

# Lietuvos sparnai

1995/3

ATLANTO NUGALĖTOJAS  
FELIKSAS VAITKUS



Lt. Felix Vaitkus



# LIETUVOS PADANGĖJE

•Neįdomingai skraidymų sezoną pradėjo lakūnai-konstruktoriai mėgėjai. Š.m. balandžio 23 d. žuvo 36 metų Alytaus Motodesantinio bataliono „Geležinis vilkas“ parašiutinio parengimo viršininkas vyr.leitenantas Feliksas Mikuta.

Skraidyti F.Mikuta išmoko buvusios TSRS SDAALR mokomajame centre. Skraidė reaktiviniais L-29, MIG-15 ir MIG-17 lėktuvais. Nuo 1982 metų dirbo Alytaus aeroklube aviatechniku, vėliau instruktoriumi. Čia skraidė lėktuvais Wilga 35A, Jak-52. Buvo išskraidęs 1938 valandas. Tarnaudamas „Geležinio vilko“ batalione, laisvalaikio kartu su Romu Romančiucku pagal prancūzų konstruktoriaus Michel Colombam lėktuvo Cri-Cri schemą pasigamino savos konstrukcijos lėktuvą. Šiame miniatūriname, neįprastų formų dvimotoriame lėktuve jie panaudojo ir savos konstrukcijos variklius.

Lėtinę dieną F.Mikuta žadėjo lėktuvu iširti nedidelio žemės charakteristikas ir atlikti nedidelius pasisukimus į orą. Kelis kartus pasukęs, lėktuvas visų pajėgumu velkiančiais varikliais pakilo į orą priešais netoliese esančius aukštus medžius. Nežinia ar lakūnas suabejojo, kad nesugebės peršokti medžių, ar dėl eleronų ir plyšinių užsparnių sąveikos, lėktuvą pasuko aerodromo link. Lėktuvas tartum suktuke krito ant sparno ir atsitrėkęs į garažo stogą nukrito tarp privačių garažų. Feliksas Mikuta žuvo vietoje. Katastrofą tyrusi Civilinės aviacijos inspekcijos komisija tikrų jos priežasčių nenustatė. Tačiau viena aišku, kad prieš kylančią į orą, iki tol nebuvo įvykdyta daugelis bandymų reikalavimų.

•Vilniaus technikos universiteto Aviacijos institute š.m. balandžio 27 d. įvyko mokslinė konferencija aviacijos plėtros Lietuvoje klausimais. Konferencijoje dalyvavo Susisiekimo ministerijos sekretorius Algirdas Šakalytis, Civilinės aviacijos departamento direktorius Antanas Lapinskas, kompanijos „Lietuvos avialinijos“ generalinis direktorius Stasys Dailidka, VTU rektorius Edmundas Zavadskas, Aviacijos instituto rektorius Jonas Stankūnas, kiti atsakingi aviacijos srityje asmenys.

Konferencijoje nagrinėtos aviakompanijų „LAL“ ir „Lietuva“ tolesnės veiklos kryptys, užsienio aviakompanijų tarpusavio konkurencijos strategija. Apsvarstyta Vilniaus, Karmėlavos, Palangos aerouostų plėtojimo perspektyvos, Šiaulių-Zoknių aerodromo atstatymas panaudojant firmos Philips investicijas.

Daug dėmesio skirta aviacijos specialistų rengimui, navigacinių sistemų tobulinimui, skraidančių aparatų gamybai ir jų sertifikavimui.

Konferencijoje kalbėjo svečiai iš Latvijos, Rygos aviacijos instituto dėstytojai S.Doroško ir V.Sannikov.

•Sename Zoknių aerodrome gegužės 19 d. surengta aviacijos

šventė sukėlė nepaprastą susidomėjimą. Be šiauliškių tūkstantinėje žiūrovų minioje buvo nemažai aviacijos mėgėjų, atvykusių iš kitų Lietuvos vietų. Ažiotažą sukėlė Italijos Karinių oro pajėgų lakūnų pasirodymas.

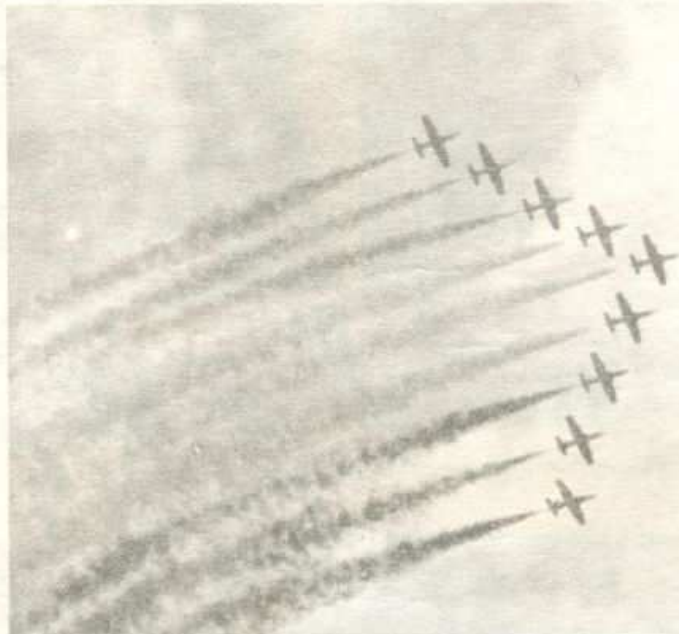
Šventę pradėjo trijų lėktuvų Wilga 35A rikiuotė, virš kurios plazdėjo Lietuvos ir Italijos vėliavos. Vedantįjį lėktuvą valdė Šiaulių miesto meras Alfredas Lankauskas. Paskui prasidėjo aviatorių pasirodymas. Iš padangės leidosi spalvingi parašiutai, melstriškumą demonstravo sklandytojai. Nepaprastai atrodė skrendančio lėktuvo viršuje stovinti sportininkė Rasa Meiliūnaitė, kuri mosuodama rankomis sveikino svečius.

Lietuvos Karinių oro pajėgų sraigtasparnį demonstravo kapito-

grupė Frece Tricolori (Trispalvės strėlės) aviacijos šventėse ir kituose renginiuose dalyvauja jau daugiau kaip 30 metų. Kelčiantis technikai, keltėsi grupės naudojami lėktuvai ir, savaime aišku, jais skraidantys pilotai. Dabar eskadrilė skraldo Italų gamybos reaktiviniais lėktuvais Aeromacchi MB-339. O pilotų amžiaus vidurkis - iki 30 metų. Tartum surišti eskadrilės lėktuvai, palikdami Italijos valstybinės vėliavos spalvotas dūmų juostas ir atlikę figūras, padangėje plešė fantastinius piešinius. Skridimo metu buvo kelčiama lėktuvų formuotė, skridimai priešingais kursais.

Šventės pabaigoje skraidančius modelius demonstravo „mažosios aviacijos“ atstovai - aviamodeliuotojai.

Daugiau kaip dvi valandas trū-



Ora - Frece Tricolori.

nas Povilas Noreika. Mažą, Amerikoje pagaminto sraigtasparnio galimybes parodė vokiečių pilotas Helner Brehorst.

Aukštojo pilotų figūrų kompleksą demonstravo Pasaulio taurės vicelaimėtojas Jurgis Kalrys. Jis skraidė nauju, nuosavu lėktuvu Su-31. Su šiuo lėktuvu jis šiemet dalyvaus visuose Breitling Pasaulio taurės etapuose.

Italai savo programą pradėjo dvimotorio turbosraigtinio transporto lėktuvo Fiat G-222 skridimu. Demonstruota trumpa lėktuvo kilmė ir tūpimo distancija. Ypač efektyviai atrodė transporto lėktuvo atliekamos aukštojo pilotų figūrų. Parodytas skridimas su vienu išjungtu varikliu.

Na, o dešimties spalvingų mokymų-treniruočių lėktuvų skraidymo grupės pasirodymas prano visus žiūrovų lūkesčius. Speciali Italijos Karinių oro pajėgų

kusi šventė Šiaulių padangėje įvyko. Iš aerodromo skirstėsi laimingi žiūrovai, patenkinti liko ir Italijos lakūnai, turėję progos susipažinti su mūsų šalies aviacija ir pabendrauti su žmonėmis. Malonu, kad Italai visas savo aviacijos pasirodymo išlaidas padengė patys.

•Prieš karą Fredoje įsikūrusioje aviacijos gamykloje buvo statomi pirmieji Lietuvos lėktuvai serijomis gaminami A.Gustaičio ANBO, atliekamas kitų lėktuvų remontas. Pokario metais gamykla išaugo iki stambiausios sraigtasparnių remonto bazės visame buvusioje kariniame Varšuvos bloke. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę pagrindiniai gamyklos įrenginiai išvežti, kiti buvo išampyti savų „metalių leškotojų“. Atrodė, gamykla atgimti neliko jokių viličių.

Tačiau naujai susikūrusios Aviacijos remonto gamyklos direktoriaus

Ginto Nekrašaus ir vyr.inžinieriaus Prano Vinicko paslaukojamo darbo dėka gamyklos cehuose vėl verda darbas - dabar čia remontuojami aeroklubo lėktuvai.

Š.m. birželio 9 d. Kauno aviacijos dirbtuvėse įvyko pirmųjų kapitališkai suremontuotų lėktuvų Jak-52 ir An-2 prezentacija. Naujai nudažyti lėktuvai įteikti šeimininkams. Savo eilės laukia ir kiti resursą atskraidę metaliniai „padanglų paukščiai“. Paklausimai dėl remonto galimybių gauti ir iš kitų užsienio šalių.

•Pažymint pirmojo Antano Gustaičio lėktuvo ANBO I išbandymo 70-metį ir Felikso Valtkaus skrydžio per Atlantą 60-metį Kauno aerodrome surengta aviacijos šventė.

Padangėje skraidė kapitono Povilo Noreikos pilotuojamas sraigtasparnis Mi-8, kuriuo į orą kilo ir aviacijos veteranai. Koviniu mokomuoju treniruotės lėktuvu L-39 Albatros aukštojo pilotų figūras demonstravo pulkininkas Stasys Murza. Programą papildė LAK sportininkai ir lakūnai-konstruktoriai mėgėjai.

Iškilmingoje Karinių oro pajėgų rikiuotėje paskelbtas įsakymas dėl karinių laipsnių suteikimo.

•Prisigėta žemų debesų Vilniaus padangė birželio 23 dieną sutiko Lietuvos avialinijų lėktuvą Boeing 737-200. Nors įkyriai smelkė lietis, perone lėktuvo laukė nemažai Vyriausybės atstovų, žurnalistų. Rūke apsukęs garbės ratą didžiulis Boeing su Lietuvos avialinijų simboliška ir registracijos raidėmis LY-BSD švelniai palatė kili-mo-tūpimo taką. Lėktuvas pririedėjo prie pat aerouosto rūmų. Ant trapo pasirodžiusius pilotus Stasį Jaimalavičių, Antaną Žilinską ir Vidą Purutį susirinkusieji sutiko plojimais, merginos apdovanojo gėlėmis. Lėktuvą, pavadintą Stepono Dariaus vardu, pašventino monsinjoras Kazimieras Vasiliauskas.

Per spaudos konferenciją kalbėjo susisiekimo ministras Jonas Biržis, akrobatinio skraidymo meistras Jurgis Kalrys, aviacijos veteranas Viktoras Ašmenskas. Lėktuvą atskraidinę pilotai pasakė, kad skridimas iš Amerikos iki Lietuvos truko 15 val. 30 min., o skridimo maršrutas nusidriekė 11025 kilometrus.

LAL generalinis direktorius Stasys Dailidka nurodė, kad Empire Capital Corporation pirktas lėktuvas kainavo 8,3 milijono JAV dolerių. Pagamintas 1982 metais Boeingo koncernu Sietlo mieste. Juo atlikti 28000 skridimų, ore išbūta 30000 valandų. O bendras lėktuvui skirtas eksploatavimo resursas yra per 100000 valandų. Lėktuvas skrenda 856 km/val. greičiu ir gali priimti 105 keleivius.

Artimiausiu laiku Lietuvos avialinijų atstovai ves derybas Londono dėl kito Boeingo įsigijimo.



# ANTRASIS TRANSATLANTINIS LIETUVIŲ SKRIDIMAS

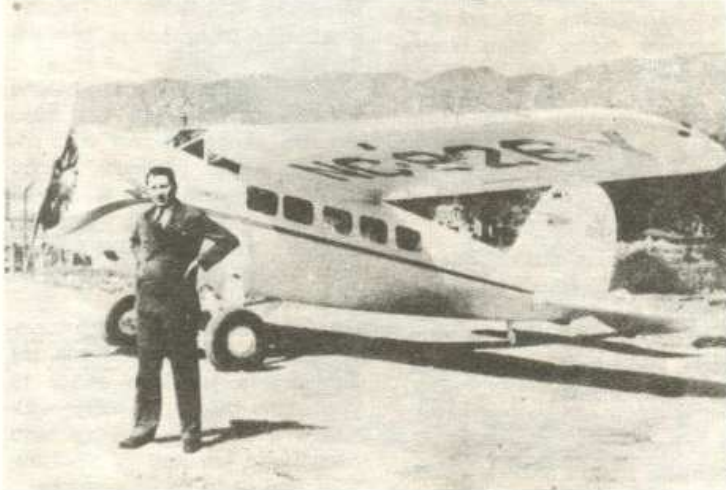
## IDĖJOS ĮGYVENDINIMAS

1933 m. liepos 17 d. įvykusi beveik pasiekusios tikslą Lituania cos tragedija tarp pasaulio lietuvių sukėlė naują patriotinio atgimimo bangą. Šiek tiek apimus visuomenės sukrėtimui imta kalbėti apie galimybę pakartoti skrydį ir įvykdyti Stepono Dariaus ir Stasio Girėno užsibrėžtą tikslą - lietuvių lakūnui per

vą, kuris, lakūnui be nutūpimo atskridus į Kauną, taps jo nuosavybe.

Lakūnas turėjo dalyvauti aviacijos šventėse, pokyliuose ir kituose renginiuose, kurių tikslas - skrydžiui reikalingų lėšų rinkimas ir jo propaganda, pasiruošti ir atlikti skrydį per Atlantą.

Sąjunga savo skyriuose ėmė rinkti lėšas, Amerikos lietuvių kolonijose rengė aviacijos dienas. Aukos



Skrydžiui per Atlantą su Lituania II pirmasis pretendentas J.R. JAMES-JANUŠAUSKAS.

Atlanto vandenyną iš Niujorko oro kelių be nutūpimo pasiekti Kauną.

Tuo metu Amerikoje atostogavęs Lietuvos Karo aviacijos lakūnas leitenantas Povilas Nakrošis vietinėje lietuvių spaudoje pasiskelbė galįs būti vienu skridimo dalyviu. Tačiau išeivijos visuomenė norėjo, kad Atlanto nugalėtojo garbė atitektų savam lakūnui. Kaipmat buvo surastas kandidatas skrydžiui - lietuvių kilmės lakūnas Juozas Janušauskas (Joseph R. James).

Juozas Janušauskas gimė 1896 metais Papiłėje. Kartu su tėvais 1908 metais atvyko į JAV, apsigyveno Čikagoje. Pirmojo pasaulinio karo metais tarnavo JAV aviacijos korpuse Prancūzijoje. Vėliau mokėsi skraidyti JAV Karo aviacijos mokykloje. Netrukus perėjo į civilinę aviaciją. Vežiojo pašta, kelevius, dirbo lakūnu-bandytoju. Čikagos Midway aerodrome buvo įsteigęs skraidymų mokyklą.

1933 m. rugsėjo 10 d. „Naujie-nų“ redaktoriaus Pijaus Grigaičio iniciatyva buvo susirinkusi lietuvių visuomenės veikėjų grupė, kuri įkūrė laikiną Antro Transatlantinio skridimo komitetą ir pasirašė sutartį su J. Janušausku. Netrukus buvo įkurta nuolatinė skrydžiui remti Amerikos Lietuvių Trans-Atlantinio Skridimo Sąjunga (ALTASS). Jos pirmininku išrinktas Antanas Kartanas. Sąjunga įsipareigojo pasirėngimo metu J. Janušauskui kas mėnesį mokėti po 100 dolerių algos, padengti pasirėngimo išlaidas, nupirkti lėktu-

buvo renkamos ir kitose šalyse. Beje, daugiau kaip 2500 dolerių paaukojo ir Lietuvos aeroklubas. Po ilgų svarstymų buvo parinktas ir skrydžiui tinkamas lėktuvo tipas. Sudarytas kontraktas su Lockheed firma įsigyti septynių vietų lėktuvą Vega 5B. Šio tipo lėktuvais jau buvo atlikta nemaža tolimų perskridimų.

1934 metų balandžio viduryje J. Janušauskas Lockheed Vega 5B lėktuvą atskraidino į Ford-Lansing aerodromą, kur po savaitės įvyko iškilmingos lėktuvo krikštynos. Pagal tradiciją krikšto motina - ALTASS pirmininko A. Kartano trylikametė dukra Venta į propelerio stebulę sudaužė butelį šampano.

Pagal planą skridimas turėjo įvykti dar 1934 metais. Tačiau J. Janušauskas jau rugpjūčio mėnesį pareikalavo sutartį pratęsti dar vieneriems metams ir tuo būdu dar



JAV Karinių oro pajėgų leitenantas Feliksas VAITKUS.

Vytauto PESECKO pieš.

12 mėnesių gauti atlyginimą. Be to, jis reikalavo, kad angliškoje spaudoje būtų rašoma tik jo suamerikoninta pavardė - „Joseph R. James“ ir visiškai neminima lietuviška Janušausko pavardė.

ALTASS vadovybė su J. Janušausko reikalavimais nesutiko ir 1934 m. gegužės 12 d. jo paslaugų atsisakė. Tą pačią dieną, tokiomis pat sąlygomis buvo pasirašyta nauja sutartis su Feliksu Vaitkumi.

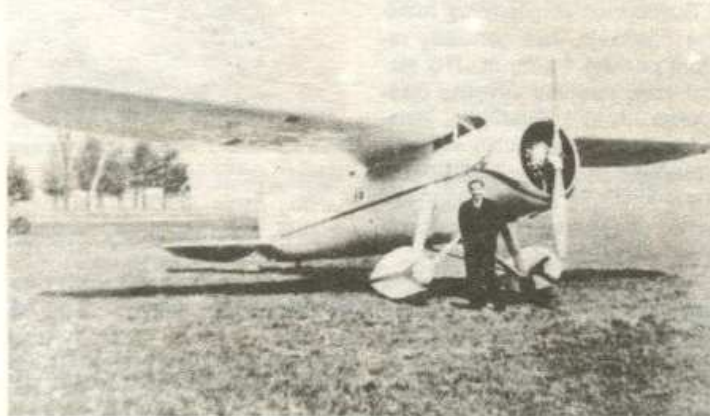
Feliksas Vaitkus gimė 1907 m. birželio 20 d. Čikagoje. Jo tėvas kilęs iš Lukošaičių kaimo nuo Gruzdžių. Motina Marija Stankevičiūtė gimusi Žagarėje. Baigęs vidurinį mokslą F. Vaitkus mokėsi Čikagos universitete. Vėliau - Kalifornijos aviacijos mokykloje ir baigė aukštuosius aviacijos kursus. Kaip JAV lakūnas skraidė bombonešiais, žvalgybos lėktuvais ir

naikintuvas. Turėjo leitenanto laipsnį. 1931 metais, mažinant karo aviacijos apimtį, išleistas į atsargą. Pradėjęs civilinį gyvenimą F. Vaitkus Viskonsino valstijos Kohler aerodrome įsteigtoje aviacijos mokykloje instruktoriavo, atliko fotografavimo iš oro ir kitus komercinius skridimus. Jau ruošdamasis transatlantiniam skridimui vedė aviacijos inžinieriaus A. Brotz dukterį Martą.

## LĖKTUVO PARUOŠIMAS

Įpusėjus 1934 metų vasarai F. Vaitkus su savo uošviu A. Brotz ėmė ruošti lėktuvą šiam atšakingam skridimui. Pagal F. Vaitkaus skaičiavimą skridimas turėjo užtrukti 25-30 valandų. O tam (su 5 valandų skridimo atsarga) reikėjo 2650 litrų benzino ir 151 litro tepalo. Tokiam kiekiui kuro vežtis buvo įtaisyti papildomi kuro bakai sparnuose ir liemenyje, vietoj šešių keleivinių sėdynių įmontuotas keturių sekcijų 1741 litro talpos bakas. Nelaimės atvejui buvo numatyta galimybė greitai išpilti kurą, kad lėktuvas su tuščiais bakais galėtų ilgiau plūduriuoti vandens paviršiuje. Liemenyje panaikintos ir šoninių langų angos. Įtaisytas naujas, talpus tepalo bakas.

Lėktuvui užsakytas naujas 550 AJ galingumo variklis Pratt and Whitney Waps S1D1. Tai žvaigždinis devynių cilindrų oru aušinamas variklis su aukštos oro kompresoriumi. Nupirtas naujas dviejų menčių propeleris. Įtaisytas radio kom-



Feliksas VAITKUS prie baigtos ruošti Lituania II.

Nukelta | 5 p.



# SU BALIONAIS VIDURŽEMIO JŪROS SALOJE



Mūsų balionas „Utenos gėrimai“ buvo pripažintas vienu gražiausių.

Balandžio 26 - gegužės 2 dienomis Ispanijoje, Maljorkos saloje, vyko III Tarptautinės oro balionų varžybos Maljorkos taurei laimėti, kuriose dalyvavo 48 komandos, atstovaujančios 11 pasaulio šalių. Iš Lietuvos buvo pakviestos 4 komandos, tačiau nuvykti pasisekė tik mums, Vilniaus oreivių klubo „Perkūnas“ komandai: man, co-pilotui Vaidai Stankiūtei ir Danguolei Dirmeikienei.

Išvykti mums pavyko tik dėka rėmėjų - Lietuvos akcinio inovacinio banko Pasvalio filialo direktoriaus Vytauto Lalo, Pasvalio uždarosios akcinės bendrovės „Pas Rimą“ direktoriaus Rimmo Želvio ir Vilniaus uždarosios akcinės bendrovės „Révis“ prezidento Algio Daniailio, kuris padėjo įsigyti ir pa-

ruošti transportą šiai tolimai ir sunkiai kelionei.

Oro balionu „Utenos gėrimai“ mūsų komandai per penkias varžybų dienas penkiose rungtyse pavyko pasiekti absoliučiai geriausią rezultatą ir, surinkus daugiausia taškų, laimėti prestižinę Maljorkos taure.

Varžybų organizatoriaus Ricardo Aracil buvome labai šiltai ir draugiškai sutikti vos tik nuvykę į Barseloną. Į Maljorkos salą teko plaukti prabangiu keltu. Didžiulį įspūdį paliko pirmas kalnuotos salos vaizdas tekant saulei, kai anksti rytą išėjome į denį. Įplaukėme į Maljorkos sostinę Palmą, kur auga daug didelių ir gražių palmių.

Varžybos vyko nuostabiame kurorte Kalla Milor ant jūros kranto. Oras buvo puikus, skraidyti - su-

dėtinga ir įdomu, mat salos klimatas ir reljefas - specifiniai.

Sudėtinga buvo žemės komandai surasti ir privažiuoti prie baliono, nes vietovės kalnuotos ir privati žemė apjuosta aukštomis akmeninėmis tvoromis.

Patyrėm įdomių ir linksmyų nusileidimų. Po pirmo skrydžio buvom priversti nusileisti į golfo lauką. Jau laukėm atbėgant pikto savininko, tačiau, mūsų nuostabai, šeimininkas, kaip tik tuo metu su savo svečiais žaidęs golfą, priėmė mus labai draugiškai, pasakęs, kad tai jam neeilinis atvejis. Visi nusifotografavome, pasikeitėme adresais ir maloniai išsiskyrėme.

Įdomiausias nusileidimas buvo į didžiulį kaktusų lauką. Ilgai turėjome spygliukus traukti... Gražu buvo virš apelsinų ir citrinų sodų, kuriuose šių vaisių nestingai ištisus metus.

Iš kilometro aukščio grožėjomės nuostabią Maljorkos salą, nepaprastai žydrą ir skaidrią Viduržemio jūros vandeniu bei prabangiais viešbučiais su didžiuliais baseiniais.

Organizatoriai pasirūpino, kad puikiai praleistume ir laisvalaikį. Kiekvieną vakarą vyko nacionaliniai vakarai, skambėdavo puiki ispanų muzika, o temperamentingos ispanės kviesdavo šokti visus pilotus.

Buvo rodomi videofilmai, kuriuos atsivežė pilotai, per demonstravimą pasakoję apie savo komandas. Rusų aeronautas Ivanas Trifonovas, dabar gyvenantis Aust-

rijoje, parodė videofilmą apie savo keliones po pasaulį oro balionu, ekstremalias nusileidimo sąlygas.

Viena įdomiausių pramogų buvo kelionė džipais. Kiekvienai komandai buvo duotas automobilis ir 40 džipų karavanas kopė stačiais ir akmenuotais kalnais. Kad ir kaip būtų keista, nesutikom nė vieno žvėrelio. Aplinkui - tik kaktusai, kalnai, o apačioje - žydra jūra. Vieno kalno viršūnėje pietavome nacionaliniame restorane ir gavome prizą už tai, kad atsiuntėme daugiausia faksų ir buvome didžiausias išvažiavimo problemas patyrusi komanda.

Daug gražių ir spalvotų balionų skraidė virš Maljorkos. Bet mūsų balionas „Utenos gėrimai“ buvo pripažintas vienu gražiausių. Šiose varžybose mums pirmą kartą teko išbandyti naują krepšį ir modernius degiklius, kurie pagaminti žymiausioje oro balionų Don Cameron firmoje Anglijoje.

Vieną vakarą buvo suorganizuotas naktinis balionų šou prie pat jūros kranto. Įspūdingai atrodė 15 permatomų balionų, stovinčių paplūdimyje. Ir čia mūsų komanda buvo linksmiausia, priverčiusi visus poilsiautojus ploti pagal degiklių „muziką“.

Taigi parsivežėme labai daug įspūdžių ir daug pakvietimų dalyvauti varžybose. Susidomėjimas Lietuva buvo tikrai didžiulis, ir daugelis pilotų pareiškė norą paskraidyti virš Lietuvos.

Džiugu, kad pavyko laimėti šias prestižines varžybas ir įrodyti, kad mes, lietuviai, ne iš kelmo spirti.

**Arvydas DIRMEIKIS,**  
Vilniaus oreivių klubo  
„Perkūnas“ pirmininkas

## AVIAMODELIUOTOJŲ STARTAI

Balandžio 21-23 d. Šiauliuose vyko respublikinės moksleivių kambarinių aviamodelių varžybos, kuriose dalyvavo 10 komandų (Šiaulių m. JTS, Šiaulių m. aviamodeliuotojų klubas „Viesulas“, Šiaulių raj., Anykščių, Mažeikių raj., Vilniaus m., Kaučo m.). Iš viso - 54 dalyviai. Komandą sudarė 4 dalyviai.

Ekspperimentinių modelių klasės modeliais startavo 15 moksleivių. Pirmą vietą užėmė Vilniaus m. I komandos narys Vitalij Šilobrit (4'55"), antrą - Kęstas Povilaitis, Vilniaus m. RMTKR komandos narys (4'30"), trečią - Eugenijus Kapcov - Šiaulių m. aviamodeliuotojų klubas „Viesulas“.

Lėktuvų modelių, kurių sparnų ilgis iki 350 mm, klasės varžybose dalyvavo 19 moksleivių. Nugalėjo Šiaulių m. JTS komandos narys Vidas Kaupelis (11'24"), antras buvo Vilijus Steponėnas iš Anykščių rajono (10'58"), trečias - Donatas

Pampikas iš Šiaulių JTS komandos (8'50").

F-1-D modelių klasėje įėgas bandė 19 moksleivių. Vidas Kaupelis, Šiaulių m. JTS komandos narys (15'44"), buvo pirmas, antras - tos pačios komandos narys Marius Žalinauskas, o trečias - Marius Miniotas, Mažeikių raj. II komandos atstovas.

Susumavus komandinius rezultatus paaiškėjo, kad geriausių rezultatų pasiekė Šiaulių m. JTS atstovai, kurių vadovas Vytautas Gaškauskas. Antri - Šiaulių m. aviamodeliuotojų klubo nariai, vadovas - Remigijus Kungys. Trečia vieta atiteko Anykščių raj. aviamodeliuotojams. Jų vadovai Rimas Steponėnas ir Algirdas Kovalionas.

Tuo pačiu metu vyko Lietuvos kambarinių aviamodelių F-1-D klasės čempionatas, skirtas aviamodeliavimo sporto šešiasdešimtmečiui paminėti. Nugalėjo Vytautas Gaškauskas, Šiaulių m. JTS ko-



Jono KAROLIO nuotraukoje: Respublikos F-1-D klasės čempionas Vytautas GAŠKAUSKAS.

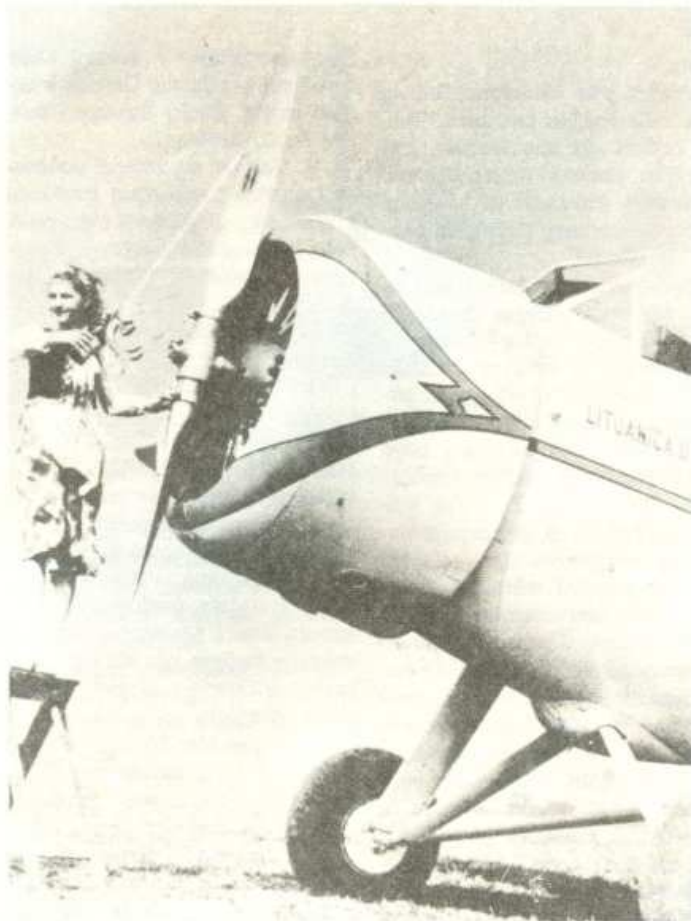
mandos narys (30'07"). Tai dviejų geriausių skridimų suma, Respublikos čempionatų rekordas salėms iki 15 m yra 23'. Antrą vietą iškovojo Rimas Steponėnas iš Anykščių rajono (18'49"), trečią - Remigijus Kungys, Šiaulių m. AK komandos narys (17'19").

Labai dėkojame šių varžybų šei-

mininkams - Šiaulių m. JTS direktoriui Jonui Vaičiūčiui, direktoriaus pavaduotojai Onutei Stulginskaitėi, metodininkei Rimai Vitkauskienei, kurie labai padėjo, kad varžybos vyktų sklandžiai ir sėkmingai.

**Andrius BUKAUSKAS,**  
varžybų vyr. teisėjas





Lėktuvo krikštynos. ALTASS pirmininko A. Kartano dukra Venta pagal tradiciją sudaužo į propelerio stebulę butelį šampano.

#### Atkelta iš 3 p.

pasas. Sustiprinti ir pastūmėti atgal važiuoklės stovai, pagaminti aerodinaminiai ratų gaubtai. Apkrautam lėktuvo uodegos ramsčiui buvo pagamintas vežimėlis, kuris lėktuvui pakilus lieka žemėje. Viso lėktuvo Lituanica II paruošimas su naujais prietaisais kainavo 19330 dolerių.

Baigus lėktuvo ruošimą, jį patikrino JAV Aviacijos deparatamento inspekcija, pakeisti jo registracijos numeriai. Iš komercinio NC 926 Y patvirtintas eksperimentinio lėktuvo registras NR 926 Y.

Lėktuvo ruošimas, reikiamų borto prietaisų sukomplektavimas, radijo kompasų įrengimas užtruko, ir 1934 metams planuotas skridimas buvo atidėtas.

#### SKRIDIMAS

Nuo 1935 metų pavasario vėl prasidėjo laukimo periodas. Gegužės 24 dieną Lituanica II atskraidinta į Niujorko Floyd Bennet Field aerodromą. F. Vaitkus, kaip ir kiti transatlantiniai lakūnai, buvo paskelbtas Niujorko garbės svečiu ir nemokamai apgyvendintas Half Moon viešbutyje.

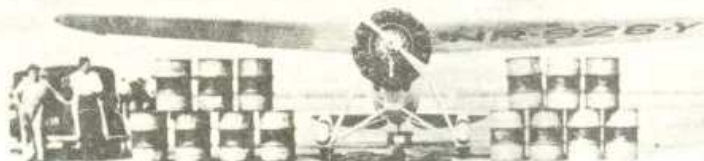
Birželio 22 dieną iš Floyd Bennet Field aerodromo kildamas į Lisaboną sudaužo portugalų brolių George ir Alfred Monteverde lėktuvą. Tik atsitiktinumas lėmė, kad lakūnai liko gyvi. Tačiau šis įvykis

išgąsdino aerodromo vadovybę. Labai apkrautiems lėktuvams buvo uždrausta kilti vakarų kryptimi, nes ten stovėjo pastatai ir angariai.

Pagal programą F. Vaitkus atliko skraidymo bandymus, kaskart didindamas skridimo svorį. Liepos mėnesį juos baigė, ir jau buvo laukiama tinkamų skristi per Atlantą oro sąlygų. Kaip tyčia, 1935 metų vasarą buvo dažniausiai blogi orai, ir Niujorko sinoptikai vis pateikdavo netinkamas oro prognozes.

Rudenį artėjant trumpėjo dienos. Virš Atlanto audrose dažnai būdavo apledėjimas. O nuolatinis skridimo atidėliojimas kėlė nereikalingų šnekų ir korespondentų abejonių.

Pagaliau sulaukus pakenčiamos oro prognozės rugsėjo 21 dieną 6 val. 45 min. 3440 kilogramus sverianti Lituanica II iš Niujorko Floyd Bennet Field aerodromo pakilo istoriniam skridimui. Betoniniu taku lėktuvą prariedėjo tik 940 metrus.



Prieš skrendant į lėktuvo bakus supilta net 14 statinių kuro.

Simboliška, kad nuo to paties tako 1933 metų liepos 15 dienos rytą savo kelionę pradėjo S. Dariaus ir S. Girėno valdoma Lituanica...

Lituanica II radijo siųstuvo neturėjo, todėl skridimo metu suteikti duomenų apie jo eigą Feliksas Vaitkus negalėjo. Viena buvo aišku, kad tik jam išskridus meteorologai pranešė apie vėl pablogėjusias oro sąlygas virš Atlanto. Neturint autopiloto, skrendant vienam, ilgas skridimas sudėtingomis oro sąlygomis reikalauja iš lakūno didelio profesionalumo ir nepaprastos ištvermės.

O kaip klostėsi šis istorinis skridimas, geriausiai papasakojo pats Feliksas Vaitkus žurnale „The Wisconsin Engineer“.

„...Praskridęs stogų viršūnes ir Long Island įlanką, nutariau palaispniui kilti... Oras buvo ramus, vėsus, matomumas geras, ir aš nesijaučiau, kad būčiau išskridęs tolimai kelionei. Tačiau svajonėms nebuvo laiko: reikėjo dažnai naudoti radiją, tikrinti su apskaičiuotu kompasu kursą, stebėti instrumentus ir variklio bei prietaisų veikimą.

Oras virš Naujosios Škotijos buvo pradžioje puikus, tačiau nė pusės nepraskridus atsirado migla, kuri darėsi vis tirštesnė ir kilo vis aukščiau. Lėktuvą, skrisdamas 4000 pėdų aukštyje, buvo vis dar per sunkus, kad galėtų kilti kartu su miglos aukštėjimu. Maždaug N. Škotijos viduryje aš jau skridau vien pagal instrumentus...

Nuskridus iki Newfoundlando

buvo ramus, ir braižydamas ant žemėlapių koordinates galėjau lėktuvo vairsu prilaikyti kelialais.

...Skrisdamas virš vandenyno tikėjau, kad migla po poros valandų pranyks ir galėsiu po aklo skridimo monotonijos atsigausti.

Atsitolinęs apie 300 mylių nuo Newfoundlando, pradėjau girdėti Athlone radijo stotį. Koks malonus palengvėjimas! Beliko sekti radijo-kompasą ir tikrinti kryptį su anksčiau apskaičiuotąja.

Nakties metu vandenyno viduryje lėktuvą pateko į sunkumus. Skrisdamas 12 000 pėdų aukštyje jis įskrido į šalto ir siautulingo oro masę, judančią į pietus. Tiršta migla pasikeitė į stiprų liūtį ir pagaliau į šlapį sniegą, kuris gulė ant sparnų ir propelerio taip greitai, kad po pusantros minutės lėktuvą buvo apšalęs ledu ir pradėjo smukti apie 2000 pėdų per minutę greičiu žemyn... Prie tos nelemtos padėties dar prisidėjo karbiuratoriaus apledėjimas... Laimei, žemesniame aukštyje oras buvo šiltesnis, nuo sparnų nutirpo ledai, o panaudojus pilną šildymą, ištirpo ir karbiuratoriaus apledėjimas. Apie 3000 pėdų aukštyje lėktuvą vėl skrido normaliai ir pavaldžiai... Kai po poros valandų vėl bandžiau pakilti į 12 000 pėdų aukštį, lėktuvą vėl pradėjo apledėti. Likusią nakties dalį teko skristi žemesniame aukštyje.

Apie 150 mylių nuo Airijos krantų migla pranyko... Per beveik 17 va-



Lituanica II nesėkmingai nutūpus Airijoje.

migla vis tebebuvo, ir reikėjo nustatyti lėktuvo vietą radijo-kompaso pagalba: pirmiausia nustatant vektorių tiesiai į St. Johns stotį, o po to skrendant tam tikrą nuotolį stačiu kampu nuo to vektoriaus... Oras

laidų nenuleidus akių nuo aklo skridimo instrumentų, tai buvo didelis palengvėjimas. Dabar instrumentai man jau buvo pradėję raibuliuoti akyse, ir sykiu ar du aš pastebėjau, kad žiūrlu į pasisukusias instrumentų adatėles ir nieko nedarau!

...Praskridęs apie 30 minučių žemiau debesų aš pamačiau žaliąsias Airijos kalvas... Nuo nustatytos kelionės linijos buvau nukrypęs tik keturias ar penkias mylias. Tris kart valio radijo-kompasui!

Audrose virš vandenyno bekaltojaus skridimo aukštį, variklis sunaudojo nenumatytai daug degalų. Benzino būtų užtekę tik truputį toliau už Berlyno, bet ne iki Lietuvos. Airija buvo paskendusį rūkuso, Anglija rūkuso ir Lietuva, o Vo-



kietijoje buvo audros. Skrisdamas žemiau debesų ir virš šimto pėdų storio rūko sluoksnio, bandžiau pasiekti Dubliną, bet kur tik akys užmatė, visur žemės paviršius skendė rūke, išskyrus gal dešimties mylių skersmens žemės plotą.

Užuot rizikavęs nutūpti kur nors žemyn su jau besibaigiančiais benzino ištekliais ir gal netinkamoje nutūpimui vietoje, aš nusprendžiau pasirinkti nutūpimui vietą šiame plote. Nutūpęs planavau pasilimti apie 60 galonų benzino ir tęsti kelionę į Lietuvą, kur pagal pranešimus oro sąlygos buvo puikios.

Suradęs tinkamo didumo pievą, pirmiausiai nubaidžiau nuo jos gyvulius... Tūpdamas, poros pėdų at-

na. Iš čia spalio 1 d. traukiniu išvyko į Lietuvą.

## SUTIKIMAS LIETUVOJE

Kelionė vyko per Dancigo koriatorių ir Karaliaučių. Spalio 2 dienos rytą F. Vaitkus su gėlėmis Tilžės geležinkelio stotyje sutiko vietos lietuviai. Na, o Pagėgių stotyje jį džiaugsmingu „valio“ sveikino tūkstantinė minia. Grojant kariškių orkestrui, lakūnui atsistojo ant gimtosios žemės ant jo pabiro gėlių žiedai. Susirinkusiųjų vardu sveikinimo žodį tarė Mažosios Lietuvos patriarchas Martynas Jankus. Dodelaičio gimnazijos choras padainavo „Kur bėga Šešupė, kur Nemunas teka...“ Šilutėje vagonas, kuriame važiuojo F. Vaitkus, buvo ap-

tribūna.

Priešs priėmimo mikrofono lietuvių kalba keli žodžius tarė pats Feliksas Vaitkus. Jis apgailestavo, kad nepavyko pasiekti Kauno lėktuvu Lituanica II. Padėkojo už finansinę ir moralinę paramą. Džiaugėsi nuosirdžiu sutikimu.

Sveikinimo žodį tarė susisiekimo ministras Jokūbas Stanišauskas, Kauno miesto burmistras Antanas Merkys, Karo aviacijos viršininkas Antanas Gustaitis, LAK pirmininkas Zigmas Žemaitis. Visa sutikimo ceremonija tiesiogiai buvo transliuojama per valstybinį radiją.

A. Merkio ir Z. Žemaičio lydimas F. Vaitkus iš aerodromo pirmiausia nuvyko į VDU Medicinos fakultetą, kur tuo laiku kopytėlėje įstiklintuose karstuose buvo balzamuoti Stepono Dariaus ir Stasio Girėno palaikai. Prie didvyrių karstų degė žvakės, stovėjo garbės sargyba. Feliksas Vaitkus čia padėjo gėlių ir iš Amerikos atvežtus gedulo kaspinus. Stovėjo tramdydamas ašaras ir virpančiu balsu pasakė: „Aš žinau, už ką Jūs žuvote, mieli draugai! Iki pasimatymo! Mes kada nors pasimatysime ten...“

Iš čia F. Vaitkus buvo nuvežtas į „Lietuvos“ viešbutį.

Spalio 5 dieną F. Vaitkus Virbalyje pasitiko traukiniu atvykusią žmoną Martą. Tą pačią dieną jo

tuvas aeroklubas - auksinį klubo ženkluką ir sidabrinį Dariaus ir Girėno biustą, Šaulių Sąjunga - auksinį šaulių ženklą...

F. Vaitkus su žmona viešėdami Lietuvoje turėjo daug susitikimų ir priėmimų. Jis lankėsi tėvo gimtinėje, Šiauliuose, Joniškėje, Panevėžyje, Rokiškyje, Klaipėdoje, Nidoje, Giruliuose, Telšiuose, Palangoje ir kt. vietovėse. Lapkričio 7 dieną iš Kauno traukiniu jie išvyko į Prancūziją, o iš ten - laivu atgal į JAV.

## TOLESNIS F. VAITKAUS GYVENIMAS

Sugrįžusiam į Ameriką F. Vaitkui ALTASS Čikagoje surengė iškilmingą sutikimą. Vėliau jis studijavo universitete, gavo filosofijos bakalaurą laipsnį. Massachusetts technologijos institute įgijo lėktuvų konstravimo inžinieriaus diplomą. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui 1940 m. lapkričio 25 d. F. Vaitkus pašaukiamas į karinę tarnybą ir skiriamas Sietlo mieste gaminamų skraidančių tvirtovių Boeing B-17 „Flying Fortress“ ir Boeing „Superfortress“ serijinių lėktuvų vyriausiojo bandymų pilotu. Čia per tarnybos metus, iki 1946 m. balandžio 11 d., jis išbandė per tūkstantį B-17 ir daugiau kaip šimtą B-29. 1946 m. sausio 2 d. jam suteiktas karinis pulkininko leitenanto laipsnis. Baigęs karinę tarnybą dirbo Boeing firmos realizavimo skyriuje ryšių su klientais inžinieriumi. Prasidėjus Korėjos karui, 1951 m. lapkričio 14 d. F. Vaitkus vėl pašaukiamas į karinę tarnybą Northono aviacijos bazėje, Kalifornijoje. Iš čia perkeltas tarnauti JAV karinėse oro pajėgose Visbadene, Vakarų Vokietijoje. Eina aprūpinimo technika viršininko pareigas. Čia 1956 m. liepos 25 d. ištiktas širdies priepuolio ir mirė, sulaukęs vos 49-erių metų. Felikso Vaitkaus palaikai buvo pervežti į JAV ir jį palaidotas Kohlerio kapinėse, Viskonsino valstijoje.

Jo žmona Marta gyvena netoli Kohler miestelio Sheboygan Jos



Prėmimas „Pažangos“ rūmuose. Kairėje - Lietuvos Karo aviacijos vad. pulkininkas A. Gustaitis, F. Vaitkus ir Kauno miesto burmistras A. Merkys.

tume praskridau šieno kupetą ir vieną iš tų akmeninių ariškių tvorų, kai vėjo gūsis vieną sparną pakėlė, o kitas užkliudė žemę. Lėktuvas staiga apsisuko, sužalodamas važiuoklę, dešinį sparną, priekinę liemens dalį ir propelerį. Po to buvo visiškai tyla... Išgirdau benzino lašėjimą ir tuojau išsitrangiau iš lėktuvo, nes nuo įkaitusio išmetimo vamzdžio ar elektros vielų susijungimo jis galėjo užsidegti...

Feliksas Vaitkus nusileido Airijoje, netoli Ballinrobe miestelio, apie 10 val. ryto (vietos laiku). Per 22 valandas 15 minučių Lituanica II nuskrido 5100 kilometrų nuotolį. Iki tol skrisdami po vieną Atlantą buvo įveikę tik penki lakūnai - 1927 m. Charles Lindbergh, 1932 m. Amelia Earhart, 1933 m. Wiley Post, 1933 m. Jimi Mattern ir 1933 m. James Mollison.

Nuvykęs į Ballinrobe miestelį F. Vaitkus pranešė apie nutūpimą, susitiko su vietos žurnalistais. Su ALTASS žinia nutarta Lituanica II pergabenti į Lietuvą. Pačiam lakūnui prižiūrint Airijos Karo aviacijos mechanikai Lituanica II išmontavo ir atvežė į Dubliną. Gerai supakuotą lėktuvą uoste pakrovė į laivą, plaukiantį į Klaipėdą.

Sutvarkęs transportavimo reikalus F. Vaitkus atvyko į Londoną, kur buvo sutiktas Lietuvos nepaprastojo ir įgaliotojo ministerio Anglijoje Broniaus Balučio, bendravo su vietiniais lietuviais. Rugsėjo 30 d. keleiviniu lėktuvu atskrido į Berly-

juostas ažuolų vainikų juosta.

Iškilmingai lakūnas buvo sutiktas ir Klaipėdoje. Krašto gubernatorius savo



Lituanicos II lėmuo vežamas į Kauno aviacijos dirbtuves remontuoti.

namuose surengė pietus, kuriuose dalyvavo ir vietos valdžios atstovai. Po pietų Rumpiškių aerodrome nusileido Karo aviacijos ANBO IV lėktuvas, kuriuo majoras Česlovas Januškevičius F. Vaitkų išvežė į Kauną.

Nepaisant to, kad numatytas tikslas ne visiškai pasiektas, Kauno aerodrome Feliksui Vaitkui buvo surengtas prašmatnus sutikimas. Jį vežantį lėktuvą ore sutiko ir garbingai į aerodromą atlydėjo šeši naikintuvai Fiat CR-20. Lėktuvui vos nusileidus minia tapo nevaldoma. Lakūnas buvo priverstas skubiai išjungti variklį, kad kas nors nepatektų po propeleriu. Spūstyje buvo aplaužyta ANBO uodega ir garbės

garbei Kauno valstybės teatre įvyko iškilmingas posėdis. Jame kalbėjo sutikimo komisijos pirmininkas A. Merkys, profesorius Z. Žemaitis, pašto valdybos pirmininkas P. Stanaitis. Lakūnui iškilmingai įteikiamas Lietuvos prezidento A. Smetonos įsaku skirtas apdovanojimas - Vytauto Didžiojo III laipsnio ordinas. O štai kokias dovanas skyrė kitos organizacijos: akcinė bendrovė „Drobė“ - 1000 litų, fraką ir palatą, Valstybės teatras - sidabrinę lyrą, o žmonai - gintaro karolius, radijo fabrikas „Karadi“ - radijo aparatą, Kauno „Shell ir Co“ atstovybė - auksinį laikrodį, Susiekimo ministerija - menišką metalinį Vytį, Lie-



Felikso Vaitkaus antkapio akmuo Kohler miestelio kapinėse.





1940 m. spalio mėn. buvusi Lituanica II iš Zoknių aerodromo kaip taikinytis išvežama į Šilėnų poligoną.

bute vienas kambarys skirtas F. Vaitkaus memorialiniam muziejui. Čia surinktos visos dovanos ir suvenyrai, nuotraukos, siuvinėti paveikslai, medžio drožiniai.

Tame pačiame Sheboygan mieste su šeima gyvena ir 1939 m. spalio 27 d. gimęs Vaitkaus sūnus Pilypas. Jis yra chemijos mokslų daktaras.

Feliksas Vaitkus skridimas per Atlantą neužmirštas ir Lietuvoje. Kauno aviacijos muziejuje jam skirtas atskiras skyrius, pagamintas Lituanicos II lėktuvo modelis. Graži kraštiečio ekspozicija demonstruojama pedagogės A. Dereškevičienės iniciatyva Gruzdžių A. Griciaus vidurinėje mokykloje įrengtame kraštotyros muziejuje.



Gruzdžiuose pastatytas paminklinis akmuo Lituanicos II skrydžiui atminti.

1993 metais Gruzdžiuose, šalia kelio į Lukošaičių kaimą, kuriame iki išvykdam į gyveną F. Vaitkaus tėvai, pastatytas lakūnui ir Lituanica II skirtas paminklinis akmuo.

## LĖKTUVO LITUANICA II LIKIMAS

Lituanica II laivu buvo atgabenta į Klaipėdos uostą, o iš ten - geležinkelio į Kauną. Karo aviacijos dirbtuvėse Fredoje lėktuvą nuodugnai apžiūrėjo kapitono Antano Mačiūkos vadovaujama komisija. Sudarytas defektinis aktas ir dirbtuvėse pradėtas remontas.

Pagal sutartį lėktuvą turėjo likti F. Vaitkaus nuosavybė. Tačiau LAK pirmininkas Z. Žemaitis ir Karo aviacijos viršininkas A. Gustaitis kreipėsi į vyriausybę su prašymu surasti lėšų pinigais kompensuoti F. Vaitkui už lėktuvą, o Lituanica II suremontavus palikti Lietuvoje. Ministrų kabinetas paskyrė 15 tūkstančių dolerių ir lėktuvą atiteko Lietuvos karo aviacijai.

Dirbtuvėse suremontuota lėktuvo važiuoklė, sparnas, nupirktas naujas propeleris. Iš liemens išimtas kuro bakas, įstatyti keleivių kėslai, atstatyti šoniniai langai. Lėktuvą naujai nudažytas ir vietoj Amerikos registracijos numerio uždažyti Lietuvos Karo aviacijos kryžiai.

Kurį laiką Lituanica II skraidė

Kauno aerodrome. VDU gamtos matematikos fakulteto profesorius Kazimieras Baršauskas įvairiose aukščiuose tyrė debesis ir kosminių spindulių kiekį. Lėktuvą valdė leitenantas Juozas Andriūšis.

Vėliau Lituanica II buvo perkelta į Šiaulių Zoknių aerodromą. 1940 m. okupavus Lietuvą, tarybiniai aviatoriai šiuo lėktuvu neskraidė. Tų pačių metų rudenį Lituanica II buvo išvežta į Šilėnų poligoną, kur palikta kaip taikinytis aviacijos bombardavimo pratyboms.

Antanas ARBAČIAUSKAS

# SVETUR PASIŽVALGIUS

Danija - Vakarų Europos valstybė. Jos teritorija - 43 tūkst. kv.km. - išsidėsčiusi Jutlandijos pusiasalyje, Zelandijos ir dar apie 500 salų. Danijai priklauso Grenlandijos sala. Gyventojų - apie 5,3 mln., 97 proc. kurių - danai. Valstybinė kalba - danų. Sostinė - Kopenhaga, su 1,3 mln. gyventojų.

Karališkasis Danijos aeroklubas vienija: akrobatinio skraidymo, precizinio skraidymo, sklandymo, parašiutinio sporto, skraidyklių, ultralengvų skraidymo aparatų, aviomodeliavimo ir oro balionų sporto asociacijas bei federacijas, kurių juridiniai nariai yra apie 250 aeroklubų. Federacijos yra savarankiškos ir sprendžia visas savo sporto šakos problemas. Karališkasis Danijos aeroklubas koordinuoja federacijų veiklą, sudaro karalystės čempionatų ir tarptautinių varžybų grafikus, atstovauja Danijai Tarptautinėje aeronautikos federacijoje ir kitose tarptautinėse aviacijos sporto organizacijose.

Aeroklubas leidžia mėnesinį žurnalą „FLYG“, kuris šalyje gana populiarus ir duoda aeroklubui papildomų pajamų.

Karališkojo Danijos aeroklubo kvietimu š.m. gegužės 26-29 dienomis Danijoje lankėsi Lietuvos aeroklubo prezidentas J.Stanaitis, generalinis sekretorius A.Karpavičius ir Lietuvos sklandymo rinktinės narys D.Liaugaudas. Išvyką rėmė aviakompanija „Lietuvos avialinijos“. Užmegzti dalykiniai ryšiai, aptarti Lietuvos aeroklubo ir Karališkojo Danijos aeroklubo bendradarbiavimo klausimai, apsilankyta Danijos precizinio skraidymo ir sklandymo čempionatuose. Techninės pagalbos ir labdaros tvarka Karališkasis Danijos aeroklubas perdavė Lietuvos aeroklubui kompiuterį.

Trumpai apie Danijos aeroklubo precizinio skraidymo ir sklandymo veiklą.

## PRECIZINIS SKRAIDYMAS

Precizinio skraidymo čempionatas vyko gegužės 27-28 dienomis Haderslev aeroklubo skraidymo aikštelėje. Jame dalyvavo per 20 dalyvių. Be Danijos pilotų, dalyvavo ir Anglijos atstovai. Dauguma dalyvių startavo čempionate „Cessna“ tipo lėktuvais.

Haderslev aerodrome - labai kokybiškas asfalto-betono pakilimo takas, privažiavimo takai. Aerodrome galimi ir naktiniai skrydžiai, pakilimo taką žymi elektros apšvietimo įranga. Čia pastatytas angaras, yra patalpos sportininkams. Tris ketvirtadalius lėšų aerodromui įrengti skyrė vietos savivaldybė.

Gegužės 26 d., čempionato išvakarėse, vyko tikslaus nusileidimo pratimo bandomieji skrydžiai. Buvo kylama ir leidžiamasi ant pag-

rindinio tako su išdažytais tikslaus nusileidimo vietos ženklais.

Pratimo repeticija vyko pučiant stiprokam, iš dalies šoniniam vėjui, todėl nusileidimai dideliu tikslumu nepasižymėjo.

Aerodromo teritorijoje įrengta degalinė. Pilotai patys prisipildo bakus degalų ir pagal skaitiklio parodymus atsiskaito už kurą. Čempionato organizatoriai pasirūpino, kad aerodrome būtų galima įsigyti lėktuvams reikalingų tepalų.

Čempionato rėmėjas kompanija „AIR BP“ - British Petroleum. Čempionato nugalėtojams ji įsteigė 5 premijas: 1-oji 3000 Danijos kronų, 2-oji - 2000 kr., 3-ioji - 1500 kr., 4-oji - 1000 kr. ir 5-oji - 500 kr. (1 krona - 0,71 Lt).

## SKLANDYMAS

Š.m. gegužės 26 - birželio 6 sklandymo centre Arnborge Jutlandijos pusiasalyje vyko Danijos sklandymo čempionatas. Jame dalyvavo per 75 sklandytojus, daugiausia 15 m. klasės sklandytuvais. Arnborgo sklandymo centras, kuriame įsikūrusi ir Danijos sklandymo bendrija, gerai įrengtas, aprūpintas reikalinga skraidymo organizavimo technika: kompiuteriais, dauginimo aparatais, meteorologijos prognozių ir meteorologinių palydovų aparatūra, modernia ryšių technika. Gerai sutvarkyta aplinka ir aerodromo infrastruktūra: angasai, bendro naudojimo patalpos, nameliai, kempingas, mašinų stovėjimo aikštelės. Tai sudaro palankias sąlygas ne tik sportininkams, bet ir jų šeimų nariams aerodrome praleisti laisvalaikį.

Danijos sklandymo klubų bendrija yra Karališkojo Danijos aeroklubo narė, savarankiškai sprendžianti visus sklandymo sporto klausimus. Bendrija vienija apie 40 sklandymo sporto klubų, kuriuose yra apie 2000 narių. Klubai turi apie 300 sklandytuvų, maždaug pusę kurių yra klubų kolektyvų nuosavybė, likusieji - privati. Vienu sklandytuvu skraido keli klubo nariai.

Sklandymas Danijoje išlaikomas iš narių mokesčių, taip pat starto mokesčio, savivaldybių ir valstybės paramos. Sklandymo bendrija kasmet iš valstybės gauna 200 tūkst. dolerių, o klubus remia vietos savivaldybės. Apsilankę Hemingo sklan-

Rašinyje spausdinamos nuotraukos - iš redakcijos archyvo ir E. Jasiūno „Feliksas Vaitkus skrydis per Atlantą“ albumo.

Nukelta | 11 p.



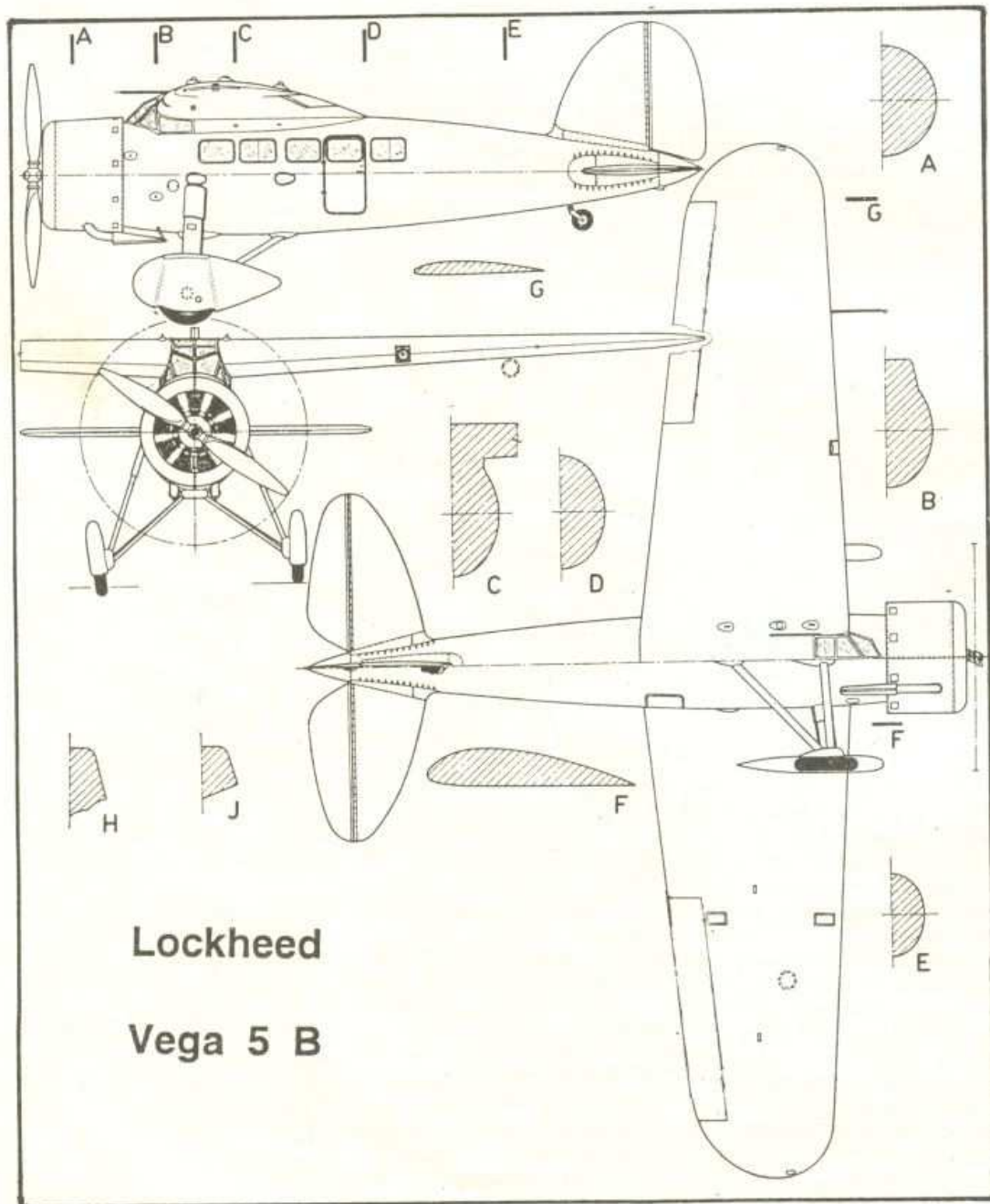
# LĖKTUVAS LOCKHEED VEGA

Aviacijos raidoje tarp daugelio lėktuvų konstrukcijų yra tokių, kurių vardai aukso raidėmis įrašyti į pasaulio aviacijos istoriją. Vienas tokių yra Lockheed Vega.

Dar 1913 metais broliai Allan ir Malcom Loughhead pagamino pirmą savo konstrukcijos hidroplaną - Mo-



Kauno aviacijos dirbtuvėse suremontuotas Felikso Vaitkaus lėktuvas Lockheed Vega Lituanica II. Jis nudažytas balta spalva, turėjo karo aviacijos ženklus.



Lockheed  
Vega 5 B

delį G. Vėliau išbandė naujus lėktuvus - dvimotorį hidroplaną F-1, dvisparnį S-1.

Kai jiems ėmė talkinti konstruktorius John K. Northrop, 1926 metais buvo įkurta firma Lockheed Aircraft Company. Įsikūrę Kalifornijos Holivudo garaže su keliais staliais, mechanikais ir suvirintojais jie pastatė lėktuvą Lockheed Vega. Pirmą skridimą Vega atliko 1927 m. birželio 4 d. Tai buvo gerų aerodinaminių formų, elegantiškos išvaizdos šešių vietų keleivinis lėktuvas. Jį statant panaudota daug konstrukcinių naujovių.

Sparnai - laisvai nešantys, medinės konstrukcijos. Jų karkasas sudarytas iš dviejų lonžeronų ir vienuolikos nervūrų. Sparno pašaknyje panaudotas profilis Clack Y-18 gale pereina į profilį Clack Y-9-47.

Liemuo - iš medinio kevalo, kuris pagamintas cementinėse formose, sluoksniais klijuojant medinę fanerą. Pračiuožiklis, liemens gale pereinantis prie kilio, iškalts rankiniu būdu iš aliuminio skardos. Lakūnas sėdi už variklio, prie sparnų priekinės briaunos. Kabina dengta. Tačiau buvo pagaminti keli lėktuvo vienetai ir su atvira piloto kabina. Keleivių salonas nuo aukščiau esančios piloto kabinos atskirtas atidaroama pertvara. Valdymas šturvalu ir pedalais. Vairai su valdymo įrengimais sujungti plieniniais trosais.

Uodegos plokštumos medinės. Pritaikytame kilti ir tūpti ant van-



dens hidrovariante vietoj važiuoklės ratų buvo įtaisytos dvi plūdės, o uodegos apačioje - papildomas kilis.

Vega 5 B buvo su devynių cilindrų oru aušinamu varikliu Pratt and Whitney Wasp, kuris išvystė 500 AJ galingumą.

Lėktuvo važiuoklė - klasikinio tipo. Pirmuose lėktuvuose buvo naudojamas uodegos ramstis, vėliau pakeistas į ratuką.

Lėktuvu Lockheed Vega L-5C įakūnė Amelia Earhart 1932 metais pirmoji pasaulyje moteris viena perskrido Atlanto vandenyną. Ji atliko ir daugiau tolimų perskridimų, pasiekė kelis aukščio rekordus.

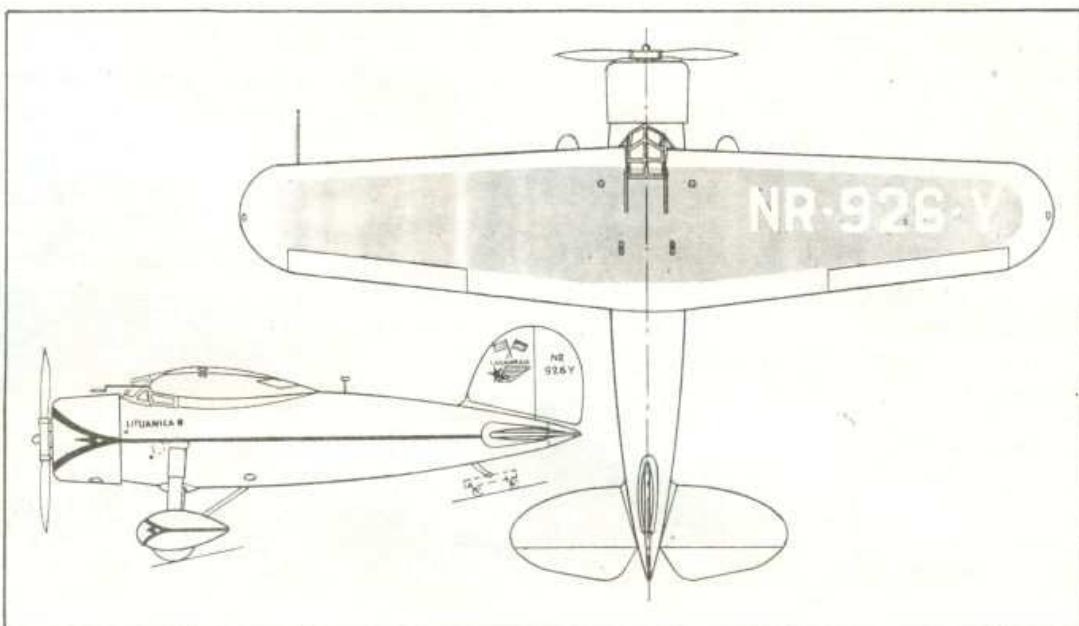
Wiley Post, savo Vegą pakrikštijęs Winnie Mae of Oklahoma, du kartus apskrido pasaulį, pasiekė stratosferą. Žuvo skrisdamas iš San Francisko į Maskvą per Šiaurės ašigalį.

Iš viso buvo pagaminti 128 lėktuvu Lockheed Vega vienetai.

#### TECHNINIAI LĖKTUVO VEGA 5B DUOMENYS

Sparnų ilgis	12,50 m
Lėktuvo ilgis	8,38 m
Lėktuvo aukštis	2,91 m
Sparnų plotas	25,55 m <sup>2</sup>
Tuščio svoris	1130 kg
Skridimo svoris	1932 kg
Maksimalus skridimo greitis	305 km/val.
Kelonės greitis	245 km/val.
Aukščio lubos	6700 m
Skridimo nuotolis	1100 km

## LITUANICA II NUDAŽYMO SCHEMA



Visas lėktuvas baltas, išskyrus oranžine spalva nudažytą sparnų viršų. Registracijos numeriai ant dešinio sparno viršaus - balti. Kairiojo sparno apačioje - oranžiniai, juoda apvedžioti. Užrašas Lituanica II, registracijos numeriai ant uodegos ir juostos - oranžiniai, juoda apvedžioti.



Amerikos ir Lietuvos vėliavos bei herbai ant lėktuvo durų ir kilio.

## JURGIS KAIRYS VĖL ANTRAS

Istoriniame Paryžiaus Le Bourget aerodrome š.m. birželio 11-18 dienomis vyko 41-as Tarptautinis aviacijos ir kosmonautikos salonas. Paskutinėmis parodos dienomis surengtas ir pirmasis šių metų Breitling Pasaulio taurės etapas. Akrobatinio skraidymo su muzika varžybosemeisteriškumą demonstravo 12 įakūnų iš septynių pasaulio šalių.

Abejotinų tėsėjų sprendimu, pirmoji vieta pripažinta prancūzui Dominique Roland. Antras buvo Lietuva atstovaujantis Jurgis Kairys.

Smulkiau apie Le Bourget aviasaloną ir Breitling taurės varžybas - kitame mūsų žurnalo numeryje.

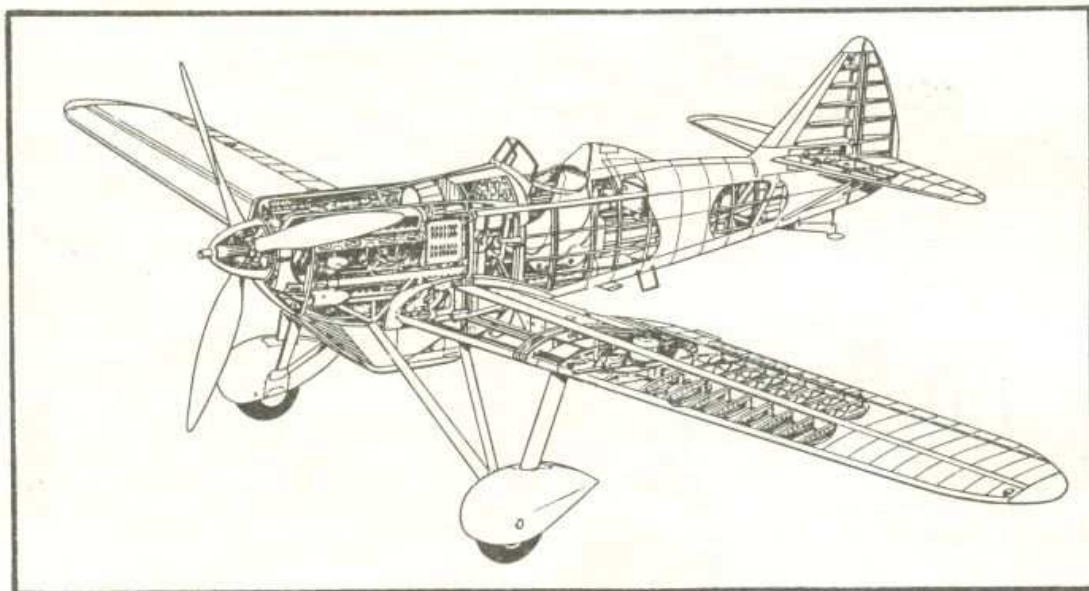


Neužmirškite užsiprenumeruoti „LIETUVOS SPARNŲ“ 1996 metams



# Naikintuvas DEWOITINE D.501L

1936 metais Prancūzijos firma Dewoitine Lietuvos karo aviacijai pagal kontraktą turėjo pateikti naujus vienviečius naikintuvus D.372. Tačiau lėktuvus priimant išryškėjo konst-



nomis šeši mūsų Dewoitine D.501 L kartu su trimis AN-BO-41 svečiavosi Rygoje. Vizitui vadovavo Karo aviacijos vadas pulkininkas Antanas Gustaitis.

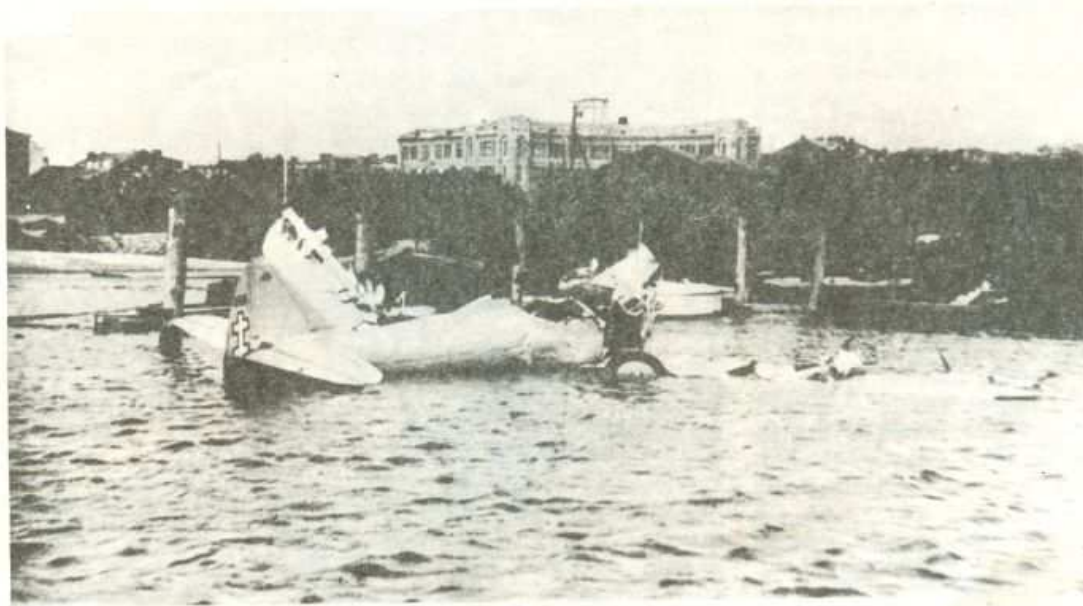
Eskadrilė nuolat buvo įsikūrusi Kaune, Aleksoto aerodrome. Vasarą Palangoje būdavo rengiamos stovyklos, per kurias, atliekant virš jūros oro pratybas, šaudyta į velkamus oro taikinius koviniais šoviniais. 1939 m. rugsėjo 1 d., prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, Lietuvoje buvo paskelbta nepaprasta padėtis ir 1-osios eskadrilės lakūnai nuolat būdavo pasirengę pakilti į orą.

Rugsėjo 27 dieną gavus pranešimą apie svetimų šalies lėktuvo įskridimą į Lietu-

rukciniai defektai ir paaiškėjo, kad jie nepakankamai atsparūs. Mūsų priėmimo komisijos atstovai plk. lttn. Antanas Gavelis ir mjr. Jonas Mikėnas atsisakė šių naikintuvų priimti. Po ilgų derybų firma sutiko pakeisti kontraktą ir Lietuvai pateikti kitus, tuo metu prancūzų karo aviacijai serijoje pradėtus gaminti naikintuvus D.501.

Specialiai mūsų aviacijai, su raide „L“ pagamintų 14 naikintuvų Dewoitine D.501 L serija Lietuvą pasiekė 1936 metų gruodžio viduryje. Juos montavo gamyklos mechanikai, o ore išbandė mūsų lakūnai. Lėktuvus įvedus į rikiuotę jais buvo ginkluota 1-oji eskadrilė.

1937 m. rugsėjo 1-3 die-



J. Maslullo katastrofos pėdariniai 1937 m. spalio 16 d.



vos oro erdvę, naikintuvais Dewoitine D.501 L pakilę vyr. psk. Juozas Dambrava ir j. ltn. Jonas Dovydaitis surado pažeidėją. Pasirodė, kad tai naujusias lenkų lengvasis bombonešis PZL-46 Sum. Ryžtingai ir tiksliai veikę mūsų pilotai iš dviejų pusių apsupo lenkų lėktuvą ir priverė jį nusileisti Kauno aerodrome.

Lietuvai atgavus Vilniaus kraštą 1-oji eskadrilė naikintuvais Dewoitine D.501 L kartu su kitomis šešiomis eskadrilėmis 1939 m. lapkričio 1 d. dalyvavo reprezentaciniame skridime virš šalies senosios sostinės.

Lemtingą 1940 metų birželio 15 dieną eskadrilė buvo vasaros pratybose, Palangos lauko aerodrome. Lėktuvų apsaugą perėmė Raudonoji armija, o lakūnai atšaukti į Kauną. Trylika Vyčio kryžiais pažymėtų Dewoitine D.501 L čia taip ir liko iki vokiečių-rusų karo pradžios.

Per trejų su puse metų lėktuvų eksploatavimą Lietuvos karo aviacijoje Dewoitine D.501 L patyrė tik vieną katastrofą. 1937 m. spalio 16 dieną įėjęs į plokščią suktuką netoli Karmelitų paplūdimio lėktuvas nuk-

rito į Nemuną. Jį pilotavęs psk. Jonas Masiulis žuvo.

## LĖKTUVO KONSTRUKCIJA

Naikintuvas D.501 L sukonstruotas Tulūzoje įsikūrusioje Emile Dewoitine bendrovėje. Jis išvystytas iš anksčiau eksploatuotų D.500. Serijinė lėktuvų gamyba vyko Liore-et-Olivier koncernu. Tai vienvietis, žemasparnis, ištisai metalinės konstrukcijos lėktuvas. Sparnai ir liemuo dengti duraliuminio skarda. Pagrindiniai važiuoklės ratai plačiai išskęsti, su hidrauliniiais oro amortizatoriais ir hidrauliniiais stabdžiais. Siekiant sumažinti oro pasipriešinimą, ratai buvo su aliuminio skardos lašo formos gaubtais - aerodinaminiais pračiuožikliais. Jų labai nemėgo mechanikai, nes riedant per drėgną žolę arba po lietaus gaubtuose susikaupdavo daug purvo, kurį būdavo sunku išvalyti. Tačiau pastebimos įtakos greičiui jie neturėjo. Todėl dažnai lėktuvai buvo eksploatuojami be pračiuožiklių. Amortizuojantis uodegos ramstis buvo su metaline pavaža.

Lėktuve naudotas „V“ formos dvylikos cilindry, skysčiu aušinamas 860 AJ galingumo variklis Hispano-Suiza 12 Y su

aukštuminiu oro kompresoriumi. Lietuvoje naudoti D.501 L turėjo dviejų menčių pastovaus žingsnio propelerį. Vėliau Prancūzijoje gaminamuose Dewoitine D.501 ir D.510 naudoti ir metaliniai trijų menčių propeleriai.

Dewoitine D.501 L buvo su 20 mm patrankėle, įmontuota tarp cilindry. Šaudė per propelerio ašį. Du 7,9 mm kulksvaidžiai MAC buvo įmontuoti sparnuose.

Lietuva lėktuvus D.501 L įsigijo be radijo aparatūros. Vėliau ryšiui su žeme ir tarpusavyje buvo įmontuota JAV pirktą radiją aparatūra.

## TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	12,09 m
Lėktuvo ilgis	7,85 m
Lėktuvo aukštis	2,63 m
Sparnų plotas	16,16 m <sup>2</sup>
Tuščio lėktuvo svoris	1429 kg
Skridimo svoris	1921 kg
Maksimalus skridimo greitis	402 km/val.
Aukščio lubos	10500 m
Skridimo nuotolis	700 km

Atkelta iš 7 p.

dymo klube sužinojome, kad klubo pastatų statybą, aerodromo sutvarkymą (iki 75 proc. sąmatinės vertės) finansavo vietos savivaldybė. Klubas vienija 95 narius. Įsigiję 7 visuomeninius aukštos klasės sklandytuvus, turi 15 nuosavų sklandytuvų ir 3 motosklaidytuvus. Sklandytuvai išvelkami beveik visada išvilktuvu 1,5 km ilgio kilimo take. Išvilimo kaina - 20-25 kronos.

Klubo nariai - sklandymo entuziastai. Sklandymo klubų bendrijos klubuose, priklausomai nuo narių susitarimo, mokamas stojamasis nario mokestis - 2000-3000 kronų, kasmetinis nario mokestis - 2300-3500 kronų. Šis mokestis gali būti sumokėtas iš karto arba lygiomis dalimis per metus. Be šių mokesčių sklandytojas moka tam tikrą sumą sklandymo klubų bendrijos ir Karališkojo Danijos aeroklubo naudai. Tai maždaug 600 kronų.

Klubo nariai ir jų šeimos nariai turi teisę naudotis aerodromo bendros paskirties pastatais ir įrenginiais, pasistatyti vasaros tipo namelius arba autopriekabas, įsirengti angarus nuosaviems sklandytuvams ir kt.

Norint tapti sklandytoju Danijoje pirmiausia reikia tapti sklandymo klubo nariu. Daugelis klubų įsiveda lengvatinį stojamąjį ir nario mokesčius. Nauji nariai pirmiausia mokomi skraidyti dvi savaites sklandytuvais su instruktoriumi. Kursantas moka tokį pat kaip ir klubo nariai mokestį už sklandytuvo išvilkimą. Teorines žinias kursantas įgyja neskraidymo metu. Instruktoriams už sklandymo teorijos mokymą jis nemoka.

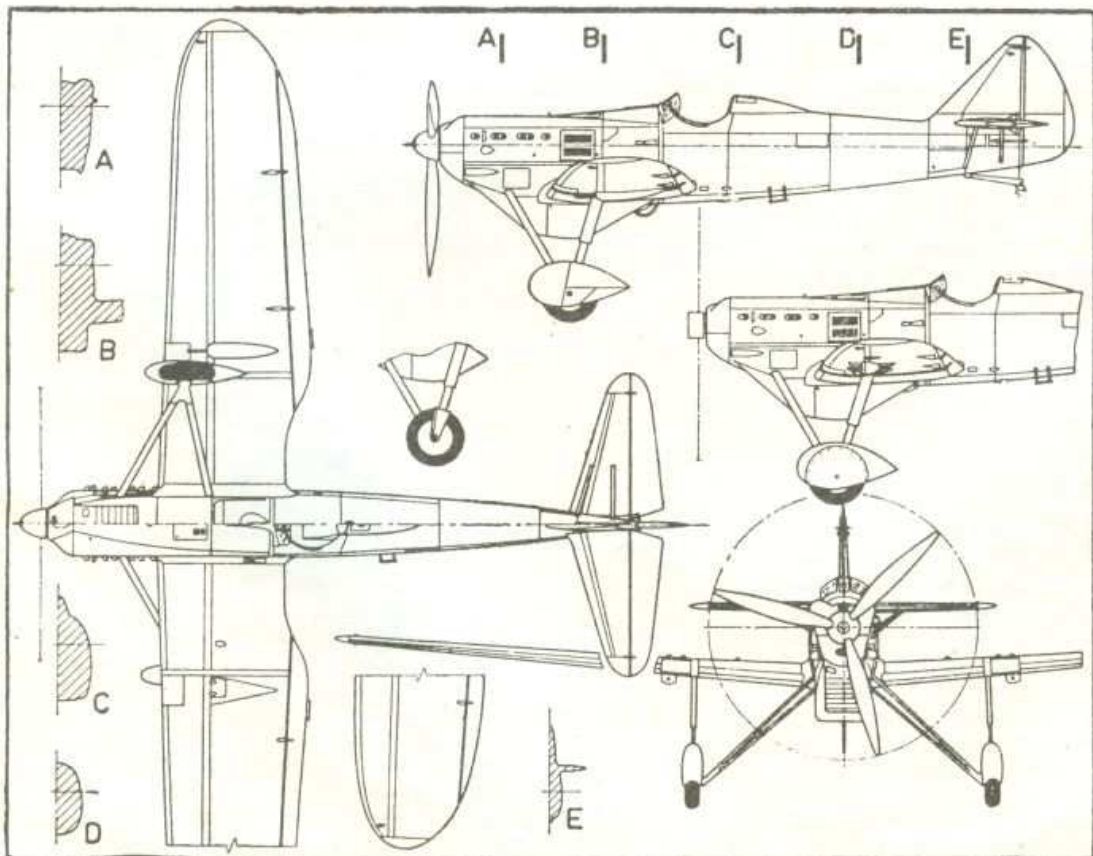
Apibendrinant įspūdžius, galima pasakyti:

aviacijos sportas populiarus, gerai organizuotas, sukurta tvirta materialinė-techninė bazė. Gyvenimo lygis leidžia Danijos piliečiams skirti nemažai lėšų pamėgtam sportui. Ir rinkos ekonomikos sąlygomis aviacijos sportas finansuojamas ne tik aeroklubų narių ir rėmėjų, bet ir gerokai remiamas savivaldybių ir valstybinių institucijų.

Karališkasis Danijos aeroklubas atstovauja aviacijos sportui FAI ir kitose tarptautinėse aviacijos sporto organizacijose. Konkrečias aviacijos vidaus problemas sprendžia atitinkamos sporto šakos federacija.

Sportines licencijas išduoda Karališkasis Danijos aeroklubas arba jo vardu įgaliotoji federacija.

Antanas KARPAVIČIUS,  
LAK generalinis sekretorius



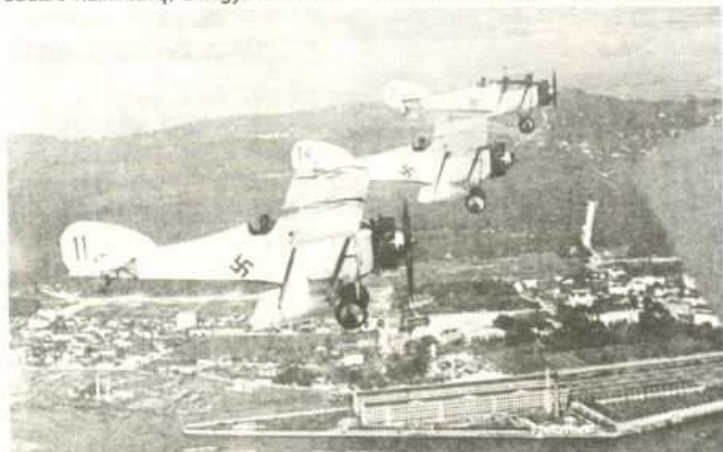


## II. POKYČIUS DIKTAVO GYVENIMAS

Baltijos valstybių tarpukario gyvenimas ne ką skyrėsi vienu nuo kitų. Tad ir aviacijos raida, žymia dalimi priklausiusi nuo technikos tobulėjimo, panaši. Ir vis dėlto kiekvienos valstybės karinės oro pajėgos ėjo savo keliu...

1921 03 16 Latvijos Aviacijos parkas tapo Aviacijos divizionu (AD), o jo vadu paskirtas kapitono laipsnį gavęs Fridrichas Zutis. Keitėsi vada, keitėsi ir veikla. 1924 m. AD sudarė naikintuvų, žvalgybos bei ko-

kilę į orą, šalia serijos numerio turėjo dar ir raidę „K“ (kara vajad-zibam - karo reikėms). Nenaudojami šie lėktuvai ėmė irti. Skaudi pamoka paakino atsisakyti šios praktikos. 1935 04 01 slaptu valstybės



Naikintuvai Martinsyde ADC-1

rekturuotės lėktuvų eskadrilės, taip pat atsarginė eskadrilė, aviacijos mokykla, ūkio komanda ir remonto dirbtuvės. Eskadrilės sudarė būriai su jėms skirtais lėktuvais. Pasak profesoriaus E.Andersons, Latvijos KOP tuo metu turėjo 27 lėktuvus, iš kurių 19 buvo pasenę. Juos nuolat tekdavo remontuoti, skrydžiai jais buvo pavojingi.

Tarp Baltijos šalių KOP Latvijos karinės aviacijos būklė buvo blogiausia. Todėl 1926 09 29 AD buvo reorganizuotas į Karo aviacijos pulką (KAP), kurį sudarė naikintuvų ir žvalgybai skirtų lėktuvų divizionai. Pirmas jų turėjo italų gamybos Ansaldo A.1 Balilla ir naujai įgytus anglų gamybos Martinsyde ADC-1 lėktuvus. Žvalgybos divizionui nupirkti keturi nauji Ansaldo SVA-10.

Ketvirtąjo dešimtmečio pradžioje Latvijos KOP buvo trys naikintuvų eskadrilės, ketvirtąjį ir penktąjį reorganizuotas į žvalgybos, šeštąjį liko atsargoje, o septintąjį tapo tolimos žvalgybos eskadrile. Jos lėktuvai turėjo čekų gamybos lėktuvus Letov Šmolik Š-16L. Naująsias techniką paprastai gaudavo pirma eskadrilė. Tad netrukus čia buvo ir Bristol Bulldog Mk.II, o žvalgybai gauti ir Airco DH-9A. Septinta eskadrilė buvo dislokuota Krustpilio aerodrome, kad būtų galima nuolat stebėti šalies rytines sienas.

Trečiojo dešimtmečio pabaigoje dalis lėktuvų buvo konservuojama karo atvejui. Tad jie, kad ir retai

įsakymu Latvijos KOP nurodyta žymėti lėktuvų tipus, vadovaujantis Švedijos bei Pirmojo pasaulinio karo metais Vokietijos KOP taikytą sistema. Mokomieji lėktuvai Udet U-12b „Fleming“ buvo žymimi A-1, žvalgybai skirti DH-9A - B-1, SV-5 - B-2, Hawker Hind - B-3, tolimai žvalgybai skirti Šmolik Š-16L - C-1, naikintuvai Martinsyde ADC-1 - D-1, Fiat CR.1 - D-2, Bristol Bulldog Mk.II - D-3, Gloster Gladiator Mk.1 - D-4, žvalgybai jūroje skirti SA-10 „Pirat“ - E-1, Fairey Seal - E-2.

Antrojo pasaulinio karo išvakarėse, 1939 m. rugpjūtį, Karo aviacijos pulkas, kuriam vadovavo pulkininkas Rudolfs Kandis, buvo tokios struktūros:

**Naikintuvų divizionas.** Vadas - pulkininkas leitenantas A.Dzenitis. Pirmą eskadrilę - devyni Gloster Gladiator Mk.1, antra eskadrilė - 12 Gloster Gladiator Mk.1, trečia eskadrilė - 3 Gloster Gladiator bei 6 Bristol Bulldog Mk.II, ketvirta eskadrilė buvo tik pradėta formuoti. Pradiniam lėktuvų mokymui, ruošiantis perginkluoti KAP naikintuvais monoplanais, pulkas gavo latvių aviakonstruktoriaus K.Irbitis treniruotėms skirtą lėktuvą I-12. Buvo numatyta, kad visi Gloster Gladiator bus perduoti trečiai ir ketvirtai eskadrilėms, o pirmą eskadrilę užsakyti anglų gamybos naikintuvai Hawker Hurricane Mk.1.

**Žvalgybai skirtų lėktuvų divizionui** vadovavo pulkininkas leitenantas E.Balodis. Ketvirta eskadrilė, kurios pagrindinė užduotis buvo žvalgyti pirmąjį pėstininkų divizioną, ketvirtą dešimtmečio viduryje gavo kelis DH-9A, penktą (antrą divizioną) savo poreikiams turėjo tris Hawker Hind ir 6 Šmolik Š-16L, šeštą (trečią divizioną) - 10 Stampe and Vertongen SV-5, septintą eskadrilę - 6 Šmolik Š-16L, aštuntą (žvalgybos jūroje) - buvo aprūpinta hidroplanais Fairey Seal, vienu Heinkel HE 4, vienu LKOD/SA 10 „Pirat“.

Prie aviacijos mokyklos buvo atsargos eskadrilė, kuriai priskirti 3-4 BFWUdet U-12b „Fleming“, vienas I-15a, vienas Miles Magister, dvidešimt RWD - 8 (nuo 1939 09).

Pulko pagalbinės tarnybos sudarė: meteorologinė, fototarnyba, ūkio depas, technikos skyrius bei remonto dirbtuvės.

Pasak K.Irbitis, pulko etatų sąrašas buvo 120 pilotų ir 80 žemėje dirbančių kariškių. Karo aviacijai per jos gyvavimo metus vadovavo: vyr.leitenantas Alfreds Valieka (1919 06 07-1919 10 12), vyr.leitenantas Rudolfs Drillis (1919 10 14-1921 01 26), kapitonas Fridrichs Zutis-Zutte (1921 01 26-1922 09 16), pulkininkas Jazeps Basko (1922 09 16-1929 10 17), pulkininkas leitenantas Arvids Skurbe (1929 10 17-1934 10 01), pulkininkas Janis Indans (1934 10 01-1937 02 10), pulkininkas Rudolfs Kandis (1937 02 10-1940 09 ).

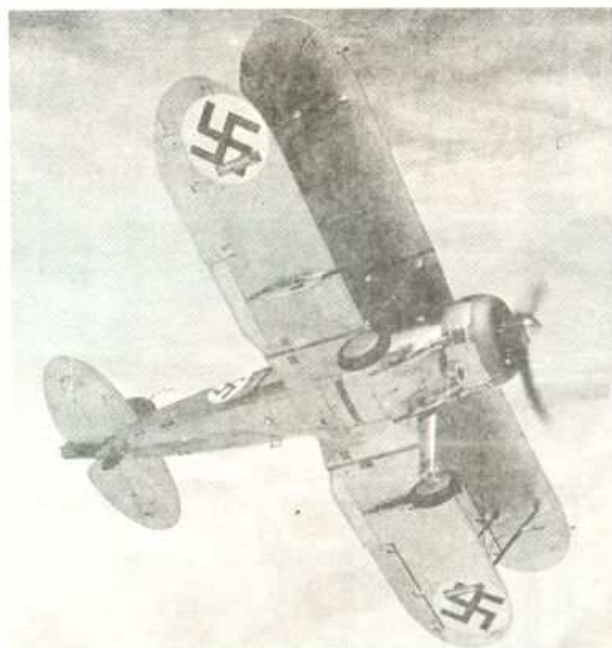
Karo aviacijos pulkas buvo išformuotas 1940 09 07, kai Liaudies armijos likvidavimo komisijos

įgaliotinio įsakymu į 24 korpuso atskirą aviacijos eskadrilę buvo paskirti 46 karininkai, prie kurių netrukus prisijungė dar du, o 1940 09 17 iš aštuntos eskadrilės į Baltijos raudonosios vėliavos ordino laivyno Liepojos bazę pasiųsti dar aštuoni karininkai, vadovaujami pulkininko leitenanto Žanis Jerė. Tuo pat metu, „nesant deramų pareigų“, iš pulko buvo išleisti į atsargą paskutinis pulko vadas pulkininkas Rudolfs Kandis, pulkininkai leitenantai Bulmanis, Rucels, Dzenitis, penkiolika kapitonų, vienuolika vyr.leitenantų bei septyni administracinės tarnybos karininkai.

1940 07 27 Latvijos liaudies armijos KOP vadu buvo paskirtas generolas Janis Indans, bet lygiai po mėnesio jis Pabaltijo karinės apygardos vado įsakymu buvo išleistas į atsargą „nesant deramų pareigų Raudonojoje armijoje“. Generolas J.Indans buvo suimtas 1941 03 14 ir, inkriminavus jam priklausymą antitarybinei organizacijai, nepaisant to, kad generolas niekada neprisipažino kaltas, stalininio teismo nuteistas mirti. Nuosprendis buvo įvykdytas 1941 10 16 Butyrių kalėjime Maskvoje.

Žymiai dalis lėktuvų, be ginkluotės ir iš dalies išmontuotų, buvo nugabenta į nenaudojamą Rygos gamyklos „Provodnik“ patalpą. Keli Gloster Gladiator bei išlikęs Hawker Hind stovėjo Krustpilio aerodromo angaruose. Paskutinį kartą Latvijos Gloster Gladiator pakilo į dangų 1940 09 30, kai jie dalyvavo Raudonosios armijos KOP kariniame parade, skirtame šios armijos metinėms. Raudonomis žvaigždėmis pažymėti naikintuvus pilotavo Ernests Rudzitis, Talivaldis Masinš ir Arvids Bambers.

1940 metų spalio pradžioje pulkininkui leitenantui Žanis Jerė buvo patikėta organizuoti 24 teritorinio lat-



Naikintuvai Gloster Gladiator





Naikintuvus Bristol Bulldog

vių korpuso 24 atskirą aviacijos eskadrilę. Jerē buvo paskirtas vadu, o priežiūrā vykdė rusų kapitonas Jerošnikov. Eskadrilėje buvo devyni lėktuvai SV-5 (anksčiau priklausę Latvijos KAP šeštai eskadrilei). Jos etatų sąrašas - 48 karininkai (drauge su paskutiniu jų vadu Aleksandrs Tomas) ir valdininkai, taip pat apie 150 instruktorių ir kareivių, kuriuos pradžioje ėmė Gulbenės rūmuose, o po to perkėlė į Gulbenės pastoriaus dvaro pastatą.

1941 06 14 buvo areštuotas pulkininkas leitenantas Žanis Jerē, dešimt karininkų ir vienas instruktorius, o vadovauti eskadrilei pradėjo kapitonas Jerošnikov. 1941 06 27 naktį netoli Gulbenės skrido vokiečių lėktuvai. Iš aerodromo jų persekioti pakilo SV-5, pilotuojamas lakūnų Greizis ir Briedis. Aerodrome buvo girdimos kulkosvaidžių papliūpos. Bet tai buvo manevras - bandymas sudaryti įspūdį, kad užvirė oro kautynės, kad latvių lakūnus užpuolė priešo lėktuvai. Abu lakūnai, „dėl visa ko“ kiek pašaudę iš kulkosvaidžio, iššoko parašiuotais iš lėktuvo ir valstiečio vežimu sėkmingai pasiekė ligoninę. Čia jėms parįstamas gydytojas sugipsavo sveikas kojas. Vokiečių kariuomenei užėmus miestelį, abu lakūnai išsirašė iš ligoninės ir prisijungė prie vokiečių, o vėliau tarnavo jų daliniuose.

1941 06 29 naktį eskadrilę gavo įsakymą išskristi iš Gulbenės į Rytus, vadovaujantis vien kompasu rodykle, be konkretaus nusileidimo vietos nurodymo. Kylant pirmam trejetui, nepavyko kraštiniam kairiam lėktuvui, kurį pilotavo Viktoras Krastinš. Lėktuvas sparnu užkabino kliūtį, pasisuko, sulaužė važiuoklę. Jis buvo padegtas. Likę septyni lėktuvai pakilo į orą.

Tik ne visi ekipažai buvo pasirengę vykdyti įsakymą. Lakūnai Kaminskis ir Švans gan greitai pasuko savo lėktuvą priešinga kryptimi. Kitame lėktuve per skrydį įvyko kruvina drama. Pilotas, jaunesnysis leitenantas Alksnis nušovė nesutikęs keisti kryptį ir seniai ėtariamą bendradarbiavus su NKVD lakūną-žvalgą leitenantą Irbe. Paskui

Alksnis savo SV-5 pasuko Vakarų link.

Likę penki skraidantys aparatai naktį nusileido nežinomame aerodrome, kuris vėliau pasirodė esąs Idricos skraidymų laukas. Po pietų



Žvalgybinis Stampe and Vertongen SV-5

aštuoniolika lakūnų išskrido į Vėlikiję Luki, vėliau į Rževą. Čia lėktuvai buvo pripažinti netinkami karo veiksmams. Juos naudojo kaip masalą vokiečių lakūnams. Nugabenti į tariamą aerodromą jie stovėjo pievoje, kol buvo visiškai sunaikinti. Na, o latvių aviatoriai drauge su savo rusų vadu buvo įsodinti į traukinį ir išvyko į Maskvą. Pakeliui traukinys buvo apšaudytas vokiečių lėktuvų. Būta tikslių pataikymų, aukų. Tarp pastarųjų ir kapitonas Jerošnikov.

Per savo gyvavimo metus Karo aviacijos pulkas patyrė šlovės ir skaudžių netekčių akimirų. Įvykdyti trys tarptautiniai skrydžiai. Pirmas jų 1929 m. Vadovaujami pulkininko Jazeps Basko trijų lėktuvų ekipažai aplankė Lenkiją. Per 14 val. 36 min. jie įveikė 1800 km nuotolį. 1930 m. trijų lėktuvų ekipažai, vadovaujami Janis Indans, surengė skrydį per Europos sostines maršrutu: Kaunas, Berlynas, Praha, Viena, Budapeštas, Belgradas, Bukareštas, Varšuva, Ryga. Per 30 val. 10 min., praleistų ore, įveikta 4890 km. O 1936 m. J. Indans ir vėl suorganizavo tarptautinį turnė, tik šį kartą trimis hidroplanais Fairey Seal. Buvo apsilankyta Baltijos ir Šiaurės jūrų pakrančių miestuose.

Lygia greta pulkas skaudžiai išgyveno netektis. Nuo 1920 m. Lat-

vijos KOP per katastrofas neteko 47 lakūnų. Įtakos tam turėjo sena, morališkai ir fiziškai sudėvėta technika, nepakankama skraidymų drausmė, profesinio meistriškumo stoka, taip pat pernelyg vėlyvas naudojimas parašiuotais. Turint galvoje brangius aviacinius degalus, lakūno individualus skrydžių limitas neturėjo viršyti 80 val. per metus.

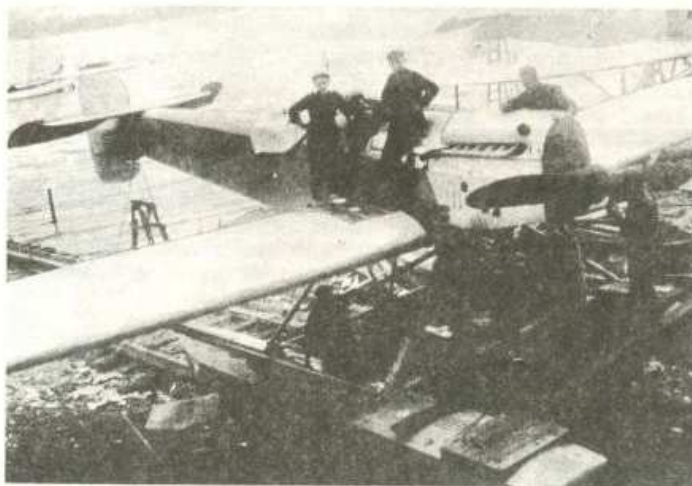
Keli žodžiai apie jūrų aviaciją. 1922 11 24 kapitoniui Janis Lindbergs buvo patikėta sukurti jūrų aviacijos būrį. 1923 08 21 jį atskyrė nuo aviacijos diviziono ir perdavė kariuomenės vyriausiojo štabo karininko ypatingiems pavedimams žiniai. Kiek vėliau jūrų aviacija perėjo kranto apsaugos eskadros vado žinion. Būrys dislokuotas Liepojos karo uoste Tosmarė. 1926 05 01 būrys reorganizuotas į atskirą jūros aviacijos divizioną. Jame bu-

kapitonas Aleksandrs Zarinš. Daliui tapus aštunta KAP eskadrile, jai vadovauti pradėjo kapitonas Karlis Ercums. Eskadrilės lėktuvai tuo metu buvo dislokuoti Usmės ežere.

1940 06 22 jie buvo perskraidinti į Kišezero vandenį. Čia nuo hidroplanų nuėmė propelerius, o 1941 06 28, pasak vieno liudininko, Rygos pašonėje esančio ežero vandenyse plūduriuojančius skraidančius aparatus nuskandino vokiečių aviacija.

Įvairiu laiku jūrų divizione buvo trys skraidantys laivai, apie aštuoniolika hidroplanų, vienas žvalgybai skirtas sausumos lėktuvas ir keturi naikintuvai. Tai buvo: trys Savoia S-16 bis (skraidantys laivai), vienas Hanriot H-19A (kai kurie duomenys byloja apie du šio tipo lėktuvus), du Caudron C-60 (tarp kurių viena kopija), keturi IVL-A-22 (HB-33, drauge su dviem kopijomis), šeši Heinkel HE 4, vienas Svenska Aero SA „Pirat“ (sausumos variantas), vienas LKOD/Svenska Aero SA 10 „Pirat“ (hidroplano varianto kopija), keturi Fairey Seal, keturi Fiat CR. 1 (sausumos aviacijos naikintuvai, 1935 m. perduoti atskirai naikintuvų eskadrilei). Šalia to, 1939 05 Vokietijoje užsakyti keturi Dornier Do-22Kl tipo hidroplanai, galėję išvystyti 320 km/val. greitį. Tik gauti jų Latvijos KOP nebespėjo. Tad 1940 m. užsakymas perduotas Suomijai.

Nelengvas buvo Latvijos KOP kūrimo, jų organizavimo bei reorganizavimo darbas. Pradėjusi nuo kelių trofėjinių lėktuvų Latvijos karo aviacija vis dėlto sugebėjo per tar-



Jūrų aviacijos lėktuvas Heinkel He-4

instruktoriai ir kt. 1936 09 01 divizioną likvidavo. Jis tapo KAP aštunta eskadrile, lėktuvai pradėti žymėti naujais borto numeriais.

Kapitoną J.Lindbergs gan greitai pakeitė prityręs jūrų aviacijos lakūnas Nikolajs Jevlampievs, o nuo 1925 05 31 jūrų aviacijos dalinio vadu tapo kapitonas Voldemars Jakubovs, kurį 1935 07 22 pakeitė

pukario metus išaugti į gana pajėgų karinę struktūrą. Deja, ne vien sėkmė ir šlovė lydėjo aviatorius. Skaudžios buvo draugų netektys per katastrofas, bet visų skaudžiausias buvo bolševikų susidorojimas su tais, kurie mylėjo savo Tėvynę, buvo kupini ryžto ją ginti.

Michail BUKHMAN



# VYTAUTAS SABECKIS VĖL ČEMPIONAS

Jprasta, kad geriausi Lietuvos sklandymo asai savo jėgas išbandytų Pociūnuose, bet šįmet jie nusprendė rinktis Panevėžyje.

Birželio 10 dieną iš visų Lietuvos kampelių kas su priekabomis, kas paskui Vilgą, o Edita Skalskienė, Vytautas Sabeckis, Vladas Motūza iš Pociūnų, kaip ir dera sklandytojams, debesų keliais sulėkė į atvirą Lietuvos čempionatą. Šalia Panevėžio aviacijos sporto klubo išaugo palapinių miestelis ir aerodrome įsiviešpatavo sklandytojai.

Atviros klasės sklandytuvais Lietuvomis ir Jantar 2B dėl čempiono vardo kovojo 15 vyrų, o standartinės - Jantar-standard - 5 moterys ir 13 vyrų.

Orai nelepino sklandytojų. Dažni lietūs, apniukę dienos buvo kur

kas dažnesni nei maloni saulės šiluma, ir vos tik prasigiedrijus, teisėjai skelbdavo skridimo užduotis, kurios, deja, ne visuomet būdavo įvykdomos. Vis tik „ilgasparniai“ sugebėjo atlikti penkis pratimus. „Aukas“ daugelį metų iš eilės vėl atiteko Vytautui Sabeckui iš Prienų.

Paklaustas, kelintą kartą tapo čempionu, atsakė:

- Jau neskaičiuoju. Per dešimt! Stebina šio sportininko talentas ir valia. Kaip žinia, praėjusių metų birželio 12-ą jis, bandydamas sklandytuvą LAK-17, patyrė skaudžią avariją ir tik per plauką išliko gyvas. Ilgai gydėsi sulaužytus šonkaulius, koją, kuri dar iki galo nesilanksto. Bet, kaip juokauja draugai, „nors ir šlubas, bet nepralenkiamas“.

„Sidabras“ įteiktas antram Lie-

tuvos asui taip pat prieinčiui Stasiui Skalskiui. Tiesa, jam truputį nepasisekė. Kylant iš aikštelės su sklandytuvu Lietuva, sparnai apkišo šienų ir jis tapo nevaldomas. Stasys atsikabino ir dribtelėjo žemėn. Nuo smūgio lūžo liemuo. Pilotas atsivežė kitą sklandytuvą ir sėkmingai baigė varžybas.

„Bronzą“ iškovojo Algimantas Jonušas. Medaliais atskiruose pratimuose buvo apdovanoti V. Liniauskas (Panevėžys), M. Vad (Vokietija), R. Knėpa (Kaunas), V. Kukči-kaitis (Kaunas), G. Beinoravičius (Šiauliai).

Standartinės klasės sklandytuvais įvykdyti keturi pratimai. Geriausiai sekėsi Gintarui Drevinskui iš Biržų. Antras buvo Vytautas Mačiulis (Birštonas), trečias - Darius Liaugaudas (Kaunas). Atskirų pratimų nugalėtojais tapo E. Skalskienė (Prienai), V. Motūza (Kaunas), K. Miliūnas (Kaunas), D. Šarkiūnas (Kaunas).

Tarp moterų, kurios skraidė bendroje įskaitoje su vyrais, nepralenkiama buvo Edita Skalskienė, iškovojo aukštą ketvirtą vietą. T. Kuzmina, D. Vilnė (abi iš Latvijos, bet kadangi ten sklandymas apmėręs, tapo Panevėžio aviacijos klubo narėmis) užėmė atitinkamai 7 ir 8 vietas. J. Beinoravičienė (Šiauliai) buvo 15, D. Vainienė (Vilnius) - 16-a. Žinant, koks brangus sklandymo sportas ir kaip moterims sunku ištrūkti iš namų, malonu, kad jos skraido ne prasčiau už vyrus ir jų daugėja, nes paskutiniaisiais metais varžybose dalyvaudavo tik Edita.

Šiose varžybose buvo aplaužtas dar vienas sklandytuvų Jantar-standard 2. Finišuodamas, V.



Geriausia Lietuvos sklandytoja Edita SKALSKIENĖ.

Motūza pamatė, kad nepasieks aerodromo, tūpė į aikštelę ir, saugodamasis griovio bei laidų, kliudė šieno kupetą su žaginėm. Iš sulaužyto sklandytuvo pilotas išlipo sveikut sveikutėlis.

Kaip paskaičiavo vienas sklandytojas, jam šios varžybos kainavo mažiausiai 600 Lt. Todėl dažnas aviatorius, žvelgdamas į dangų, su nostalgija prisimena netolimus laikus, kai ne tik veltui skraidydavo, bet dar ir talonus maistui gaudavo. Atsimena ir kasdieninę medicinos kontrolės baimę, karines rikiuotes, amžinus gąsdinimus, grasinimus, piktus inspektorius... Ne, laikai nesulyginami. O už laisvę reikia mokėti.

O. KRYGERYTĖ



Sklandymo čempionai Gintaras DREVINSKAS ir Vytautas SABECKIS (dešinėje) AUTORĖS nuotraukos

## PAMINĖTOS S. DARIAUS IR S. GIRĖNO ŽUVIMO METINĖS

Liepos 16 dieną Lituanicos tragedijos vietoje Pščeniko Soldino miške prie paminklo Atlanto didvyriams įvyko 62-ųjų skrydžio metinių minėjimas.

Pagerbti lakūnų atminimo susirinko nemažai vietos gyventojų, įvairiuose Lenkijos miestuose išsibarstę lietuviai, atvyko delegacijos iš Lietuvos.

Įžanginį žodį tarė Lenkijos lietuvių kultūros draugijos Ščecino skyriaus pirmininkas Juozas Želepienis. Kalbėjo Lietuvos nepaprastasis ir įgaliotasis ambasadorius Lenkijoje Antanas Valionis, Kauno miesto meras Vladas Katkevičius, Gožovo ir Myslibožo miestų valdžios atstovai.

Kauno įgulos bažnyčios klebonas Ričardas Mikutavičius aukojo Šventas Mišias, giedodavo šios bažnyčios choras. Minėjimo dalyviai apžiūrėjo atnaujintą muziejų. Pabaigoje prie bendro stalo buvo surengta vakaronė.

Atminimui skirti renginiai įvyko ir Lietuvoje - Stepono Dariaus gimtinėje Judrėnuose bei Stasio Girėno gimtinėje Vytgaloje. Padėtos gėlės prie paminklo Kaune. Prie Puntuko akmenyje iškaltų S. Dariaus ir S. Girėno bareljefų susirinko Anykščių gyventojai. Surengtos aviacijos šventės Šilutėje ir Kiaipėdoje.

Lakūnai konstruktoriai-mėgėjai tomis dienomis savos gamybos lėktuvais apskrido Lietuvą.



## Varžybas laimėjo Audrius MIEČIUS ir Violeta SENIUT

Marijampolės aeroklubo Sasnavos aerodrome vyko Lietuvos aeroklubo taurės parašiutininkų varžybos. Atlikti nusileidimo tikslumo ir individualios akrobatikos pratimai. Geriausių nusileidimo tikslumo rezultatų pasiekė vilnietė Violeta Seniut ir marijampolietis Audrius Miečius. Jie nugalėjo ir absoliučioje įskaitoje.

Tarp moterų antrą vietą daugiakovė užėmė vilnietė Varvara Laskova, trečia - kaunietė Regina Buginaitė. Vyrų varžybų antros vietos laimėtoju tapo Raimundas Čepulis (Vilnius), trečias - Saulius Montrimas.

Komandomis moterų varžybas laimėjo kaunietės. LAK taurę iškovojo Krašto apsaugos ministerijos „Geležinio vilko“ parašiutininkai.

O. HORODNIČIŪTĖ, parašutų sporto federacijos prezidentė



# SKRAIDYKIME SAUGIAI

Praėjus 93 metams nuo žmogaus pirmo valdomo skridimo, aviacija tapo mūsų šiuolaikinio gyvenimo įprastine susisiekimo priemone. Ji plačiai naudojama karo veiksmuose, ūkinės veiklos srityse. Patrauklus skrydis grožis, erdvės romantika traukia mėgėjus, kuriuos jungia aerokluba. Norintys čia išmoksta skraidyti, rengiamos sporto varžybos.

Pasak statistikos, proporcingai keleivių skaičiui ir nukeliautam atstumui, aviacija yra patikimiausias transporto priemonė. Išobulintos gamybos technologijos užtikrina lėktuvų atsparumą ir variklių patikimumą. O šiuolaikinių lėktuvų ir jų skrydžių aptarnaujančių žemės tarnybų technika užtikrina lėktuvų skridimą nuo pakilimo iki nusileidimo. Įsivairinta lakūnų ruošimo metodika, sukurti toboli treniruokliai. Naudojama žemės palydovų globalinė navigacijos sistema.

Dėl įvairiausių priežasčių vis tiek įvyksta nelaimingų atsitikimų. Jų neišvengiamai pasitaikys ir ateityje.

Skraidymų ištakose su pirmąsiais skraidančiais aparatais žuvo nemažai aviacijos pradininkų. Lėktuvaliūzdavo ore dėl nepakankamo atsparumo. O dėl blogos centruotės, kitų aerodinamikos dėsnų nepaisymo, katastrofos įvykdavo pilotuojant, nesuvaldžius lėktuvo. Ypač daug nelaimingų atsitikimų įvyko dėl to, kad lėktuvali pateko į suktuką. Tik 1916 metais rusų lakūnas Konstantin Arceulov, išstudijavęs autorotacines lėktuvo savybes, sąmoningai įvedė lėktuvą į suktuką ir išvedė iš jo. Netrukus suktukas tapo lakūnų mokymo programos elementu.

Ir vis dėlto, kažkada buvęs lakūnų pabaisa, o dabar priskirtas prie aukštojo pilotazo figūrų, - suktukas nusinėšė daugelio lakūnų gyvybes. Štai, žvelgdami į mūsų aviacijos istoriją, matome, kad Lietuvoje dėl suktuko žuvo: lakūnai Fricas Šulcas (1919 09 28), Vytautas Rauba (1920 05 12), Pranas Stelmokas (1923 06 20), Borisas Kraucevičius (1924 07 31), Jonas Nastaras (1929 06 20), Jonas Stankūnas (1930 10 20), Vladas Ačas (1930 05 24), Erikas Mačkus (1931 05 16), Leonas Meškėnas (1934 06 26), Jonas Masilius (1937 10 16), Laima Šlakaitytė (1963 06 26), Remigijus Taleikis

(1978 05 27), Vilius Juodgudis (1980 08 16), Rimantas Leonavičius (1982 07 08), Vytautas Skarbauskas (1984 06 25), Algirdas Venskis (1986 09 11).

Nelaimingų atsitikimų pasitaiko ir dabar. Pagal įvykio pobūdį aviacijos incidentai skirstomi į palaužimus, avarijas ir katastrofas. Palaužimas yra skraidančio aparato apgadėjimas, kurį galima suremontuoti savo jėgomis. Avarija - skraidančio aparato palaužimas be žmonių aukų. Aparatas remontuojamas gamykloje arba nurašomas. Katastrofa - incidentas su žmonių aukomis.

Kiekvieną incidentą tiria Civilinės aviacijos direkcijos Inspekcija, kuri išaiškina jo priežastį. O pagal incidento charakterį priežastys gali būti: aviacijos technikos gamybinis brokas arba netinkama techninė priežiūra eksploatuojant; skraidymo taisyklių ir skrydžių saugumo pažeidimas dėl nepakankamų žinių arba blogos disciplinos; pilotavimo technikos klaidos dėl nepakankamų įsivairinto mokymo arba lakūno neatidumo ypatingais atvejais.

Š. m. liepos 2 d. 10 val. 18 min. Alytaus aerodrome dėl suktuko įvykusioje katastrofoje žuvo du žmonės. Tą dieną lėktuvu Jak-52, registravimo raidės LY-AIT, į zoną pakilo Suomijos lakūnas-mėgėjas Mikko Aul Termonen ir Alytaus sportininkas Vilius Saladzius. Jų skridimo užduotis buvo „šlifuoti“ paprastas aukštojo pilotazo figūras. Mačiusių iludijimu, lėktuvas apytikriai 800 m aukštyje pateko į plokščią suktuką. Netoli žemės jis perėjo įau į klasikinį suktuką ir nosimi įsivėrė į žemę. Krisdamas lėktuvas atliko 14 suktuko vėjų. Varikliai sušildus į žemę, lėktuvas ir liko vertikaliaje padėtyje. Kad būtų galima prileiti prie pilotų, jį teko atversti traukiant už uodegos. Suomis M.A. Termonen žuvo vietoje, o smarkiai susižalojęs V. Saladzius mirė pakeliui į ligoninę.

Suomijos lakūnas drauge su penklais bičiuliais buvo atskridęs į Alytų dviem nedideliais Cessna tipo lėktuvais. Jie čia norėjo paskraidyti akrobatiniais Jak-52. M.A. Termonen buvo balgas pradinį mokymą akrobatiniu lėktuvu Jak-52 Rusijoje.

Tą pačią dieną 17 val. 22 min. avarija įvyko ir Vilniaus aeroklubo Paluknio aerodrome. Bemaž 250 m aukštyje nustojo veikęs sklandytu-

vą L-13 Blanik buksyravusio lėktuvo Wilga W-35A variklis. Sklandytojas laiku atsikabino ir sėkmingai baigė skridimą. Įvertinęs situaciją, skraidymų vadovas Algirdas Šiožinis per radiją davė nurodymą lėktuvo pilotui pasukti į alkštelę arba tūpti ant kelio. Lėktuvą valdęs lakūnas Algimantas Strukčinskas nurodymui nepakluso. Jis stengėsi sklęsdamas pasiekti aerodromą. Bet Wilga be variklio traukos sklendžia labai prastai. Lėktuvas užsikabino už medžių ir nukrito į mišką. A. Strukčinskas nugabentas į ligoninę. Konstatuota: sulaužytas raktikaulis, ranka ir sužalota galva. Lėktuvas sulaužytas, jo nebegalima suremontuoti.

Turėdama galvoje sportinės aviacijos situaciją, Civilinės aviacijos direkcija (CAD) š. m. liepos 6 d. surengė pasitarimą skrydžių saugumo klausimais. Jame dalyvavo CAD vadovaujantys asmenys, LAK vadovybė, regioninių aeroklubų viršininkai, federacijų atstovai.

Kalbėjęs CAD generalinis direktorius Algirdas Šileika pabrėžė, kad šiose pareigose dirba neseniai, tačiau jis susidūrė įspūdi, kad aerokluba dirba atitūkę nuo bendros aviacijoje galiojančios tvarkos. Jų veikloje neįjačiama nei juridinės, nei pilietinės atsakomybės už saugų skraidymą.

Išsamiai LAK aviacijos incidentų apžvalgą pateikė LAK Inspekcijos direktorius Jonas Mažintas. Jie pastebėjo, kad kelių kartus buvo pažeista skraidymų paslenyje tvarka. Skristi į pasienio zoną galima tik gavus skrydžių valdymo centro leidimą. Skrydžio išvakarėse reikia pateikti paraišką. O pasienio zonoje priklauso Nidos, Klaipėdos bei Palangos aerodromai. Sukeldami pavojingą situaciją, nenaudodami radijo ryšio, keleivinių aerodromų zonose skraldo šildomo oro balionai. Jau anksčiau (balandžio 23 d.) Alytuje katastrofa baigėsi savos gamybos lėktuvo bandymas. Per varžybas laužomi sklandytuvai.

Aišku, tupiant į alkšteles visko nenumatysi. Tačiau ar patelsinama, kai nesant reklamo aukščio bet kurla kaina norima pasiekti finišo liniją, ir tupiama „iš tiesiosios“ į netinkamą alkštelę, dėl ko sulaužomas sklandytuvas? Kam reikalinga tokia rizika?

Ar patelsinama, kad lakūnas iki kildamas nepatikrina kuro likučio?

Skraidymų organizavimas aeroklubuose paliktas savivalgal. Anksčiau galioję juos reglamentuojantys dokumentai, kaip tarybinės biurokratinės reliktas, išmesti. Naujų niekas nesukūrė. Todėl klesti anarchija. Tuo tarpu visi supranta, kad elementarių instrukcijų laikytis būtina. Ir, matyt, ne be reikalo sakoma, kad aviacijos instrukcijos rašytos žuvusių lakūnų krauju, išanalizavus jų katastrofų priežastis.

Pasitarime kalbėjęs daugkartinis Lietuvos sklandymo čempionas Vytautas Sabeckis išsakė nuomonę, kad tupiant į alkštelę sklandytuvo palaužimas nėra tragedija. Tai pa-

sitaiko ir pasaulio čempionatuose, ir geriausiams sklandytojams. O lakūnų konstruktorių-mėgėjų federacijos prezidento Rolando Kalinausko žodžiais tariant: „Čia nėra ko jaudintis, nes keliuose žmonės žūsta kasdien...“

Daug vertingų minčių išsakė akrobatinio skraidymo meistras Jurgis Kairys. Jis pabrėžė, kad skraidymas, o ypač akrobatinis, reikalauja iš lakūno gero paruošimo, tvirtų skraidymo įgūdžių. Reikia periodi-



Wilga, nukritusi į mišką pasibaigus kuroi.

kal tikrinti lakūnų pilotavimo techniką, išmokyti juos tiksliai veikti susidarius netikėtai situacijai. Jis slūgė prie akrobatinio skraidymo federacijos prijungti figūrinį skraidymą sklandytuvais. Tai jau padaryta FAI akrobatinio skraidymo komisijos.

Skraidymai neprapažįsta smulkmenų. Instruktorius privalo kontroliuoti lakūno pasiruošimą skrydžiui nuo diržų prisirišimo iki jo batų kulniukų. Mat lėktuve Jak-52 naudojami tokie prisirišimo diržai, kad netyčia gali užsimauti ant pritrauktos valrolazdės. Buvo nelaimingų atsitikimų ir dėl to, kad pedaluose įstrigo batų kulniukai.

Prityręs lakūnas-Instruktorius, Vilniaus TU Aviacijos instituto rektorius pavaduotojas skraidymams Leonas Jonys patarė su į Lietuvą skraidyti atvykstančiais užsienio lakūnais būti labai atideliems. Dažnai jie yra mažai priskraidę, nežinomas jų pasiruošimo lygis. O mūsų naudojami Jak-52 yra pakankamai kaprizingi ir klaidų neatleidžiantys lėktuvai. Didelės įtakos turi ir kalbos barjeras.

Per tris valandas vykęs pasitarimas dar ilgai tęsėsi susigrupavusiose „sekcijose“. O apskritai taip ir liko neaišku: ar bus ruošiami dokumentai, reglamentuojantys skraidymus aeroklubuose? Kas juos turi ruošti?

Gal ir gerai pasakė visiems išėjusiam instruktorius A. Šiožinis: „Nekartokime valdžios vyrų klaidų ir, kol nesukūrėme naujų įstatymų, susirinkime senus ir vadovaukime jais“.

A. BAČINIS



Inspekcijos darbuotojai Alytaus aerodrome susipažįsta su katastrofą patyrusiu lėktuvu Jak-52.



Gerbiami aviacijos bičiuliai!

1992 metų trečiame „Lietuvos sparnų“ žurnalo numeryje išspausdintame mano rašinyje „Šalis modernizuoja savo KOP“ rašiau apie tai, kad Šveicarijos KOP vadovybė nutarė saugoti savo oro erdvę naujais McDonnell Douglas lėktuvais F/A-18 „Hornet“. Tam tikslui buvo užsakyti moderniausi pasaulio lėktuvai: 26 F/A-18C (vienviečiai) ir 8 F/A-18D (dviviečiai). Minėjau taip pat, kad mūsų šalies atstovai sugebėjo pasirašyti su McDonnell korporacija sutartį, kuria numatoma, jog 32 iš 34 naikintuvų bus baigti montuoti Emmene, taip pat, kad už visus 100 proc. lėktuvų pirkimo sumos gamintojui bus tiekiamas šveicariška produkcija, suprantama, aviacinė. „Hornet“ pirkimo suma sudaro per 4 milijardus šveicariškų frankų. O tai ne juokai net tokiai šaliai, kaip Helvetijai! Tad, manau, jog „Lietuvos sparnų“ skaitytojams bus įdomu sužinoti, kokia situacija dabar, kai šalis jau gavo du JAV pagamintus lėktuvus, o mūsų pramonės įmonės tiekia gaminius McDonnell Douglas.

Pradėsiu nuo to, kad net prityrusiems karo pilotams ne taip paprasta įsisavinti naują lėktuvą. McDonnell Douglas lakūnas bandytojas Dave Desmond ne kartą nurodė, kad naujausia technika labai palengvina lakūno darbą. Turima galvoje tai, kad skraidantis aparatas gausiai „prikimštas“ elektronikos. Paspaudus vos vieną mygtuką, trijuose spalvotuose ekranuose pasirodo visa skrydžiui reikalinga informacija, o svarbiausia jos dalis demonstruojama dar ir priešais lakūną esančiame ekrane. Pradėti naudotis radaru bei ginkluote galima taip pat vos keliais rankų judesiais. Žodžiu, viskas lyg ir paprasta. Bet, kaip rodo darbas su simulatoriumi, nepaisant visų teorinių žinių, modernų lėktuvą galima įvaldyti tik daug dirbant praktiškai.

McDonnell Douglas inžinierius, buvęs karo lakūnas Phil King vis dar labai dažnai privalo „perimti lėktuvo valdymą“, nes pilotai, „skraidantys“ jį simulatoriuje ir pasinaudoję ginkluote, savo veiksmams grąsina „sulaužyti“ aparatą, „žūti“. Greitai perimti visą gaunamą informaciją ir sugebėti panaudoti visą ginkluotę, veikti galima tik įgijus tirtų praktinių įgūdžių. O tai ne vieno mėnesio darbas. Bet dar yra laikas!

Turint galvoje, kad McDonnell Douglas įmonė Sent Luise, kuri apskaičiuota pagaminti ir sumontuoti 120 „Hornet“ aparatų per metus, nėra apkrauta, nes JAV bei kitų valstybių kariniai biudžetai gerokai „sulieję“, gamintojas mums galėtų patiekti montuoti lėktuvus daug anks-

čiau, nei numatyta sutartimi. Dabar JAV KOP gaminami tik 36 aparatai, vykdomi Suomijos bei Malaizijos užsakymai. Bet šveicarai nuo seno pasižymi tuo, kad nemėgsta skubėti, veikiau linkę viską gerai apmąstyti. Taip yra ir su F/A-18, kurio C ir D variantai veikiau skirti lėktuvnešiams bei jūrų valstybėms. O mūsų šalis, kaip žinote, toli nuo jūros, pačiame Europos centre, sausumoje. Žinodama, kad lėktuvai bus naudojami kitomis sąlygomis, Šveicarija pareikalavo „helvetizuoti“ mums skirtus aparatus. Mūsų lėktuvams negresia korozija, paprastai paaiškina jūrų vandens druskingumu. Gaminamos serijos lėktuvų antiko-

lingus mazgus bei dalis, specialiuose kvalifikacijos įgijimo kursuose JAV jau pabuvojo apie tūkstantį žmonių, atstovaujančių 60-čiai Šveicarijos firmų. Na, o montuotojai ir kiti lėktuvų surinkimo darbuose dalyvaujantys specialistai nuolat lankosi McDonnell Douglas gamykloje, grupėmis po dešimt žmonių. Taip įgyjamos praktinės žinios, patirtis, kuri greitai bus labai reikalinga.

Čia norėčiau atkreipti dėmesį į vieną faktą. F/A-18 serijų C ir D lėktuvai bus gaminami tik iki 1997 metų pabaigos. Po to McDonnell Douglas imsis lėktuvų F/A-18 E/F serijų gamybos. Taigi parengę gerus serijų C ir D montavimo bei remonto

ir labai stambus susivienijimas, negali visko pats pasigaminti. Pagaliau tai ir neekonomiška. Įvairias lėktuvų dalis, mazgus, atskirus liemens elementus jam gamina per 2500 firmų. Tarp jų yra tam tikra konkurencija. Gaminiai koncerno vertinami tik pagal vieną rodiklį - kokybės. Šiam tikslui skatinti rengiami konkursai, kurių laureatai apdovanojami A, B ir C medaliais. Na, o jie lyg garantinis raštas tiekėjui. Medaliu tikama pirmenybė. Malonu, kad 450 tituluotųjų gretose yra ir mūsų šalies tiksliosios mechanikos įmonė Derendinger ir Co iš Ženėvos. Jos gaminiais - aukščio vairy dalimis F/A-18 bei F-15E - suteiktas bronzos apdovanojimas. Tuo tarpu jis vienas tarp 170 mūsų firmų. Bet juk viskas dar prieš akis. McDonnell Douglas savo privilegijuoto tiekėjo sertifikavimo - „Preferred Supplier Certification“ - konkursus rengia kasmet. Tad mūsų šaliai turi dar daug galimybių. Juk pradėję dalykišką bendradarbiavimą su JAV koncernu nutarėme įsteigti šioje šalyje ir savo prekybos atstovybę!

Savo gaminius koncernui pradėjome tiekti 1993-aisiais. Tais metais bemaž 200 Šveicarijos firmų iš 22 kantonų nusiuntė koncernui gaminių už 610 milijonų šveicariškų frankų. Pernai šis rodiklis labai išaugo. Ir tai nepaisant to, kad firmų-tiekėjų skaičius sumažėjo. McDonnell Douglas koncernas suinteresuotas tik aukščiausios kokybės produkcija, jis linkęs sukoncentruoti savo dėmesį į mūsų geriausius gaminius. Tai - tiksloji mechanika bei įrankius gaminančios mašinos, galinčios dirbti labai dideliais greičiais.

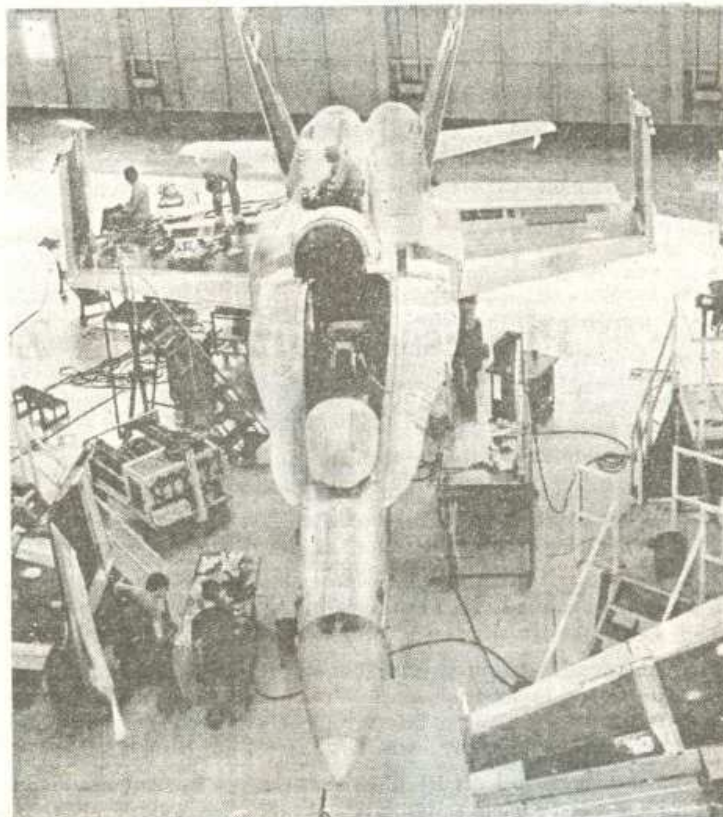
Darbai Sent Luise bei pasiren-gimas montuoti F/A-18 namų sąlygomis ir šio bei kitų lėktuvų dalių gamyba Šveicarijoje palieka profesionalų abipusės veiklos įspūdį. Malonu matyti, kaip atskiros mūsų firmos sugeba bendradarbiauti aviacijos bei kosmonautikos srityse su JAV bei kitų labiausiai išvystytų pramonės šalių firmomis, kaip auga jų autoritetas bei gamybos paklausa pasaulio rinkose. To norėčiau palinkėti ir Lietuvos įmonėms. Esu įsitikinęs, kad ir jos sugebėtų sėkmingai konkuruoti pasaulio rinkose, jeigu pirmiausia bet kuri sutartis turėtų ir „atbulinį bėgį“. Tai reiškia, kad nebūtų vien perkama, kad ekonominiai santykiai primintų ne „gatvę su vienpusiu eismu, o greitkeli“, kuriuo pas gatavo gaminio tiekėją keliautų Lietuvoje pagamintos dalys, mazgai, mechanizmai. Pasinaudoję mūsų patirtimi, manau, kai kas Lietuvoje turėtų padaryti gerą ir naudingą pradžią!

Tom STALDER

Šveicarija, Bernas

## NE VIEN PIRKTI...

ARBA: MAINŲ PREKYBA GALIMA IR SU „BANGINIAIS“



F/A-18 montavimo darbai viename McDonnell Douglas koncerno įmonės Sent Luise cechų.

rozinei problemai spręsti išleidžiama labai daug pinigų. Mums viso šito nereikia. Tad šveicarų atstovai įmonėje pareikalavo, kad būtų padidinti mums skirtų aparatų eksploatavimo resursai. Tai, žinoma, pareikalavo laiko, bet, kaip minėjau, mes neskubame. Laikas mums ir šiuo atveju „pinigai“ - žmonės turi daugiau galimybių mokytis: tiek įsisavinant lėktuvo gamybos baigiamuosius darbus, tiek ir patį aparatą.

Ruošdamiesi pradėti baigiamuosius montavimo darbus Emmeno aviacijos gamykloje, taip pat, turint galvoje, kad mūsų įmonės privalo tiekti į JAV lėktuvų gamybai reika-

specialistus mes įgysime savos rūšies erdvę tarp karinės pramonės įmonių. Tai Helvetijos sąlygomis nauja veiklos sritis. Suprantama, kad orientuoti į tai daugelis vaikinių stengiasi studijuoti aukštesiose mokyklose metalo technologiją bei aviacijos pramonės specialybes, o aviacijos specialistų-technikų, montuotojų gretos auga, žmonės mielai vyksta kelti savo kvalifikacijos į JAV. Juk atsiveria ilgalaikio ir gerai apmokamo darbo perspektyva!

Nė kiek neabejoju, kad „Lietuvos sparnų“ skaitytojai maždaug įsivaizduoja McDonnell Douglas koncerno veiklą, suprantą, jog šis, kad





Dar vienuolika tokių Boeing 747-400 „Megatop“ artimiausiu metu papildys SIA skraidantį parką.

Miesto-valstybės Singapūro aviacijos kompanija Singapore Airlines (SIA) jau seniai pripažinta pasaulio pajamingiausia ir sėkmingiausia plėtojanti veiklą. Ji aptarnauja visus žemynus - 40 valstybių 69 miestus. Dėkinga Azijos rinka padėjo jai, nepaisant nuolat perkamų lainerių, turėti bemaž milijardo JAV dolerių rezervą. Bet SIA tuo nesitenkina. Aviakompanija iškėlė sau uždutį per dešimt metų padvigubinti veiklos apimtį.

SIA pernai turėjo 25 tūkstančius darbuotojų, jos „oro laivyną“ sudaro 59 laineriai: 45 Boeing 747 (iš jų 24 B 747-400 „Megatop“ - vieną jų matome spausdinamoje nuotraukoje) ir 14 aerobusų A310. SIA laukia dar trylikos B 747-400, dviejų A310-300 bei septynių A340-300. Bet ir tai dar ne viskas. Praėjusių metų pabaigoje aviakompanija užsisakė dar

vienuolika B 747-400 ir devynis A340-300, kurių bendra suma siekia 10,3 milijardo JAV dolerių. Be to, pateiktos preliminarios paraiškos dar vienuolikai „boingų“ ir dvidešimčiai aerobusų.

SIA turi ir savo dukterinę firmą - Silk Air, kuri keturiais B 737-300 ir dviem A310-200 aptarnauja vien Azijos žemyno reišus. Tiesa, pastaruoju metu „motina“ vis dažniau perduoda „dukteriai“ ir Azijos žemyno verslo reišus, kaip antai iš Singapūro į Medaną (Indonezija), Košiongą (Taivani). Aptarnaudama 18 miestų devyniose valstybėse, Silk Air per savaitę atlieka šimtą skrydžių. Ir nors jos uždėtis neskaiciuojamas atskirai, „mama“ savo „dukrytei“ pretenzijų neturi. Priešingai, kalbama apie sukurtą labai solidų „kraitį“!

vyksta dalykiški pokalbiai. Suprantama, kad kiekvienas gamintojas turi ką nors pažangaus, kas verta visų dėmesio ir pasekėjų. Antai Aerospaciale siūlo savo patirtį. Tai Airbus ir ATR programos. Jų vykdymas akivaizdžiai įrodė, ką gali duoti kooperavimasis. Šie aparatai sėkmingai parduodami ne tik Europoje arba Azijoje, jie išsikovojo rinką ir Šiaurės Amerikoje. Tad patyrimą, kaip leistas tarp būsimųjų partnerių, gali duoti tik naudos. Ypač turint galvoje sėkmingą naujų lėktuvų kūrimą ir prekybą jais, pavyzdžiui, didelę paklausą turinčiais 120-viečiais.

Anot prancūzų specialisto, partneriai turėtų pasidalyti atsakomybę už du reikalavimus: sukurti visiems pajamą pramonės struktūrą ir antra - orientuoti klientus, iš anksto pranešti apie tai, ką numatoma gaminti. Kad ir kaip atrodytų bendraeuropinis gamintojų aljansas, pagrindiniai uždaviniai turi būti aiškūs ir paprasti, o reagavimas į bet kurį pasiūlymą - geranoriškas.

Verta priminti skaitlytojus, kad Šiaurės Amerika šiuo metu gamina 49 proc. visų regioniniams skrydžiams skirtų lėktuvų, Europa - 22, Azija - 20, Afrika - 2 proc. Tad tik kooperavimasis gali išgelbėti Europos aviacijos pramonės kompanijas nuo galimo žlugimo.

## PASAULIO PAJAMINGIAUSIA...

Tad kur glūdi SIA ir jos dukterinės firmos sėkmės paslaptys? Juk 1993 metais aviakompanija gavo didžiausią pasaulio pelną iš visų keleivius skraidinančių - per pusę milijardo JAV dolerių!

Viskas labai paprasta. Pradžioje SIA, kaip ir kitos Azijos žemyno aviakompanijos, mokėjo savo darbuotojams, palyginti su Europos ir JAV bendrovėmis, mažą atlyginimą. Bet vien tuo laimėjimų nepasieksi. Juolab kad jau 1993 m. atlyginimus teko pakelti 21 proc., ir dabar išlaidos jiems sudaro šeštadalį visų išlaidų. Nepaisant to, SIA kategoriškai atsisako samdyti pilotus ir kitą personalą iš „mažų atlyginimų“ šalių. Einama kitu keliu - mažinamas tampautojų skaičius, atstovybių užsienyje aparatas. Ir sulaukiama apčiuopiamų rezultatų. Be

to, ieškoma naujų rinkų, ypač šalia esančioje Kinijos LR ir Indijoje. Kiekvienas naujas reišas, o jie paprastai apkrauti 69,5 proc., duoda pajamų. Tad nėra ko stebėtis, kad praėjusiais metais keleivių kilometrų skaičius ir vėl išaugo bemaž 10 proc.

Aviakompanija vengia kooperavimosi. Ji vienai viena iškopė į „pasaulio čempionus“ ir savo laimėjimais nenori su niekuo dalytis. Tiesa, pastaruoju metu, subyrėjus Alcazar „tvirtovei“ („Lietuvos sparnai“ Nr. 1, 1995), zonduojamas kooperavimosi variantas su Swisair (Šveicarija), kurioje SIA priklauso 2,77 proc. kapitalo, o šveicarams - 0,62 proc. SIA lėšų, bei Delta Air Lines (JAV) - atitinkamai - 4,7 proc. ir 2,8 proc. Tokios mažos kapitalo dalys nieko neįpareigoja. Jos, kaip vaizdžiai išsireiškė SIA verslo direktorius dr. Cheong Choong Kong, yra lyg sužieduotųjų žiedas, kuris... negarantuojama sutuoktųjų.

SIA labiau suinteresuota investuoti savo kapitalą į kaimynines valstybes. Šiemet ji žada drauge su vienu Indijos pramonės koncernu įkurti vidaus avialinijas aptarnaujančią kompaniją, daro tai ir Kambodžoje, ieško kitur...

Kasmet gaunama 9-10 proc. gryno pelno, tad per dešimtmetį kapitalas padvigubėja, ir tai suteikia kompanijai galimybę laisvai operuoti savo lėšomis. Bet ji tai daro atsargiai, gerai viską apsvaursčiusi, įsigilinusi, išstudijavusi. Ji, pavyzdžiui, pirmą savo lėktuvuose instaliavo palydovinį telefono ryšį. Keleiviai patenkinti, o ir pajamos padidėjo.

Tai tik vienas pavyzdys. O tokių - aišbė. Mat SIA vadovai nori ne tik gauti daugiausiai pajamų, bet ir būti keleiviams geriausia aviakompanija.

## Europos aviacijos pramonė nori kooperuotis

Nepaprastai sudėtinga situacija, susidariusi pasaulyje parduodant regioniniams skrydžiams skirtus (15-120 vietų) lėktuvus, skatina kompanijas ir korporacijas vienyti jėgas, norint „išgyventi“. Pasak Aerospaciale viceprezidento Jean Paul Perrais, „reikia sugebėti pasinaudoti kiekvieno sugebėjimais. Tik tai gali atvesti į tą laimingą baigtį, kurios visi tikisi“. Kaip matome, kooperavimas tapo aktualus ne vien aviakompanijoms, bet ir gamintojams.

Šiuo metu pernelyg daug gamintojų, siūlančių šios klasės lėktuvus, kuriuose įmontuoti turbosraigčiai arba turboreaktyviniai varikliai. Konkurencija, bandant parduoti regioninius lėktuvus, didžiulė ne tik Europoje. Bandoma nuvažinti kainas, siūlomi vis nauji modeliai. O rezultatas - gamyba mažėja, daugelis korporacijų priverstos atleisti darbuotojus, mažinti gamybos apimtį. Tad, pasak J.P. Perrais, būtina racionalizuoti visą šios aviacinės technikos kūrimo ir gamybos sritį.

Stambiausi Europos lėktuvų gamybos koncernai, korporacijos pasirenge žengti toki žingsnį. Atliekami tyrimai,

## Visai padori „santuoka“

Gyvenimas verčia „jungtis“ ne vien iš meilės. Įprastinė tapo „jungtuvės“ dėl išskaičiavimo. Būtent tokia galima pavadinti dviejų europinių plačiai pripažintų variklių „gondolų“ gamybos firmų Alenia (Italija) ir prancūzų „Hispano Suiza“ susijungimą.

Variklių „gondolos“ turi nepaprastai daug reikšmės naujiesiems, ypač spinduliniu principu veikiantiems, aviarikliams. Nuo jose įrengtų prietaisų, saugančių variklius nuo apledėjimo, nuo akustikos, skirtos triukšmui mažinti, iki pat galingumo ir traukos kėlimo įrengimų, „gondolose“ yra daugybė technikos sprendimų. Na, o jeigu prisiminsime, kad variklių „gondolos“ taikomos individualiai kiekvienam lėktuvų tipui, suprasime, kodėl „gondolos“ kainuoja iki milijono dolerių.

Suprantama, kad sudėtinga „gondolų“ gamyba susijusi su variklių rinka. Tad kooperavimasis šiuo atveju padeda mažinti savikainą, o podraug ir „gondolų“ kainą. Tokiu keliu einant galima pasiekti geresnių rezultatų ir tapti pirmaujančiais konkurencinėje kovoje. Kaip tik šie tikslai ir paskatino Alenia ir „Hispano Suiza“ sukurti bendrą „šeimą“, pavadintą Euronacelle. Jos buveinė -

Prancūzijoje. Čia studijuojama, kaip ir ką tobulinti, tiriami paklausa, ieškoma naujų rinkų, siekiant parduoti kuo daugiau „gondolų“.

Alenia iki šiol daugiausia gamino „gondolas“ dideliems varikliams, kaip, pavyzdžiui, PW4000 arba CFM56-5. „Hispano Suiza“ specializavosi mažesnių „gondolų“ rinkoje, bet tiekė jas ir Saab 2000. Euronacelle numatoma, kad bus pastatyta nauja gamykla Grotalese mieste Pietų Italijoje. Čia bus galima plėsti ir didinti gamybą įvairių „gondolų“ varikliams.

Naujos firmos Euronacelle įkūrimas yra didelis smūgis amerikiečiams. Vought Aircraft kompanija daugelį metų darbavosi „gondolų“ gamybos srityje. Ji tiekė jas net transportiniams C-17 bei Canadair RJ. Tačiau pasibaigus užsakymų srautui iš JAV gynybos ministerijos materialinio aprūpinimo valdybos, biznis nesiseka. Pernai teko atleisti 2000 darbininkų. O kas laukia dabar, kai vis labiau įsivyrėja tendencija M+M? Tad konkurentams iš Europos, sugebėjantiems, ko gero, pasiūlyti pigesnes „gondolas“, gali atitekti daug užsakymų - net ir C-17, B-2, Canadair RJ „gondolų“ gamybai. O tai - ne vienas milijonas JAV dolerių!



# SKIRTA JUBILIEJUI

Vilniuje įvyko 1995 metų aviamodeliuotojų čempionatas, skirtas šios sporto šakos 60-mečiui Lietuvoje.

Laisvo skridimo modeliais sportininkai rungtyniavo S. Dariaus ir S. Girėno aeroklubo Kyviškių aerodrome. Lietingas oras ir nepalankios krypties rytų vėjas startuojant aviamodeliuotojams sudarė nemažai problemų - modeliai vėjo buvo neshami kaimo gyvenvietės link.

Sklaidytuvų modeliais (F1A klasė) nugalėjo daugkartinis Lietuvos čempionas pasvalietis Rimas Indrišonis. Sidabro medalį iškovojo Sigitas Jakutis (Utena). Bronza atiteko biržiečiui Sauliui Briedžiui.

Modeliais su gumos varikliais (F1B klasė) nugalėjo Janas Žemoitas (Vilnius). Antroji vieta atiteko svečiui, čempionate dalyvavusiam JAV aviamodeliuotojui Ran Felix. Trečias - kaunietis Vilijus Normantas.

Taimeriniais modeliais (F1C klasė) čempiono vardą iškovojo vilnietis Danas Babenskas. Sidabro medalis atiteko jo komandos draugui Henrikiui Andrijevskiui, bronzą -

uteniškiui Arūnui Grašiui.

Komandomis nugalėjo sostinės aviamodeliuotojai. Antrą vietą užėmė Utenos rajono atstovai, o trečią - Biržų aeroklubo komanda.

Kordiniai modeliai skraidė gražioje vietoje įsikūrusiame Vilniaus kordodrome. Greičio modeliais (F2A klasė) pirmą vietą iškovojo vilnietis Algirdas Kazilionis. Jo modelis 1 kilometro distancijoje išvystė 212 km/val. greitį. Antrą vietą užėmė kaunietis Nerijus Žukauskas. Trečias - Vytautas Mociejūnas (Panevėžys).

Pilotažo figūras (F2B klasė) geriausiai atliko Vytautas Vasiliauskas (Vilnius). Sidabro ir bronzos medalius atitinkamai iškovojo kauniečiai Borisas Šulcas ir Grigorijus Orlovas.

Grigorijus Orlovas ir jo mechanikas Vladas Šidlauskas geriausiai pasirodė lenktyniniais modeliais F2C klasėje. Antroje vietoje - kauniečių duetas Anatolijus Orlovas ir Algimantas Bernotas. Bronzos medalius iškovojo panevėžiečiai Robertas Platkauskas ir Vytautas Jancevičius.



Respublikos čempionas Rytis KALINAUSKAS su savo Su-26M modeliu.

## JĖGAS BANDĖ KETURIŲ MIESTŲ MOKSLEIVIAI

Respublikinės moksleivių kordinių aviamodeliuotojų varžybos vyko š.m. gegužės 6 d. Vilniuje. Jose dalyvavo 35 moksleiviai iš Vilniaus, Marijampolės, Kauno, Panevėžio miestų.

F-2-B (pilotažinių) modelių klasėje pirmą vietą iškovojo Igoris Romonas, Panevėžio m. komandos narys, antrą - Romas Mikšys iš Kauno, trečią - vilnietis Andrius Malūkas.

Godd Year modelių klasėje pirmą vietą užėmė Domantas Svenčickas (pilotas) ir Nerijus Jankevičius (mechanikas), atstovavę Panevėžio m. komandai, antrą - Tomas Dailionis (pilotas) ir Aidas Pelėda (mechanikas) iš Panevėžio, trečią - Kauno m. komandos nariai Vytautas Daugėla (pilotas) ir Robertas Vizgirda (mechanikas).

F-2-D (oro „kautynių“) modelių klasėje nugalėjo Vilniaus komandos narys Kęstutis Paškauskas, antras buvo Nerijus Jankevičius (Pa-

„Oro kautynių“ finale susitiko vilnietis Audrius Rastenis ir Robertas Platkauskas. Pirmąją vietą iškovojo Robertas Platkauskas. Pirmąją vietą iškovojo Audrius Rastenis. Trečioji vieta atiteko vilniečiui Gintarui Šablinskiui.

Netikėtai susiklostė varžybos su lėktuvų kopijų modeliais (F4B klasė). Už lėktuvo Jak-6 modelį daugkartinis Respublikos čempionas Petras Akinis, gavęs didžiausią įvertinimą stendo apžiūroje, per skraidymus pralaimėjo alytiškiui Rychiui Kalinauskui ir turėjo tenkintis šidabro medaliu. Pirmą kartą čempiono vardą iškovojo Alytaus sportininkas skraidino lėktuvo Su-26M modelį. Trečioje vietoje liko panevėžietis Jonas Mociejūnas. Įdomu, kad su kopija startavo ir mergina - jauniausia čempionato dalyvė, 1995 metų respublikos čempionė taimeriniais modeliais Dana Babenskaitė. Mergina lėktuvo Il-2 kopiją pasigamino iš parduotuvėje pirktų rinkinio.

Džiugu, kad nepaisant respublikoje sumažėjusio būrelių skaičiaus, brangiai kainuojančių medžiagų, šiemet čempionate matėme daugiau modeliuotojų. Tačiau nerimą kelia kažkur dingę modelių ruošimo vietas dengiančio šiferio lakštai, surūdijusi aikštelės juosianti tvora, kurią nedelsiant reikia perdažyti.

Per iškilmingą čempionato uždarymą sportininkai pareiškė nemažą pretenziją dėl LAK vadovybės abejingumo aviamodeliavimo sportui. Jų atstovų nebuvo nei čempionato atidaryme, nei per varžybas. Nedalyvavo jie ir per nugalėtojų apdovanojimą medaliais.

Palyginti su kitomis aviacijos sporto federacijomis LAK vadovybė aviamodeliavimui skiria labai nedideles lėšas. Modeliuotojai neturi už ką nuvykti į didesnio masto - Europos ir pasaulio - čempionatus, rengiamus net kaimyninėse šalyse.

Mindaugas TAMOŠIŪNAS

nevēžys), trečias - Marius Ivaškevičius iš Vilniaus.

Parodomųjų pusiau kopijų skridimų varžybose dalyvavo tik Edvinas Jasiulevičius iš Kauno.

R. VITEIKIENĖ,  
varžybų vyr. sekretorė

## SKELBIMAS

Dingusią komercinio piloto licenciją serija KA Nr. 074, išduotą Henriku BIRBILUI, pripažinti negaliojančia.

## VISIŠKAI SLAPTAI

## BE JOKIŲ „TABŲ“

Tai, kas neseniai dar buvo laikoma už septynių užraktų, kam buvo pripažintas galingas „tabu“, palaipsniui tampa prieinama visiems, kam tai įdomu ir, žinoma, kas turi pinigų. Kalbame apie nuotraukas, padarytas iš žemės palydovų.

Prisimenu, prieš daugelį metų vienas kosmonautikos specialistas pasakojo, jog iš palydovo padarytos nuotraukos galima atpažinti ar Vilniaus katedros aikštė ejo leitenantas, ar papulkininkis. Nenorėjau tuo tikėti, bet kai pamačiau Bochumo (Vokietija) observatorijoje gautas klimatinės nuotraukas, abejonės ėmė sklaidytis. Vėliau, redakcijai gavus buvusius slapčius negatyvus su kai kurių šalių vaizdais, visos abejonės ištirpo kaip sniegas po šilto lietaus. O juk tai buvo seniai!

Technikai nuolat tobulėjant, ant žemės palydovų padarytų nuotraukų matome absoliučiai viską. Priklauso tik nuo to, kokiais tikslais darytos nuotraukos: karo žvalgybos, kartografijos, žemės gelmių žvalgybos, žuvų paieškų ir pan. Juk kiekvieną atvejų naudojama skirtinga technika - filtrai, spalvos efektai, ryškumas, kontrastas ir t.t.

Rusija seniai siūlo šios srities paslaugas Vakarams. Galima buvo, žinoma, už gerus pinigus, užsisakyti įvairiausių nuotraukų, išskyrus, suprantama, Rusijos teritorijos. Ir Europa, taip pat Amerika bei Azija naudojosi šiomis paslaugomis. Tai pasakytina ypač apie žemės bei vandens turty žvalgybos, įvairias mokslo sritis. Bet tai buvo „lašas jūroje“. Lemiamą žodį palydovų nuotraukų biznyje išsikojo prancūzai. Sukūrė savo siste-

Šalia Azovo jūros prigludęs Taganrogo miestas daugelį metų buvo tarybinių vandens plotams pritaikytų lėktuvų - amfibijų centras. Čia „gimė“ ne vienas karinio jūrų laivyno užsakytas skraidantis aparatas. Bet... KJL nebeturi pinigų, o žmonės turi dirbti ir gyventi. Tad žymaus amfibijų kūrėjo Sergej Berjev vardu pavadintas konstruktorių biuras priverstas „suktis“. Ir, būkim atviri, „sukasi“ jis gan sėkmingai. Iššifravę šiuos žodžius pasakysime: čia pereita į konversijos vėžes - iš karinių lėktuvų gaminami civiliniai įvairiausios paskirties skraidantys aparatai.

Inžinieriaus Viktor Ponomariov vadovaujama grupė asmenų rekonstruoja anksčiau kovai su povandeniniais laivais skirtą lėktuvą-amfibiją Be-12. Šis turbosraigtinis aparatas pirmą kartą pakilo į orą 1962 metais ir buvo tobulinamas iki 1973 m. Iš pagaminto šimto lėktuvų „savų pareigas tėvynėi“ - įvairių NSV šalių KJL vis dar atlieka apie 75.

Dviejų AS-200 variklių varomas



mą, pavadintą SPOT, jie pateikė aukščiausios kokybės strategines viso pasaulio, tarp jų ir Kinijos LR bei buvusios TSRS, nuotraukas. Amerikiečiai tuo metu dar vis saugojo karines paslaptis ir savo uždarumu atvėrė prancūzams pasaulinę rinką.

Suprantama, kad JAV biznio meistras pakėlė „vėją“. Bet jis ne ką gulėjo „papūsti“ prieš Pentagoną ir Baltuosius rūmus. Pagaliau buvo sukurta pusiau vyriausybinių (stebėjimo tikslais), pusiau privati žemės palydovų žemėlapių gamybos bei jų pardavimo sistema. Tačiau ribotas jos lankstumas, dažni derinimai ir dėl to prarandamas laikas - o laikas verslo žmonėms yra pinigai - privertė įvairias suinteresuotas instancijas „bombarduoti“ amerikiečių pusiau „tabu“. Norom nenorom, esant palyginti ramiam tarptautiniam klimatui, buvo pagaliau uždegta žalia šviesa konkurencinei palydovinei informacijai platinai. Buvo gauti CŽV, senato paslapčių saugojimo komiteto bei kitų instancijų sutikimai, pradėta derinti problemą su pramonininkais. Susitarta, jog bus imamas „visokių priemonių, siekiant apginti JAV interesus“. Tokiomis sąlygomis buvo duotas sutikimas priimti užsakymus bei platinti palydovinę informaciją, spektrinius bei kitus žemėlapius suinteresuotiesiems verslininkams: daug „slaptų“ objektų tapo visiems prieinami.

Tiesa, visų firmų paraiškos licencijoms palydovų informacijai platinai labai kruopščiai tikrinamos ir įvertinamos. Trys pripažintos firmos jas jau gavo. Tai Orbital Sciences Corporation, Litton Industries ir GDE - Systems. Vienu atveju galima platinti iki 1 metro tikslumo nuotraukas. Na, o iš naujausių JAV

palydovų tikimasi net 20-25 cm tikslumo nuotraukų!

Turime pripažinti, kad toli gražu ne viskas, kas buvo slapta, visiškai prieinama. Yra ir nemažai ribojimų. Antai duomenų perdavimas - šifruojamas. Bet kokios politinės arba karinės krizės atveju JAV vyriausybė pasilieka teisę apriboti licencijas turinčių firmų veiklą arba net ją nutraukti. Be to, palydovų vartotojas privalo turėti griežtą kiekvieno kosminio objekto veiklos ir jos rezultatų apskaitą ir, vadovaudamasis licencijų nuostatais, teikti saugumo organams išsamią informaciją į bet kurį paklausimą.

Savaime suprantama, jog panašūs ir net griežtesni reikalavimai keltami firmų gautos informacijos eksportui į užsienį. Mat galvojama apie JAV gamtinių turtų apsaugą. Tarp kitko, ne ką mažesni apribojimai ir Rusijos palydovinės informacijos šaltiniams, kad, gink Dieve, kas nors neatvažiuotų ir nenusipirktų plotų su vertingais klodais...

Visa tai iš dalies suprantama ir labai patriotiška. Bet, kaip žinome, lazda turi du galus. Pernelyg apribojus palydovinės informacijos platinimo galimybes, licencijas įsigijusios kompanijos gali atsidurti ties bankroto riba. Juk jeigu vidutinės firmos negali gauti joms reikalingų žinių, o komercinės korporacijos tikisi pajamų pirmiausia iš jų, o ne iš Pentagono, kuris, kaip ir anksčiau, vykdo savo kosminės žvalgybos programą, palydovų leidimas ir iš jų gautos informacijos platinimas neapsimokės. Kita vertus, toli gražu ne kiekvienam būtina žinoti, kur yra geležies rūdos, urano, sidabro, naftos telkiniai. Nes...



1486 m aukščio ugnikalnis Kalymiskij Kamčiatkoje, nufotografuotas iš visatos

Pagaliau egzistuoja ir riba tarp civilinės ir karinės informacijos. Ir jeigu rusai bei prancūzai ją griežtai riboja, JAV bandoma viską sumesti į vieną „katilą“. O tai jau ima skeisti nemalonių kvapų. Štai ir iškyla žmonijai savotiška dilema: mokslo pažanga - gerai, bet...

Svarstydamas palydovinės informacijos naujienas ir prisiminęs rašinio pradžioje minėtus žodžius, jog jau prieš daugelį metų iš paly-

dovo padarytoje nuotraukoje galima buvo atskirti Katedros aikštę einantį leitenantą nuo papulkininkio, susimąstiau, ar verta dar ir dabar taikyti visokius apribojimus, jeigu toli gražu ne visų palydovų paleidimai tiksliai įregistruojami ir visatoje skrieja nežinomas skaičius palydovų - šnipų?

Sakoma, yra slapta informacija. Gali būti. Bet ar yra slaptumo riba, kai nėra ribos pinigams, skirtiems žinioms gauti?

## IŠ KARINIO - CIVILIS

aparatas turi radarą bei detektorių magnetiniams trukdymams. Jis gali skraidinti šešias tonas minų, į vandenį metamų bombų arba torpedų.

Suprantama, jog visas šis brangus „karinis inventorių“ civiliniams lėktuvams nereikalingas. Tad jis šalinamas. O anksčiau bomboms skirtose šachtose dabar atsiranda vietos trims vandens rezervuarams, kurių bendra talpa apie 4500 litrų. Geresniam lėktuvo balansui priekinėje liemens dalyje įrengtas dar vienas 750 litrų talpos. Visi šie rezervuarai pripildomi vandens per specialias atlenkiamas įleidimo sistemas per 15 sekundžių, jei Be-12 skrodžia vandens paviršių 120 km/val. greičiu. Kitaip tariant, jeigu „gaisrininku“ pavirtęs buvęs bombo - bei torpednešis dislokuotas 100 km nuo kilusio gaisro vietos ir gali papildyti vandens už 10 km, jis gali be perstojo „numesti“ į ugnį keturias-

dešimt dvi tonas vandens. Tik po to teks daryti pertrauką, kad aparatas pasipildytų degalų.

Šalia dabar bandomo lėktuvo amfibijos Be-12P, čia galvojama „perginkluoti“ ir Be-121 bei Be-12 Ch, kurie turėtų būti skirti transportui bei patrulinei tarnybai, taip pat apie variantą specialaus lėktuvo gamtos apsaugai bei aplinkai tirti.



Nebe karinis, o civilinis „vandens bombarduotojas“ Be-12P žada dar ilgai tarnauti žmonėms.

Taganroge dirbama išsijuosus. KJL gaminama nedidelė amfibijų Be-40 serija, o, be to, jau pagamintas ir pirmas Be-200, kurio pasikirtis - skraidinti šešiasdešimt keleivių arba atitinkamo svorio taikų krovinį. Abi minėtos amfibijos - su reaktyviniais varikliais.

Be-200 gamybai Berjevo KB drauge su Irkutsko aviacijos gamykla ir šveicarų finansine grupute ILTA Trade Finances SA sudarė bendrą įmonę. Rusijos vyriausybė

parėmė savo atstovus bemaž dviem milijardais rublių. Kiek pinigų paskyrė šveicarai, paslaptis. Bet žinoma, jog vyksta dviejų šios amfibijos prototipų gamyba, kad pirmasis aparatas užsakovams turi būti perduotas 1997 m. Tiesa, niekas nesiima garantuoti, kad šio termino bus griežtai laikomasi. Mat civilinei amfibijai reikalingi varikliai P-436 T, kurie gaminami Ukrainoje. O Rusijos ir Ukrainos santykiai, kaip žinome, galėtų būti geresni. Tad netenka stebėtis, kad užsienio partneriai „dėl visa ko“ veda dvigubas derybas ir su BMW - Rolls Royce ir Allison, o elektroniką tikimasi pirkti Bendix, Sextant Avionique arba Elbst firmose.

Ko gero, šiais klausimais kai kas jau ir nutarta. Bet Taganroge, nepaisant taikios produkcijos, vis dar mėgaujamasi sovietine „paslaptinumu“ skraiste, kuri labai patogi ne tik tais atvejais, kai nesilaikoma žadėtų terminų, bet ir kai kas nors neišdėga arba „sudega“. Naudinga skraistė!

Bronius NAVICKAS



## PREMJERA BUVO SĖKMINGAI!

„Lietuvos sparnų“ skaitytojai jau žino, kad 1997 metais žadama pradėti statyti visatoje tarptautinę kosminę stotį Alpha. Šie darbai pareikalauja daugelio kosminių laivų skrydžių. Patikrinti susijungimo mazgų techniką tokiu atveju - vienas svarbiausių uždavinių. Juos bendromis jėgomis ėmėsi spręsti JAV ir Rusijos kosminės agentūros.

Birželio 27 d. pirmajam reisui su tokia užduotimi iš Kanaveralo kyšulio (JAV) raketa nešėja iškėlė į visatą daugkartinio kosminio laivo Atlantis įgulą. Joje buvo penki JAV astronautai bei du rusų kosmonautai. Tai laivo vadas Robert Gibson, buvęs kosmose jau keturis kartus, pilotas, visatos naujokas Charlie Precourt, specialistai - du kartus kosmose buvę medicinos daktarė Ellen Baker ir fizikos daktaras Greg Harbough bei tris kartus visatoje buvę biomedicinos daktarė Bonnie Dunbar - visi JAV, taip pat du Rusijos kosmonautai - visatos senbuvis Anatolij Solovjov bei jos naujokas Nikolaj Budarin.

Birželio 29 d. Atlantis susijungė su kosminių kompleksu „Mir-Kvant“. Tai įvyko 400 km aukštyje. Po sandarumo patikrinimo septynetas persikėlė į „Mir“ stotį pas ten dirbusius amerikietį Norman Thagard bei rusus Vladimir Dežurov ir Gennadij Strekalov. Buvo drauge atliekami moksliniai tyrimai, tikrinami mazgai, sistemos.

Per Atlantis suartėjimą su „Mir“ teko įveikti keletą kliūčių, tiesa, iš anksto žinotų. Specialiomis žirkėmis, kurias gamino ir rusai, ir amerikiečiai, teko perkirti stoties saulės baterijos lynus, mat dėl energijos stokos šių baterijų visiškai atlenkti nebeįmanoma. Maža to, šimto tonų svorio Atlantis privalėjo susijungti su 123 tonų svorio „Mir“ abiems laivams skriejant 28 150 km greičiu. O suartėjimo greitis buvo vos 4 m per sekundę. Viskas vyko kuo sklandžiausiai, ir po 20 metų visatoje vėl susijungė JAV ir Rusijos kosminiai objektai.

Skirtingai nuo susijungimo, kuris vyko be menkiausių sutrikimų, per laivų atsijungimą įvyko nesusipratimas. Kai Atlantis su šešiais amerikiečiais ir dviem rusais, baigusiais kosminę misiją, atsijungė nuo „Mir“, juos iš šalies stebėjo rusų kosminis laivas „Sojuz-T“ su abiem kosmonautais - A. Solovjov ir N. Budarin. Stotis „Mir“ buvo valdoma automatiškai, žmonių joje nebuvo. Rusams bandant susijungti su stotimi, nesuveikė „Mir“ elektronika. Operaciją teko atlikti ranka valdant kosminį laivą. Laimei, priyręs kosmoso senbuvis A. Solovjov tai atliko tiksliai. Tad visatoje skriejančiame kosminiame komplekse eilinei „sargybai“ palikti A. Solovjov ir N. Budarin, o R. Gibson, Ch. Precourt, E. Baker, B. Dunbar, G. Harbough, N. Thagard, V. Dežurov, G. Strekalov sėkmingai sugrįžo į žemę.

Taigi abiejų kosminių valstybių bendro darbo premjera pavyko puikiai. Atlikti visi eksperimentai, įgytas patyrimas, patikrinta susijungimo technika, išsiaiškintos sūpnos „vietos“.

Po pirmojo bendro skrydžio seks dar devyni (o gal užteks ir septynių). Iš jų keturi pasižymės tuo, kad niekad visatoje ilgai nedirbę astronautai buvus rusų kosminėje stotyje - net iki 21 mėnesio. Tai reikalinga, bandant išsiaiškinti jų parengimą ilgai dirbti nesvarumo sąlygomis. Juk montuojant tarptautinę kosminę stotį Alpha reikės ne vien technikos, bet pirmiausia žmonių, parengtų, pripratusių specialistų.

... Kai 1975 metų liepą visatoje susijungė JAV erdvėlaivis Apollo ir rusų „Sojuz-19“ žmonija pamatė, kiek daug gali duoti bendradarbiavimas bandant įsisavinti visatą. Po dvidešimties metų šis abiejų kosminių valstybių bendros veiklos faktas dar kartą patvirtintas puikiai Atlantis skrydžiu ir susijungimu su „Mir“. Tad žmonija gali džiaugtis, kad konfrontaciją pakeitė bendradarbiavimas, kad atsiveria naujos galimybės bendrai spręsti opius viso pasaulio žmonėms klausimus.



Svarbiausia ARD užduotis - išlaikyti „šuo“ per atmosferą.

## ESA nerimsta

Europos kosminės erdvės tyrimo agentūra (ESA), kuri buvo priversta atsisakyti savo kosminio laivo Hermes, kurla savo kosminę laboratoriją Columbus. Tiesa, susidarius naujoms sąlygoms (Freedom nebus, o Alpha žadama statyti gerokai mažesnę) ją teks sumažinti beveik per pusę. ESA planai numato, kad 11,7 tonos svorio Columbus turėtų startuoti į sąlyginai Alpha pavadintą kosminę stotį 2001 metais. Bet iki to laiko nutarta išbandyti Columbus pirmąją - kosminę kapsulę, pavadintą ARD (Atmospheric Reentry Demonstrator - „perėjimo per atmosferą demonstratorius“). Šio aparato gamyba patikėta Prancūzijos firmai Aerospatiale.

Objektas turėtų būti 2,4 m aukščio ir 2,2 m skersmens. Jeigu kapsulė sėkmingai išlaikys egzaminą, ESA jos pagrindu pradės įgulą skirtos kapsulės gamybą. Ji turėtų būti 20 proc. didesnė.

Pasak Aerospatiale atstovo, kapsulė bus pagaminta iš lengvo, bet karščiams atsparaus alluminio, po kurio bus specialios plokštės, saugančios įgulą nuo karščio. Šioms plokštėms gaminti numatyta naudoti naują ir lengvą kompozicinę medžiagą. Kapsulės aprūpinimo elektra sistema pagrįsta Ariane 5 technologija. Bendras ARD svoris per startą turėtų būti 2,8 tonos. Į šį svorį įeina ir trys 16 m skersmens parašutai, kuriems padedant kapsulė po skrydžio bus nuleista į vandenį, taip pat trys balionai, kurie po kapsulės susilietimo su vandeniu prisipildys helio ir laikys kapsulę virš vandens. ARD turi būti pagaminta iki 1996 m. pavasario ir išbandyta per vieną Ariane 5 startą iš Kuru kosmodromo Prancūzų

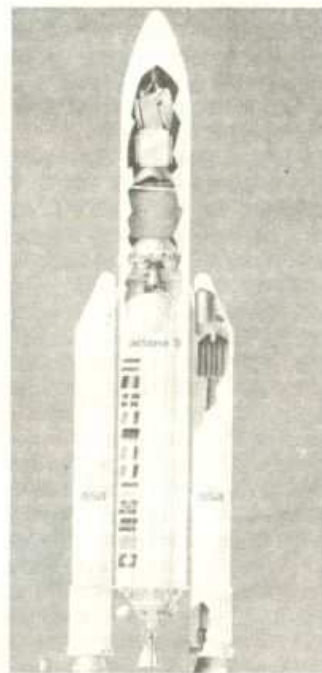
„Raketos nešėjos Ariane 5 raida pasiekė sukomplektuotų mazgų bandymo laiką. Tam reikalinga infraruktūra žemėje“. Tai prancūzų visatos tyrimo valdybos CNES oficialus pranešimas. Trumpi, biurokratiškai skambantys žodžiai slepia milžinišką žingsnį, kuris žengtas kuriant naują europinę raketą.

Jau atlikta serija bandymų. Iš bendros septynių kieto kuro bosterių P230 bandymų serijos Kuru kosmodrome (Prancūzų Gvinėja) atlikti keturi. Du paskutiniai įrodė, jog raketos nešėjos Ariane 5 greitintuvai duoda net 92 proc. numatytos traukos. O Vokietijoje išbandyta raketos paskutinė pakopa, varoma skystu kuru. AESTUS variklis dirbo 1073 sekundes. Tad bendras pakopos variklio bandymo laikas jau siekia 12 000 sekundžių. Jeigu per kelis pirmuosius bandymus būta problemų tiekiant degalus, paskutinis mėginimas vyko labai sėkmingai ir patvirtino, kad vokiečių gaminama paskutinė raketos nešėjos pakopa, kuri turi iškelti kosminį objektą į geostatinę orbitą, veikia normaliai.

Šie bandymai paskatino CNES atstovą, jog šiais metais numatytas pirmasis raketos Ariane 5 startas vyks kaip numatyta, rudenį. Paskui, lapkričio 29 d., bus iškelti specialiam bandymui skirti keturi nedidelio svorio palydovai, o 1996 m. balandžio 3 d. bus iškeltas pirmas komercinis palydovas - Arabsat. Tiesa, šie skrydžiai bus bandomieji. Pirmas oficialus, už kurio sėkmę atsakomybę prisiima Arianespace, vyks 1996 m. spalį. Apskaičiuota, kad raketa nešėja galės iškelti vieną 6800 kg svorio palydovą arba du, kurių bendras svoris sieks 5900 kg.

Didžiulė paklausa skatina bendrovės administraciją šalia 100 planinių raketų Ariane 4 pagaminti dar

## SVEIKA, ARIANE 5!



dešimt. Tad Kuru „kosminiuose varuose“ darbo žada būti ne tik naujai raketai nešėjai skirtai rampai ELA-3, bet ir senai - ELA-2. Turint galvoje, jog daugėja pageidaujančių naudotis Arianespace bendrovės paslaugomis, vadovybė nutarė, reikalui esant, ir ateityje naudoti abiem raketų starto rampomis, ypač jei į kosmosą keliami objektai bus palyginti lengvi. Na, o vėliau - raketos Ariane 5 galingumo didinimas, kad būtų galima per vieną startą iškelti į visatą du 3,6 tonų svorio palydovus, bei tobulinti raketą nešėją, kad ji galėtų būti naudojama per skrydžius į Marsą bei Mėnulį.

Gvinėjoje.

Pasak prancūzų specialistų, kapsulė bus įtaisyta tarp pagrindinės ir paskutinės raketos nešėjos pakopų. Kai pirmoji jų balgs degti, ARD bus iššauta ir tik tada ims veikti paskutiniosios pakopos varikliai. Kapsulė skries į numatytą ballistinę orbitą ir nutols nuo žemės 1800 km. Po pusantros valandos truksiančio laivo skriejo visatoje kapsulė ARD pateks į atmosferos sluoksnius. Stabdymo fazė truks penkiolika minučių. Po to išsiskleis jau minėti parašutai, ir kapsulė nusileis į Ramųjį vandenyną.

Kapsulės skrydis turėtų trukti dvi valandas. Ji nusileis už 2000 km nuo starto vietos - į Rytus nuo Kilpertono salos.

## ZONDAI Į MARSĄ

Mūsų žurnalo 1993 metų pirmame numeryje rašėme, kad ruošiamasi stumtuoti Raudonąją planetą - Marsą. Suprantama, jog tai daug lėšų, išmonės ir energijos reikalaujanti užduotis. Juk aparatai tokiems eksperimentams nekasdieniški.

Kaip mus informavo NASA, ji užsakė abu kitų metų skrydžiams į Marsą skirtus kosminius zondus. Pirmasis jų, pavadintas Mars Global Surveyor ir skirtas Marso viršutiniam sluoksniams tirti, turėtų startuoti 1996 m. lapkritį, o įkandį jo gruodį į tolimą kelią turėtų ištis ir Mars Pathfinder.

Abu kosminius zondus ir įleis iškelti skirtas raketos nešėjas Delta II gamina korporacija McDonnell Douglas.



## FELIKSO VAITKAUS SKRYDIS PAŠTO MINIATIŪROSE

Pirmasis Lietuvoje pašto ženklas, skirtas Felikso Vaitkaus skrydžiui per Atlantą įamžinti, išleistas 1935 metų spalio 30 dieną. Tai buvo tas pats, 1934 metais dailininko Juozo Gaučo sukurtas S. Dariul ir S. Girėnui 40 centų vertės pašto ženklas, ant kurio skersai užspausťas juodas užrašas: „F. Vaitkus nugalėjo Atlantą 21-22-IX-1935.“ Jų išleista 2100 vlenetų.

Speciali trijų ženklų serija, skirta antrajam Transatlantiniam skrydimui, išleista 1936 m. kovo 24 dieną. Dailininko Juozo Gaučo piešinyje lakūno Felikso Vaitkaus atvaizdas ir Amerikos bei

Europos žemynus jungianti skridimo trasa. Ženklai išleisti 15 (raudonas), 30 (žalias) ir 60 (mėlynas) centų nominalu.

Amerikos filatelistų draugija „Lietuva“ 1956 m. spalio 20-21 dienomis išleido Felikso Vaitkaus skrydžio dvidešimtmečiui skirtą atminimo lapelį.

Specialų voką, 35 metų Lituanicos II sukakčiai paminėti, 1970 metais išleido Amerikos lietuvių aeroklubas Čikagoje.

Proginį voką su Felikso Vaitkaus nuotrauka JAV lietuvių filatelistų draugija „Lietuva“ išleido ir 1985 metais, pažymint skrydžio 50-mečį.

### Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



## JUBILIEJUI SKIRTI LEIDINIAI

Lituanicos II skrydžio per Atlantą 60-mečiui Vilniaus Užtupo leidykla „Vilius“ išleido puikų albumą „Antrasis Amerikos lietuvių transatlantinis skridimas“. Tai antras papildytas JAV gyvenančio inžinieriaus, „Lietuvių balso“ redaktoriaus, lakūno, aviacijos istoriko Edmundo Jasiūno leidinys.

Išgarsėjęs į Lietuvos rekordų knygą įrašytas miniatiūriniais leidiniais Vilius Užtupas neliko skolingas ir Atlanto nugalėtojui Feliksui Vaitkui. 64 puslapių, 24x30 mm formato knygelėje nušviestas pasirengimas skrydžiui ir jo eiga. Aprašyta lakūno biografija ir Lituanicos II likimas. Tai gražus, pažintinę vertę turintis suvenyras.



## AR PAMATĖ AMERIKIEČIŲ ASTRO-NAUTAI MĖNULYJE KITUS SKRAIDANČIUS OBJEKTUS

Mūsų žurnalo skaitytojas vilietis Vl. STRAZDAS savo laiške redakcijai rašo:

„Š. m. pradžioje „Lietuvos aidas“ išspausdino rašytojos Em. Liegutės pokalbį su parapsichologu Vl. Azanovu. Palietus temą apie ateivius iš kosmoso Vl. Azanovas kalbėjo: „Prisiminkime Amerikos astronauto Armstrongo nuostabas žodžius, išvydus Mėnulyje kitus kosminius laivus. Žemėje juos tiksliai užfiksavo: „Kas tai? Velniai griebtų! Aš norėčiau žinoti, kas čia dedasi? Čia yra kažkokie objektai. Didžiuliai! Čia kiti kosminiai laivai! Jie stovi už kraterio, priešingoje

pusėje. Jie Mėnulyje ir stebi mus“ (citata iš LA).

1994 m. „Lietuvos sparnų“ Nr. 3 išspausdintame straipsnyje, kiek pamenu, apie panašią Armstrongo reakciją neužsiminama (nors šiais laikais anų metų paslaptys, jei jos buvo, dabar jau tikriausiai nebe paslaptys).

Labai knieti sužinoti... ar čia ufologijos mėgėjų prasimanymas, ar vis dėlto Armstrongas kažką pamatė“ (kalba netaisyta).

Atsakome gerbiavam Vl Strazdai.

Neil Armstrong - pirmasis žmogus, išsilaipinęs Mėnulyje, tikrai daug matė. Bet tai buvo Mėnulio

krateriai, tarpekiai... Nei pirmoji Apollo 11 įgula (šalia N. Armstrong iš kosminio nuleidžiamojo aparato išsilaipino ir Edwin Aldrin), kuri nužygiavo pėstute po Mėnulį 250 m ir surinko 21,7 kg jo grunto, nei kitos penkios amerikiečių įgulos, kurių paskutinioji - Eugene Cernan ir Harrison Schmitt - jokių kosminių objektų Mėnulyje nerado ir neužfiksavo, nors daug keliavo.

Beje, būta net kalbų, kad amerikiečiai aptiko Mėnulyje lėktuvą. Ir tai prasimanymas, neturintis nieko bendra su realybe.

Būtina pažymėti, kad nei NASA savo oficialiuose dokumentuose apie skrydžius į Mėnulį, nei Vakarų spauda tokio fakto, kuris pateiktas aukščiau spausdintame laiške, nemini. Tad, ko gero, Jūs, gerbiavas pone Vl. Strazdai, teisus, jog tai ufologijos mėgėjų prasimanymas.

Mėgėjų „pūsti dūmus į akis“, ypač sunkiai patikrinamais atvejais, daug. Bet net užsienio ufologai tokio nepaprasto „Armstrongo matytų kosminių laivų“ varianto nesugalvojo. Gal tarybiniai... Beje, yra dar viena galimybė, kuri galėjo suklaidinti parapsichologą Vl. Azanovą. Tai paprasčiausiai nepakankamas anglų kalbos mokėjimas, neteisingas supratimas žodžių, kurie reiškė nuostabą pamačius Mėnulio kraterius, uolas, nelygią dangą. Norint, daug ką galima įsivaizduoti esant kažin kuo...

Tad, gerbiavas pone Vl. Strazdai, netikėkite tuo, kas kažkieno įsivaizduojama. Yra žmonių, kurie mielai pateikia norimą kaip esamą Mūsų žiniomis nei N. Armstrong, nei kiti amerikiečiai, buvę Mėnulyje, atlikę juo gan tolimas keliones, jokių kosminių laivų ar kitų nežemiškų objektų neaptiko.

„Jūsų žurnalo 1994 m. antrame numeryje rašėte apie korporacijos Boeing ir Airbus tarpusavio konkurencinę kovą, patelkėte naujausių lainerių duomenis. Na, o kaip klostosi B-737 reikalai? Teko girdėti, kad Boeing neapsiribos pagamintais aparato modeliais. Ar galėtumėte apie tai parašyti?“ - klausia skaitytojas Vladas DAMBRAUSKAS iš Kauno.

Atsakome: korporacija Boeing tikrai nesiruošia apsiriboti pripažintais modeliais. Ji jau seniai kūrė konkrečius planus, kurie siekia XXI amžių. Tai planai, skirti

Per Sietle vykusį biringą buvo



duliniu principu. Naujieji CFM 56-7 pasižymi tuo, kad jų darbo temperatūra labai žema. Tai sąlygoja daug ilgesnį aparato eksploatavimą. Maža to. Dėl šios priežasties 13 proc.

se didinti juos dominančio objekto vaizdą. Tai ne tik kur kas praktiškiau, bet ir patikimiau. Jų remontas gerokai pigesnis.

Boeing planai taip pat numato, kad B-737-700 ir 800 turės ilgesnį liemenį. Tai bus pasiekta įmontuojant papildomas sekcijas liemens priekinėje ir galinėje dalyse. Likusios visų modifikacijų liemens dalys atitiks savo pirmtakų. Taigi bus išnaudojamos senosios lėktuvų liemens sekcijų gamybos linijos.

Iš trijų „naujų“ pirmas pirkėjas pasieks „vidutiniokas“ - B-737-700. Tai 144 keleivius skraidinančio lėktuvo variantas, kuris didesnis nei B-500X ir mažesnis už B-737-800. Aviakompanija US Carrier Suotwest jau užsisakė 63 tokius lainerius, Danijos Maersk Air - 6. Didžiajam B-737-800, kuriame bus vietos 164-189 keleiviams, jau gauta keturiasdešimt paraiškų. Abu šiuos lėktuvus numatoma pradėti tiekti užsakovams 1997-1998 m. Na, o trečias variantas B-737-500X, ko gero, dar gali tapti ir B-737-600. Tai priklausys nuo užsakovų pageidavimų. Pasak Boeing Commercial Airplan Group prezidento Ron Woodard, viskas daroma užsakovams. Jų pageidavimas - įstatymas. „Mes tik stengiamės, galvodami apie tris su puse tūkstančio pagamintų ir parduotų lainerių B-737, padaryti geriausią dar geriau“.

### LĖKTUVŲ B-737 NAUJŲ VARIANTŲ TECHINIAI DUOMENYS

	500X	700	800
Keleivių skaičius	108	144	189
Varikliai: 2x CFM International CFM 56-7	97,86	106,76	116,54 kN
Sparnų ilgis			
visų modifikacijų	34,31 m		
ilgis	31,24	33,63	39,47 m
Aukštis			
visų modifikacijų	12,55 m		
Maksimalus klimo svoris	63 503	67 585	76 430 kg
Maksimalus greitis			
visų modifikacijų	0,78-0,80 Ma		
Aukščio lubos			
visų modifikacijų	12 500 m		
Skridimo tolis			
visų modifikacijų	5 556 km		

## ATEITIES LĖKTUVAMS

paskelbta, kad pradėdama įgyvendinti legenda tapusio - daugiausia pasaulyje parduoto - lainerio B-737 tolesnį modifikacijų gamybą. Imtasi įkūnyti programą, skirtą trims naujiems modeliams. Tai B-737-500X, 737-700 ir 737-800. Pasak gamintojo, kuriant šiuos keleivinius lėktuvus vadovautasi principu: „padaryti geriausią dar geriau“. O tai reiškia, kad „kitos kartos lėktuvai“ bus greitesni, ekonomiškėsi ir skris toliau. Šiais naujais laineriais norima „pakišti koją“ pagrindiniam konkurentui iš Europos - Airbus Industries, taip pat tiekti aviakompanijoms labai naudingus, o keleiviams - patogius skraidančius aparatus. Jų paskirtis - artimi bei vidutinio nuotolio skrydžiai.

Naujieji laineriai skraidins 108-189 keleivius. Jie skirsis nuo savo pirmtakų pirmaisiais varikliais, nešančių plokštumų bei pilotų kabinų technika.

Varikliai. Tai bus j modelius B-737 instaliuotų variklių tolesnė modifikacija, variklių, dirbančių spin-

sumažės variklių remonto kaina. Padidės ir variklio galingumas: nuo 10 179 iki 10 562 kg, o degalų sunaudojimas sumažės aštuoniais procentais.

Sparnai. Jų ilgis padidės nuo 28,90 m iki 33,80 m, o sparnų plotas išaugs iki 125 m². Dėl to aparato degalų talpa padidės iki 26 136 litrų (B-737-300 -20 105 litrai). Lėktuvo greitis išaugs iki 0,8 Ma (880 km/val.), kai tuo tarpu šiandieniniai Boeing 737 skrenda maksimaliu 0,74 Ma greičiu.

Visos naujovės skirtos tam, kad B-737 naujosios kartos lėktuvai galėtų toliau skristi - net 40 proc. toliau nei dabartiniai aparatai - iki 5 556 km.

Pilotų kabina. Ji bus didesnė, patogesnė, bet svarbiausia - čia bus įrengta LCD panelinė technologija, kuri dabar taikoma B-777. Šeši 20,5x20,5 cm dydžio kristalų ekranai pateiks pilotams visus skrydžio duomenis. Priklausomai nuo poreikių, pilotai galės savo ekranuo-

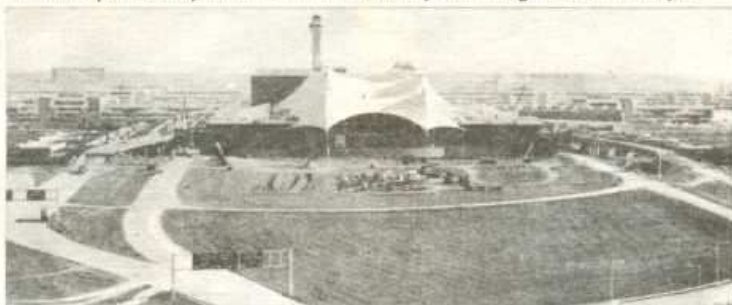






## DIDŽIAUSIA S...

Denvero (JAV) aerouostas stojo į rikiuotę. Tiesa, gerokai pavėlavęs - 16 mėnesių. Naujųjų didžiausių pasaulio plotu atžvilgiu oro vartų statyba kainavo per 5 milijardus USD. Tai 1,7 milijardo daugiau nei numatyta.



Didelis ir brangus tarptautinis Denvero aerouostas.

## RAKETOS SS-25 NESĖKMĖ

Paleista iš Plescecko kosmodromo buvusi karinė rusų raketa SS-25, kurios užduotis buvo iškelti į visatą tris žemės palydovus, sprogo nepasiekusi tikslo. Meksikos, Izraelio bei Rusijos palydovai, patekę į atmosferą, sudegė. Nesėkmės priežastis - nesuėmė penktoji raketos pakopa.

Prieš trejus metus Rusija pradėjo karinių raketų konservaciją. Daugelis karo tikslams numatytų raketų turi tapti taikios, joms buvo žadama labai gera ateitis, mat pageldataujančių iškelti į kosminę erdvę įvairiausių paskirties objektų labai daug, o galimybės - ribotos. Tad Rusija tikėjosi didelių pajamų iš savo „atsargų išėjusių“ kovinių raketų. Dabar, kai pirmas „blynas prisvilio“, baiminamasi, kad avarija gali atbaidyti kitus užsakovus. Maža to, teks atlyginti Izraeliui, Meksikai ir savims mokslininkams už sudegusius paly-

dovus. O šie, kad ir nelabai dideli, kainuoja ne vieną milijoną dolerių.

## VIS DĖLTO THOMAS REITER

Igyvendinant programą „Euro-Mir“ 135 parų bendram skrydžiui į kosminę stotį „Mir“ Pamasėkvės žvaigždžių miestyje ruošėsi švedas Christer Fuglesang ir vokietis Thomas Reiter. Pasak ESA generalinio direktoriaus Jean-Marie Luto, su Juriu Gricenko ir Sergėj Andrejev ilgalaikiam skrydžiui į visatą parinktas vokietis. Šio skrydžio startas numatytas rugpjūčio 22 d. Per penkis mėnesius Thomas Reiter teks atlikti kosminėje orbitoje 41 eksperimentą, iš kurių vienas - atvykimas kosmose.

## SUCHOJ S-80 SU GE TURBINA

Populiarus rusų lėktuvų gamintojas KB Suchoj pasirašė sutartį su General Electric. Ją numatoma, kad amerikiečiai tieks rusams turbinas, kurios bus montuojamos į trumpo pakilimo ir tūpimo tako reikalingus S-80. Tai turbinos GE CT7-9B. Lėktuvas galės skraidinti 26 keleivius, arba tris tonas krovinių.

Pirmos dvi turbinos atkelsius į Rusiją kitais metais, serijinė jų gamyba numatyta 1997 metais.

## KĄ REIŠKIA PREZIDENTO ŽODIS

Iki praėjusių metų JAV aviakorporacijos neturėjo galimybės tiekti savo lėktuvų arabų šalims. Šios pabarščiausios juos boikotavo. Ypač Saudo Arabija. Bet JAV prezidentui Bill Clinton tarpininkaujant reikalai labai pagerėjo. Džiaugtis gali ir Boeing, ir McDonnell Douglas. Pasirašyta sutartis su šiomis kompanijomis, kad jos tieks Saudo Arabijai lėktuvus už šešis milijardus dolerių.

Boeing gavo užsakymą penkiems 747-400 ir dvidešimt dviejiems 777, McDonnell Douglas gamina Saudo Arabijos aviacijos kompanijai Saudia keturis MD-11 ir dvidešimt devynis MD-90.

## NAUJAS A340 VARIANTAS

Tuluzoje montuojami lėktuvali A340, pavadinti Growth. Tai keturmotoriai keleiviniai aerobusai, kurie gerokai lenkia savo vyresnius „brolius“ A340-200 ir 300. Šie lėktuvali galės kilti sverdami 14 tonų daugiau - 271 t. Jie skraidins 295 keleivius, kaip ir A340-300, bet žmonės sėdės trijų klasių salonuose. A340-400 galės įveikti 133000 km nuotolį. Tai 1000 km toliau nei variantas 300, bet tiek pat kaip ir variantas 200. Skirtumas pat tas, kad 400-tukas skraidina 263 keleivius.

## SUNKŪS LAIKAI NASA

Tai jaučiame ne tik mes redakcijoje (gauname vis mažiau informacijos, nesilunčiamį prospektai), bet ir patys šios visatos agentūros darbuotojai. Mat JAV parlamentas, bandantis „taupyti kur tik galima“, žada iki 2002 metų nubraukti iš NASA planuojamų lėšų 10 milijardų dolerių. Kitiems metams NASA direktorius Goldin paprašė 14,26 mlrd. dolerių. Bet parlamentas žada nubraukti 665 milijonus. Kyla pavojus, kad nebus galima įgyvendinti visų planuotų skrydžių bei užduočių, kad ir vėl teks atleisti darbuotojus. Per pastaruosius metus jau atleista per 3000 žmonių.

Ieškodamas išeities iš susidariusios padėties NASA vadovas bando išsiaiškinti ar nėra galimybės privatizuoti „šaltų“ skrydžius, parduoti šią įmonę privačioms firmoms.

# Lietuvos sparnai

## AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

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

1995. Nr. 3 (214).

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 761.  
Kaina 2,50 lito.

Redakcijos adresas:  
Polocko 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

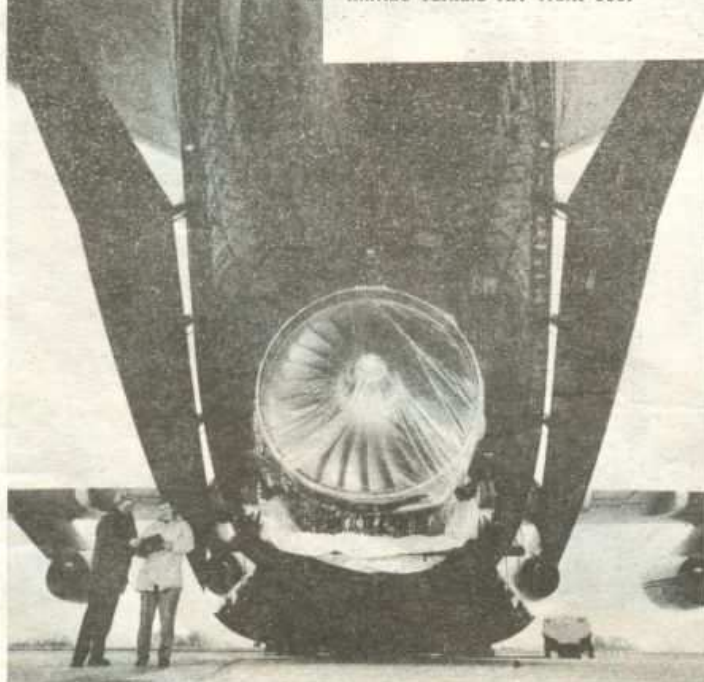
## VARIKLIAI LAINERIUI B 777

Trys firmos tieks variklius naujam laineriui Boeing 777. Jų skersmuo didesnis nei daugelio skraidančių aparatų liemens diametras.

Pirmieji B-777 bandomi su Pratt and Whitney varikliais PW 4073, kurių galios - 364 kN. Pirmieji užsakovai gaus „boingus“ su tokiais varikliais. Na, o be to naujasis laineris atlieka bandomuosius skrydžius su General Electric varikliais GE 90. Aviakompanija British Airways, kuri užsisakė 15 lainerių-gigantų, žada pradėti eksploatuoti pirmąjį jų šių metų rudenį. Ji pageldatauja, kad jį būtų įmontuoti du varikliai GE 90, kurių kiekvieno galios - 400 kN. Tai dvigubai daugiau nei B 747 naudojamų variklių.

Be to, korporacijai Boeing perduotas Rolls Royce turboreaktyvinis variklis Trent 800. Jo nominalus galiosumas taip pat 400 kN (3 904 kg). Per pirmą bandymų fazę šį turbiną bus montuojama į B 747. Skrydžiai bus skirti patikrinti variklio veiklą ir patikimumą. Po to turbiną bus išbandyta B 777. Iki masiško Rolls Royce Trent 800 montavimo į B 777, šie varikliai turės būti bandomi 2 500 valandų.

Į krovinį lėktuvą Antonov An-124 įkeliamas Boeing korporacijai pagamintas variklis RR Trent 800.







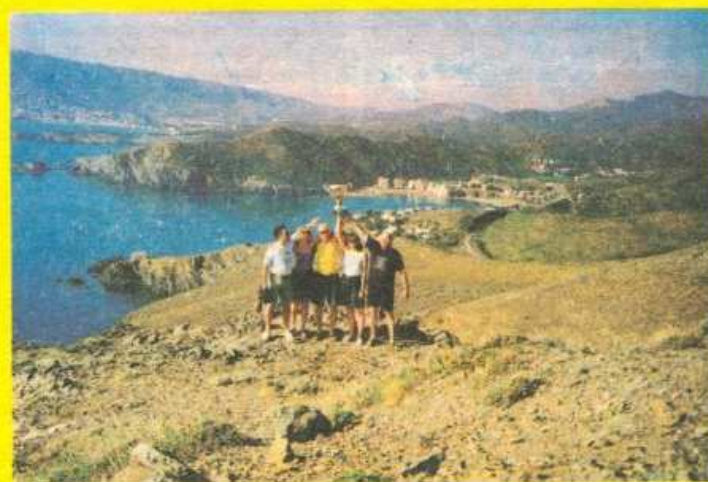
Pakeliui į Maljorką (iš kairės): Vytautas Lalas, Valda Stankiūtė, rašinio autorius ir Danguolė Dirmelkienė.



Startas.



Nusileidus į alkštelę.



Aukščiausioje Maljorkos salos taške su iškovota taure.



Vilniaus oreivų klubo „Perkūnas“ komanda, iškovojo Maljorkos taure.



Tradicinis šampanas pilamas į nugalėtojų taure.



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

