros C.III su trimis latvių aviatoriais - pilotais Peteris Abrams, Karlis Vizins, motoristu Oss. Jie tarnavo Velikije Luksuose. Į šį aerodromą minėtu lėktuvu atskrido vokiečių pilotas komunistas Lange. Jis skraidino dokumentus Leninui. Trejetas latvių „aptiko“ lėktuvo gedimus ir ėmėsi juos „taisyti“. Gavę leidimą išbandyti suremontuotą lėktuvą ore, pasuko į Latviją ir pradėjo tarnybą savo šalies karo aviacijoje.

1920 03 20, išformuojant 13 Tukumso pulką (buvusį landesverro), Aviacijos parkas gavo dar du lėktuvus: Hannover C.I.11 (a) ir DFW C.V, kurių pirmas įregistruotas Latvijos KOP Nr. 21, o antras - 3. Tuo metu leitenantas Fridrichs Zutte-Zuttis įpareigotas kurti trečiąją Latvijos lėktuvų būrį. Balandį baigtas aprūpinti technika antras būrys, kuris nusiųstas kovoti prieš bolševikus į Latgaliją. O 1920 05 13 Rezeknėje nutūpė dar vienas rusų lėktuvas, kurį pilotavo jūrų aviacijos lakūnas Aleksandrs Zarinš, tarnavęs Denikino armijos 5 ir 6 aviacijos būriuose, kur ėjo aukštas pareigas.

Koviniai veiksmai prieš bolševikus vyko iki 1920 m. rugpjūčio 11 d., kurią pasirašyta taikos sutartis su Tarybų Rusija. Nuo 1920 01 01 iki 1920 08 01 Aviacijos parko technika išaugo nuo 10 iki 23 lėktuvų.

Nuo įkūrimo dienos iki kovų už Nepriklausomybę pabaigos jaunos Latvijos KOP, turėjusios gan padėvėtą materialinę bazę, atliko 60 kovinių skrydžių, kurių bendra trukmė 101 val. 33 min. Šie rezultatai rodo, kad KOP tomis nepalankiomis sąlygomis veikė nepaprastai efektyviai. Didžiausią pasiaukojimą ir didvyriškumą pademonstravo lakūnai vyr. leitenantas Voldemars Jakubovs, seržantas Janis Prieditis ir leitenantas Fridrichs Zutte-Zuttis.

## TARP Jak-12 IR An-2



Plačiai paplitę Jak-12, Wilga 35A ir lėktuvai An-2 buvo gaminami Lenkijoje. Tačiau dabar, suirus tarptautiniams tiekimams ir atsiskaitymams, jų gamyba pristabdyta.

Norėdami patenkinti poreikius tokios paskirties lėktuvams Rusijos konstruktoriai ėmėsi darbo ir sukūrė naują lėktuvą SM-92. Tai universalus, tarpinis tarp keturviečio Jak-12 ir dvylikos vietų An-2 lėktuvas.

Lėktuvą projektavo Jakovlev firmos konstruktoriai, vadovaujami inžinieriaus Viačeslav Kondratjev. Lėktuvai gaminami Smolensko aviacijos gamykloje. SM-92 ištisai metalinės konstrukcijos, aukštasparnis, septynių vietų lėktuvas. Jame panaudotas žvaigždinis, devynių cilindry, 360 AJ galingumo, oru aušinamas variklis M-14 P ir vokiškas Mulhauer firmos, trijų menčių, keičiamo žingsnio propeleris. Važiuklė klasikinė, su lingės tipo amortizatoriais.

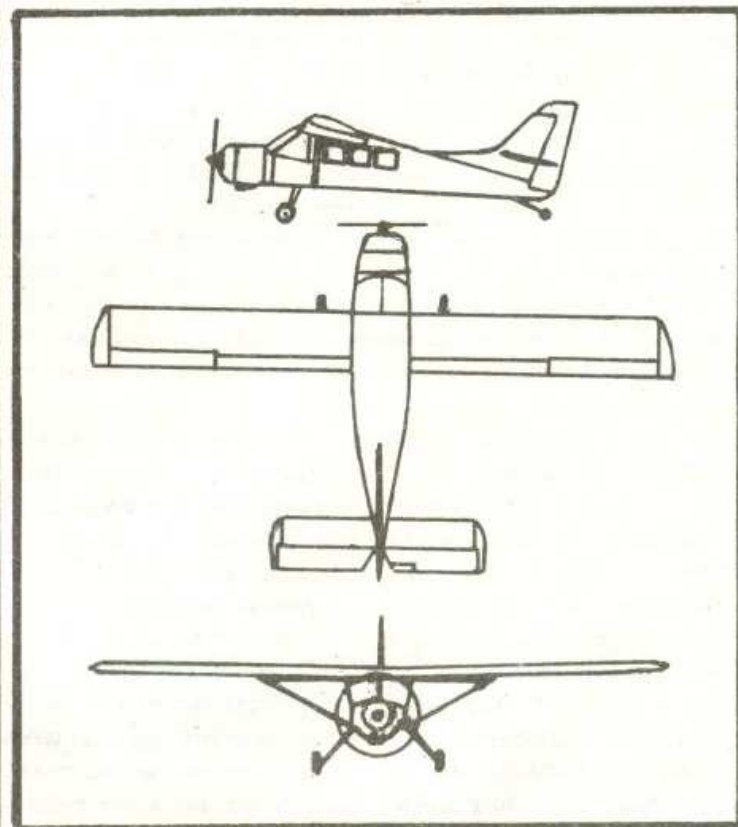
Be keleivių skraidinimo, lėktuvą

galima naudoti sanitarinei aviacijai, parašiutininkų šuoliams, žemės ūkio darbams, nedidelių krovininių ir pašto pervežimams. Kilimui ir tūpimui pakanka 250 metrų ilgio juostos.

Pirmą skridimą lėktuvas atliko 1993 metų gruodžio 28 dieną. Baigus lėktuvo licencijavimą su Europos ir Amerikos sertifikatais lėktuvas SM-92 demonstruotas Vokietijoje ir Prancūzijoje. Rusų komercinė firma Aero-Concept du lėktuvus SM-92 jau pardavė Anglijoje ir du Rusijoje. Vieno lėktuvo kaina 120000 USD.

### TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	14,60 m
Lėktuvo ilgis	9,19 m
Lėktuvo aukštis	3,94 m
Tuščio lėktuvo svoris	1350 kg
Skridimo svoris	2200 kg
Maksimalus skridimo greitis	290 km/val.
Kelionės greitis	230 km/val.
Aukščio lubos	3000 m
Skridimo nuotolis	820 km





# SKLANDYMO VARŽYBŲ TAŠKŲ SKAIČIAVIMAS

Galbūt joks sklandymo varžybų taisyklių punktas nekelia tiek abejonų ir ginčų, kaip varžybų rezultatų vertinimo metodika, arba, paprasčiau pasakius, taškų skaičiavimo formulės. Senesnės kartos sklandytojai gerai prisimena, kaip kas keleri metai varžybų taisyklėse pasirodydavo nauja, tobulesnė taškų skaičiavimo formulė. Formulės buvo tobulinamos, kad būtų išvengta įvairių atsitiktinių veiksnių, galinčių turėti įtakos vertinant varžybų dalyvio pasiektą rezultatą, t.y. kad formulė kiek galima objektyviau įvertintų sportininko meistriškumą. Dabar galioja 1993 metais FAI aprobuota tokia taškų skaičiavimo formulė greičio pratimams:

$$P = f P_{\max} \left( \frac{1}{3} \left( 1 - \frac{2}{3} \frac{N}{N} \right) + 2 \frac{N}{N} \left( \frac{V}{V_{\max}} - \frac{2}{3} \right) \right) \dots (1)$$

$$f = 1,25 \frac{N_{100}}{N} \dots (1a)$$

kur:

$f$  - dienos faktorius

$P_{\max}$  - maksimalus taškų skaičius už pratimą

$d$  - dalyvio nuskrastas atstumas (km)

$D$  - maksimalus nuskrastas atstumas (km)

$n$  - dalyvių skaičius, kurių greitis maršrute viršija

$2/3$  pratimo nugalėtojo greičio  
 $N$  - pakeltų į orą pratimui vykdyti dalyvių skaičius

$N_{100}$  - dalyvių, nuskradusių ne mažesni, kaip 100 km atstumą, skaičius

$v$  dalyvio pasiektas greitis maršrute (km/h)

$V_{\max}$  - pratimo nugalėtojo pasiektas greitis (km/h).

Grafiškai ši formulė atvaizduota pav.1. „X“ ašyje atidėtas dalyvio pasiektas greičio santykis su pratimo nugalėtojo greičiu, o „Y“ ašyje atitinkamai dalyvio taškų santykis su pratimo nugalėtojo taškais. 1 linija rodo minėtų dydžių tarpusavio priklausomybę tuo atveju, kai finišavo visi dalyviai ir visi apskrido maršrutą didesniu greičiu, negu  $2/3$  nugalėtojo greičio, t.y. santykis  $n/N = 1$ . 2 linija vaizduoja tą patį, kai santykis  $n/N = 3/8 = 0,375$  (maršrutą apskrido 37,5% dalyvių).

Pažiūrėkime, kiek taškų gaus varžybų dalyvis, abiem šiais atvejais

parodęs tą patį rezultatą, pav., apskridęs maršrutą greičiu, lygiu 80% nugalėtojo greičio. Pratimo nugalėtojas abiem atvejais gaus maksimalų taškų skaičių, tarkime, po 1000 taškų. Iš 1 pav. matyti, kad dalyvis, apskridęs maršrutą  $0,8 V_{\max}$  greičiu, pirmuoju atveju (kai finišavo visi, t.y.  $n/N = 1$ ) gaus 60% nugalėtojo taškų, t.y. 600 (taškas B pav. 1), o antruoju atveju, kai  $n/N = 3/8$ , jau 85%, t.y. 850 taškų (taškas A pav. 1). (Tarkime, kad ir antruoju atveju dienos faktorius yra 1, t.y. 100 km atstumą nuskrado reikiamas dalyvių skaičius).

Akivaizdu, kad tuos 250 taškų jam „padovanojo“ tie, kurie tame pratime nefinišavo, nes, jeigu būtų finišavę visi, tai, kad gautų 850 taškų, jam reiktų apskristi maršrutą greičiu, lygiu  $0,925 V_{\max}$  (taškas C 1 pav.).

Taip šis varžybų dalyvis be papildomų pastangų, o tik savo nefinišavusių kolegų dėka gerokai priartėjo prie pratimo nugalėtojo. Vietų pasiskirstymui atskirai paimtame pratime šie papildomi taškai jokios įtakos neturi. Tačiau, sumuojant daugiakovės rezultatus, tokia „padovanojimų“ taškų atsarga jau turės esminę įtaką. Be to, minėta FAI formulė išbraukia iš finišavusių dalyvių skaičiaus visus tuos, kurių greitis neviršijo  $2/3$  nugalėtojo greičio, prilygindama juos tūpusiems nepasiekus finišo linijos. Tai jau dviguba neteisybė, nes:

1. jie negauna taškų už greitį, nors FAI kodekso 3 dalies priedo 22.2 1 punkte yra pasakyta: „Kiekvienam varžybų dalyviui taškai turi būti skiriami pagal jo pasiektą rezultatą“.

2. dirbtinis jų išbraukimas iš finišavusių dalyvių gretos sumažina santykį  $n/N$ , o tai didina „dovanojimų“ taškų priedą likusiems tą pratimą baigusiems dalyviams, išskyrus pratimo nugalėtoją.

Taigi aukščiau minėtoje (1) formulėje yra jau iš anksto užplanuotas skirtingas vienodo sportinio rezultato vertinimas, nes gauti taškai priklauso ne tik nuo sportininko meistriškumo, bet ir nuo finišavu-

sių dalyvių skaičiaus. Įvairioms atsitiktinėms priežastims įvertinti formulėje yra įvestas pataisos koeficientas, vadinamas dienos faktoriumi, kuris proporcingai mažina visų pratimo dalyvių taškus, bet nekeičia santykio tarp dalyvių ir nugalėtojo taškų.

Kai kurių šalių sklandytojai ne kartą siūlė savas taškų skaičiavimo formules. FAI kodeksas tam neprieštarauja. Aukščiau minėto 3 dalies priedo 22.1 punkte yra nurodyti reikalavimai taškų skaičiavimo formulėms. Jame, tarp kitko, sakoma: „taškų skaičiavimo formulė turi teisingai vertinti pasiektą rezultatą, būti kiek galima paprasta, leidžianti greitai atlikti skaičiavimus, lengvai suprantama varžybų dalyviams ir publikai ir skatinti dalyvius siekti geresnių rezultatų“.

Taškų skaičiavimo formulių galima sukurti labai daug. Praktiniam išbandymui siūlau keletą variantų:

1 variantas

$$P = f P_{\max} (R_D + R_V) \dots (2)$$

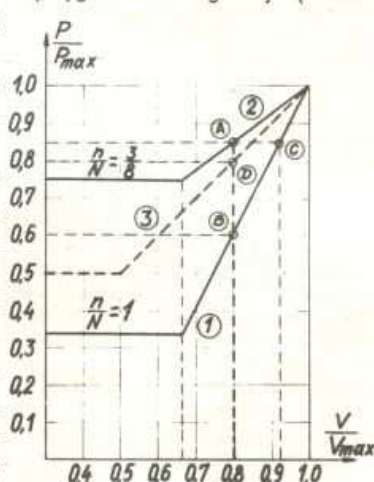
kur

$$R_D = 0,5 \frac{d}{D} \dots (2a)$$

$$R_V = \frac{v}{V_{\max}} - 0,5 \dots (2b)$$

nefinišavusiems dalyviams ir tiems, kurių  $v/V_{\max}$  mažiau, negu 0,5 (praktiškai tokie greičiai varžybose vargu ar pasitaiko) priimama  $R_V = 0$ .

Ši formulė 1 pav. pavaizduota punktyrine linija 3. Kaip matyti iš 1 pav. dalyvio gautų taškų procentas atitinka jo pasiektą greičio procentą, lyginant su nugalėtoju (taškas



Pav. 1

D, 1 pav.).

$$P_{\max} = 200 \left( \frac{D}{V_{\max}} + 2 \right) \dots (3)$$

arba

$$P_{\max} = 2,5(D-100)+600 \dots (4)$$

Taip pat žiūr. minėto FAI kodekso 3 dalies priedo 23.1 punktą. 2 variantas

a) Finišavusiems"

$$P = P_{\max} \frac{V}{V_{\max}} \dots (5)$$

b) Tūpusiems aikštelėse:

$$P = 0,8 \frac{d}{D} P_{\max} \dots (6)$$

Formulė (5) yra tapati formulėi (2) finišavusių atžvilgiu.

Formulės (6) bazinė nuostata yra ta, kad apskridęs maršrutą, bet neperkiręs finišo linijos varžybų dalyvis gauna 80% mažesniu greičiu apskrudusio maršrutą dalyvio taškų  $P_{\min}$ . Priimant mažiausią greitį, lygų  $2/3 V_{\max}$ , tas dalyvis už atstumą gautų  $0,53 P_{\max}$  taškų.

3 variantas

Pratimui, kai skraidoma tarp kelių punktų laisvai pasirinkta tvarka, bet sugrįžtant į starto vietą.

$$P = f (P_D + P_V) \dots (7)$$

$$P_D = 2(d + 200) \dots (7a)$$

$$P_V = \frac{v}{50} \dots (7b)$$

Čia:

$P_D$  - taškai už atstumą,

$P_V$  - taškai už greitį.

Kiti pažymėjimai, kai (1).

Keičiant pastovius koeficientus (7a) ir (7b) išraiškose tokio tipo formulių galima sudaryti kiek tik patinka. Didinant skaičius 2 ir 200 išraiškoje (7a) didėja taškai už atstumą. Mažinant skaičių (7b) vardiklyje, didėja taškai už greitį ir atvirkščiai.

Panaši formulė jau buvo naudojama 1993 ir 1994 metais Alytuje vykusiose senjorų varžybose.

Šio tipo formules galima naudoti ir įprastiems greičio pratimams, kai visi dalyviai skrenda tą patį maršrutą.

Reikia dar paminėti, kad vietų pasiskirstymas daugiakovėje, naudojant formules (1), (2) ar (5) ir (6), priklausys ir nuo to, ar  $P_{\max}$  kiekviename pratime bus skirtingas, ar visiems pratimams pastovus, pvz. 1000 taškų.

Vytautas SRIUBAS

P.S. Honorarų skiriu „Lietuvos Sparnų“ žurnalui.



Palyginti su šiandieniniais laineriais, Junkers F-13, pirmas aviacijos istorijoje skraidantis aparatas, sukonstruotas keleiviams skraidinti, buvo nyktukas. 1919 metų birželio 19 d. pirmą kartą pakilęs į padangę pirmasis keleivinis lėktuvas galėjo skraidinti keturis pageldaujančius. Bet tuo jo pionieriškoji misija iki galo nėra apibrėžta. F-13 buvo dar ir pirmas grynai iš metalo pagamintas žemasparnis skraidantis aparatas. Jis sykiu buvo ir Vokietijos civilinės aviacijos pagrindinis lėktuvas, kurio, nepaisant ribojimų, pagaminta trys šimtai dvidešimt du egzemplioriai. Junkers F-13 buvo naudojamas ne vien savo krašte. Jį pirkto viso pasaulio civilinės aviacijos kompanijos, net amerikiečių, kurios paprastai vengė „svetimšalių“. Tai reikšmingas lėktuvo įvertinimas. Todėl ir verta išsamiau susipažinti su jo kūrimo ir skrydžių istorija.

Specialistai teigia, kad šis lėktuvas buvęs ypatingas pilotavimo, aerodinamikos bei ekonomiško požiūriais. Diplomuto inžinieriaus Otto Reuter vadovaujamas aštuonių inžinierių grupės darbas kuriant pirmąjį aparatą truko šešis mėnesius, tiksliau devynis tūkstančius darbo valandų. Pavadintas D-1, šis lėktuvas atiteko Vokietijos civilinės aviacijos kompanijai Luft Hansa, kuri aparatą pavadino „Nachtigal“ („Lakštingala“). Šio lėktuvo laukė nepaprastai sėkminga karjera.

1919 m. rugsėjo 13 d. vienu Junkers F-13 skrydžiui pakilo aštuoni žmonės, kurie drauge svėrė 526 kg. Per 86 minutes aparatas pakilo į 6750 m aukštį - tai buvo naujas pasaulio rekordas. Bet veltui ieškotume jo FAI dokumentuose. Jo ten nėra, nes tuo metu Vokietija dar nebuvo priimta į Tarptautinę aeronautikos federaciją. Bet tai netrukdo žinovams teisingai aparatą įvertinti. Pirmi užsieniečiai, nusipirkę Junkers F-13, buvo Lenkijos bei JAV atstovai. Pastarosios šalies pašto valdyba 1920 m. įsigijo aštuonis F-13, kurie buvo naudojami linijose Niujorkas-Omaha bei Niujorkas-San Fransiskas. Lėktuvai buvo 30 proc. pigesni, jų eksploatavimas - perpus pigesnis, pagaliau jie galėjo nukristi nenutūpę 50 proc. toliau nei to meto amerikiečių analogai. Be to, F-13 galėjo skraidinti du su puse karto didesnę naudingą krovinį. Beje, amerikiečiai šį aparatą šešiams asmenims (dviem pilotams ir keturiems keleiviams) žymėjo JL-6. Tai buvo pirmosios gamintojo (Junkers) ir pardavėjo JAV (Larsen) pavardžių raidės. Iš viso JAV parduoti dvidešimt aštuoni F-13. 1920 m. šis aparatas pradėjo skraidyti Kolumbijoje, po to - kitose Lotynų Amerikos valstybėse. O Europoje F-13 buvo pradėtas naudoti skrydžiams

į Rytus dar 1919 m. Vertas dėmesio ir tas faktas, kad Junkers F-13 buvo naujų Austrijos, Italijos, Ispanijos, Latvijos, Suomijos, Švedijos, Šveicarijos bei Vengrijos aviacijos kompanijų lėktuvų parko pagrindas. Lėktuvas gerai užsirekomendavo taip pat Afrikoje, Azijoje ir Australijoje. Vienas F-13 1920 m. 5200 m aukštyje perskrido Andus, o kitas 1922 m. - Alpes.

Koks vis dėlto buvo šis lėktuvas, kuris trečiojo dešimtmečio pradžioje tapo vyraujančiu civilinės aviacijos aparatu, pasiekusiu ne vieną pasaulio rekordą?

Inžinierius Hugo Junkers įgijo patentą vienasparniui laisvai skrendančiam aparatui gaminti dar 1910 m. Bandymai atlikti vėjo kanale (tuometinis aerodinaminio vamzdžio atitinkmuo) parodė, kad H. Junkers pasiūlytas storo sparno profilis visiškai pasiteisina ir turi daug priva-

mai saugus. Diuraluminio sparno 1 kv. m svėrė šešis kg, kai tuo tarpu plieno skardos 1 kv. m svėrė dvigubai daugiau. Apskaičiuotas diuraluminio sparno tvirtumas buvo net 25 kg/kv. m, o plieno skardos - 10 kg/kv. m.

Abu kuro bakai drauge talpino 160 kg degalų. Įmontuoti į sparnų vidurį, kiek žemiau svorio centro. Be to, uodegoje įrengtas dar ir 75 kg talpos bakas. Jis drauge atliko ir stabilizatoriaus vaidmenį. O virš pilotų kabinos buvo 15 kg talpa, į kurią pumpuojami degalai, skirti varikliui. Pilotai galėjo matyti degalų tiekimą per specialią „akutę“. Įsipilieskus ugniai karbiuratoriuje, ji nebuvo pavojinga nei pilotams, nei keleiviams. Jų kabinos atskirtos nuo variklio specialia pertvara, be to, pilotai galėjo ranka užsukti čiaupą, tiekiantį degalus.

Pilotų kabinos įranga dubliuota.

## P I R M A S I S



Iki pat 1939 metų Luft Hansa naudojosi keleiviniu lėktuvu Junkers F-13.

lumų. Tad reikėjo kurti patvari sparną, kitaip tariant, iš metalo. Bet plienas, kurį bandyta naudoti per karą kuriamuose lėktuvuose, pasirodė esąs pernelyg sunkus. Neseniai išrastas diuraluminis, ypač gofruota jo skarda, žadėjo didelį patikimumą, esant nedideliu svoriui. Bandymas, atliktas 1917 m., kuriant karo lėktuvą J7, visiškai pasiteisino.

1918 m. lapkritį, dieną po paliaubų pasirašymo, Hugo Junkers įpareigojo savo vyriausiąjį konstruktorių Otto Reuter parengti grynai keleivinio lėktuvo brėžinius. Buvo parengta dešimt projektų. Atrinktas tas, kuriame į visumą buvo sujungta karo lėktuvų gamybos technologija, nauja patvari medžiaga ir ekonomiškas. Taip „gimė“ šešiams žmonėms skirtas skraidantis aparatas, pavadintas F-13. Gofruota diuraluminio skarda dengtas sparnas buvo iš trijų dalių. Diuraluminio vamzdžiai sukniedyti su gofruota skarda sudarė pagrindą. Tai buvo tiems laikams didžiausias patikimumo elementas. Net pažeidus kai kurias sparno ar liemens dalis, tolesnis skridimas buvo pakanka-

mai saugus. Lėktuvą, priklausomai nuo poreikių, buvo galima per trumpą laiką, primontavus plūdes, paversti amfibija arba, pridėjus pavažas, paversti startuojančiu nuo bėgių.

Pasak 1944 m. knyga apie F-13 parašiusio F. W. Schmitz, švieša keleiviams skirtose kabinose priminė aukštos kokybės automobilio salono apšvietimą, o pačioje kabinoje - viena minkšta sėdynė, skirta dviem asmenims, ir dvi - vienam. Pastarosios buvo arčiau pilotų kabinos, o sudvejinta - užpakalinėje kabinos dalyje. Dar toliau - vieta keleivių bagažui. Keleivių kabina visiškai uždara, o pilotų - pusiau atviro tipo, kad jie galėtų jausti vėją, bet būtų apsaugoti nuo jo apsauginiu stiklu. Storas liemuo neatitiko to meto reikalavimų, bet aerodinamikos požiūriu visiškai pasiteisino.

Į lėktuvą buvo montuojamas Mercedes Illa 160 AJ galingumo variklis, kuris jau per pirmą skrydį siekė 153 km/val. greitį. Vėliau naudotasi ir BMW varikliu Illa, kurio galingumas buvo 185 AJ. Pradžioje jis taikytas tik jūriniam lėktuvo variantui, turėjusiam dvi plūdes. Vė-

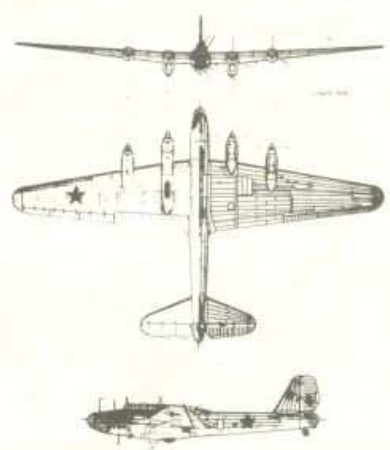
liau šį variklį pradėta montuoti į visus aparatus, kurių sparnų ilgis padidintas 2,93 m iki 17,75 m, o sparnų plotas - iki 43 kv. m. Skrendant tokio varianto lėktuvu 1919 m. pasiektas pasaulio aukščio rekordas, apie kurį rašyta įžangėlėje.

Beje, 1928 m. pradėti gaminti kroviniai Junkers F-13 lėktuvai, pavadinti Junkers L5. Juose pradžioje buvo montuojami 280-310 AJ galingumo varikliai. Pradėjus juos naudoti ir keleiviniams lėktuvams, padidėjo pastarųjų keliamoji galia - buvo galima pakrauti 585 kg naudingą krovinio, o maksimalus skridimo tolis padidėjo iki 1000 km. Su naujuoju varikliu kroviniams lėktuvams pajėgė skraidinti 985 kg naudingą krovinio. Tiesa, šiuo atveju piloto kabina buvo skirta tik vienam asmeniui.

1925 m. F-13 sudarė 40 proc. visų tarptautinėse trasose skraidžiusių lėktuvų. 1926 m. vien Luft Hansa jų turėjo 55 vienetus. Paskutinio Junkers F-13 ši Vokietijos aviakompanija atsisakė 1939 metais. Tiesa, jis buvo kelis kartus restauruotas, pakeista važiuoklė. Na, o dabar, pasak kai kurių duomenų, įvairiuose aviacijos muziejuose Europoje ir JAV dar galima pamatyti net penkis šio daugelio aviacijos sričių pionieriaus ir rekordininko egzempliorius. Išties reta laimė!

### KAI KURIE LĖKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis	9,50 - 9,60 m
Sparnų ilgis	14,82 - 17,75 m
Aukštis	3,50 - 4,10 m
Sparnų plotas	34,50 - 43,00 kv.m.
Tuščio svoris	951 - 1160 kg
Maksimalus kilimo svoris	1640 - 2000 kg
Maksimalus greitis	173 - 180 km/val.
Skridimo aukštis	4000 - 5000 m
Skridimo tolis	950 - 1400 km





# GÖRING FIASCO

Hitlerinės Vokietijos reicho maršalo ir aviacijos vado Hermann Goring pomėgis didžiuliais pavaldinių, o ypač savo pasiekimais, niekam nebuvo naujiena. Tad neišimtis ir jo demonstratyvūs pareiškimai, kad nė viena prieš bomba nenukris ant Vokietijos sostinės Berlyno. Bet jų krito daug, ypač Ant-rajam pasauliniam karui baigiantis. Tuo metu tai buvo toks įprastinis reiškinys, kad fiureris nė nekvi-  
davo H. Goring aiškintis. Bet buvo dar ir Berlyno bombardavimas 1941 m. rugpjūtį! Dėl jo pasipūtėlis Hermann Goring patyrė didžiulį fiasco.

Pasak įvairių vokiečių kariškių memuarų, pašėlęs Adolf Hitler šaukė ant storulio H. Goring kaip ant mokinuko, ir įžeidinėjimai liejosi kaip iš gausybės rago. Aviacijos maršalas iššovęs iš fiurerio kabineto, kaip kamštis iš gero prancūziško šampano butelio. Jis buvo išbalęs tarytum numirėlis, drebėjo, lyg epušės lapas.

O kalti dėl viso to buvo tarybi-  
nio aviakonstruktoriaus Andrej Tupolev sukonstruoti ir Vladimir Petliakov patobulinti keturmotoriai tolimo veikimo bombonešiai Pe-8/ANT-42. Tai jie 1941 m. rugpjūčio mė-  
nesio 11-osios naktį bombardavo fašizmo citadelę.

Na, bet išsiaiškinkime viską iš pradžių.

Didelių gabaritų galingi Andrej Tupolev karo lėktuvai niekam ne-  
buvo naujiena. Bet laikas negailėsi-  
tingai sendina ir moderniausias konstrukcijas. Tad 1932 m. A. Tu-  
polev sukūrė naują keturmotorį bom-  
bonešį, pavadindamas jį ANT-42. Patikrinti šį aparatą bei jo galimy-  
bes buvo patikėta savo konstruk-  
torių biuro neturėjusiam gabiam avia-  
konstruktoriui Vladimir Petliakov. Do-  
ras inžinierius patvirtino teigiamus  
lėktuvo bruožus, bet nurodė ir kai  
kuriuos trūkumus, ypač turint gal-  
voje šių bombonešių naudojimą nai-  
kintuvams tuo metu nepasiekiamame  
aukštyje. Tad bendromis pas-  
tangomis Tupolev ir Petliakov ėmėsi  
tobulinti skraidantį aparatą, kurio pir-  
mas bandomasis skrydis įvyko 1936  
m. gruodžio 27 d. Bombonešį pilo-



Į Berlyną...

tavo žymus lakūnas Michail Gro-  
mov. Po skrydžio jis patvirtino, kad  
tai visiškai naujo tipo lėktuvas. Ir  
tikrai. Jis skyrėsi nuo ankstesnių  
Tupolev aparatų ne tik nauja aero-  
dinamine vieningo liemens koncep-  
cija. Lėktuvas buvo visas dengtas  
diuraliuminiu, turėjo įtraukiamą va-  
žiuklę, vadas ir antrasis pilotas  
sėdėjo vienas paskui kitą. Turint  
galvoje, kad aparatui buvo planuo-  
tas 8000-9000 m aukštis, projekto  
įgyvendinimo kolektyvas, vadovau-  
jamas V. Petliakov, ryžosi įkurdinti  
aparato liemenyje dar vieną - penktą  
variklį, skirtą galingumui didinti. Buvo  
nutarta imtis serijinės bombonešio  
gamybos. Bet...

A. Tupolev tuo metu buvo suim-  
tas ir dirbo specialiaime L. Berija  
įkurtame kalinių konstruktorių biu-  
re. Netrukus į jį buvo atvežtas ir  
V. Petliakov. Tad rūpintis naujuoju  
bombonešiu nebuvo kam, juolab kad  
tuometinis TSRS gynybos minist-  
ras K. Vorosilov apie aviaciją nieko  
neišmanė. Tad tik A. Tupolev ir  
V. Petliakov išėjus į laisvę, po to,  
kai Tarybų Sąjunga įgijo karo (su  
Suomija) patirtį, karo aviacijos va-  
du paskyrus jauną generolą Pavel  
Ryčakov, prasidėjo bombonešio ga-  
myba. Ji vyko slapoje karo aviaci-  
jos gamykloje Nr. 124 Kazanėje.

Iki 1940 m. pabaigos buvo pa-  
gaminta 18 lėktuvų. Beje, serijinės  
gamybos aparatai buvo nuolat to-  
bulinami, į juos montuojami vis nau-  
jesni, galigesni varikliai, modernes-  
nė ginkluotė. 200-2000 kg svorio  
bombos būdavo kraunamos į lie-  
menį arba kabinamos po sparnais.  
Na, o specialiai 5400 kg svorio  
bombai FAB-5000 buvo pagaminta  
šachta, kuri, beje, nebuvo visiškai

uždaroma. Palaipsiui Pe-8/ANT-42  
įgula išaugo iki vienuolikos asme-  
nų: vadas, pilotas, šturmanas, bor-  
to inžinierius, radistas, penki šau-  
liai ir vienas - bombų mėtymo spe-  
cialistas.

Vokietijai užpuolus Tarybų Są-  
jungą ir A. Hitler nuolat kalbant  
apie Vokietijos nepažeidžiamumą,  
J. Stalin asmeniškai įsakė bombar-  
duoti Berlyną. Aštuoni tolimo veiki-  
mo bombonešiai, vadovaujami žy-  
maus, pirmo Šiaurės ašigalyje nu-  
sileidusio lakūno Vladimir Vodopja-  
nov, leidosi į tolimą ir rizikingą skry-  
dį. Vieną bombonešį per neapsi-  
žiūrėjimą virš savo teritorijos nu-  
mušė rusų naikintuvas. Kiti skrido  
toliau. Iki Berlyno jų buvo likę tik  
keturi. Vokiečių zenitinė artilerija „pa-  
budo“ tik tada, kai bombos detonavo  
Vokietijos sostinės gatvėse. Hit-  
leriniai zenitininkai numušė tik vie-  
ną Pe-8/ANT-42. Tai buvo jau po  
bambardavimo. Bet savo aerodro-  
mą Voroneže pasiekė tik vienas  
tolimo veikimo bombonešis: likę dėl  
variklių gedimo buvo priversti nusi-  
leisti tarybinėje teritorijoje. Tarp jų  
ir V. Vodopjanov valdomas.

Nepaisant didžiulio efekto, kurį  
sukėlė Berlyno bombardavimas, dėl  
bombonešio ateities buvo rimtai su-  
simąstyta. Išaiškėjo ne tik tai, kad  
varikliai silpnai, bet dar ir tai, jog  
turėdama puikų tolimo veikimo bom-  
bonešį, TSRS, jos karo vadovybė  
nebuvo pasirengusi laiduoti šios  
aviacijos veiksmų, slaptų bombo-  
nešių skrydžių koordinavimo su ki-  
tomis karo žinybomis. Trūko dera-  
mo lygio personalo, ryšių bei veiks-  
mų koordinavimo sistemų. Visa tai  
buvo užduotys, su kuriomis Tary-  
bų Sąjunga privalėjo greitai ir de-  
ramai susidoroti. Mat karo taktika  
numatė ne vieną tolimo veikimo  
bombonešių naudojimo atvejį.

Per pusmetį daugelis lėktuvo,  
beje, pradėto vadinti vien Pe-8, tech-  
ninių trūkumų buvo pašalinta. Iki  
1942 m. pabaigos pagaminti 55 Pe-  
8, o 1943-44 m. - dar 36. Jie  
sudarė 45 karo aviacijos divizijos,  
kuri vėliau buvo ginkluojama ir iš

JAV gautais B-25, lėktuvų pagrin-  
dą. Šios divizijos lakūnai atliko 2521  
kovinį skrydį. Bet negalima pamirš-  
ti ir tų, kurie - skrendant ypač toli  
ir aukštai - buvo atliekami tiesio-  
giai įsakius J. Stalin.

Vyriausiasis kariuomenės vadas  
patikėjo Pe-8 ypač atsakingas už-  
duotis. Tam buvo parengti du toli-  
mo veikimo bombonešiai, kurie prik-  
lausė J. Stalin kompetencijai. Atli-  
ko jie ne vieną svarbų skrydį, bet  
ypatingi buvo du: 1942 m. balandį  
į Didžiąją Britaniją, o gegužės 15  
d. laivo vadas Endel Puusepp nusk-  
raidino V. Molotov į Vašingtoną.

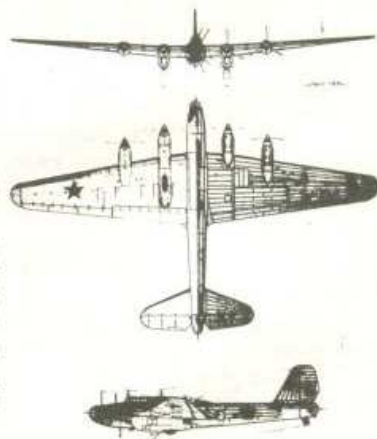
Pasibaigus Antrajam pasauliniam  
karui iš pagaminto 91 bombonešio  
Pe-8 buvo likę 37 aparatai. 1946  
m. TSRS KOP jų atsisakė. Dauge-  
lis lėktuvų atiduota į metalo laužą,  
penkiolika naudota naujiems varik-  
liams bei ginklams bandyti, o du  
po būtinos rekonstrukcijos naudoti  
Šiaurės ašigalio aviacijos, kur skrai-  
dė iki šeštojo dešimtmečio prad-  
žios.

Herrmann Goring šito jau ne-  
sužinojo, mat nelaukdamas tarp-  
tautinio Niurnbergo karo tribunolo  
nuosprendžio įvykdymo, 1946 m.  
spalio 16 d. nusižudė kalėjime. Bet  
tai, kad Pe-8 Antrojo pasaulinio karo  
metais ne kartą skraidino aukšto  
rango tarybinius veikėjus, o jo Luft-  
waffe jiems nieko negalėjo padary-  
ti, buvo dar vienas storulio pasipū-  
tėlio reichsmaršalo fiasco!

Bronius NAVICKAS

## KAI KURIE LĖKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis	23,6 m
Aukštis	6,2 m
Sparnų ilgis	39,15 m
Nešančių plokštumų plotas	188 m²
Tuščio svoris	19986 kg
Įkrovimas	7015 kg
Maksimalus skridimo greitis	440 km/val.
Skridimo tolis	4700 km
Aukščio lubos	9300 m



Pirmieji serijiniai lėktuvai turėjo AM35 variklius. Liemens viduje įrengtoje gondoloje buvo visų keturių variklių radiatoriai.



# RUSIŠKAS MiG-29 NATO GINKLUO- TĖJE

Nugriovus Berlyno sieną ir Vokietijai tapus vientisa valstybe, kartu su kita karine technika Bundeswer'ui atiteko ir 24 rusų gamybos naikintuvai MiG-29. Pasitelkus geriausius lakūnus, aviacijos inžinierius, buvo sudaryta autoritetinga komisija, kuri atliko visapusiškus lėktuvo bandymus. Įvykdžius numatytą skraidymų programą lėktuvai MiG-29 ore buvo palyginti su kitų Vakarų šalių naikintuvais, imituotos oro kautynės. Gautos charakteristikos nustebino Vakarų specialistus, ir MiG-29 buvo įtraukti į Luftwaffės ginkluotę. O pernai, spręsdama karinių lėktuvų parko atnaujinimo problemą, Vokietija nutarė pasirašyti kontraktą su Rusija dėl dar 36 šio



Lėktuvo konstrukcijoje panaudotos lietos aliuminio detalės, pritaikytos kompozicinės medžiagos naudojant stiklo ir anglies pluoštą. Naudojamos metalų klijavimas. Variklių trauka viršija lėktuvo svorį, todėl jis gerai atlieka vertikalios figūros. Kylant skridimo greitis pasiekiamas nuriedėjus 250-300 m per 6-7 sekundes. Riedėjimo distancijai tūpimo metu sutrumpinti naudojamas stabdymo parašiutas, kurio konteineris įrengtas tarp variklių.

Lėktuvo sparnų priekinė briauna

jami neutralioje padėtyje. Jų funkcijas tuomet atlieka atskirai atsilenkiančios aukštumos vairo plokštumos.

Priekinėje liemens dalyje aukštai iškelta piloto kabina. Aptakus, lašo formos kabinos gaubtas yra dviejų dalių. Toliau liemu sudaro vieną ištisinę dalį su sparnais ir varikliais. Lėktuvo smaigalyje, po stikloplascio gaubtu, įrengta radijo lokacinės stoties antena. Norint išvengti didelių perkrovimų, lakūno krėslas pastatytas 19° kampu. Jis su katapultu K-36, kuria galima naudotis esant 70 km/val. greičiui net ir nuo žemės ir iki 1300 km/val. greičio skridimo metu. Liemenyje išdėstyta radijo elektroninė ir kompiuterinė aparatūra.

Vertikalios uodegos plokštumos sudvejintos, nedideliu kampu atlenktos į šonus. Kilių priekinės briaunos nuožulniu kampu pereina į liemenį.

Priekinis važiuoklės stovas turi sudvejintus ratus ir skridimo metu įtraukiamas į liemenį. Pagrindinės važiuoklės ratų įtraukimo eismas yra sparnų ir liemens sujungimo vietoje. Įtraukiant ratai pasisuka 90° kampu ir įsitvirtina vertikaloje padėtyje.

Lėktuvą su dviem turboreakty-

viniais varikliais RD-23, kurių kiekvieno trauka 8300 kg. Stačiakampio formos angos orui yra po sparnais. Kad variklių kompresoriai riedant žeme būtų apsaugoti nuo pašalinių daiktų, starto ir tūpimo metu jos automatiškai užsidaro apsauginiais dangteliais. Oras varikliams tuo metu patenka per pridengtas plyšines angas sparno viršuje.

Kuro bakai - liemenyje ir sparnuose. Liemens apačioje tarp variklių galima pritvirtinti papildomą skridimo metu numetamą kuro baką. Lėktuvą galima papildyti kuro ore.

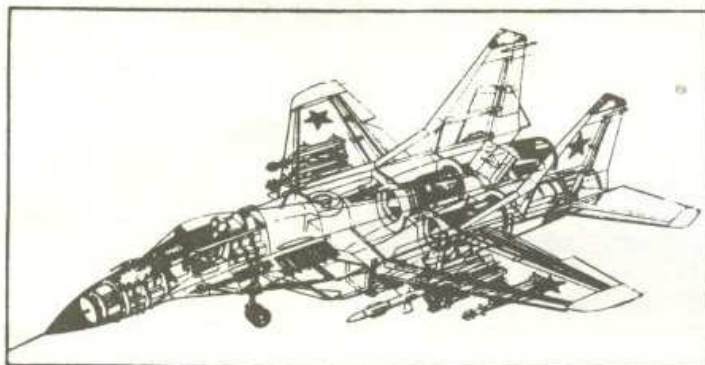
Naikintuvą turi vieną 30 mm greitąsąudę patrankėlę ir po sparnais pakabinamas valdomas raketos „oras-oras“ arba dvi raketas „oras-oras“ ir keturias „oras-žemė“.

Ginkluotės valdymo sistema - su impulsiniu-dopleriniu radijo lokatoriumi, šiluminiu lokatoriumi ir lazeriniu tolimatčiu. Visa tai sujungta su borto kompiuteriu ir lakūno šalmo taikikliu. Infraraudonojo spinduliavimo sistema nustato taikinio koordinatas.

Nuo priešų atakų prie kilių įtaisyti įrenginiai išmesti šiluminius taikinius raketoms nukreipti ir metalizuoti dipoliai radijo lokatorių spinduliams nukreipti.

## TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

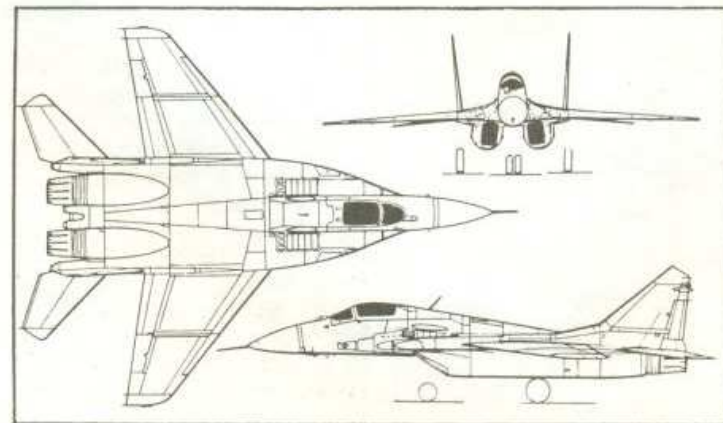
Sparnų ilgis	11,36 m
Lėktuvo ilgis	17,32 m
Lėktuvo aukštis	4,73 m
Sparnų plotas	38,00 m²
Skridimo svoris	15 000 kg
Maksimalus skridimo svoris	18 000 kg
Maksimalus skridimo greitis	2,35 Ma
Aukščio lubos	17 000 m
Skridimo nuotolis	2100 km



tipo lėktuvų pirkimo. Užsakymą pasakino ir ilgai užtrukusi Europos naikintuvo Eurofighter 2000 eksploatavimo pradžia ir didelė šio lėktuvo kaina. Be to, Drezdeno aviacijos gamykloje įsisavintas rusų naikintuvų remontas.

Lėktuvą sukurtas garsiaame Artimo Mikojanos konstruktorių biure, vadovaujant konstruktoriui Michail Valdenberg. Lakūnas-bandytojas Aleksandr Fiodorov 1977 m. lapkričio 6 dieną juo atliko pirmąjį bandomąjį skridimą. Serijinė lėktuvo gamyba pradėta 1982 metais.

Vienvietis naikintuvą MiG-29 priskiriamas ketvirtai reaktyviųjų lėktuvų generacijai. Jo sparnai aptakiai pereina į liemenį, o platus liemu su horizontaliai išdėstytais varikliais suteikia papildomą kelią jėgą.



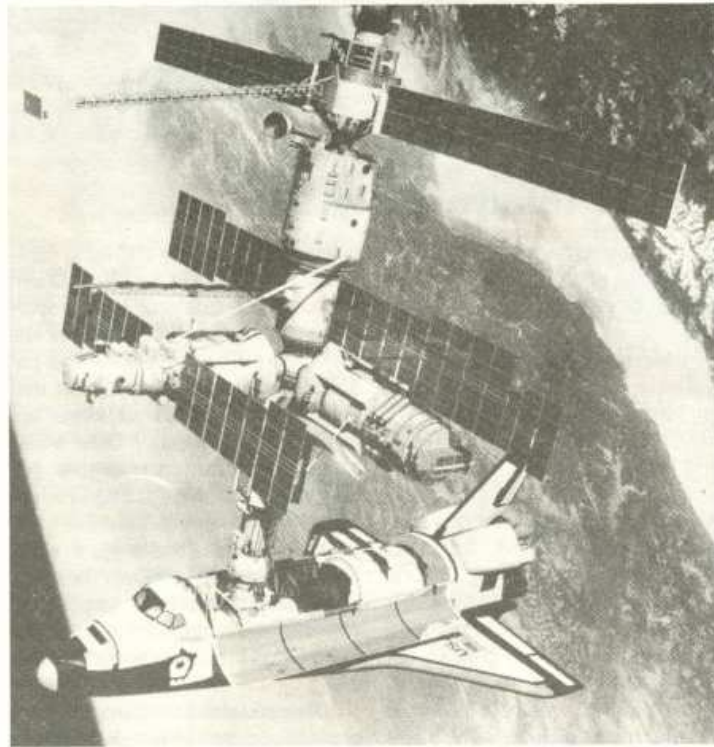
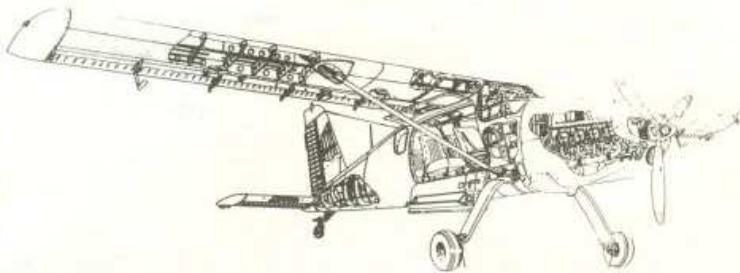


## PATENKINAME PRAŠYMĄ

Mūsų skaitytojai Gintaras SINKEVIČIUS ir Stasys JUKNEVIČIUS iš Lentvario prašo smulkiau papasakoti apie „Lietuvos sparnų“ praėjusių metų antroje numeryje aprašytą lėktuvą PZL-105 Flemingo. Jie taip pat klausia, ar kas Lietuvoje yra įsigijęs šį lėktuvą.

Apgailestaujame, tačiau redakcija daugiau duomenų apie lėktuvą Flemingo neturi. Papildomai pateikiame vien lėktuvo PZL-105L konstrukcijos schemą.

Lietuvoje iki šiol Flemingo lėktuvų nėra.



Dallininkų akimis: Atlantis prisišvartavęs prie kosminės stoties „Mir“.

## Neužmirškite užsiprenumeruoti „LIETUVOS SPARNŲ“ 1995 m. antrajam pusmečiui

### PARDUODAMAS

Dviejis lėktuvai. Tinka turizmui, komercijai, pilotams mokytis. Pagamintas 1994 metais.

Videoinformacija 30 litų, techninė informacija 20 litų. Taurage, tel. (246) 5-65-55.



### SKELBIMAI

Vienvietę motoskraidyklę keičiu į parasparnį arba parduodu. VILNIUS, tel. 73 18 23.

Galiu perleisti 1985-1994 metų „Sparnų“ ir „Lietuvos sparnų“ žurnalus. Pirmenybę teiksiu mainams su kita aviacine literatūra. SKAMBINTI: UTENA (8-239), tel. 5 88 32.

## Sraigtasparnis WESTLAND WESSEX

(MODELIO INDEKSAS 246)

„Prašome parašyti, ar tiesa, kad amerikiečiai ruošiasi skristi savo kosminiais laivais į rusų stotį „Mir“?“

Vladas DAMBRAUSKAS, Druskininkai

Kovo 14 d. rusų kosminiu laivu „Sojuz“ TM-21 į kosminę stotį „Mir“ nuskriejo du rusų kosmonautai – Vladimir Dežurov ir prityręs visatos specialistas Gennadij Strekalov. Drauge su jais po ilgalaikių treniruočių Pamaskvėje tris mėnesius kosmose dirbs keturis kartus visatoje „šatlais“ buvojęs amerikiečių astronautas Norman Thagard.

Birželio mėnesį pas šią trijulę atskris kosminis „keltas“ Altantis. Drauge su penkiais amerikiečių astronautais „šatlu“ į visatą leis ir du rusai, kurie pakeis „Mir-17“ įgulą. Tai bus pirmas ištisos bendrų skrydžių serijos eksperimentas. Mat JAV ir Rusijos visatos erdvės tyrimo agentūros pasirašė susitarimą, kuris numato ilgalaikį ir įvairiapusį bendradarbiavimą.

Plačiau apie tai „Lietuvos sparnai“ rašė 1994 m. ketvirtame numeryje.

1950 metų viduryje firma Bristol gavo Anglijos Karališkųjų oro pajėgų vadovybės užsakymą sukurti jūrų aviacijai povandeninių laivų paieškai ir atakoms skirtą sraigtasparnį. Aštuonerius metus dirbusi firma taip ir nepasiekė reikiamų rezultatų. Tuomet anglai nupirko amerikiečių sraigtasparnio Sikorsky S-58 (HSS-1) licenciją ir jų gamybą pavedė firmai Westland. Vietoj amerikiečių naudoto stūmoklinio vidaus degimo variklio Wright Cyclone jie pasirinko dujų turbininį Napier Gazelle NGa 11. Sraigtasparnis, pavadintas Wessex Mk 1, išbandytas 1957 m. ir pradėta jų serijinė gamyba. Transportui skirtame variante Wessex Mk 2 buvo naudojami du dujų turbininiai varikliai Rolls Royce Bristol Gnome 110/111 arba Napier Gazelle NGa 22. Du specialiai įrengti sraigtasparniai Wessex Mk 4 skirti aptarnauti Anglijos karališkejai šeimai. Eksportui buvo gaminami Westland Wessex Mk 31, Mk 52-54 ir Mk 60 variantai.

## PADANGĖJE IŠTIESĖ SAVO

„Lydėdami gėstančią žarą vėlai Pakilo į dangų margi sakalai. Paniekinę žemės vylingus sapnus, Padangėje ištiesė savo sparnus.“ (V. Mykolaitis-Putinas)

Ne, šįkart neanalizuosiu poeto simbolikos, bet pažvelgsiu į šias eilutes realistiškai. Ir priežastis tam yra: Kėdainiuose veikianči Br. Oškinio vaikų aviacijos mokykla. Tai vienintelė tokio profilio mokykla Lietuvoje, turinti 9 filialus kituose respublikos miestuose.

Iš pradžių kyla teisėtas klausimas – kas yra tas Bronius Oškinis? Tai sklandytuvų konstruktorius ir sklandymo pradininkas Lietuvoje. Nusivylėte? Tikėtote kosmonauto? Bet Mėnulį pasiekė irgi ne iš karto.

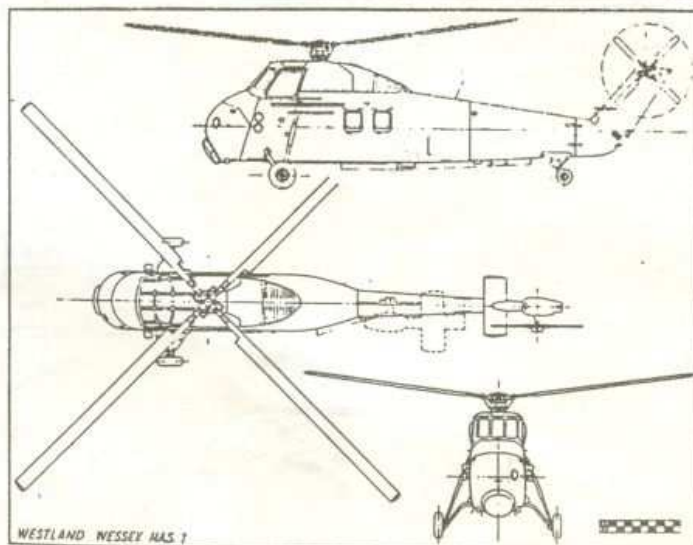
„Mažonoje aviacijoje, panašiai kaip su dviračiu, visas ateina per mėlynę,“ – juokavo skraidymo instruktorius Rolandas Stonkus. Galų gale viską pasako mokyklos tikslas. Pasak jos direktoriaus Juozo Rimkevičiaus, „reikia kuo daugiau jaunų žmonių sudominti oreivyste ir tokiu būdu prisidėti kuriant Lietuvos aviacijos ateitį.“

Mokykloje mokosi 12-16 metų vaikai. Ir ne tik... Mokosi ir jaunesni. Mane ypač sužavėjo jaunųjų aviatorių užsispyrimas, nes ne kiekvienam užtektų ryžto ir valios visą vasarą kasdien vaikščioti į mokyklos aerodromą Vilainiuose. O dar žiemą vykstantys užsiėmimai mokyklos patalpose, kur mokiniai susipažįsta ne tik su aviacijos istori-



## Aviacijos kolekcionieriaus kampelis

Erdvus sraigtasparnio liemuo aptakių aerodrominių formų. Važiuklė klasikinė, su uodegos ratuku. Su pripučiamais plūdurių sraigtasparnis plūduriuoja



vandens paviršiumi. Pilotų krėslai įtaisyti kabinos priekyje. Valdymo sistema sudvejinta. Laivų sekimo operatoriaus kabina hermetiška, įrengta po variklių reduktoriais. Sraigtasparnis gali skraidinti 16 keleivių arba 7-8

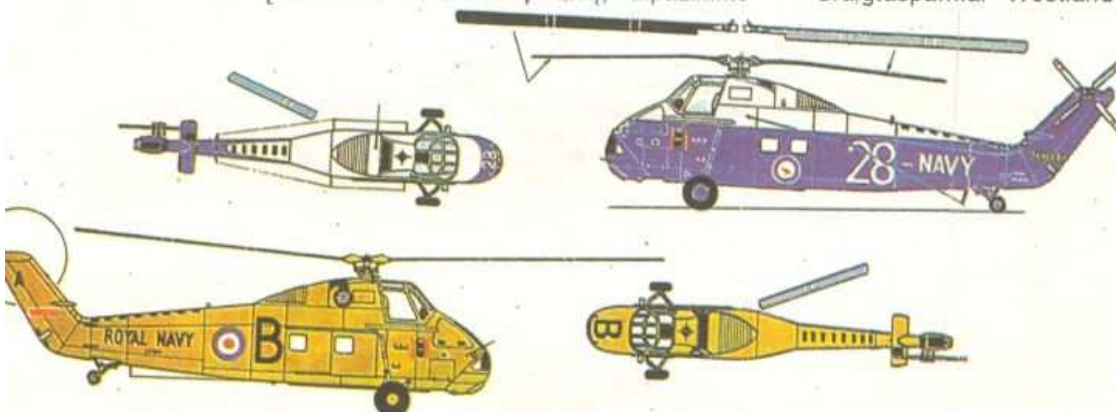
karius su visa kovine ekipirute ir amunicija.

Kariniai jūrų aviacijos sraigtasparniai turi bortinius radijo lokatorius, automatinę stabilizavimo įrangą, nuleidžiamą hidroakustinę stotį, atpažinimo

„savas - svetimas“ sistemą. Išoriniuose pakabinamuose bakuose išdėstyti raketų lizdai arba pakabinamos bombos. Sraigtasparnis gali nešti ir torpedas.

Sraigtasparniai Westland

Wessex Mk 3 plačiai naudoti per Anglijos-Argentinijos karo veiksmus Folklendų salose. Sunaikintas argentiniečių povandeninis laivas „Santa Fe“, išlaipintas jūrų pėstininkų desantas.



Nudažymo pavyzdžiai: Apačioje - 845-oji eskadrilė. Viršuje - Australų karinis jūrų laivynas.

### TECHNINIAI SRAIGTASPARNIO DUOMENYS

Rotorinis diametras	17,07 m
Sraigtasparnio ilgis (su rotoriumi)	20,04 m
Liemens ilgis	11,73 m
Tuščio svoris	3561 kg
Skridimo svoris	6124 kg
Maksimalus skridimo greitis	212 km/val.
Kelionės greitis	195 km/val.
Skridimo nuotolis	486 km

Paruošė Petras PETRAITIS

## SPARNUS

ja, aviacijos „abėcėlė“, bet ir mokosi aerodinamikos, t.y. kūno judėjimo ore, disciplinos. Tačiau tiems, kurie kartą pakyla į dangų, sklandymo aistra tampa gyvenimo būtinybe.

Akivaizdus pavyzdys - Jurgita Puskepalytė, septintokė iš Gudžiūnų. Mokyklą lanko antrus metus. Vasarą kiekvieną dieną nedaug privažinėsi iš Gudžiūnų. Tad ji su broliu, ją atvedusiu į mokyklą, čia ir miega, valgo, iš ryto knygą skaito, mezga. Kaip ji pati pasakojo, pasistengs gerai mokytis - stiuardese nori būti. Būdamas 4 metų, ant stogo užsilipo. Paskui vos į kailį negavo... „Aukščio nėra ko bijoti“, - sako mergaitė. Su sklandytuvu pakyla iki 1 m. Jurgitai bai-

su tik nusileisti - bijo sulaužyti sklandytuvą...

O jauniausias šios mokyklos auklėtinis - Audrius Stašaitis, „Obelės“ mokyklos-darželio trečiokas.

Pirmi metai, o jau 5 m pakyla ir varžybose dalyvavo. Audrius, kaip ir kiti berniukai, sakė, kad nežino,



„Štai kiek mūsų daug!“

kuo norėtų būti. Tačiau instruktorius Rasius Banevičius, beje, šios mokyklos absolventas, išdavė, kad visi svajoja lakūnais tapti, nors ir praėjo tie kosmonautų laikai.

Baigę aviacijos mokyklą, dauguma toliau mokosi skraidyti aeroklubuose. Jų Lietuvoje - 14. Tokią pradžią mokykla davė ir Egidijui Surmai, dabar jau baigusiam Maskvos valstybinį technikos universitetą ir įgijusiam inžinieriaus-mechaniko specialybę. Kiti gal „Boeing'ais“ „laktys“...

Na, o pabaigai, manau, niekas taip gerai nesuprato jaunųjų aviatorių aistros sklandyti, kaip „keturvėjininkas“ Kazys Binkis:

„Lydėjo debesį pavėjul  
Žmogaus nerimstanti dvasia  
Žmogus per amžius pavydėjo  
Sparnuotam paukščiui erdvėse.“

Živilė ALEKSONYTĖ



Jūsų žurnalo 1994 m. trečiajame numeryje rašėte apie jūroje įrengiamus aerouostus, tarp jų ir apie stojantį rikiuotėn Japonijos Kansai aerouostą.

Prašome papasakoti, koks jis, kuo skiriasi nuo kitų.

A. ADOMĖNAS

Kaunas

Mielai atsakome į šį klausimą, juolab kad, mūsų manymu, pasakojimas apie šios šalies naujus oro vartus sudomins daugelį skaitytojų.

## TO DAR NEBUVO!

Daugiau nei prieš tris dešimtmečius, kai man teko supažindinti Lietuvos sporto mėgėjus su Olimpinių žaidynėmis, vykusiomis Tekančios saulės šalyje, Tokijo Naritos aerouostas man pasirodė tikras gigantas. Į šiuos didžiulį plotą užimančius oro vartus nuolat leidosi, iš jų kilo lėktuvai. Keleiviams nebuvo reikalo grūstis autobusu Japonijos sostinės transporto kamšatyje. Miesto centrą ir Naritos aerouostą siejo tiesioginė geležinkelio linija - tų laikų technikos šedevras - monobėgis. Taip buvo vadinama geležinkelio sistema. Ją sudarė vienas bėgis. Na, ir lėkė jis stačiai žaibišku greičiu.

Ar galėjau tada pagalvoti, kad Narita pasens, nebepajėgs aprėpti visa to, kas veržte veržiasi į šios nepaprastos, visad besišypsantių žmonių ir neverkiančių vaikų valstybės sostinę? Bet ne veltui sakoma, kad laikas viską keičia...

Dar aštunto dešimtmečio pabaigoje gavau vieno japonų žurnalistų laišką, kuriame jis rašė, jog Nippon valstybėje pradėtas kurti ypaci originalaus projekto aerouostas, pavadintas Kansai. Jis turėjo būti alternatyva Naritos aerouostui, kuris, deja, tapo pernelyg mažas ir ankštas. Aerouostas buvo projektuojamas ant didžiulės dirbtinės salos. Jau tuomet kuo detaliosiai išnagrinėtos ir numatytos infrastruktūros problemos: viešbučiai, parodutuvės, laisvalaikio skirtos užiegos ir restoranai, na ir, žinoma, greitkelis, jungiantis salą su žemynu.

Ir štai praėjo daugiau nei penkiolika metų. Tai, kas buvo projektuose, tapo tikrove. Tik dar puikesnė - Kansai aerouostas pradėjo savo pilnakraujį gyvenimą. Jis tapo pirmu Japonijos aerouostu, kuriame oro eismas nenutrūksta ištisą parą!

Įrengti šį „plaukiojantį“ aerouostą buvo toli gražu ne taip paprasta. Septynerius su puse metų Osakos įlankoje triūsė žmonės. Jie pastatė jūroje 526 hektarų plotą



dirbtinę salą, „plūduriuojančią“ virš 18 m gylio vandens. Kuriant šį originalų įrenginį buvo suklota 200 000 000 tonų betono, geležies, plieno, kalnų uolienos. Kai pagrindiniai darbai jau buvo baigiami, kilo didžiulė panika - mokslininkai pripažino, kad dirbtinė sala... skęsta. Sunki, didžiulė statybos aikštelė pradėjo grimzti į jūrą. Kelis milimetrus per metus. Išnagrinėjus problemą išaiškėjo, kad giganto „skendimas“ stabilizuosis. Taip ir buvo. Tad pavojai, galima sakyti, liko praeityje. Galima sakyti, nes Japonijoje gamta yra iškretusi įvairiausių pokštų. Tik Kansai aerouosto projektuotojai bei statytojai įsitikinę, kad ir didžiausias cunami bei stipriausias žemės drebėjimas nė kiek nepakenks naujajam aerouostui. Duok, Dieve!

Kansai aerouostas sujungtas su žemynu 3,75 km ilgio dviaukščiu tiltu. Atvykę keleiviai juo į sausumą patenka per šešiasdešimt greitkelių arba kiek žemiau esantį geležinkelį. Na o iš antrojo Japonijos pramonės centro - Osakos kelionė į aerouostą geležinkeliu trunka 30 min. Bet... Kansai aerouostas nutolęs nuo buvusių pagrindinių Japonijos oro vartų - Naritos aerodromo Tokijuje daugiau nei 500 km. Ar neatsilieps tai keleivių srautui? Japonai įsitikinę, kad to nebus. Juk Osaka - stambus kapitalo, pramonės, kultūros centras. Ir daugelis stambiausių Japonijos korporacijų bei firmų čia turi savo filialus. Na, ir svarbiausia - nusigauti iš Kansai į senąją Osakos aerouostą Itamį - vieni juokai. O iš jo galima pasiekti bet kurią Japonijos vietą - šis aerouostas aptarnaus tik vidaus linijas. Užtat Kansai..

Aerouoste, kuris, be abejonės, moderniausias pasaulyje - keleivio laukia visi patogumai. Penkiaaukščiame terminale jų paslaugoms 33 peronai (jų bus įrengta dar 41). Tarp terminalo ir atskirų keleivių salių kas dvi minutes kursuoja elektronikos valdomi traukiniai. O apie aerouosto vidaus įrangą ir kalbėti netenka. Ji - aukščiausios klasės, atitinkanti ir subtiliausių skonį. Visur - elektronika, patogumai, ideali švara ir tvarka.

Tiesa, derėtų dar pasakyti skaitytojams, kad Kansai aerouosto statybos ir įrengimo darbai pavėlavo daugiau nei metus - 15 mėnesių. Bet tokiam didžiuliui projektui, ypač turint galvoje pastebėtą dirbtinės salos „skendimą“, tai nėra didelis nusikaltimas. Tiesa, tai nemažai atsiėjo. Bet papildomos išlaidos bus gana greit susigrąžintos. Juk dėl lėktuvų variklių keliamo triukšmo visi šalies aerouostai naktį privalo nutraukti darbą. Kansai, esančiam jūroje, tai netaikoma. Jis veikia ištisą parą. Tad dabar pinigėliai plaukte plaukia. Ir dar labiau plauks, nes toks darbo režimas atveria galimybę sėkmingai aptarnauti reisus į Tolimuosius Rytus, Azijos vandenyno rajonus bei Šiaurės Ameriką. O tai skatina aviakompanijas naujai planuoti reisus - juk Tokijo Naritos aerouostas, aptarnaujantis net 66 proc. visų šalies tarptautinių reisų, nepaprastai perkrautas.

Japonijos stambiausia aviakompanija JAL (Japan Airlines) bei jos konkurentė All Nippon Airways apskaičiavo, kad naujasis aerouostas kasdien aptarnaus 44 000 keleivių. Ir tai tik per pradinę stadiją. Planavimo strategai numato 51

milijoną keleivių ir 1,4 milijono tonų krovinių per metus! Šiuo metu JAL susiejo Kansai su Londonu keturiais skrydžiais per savaitę, drauge su Air France - kasdieniais skrydžiais į Paryžių ir atgal, British Airways du kartus per savaitę skrenda iš Londono Hitrou aerouosto į Kansai ir atgal, tris kartus per savaitę skrenda Swissair iš Ciuricho, Lufthansa - keturis iš Frankfurto prie Maino. Tiesa, vokiečiai pradžioje tūpė dar ir Honkonge, bet dabar skrenda tiesiai. Neatsilikio ir KLM, kuri norintiems suteikė galimybę du kartus per savaitę išskristi į Kansai iš Amsterdamo. Trumpai tariant, aerouostas-sala kasdien aptarnauja 360 aviareisų. Ir taip yra pradėjus veikti tik pirmajai Tekančios saulės šalies naujausių oro vartų daliai.

Tiesa, aviakompanijos skundžiasi, jog naudojimosi aerouostu kainos labai didelės. Jos gerokai viršija net pasaulio brangiausio Tokijo Naritos tarifus. Kai kurios leidimus įgijusių 44 aviakompanijų dėl to pradžioje delsė pradėti veiklą, lyg nežinotų, kad „susisiekimo salos“ įrengimas atsiėjo 14 milijardų JAV dolerių! Nepaisant to, daugelis specialistų įsitikinę, kad jau netoli tas laikas, kai ir šio aerouosto galingumo gali nepakakti. Tad statybos kompanijos, atrodo, ilgai be darbo nebus. Juk statčiuose jau senokai guli visiškai parengti Kansai aerouosto antros eilės statybos ir plėtojimo darbų etapo, antro pakilimo ir nusileidimo tako įrengimo planai.

Aleksandras IČIKAVIČIUS





#### VERTINGAS PASIŪLYMAS

Jungtiniai Arabų Emyratai panoro užsisakyti aštuoniasdešimt karo lėktuvų, kurie nebūtų pernelyg brangūs, bet jau pripažinti, patiesinę save. Ir dar: aparatas turi turėti daugiau degalų nei normalūs kovos lėktuvai, kad galėtų toliau skristi.

Ilgai nesvarstęs koncemos McDonnell Douglas pasiūlė JAE F-15 Eagle. Aparato nešančios plokštumos gaminamos iš tvirtesnės medžiagos ir padidintos, kad galėtų talpinti 2,5 tonas degalų. Toks kiekis padidintų maksimalų skridimo tolį 30 proc. Tad patobulintas F-15 U galėtų skristi 1650 km. Tai 450 km toliau nei pageidauja JAE.

Tiesa, storesnis ir didesnis sparnas sumažintų lėktuvo greitį nuo 2,5 iki 1,8 Ma. Bet naikintuvui bombonešiui tokio greičio visiškai pakanka. Užtat yra ir kompensacija: po storesniais sparnais galima pakabinti didesnio svorio ginklus.

Pasak MMD atstovo, naujo F-15 U modelis galėtų būti pagamintas per dvejus su puse metų. Bet... niekas negarantuoja, kad būtent MMD gaus JAE užsakymą 80-čiai lėktuvų. Mat lenktyniauti dėl pelningos sutarties ėmė ir Lockheed, Dassault, Suhoi. Kiekvienas konkurentas stengiasi kuo geriau apibūdinti savo lėktuvus. Ir niekas šiandien negali pasakyti, kam JAE suteiks pirmenybę. Užtat visiškai aišku, kad visi savo prekę siūlantys gamintojai siekia vieno tiks-

lo: parduoti savo jau seniai serijomis gaminamus lėktuvus, juos perdirdę pagal užsakovo skonį. Na, o pinigai, gauti už patobulintus „senukus“, žada būti tikrai nemaži. Juk „banginiai“ smulkių žuvelių, „ešerių“ negaudol!

#### TRYŠ SEPTYNIUKĖS KYLA PLANINGAI

Griežtai pagal planą korporacija Boeing kelia į dangaus žydrinę savo naujausią keleivinį lėktuvą - Boeing-777. Ore išbandytas jau ketvirtas skraidantis aparatas. Trys pirmieji dabar perėjo į bandytojų rankas žemėje. Tikrinama vandeniu, simuliuojami oro srovių srautų kitiškai, dar ir dar kartą bandomos stabdžių sistemos, garso izoliavimo priemonės, stengiamasi taip pat išaiškinti realų mažiausią kilimo greitį.

Per kitus devyniasdešimt B-777 bandomųjų skrydžių drauge su korporacijos lakūnais bandytojais bei inžinieriais skris ir aviakompanijos United Airlines pilotai bei kitas personalas. Mat dar šią vasarą ši aviakompanija gaus pirmąjį Boeing-777.

#### FOKKER GRESIA BANKROTAS

Žymaus aviatoriaus ir aviakonstruktoriaus Anthony Fokker įkurta ir ilgą laiką sėkmingai gyvavusi aviacijos pramonės korporacija Fokker vis labiau rieda į pakalnę. Prieš keletą metų į sunkią finansinę padėtį patekusią kompaniją gelbėjo Vokietija. DASA nupirko dalį akcijų ir investavo geroką sumą pinigų. Bet to pasirodė esant per mažai. Nepaisant kai kurių Fokker skraidančių aparatų populiarumo, kompanija buvo priversta praėjusiais metais atleisti 140 specialią produkciją gaminusių darbuotojų, o dabar numatyta panaikinti dar 400 darbo vietų. Specialistai teigia, kad tik tai gali išgelbėti Fokker nuo bankroto: apyvarsta mažėja, konkurencinė kova - aštrėja.

#### EXTRA ŠEŠIAVIETIS

Aviacijos mėgėjams gerai žinomas akrobatinio skraidymo lėktuvų kūrėjas Walter Extra paskelbė, kad Frydrihschafene vyksiančioje tradicinėje aviacijos parodoje žada pademonstruoti savo naujausią kūrinių - šešiavietį kelionėms skirtą skraidymo aparatą.

Aukštasparnis, pagamintas vien iš kompozicinių medžiagų, turi galingą Teledyne Continental TSIOL - 550A variklį, kuris turėtų garantuoti 450 km/val. kelionės (75 proc.) greitį, o lėktuvo skridimo tolis sieks 1700 km.

#### ČEKAI PASIRINKO ROCKWELL

Čekų gamybos karo lėktuvai turi gerą paklausą. Bet jiems trūksta modernios elektronikos. Ši problema pagaliau išspręsta. Pasak Čekijos gynybos ministro J. Holan, susitarta su JAV korporacija Rockwell, kad ji teks svarbiausius elektronikos įrengimus. Antai 75 čekų karo aviacijai skirti L-159 bus aprūpinti Rockwell gamybos radaru FIAR, įvairios paskirties disklais, perspėjamąja technika.

Beje, naujasis kovos lėktuvas L-159 yra vienvietis variantas dviviečio L-59, kuris paprastai buvo naudojamas karo aviacijos pilotų treniruotėms.

#### JAPONIJA ŽADA GAMINTIS

##### NAIKINTUVĄ

Tiesa, jis turėtų pakilti tik kito amžiaus pradžioje - 2008 m. Tai bus „nematomas“ - grafitu ir kitomis radarų nepastebimomis medžiagomis dengtas lėktuvas, kuriam specialų galingą variklį kurs Ishikawajima - Harima Industries. Aparato gamyba bus patikėta kompanijai Mitsubishi, kuri dabar kuria FS-X.

Taip matome, Tekančios saulės šalies karo aviacijos ir pramonės atstovai jau dėl visko sutarė. Trūksta tik vieno - milijardo dolerių, kuriuos pradėdant 1995 metais savo penkmečių planuose privalo kaskart numatyti šalies vyriausybė.

# Lietuvos sparnai

## AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

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

1995. Nr. 2 (213).  
Steigėjas Lietuvos aeroklubas.  
Remia Respublikos Susisiekimo ministerija, įkurtas 1935 metais.  
Eina keturis kartus per metus.  
Vyriausiasis redaktorius Antanas ARBAČIAUSKAS  
Atsakingasis sekretorius Aleksandras IČIKAVIČIUS  
Stilistė Vlada RADZIVILOVIČIENĖ

SL 361 Užsakymas 404.  
Kaina 2,50 lito.

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

Spausdino valstybinė įmonė „Spauda“.  
Laisvės pr. 60, 2056 Vilnius.

(LITHUANIAN WINGS)  
JOURNAL OF AVIATION AND SPACE.

© „Lietuvos sparnai“.  
1995

Pirmame viršelio p.: Daugkartinis Lietuvos čempionas Petras Akinis su Pirmojo pasaulinio karo lėktuvo Albatros D V kordine kopija.

Ketvirtame viršelio p.: Naikintuvas MiG-29 su buvusios VDR ženklais.

Nuotrauka iš „Flieger Revue“

Š. m. vasario 13 d. netikėtai mirė žymus lakūnas, sklandytojas, žurnalistas

Vytautas DOVYDAITIS



Vytautas gimė 1920 m. balandžio 1 dieną Kaune, Vasario 16-osios Nepriklausomybės akto signataro Prano ir jo žmonos Marcelės Dovydaičių šeimoje. Baigęs pradžios mokyklą toliau mokėsi Kauno „Aušros“ gimnazijoje. Jaunuolis sekė šešeriais metais vyresnio brolio, pirmosios Lietuvos sklandytojų grupės nario, Jono Dovydaičio pėdomis. Nuo pat vaikystės domėjosi aviacija, gamino skraidančius aviamodelius. Būdamas šešiolikos metų V. Dovydaitis Nidos mokykloje išlaikė normatyvus ir gavo sklandytojo C piloto ženkluką. Kaune skrisdamas sklandytuvu Grunau Baby „Nida“ kiludė telefono laidus ir buvo ištiktas avarijos. 1938

metais dalyvavo pirmoje Tautinėje olimpiadoje ir iškovojo trečią vietą. Vėliau stojo į aspirantų karo mokyklą ir tuo pat metu skraidė lėktuvais aeroklubo sportinėje eskadrilėje.

Prasidėjus okupantų represijoms 1941 metų birželio 15 dieną su šeima buvo suimtas ir išvežtas į Sibirą. Po 8 metų tremties grįžo į Lietuvą. Brolio padedamas ėmėsi žurnalistinio darbo. Dirbo įvairių laikraščių redakcijose, ELTA, vėliau - radijo ir televizijos komitete.

Sugrįžęs į gimtąjį miestą tuoj pat susitiko su jau atgavusiais veiklą sklandytojais. Svarus jo indėlis kuriant ir statant sklandytuvą BK-4 „Kaunas“. 1956 metais skrisdamas sklandytuvu KPI-3 „Gintaras“ pateko į sunkią ir patyrė didelę avariją. Nepaisant sudėtingų kovų bei rankos lūžio, galvos traumų, jau kitais metais matėme jį šiuočiuojant aerodromuose, žavėjomes jo skraidymais.

Neišvengta avarių ir vėliau. Skrendant sklandytuvu MAK-15 nuliūžė sparnų eilėnais, tačiau V. Dovydaitis sugebėjo sėkmingai nusileisti. O vieno skridimo metu jo valdomas sklandytuvas L-13 „Blank“ ore susidūrė su Algio Smilgevičiaus pilotuojamam „Olimpija“. Abu pilotai išsigelejo paraišutais.

1960 metais Lietuvos rinktinė pirmą kartą dalyvaujant prestižiniame TSRS čempionate, mūsų komandoje buvo ir V. Dovydaitis. Svetingoje Ukrainos padangėje - Sumuose jis vie-

nas pirmųjų Lietuvos aviatorių įvykdė sporto meistro normatyvą.

Sklandytuvais V. Dovydaitis pasiekė nemažai Lietuvos rekordų, o du jų - skridimo nuotolio (503 kilometrai) ir skridimo nuotolio į numatytą tikslą (417 kilometrų) - rekordų lentelėje puikuojasi ir dabar. Jam pirmajam buvo įteikta rašytojų įsteigta pereinamoji taurė už skridimo tolį.

V. Dovydaitis skraidė akrobatiniais lėktuvais Z-326 „Trenier“ ir Z-326A „Akrobat“. Yra išbandęs motorizuotus sklandytuvus BRO-23 „Garnys“ ir su bičiuliais pastatytą „Slanką“.

V. Dovydaitis daug rašė aviacijos tematika periodinėje spaudoje. Yra knygų „Debesų keliais“ ir „Žydraisiais vieškeliais“ bendraautoris. Parašė knygas „Erdvėje daug paslapčių“, „Būk taikus, debesie“. Apie lakūnus S. Darių ir S. Girėną - „Vėjelai blaškė, žaibai plakė...“ ir „Sparnus jam davė Lietuva“.

1993 metais apdovanotas S. Darius ir S. Girėno medaliu.

Mėnesį prieš mirtį pasirodė pasakutinis Vytauto Dovydaičio kūrinys - knyga „Lemta buvo išlikti“. Tai autobiografinė autoriaus knyga, kurioje atsispindi pagrindiniai šeimos gyvenimo faktai, tremtis ir aviacinė veikla. Liko nebaigti sumanyti darbai...

Tauraus aviatoriaus, jaunimo mokytojo atminimas ilgai neišblės tarp jį pažinojusių. O jo rašiniai ir knygos amžiams liks būsimosioms kartoms.







El. žurnalo variantą parengė:  
[www.Plienosparnai.lt](http://www.Plienosparnai.lt)

