

# Lietuvos sparnai

1995/4



UAB „AVIA BALTIKA” SRAIGTASPARNIS Mi-8 VIRŠ PAŽAISLIO



Apie Uždarają akcinę bendrovę  
„AVIA BALTIKA” skaitykite žurnalo 12-14 puslapiuose



●Pernai pirmą kartą Vilniaus tarptautiniame aerouoste surengta aviacijos šventė, matyt, taps tradicine Lietuvos aviatorių meistriskumo demonstravimo arena. Šiemet ji vyko liepos 29 dieną ir buvo skirta Felikso Vaitkaus skridimo per Atlantą šešiasdešimtmečiui bei Pasaulio lietuvių V sporto žaidynėms.

Šventę atidarė rombu išsidėstę „Lietuvos avialinijų“ lėktuvai. Rikiuotės priekyje skrido vyriausiasinis Jetstar, pilotuojamas lakūno Edmundo Janušo ir skraidymų departamento direktoriaus Kazimiero Lazdausko. Greta skrido du Boeing 737, kuriuos valdė patyrę kapitonai Stasys Jarmalavičius ir Edmundas Barkauskas. Romą uždarė Jak-42, už kurio šturvalo sėdėjo 1993 metais mažų lėktuvėlių drauge su Jonu Juknium Atlanto vandenyną perskridęs Edvardas Slušnys.

Iš padangės su Lietuvos Respublikos vėliava nusileido parašiutininkė Jūratė Janušauskienė. „Avia Baltika“ sraigtasparniui Mi-



Seniausia Lietuvoje moteris, iššokusi parašiotu - mažeikietė Barbora Narkienė. Vytauto MILIŠAUSKO nuotr.

8 atskrido šventės organizatoriai. Šventės dalyvius ir žiūrovus sveikino Vilniaus aerouosto generalinis direktorius Mindaugas Ivanauskas, LAK prezidentas Jurgis Stanaitis, Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių darbo grupės vadovas Rimas Girskis. Buvo pakeltos Lietuvos aeroklubo bei Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių vėliavos.

Viršum aerodromo pasirodė du lėktuvai Wilga 35A, virš kurių su degančiais deglais stovėjo panevėžietė Rasa Meiliūtė ir kaunietis Algis Žėruolis. Naują triuką, įsitaisę tarp lėktuvo An-2 sparnų, pademonstravo kauniečiai Vladas Ūsas ir Aidas Varanauskas. Atvirame oro sraute pakilę į reikiamą aukštį jie į žemę sugrįžo išskleidę parašiotus.

Skridimą skraidyklėmis pakeitė darni penkių sklandytuvų Jantar standard rikiuotė. Grojant muzi-

kai jie atliko skridimą grupine spirale, aukštojo pilotazo figūras. Demonstruoti mėgėjų-konstruktorių savos gamybos lėktuvai. Ypatingą susidomėjimą sukėlė panevėžiečio Vlado Kesgailos žemės ūkio darbams skirtas lėktuvas „Aušra“. Prienuose pagamintą aukštos klasės sklandytuvą LAK-12 demonstravo daugkartinis Lietuvos čempionas Vytautas Sabuckis.

Žiūrovai pirmą kartą pamatė ir Biržų aeroklubo motorizuotą dvivietį sklandytuvą Blanik. Sklandytuvą pilotavo šio klubo instruktorius Gediminas Venskū, o jo bendraketelivis Eugenijus Malinauskas skridimo metu iš antros kabinos išlipo ant sklandytuvo liemens ir čia stovėdamas šalia variklio išskleidė vėliavą bei paleido spalvotą dū-

mu juostą. Pasirodo, kad jis tokį nepaprastą skridimą pirmą kartą atliko, kai per vieną skrydį reikėjo patvarkyti sugedusį variklį...

Akrobatinį skraidymą lėktuvu Jak-55 demonstravo Kauno aeroklubo lakūnas Vaclovas Kalpavičius.

Vilniaus Technikos universiteto Aviacijos instituto lėktuvus Cessna demonstravo šio instituto pilotai. Šiam institutui šventėje aviakompanija „Avia Baltika“ padovanojo sraigtasparnį Mi-2.

Įvairių parašiutininkų programa. Žiūrovai matė kupolinę akrobatiką, uždelstus šuolius ir šuolius iš mažame aukštyje (150 m) skrendančio lėktuvo. Pirmą kartą atliktas grupinis šuolis parašiotais iš keleivinio lėktuvo Jak-42.

Na, o 74 metų mažeikietė Barbora Narkienė įeis į Lietuvos parašiutinio sporto istoriją, kaip vy-

riausio amžiaus moteris, atlikusi šuolį parašiotu. Ji dviračiu „ken-gūros“ sistemos parašiotu kartu su instruktoriumi Aleksandru Neposiedovu 2000 metrų aukštyje iššoko iš lėktuvo An-2 ir švelniai pasiekė žemę.

Aerodrome veikė ir aviacijos technikos paroda. Demonstruotas įmonės „Aviাপaslauga“ keleivinis lėktuvas L-410, sraigtasparnis Mi-8, Karinių oro pajėgų An-26 ir „Lietuvos avialinijų“ lėktuvas.

Šventę pagyvino iš arti matomi į Vilniaus aerouostą atvykę reisiniai SAS, „Lufthansos“ ir „Estonian Airlines“ lėktuvai.

Pabaigai iššokę iš trijų An-2 Vilniaus padangę spalvotais parašiotų kupolais užpildė beveik pusšimtis parašiutininkų.

Pageidaujantys ir turintys pinigų skraidė lėktuvais Jak-42 ir Boeing 737.

●Vilniaus aerouoste gražiai pasibaigusios šventės įspūdžius užtemdė žinomo poeto, žurnalisto Vaidoto Daunio tragiška lemtis.

Tos pat dienos vakarą Vilniaus Vingio parke vyko Pasaulio lietuvių V sporto žaidynėms skirta šil-domo oro balionų šventė. Meteorologinės sąlygos oro balionų startui buvo nepalankios. Vyravo gana gaivūs, su stipriais gūsiiais vėjai. Dėl to balionų kilimas kelis kartus buvo atidėliojamas. Į vakarą buvo nuspręsta startuoti.

Kartu su kitais startui ruošėsi ir šio sporto pradininkas Lietuvoje Rimas Maciulevičius, kurio baliono „Pepsi Cola“ ekipažo nariu buvo ir Vaidotas Daunys. Balionas „Pepsi Cola“ turi firmos, gaminančios gėrimą, metalinių skardinių formą. Jis buvo pripildytas šilto oro, tačiau baliono viršūnė dar buvo palenka ir virve kontroliuojama aptarnaujančios komandos. Staiga, apie 20 val. 45 min., pūstelėjus stipriam vėjo gūsiui, žmonių jėgų virvei išlaikyti nebeužteko. Plietu stojęs balionas nutraukė apsauginę virvę ir šovė į viršų. Laikisėjieji pilotų gondolą aptarnaujančio ekipažo narių įsikibę į ją pakilo į orą. Tačiau suprastę, kad išlaikyti nebegalės, laiku paleido gondolą ir nukrito iš kelių metrų aukščio. V. Daunys ištikimai liko rankomis įsikibęs, o balionas vis kilo aukštyje... Gondoloje buvęs R. Maciulevičius mėgino įkelti komandos draugą į gondolą, tačiau rankos išsprūdo ir kritęs iš maždaug 250 metrų aukščio oreivis trenkėsi į žemę.

Vaidotas Daunys buvo 37 metų. 1981 metais baigė Vilniaus universitete lietuvių kalbos ir literatūros studijas. Dirbo „Pergalės“ žurnalo redaktoriumi, „Žvaigždutėje“ ir „Krantuose“ vyriausiuoju redaktoriumi. Leido poezijos knygas, almanachą „Regnum“. Nuo 1994 metų buvo žurnalo „Naujoji Romuva“ vyriausiasis redaktorius.

●Š. m. rugpjūčio 26 dieną avariją patyrė Kauno aeroklubo lėktuvas Jak-52, registracijos simbolis LY-ANX. Jį pilotavo šio aeroklubo skraidymų organizavimo viršininkas Arvydas Vaicekauskas ir sportininkas Vytautas Žiūkas.

Tą dieną jie pagal skraidymų programą lėktuvu Jak-52 pakilo iš Pociūnų aerodromo į Kaišiadorių skraidymų aikštelę, kur turėjo ruošti artėjančiam Lietuvos čempionatui. Prieš tūpdami, esant stipriam šoniniam vėjui, pilotai neaukštai atliko ketvirtą posūkį. Posūkio metu lėktuvas slydo ant sparno, atsimušęs į žemę atsoko ir sparnu numušė telegrafo stulpą atramą. Jau per pirmą smūgį lėktuvas užsidėgė. Antroje - instruktoriaus - kabinoje sėdėjęs A. Vaicekauskas iš lėktuvo sėdynės sugebėjo išlipti pats. Atskubėjęs netoliese dirbęs mechanizatorius padėjo jam iš degančio lėktuvo pirmos kabinos ištraukti V. Žiūką. Pastarasis buvo smarkiai apdegęs, stipri galvos trauma, su-laužytos kojos. A. Vaicekauskui nustatytas stuburo slankstelio pažeidimas. Abu nukentėjusieji paguldyti į Kauno klinikinę ligoninę. Po kelių dienų Vytautas Žiūkas ligoninėje mirė.

●Lenkijos Karinių oro pajėgų vadovybė Kauno aviacijos muziejui padovanojo du originalius eksponatus. Tai mums gerai žinomas konstruktoriaus Olego Antonovo konstrukcijos biplanas An-2. Lėktuvas pagal licenciją pagamintas Lenkijos PZL-Mielec gamykloje.

Kitas, toje pat gamykloje pagamintas dvivietis, reaktyvinis kovinis-mokomasis lėktuvas PZL TS-11 Iskra. Jis sukurtas lenkų konstruktoriaus Tadeusz Sołtyk ir yra pagrindinis kovinis-mokomasis Lenkijos KOP lėktuvas.

Lėktuvus atskraidino Lenkijos kariškių delegacija. Perdavimo ceremonijoje dalyvavo Lenkijos karo atašė Lietuvoje pulkininkas Andrzej Firewicz.



# RENGINYS, VIENIJANTIS PASAULYJE IŠSIBARSČIUSIUS LIETUVIUS

Liepos 11 dieną Kaune, prie nežinomo kareivio kapo, Europos krepšinio vicečempionas V. Chomičius uždegė Pasaulio lietuvių penktųjų sporto žaidynių deglį, kurį įteikė Lietuvos bėgimo asociacijos nariams. Aplink Lietuvą bėgikai ugnį nešė 19 dienų, ir liepos 30-ąją ji pasiekė Vilnių. Čia įvyko iškilminga Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių atidarymo ceremonija.

11 valandą per Arkikatedroje aukotas Šventas mišias Monsinoras K. Vasiliauskas pašventino žaidynių vėliavą. Vidurdienį iš Medininkų į Antakalnio kapines atbėgę sportininkai pagerbė per Pasaulio lietuvių IV sporto žaidynės pasienio poste nužudytų pasienio apsaugos darbuotojų atminimą.

18 valandą iš Nepriklausomybės aikštės prasidėjo PLSŽ dalyvių eitynės į Kalnų parką. Žaidynių vėliavą nešė Lietuvos garbę garsinę sportininkai - V. Bardauskienė, A. Rupšienė, V. Vencienė, D. Pozniakas, V. Briedis, K. Šapka. 21 val. Kalnų parke prasidėjo šventė. Žaidynių dalyvius sveikino Lietuvos Respubli-

kos Prezidentas A. Brazauskas, sostinės meras A. Vidūnas. Žaidynių aukurą uždegė visų keturių iki šiol vykusių PLSŽ dalyvių, JAV gyvenantis V. Grybauskas. Sportininkų vardu priesaiką davė Lietuvos jaunių krepšinio rinktinės narys vilnietis V. Kaukėnas. Teisėjų vardu prisiekė tarptautinės kategorijos jojimo teisėjas V. Milvydas.

Per šventės meninę dalį grojo valstybinis „Trimito“ ir Vidaus reikalų ministerijos pučiamųjų orkestrai. Dainavo vaikų choras ir šoko jungtinė Vilniaus šokių ansamblių grupė.

Žaidynėse dalyvavo per 6000 sportininkų, kurie rungtyniavo 27 sporto šakų varžybose. Tarp jų beveik 600 buvo Lietuvos išeiviai, atvykę iš 14 užsienio šalių.

Šį kartą į žaidynių programą buvo įtrauktos ir aviacijos sporto šakų varžybos. Precizinio skraidymo varžybos etapas nusidriekė per Lietuvą. Alytuje rungtyniavo sklandymo veteranai, Vilniuje - parašiutininkai, Kaune - akrobatinio skraidymo lakūnai.

tantis Naujojoje Zelandijoje gyvenantis ir jau neskraidantis paukštis. Jis yra šios šalies valstybinis simbolis.

Vienintelė atstovaujanti JAV - čikagietė Pranė Šlutenė „Aukštaičių“ komandoje skraidė su Biržų aeroklubo viršininku Vidmantu Jukna. „Prienams“ atstovavo Arvydas Vaicekauskas su žmona Alina. „Vilniaus krašto“ komandos ekipažė skraidė Arūnas Pauža ir Darius Venskuskas, o „Biržų“ komandoje -



buvo surengta turininga ekskursija. Jie susipažino su Zarasų apylinkėmis ir istorija. Aplankytas ir Stelmuzės ažuolas.

Susumavus rezultatus mažiausiai baudos taškų gavo ir pirmą vietą iškovojo „Žemaičių“ koman-



Su gėlėmis Biržų aerodrome sutinkama Naujosios Zelandijos lakūnė Algė Mak.

## PO SPARNAIS - PROTĖVIŲ ŽEMĖ...



Varžybose dauguma skraidė lėktuvais Wilga.

Precizinio skraidymo varžybų dalyviai susipažino tik varžybų išvakarėse. Tarpusavyje susitarę, jie pasiskirstė ekipažais ir komandoms pasirinko pavadinimus. „Žemaičiams“ atstovavo Maskvoje gyvenantis Robertas Virbickas ir šiaulietis Juozas Baltūsis. Egzotiškai skambančiais „Kiwi 1-oji“ ir „Kiwi 2-oji“ vardais pasivadino ekipažai, kuriuose skraidė iš tolimos Naujosios Zelan-

dijos atvykusi Makų šeima. Tai vieninteliai V PLSŽ dalyviai, atvykę iš Naujosios Zelandijos. „Kiwi 1-oje“ komandoje Eugenijus Makas lėktuvu Jak-52 skraidė su bendravardžiu iš Kauno Raubicku. Jo žmona Algė sudarė „Kiwi 2“ ekipažą su biržiečiu Gediminu Venskumi. Skaitytoms reikia paaiškinti, kad pavadinimas „Kiwi“ - tai ne mūsų valgomas vaisius, o retas ir nyks-

Vytautas Vegys ir Jurgita Galvelytė.

Liepos 31 dieną Paluknio aerodrome iškilmingai pakelta žaidynių vėliava ir užduotį gavę pilotai atliko reikiamus navigacinius skaičiavimus. Paskui, 5 minučių intervalais, ekipažai paeiliui startavo ir nukreipė lėktuvus link senosios Lietuvos sostinės Trakų, per kuriuos driekėsi numatytas maršrutas. Pirmieji du skrido greitesni Jak-52, po jų startavo aukštasparnės Wilga 35A.

Nuo Trakų maršruto trasa nusidriekė per vaizdingus Dubingius, Zarasų krašto ežerus viršum nepakartojamo šio krašto gamtovaizdžio. Gaila, tačiau skrendant per varžybas tenka ne tik grožėtis šalies kraštovaizdžiais - reikia išlaikyti nustatytą greitį, nufotografuoti nurodytus kontrolinius bei atsižymėti posūkio punktuose.

Pirmieji kirtę finišo juostą Žaidynių vėliavą jau rado plevėsujančią virš Zarasų aerodromo vadovavimo bokštelio. Ją iš Paluknio čia atgabeno tiesiąja skridę teisėjai. Vėliava taip ir keliavo - kasdien vis kitame aerodrome. Džiugu, kad atskrendančius sportininkus sutiko vietos valdžios atstovai, nemažas būrys aviacija susidomėjusių žiūrovų. Kol teisėjų kolegija skaičiavo taškus, lakūnams

da. Antrą vietą užėmė „Prienai“, trečioje palikę „Biržų“ komandą.

Antras etapas: Zarasai - Biržai. Svetingi biržiečiai žaidynių dalyvius sutiko ne tik su gėlėmis, bet ir tradiciniu alučiu. Per kultūrinę programą svečiai apsilankė buvusiam Tiškevičiaus dvare įsikūrusioje „Siūlo“ gamykloje, apžiūrėjo pilyje įsteigto muziejaus ekspozicijas. Pergalę šventė „Kiwi 2“ ekipažas. Antri buvo „Biržiečiai“, trečioje vietoje palikę „Kiwi 1“.

Trečiasis skridimo etapas baigėsi Šeduvoje. Prizinėmis vietomis pasiskirstė: 1. „Vilniaus kraštas“, 2. „Biržai“, 3. „Kiwi 1“. Papietavę Šeduvos malūne varžybų dalyviai nuvyko į Šiaulius. Čia jie aplankė pirmojo Nepriklausomybės kovose žuvusio lakūno Juozo Kumpio kapą, apžiūrėjo Kryžių kalną.

Iš Vakarų artėjantis šaltas frontas su audromis privertė sutrumpinti numatytą maršrutą. Tad paskutinis etapas įvyko liepos 3 dieną. Pakilę iš Šeduvos lėktuvai finišo liniją kirtė Pociūnų aerodrome.

Paskutinį etapą, kaip ir pridera, laimėjo aerodromo šeimininkai - „Prienų“ komanda. Šis skridimas Alinos ir Arvydo Vaicekauskų šeimai nulėmė pergalę ir daugiakovė-



## NAUJAI TECHNIKAI PADEDANT

Jų žaidynių parašiutų sporto varžybas susirinko šiem laikams rekordinis dalyvių skaičius - net 47. Sportininkai gyvena Studentų miestelyje Saulėtekio gatvėje, gavo maistpinigų, į Kyviškes juos vežiojo patogūs autobusai - tokių sąlygų mūsų parašiutininkai neturėjo per pastaruosius ketverius metus. Oras buvo geras, tikslumo šuoliai buvo vykdomi į vilniečių J. Savicko ir V. Benelio gamybos poroloninį čižūnį, kurio viduryje buvo naujas automatinis matavimo prietaisas („blynas“). Tad varžybos buvo malonios, tiesa, rezultatai nebuvo labai geri, mat dauguma sportininkų jau kuris laikas naudoja praeityje sukaupą „paraką“: treniuočių nedaug, trūksta lėšų.

Varžybų prizinių rezultatų:

Pavieniai tikslumo šuoliai

Moterys	Vyrai
1. N. Pupkienė	U. Pažūsis
2. B. Kailiuvienė	A. Mačiulis
3. R. Budginaitė	A. Miečius

Akrobatika

1. B. Kailiuvienė	A. Miečius
2. N. Pupkienė	A. Mačiulis



Precizinio skraidymo varžybų dalyviai su Žaidynių vėliava.

3. R. Budginaitė	A. Danilaitis
Dvikovė	
1. B. Kailiuvienė	A. Miečius
2. N. Pupkienė	A. Mačiulis
3. R. Budginaitė	A. Danilaitis
Grupiniai tikslumo šuoliai: (moterys)	
Kaunas (N. Pupkienė, R. Budginaitė, D. Mačienė), Marijampolė, Vilnius.	

Vyrai: Vilnius I (J. Savickas, R. Čepulis, V. Janušauskas, S. Montrimas), Marijampolė, Kaunas.

## BE YPATINGŲ STAIGMENŲ

Liepos 31-rugpjūčio 2 dienos Kaune, Aleksoto aerodrome, vyko Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių akrobatinio skraidymo varžybos. Iškilmingam jų atidarymui, grojant ir šokant „Ažuolyno“ ansambliu, išsirikiavo vienuolika dalyvių. Daugiausia - šeši - iš

Kauno, trys iš Vilniaus, vienas iš Panevėžio ir vienas užsienio lietuvis iš JAV. Pilotai, bandę jėgas aukščiausioje D kategorijoje, skrido lėktuvais Jak-55, o C kategorijoje - Jak-52 ir Jak-50.

Žaidynių nugalėtojų juostomis apjuosti: D kategorijos - Eltonas Me-

## NORINT GERAI SKRAIDYTI - REIKIA SKRAIDYTI!

Prieš trejus metus Lietuvos lakūnai debiutavo Lenkijoje vykusiame pasaulio precizinio skraidymo čempionate. Čia mūsų lakūnai daug ko pasimokė, susipažino su šių įdomių varžybų subtilybėmis. Precizinio skraidymo ir navigaciniai čempionatai vyksta kasmet, tačiau vis toli nuo Lietuvos, o tai mums neprieinama. Brangiai kainuoja aviacinis kuras, reikia mokėti už nusileidimus tarpiniuose aerodromuose ir už oro erdvę.

Tad, kai FAI nusprendė surengti Europos VII čempionatą Lenkijoje, ieškojome galimybių jame dalyvauti. Lietuvai su vienu lėktuvu Wilga 35 A atstovavo biržiečiai - klubo viršininkas Vidmantas Jukna ir instruktorius Gediminas Venskuskas.

Varžybos vyko Čenstochove, buvusiam kariniame aerodrome. Čempionate dalyvavo 47 lakūnai iš dvylikos šalių. Iškilminga varžybų atidarymo ceremonija surengta

miesto centre, priešais meriją. Plazdant čempionate dalyvaujančių šalių vėliavoms, po sveikinimo kalbų įvyko nedidelis koncertas ir iš aikštės pakilo šilto oro balionas. Atrodė, kad miesto aikštę užtvindė ne tik šio miesto gyventojai, bet ir tūkstančiai čia kasdien atvystančių maldininkų. Pakėlus var-

žybų vėliavą miesto meras visiems čempionato dalyviams merijoje surengė priėmimą.

Čempionatas prasidėjo skraidant maršrutais. Palyginti su ankstesniais metais, užduotys gerokai sunkesnės. Atpažinimui duota kiek daugiau nuotraukų, o trasoje - daugiau teisėjų. Ženklaai kartais



Lietuvos komanda per varžybų uždarymą.



būdavo išdėstyti po medžiais, o kartais ir gyventojų kiemų teritorijoje.

Skraidant ratais mūsų lakūnai, neturėję deramų treniuočių, vėl susidūrė su neįprastu tūpimu ant juostos. Treniruotės namie ant buvusios žemės ūkio aviacijos juostos praktiškai nebuvo naudingos. Juosta siaura, ir tupiant žvilgsnis slinko žolės paviršiumi. Be to, įvestas naujas reikalavimas, draudžiantis nutūpus naudotis stabdžiais. Tūpimo tikslumas buvo fiksuojamas kompiuteriu, o iškilus ginčams - patikrinama videojrašo juostelė.

Iš karto savo patyrimu pasižymėjo Lenkijos ir Čekijos lakūnai. Nenuostabu, nes šios šalys praktiškai turi etatinės





Žaidynių akrobatinio skraidymo varžybų nugalėtojai ir prizinininkai.  
Iš kairės: Antanas MARČIUKAITIS, Vytautas LAPĖNAS, Eltonas MELECKIS, Onutė MOTIEJUNAITĖ (stovi) bei Algimantas ŽENTELIS ir Aloyzas CIBARAUSKAS.

rinktines. Pavyzdžiui, lenkai nuo balandžio mėnesio skraidė treniručių stovyklose arba dalyvavo įvairaus masto varžybose. Panašiai aeroklubo išlaikomi ir čekai. Po lenkų ir čekų geriau dar skraidė Vokietijos, Švedijos, Norvegijos pilotai. Kitos šalys - mūsų komandos lygio, su jomis galima buvo kovoti.

Mūsų lakūnams aiškiai trūko treniručių. Aišku, norint pasiekti gerų rezultatų, reikia kiek galima daugiau dalyvauti varžybose, nes tik daug skraidydami gali išlaikyti reikiamą formą ir tobulėti.

Nuo pirmo pratimo gerai žinomi lenkų ir čekų pilotai įsitvirtino pirmaujančiųjų pozicijose ir išlaikė jas iki varžybų pabaigos. Čempiono vardą iškovoję lenkas Janusz Dorocha. Antroje vietoje - jo komandos draugas Ryszard Michelski. Bronzos medalį iškovoję čekas František Cihlar. Mūsiškiai liko trečiame dešimtu.

Komandomis nugalėjo Lenkija.

**Antanas ARBAČIAUSKAS**

leckis, C kategorijos - Vytautas Lapėnas. Abu jie ne tik bendros įskaitos, bet ir visų trijų - privalomos, laisvos ir nežinomos - programų nugalėtojai.

D kategorijos antrąją vietą laimėjo Onutė Motiejūnaitė, trečias buvo Antanas Marčiukaitis. Nepasisekė kauniečiui Vaclovui Kalpavičiui - gerai pilotuodamas sumaišė figūrų eilę ir prarado daug taškų.

C kategorijoje niekam nekėlė abejonių lyderis - Vytautas Lapėnas. Prieš metus, kai Vytautas per televiziją pareiškė, kad jis skraidys „kaip lygus su lygiais“, prisipažinsiu, netikėjau. Bet nesistebėjome, kai Vytautas buvo apjuostas Žaidynių nugalėtojo juosta. Sunku tai paaiškinti. Dvasios stipruoliai žino - virš jų tik dangus...

Antrą C kategorijoje liko Žaidynių bei daugelio kitų akrobatinio skraidymo varžybų organizatorius kaunietis Aloyzas Cibrauskas. Trečias - varžybų vadovas, Kauno klubo viršininkas Algimantas Žentelis. Atskirose programose Žaidynių medalius pelnė jauni pilotai Darius Išganaitis - nežinomos programos sidabrą ir bronzą privalomos, o Vytautas Žiūkas buvo trečias, atliekant laisvąją programą.

Lietuvius iš JAV Vytautas Goštautas, atlikdamas nežinomąją programą, laimėjo bronzą, bendroje įskaitoje - penktas.

Pasaulio lietuvių V sporto žai-



dynių nuostatuose numatyta, kad kartu vykdomos Dariaus ir Girėno prizo varžybos. D kategorijos nugalėtojas Eltonas Meleckis, daug metų buvęs tarp geriausių, šiais metais laimėjo Dariaus ir Girėno prizą.

Žaidynių vėliava nuleista. Žveldami į ateitį tikimės, kad bus geriau, kad kitose Žaidynėse dalyvaus gausenės sportininkų būrys, atvyks daugiau užsienio lietuvių. Vytauto Goštauto žodžiais tariant, norint užsienyje kultivuoti navigacinį skraidymą, reikia daug ko atsisaikyti, o norint pilotuoti taip kaip čia - sunku ir įsivaizduoti, kiek reikia aukoti. Pilotažas brangus hobis.

Vis dar gyvename senuoju bagažu. Tas bagažas mažėja. Drauge su besibaigiančiais lėktuvų resursais, varžybose nedalyvaujančiais stipriausiais pilotininkais.

Palinkėkime sau garbingos kovos danguje ir žemėje.

**V. GEDMINAITĖ,**  
varžybų vyriausioji teisėja

## VETERANAMS PARAKO



**NETRŪKSTA**

Liepos 27-ąją Alytaus aerodrome iškilmingai buvo pakelta Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių senjorų sklandymo varžybų vėliava. Jose panorą dalyvauti auštuoniolika sportininkų. Didžiausias būrys - Romualdas Hiksa, Julijonas Paleckis, Jurgis Vileiniškis, Jonas Silius, Povilas Vaišvila, Virgilijus Putvinas, Mindaugas Baleika - atskrido iš Klaipėdos. Regina Garmutė (vienintelė moteris), Algirdas Sarpalius, Raimondas Malijonas, Vytautas Naujalis, Jonas Vaitkevičius, Juozas Gaulis gynė Alytaus garbę.

Mečislovas Dargužas atvyko iš Vilniaus, Liudvikas Ramanauskas - iš Panevėžio, Mentalo Kullo iš Talino, Karlis Vitoliņš iš Rygos ir Algimantas Unevičius iš JAV. Beje, šis ponas jau kelinti metai gyvena Alytuje ir už Atlanto tik atostogauja.

Sklandytojų skraidymo stažas, kaip ir amžius, labai skirtingi. Nė vienas vyras savo titulais negalėjo lygintis su Regina Garmute. Už tai Julijonui Paleckiiui priklausė amžiaus rekordas - jam kitais metais sukanka septyniasdešimt!

Nepaisant tokių skirtumų, visus vienijo meilė aviacijai ir didžiulis noras skraidyti. Šios varžybos nebuvo žūtbutinė kova dėl taškų ar medalių, tai buvo tarsi sugrįžimas į jaunystę, praleistą aerodrome. Todėl vyravo nepaprastai draugiška, maloni ir geranoriška atmosfera, netrukė ir jokie buitiniai nesklandumai. Net oras, ir tas buvo kaip užsakytas - per savaitę trukusias varžybas įvykdyti keturi pratimai, nors sportininkai skraidė senučiais čekų gamybos dviejais sklandytuvais L-13 „Blanik“.







Pirmas varžybų maršrutas, 170 km daugiakampis, buvo paskelbtas tik po atidarymo. Jį įveikė trys vyrai - L. Ramanauskas, A. Sarpalius (skridęs kartu su R. Malijoniu) ir K. Vitolinš. Jiems ir atiteko prizinės vietos. Kiti sklandytojai, nufotografavę kai kurių posūkio punktų, tūpė aerodrome ar aikštėse. Kita diena buvo sėkmingesnė - 125 km maršrutą įveikė net aštuoni sklandytojai. Greičiausiai skrido P. Vaišvilos ir V. Putvino ekipažas, antras buvo L. Ramanauskas, trečias - M. Dargužas. Liepos 31-ąją teisėjai paskelbė atstumo pratimą su tūpimu Alytaus aerodrome. Net 246 km įveikė M. Dargužas, tapęs šio pratimo nugalėtoju. Sidabras atiteko J. Siliui (214 km), bronzą - M. Baleikai (91 km). Rugpjūčio 1-ąją sklandytojai skrido 100 km nuotolį. Staigiai pablogėjus orams, finišavo tik A. Sarpalius - R. Malijonio ekipažas ir L. Ramanauskas. Treti, įveikę 78 km, buvo P. Vaišvila - V. Putvinas. Nors iki

varžybų pabaigos buvo likusios dar kelios dienos, dėl prastų oro sąlygų sklandytojai daugiau neskraidė. Tad teisėjams beliko susumuoti rezultatus ir išaiškinti čempioną. Juo tapo panevėžietis L. Ramanauskas. Jam Alytaus padangė ypač sėkminga, treči metai iš eilės jis tapo senjorų sklandymo varžybų nugalėtoju. Sidabras buvo įteiktas alytiškiams A. Sarpaliui ir R. Malijoniui, bronzą - vilniečiui M. Dargužai.

Dalyvių nuomone, varžybos buvo šaunios. Tai didelis Alytaus aviacijos sporto klubo viršininko Sauliaus Kavaliausko ir jo kolektyvo nuopelnas. Beje, senjorų sklandymo varžybos Lietuvoje vyko jau ketvirtą kartą. Jose kasmet dalyvauja vis daugiau sklandytojų. Tai įdomios asmenybės. Štai keletas biografijų bruožų. L. Ramanauskas sklandyti pradėjo dar 1960-aisiais ir ore yra išbuvęs apie 2000 valandų. Jis inžinierius-statybininkas, tačiau su pamėgtu sportu nesiskiria iki šios dienos. Ir geriausi laimėjimai pasiekti per pastutinius trejetą metų, nors dar labai seniai L-13 sklandytuvu yra pasiekęs Lietuvos rekordą - į tikslą ir atgal nuskrido 410 km.

Alytiškis A. Sarpalius taip pat niekaip „neišsigydo“ nuo aviacijos. Priskraidęs daugiau kaip pusantro tūkstančio valandų. Kai buvo per „senas“ sklandyti, susikonst-



AUTORĖS nuotraukoje: iš kairės M. DARGUŽAS, L. RAMANAUSKAS, A. SARPALIUS ir R. MALIJONIS.

ravo lėktuvą „Alka“, labai susidomėjo oreivystė, net oro balioną „Molėtai“ įsigijo. Bet, jo nuomone, šis sportas atima labai daug jėgų. Ypač vargina, kai reikia labai anksti keltis ir vėlai gultis, nes skrydžiai paprastai vyksta vakarais ir rytais, kai silpnas vėjas. Be to, sklandymas yra sklandymas...

Ypač įdomi trečio varžybų prizininko M. Dargužo istorija. Pradžioje skraidė pilotажiniais lėktuvais, bet po metų pradėjo sklandyti. Su J. Jaruševičiumi yra pasiekęs 520 kilometrų nuotolio rekordą. 1970-aisiais „susirgo“ skraidyklėmis, kuriomis skraidė iki 1991 metų. Puikiai atsimena tą dieną, kai su išvilktuvu pakilęs į 150 metrų aukštį, išskriejo iki pat de-

besių ir ore išbuvo 140 minučių. Ir štai po 25-erių metų sugrįžo į sklandymą. Mečislovas yra ir pirmasis Vilniaus miesto burlenčių sporto čempionas.

O jei dar išklaustume svečio latvio Karlo Vitolinš pasakojimo! 13 000 valandų ore! Keturis kartus buvo Latvijos sklandymo čempionas, daug skraidė An-24.... Estas Mentalo Kullo maršrutais sklandytuvu aplink žemės rutulį būtų apskridęs... „Aš ne lyrikas, bet sklandyti nuostabul - sako jis. - Ačiū, kad mus pakviečiat į tokias įdomias varžybas. Estijoje mes beveik neskraidome. Lietuva - tikrai aviacijos šalis!“

O. KRYGERYTĖ



Ant nugalėtojų pakyltos laimėtojai - Prienų komanda, „Žemaičiai“ ir „Biržai“.

#### Atkelta iš 3 p.

je. Iš viso su 262 baudos taškais jie tapo V PLSŽ precizinio skraidymo varžybų nugalėtojais. Antrą vietą užėmė „Žemaičiai“ (290 b. t.), treči buvo „Biržai“.

Liūdnei mosuodami sparnais į

savus aerodromus išsiskirstė V PLSŽ precizinio skraidymo dalyviai. Per penkias žaidynių dienas Lietuvos padangėje ir žemėje suartėję aviacijos mylėtojai išreiškė viltį vėl susitikti Antrą tautinėje olimpiadoje, kurią Sporto sąjungų kongresas nutarė surengti Lietuvoje 1998 metais.

Iškilmingas Pasaulio lietuvių V sporto žaidynių uždarymas įvyko rugpjūčio 5 d. Kauno S. Dariaus ir S. Girėno stadione. Baigėsi puikus po visus žemynus išsiblaškičius lietuvių vienijantis renginys.

Rugpjūčio 7 dieną Vilniuje surengtas Žaidynių rezultatų aptariamo vakaras. Jame dalyvavo Žaidynių organizacinio komiteto nariai, federacijų atstovai, užsienio lietuvių delegacijų vadovai. Į vakaronę atvyko ir Žaidynių metu užjūryje atostogavęs Lietuvos premjeras A. Šleževičius.

Po oficialių Kūno kultūros ir sporto departamento generalinio direktoriaus V. Nėnio, Žaidynių darbo grupės vadovo R. Girsio, Lietuvos tautinio olimpinio komiteto prezidento A. Poviliūno kalbų Žaidynių dalyvius pasveikino premjeras A. Šleževičius.

Organizatoriams šiltus padėkos žodžius tarė Šiaurės Amerikos lietuvių fizinio auklėjimo ir sporto sąjungos (ŠALFAS) pirmininkas A. Šileika, Pasaulio lietuvių bendruomenės valdybos pirmininkas B. Nainys, Australijos lietuvių fizinio auklėjimo sąjungos (ALFAS) pirmininkas A. Rugienius, Argentinos lietuvių Informacijos centro vadovas A. Mičiūnas ir kiti.

Gera, draugiška vakaro nuotalka parodė, kad Žaidynės pavyko. Ir, kaip pasakė Argentinos sportininkų vadovas A. Mičiūnas, „tai naujas lietuviškos dvasios atgimimas ne tik Argentinoje, bet ir visame pasaulyje.“



Tarp asmenų, kurie aukso rai-  
dėmis įrašyti į kovotojų už Lietu-  
vos laisvę - rezistencijos kovų da-  
lyvių - sąrašą, puikuojausi ir kuk-  
laus žmogaus, aistringo patrioto ma-  
joro Broniaus VAIVADOS vardas.

Bronius Vaivada gimė 1900 05  
29 Biržų apskrities Vabalninko vals-  
čiaus Žadžiūkių kaime. Vidutinio vals-  
tiečio šeimoje išaugo 3 broliai ir  
dvi seserys. 1910-1913 m. mokėsi  
Kupriliškėse, 1918-1921 Biržų gim-  
nazijoje. 1921 10 19 B. Vaivada,  
mobilizuotas kaip inteligentas, at-  
vyko į Karo mokyklą ir 1923 11 12  
paskirtas mokiniu į Karo mokyklos  
5-osios laidos grupę. 1923 01 15  
komandiruotas į Klaipėdą (į sukilė-  
lių grupę). 1923 10 15 baigė Karo  
mokyklą. Jam suteiktas leitenanto  
laipsnis. Paskiriamas į Karo avaci-  
ją. 1923 11 07 nukreipiamas moki-  
niu-lakūnu į mokomąją eskadrilę, o  
1924 06 25 perkeliamas į 1-mą  
eskadrilę. 1924 07 15 paskiriamas  
oro žvalgu. 1927 m. baigė Kauno  
Simano Daukanto mokytojų semi-  
nariją. 1927 08 02 jam suteikiamas  
vyr. lttn. laipsnis. 1928 05 01  
įgyja oro žvalgo specialybę. 1928  
10 10 mokomoje eskadrilėje pas-  
kirtas eiti aeronavigatoriaus parei-  
gas. Karo avacijoje B. Vaivada skrai-  
dė: mokomojoje, 1-oje, 2-oje, 3-oje  
eskadrilėse. 1924-1934 m. buvo at-  
likęs 439 skridimus, ore išbuvo 275  
val. 1930 11 23 jam suteiktas kapi-  
tano laipsnis. Tais pačiais metais  
parašė, o 1931 m. vyr. kariuomenės  
štabo spaudos ir propagandos  
skyrius išleido knygą „Aeronautika  
ir meteorologija“. 1932 m. vedė Van-  
dą Baltušytę. 1932 07 01 B. Vai-  
vada skiriama karinė stipendija stu-  
dijuoti Prancūzijoje Strasbūro uni-  
versitete geofiziką. 1934 10 06-  
1935 02 07 dar stažavosi Prancū-  
zijos oro ministerijoje meteorologi-  
jos srityje. 1935 03 01 baigęs Stras-  
būro universitetą įgijo geofizikos  
inžinieriaus diplomą ir grįžo į kar-  
o aviaciją. 1935 metų rudenį skiria-  
mas meteorologijos tarnybos virši-  
ninku. 1936 m. įrengia meteorolo-  
gijos stotį Palangoje. 1937 04 05-  
25 paskirtas vadovu suorganizuoti  
kursus meteorologijos tarnybų pa-  
reigūnams.

B. Vaivada 1936 07 23 sutei-  
kiamas majoro laipsnis, o 1937 02  
16 apdovanojamas DLK Gedimino  
4-to laipsnio ordinu. 1939 09 07  
apdovanotas „Plieno sparnų“ gar-  
bės ženklu.

1938 m. atestacijoje B. Vaiva-  
da minimas kaip labai aukštos mor-  
alės, gero elgesio karininkas, tin-

## Aviacijos majoras Bronius Vaivada



kas užimamai vietai. 1940 12 01  
„dėl etatų mažinimo“ atleistas iš  
kariuomenės į atsargą.

Majoras B. Vaivada, pasitrau-  
kęs iš kariuomenės, 1941-1944 m.  
mokytojo Utenos vyrų gimnazi-  
joje, o nuo 1944-ųjų gruodžio iki  
arešto - Panevėžio mokytojų se-  
minarijoje.

Vokiečių okupacijos metais B.  
Vaivada, nuo 1943 metų balan-  
džio mėn., dalyvavo Lietuvių fron-  
to karinio sektoriaus organizacijoje  
„Kęstutis“. Jis buvo organizacijos  
Utenos apskrities štabo viršininkas.  
Į organizaciją jį užverbavo  
mokytojas Balys Žvirblis, dėstęs  
Utenos gimnazijoje filosofijos pag-  
rindus, psichologiją ir lotynų kalbą  
(į Uteną buvo atvykęs iš Kaišia-  
dorių gimnazijos), ir Utenos teis-  
mo teisėjas Vytautas Maželis.

Paskelbus 1942 m. Atlanto  
chartiją, kurią pasirašė F. Ruzvel-  
tas ir V. Čerčilis, jau 1943 m.  
pabaigoje karo svarstykles kryo  
TSRS naudai. Buvo laukiama bol-  
ševikinės valdžios sugrįžimo.

Tuo metu buvo galvojama, jog  
atėjo laikas pasiruošti, kad grįžus  
raudonajai armijai būtų galima jai  
priešintis ir, JAV bei Anglijos pa-  
galba, galutinai išsilaisvinti iš bol-  
ševikų jungo. Kaip žinome, Kaune  
veikė centrinis „Kęstučio“ štabas  
su organizacinio, operacinio, infor-  
macijos ryšių, ginklavimosi ir tieki-  
mo skyriais. Centriniam štabui bu-  
vo pavaldūs apskričių štabai, ku-  
riuose buvo 4 skyriai: organizaci-  
nis, operatyvinis, ginklavimosi, ūkio  
bei transporto. Organizacija veikė  
trejetukų sistema. 1943 m. Utenos  
apskrities štabą sudarė:

Bronius Vaivada - Utenos apskr.  
štabo viršininkas, Balys Žvirblis -  
Utenos apskr. štabo viršininko pa-

vaduotojas, Vytautas Maželis - Ute-  
nos apskr. organizacinio skyriaus  
viršininkas, Senkevičius - ūkio ir  
transporto skyriaus viršininkas (bu-  
vęs Utenos miesto burmistras), Bro-  
nius Stasiūnas - informacijos ir po-  
litinio skyriaus viršininkas (buvęs  
Rokiškio, Šiaulių, Utenos apskr. vir-  
šininkas).

B. Vaivada vadovaujant Ute-  
nos apskrities pagrindžiui jame bu-  
vo apie 350 narių. Turėjo įsigijęs  
nemažai ginklų ir šaudmenų, rašo-  
mąją mašinėlę, dauginimo aparatū-  
rą, leido laikraštėlį „Laisvės kelias“.  
Vokiečių okupacijos metais leidinio  
turinys buvo labiau antivokiško po-  
būdžio, o užėjus bolševikams - an-  
titarybinio.

Leidžiant laikraštį, be Stasiūno,  
aktyviai dalyvavo Maželis, Žalėnas,  
Pūslys (Utenos gimnazijos anglų  
kalbos mokytojas) ir Vaivada. Tuo  
metu B. Vaivada spėjo sukurti ka-  
rinius štabus atskiruose valsčiuose  
(Anykščiuose, Vyžuonose, Užpaliuo-  
se, Debeikuose, Molėtuose, Alun-  
toje). Apskrities štabas buvo surin-  
kęs ginklams pirkti 50 tūkstančių  
markių. Be leidžiamo laikraščio „Lai-  
svės kelias“ platino ir kitus pogrind-  
žio laikraščius, tarp jų „Į laisvę“,  
informacinį biuletenį ir kt.

1945 m. birželio 20 d. Panevė-  
žyje Utenos KGB įsakymu B. Vai-  
vada areštuojamas. Jis apkaltina-  
mas esąs vienas antitarybinės or-  
ganizacijos „Kęstutis“ vadovų ir vie-  
nas nelegalios spaudos - laikraš-  
čio „Laisvės kelias“ - leidėjų. Tar-  
dymo metu nustatyta, kad 1945 m.  
vasario-birželio mėn. buvo išaiškin-  
tas ir likviduotas antitarybinės na-  
cionalistinės Kauno sukilimo orga-  
nizacijos „Kęstutis“ Utenos apskri-  
ties štabas. Areštuoti Utenos apskri-  
ties štabo viršininkas aviacijos ma-

joras B. Vaivada, „Laisvės kelias“  
redaktorius P. Pūslys, konspiraci-  
nio buto (spaustuovės) šeimininkas  
F. Kvantūnas ir vadovaujantis or-  
ganizacijos dalyvis B. Stasiūnas.

Iš Vilniaus „Kęstučio“ apygar-  
dos štabo organizacinio skyriaus  
viršininko J. Juškos (suihtas 1945  
m. Kaune, nuteistas sušaudyti), vy-  
riausiojo LLA vadovo A. Eidimto,  
LLA vyr. štabo viršininko A. Kara-  
liaus parodymų nustatyta, kad „Kęs-  
tučio“ organizacija įkurta Kaune 1942  
m. Nuo 1943 m. „Kęstučio“ štabo  
viršininku buvo aviacijos štabo vir-  
šininkas, gen. štabo aviacijos pulk.  
lttn. Juozas Jankauskas, kuris po  
LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio  
nušalinimo 1940 m. buvo paskirtas  
LAK klubo turto globėju (suihtas  
1953 m.).

Organizacijos „Kęstutis“ (LF ka-  
rinis sektorius) pagrindinis uždavi-  
nys, pagal KGB terminologiją, bu-  
vo „išplėsti Lietuvą iš TSRS tautų  
tarpo“.

Tardymas parodė, kad B. Vai-  
vada į „Kęstučio“ organizaciją įsto-  
jo 1943 m. balandžio mėn. Jam  
suteiktas organizacijos nario 56 nu-  
meris ir pavesta šią organizaciją  
išplėsti visuose Utenos apskrities  
valsčiuose. Vykdydamas B. Vaiva-  
dos uždavinį, ginklavimosi skyriaus  
viršininkas Sergidas vokiečių oku-  
pacijos metais įgijo daug ginklų ir  
šaudmenų.

1943 m. balandžio-gegužės mėn.  
B. Vaivada pradėjo leisti laikraštėlį  
„Prošvaistė“ ir „Laisvės kelią“. Pas-  
tarojo redaktorius buvo B. Stasiū-  
nas, o nuo 1944 m. - studentas S.  
Žilėnas. Vokiečiams pasitraukus iš  
Lietuvos, B. Vaivada sukvietė ne-  
legalų pasitarimą, kuriame be šta-  
bo narių dalyvavo Gediminas Pūs-  
lys (areštuotas 1945 02 24). Nu-  
tarta „Laisvės kelio“ laikraščio tira-  
žą padidinti iki 600 egz. (buvo 200-  
300 egz.).

Kai kuriems vyrams pasitrau-  
kus į Vakarų, 1945 m. kovą buvo  
sudarytas naujas štabas. Jo sudė-  
tis:

B. Vaivada - Utenos štabo vir-  
šininkas, Sabalys - štabo viršin-  
inko pavaduotojas, B. Žvirblis - gin-  
klavimosi skyriaus viršininkas (areš-  
tuotas vėliau), V. Maželis - organi-  
zacinio skyriaus viršininkas, Kaladka  
- karinių dalinių vadas.

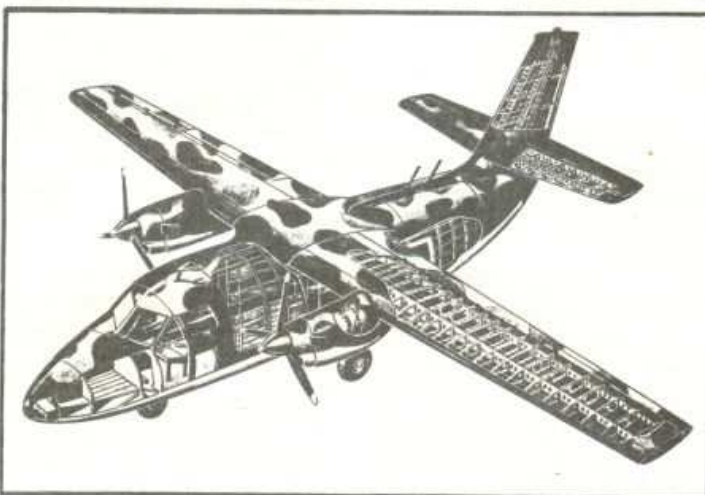
Tardymo medžiagoje rašoma,  
kad B. Vaivada, būdamas organi-  
zacijos vadovu, vykdė aktyvią an-  
titarybinę veiklą. Be kitų darbų jo  
planas numatė įrengti Labanoro miš-  
kuose dvi didelius mūšiams skir-  
tas stovyklas, savotiškas tvirtoves,



# TRANSPORTO LĖKTUVAI L-410 UVP TURBOLET

1993 m. kovo 3 dieną Vilniaus tarptautiniame aerouoste nusileido du Vokietijos kariniai transporto lėktuvai L-410 UVP Turbolet. Tarp lėktuvus sutinkančiųjų buvo Vokietijos ambasados Lietuvoje reikalų patikėtinis Stefan Gollan, Lietuvos krašto apsaugos ministro pavaduotojas Eugenijus Nazelskis, kiti žymūs asmenys, žurnalistai. Vokiečių ekipažų vadovas Karl Heinz Warzok lėktuvus iškilmingai perdavė Lietuvos KOP vadui pulkininkui leitenantui Zenonui Vegelevičiui. Graži dovana atgimusiai Lietuvos karo aviacijai.

Lėktuvus Letov L-410 Turbolet pastatytas Čekoslovakijos Kunovicų aviacijos gamykloje. Specialiai jam buvo kuriamas ir turbosraigtinis variklis Walter M-601 A. Tačiau jo gamyba užtruko, ir statant pirmą bandymams skirtą lėktuvą L-410-01 prototipą panaudoti kanadiečių turbosraigtiniai 710 AJ galtingumo varikliai PT6A-27. Lėktuvas pirmą skridimą atliko 1968 m. balandžio 16 d. Baigus pagrindinius bandymus pagaminta keturių lėktuvų serija L-410A, kuri toliau buvo bandoma eksploatuojant įvairiuose buvusios TSRS Azijos ir Sibiro aerodromuose. Jį leista eksploatuoti esant oro temperatūrai nuo



+45° iki -50°.

Vėliau, naudojant čekoslovakiskus variklius Walter Minor M-601 ir propelerius Avia 508, pradėta serijinė įvairių modifikacijų nuo L-410 iki L-410M gamyba.

Lėktuvus L-410 yra universalus. Keleivinis variantas, atsižvelgiant į kreslų išdėstymą, skirtas nuo 15 iki 19 asmenų. Tarnybiname - ekstra klasės lėktuve yra keturi staliukai su individualiu apšvietimu ir minkštasuoliai. Jame

panaudota ir geresnė garso izoliacija, įrengta virtuvė-bufetas. Sanitarinis L-410 gali skraidinti šešiš ligonius su neštuvais ir 5 medicinos personalo darbuotojus.

Aerofotografavimui skirtame variante L-410 Af įtaisyta navigatoriaus kabina su visais aeronavigaciniais prietaisais. Viduje įmontuotos dvi fotokameros. Skraidymui didesniuose aukščiuose visiems įgulos nariams įrengta deguonies apa-

ratūra.

Lėktuvą naudojant parašiotininkų treniruotėms, prieš skridimą numamos lėktuvo durys.

Lietuvoje turimi serijos L-410 UVP Turbolet lėktuvai palyginti su ankstesnėmis serijomis šiek tiek patobulinti. Jie turi ilgesnius sparnus ir didesnį nešančių plokštumų plotą. Padidintas ir kilio plotas. Pakesta važiuoklės konstrukcija.

## LĖKTUVO KONSTRUKCIJA

Lėktuvus Letov L-410 Turbolet aukštasparnis, ištisai metalinės konstrukcijos. Turi du turbosraigtinis variklius. Propeleriai trijų menčių, keičiamo žingsnio.

Sparnai trapecinės formos, su 9,3 pailgėjimu. Konstrukcijoje panaudoti du nešantys lonžeronai. Užsparniai dviejų plyšių, valdomi hidrauline sistema. Nuo apledėjimo naudojama suspausto oro įranga.

Liemuo pusiau kevalinės konstrukcijos. Technologiškai pagamintas iš trijų dalių. Liemens priekyje išdėstyta elektro-radio navigacinė įranga. Toliau, pilotų kabinoje, vienas šalia kito - pilotų kėslai. Kabinos dešinėje yra papildomos du-

pavadintas „Margio“ ir „Kauno“ vardu. Jis leido ir platino tarp gyventojų nelegalų laikraštį „Laisvės kelias“. Tarybinė justicija tai įvertino kaip sunkų nusikaltimą pagal RTFSR BK 58-1a ir 58-II str.

1945 m. lapkričio 22 d. Lietuvos TSR NKVD kariuomenės karo tribunolas, pirmininkaujamas just. majoro Rumiancevo, dalyvaujant nariams Lunskiui ir Bliujui, sekretoriaujant Kurujūškai, nutarė:

Bronių Vaivadą, suimtą 1945 06 14, nuteisti aukščiausią bausmę - sušaudyti. Jo bendražygiai: Gediminas Pūslis (g. 1923), suimtas 1945 02 22, Feliksas Kvarčius (g. 1890), suimtas 1945 07 09, Bronius Stasiūnas (g. 1897), suimtas 1947 07 12, nuteisti kiekvienas po 10 metų laisvės atėmimo ir po

5 metus tremties. Visų turtas konfiskuotas.

Bronius Vaivada buvo renkamas LAK tarybos nariu, karo aviacijos mokykloje ir LAK aviacijos lakūnų rengimo kursuose dėstė meteorologijos kursą. Buvo labai kultūringas dėstytojas ir simpatiškas žmogus bei karininkas. Aviacijos majoras gerai pažinojo pagrindžio veiklos dalyvius: aviacijos majorą Drungą (jis kurį laiką vadovavo Suvalkijos „Tauro“ apygardai, žuvo 1946 m.), gen. štabo aviacijos pulk. lt. Juozą Jankauską, kuris ilgą laiką buvo „Kęstučio“ štabo viršininkas (suimtas tik 1953 m., atrodo, išduotas J. Deksnio). B. Vaivada tardymo metu, matyt, buvo labai santūrus. Pavyzdžiui, kai tardytojas klausė, kokius nurodymus

ir direktivas jis yra gavęs iš viršaus, atsakė: „Aš jokių direktyvų iš viršaus negavau, veikiau savarankiškai...“ Kai tardant buvo klausiamas, ką atsimena iš Panevėžyje vykusio LF apygardos suvažiavimo, „atsiminė“ tik orą... Savo kovos draugų neišdavė.

Aviacijos majoras Bronius Vaivada priesaikos žodžius: „Aš, kaip antitarybinio pagrindžio sukilimo organizacijos „Kęstutis“ narys, įsipareigoju visais metodais ir priemonėmis kovoti už Nepriklausomą demokratinę Lietuvą“ tesėjo. Jis paaukojo savo gyvybę. Mirties bausmė įvykdyta 1946 06 07 (1955 09 05. LTSR KGB archyvų išrašas).

Viktoras AŠMENSAS

## PUIKI MAKŲ ŠEIMOS DOVANA

Per Pasaulio lietuvių V sporto žaidynes Algė ir Eugenijus Makai, dalyvavę precizinio skridimo varžybose, Šeduvos aerodrome susipažino su keturiolika mečiū Šiaulių aeroklubo sklandytoju Mindaugu Liepinu. Jis jau savarankiškai sklandytuvais, atlieka skrydžius maršrutais.

Išėjusiai, gyvenantys Naujojoje Zelandijoje, nutarė remti jaunąjį sklandytoją. Jie paskyrė jam stipendiją skraidyti iki brandaus amžiaus.

Puikus, sektingas pavyzdys!

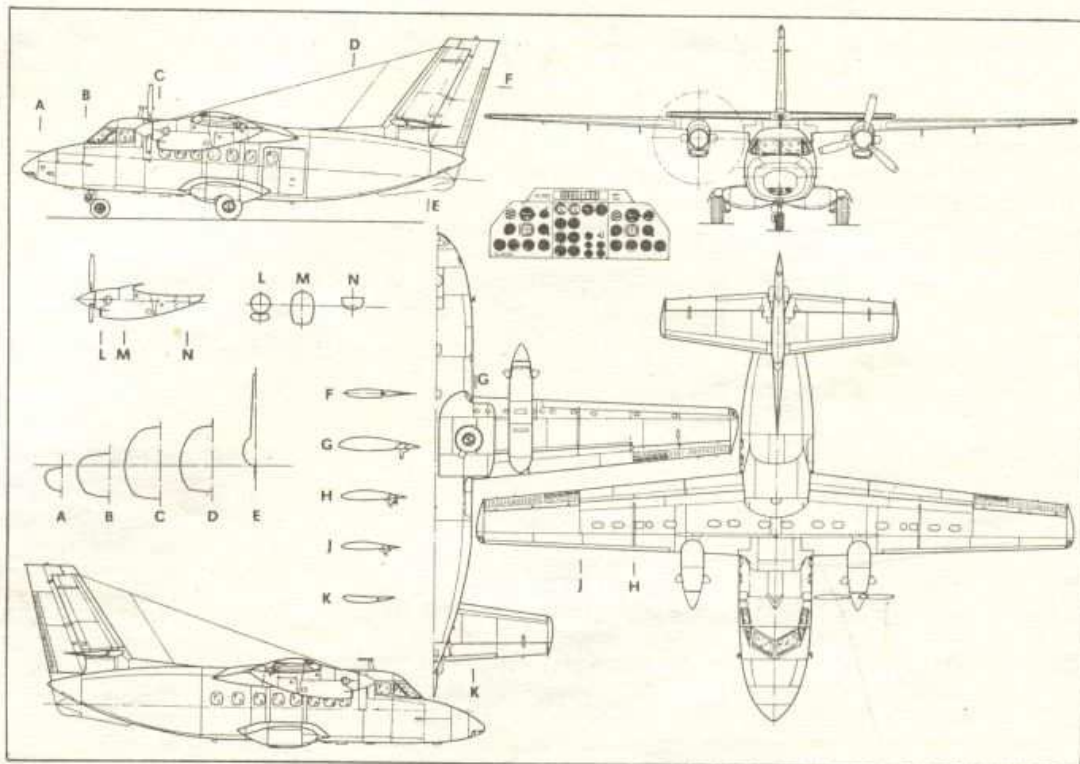


rys. Pilotų kabina įstiklinta plokščiais stiklais su vandens valytuvais.

Vidinėje liemens dalyje - 18 kubinių metrų ertmė kroviniams. Parašutininkams sėdėti prie liemens bortų įtaisyti atverčiami krėsiai. Keleiviniame variante liemens dešinėje yra dviejų krėslų eilė, o kairėje sėdi po vieną keleivį. Tarp krėslų eilės - takas. Už keleivių kabinos - tualetas ir bagažinė. Keleivių ir pilotų kabinos su ventiliacija ir apšildymo sistema.

Uodegos plokštumos trapezinės formos. Kilo ir stabilizatoriaus priekinėse briaunose įtaisyta suspausto oro sistema nuo apledėjimo. Priešais kilį ir liemens apačioje yra papildomos „žuvies pelekų“ formos plokštumos.

Važiuklė įtraukiama. Priekinis ratas (540x221) neturi stabdžio ir, lėktuvui riedant žeme, gali pasisukti į abi šalis po 50 laipsnių. Jis įtraukiamas į priekinę liemens dalį. Pagrindiniai važiuklės ratai (718x306) su hidrauliniiais stabdžiais. Jie įtraukiami statmenai į prie liemens šonuose įtaisyta važiuklės tvirtinimo ir ratų vietos ertmę. Visi važiuklės stovai su hidrauliniiais - oro amortizatoriais. Skraidymams šiaurėje L-410 UVP lėktuvo ratus galima pakeisti slidėmis.



L-410 UVP įrengti keturi iš specialios gumos pagaminti kuro bakai, kurie yra sparnuose, tarp lonžeronų. Bendras kuro kiekis - 1300 litrų.

Ryšiui naudojama UTB radijo stotis, borto telefonas. Lėktuvas turi dvi radijo navigacines sistemas VOR/LS/MK, du radijo kom-

pasus ir kurso sistemas.

#### TECHNINIAI L-410 UVP TURBOLET DUOMENYS

Sparnų ilgis	19,48 m
Lėktuvo ilgis	14,47 m
Lėktuvo aukštis	5,83 m
Sparnų plotas	35,18 m <sup>2</sup>

Tuščio lėktuvo svoris	3725 kg
Skridimo svoris	5680 kg
Maksimalus skridimo greitis	365 km/val.
Klionės greitis	313 km/val.
Tūpimo greitis	112 km/val.
Aukščio lubos	8950 m
Skridimo nuotolis	1040 km

Rūgpjūčio 18 dieną iš aviatorių tarpo pasitraukė nepaprastai garbus žmogus, [nešęs nepakartojamą indėlį] Lietuvos aviacijos stiprinimą.

#### VYTAUTAS PAKARSKAS



gimė 1930 m. rugpjūčio 26 dieną. Įstojęs į Kauno politechnikos instituto mechanikos fakultetą tuoj

pat įsijungė į šio instituto sklandymo sekcijos veiklą. Nuo to laiko aviacija jam tapo neatskiriama gyvenimo dalis. Baigęs institutą ir pradėjęs dirbti Vilniaus „Žalgirio“ staklių gamykloje, jis pradėjo skraidyti Kyviškėse. 1963 metais įvykdė sporto meistro reikalavimus. Jam įteiktas 12-tas Lietuvoje FAI auksinis sklandytojo „C“ piloto ženklukas. Buvo pasiekęs kelis Respublikos rekordus.

Šalia skraidymų, V. Pakarskas daug nuveikė stiprindamas aeroklubo materialinę bazę. Jo iniciatyva, subūrus sportininkus, Kyviškių aerodrome visuomeniniais pagrindais pastatytas didžiulis angaras. Medinių sklandytuvų remontui pradėta naudoti nauja technologija, panaudojant stiklo audinį ir epoksidines dervas.

Ilgus metus V. Pakarskas buvo Lietuvos aviacijos federacijos sekretoriumi. Jo iniciatyva 1968 metais pradėtas leisti informacinis biuletenis „Sparnai“, kuris 1991 m., atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, pradėtas leisti senu žurnalo pavadinimu - „Lietuvos sparnai“.

Pasaulyje 1968 m. pradėjus eksploatuoti plastmasinius sklandytuvus, kurie savo kokybe gerokai lenkė medinius, kilo mintis ir Lietuvoje pradėti jų gamybą. Atrodė fantastiška pasiekti lygį vokiečių ar lenkų, turinčių senas konstravimo tradicijas ir specialius institutus. Ta-

čiau V. Pakarskas savo nepaprasta energija ir pasišventimu pasiekė tikslą: sutelkęs senų ir jaunų konstruktorių gretas apleistoje Prienų miesto pieninėje pradėjo vadovauti naujo sklandytuvo gamybai. Neįtikėtina, bet 1972 metų rudenį Lietuvos padangę pakilo pirmas plastmasinis Balio Karvelio konstrukcijos sklandytuvas BK-7 „Lietuva“. Šalia Pociūnų aerodromo išaugo ir nauja Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla. Čia pagaminti nauji sklandytuvai „Nida“, „Nemunas“, skraidanti laboratorija, vaikų apmokymui skirti „Strazdas“, „Zylė“, LAK-16. Toliau buvo tobulinamas „Lietuva“, kuris dabar gaminamas serijomis ir vadinamas LAK-12. Čia remontuojami ir metaliniai sklandytuvai „Blanik“.

V. Pakarskas ėmėsi iniciatyvos ir mūsų tautos didvyrių Stepono Dariaus ir Stasio Girėno gimtinėms sutvarkyti. Dabar ir Vytogaloje, ir Judrėnuose atkurti pastatai ir įrengtos ekspozicijos, pasakojančios apie šiuos lakūnus.

1993 metais jis apdovanotas Dariaus ir Girėno medaliu, jam suteiktas Lietuvos nusipelnusio inžinieriaus vardas. Apie Vytautą Pakarską, kuris skraidymų draugų buvo vadinamas Ereliu, jo užmačias ir siekius geriausiai liudija nuveikti darbai, kurie amžinai liks Lietuvos aviacijos istorijoje.



# SUTEIKIME LAIMĘ

Vasarai ruošiantis palikti mūsų kraštą, rugpjūčio 21-25 dienomis Kėdainių Br. Oškinio vaikų aviacijos bazėje vyko tradicinės vaikų skraidymo varžybos „Kėdainiai-95“. Jas organizavo Lietuvos aeroklubo kartu su Švietimo ir mokslo ministerija. Generalinis varžybų sponsorius - firma „Laumetris“. Penktą dieną Kėdainių Br. Oškinio vaikų aviacijos mokyklos aerodrome netilo juokas, ginčai ir susižavėjimo šūksniai. Penktą dieną aistra degančios akys žvelgė į giedrą rugpjūčio padangę, nekantriai laukdamos savo eilės į ją pakilti.

Ir iš tiesų, būta dėl ko nekantauti: į Kėdainius suplaukė nemažas būrys jaunųjų sklandytojų iš Alytaus, Akmenės, Biržų, Kauno, Marijampolės, Šilutės, Telšių ir Vilniaus. Iš viso susirinko 16 komandų, kurioms atstovavo 57 sklandytojai, iš jų 13 mergaičių ir 44 berniukai. Į varžybas kauniečiai, šilutiškiai, telšiškiečiai, vilniečiai atsivežė po dvi komandas, o varžybų šeimininkai kėdainiečiai - net keturias.

Įvykdytos keturios rungtys: įskaitinis skridimas 1 metro aukštyje ir trys skridimai 5 metrų aukštyje. Tomis dienomis iš toliau pažvelgus į aerodromą galėjo pasirodyti, kad vyksta įprastiniai mokomieji skraidymai. O iš tikrųjų čia virė nuožmi ir atkakli kova. Vyriausiajam varžybų teisėjui E. Surmai (Kėdainiai) bei teisėjams J. Vaitkevičiui (Alytus) ir L. Aleknavičiui (Šilutė) teko sunkus, atsakingas darbas - išaiškinti geriausius. Žodžiu, aerodrome per varžybas vyravo visuotinė įtampa. Tačiau ir per pertraukėles ar vakare, varžybų etapui pasibaigus, nuobodžiauti neteko. Tarp jaunųjų sklandytojų atsirado nemažai aviamodeliuotojų, atsivežusių savo kūrinį. Žiūrovai galėjo pasigrožėti marijampoliečių raketų modelių star-

tais, šilutiškių radijo bangomis valdomo sklandytuvo modelio skrydžiais ir pan. Daugelį nustebino ir sudomino dar vienas šilutiškių kūrinys. Tai Šilutės aviamodeliavimo vadovo R. Jurkšto bei jo mokinių rankomis pagamintas naujo tipo sklandytuvas, beje, dalyvavęs varžybose.

Trečiadienio popietę ūmai pakilo stiprus šoninis vėjas, nutraukęs skraidymus. Pietys nerimo ir ketvirtadienį. Tai neleido surengti dviejų papildomų rungtų varžybų. Bet pagrindinė programa buvo įvykdyta. Ketvirtadienio vakarą kiek prislėgtą vaikų nuotaiką pakėlė jau tradiciniu tapęs siurprizas - didelis tortas. Jo užteko ne tik mažiesiems smaližiams, bet ir jų vadovams, instruktoriams. Jis turėjo tapti savotišku paguodos prizų neužmusiems pozicijų ir paskata laimėjusiems.

Penktadienį, rugpjūčio 25 d., vyko iškilmingas varžybų uždary-

Nugalėtojams buvo įteikti Lietuvos aeroklubo medaliai ir diplomai, kiekvienas varžybų dalyvis gavo atminimo dovanėlę. Lietuvos aeroklubo prezidentas Jurgis Stanaitis taip pat apdovanojo nugalėtojus marškinėliais, skirtais F. Vaitkaus skrydžio per Atlantą 60-osioms metinėms. Tokius marškinėlius gavo ir varžybų šeimininko - Kėdainių Br. Oškinio vaikų avia-



Komandos nugalėtojos - Lietuvos avialinijų - jaunieji sklandytojai: (iš kairės) Simona Vanagaitė, Jonas Martynėnas, Donatas Narbutis ir Juozas Parutis.

mas. Vyriausiasis teisėjas E. Surma paskelbė nugalėtojus. Jais bendroje įskaitoje tarp mergaičių eilės tvarka tapo: I. Mikalauskytė (Kaunas), S. Vanagaitė (Vilnius) ir J. Stašionytė (Kėdainiai). Bendroje įskaitoje tarp berniukų nugalėtojais tapo: E. Ambrazas (Alytus), D. Stunguryš (Šilutė) ir M. Miklaševičius (Vilnius). Komandomis nugalėjo LAL „Sparnų“ ekipa (S. Vanagaitė, D. Narbutis, J. Martynėnas), Vilniaus (B. Golnytė, M. Miklaševičius, L. Miklaševičius) ir Šilutės II komanda (A. Rimkutė, R. Karalavičius, L. Dirvonis).

cijos mokyklos personalas. Įteiktas taip pat specialus generalinio sponsorius - firmos „Laumetris“ - prizas šauniai pasirodžiusiems kėdainiečiams.

Ceremonijos metu varžybų dalyvius sveikino Lietuvos aeroklubo prezidentas J. Stanaitis, generalinio sponsorius - firmos „Laumetris“ vadovas J. Putna, Kėdainių Br. Oškinio vaikų aviacijos mokyklos direktorius J. Rimkevičius bei vyriausiasis teisėjas E. Surma. Skambant Lietuvos himnui, komanda nugalėtoja iškilmingai nuleido varžybų vėliavą.

## Skrydyje...

Varžybos baigėsi. Baigėsi ir vaikų šventė. Reikia gyventi ir viltis, kad kitąmet vėl susirinks jaunieji sklandytojai, galbūt būsimi Lietuvos lakūnai, į dar vienas smagias ir įdomias varžybas. Norėtusi tikėti, kad atsiras žmonių, pasiryžusių suteikti tą mažytę laimę brangiausia turtui - vaikams.

Aidas PETROŠIUS

P.S. Prie šio straipsnio dar norėčiau pridėti Marijampolės MKC (mokymo konstravimo centro) aviamodeliavimo vadovo Mindaugo Karčiausko eilėraštį, kuriuo jis man maloniai leido pasinaudoti.

\*\*\*

*Tyliai šnara pavasario vėjas,  
Šalin draikos neklusnūs  
plaukai,  
Stovi galvą pakėlęs vaikelis,  
Ten kur dralkos balti debesiai.*

*Mintys skrieja greitesnės už  
vėją,  
Akys gėris dangaus gelmėmis,  
O vaikystės neramios svajonės  
Jam augina stipriausius  
sparnus.*

*Tos svajonės brangesnės už  
viską,  
Širdis dega aistringa liepsna,  
O mintyse kažko nusiminęs:  
„Tai tik paukščiams duota  
dovana.“*

*Kad galėčiau pavyti aš paukštį  
Ir plasnėti kaip jis danguje!  
Kad galėčiau trumpai, nors  
minutę,  
Kaip jis aukšty pabūti tame!..“*



Du „asai“: jauniausias Kėdainių komandos narys Audrius Staštaitis ir aerodromo katinas Asas.



Prieš 50 metų, rugsėjo 6 dieną, viršum Japonijos Hirosimos miesto susprogdinta pirmoji pasaulyje atominė bomba.

# TEGUL TAI NIEKAD NEPASIKARTOJA!



Pirmąją atominę bombą į Hirosimą atskraidinęs B-29 Superfortress „Enola Gay“

džius „Enola Gay“ - tai pulkininko motinos vardas.

Prieš startą ekipažo vadas P. Tibbets gavo metalinę dėžutę su 12 ciano kalio ampulų, kurias ekipažo nariai turėjo panaudoti, jeigu lėktuvas būtų pašautas viršum Japonijos teritorijos. 1945 m. rugsėjo 6 dieną 2 valandą 47 minutės „Enola Gay“ su 12 žmonių įgula ir atominė bomba pakilo iš Tiniano aviacijos bazės. Pirmojoje bomboje, pavadintoje „Little Boy“ („Vaikutis“), buvo 38 kg urano. Branduoliniame sprogimui naudotas plutonis-239. Bomba turėjo 20 kilotonų sprogimo galią, tai reiškia, kad jos sprogimo galia atitiko 20 tūkstančių tonų trotilo. Kituose dviejuose lėktuvuose skrido civiliai ir kariniai specialistai su fotokameromis ir įvairiais moksliniais prietaisais.

6 valandą jaunesnysis leitenantas M. Jeppson iš sprogiklio lizdo išėmė žalios spalvos dangtelį ir įsuko raudoną nudažytą sprogiklį. Bomba buvo paruošta išmesti. Meteorologinės sąlygos buvo geros virš visų keturių at-

kai numatytų miestų. Pasirinkta Hirosima.

Japonijos priešlėktuvinės apsaugos tarnybos pastebėjo atskrendančius lėktuvus ir Hirosimoje 7 val. 09 min. buvo paskelbtas oro pavojus. Tačiau įsitikinę, kad tai nėra masinis bombonešių

temperatūra siekė 6000°. Visiškai sudeginti 47969 namai, sugriauta 3818 ir tik 2,2 proc. liko pušiai sugadinti.

1945 m. rugsėjo 9 dieną tokio pat galingumo bomba, pavadinta „Fat Man“ („Storulis“), 11 val. 02 min. buvo numesta ant Nagasakio miesto. Bomba susprogdinta 500 metrų aukštyje.

Bombos, tiek ant Hirosimos, tiek ant Nagasakio, buvo išmestos neperspėjus civilinių gyventojų, nors iki tol masiškai bombarduojant civilinius-karinius objektus gyventojai būdavo įspėjami išmetant iš lėktuvų lapelius.

Iki šiol vis dar kyla klausimas: ar būtina buvo naudoti šį baisų ginklą? Vieningos nuomonės nėra.

Antrasis pasaulinis karas jau artėjo į pabaigą. Hitlerinė Vokietija ir jos sąjungininkė Europoje Italija buvo nugalėtos. Japonija buvo beviltiškoje padėtyje - visiškai išsekę energetiniai ir materialiniai resursai. Per nuolatinius bombardavimus paralyžiuota pramonė ir kariuomenės aprūpinimas. Pagal Jaltos susitarimą į karą su Japonija įsijungė Tarybų Sąjunga. Todėl atrodė, kad atominio ginklo lyg ir nereikėjo. Kita vertus, šių bombų panaudojimas pagreitino Japonijos kapituliaciją.

Be to, matyt, Amerikos kariuomenės vadovybė, tuo metu turėdama atominio ginklo monopolį, norėjo praktiškai išbandyti jo naikinamąją galią.

Dabar, kai atominis ginklas yra daugelio šalių arsenale, ir tapo aišku, kad jį naudojant nebus nei nugalėtojų, nei nugalėtojų, didžiosios valstybės pagaliau įsipareigojo nutraukti branduolinius bandymus. Reguluojamas ir branduolinių galvutčių skaičius.

Tačiau branduolinio ginklo grėsmė dar lieka. Nustatyta, kad atominį ginklą slapta kūrė Irakas. Neatsakė tolesnių bandymų Kinija ir Prancūzija.

Todėl per visą pasaulį plinta protesto akcijos. Žmonijos labui, rizikuodami gyvybe, vienijasi „žalieji“, slekdamai visiško šio ginklo uždraudimo. Tegul niekad nepasikartoja Hirosimos ir Nagasakio tragedijos!

Parengė V. ASTRAUSKAS



Sprogimo virš Hirosimos metu sukelta grybo pavidalo debesys.

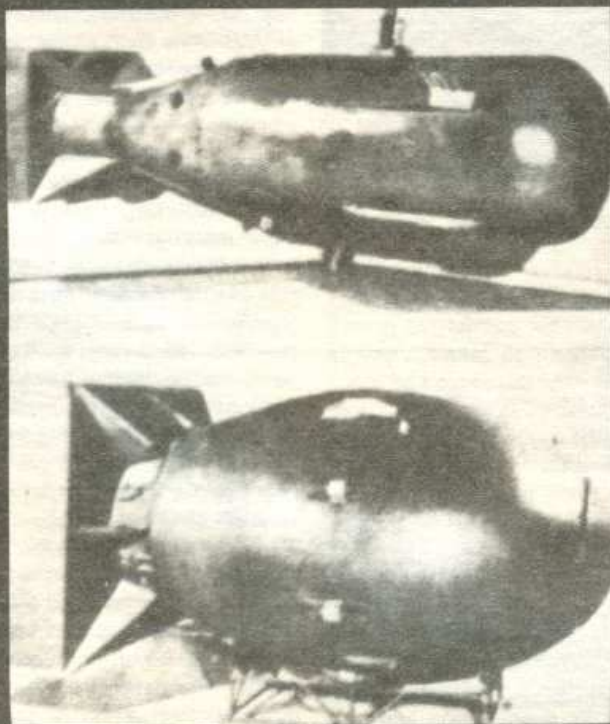
antskrydis ir manydami, kad tai pavienis žvalgomas skridimas, 7 val. 41 min. alarmą atsaukė. 8 val. 09 min. „Enola Gay“ 10500 m aukštyje užskrido virš Hirosimos. Taikiniu buvo parinktas miesto centre esantis Aisi tiltas, 8 val. 16 min. atidarytas bombų liukas ir pagal radijo komandą visų lėktuvų įgulos užsidėjo tamsius akinus. Bomba krito 43 sekundes ir sprogo 577 metrų aukštyje. Per tą laiką lėktuvas nuo sprogimo vietos nutolo 24 kilometrus.

Sprogimo metu pasirodė milžiniškas šviesos kamuolys. Pradėjo formotis ir augti grybo pavidalo dūmų debesys. Jį lėktuvas uodegoje sėdėjęs šaulys matė net iki 500 kilometrų atstumo.

Pagal japonų duomenis, Hirosimoje iš karto žuvo apie 140 tūkstančių šio miesto gyventojų. 79130 buvo sužeista. Daugelis likusių gyvų šio sprogimo liudininkų lėtai traukiasi iš gyvenimo, o kiti serga nepagydoma spinduline liga. Šios ligos įtaka genais perduodama net ir dabar gimstantiems palikuonims.

Sprogimo epicentre žemėje

Amerikiečių 1945 metais Japonijoje panaudotos atominės bombos „Little Boy“ (viršuje) ir „Fat Man“.







**Avia  
Baltika**  
Aviation, Ltd.

# GERI, ŠV

VISKAS TURI SAVO PRADŽIĄ. TURI JĄ IR KAUNE ĮSIKŪRUSI UŽDAROJI AKCINĖ BENDROVĖ „AVIA BALTIKA“.

NEBUVO ŠI PRADŽIA ROŽĖMIS KLOTA, TIKSLIAU - DYGLIŲ BŪTA DAUGIAU NEI ŽIEDŲ. IR PIRMIAUSIA DĖL TO, KAD ATKŪRUS LIETUVOS NEPRIKLAUSOMYBĘ KAI KURIE RESPUBLIKOS BEI VIETOS VADOVAI PASISKUBINO ATSIKIBOTI NUO VISKO, KAS BUVO SUSIJĘ SU

...Kai 1991 metų rugsėjo 8 dieną šeši energingi, protaujantys vyrai nutarė buvusios tarybinės sraigtasparnių remonto gamyklos bazėje įkurti uždaroją akcinę bendrovę, jie tikėjosi drauge su gamykla - sraigtasparnių gamintoja - įsteigti bendrą Lietuvos ir Rusijos įmonę. Juk tūkstančių kilometrų spinduliu nuo Kauno nieko panašaus nebuvo. O sraigtasparnių - visur: ir kaimyninėse respublikose, ir buvusiose Varšuvos sutarties šalyse. Tad galėjo atsiverti puiki perspektyva ir Respublikai, ir protaujantiems vyrams. Tik visa bėda, kad mąstančių žmonių užmojai atsitrenkdavo, kaip žirniai į sieną, į Respublikos vadovų ir Kauno miesto savivaldybės deputatų užkardas. Atmetę ekonomiką, įvairiapusį jos efektą, „viršūnės“ pasiklojė grynai politika, grindžiama akla neapykanta visam, kas rusiška.

Galvoti vyrai, bandę išlaikyti tai, kas per dešimtmečius sukurta Kaune, ne be reikalo pavadino savo UAB „Šansas“. Jų užmojai buvo vienintelė galimybė išsaugoti tradicijas, užtikrinti atsarginių dalių ir mazgų tiekimą sraigtasparniams, lėktuvams, pagaliau duoti darbo tiems žmonėms (o jų būta per 1500), kurie čia triūsė, susikurti geras pozicijas, stiprinti šalį ekonomiškai bei finansiškai. Bet... jau minėtas jėzuitiškas atsisirbėjimas padarė savo. Sraigtasparnių gamyklos įranga buvo išvežta, dalis likusio turto ištasyta. Mat kai kas prilygino gamyklą kariniam objektui... Tuo tarpu visa, kas čia buvo - uždirta Kauno darbininkų, inžinierių, technikų, kurie triūsė gamykloje. Jai nebuvo skiriama biudžeto arba karinių struktūrų lėšų. Tačiau į aiškinimus, įrodinėjimus niekas nekreipė dėmesio. Rezultatas - ten, kur buvo atkuriami gyventi šimtai sraigtasparnių, 1993 metais liko... vien sienos. Tik ir tos atiteko Aviacijos remonto gamyklos žinion. Lai-

TARYBŲ SĄJUNGA, RUSIJA. NĖRĖ, KAIP SAKOMA, UŽSIMERKĘ Į DRUMZLINĄ „ATSIRIBOJIMO“ VANDENĮ, O TEN, ŽIŪ, IR AKMENŲ DUGNE BŪTA... TAD NE VIENĄ GUMBĄ, MĖLYNĘ TEKŲ SUSIMEDŽIOTI. DEJA, DAŽNIAUSIAI NE TIEMS, KURIE VISĄ ŠITĄ „KOŠĘ“ UŽVIRĖ, O TIEMS, KURIE NORĖJO KRAŠTUI, JO PRAMONEI GERO, SIEKĖ LAIPSNISKO, IŠMINTINGO PERĖJIMO IŠ BUVUSIOS TVARKOS Į NAUJĄ, SAVĄJĄ.

mė, kad ūkiskaitinės gamyklos darbininkų uždirtomis lėšomis išaugusio gyvenamųjų namų miestelio, kurį sudaro aštuoni penkiaaukščiai, išsivežti negalėjo. Kitaip gatvėje būtų atsidūrę ne tik gamyklos darbininkai, bet ir jų šeimos...

Teisingumo dėlei reikia pripa-

iš Rusijos - į Kauną. „Bangai“, baldų fabrikui, kitoms įmonėms. Verstis buvo sunku, daugelis darbų neįprasti, bet, kaip prisimena vienas UAB įkūrėjų, dabartinis „Avia Baltika“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Josifas Legencovas, „sukaupus per vienerius metus uždirtus pinigus pa-



Mūsų pokalbio partneris UAB „Avia Baltika“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Josifas LEGENCOVAS

žinti, kad įtakos, jog gamykla buvo išgabenta, turėjo ir paskutinis jos direktorius Šulzenko. Žmogus sunkiai sukalbamas, ne diplomatas. Tad, kaip sakoma, „Šansas“ atsidūrė bemaž be šansų. Ir vis dėlto...

Negalėdami imtis sraigtasparnių remonto, bendrovės vyrai, įsikūrę Karmėlavoje, sunkiais ekonominės blokados laikais ėmėsi aprūpinti Kauno įmones metalu. Daugelis Lietuvos žmonių tuomet vežė įvairiais legaliais ir nelegaliais būdais gautą metalą iš krašto į Vakarus, kur jis buvo žymiai brangesnis, o „Šansas“ - iš Rytų,

galiau pabandyta imtis grynai aviacinės veiklos: pasirašytas pirmas susitarimas - su čekais. Viena jų įmonė remontavo, kaip kad ir buvusi kauniškė, sraigtasparnius, kita - aviacijos variklius. Bet atsarginių dalių šiems darbams jos neturėjo. Pagal pasirašytą sutartį privalėjome tiekti čekams trūkstamas atsargines dalis“.

Beje, keli žodžiai apie mūsų pokalbio partnerį. Tai - palyginti jaunas, patrauklus, inteligentiškas vyras, kalbantis ne tik lietuviškai, rusiškai, bet ir angliškai. 23-ėjus metus jis dirbo Kauno sraigtasparnių remonto gamykloje. 1969-

aisiais klaidėdėtis, šimtmečius Lietuvoje gyvenančių sentikių šeimos sūnus, pradėjo studijas Politechnikos institute. Ne iš gero gyvenimo perėjo į neakivaizdinį skyrį ir atėjo į gamyklą eiliniu darbininku. Mokymasis, sustiprintas darbo praktikos, deramai papildė vienas kitą. Ir davė gerus rezultatus: Josifas Legencovas tapo pagrindinio surinkimo cecho technologu, cecho viršininko pavaduotoju, o vėliau ir atskiro baro viršininku. Tai buvo tuo metu, kai gamyklai buvo sunkiausia, kai „šaltas“ karas pradėjo blėsti, ir mažėjo užsakymų. Sraigtasparnių remonto gamykloje įkurtas plataus vartojimo prekių gamybos baras. Vadovauti jam patikėta J. Legencovui. Žengti konversijos keliu toli gražu nelengva. Bet specialistas susidorėjo. Radęs bendrą kalbą su „Bangos“, Šiaulių „Tauro“ gamyklomis, J. Legencovo vadovaujamas baras pagal šių įmonių programas gamino joms atskirus mazgus, plokštes nespaltvotiems ir spalvotiems televizoriams. Tai buvo rimtas darbas, davęs sraigtasparnių remonto gamyklai nemažai lėšų ir padėjęs išgyventi sunkius „persitvarkymo“ epochos išvakarių metus.

Prisiminiau visa tai neatsitiktinai. Mat patyrimas, įgytas „konversijos“ baro vadovo pareigose, labai praverčia Josifui Legencovui ir šiaudien, kai iš buvusio „Šanso“ išaugusi UAB „Avia Baltika“ jau plėtoja tik aviacinę veiklą: aprūpina atsarginėmis dalimis bei mazgais sraigtasparniams ir lėktuvams per 20 šalių.

Daug bendradarbiaujama su buvusiu tarybinės aviacijos pramonės tiekimo milžinu „Aviaeksport“. Ir tai labai naudinga. Mat anksčiau šis susivienijimas daugelyje valstybių turėjo savo atstovybes. Pasikeitus sąlygoms, ne visur sugebama tinkamai dirbti. Reikia naujų įgūdžių, lanktumo, kitokių tempų, reikia mokėti bendrauti su žmonėmis, pagaliau viską atlikti laiku, kokybiškai. Ir „gigantas“ ne visada pajėgus prisitaikyti.

- Mes šią landą stengiamės maksimaliai išnaudoti. Sudarėme su „Aviaeksport“ generalinį kontraktą. Juo numatoma, kad mes ne tik gauname užsakytas detales arba mazgus, bet ir perimame iš jų užsakymus, kurių „Aviaeksport“ darbuotojai nepajėgia arba nesugeba įvykdyti. Mes vykdomė tokį užsakymą pagal pirmąją jų kontraktą. Tokiu atveju



# ESŪS RŪMAI



Garbingas užsakymas įvykdytas: perduodamas Rumunijos aviakompanijos „Romavia“ Kaune suremontuotas sraigtasparnis

„Aviaeksport“ ima iš mūsų tik komercinį procentą nuo bendros operacijos sumos, o pagrindinis atsiskaitymas vyksta tarp užsakovo ir vykdytojo, tai reiškia - mūsų, UAB „Avia Baltika“, - paaiškina J. Lengencovas.

Šie kontraktai ir padėjo bendrovei atsistoti ant kojų, įgyti svarbios patirties. Suprantama, jog ne taip paprasta įtikinti užsakovą, kad mažai žinoma akcinė bendrovė gali greitai ir kokybiškai atlikti reikiamus darbus. Yra visa virtinė savitų veiklos bruožų. Juk sraigtasparnio remontas arba aviavariklių dalių bei mazgų tiekimas - ne alaus vežimas ir prekyba! Pirmiausia kiekvienas bendrovės atliktas darbas patvirtintas garantija. Net tiekiant atsargines dalis, gautas iš kitų. Sunku įsivaizduoti, koks tokiu atveju rizikos laipsnis. Sutriks, neduokdie, darbas variklio, kainuojančio šimtus tūkstančių dolerių. Kaip tokiu atveju elgtis? Reikia finansinių resursų, atsarginių dalių, mazgų, žmonių, kad būtų galima greitai ir kokybiškai viską sutvarkyti, suremontuoti, pakeisti. Antai vasarą iš Rytuose esančios gamyklos gauta partija suremontuotų aviacijos variklių. Jie perduoti užsakovams, įmontuoti į skraidančius aparatus. Kiek padirbėjo. Ir štai paaiškėjo, kad per remontą būta broko. Kad tai nemažai „Avia Baltikai“ - suprantama. O kur dar nenumatyti rūpesčiai!

Šis atvejis puikiai iliustruoja skirtumą tarp eilinio prekybos sferos tiekimo ir aviacijos technikos remonto, atsarginių dalių tiekimo. Ir

koks tas skirtumas!

Per savo veiklos metus UAB „Avia Baltika“ ir pati įsigijo sraigtasparnių. Žinoma, ne naujų. Susiremontavo, sutvarkė net tris Mi-8. Vieno jų salonas visiškai pakeistas. Įrengta moderniausia palydovinė navigacinė sistema, kuri atveria galimybę skristi į bet kurią Vakarų šalį, įmontuotas „Šilelis“ su videomagnetofonu, kad keleiviai galėtų maloniai leisti laiką. Yra ir du transportiniai sraigtasparniai, įsigyti daug gelbėjimo priemonių, plaustų.

Štai tokie buvo UAB „Avia Baltika“ žingsniai kelyje į tvirtą poziciją tarp aviacijos firmų, kurią išsikovoti ne taip paprasta. Net labai nepaprasta. Tik ne veltui sakoma, jog tas, kuris stovi vietoje - atsilieka. Tad neseniai žengtas dar vienas žingsnis. Kauno aviacijos ga-

mykloje išsinuomos atangaras. Prieš pusmetį pradėtas bandymas atkurti tą veiklą, kuri vyko tarp šių sienų - pradėti kapitališkai remontuoti Mi-8 tipo skraidantys aparatai.

Kai kas gali paklausti: kodėl ši veikla nepradėta anksčiau? J. Lengencovas klausiančiam užbėga už akių. Jis sako:

- Šio darbo negalėjome imtis anksčiau, nes reikėjo išaugti į dalykišką kompaniją, kuriai užsakovas galėtų patikėti tokį rimtą darbą. Juolab kad premjerinis užsakymas buvo neeilinis. Pirmoji suremontuoti savo sraigtasparnį patikėjo Rumunijos kompanija „Romavia“. Ji aptarnauja savo šalies vyriausybę, turi du sraigtasparnius. Vienas jų skirtas prezidentui, o atgabentas remontuoti - jo aplinkos, apsaugos, palydos aparatas. Šis ištis garbingas užsakymas atliktas laiku ir kokybiškai. Tad, kaip sakoma, ledai pajudėjo...

Kiekvienas skraidantis aparatas turi jam skirtus resursus. Pavyzdžiui, skraidyti tiek ir tiek valandų. Sraigtasparnis arba lėktuvas atrodo kuo puikiausiai, varikliai, rotorai dirba lyg bitutės, bet... resursai arba kalendoriaus numatytas laikas (kad ir neskraidytų) baigėsi. Skristi negalima. Be abejo, galima tokį aparatą nugabenti į firmą ir suremontuoti. Bet tai neekonomiška. Kur kas paprasčiau susitarti su UAB „Avia Baltika“, ir auksarankiai kauniečiai, atvykę į užsakovo bazę su reikiamomis medžiagomis, atsarginėmis dalimis bei mazgais, viską atlieka vietoje. Techninis aptarnavimas užsa-

kovo bazėje yra kur kas paprastesnis ir, svarbiausia, pigesnis. „Avia Baltika“ darbuotojai viską atlieka kuo puikiausiai. Skraidanti technika išbandoma, surašomas aktais, resursai pratęsimi ir... abi pusės patenkintos. Beje, šiemis darbams atlikti bendrovė planuoja įsigyti mažesnių sraigtasparnių - 2-4 vietų, kad nereikėtų naudotis tais, kurie gali skraidinti net 24 asmenis. Ekonomija!

Baigiasi 1995 metai. Kokie akcinės bendrovės globaliniai planai naujesiems? Pirmiausia, tai kontraktas su Sankt Peterburgo aviacijos akademija, kuri nagrinėja galimybes įkurti Kaune, Karmėlavoje, UAB „Avia Baltika“ mažosios aviacijos aptarnavimo bazę.

- Jau dabar yra nemažai privačių lėktuvų. Po kelerių metų jų bei kitų skraidančių aparatų bus tikrai nemažai. Įkūrę techninio aptarnavimo, aviaserviso bazę galėsime aptarnauti ir mažesnius, ir biznio klasės lėktuvus. Tokiai veiklai darbo tikrai bus per akis, - reziumavo UAB „Avia Baltika“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Josifas Lengencovas. - Norėtume taip pat tapti Vakarų šalių aviacijos pramonės kompanijų dileriu Lietuvoje. Pasiūlymų jau turime, belieka juos realizuoti. O tai reiškia - atstovauti firmoms, Kauno bazėje remontuoti jų skraidančius aparatus. Vartoti sraigtasparniai nėra labai brangūs - nuo 50 iki 200 tūkstančių dolerių, ir firmos, kurios teisingai supranta laiko efektą bei svarbą, be abejonės, pageidaus įsigyti tokių skraidančių aparatų. Mūsų uždavinys - padėti juos įsigyti, juos „gydyti“, kad nuolat būtų patikimi. Turiu galvoje ne tik sraigtasparnius. UAB „Avia Baltika“ stengiasi aptarnauti ir civilinę, sportinę, transporto bei dvigubos paskirties aviaciją. Na, bet sraigtasparniai - turtingo patyrimo sritis. Ir šiuo metu ji duoda bene daugiausia pajamų.

Sudėjus viską į visumą galima padaryti išvadą, kad UAB „Avia Baltika“ darbai ir planai ištis dideli ir, svarbiausia, realūs, pagrįsti geromis žiniomis apie konjunkturą, gausia ir patikima informacija, dalykiška partnerystė. Tik... Niekas savaime neateina. Kiekvieną rinką, kaip ir partnerių pasitikėjimą, reikia pelnyti konkrečiais darbais. Jie paprastai prasideda nuo bendravimo, pažinčių, rinkos tyrimo bei paprasčiausių žmonių kontaktų. Ši sritis jau nebe gamybininkų. Tai marketingo menedžerių, šios srities specialistų „duona“. Ir valgo ją kasdien štai jau trejus metus bendrovės atstovas ryšiams su visuomene, Vakarų šalimis bei mūsų Respublikos institucijomis, profesiona-



UAB „Avia Baltika“ sraigtasparnių remonto bare





lus fizikas Gintautas Zubauskas. Ši veikla nėra paprasta. Tad verta arčiau susipažinti su antru pokalbio partneriu.

Gintautas Zubauskas gimė Kaune. Čia mokėsi, vėliau studijavo Vilniaus universitete, dėstė KPI, dirbo Mokslų akademijoje, vienerius metus - Kanadoje. Turėjo savo firmą, glaudžiai bendravo su sumaniais žmonėmis iš „Avia Baltika“ ir pagaliau atėjo į jų gretas.

Geroje firmoje kiekviena veiklos sritis griežtai specializuota. Ir, suprantama, kad Gintautui Zubauskui, žmogui, puikiai mokančiam anglų kalbą, gerai pažįstančiam vakarietiško gyvenimo būdą bei bendravimo specifiką, paprasčiausiai rasti veiklos partnerių Vakaruose, kur, beje, „Avia Baltika“ jų turi daugiausia. Na, o susikurti Vakaruose deramą opiniją ne taip paprasta.

Aviacijos sritis - labai siaura. Visi pažįsta visus visame pasaulyje, ypač jeigu dirbi vienoje srityje, tarkime, sraigtasparnių remonto, atsarginių dalių tiekimo, ir pagrindinė veikla susijusi su konkrečiu tipo, šiuo atveju - Mi-8 - aparatais. Tokių firmų nedaug, joms suskaičiuoti užtektų vienos rankos pirštų. Tad gyvenimas įpareigoja visomis išgalėmis stengtis išlaikyti bei įtvirtinti išsikovotą vardą (dabar dažnai vadinamą imidžu). Reikia viską atlikti ne tik kokybiškai ir laiku, bet būtinai ir save parodyti.

Kad UAB „Avia Baltika“ žengia tinkamu keliu, geriausiai byloja faktas, kad bendrovė dvejus metus susilaukia Europos rinkos tyrimo centro Briuselyje apdovanojimo, skirto perspektyviausiai besivystančiai kompanijai Europos regione.

- Suprantama, kad šie apdovanojimai bei bendravimas su kitomis aviacijos firmomis padeda rasti užsakovų. Antai bankininkai turi draugų aviatorių. Šie jau žino, kad yra gerą vardą pelnusi, kokybiškai bei punktualiai dirbanti bendrovė „Avia Baltika“. Ir taip plinta firmos vardas, pasitikėjimas ja, o podraug daugėja ir užsakymų, plečiami kontaktai. Na, o juo daugiau apie save skelbi, juo daugiau apie tave sužino, - pasakoja Gintautas Zubauskas.

Firmos veikla sparčiai plečiamasi, darbų apimtis didėja. Ir tai kelia svarbų uždavinį - susirasti ir išsiugdyti sugebančių gerai dirbti žmonių, aviacijos specialistų. Bendrovei jų reikia labai daug. Tad labai stengiamasi suartėti su aukštosiomis mokyklomis, kurios rengia aviacijos specialistus. Pirmiausia tai mūsų Respublikos Aviacijos institutas. Du šios aukštosios mokslo įstaigos pirmosios laidos absolventai jau dirba bendrovėje. Žinoma,

būtų priimta ir daugiau iš keturiolikos diplomantų, tik ne visi panorą persikelti į Kauną.

Ką čia kalbėti: diplomuoti inžinieriai dar toli gražu ne kvalifikuoti aviacijos specialistai. Bet jie turi pagrindus. O tai - nemažai. Firmoje tokiems žmonėms skiriamas vadovas, kuris dalykiškai bei praktiškai padeda įsigilinti į darbo specifiką, per pusmetį apsiprasti. Ko gero, tuo ir galima paaiškinti ypatingą bendrovės dėmesį Vilniaus technikos universiteto Aviacijos institutui. Suteikta finansinė parama (15 tūkstančių litų) skraidymų praktikai, o per aviacijos šventę, vykusią liepos 29 dieną Vilniuje, sostinės Technikos universiteto Aviacijos institutui perduotas sraigtasparnis.

- Sakoma, geriau vieną kartą paliesti, išardyti ir vėl sumontuoti, nei penkis kartus perskaityti vadovėlyje. Taigi institutui padovanotas sraigtasparnis - puikiausia mokyimo priemonė. Aviacijos institutui dėstytojai - aukštos kvalifikacijos žmonės. Iš kitų laidų absolventų, savo rankomis ir akimis susipažinusių su sraigtasparniu, jo veikimo principais, mazgais ir atėjusių dirbti į mūsų bendrovę, tikimės didesnio ir greitesnio efekto, - pasakoja Gintautas Zubauskas. - Turint galvoje, kad UAB „Avia Baltika“ užsimojusi visiškai atkurti sraigtasparnių kapitalinio remonto bazę, žmonių - aviacijos specialistų - reikia labai daug.

Dabar bendrovėje per šimtą darbuotojų. Per praėjusius metus jų skaičius padvigubėjo. Tad kiek jų bus artimiausiais metais? Sunku, žinoma, galvoti, kad bus pasiektas ankstesnis dirbančiųjų žmonių skaičius. Bet, turint galvoje sraigtasparnių remonto bazę, mažųjų lėktuvų remontą bei aptarnavimą, techninį aptarnavimą užsakovo bazėje, žmonių gerokai padaugės. Juk kaimynystėje panašaus profilio paslaugų niekas neteikia. Kai tiekiėjai - Rytuose, o užsakovai Vakaruose, geresnės geografinės padėties sau ir linkėti negalima. Beje, gera pradžia jau yra. Tai bendradarbiavimas su Suomija. Šioje šalyje nemažai aparatų Mi-8. Tiesa, tuo tarpu apsiribojama kauniečių darbu užsakovo bazėje (kapitaliniam remontui suomiai savo sraigtasparnius dar vis gabena į Sankt Peterburgą). Puiki kauniečių darbo kokybė, pirmoji „kregždė“ - suremontuotas skraidantis aparatas Rumunijai - tikrai padės išsklaidyti abejones, ir leidžia tikėtis nemažo „šlubuojančių“ sraigtasparnių antplūdžio Kaune.

Žmonės sako: ranka ranką plauina. Šio principo mielai laikomasi ir UAB „Avia Baltika“. Tik, žinoma, gerąją prasme. Antai mūsų KOP

turi kelis sraigtasparnius Mi-8. Skraidyti jais pilotams tenka nelabai dažnai. Na, o „Avia Baltika“ turi sraigtasparnių, bet čia nėra pilotų. Tad vieni padeda kitiems: KOP lakūnai skraido bendrovės reikalais ir jos aparatais, o ši padeda eksploatuoti kariškių techniką. Nauda abipusė.

Tokia abipusė nauda plečiamasi įvairiomis kryptimis. Antai UAB „Avia Baltika“ įgijo oro balioną. Perdavė jį vienam geriausių Lietuvos oreivių Gintarui Šurkui. Sportininkui ir jo vadovaujamai įgulai atsivėrė platesnės galimybės dalyvauti įvairiose varžybose, na, o bendrovei - reklama. Juk balionas pavadintas „Avia Baltika“! Tai ne vieninteliai geri santykiai. Firma išsinuomojo angaro patalpas iš Aviacijos remto gamyklos. Su jos direktoriumi Gintu Nekrašiumi glaudžiai bendradarbiaujama. Gražus bendradarbiavimas turėtų plėtotis, darbų apimtis - augti. Taip, ko gero, bus susigrąžinta Lietuvos aviacijos remto šlovė, sukurtos naujos darbo vietos, šalis gaus pajamų, o UAB „Avia Baltika“ dar tvirčiau atsistos ant kojų. Nors...

Bendrovė pagal galimybę jau seniai dalijasi savo veiklos vaisiais su kitais. Štai Kauno aviacijos klubui įgytas trijų menčių propeleris, suteikta materialinė parama Vaikų kūrybos namų auklėtiniais, menininkams, mūsų aukštojo piloto asui Jurgiui Kairiui. Suprantama, juo daugiau firma turės, juo daugiau ir kitiems galės duoti. O turėti - vadinasi, ieškoti naujų rinkų, naujų užsakymų, plėsti savo veiklą. Štai dėl ko jau šiandien čia ruošiamasi trečiam pasirodymui tarptautinėje aviacijos parodoje. Po Farnborou, kur dalyvauta neturint savo stendo, Paryžiaus aviacijos salono, kuriame kiekvienas galėjo susipažinti su kauniečių teikiamomis paslaugomis, verslo keliai veda į Singapūrą. Kitų metų vasarį čia vyks aviacijos paroda. Joje bendrovė jau išsipirko plotą stendui, nuosiama ekspozicija. Visa tai daroma neatsitiktinai. Pietryčių Azijoje gausu tarybinės gamybos sraigtasparnių. Subyrėjus TSRS, jų remonto problema pakibo ore. Kitaip tariant, atsirado erdvė, kurią galima ir reikia „užkariauti“. Ir kauniečiai bando tai daryti. Tiek užsakovo bazėje, tiek esant reikalui - savoje. O tai - nauji kontraktai, galimybės plėtoti veiklą.

Taip lyg plyta ant plytos auga uždarnosios akcinės bendrovės „Avia Baltika“ ranka neapčiuopiami, akimi nepastebimi aviacijos paslaugų ir remonto rūmai. Geri, šviesūs rūmai!

**Aleksandras ICIKAVIČIUS**

## LAK garbės nariui

### Ričardui Heinrichui 85-eri

Daug mūsų sporto aviacijai nusipelnęs Ričardas Heinrichas (Richard Heinrich) gimė 1910 10 24 Vilniaus apskrityje. Mokėsi Kybartų ir Kauno lietuvių gimnazijose. Jaunas sudomėję aviacija, tapo sklandytoju, parašiutininku, lakūnu.



Ričardas Heinrichas savo namuose Zalciuteryje.

Lietuvos aeroklubo pirmininko profesorius Zigmo Žemaičio pakviestas nuo 1933 metų rudens buvo LAK sekretorius. Tragiškai žuvus Dariui ir Girėnui, R. Heinrichas Respublikos Prezidento asmeniniu pavedimu nuvyko į Soldiną ir rūpinosi lėktuvo Lituanica liekanų išsaugojimu bei jų pervežimu į Lietuvą, o po dvejų metų dalyvavo atidengiant Soldine paminklą šauniesiems lietuvių lakūnams.

1936 11 12 baigė 6-ą LAK civilinių lakūnų laidą, po metų - Nidos sklandymo mokykloje tapo „C“ pilotu. 1937 m. vasarą R. Heinrichas kartu su šių eilučių autoriumi ir A. Pakniu buvo nusiųsti į Čekoslovakiją, Masariko vardo Rano sklandymo mokyklą, pasikeisti patirtimi. 1938 m. dalyvavo Pasaulio lietuvių tautinėje olimpiadoje (sklandymas), o po metų per Kauną vykusias Pabaltijo aviacijos varžybas drauge su dar devyniais sportininkais atliko pirmą Lietuvos grupinį parašiutininkų suolį.

1939 m. rugpjūtį vedė Margaritą Raus (Margaritta Rausch), su kuria pernai atšventė 55-erių vedybinio gyvenimo metų sukaktį. 1941 metų pradžioje kartu su šeima repatriavo į Vokietiją.

R. Heinrichas palaiko glaudžius ryšius su Lietuvos aeroklubo. Siunčia aviacinio turinio žurnalių. Ričardas Heinrichas yra vokiečių, kilusių iš Lietuvos, kultūros organizacijos garbės pirmininkas, aktyviai dalyvauja jos spaudoje.

Lankydamasis Vokietijoje, Lietuvos Respublikos Prezidentas Algirdas Brazauskas apdovanojo Ričardą Heinrichą už nuopelnus Lietuvos aviacijai Dariaus ir Girėno medaliu.

Sporto aviacijos veteranai nuširdžiai sveikina jubiliatą, sulaukusį 85-erių metų, ir linki jam ir šeimai geros sveikatos.

**Viktoras AŠMENSAS**



# BALTIJA ĮVEIKTA!



Bičiuliai nuoširdžiai sveikina Baltiją įveikusius oreivius.

Viena jauniausių Lietuvoje kultuovamų aviacijos sporto šakų yra skraidymas šildomo oro balionais. Reguliariai rengiami Respublikos čempionatai, mūsų oreiviai dalyvauja įvairiose tarptautinėse varžybose ir čempionatuose.

Tarptautinės aeronautikos federacijos rekordai fiksuojami tik kai rezultatai pasiekti dujų balionais. Priklausomai nuo baliono tūrio jie skirstomi į atskiras klases. Fiksuojami išsilaikymo ore, aukščio ir nuotolio rekordai. Pateikiame skaitytojams šiuo metu žinomus absoliučius pasaulio rekordus.

Pasiektas aukštis: 34608 metrų, 1961 m. gegužės 4 d. Rekordą autoriai amerikiečių ekipažas M. D. Ross ir V. A. Prather, balionu Golf of Mexico.

Skridimo tolis: 8382,54 km, 1981 m. lapkričio 9-12 d. JAV ekipažas Ben L. Abruzzo, Larry M. Newman, Ron Clark ir Rocky Aoki skrido per Ramųjį vandenyną. Balionas Raven Experimental startavo Japonijos Nagašimos mieste, nusileido Cavallo vietovėje Kalifornijos valstijoje. Beje, oreivį Rocky Aoki su savo šildomo oro balionu Lietuvos žmonės matė 1989 m. Vingio parke surengtoje balionų fiestoje „Vilnius-89“.

Išsilaikymo ore: 144 val. 27 min. 1992 m. rugsėjo 16-22 d. Skrido JAV ekipažas Richard Abruzzo ir Troy Bradley, balionas Cameron R-77.

Daugelio šalių aeroklubai savo nuožiūra registruoja šilto oro balionais pasiektus nacionalinius rekordus. Lietuvoje pirmą rekordinį skridimą 1992 m. balandžio 4 d. atliko jonavietis Leonas Simniška su Anatolijum Valovičiumi. Skridimas vyko su užplombuotais prietaisais ir ji nuo pat pradžios Vingio parke iki nusileidimo kontroliavo teisėjų brigada, važiuojanti automobiliais. Per 3 valandas 50 minučių balionas nuskrido 110,5 km. Pagal technines galimybes L. Simniška galėjo skristi gerokai ilgiau - degikliams

dar buvo likę du pilni dujų balionai. Tačiau praskridus Adučiųkį vėjas balioną ėmė nešti į Baltarusiją, kurios sieną kirsti nebuvo leidimo.

O šiemet prityręs oreivis Gintaras Šurkus pasiryžo pagerinti rekordą ir perskristi Baltijos jūrą šilto oro balionu. Tokiam rizikingam skridimui reikėjo tikslių duomenų, gero pasirėngimo, tinkamo baliono ir... lėšų. Pagrindinis skrydžio rėmėjas - aviacijos įmonė UAB „Avia Baltika“ nupirko balioną, rėmė skrydį finansiškai, paskyrė sraigtasparnius Mi-8 skrydžiui sekti ir, esant reikalui, oreiviams gelbėti.

Jau per parengiamąsias treniruotes G. Šurkus su profesionaliu susisiekimu aviacijos pilotu Valerijumi Machnorylovu, skraidančiu lėktuvu Jak-42, pasiekė Lietuvos aukščio rekordą. Jie šilto oro balionu „Avia Baltika“ LY-OBK pakilo į 4600 m aukštį.

Išbandytos gelbėjimosi juostos ir valtėlės. Parinkta radijo stotis ryšiiui su Baltijos jūros oro erdvę kontroliuojančiais skrydžių valdymo centrais. Įsigytas mobilus ryšio telefonas.

Rugsėjo 8 dieną atvykus į Švediją, pakrantėje parinktos startui tinkamos aikštelės, iš kurių, pučiant Vakarų vėjui, galima patekti į Lietuvą. Ypač pavojinga situacija galėjo susidaryti, jeigu skridimo metu vėjas imtų balioną nešti link Kaliningrado srities. Šios karinės apygardos vadovai griežtai protestavo prieš galimą baliono skridimą jų zona. Kad tai ne tik tuščios kalbos, mus akivaizdžiai įtikino atvejais, kai viršum Baltarusijos žuvo amerikiečių oreiviai, kurių balioną pašovė priešlėktuvinės apsaugos sraigtasparnis.

Baigus pasirėngimo darbus reikėjo laukti palankių oro sąlygų. Pradžioje su G. Šurkumi planavo skristi ir balionų sporto korifėjas škotas D. Cameron. Tačiau nežinodamas, kiek laiko reikės laukti tinkamo vėjo, jis su reikalais išvyko namo. G. Šurkus į ekipažą pasiėmė V. Machnorylovą.

Rugsėjo 26 d. meteorologai teikė vilčių, kad artimiausiu metu gali būti tinkamas vėjas. Bet ir tai neilgai, nes vėliau jis turės pasikeisti iš vakarų krypties į pietvakarių ir net pietų vėją. Negalima buvo delsti. Tad ruošiasi nuo pat vidurnakčio. Rugsėjo 27 dieną 5 val. 45 minutės balionas „Avia Baltika“ su draisiais oreiviais atitrūko nuo žemės. Naktį startas su perkrautu balionu labai rizikingas. Bet viskas vyko sklandžiai.

Apie sėkmingą baliono pakilimą iš karto buvo informuotos visos tarnybos. Į jūrą išplaukė Karinių jūrų pajėgų laivas. Iš Karmėlavos aerouosto pakilo du „Avia Baltika“ sraigtasparniai Mi-8. Jiems atskridus į Palangą, su oreiviais jau buvo užmegztas abipusis radijo ryšis. Baliono oreiviai pranešė, kad ketina pasiekti krantą apie 13 valandą. Pirmi radijo lokatoriuose juos pamatė Liepojos skrydžių tarnybos dispečeriai.

Tuo tarpu ėmė kauptis lietaus debesys. Balionas buvo privers-

tas skristi žemiau. Iš Palangos pakilę sraigtasparniai netoli Liepojos, virš jūros, priartėjo prie baliono. Balionas „Avia Baltika“ pasiekė krantą šiauriau Liepojos. Kiek paskridę oreiviai pasirinko nusileisti tinkamą lauką ir pasiekė žemę Medžės kaime. Nepaisant stipraus vėjo ir degikliams reikalingų dujų balionų pakrautos pilotų gondolos, pavyko sėkmingai nusileisti. Tik degiklio liepsna nežymiai apsvilino G. Šurkaus plaukus ir barzdą.

Sėkmingai skrydį baigusius laimingus oreivius čia pat sveikino atvykę bičiuliai, dienraščių korespondentai.

Per septynias valandas šildomo oro balionu perskrista Baltijos jūra ir nuskristas 320 kilometrų atstumas. Tad pasiekti du nauji rekordai: skridimo nuotolio ir išsilaikymo ore.

Iki šiol Baltijos jūros šildomo oro balionu nebuvo įveikęs nė vienas oreivis.

R. VAIČIULIS

## PADANGĖJE - VIEN MOTERYS



E. Smilgevičiūtė-Skalskienė Europos čempionate su aptarnaujančiais komandos draugais.

Rugpjūčio mėnesį Vokietijoje, Marpingeno aerodrome, įvyko Europos moterų sklandymo čempionatas. Aš jame dalyvavau klubinės klasės varžybose su sklandytuvu Jantar standard 3. Į čempionatą susirinko net 43 moterys. Jos skraidė standartinės, penkiolikos metrų ir klubinės klasės sklandytuvais.

Standartinės klasės sklandytuvais skraidė 20, penkiolikos metrų - 10 ir klubinės klasės - 13 sklandytų. Puikus oras leido įvykdyti dešimt pratimų. Po pirmojo buvau 8-oje vietoje, po antro - 6-oje, po to - 5-oje, 4-oje, 3-oje ir 1-oje vietoje. Nesėkmingas buvo 9-as pra-

timas. Jame, nukritusi į aikštelę, pralaimėjau net 320 taškų, ir daugakovėje likau penkta.

Klubinės ir standartinės klasės sklandytuvais skraidžiusių laurus nuskynė Lenkijos sportininkės, penkiolikos metrų - trys prizinės vietos atiteko vokiečiams.

Čempionate skraidyti buvo smagu. Konkurencija buvo tik ore, o žemėje - puiki nuotaika, geri tarpusavio santykiai ir daug smagių draugiškų vakarų. Kitas Europos moterų 10-tas čempionatas tikriausiai vyks po dvejų metų Lenkijoje.

Edita SKALSKIENĖ

## Startai Vengrijoje

Liepos 22-28 dienomis Domso do mieste (Vengrija) vyko Pasaulio čempionatas laisvai skraidančiais aviamodeliais. Jame pirmą kartą dalyvavo Lietuvos Respublikos avia-

modeliuotojai.

Dėl lėšų stokos negalėjome sukomplektuoti visos komandos pagal formulę 3+3+3, t. y. po 3 dalyvius F-1-A, F-1-B ir F-1-C klasėje.







Autorius su savo modeliais čempionate

Slandytuvų F-1-A modelių klasėje iš 37 komandų užimta 26 vieta. Individualiai šioje klasėje dalyvavo 109 varžovai. Rimantas Indrišonis turėjo tenkintis 46 (1222 tšk.), Sigitas Jakutis - 75 (1154 tšk.), Romas Bražėnas - 97 vieta (1103 tšk.).

Modelių klasėje F-1-B su gumos varikliais dalyvavo tik Sergejus Dolženka ir po papildomo turo, surinkęs 1290+185 tšk., tarp 96 varžovų užėmė 31 vietą. Užimta ir 31 komandinė vieta.

Taimerinių aviamodelių F-1-C klasėje, kur startavo 67 aviamodeliuotojai, iš mūsų geriausiai pasirodė Robertas Šeinauskas. Po papildomo turo jis surinko 1320+278 tšk. ir užėmė 31 vietą.

Danas Babenskas, surinkęs 1191 tašką, užėmė 54 vietą. Iško-

vota 18 komandinė vieta.

Pasaulio čempionų vardus atskirose klasėse iškovojo - F-1-A - austras Rudolf Holzleitner (1260+300+297 tšk.), F-1-B - JAV sportininkas Jerry Fitch (1290+300+420+479 tšk.), F-1-C - prancūzas Bernard Boutillier (1320+300+420+540+469 tšk.).

J galutinę komandų įskaitą nepatekome, nes turėjome ne visai sukomplektuotas komandas.

Daug laiko buvo sugaišta kelionėje, nes, subyrėjus mikroautobuso MB 307 varikliui (prie Vengrijos Respublikos sienos) po ilgų remontų ir išmetus nereikalingas detales (stūmoklį ir švaistiklį) su trimis cilindrais buvo pasiekta varžybų vieta ir po to laimingai grįžta namo.

D. BABENSKAS.

## SU MOTORIZUOTOMIS SKRAIDYKLĖMIS



Varžybų trasoje

O. KRYGERYTĖS nuotr.

Šiomet aštuoniasdešimties metų jubiliejų švenčiantis Kauno Aleksoto aerodromas priglaudė ir Lietuvos čempionato motorizuotomis skraidyklėmis pilotus. Varžybose skraidė dvylika skraidūnų iš Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Elektrėnų ir Baisogalos.

Skraidūnai bandė jėgas preciziniame skraidyme, skrisdami 40 ir 60 kilometrų maršrutais. Be

to, atliko skridimo ir nusileidimo tikslumo pratimus išjungtais varikliais.

Individualiai daugiakovėje nugalėjo kaunietis G. Kazakevičius. Sidabro ir bronzos medalius iškovojo Elektrėnų atstovai A. Sirvydas ir S. Petruškevičius.

Komandomis pirmavo Elektrėnai. Antrąją vietą užėmė Vilniaus, trečią - Kauno skraidūnai.

## AUGA SKLANDYTOJŲ PAMAINA



Jaunieji Biržų sklandytojai: iš kairės - R. BALSEVIČIUS, J. GALVELYTĖ, R. VENSUS ir I. SKIAUTERĖ. Zenono MEŠKAUSKO nuotr.

Sunkų, pereinamą laikotarpį šiuo metu išgyvena aeroklubai. Sumažėjo skraidymo dienų, mažai parengiama jaunųjų sklandytojų. O ir išskridusiems savarankiškai nėra galimybių kelti sportinius rezultatus.

Todėl džiugu, kad Biržų aeroklubas ėmėsi iniciatyvos ir surengė Lietuvos jaunųjų sklandytojų čempionatą. Nors jame dalyvavo palyginti nedidelis sportininkų skaičius - tik trylika, skraidymai maršrutais ir varžybų atmosfera daug lėmė tolesniam meistriškumui tobulinti. Šeši sklandytojai skraidė mokomaisiais sklandytuvais Blanik. Šioje klasėje čempiono vardą iškovojo stabiliai skraidžiusi biržietė Jurgita Galvelytė. Antrą vietą iškovojo Šiaulių klubo atstovas Vilmantas Valanti-

nas. Bronza atiteko biržiečiui Rasmui Balsevičiui.

Merginos pergalė tarp vaikinių suteikia vilčių, kad Jurgita Galvelytė netrukus įsijungs į stipriausių Lietuvos sklandytojų gretas ir pakeis iš aktyvaus sporto pasitraukusias, mūsų Respublikos vardą ilgai garsinusias moteris.

Kartu vyko ir varžybos klubinės klasės sklandytuvais. Čia nugalėjo Jurbarko sklandytojas Artūras Klimašauskas. Antrą vietą iškovojo biržietis Irmantas Skiauterė. Trečias - telšietis Irmantas Švykas.

Norėtųsi, kad pradėta graži iniciatyva neišblėstų ir ateityje, kad jaunųjų čempionatai būtų rengiami kasmet.

## PIRMAS SKRYDIS - Į LONDONĄ



Po lėktuvo pašventinimo: monsinjoras K. Vasiliauskas su įgula.

Rugsėjo 29 d. iš Vilniaus į Londoną išskrido Lietuvos avialinijų laineris Boeing - 737-200 LY-BSG „Stasys Girėnas“. Iki išsk-

rendant lėktuvą pašventino monsinjoras Kazimieras Vasiliauskas. Lėktuvą pilotavo jį iš JAV atskraidinusi ekipa: E. Barkauskas, D. Čiapas ir E. Janušas.



# III. KAS ĪGYTA IR KAIP PANAUDOTA

## NAUJA SKRAIDANTI TEHNIKA

Kai Latvija 1920 metais pasirašē taikos sutartj su Tarybų Rusija, šālies aviācijas parkas buvo 23 lēktuvai. Visi senų konstrukcijų. Savos tehnikas galimybēs buvo nedidelēs, bet pavyko atkurti 20 vokiečių ir 5 tarybinius lēktuvus. Ir vis dēlto šis margas skraidančių aparatų mišinys labiau priminė muziejų, nei šālies karo aviācijā. Jo kovinēs galimybēs buvo labai ribotas ir dēl to, kaip jau rašiau, skraidyti šālies lēktuvais buvo gan pavojinga. Pilotai dažnai susižeisdamo per avarijas, o neretai ir žūdavo.

Nauja valstybē turējo ribotus finansus. Tad pirkti teko pigiā prēkē. Pradedant 1922 m., Italijos aviācijas pramonei užsakyti trys skraidantys laivai, kurie, nepaisant susitarimų, buvo pristatyti supuvusiais korpusais ir gerokai sudėvėtai mazgais. 1924 m. įvyko vieno tokių laivų avarija, per kuriā turēta rimtų nuostolių. Tad likę du plūduriavo vandenyje dar 15 mėnesių, kol juos teko nurašyti. 1923 m. taip pat užsienyje užsakyti devyni naikintuvai Ansaldo A. 1 Balilla, o po kurio laiko gauta dar keturių šio tipo skraidančių aparatų partija. Ji turējo pakeisti sudužusius per avarijas. Be to, nupirkti 4 žvalgomiesiems skrydžiams skirti SVA-10, o 1927 m. - keturi naikintuvai Fiat CR.1 jūrų aviācijai. 1924 m. iš Prancūzijos gautas vienas hidroplanas Gourdou Leseurre B. 3, o po kurio laiko - 1-2 hidroplanai Hanriot HD-19A bei vienas Caudron C-60. 1923 m. iš Anglijos gautas vienas Martinsyde F. 4 Buzzard, o 1926 06 11 - aštuoni naikintuvai Martinsyde ADC-1.

Bet tai nebuvo vieninteliai šālies vyriausybės lēšomis įgyti lēktuvai. Trečiojo dešimtmečio pradžioje Vokietijoje pirkti keturi Junkers F. 13, 1927 m. Čekoslovakijoje - dvidešimt du tolimai žvalgybai skirti Letov Š-16L. 1928 m. pavasarį Lat-



Pirmas šešetas lēktuvų Letov Šmolik Š-16L kompanijos Letov gamyklos aerodrome Letnanuose, iki juos priimant Latvijos atstovams.

vijoje buvo demonstruojamas mokomasis lēktuvas BFWUdet U-12b „Fleming“. Įgyta jo gamybos šalyje licencija pagaminti septynis šio tipo skraidančius aparatus. 1927 m. nupirkti septyni žvalgybiniai Airco DH-9A. Trečiame dešimtmetyje, matyt, iš Prancūzijos, pirkti keturi treniravimui skirti Avro 504, kurių du buvo su vienaeiliais varikliais Renault, o du - su rotaciniais Clerget. 1930 m. iš Anglijos atplukdyti dvylika naikintuvų Bristol Bulldog Mk.II, o 1934 m. - keturi Fairey Seal, kurių važiuoklės - ratai ir plūdės - buvo keičiamos. 1937 m. pradėti gauti dvidešimt šeši skraidantys aparatai Gloster Gladiator Mk. 1, kurių partija, gavusi serijos numerius 114-126, perduota pirmajai KOP naikintuvų eskadrilei, o antra - serijų numeriai 163-175 - antrai eskadrilei. Tais pačiais metais civilinei aviācijai įgyti du DH-89A Dragon Rapide. 1939 m. iš antrų rankų Anglijoje įgytas treniruocių lēktuvas Miles Magister.

Nepamiršta ir jūrų aviācija. 1926 m. Suomijoje nupirkti du hidroplanai IVL A-22, Švedijoje įgyti šeši hidroplanai Heinkel HE4, o 1929 m. - vienas Svenska Aero SA 10 „Pirat“.

1936 m. birželio pirmąją Belgija turējo atgabenti dvidešimt žvalgybinių lēktuvų Stampe and Vertongen

SV-5, tačiau, pasak A. Gerbers, jie gauti tik tų metų rugsėjį. Po dvejų metų iš Belgijos atgabentas dar vienas šio tipo žvalgybinis, kuriame įmontuotas 355 AJ variklis AS Cheetah IX. Drauge gauta ir licencija dešimties jų gamybai Latvijoje.

Artėjant Antrojo pasaulinio karo pradžiai, Latvijos vyriausybē pradėjo karštingiškā modernių šiuolaikinių lēktuvų paieškā. 1939 metų

kel He-112. Tuo pat metu vestos derybos su Anglija dēl dvylikos naikintuvų Supermarine Spitfire Mk. I bei trisdešimties Hawker Hurricane Mk. I ir dvylikos žvalgybai skirtų lēktuvų Westland Lysander įgijimo. Bet britų aviācijas pramonēs įmonēs turējo labai daug darbo, ir todėl užsakymas atidėtas neribotam laikui.

1939 metų rugsėjo 18-ąją iš Kirmų, Lydos bei Pinks aerodromų į Latvijā atskrido 83 Lenkijos karo aviācijas bei sportiniai lēktuvai. Dvidešimt aštuoni jų vėliau įjungti į Latvijos KOP.

Tad Latvijos aviācijas gyvavimo metais užsienio aviācijas pramonēs įmonėms duota apie 30 įvairių užsakymų. Pagal juos įgyti 149 (duomenys nepatvirtinti) lēktuvai.

## PAGALBINĖ AVIACIJA

### 1. Aizsargų aviācija

1930 m. kapitonas K. Lindbergs gavo įsakymā suorganizuoti prie Rygos 5-ojo aizsargų pulko aviācijas būrį. 1931 03 08 oficialiai įkurta Aizsargų aviācija (AA). Ji buvo kuriama teritoriniu principu ir pavaldi KOP. Pradžioje AA sudarė dvi eskadrilės, kurių pirmai vadovavo L.



Fairey Seal lēktuvas su keičiama važiuokle. Jūrų aviatoriai jį naudojo su plūdėmis.

gegužę pasirašyta sutartis su Vokietija. Ji numatė, kad mūsų šaliai bus tiekiami keturi hidroplanai Dornier Do-22KL bei pradėta derėtis dėl dvidešimt šešių naikintuvų Hein-

Valleika. 1932 04 15 įkurta ir mokomoji eskadrilė, kuri buvo stambiausias šios organizacijos aviācijas dalinys ir turējo savo rėmimo struktūrā žemėje. Tik... ketvirtą dešimtmečio viduryje ji buvo išformuota. Ją pakeitė trečioji bei štabo eskadrilės. Pastarojoje buvo garbingi nariai - AA finansiniai rėmėjai.

Kiekvienā eskadrilę sudarė būriai, kurie dislokuoti įvairiuose šālies aerodromuose. Likviduotos mokomosios eskadrilės funkcijas iš dalies perėmė Latvijos Aeroklubs - LAK. Tuo metu tai buvo stambiausia nekarinė aviācijas organizacija, kuri per 1934-1938 m. už 840 latų parengė AA 39 pilotus. 1932 m. AA pradėjo gauti iš KOP pirmus lēktuvus. Tai buvo pasenusių tipų skraidantys aparatai: vienas Gour-



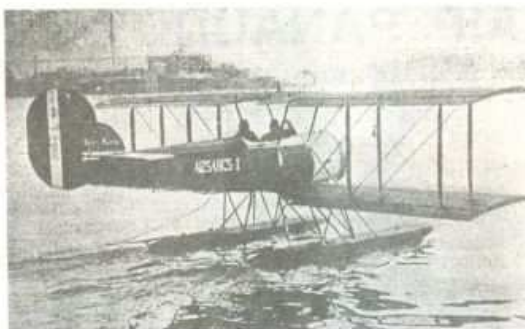
Spilvės aerodrome išbandytas BFW Udet U-12b. Kairėje - lēktuvas po bandymo, dešinėje - mokomąjį lēktuvą priimanti komisija, kuriai vadovavo Karo aviācijas pulko leitenantas Lininš (viduryje, su odine striuke).







dou Leseurre B. 3, vienas Sopwith 1 1/2 Strutter, du Avro 504, vienas LVG C. VI. Be to, AA buvo perduoti ir savos gamybos lėktuvai, pavyzdžiui, Zardinš konstrukcijos aparatas, sukurtas pagal Avro 504, Margeris Kenins konstrukcijos motosklandytuvus, lėktuvus „Ikars II“, kurį sukūrė K. Irbitis. Jo pirminis 77 AJ septynių cilindų variklis vėliau pakeistas galingesniu 115-125 AJ varikliu SH-12. Lėktuvus tarnavo dar daugelį metų. 1936 01 13 AA pradėjo gauti pirmus dešimt pagal estų licencijas gamintus KOD-1 (PON-1A). 1937 01 23 buvo užsakyti dvylika KOD-2, kurie gaminti Latvijoje. Pirmas jų stojo į rikiuotę 1938 06 02. Deja, likvidavus gamyklą, Latvijos KOD pagaminta vos septyni. 1938 09 30 gamykla VEF įgijo AA keturis vienviečius treniruotėms skirtus lėktuvus. Tai



Latvijos jūrų aviacijos lėktuvai (kairėje) hidroplanas Hanriot-19A ir naikintuvas Fiat CR. 1.

žeidimų bei nepakankamo pasirengimo.

Aizsargu aviacijos pulkas likviduotas 1940 08 01. Jo inventorių paliktas po atviru dangumi Valmieros aerodrome, kur techniką niokojo ir gamta, ir ilgąsias. Netrukus po to, kai į Latviją atėjo tarybinė armija, prasidėjo AA narių represii-

nadinš, kurį sukonstravo Zardinš-Irbitis, bei Zardinš konstrukcijos lėktuvą. Netrukus nuo LB atsiskyrė grupė žmonių ir įkūrė naują organizaciją - „Sporta lidotaju biedriba - Sporto lakūnų draugija - SLB“. Jai vadovavo H. Cukurs ir Nikolajs Pulins. Bet netrukus draugija iširo. Tai įvyko po to, kai aviakatastrofoje žuvo studentas Feizaks, pakilęs į orą H. Cukurs sukonstruotu lėktuvu. Jaunas lakūnas buvo nepakankamai susipažinęs su lėktuvu. Visi kaltino konstruktorių, kuris įkalbinėjo studentą išbandyti lėktuvą. Nepatiko H. Cukurs charakteris ir N. Pulins. Tad abiejų keliai išsiskyrė 1932 m., kai pastarasis įkūrė savo draugiją AVB. Tuo pačiu metu iš dalies LB narių buvo sukurtas „Latvijas Republikas lidotaju klubs - Latvijos Respublikos lakūnų klubas - LRLK“. 1934 m. šalyje buvo septynios privačios aviacijos draugijos. 1934 11 06 priėmus įstatymą dėl Civilinės aviacijos, visos draugijos buvo sujungtos į „Latvijas Aeroklubs

jos mokyklos. Padėti pamatai ir jungtinei aviacijos pramonei.

Negalutiniais duomenimis LAK 1940 priklausė: trys KOD-1, trys Udet U-12b „Flemingo“, 1-9 „Kaija“, 1-9 „Vanags“, 1-8 „Zilais punts“, kuris po avarijos perstatytas į 1-8a „Zilais punts“ (visi šie aparatai buvo K. Irbitis konstrukcijos), vienas Albatros B.II (YL-ABB), vienas LVG C. VI (YL-AAR), vienas LVG C. V, Cukurs C-3 „Kurzemes hercogiene“, šeši FWD-8 (YL ACE...) ir kiti.

### 3. Civilinė aviacija

Dar trečiojo dešimtmečio pradžioje išryškėjo reikšmė Rygos - svarbaus tarptautinio aviacijos susisiekimo mazgo. Vyriausybė susisiekimo ministerijos autotransporto skyriuje įsteigė aviacijos transporto poskyrį. Jam vadovauti paskirtas inžinierius Janis Jerinš. Spilvės aerouostas pradėjo tarnauti ir civilinei aviacijai. Vokietijoje įgyti du transporto lėktuvai Junkers F. 13,



Aizsargu aviacijai (AA) VEF gamyklos įgyti K. Irbitis konstrukcijos lėktuvai I-12.

buvo K. Irbitis konstrukcijos I-12.

1937 m. AA viršininku tapo Julijis Erglis, kuris vadovavo AA iki jų išformavimo ir kuriam drauge su ja teko tas pat tragiškas likimas. Jo pavduotojai buvo kapitonai Jenkevics ir Dimze, kurie faktiškai vadovavo AA. Ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje AA viršininko žinion perėjo 15-ojo Liepojos, Kuldigos bei 18-ojo Daugpilio aizsargu pulkų eskadrilės.

1939 m. AA buvo keturios eskadrilės, kuriose buvo: pirmoje - du KOD-1 (Nr. 12, 13), du KOD-2 (Nr. 14, 15) ir vienas L-12 (Nr. 27); antroje - trys KOD-1 (Nr. 21, 22), du KOD-2 (Nr. 24, 25), vienas I-12 (Nr. 27); trečioje - du KOD-1 (Nr. 31, 32), du KOD-2 (Nr. 34, 35) ir vienas I-12 (Nr. 37); ketvirtoje - trys KOD-1 (Nr. 41, 42, 43), vienas KOD-2 (Nr. 44) ir vienas I-12 (Nr. 47).

Paskutinį 1939 m. ketvirtį AA gavo dar du PWS-26. Tad bendras Aizsargu aviacijos lėktuvų skaičius į 1939 m. pabaigą buvo 23. 1940 m. AA turėjo pulko struktūrą ir galėjo veikti savarankiškai.

Ir ši aviacijos rūšis patyrė tragedijų. Per dešimt jos gyvavimo metų aviakatastrofose žuvo šeši lakūnai. Nelaimingi atsitikimai įvyko dėl skraidymų drausmės pa-

jos. J. Erglis po žiauraus kankinimo sušaudytas Baltezerio vasarnamyje, kur buvo ČK vadovybės štabas, o L. Svalbe, A. Kalnins, A. Valleika, Zikars, Pladers, Reichmanis, Mils ir daugelis kitų ištremti į TSRS gilumą, kur žuvo stalininiuose gulaguose.

### 2. Sportinė aviacija

Latvijos sportinės aviacijos gimimo diena - 1920 09 26, kai buvo įkurtas Latvijos aviaklubs. Pasak K. Irbitis, 1921 m. įkurta draugija „Latvijas aviacijas biedriba - LAB“ - Latvijos aviacijos draugija. Jos pirmas prezidentas buvo Janis Lindbergs, o pastarajam pėrėjęs jį AA, jį pakeitė Nikolajs Sūdmalis. Pirmas aeroklubo lėktuvus - Švedijoje įgytas „Rumpler“, bet jis greit patyrė avariją: užsidėgė ore, kai juo skrido lakūnai Žurkins ir Zablockis. Vėliau klubo nariai Herberts Cukurs ir Margeris Kenins dalyvavo aviacijos technikos kūrimo konkurse, bet tuo metu lėktuvų taip ir nepastatė. 1928 m. gimė nauja draugija - „Lidotaju biedriba - Lakūnų draugija - LB“. Jos prezidentu tapo Voldemars Berzinš. Tais pačiais metais LB pasiekė, kad būtų priimta į FAI. Aeroklubs įgijo du lėktuvus: I-4 „Va-



„Latvijos oro susisiekimo“ aviakompanijos lėktuvai DH-89A Dragon Rapide, kuriais buvo skraidoma tarp Rygos ir Liepojos.

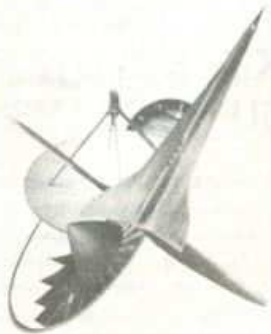
- LAK“, kuris buvo pavaldus šalies KOP vadui pulkininkui Janis Indans. Jo pastangomis Latvijoje sukurta vieninga pirminio jaunų kadrių parengimo Latvijos KOP struktūra. LAK nariais buvo per 25 tūkstančius žmonių, kurie priklausė 150 skyrių įvairiose šalies vietovėse. LAK buvo tokia masiška, kad net per visus pokario metus sovietiniai veikėjai nepajėgė suburti tokio narių skaičiaus. Klubu skyriuose jaunimas savo rankomis pastatė per 80 sklandytuvų, o Rygoje, Liepojoje, Daugpilyje, Valmieroje bei Krustpilyje įkurtos civilinės aviaci-

kurie buvo įregistruoti civilinės aviacijos ženklais B-LATA ir B-LATB. 1937 06 15 vyriausybė įkūrė civilinę aviacijos kompaniją „Valsts Gaisa Satiksme - Valstybės oro susisiekimas - VGS“. Sistemingiems reisams tarp Rygos ir Liepojos Anglijoje nupirkti du lėktuvai DH-89A Dragon Rapide. 1939 09 08 rekvizuotas lenkų keleivinis lėktuvas Douglas DC-2 SP-ASK, priklausęs aviakompanijai LOT. Šis skraidantis aparatas nutūpė Spilvės aerodrome, vykdydamas reisinį skrydį.

M. BUKHMAN



## PASAULINĖ AVIACIJOS PASIEKIMŲ APŽIŪRA



41<sup>st</sup> Paris air show  
Le Bourget 11<sup>to</sup> to 18<sup>th</sup> June 1995

Kas dveji metai rengiamas Paryžiaus aviasalonas - populiariausias tarp aviacijos mėgėjų ir specialistų. Čia visuomet dalyvauja įvairiausios pasaulio aviacijos firmos, kurios demonstruoja geriausią techniką. Kasdien vykdomi parodomieji skridimai, juose demonstruojamos lėktuvų savybės ir lakūnų sugebėjimas.

O pirmasis aviacijos pasirodymas Paryžiaus visuomenei buvo 1908 metais prie 2-ro automobilių salono surengta aviacijos ekspozicija. Ši aviacijos paroda Didžiuosiuose rūmuose (Grand-Palais) sukėlė nepaprastą susidomėjimą, ir kitais metais čia pat buvo surengtas 1-as aviacijos salonas. Jame išstatyta 380 eksponatų. Nuo 1913 iki 1919 metų aviacijos saloni buvo rengiami kasmet ir demonstruota tik prancūzų aviacinė technika. 1924 metais pasikvietus Anglijos ir Vokietijos pramonininkus Paryžiaus aviasalonas tapo tarptautiniu.

Po karo, nuo 1946 metų, Paryžiaus aviasaloni buvo rengiami Orly aerodrome ir lėktuvai išstatyti ne tik parodai, bet demonstruoti ir ore. 1951 metais aviasalonas persikėlė į Buržė (Le Bour-



Bendras Paryžiaus 41 aviasalono vaizdas.

ge) aerodromą, kuris nuo tol tapo nuolatine pasaulio aviacijos demonstravimo vieta.

Kiekviename aviasalone rodomi naujausi aviacijos technikos pasiekimai ir, juos lyginant, matyti aviacijos raida. 1969 metais pirmą kartą viešai demonstruoti anglų ir prancūzų viršgarsiniai keleivinio lėktuvo Concorde prototipai. Tais pačiais metais amerikiečiai parodė savo Boeing 747. 1973 metais parodomąjį skridimo metu čia sudužo tarybinis viršgarsinis lėktuvas Tu-144.

Šalimais yra 1975 metais įkurtas Aviacijos muziejus. Jo šešiuose paviljonuo-

se surinkta istorinė medžiaga - nuo „Balionų laikotarpio“ iki šių dienų aviacijos. Išdėstyta daugiau kaip 200 istorinių skraidančių aparatų. Tik naujausias muziejaus eksponatas - Tulūzos aviacijos dirbtuvėse suremontuotas Concorde 001 - kol kas laikomas lauke.

Šiemet 41-ame aviacijos salone dalyvavo 37 šalys. Jų eksponatai išdėlioti 45000 m<sup>2</sup> ploto dengtuose paviljonuose. Natūralūs skraidantys aparatai išstatyti lauke.

Daugiausia eksponatų, net 638, demonstravo salono šeimininkai. Tarp lengvų lėktuvų buvo nusipelnę Fournier RF 47, visa firmos Robin mokomųjų ir turiz-

mo lėktuvų kolekcija. Dėmesį patraukė naujas akrobatiniams skraidymams skirtas lėktuvas Mundry CAP 232. Šiuo lėktuvu prancūzų lakūnai skraidė Breitling Pasaulio taurės varžybose.

Firma Dassault demonstravo naujos modifikacijos kovos lėktuvus Alfa Jet X43, Alfa Jet (AAF) ir Mirage 2000 BX 1-5, Mirage 2000 D, naujausius Rafale B 01 ir Rafale M 01. Buvo ir susisiekimo lėktuvų Falcon. Tai Falcon 20, Falcon 50, Falcon 900, Falcon 2000.

Neužmiršti ir populiarius firmos Socata lengvi lėktuvai, įvairių modifikacijų sraigtasparniai.

Ypač įspūdingai atrodė daugelio firmų drauge sukurtas lėktuvas Beluga. Tai didelių gabaritų krovininis lėktuvas, pritaikytas gabenti lėktuvų dalis ar raketas.

JAV pagal eksponatų skaičių antra. Dauguma lėktuvų jau žinomi - tai naikintuvai McDonnell Douglas F-15, Lockheed F-16, biznio klasės Gulfstream II, IV ir V, Cessna Citation V ultra, VII ir kt. Amerikiečiai demonstravo ir pačius naujausius, tik bandymų periodą baigusius lėktuvus. Tai eksperimentinis Rockwell X 31, keleivinis Boeing B 777 ir nematomas bombonešis Northrop - Grumman B-2.

Gausi amerikiečių Bell bei McDonnell Douglas sraigtasparnių kolekcija. Nepaprastas skrai-



Prancūzų Dassault Aviation Rafale B 01.





Naujausias eksperimentinis amerikiečių naikintuvas Rockwell X31.

dančio aparato savybes demonstravo firmų Bell ir Boeing sukurtas V-22. Vertikaliai pastatytais varikliais lėktuvas stačiai kyla aukštyn. Tuo metu jis kaip sraigtasparnis gali kabėti vietoje, skristi į šonus ir atgal. Nuosekliai nukreipiant variklius lėktuvas juda į priekį, o juos pastačius horizontaliai tampa klasikiniu lėktuvu.

Anglija demonstravo jau matytus, tačiau patobulintus British Aerospace firmos Harrier, Tornado ir Hawk 200 Maguette. Biznio klasei atstovavo Avro international Region Jet ir British Aerospace Jetstream 41, kt. Iš viso Anglija demonstravo 103 eksponatus.

Salonas parodė, kad atsigau-na Rusijos aviacijos pramonė. Ilijušino firma demonstravo keleivinį Il-96, pritaikytą gaisrams gesinti Il-76M, penkių vietų Il-103.

Iš Mikojanos firmos atstovaujamų, bet dabar trečioje pasaulio šalyse turinčių paklausą MiG-29, demonstruotas ir nauju varikliu, ginkluote bei prietaisais ginkluotas MiG-21-93.

Suchojaus firmos dvivietis akrobatinis Su-29 demonstravo miniatiūrinį, katapultuotis pritaikytą pilotą krėslių. Kovos lėktuvams

atstovavo Su-32 FN ir naikintuvas Su-35.

Tupolevo firma atskraidino 160 vietų keleivinius lėktuvus Tu-160, Tu-154 M ir Tu-204.

Įdomus Jakovlevo firmos demonstruotas dvivietis lėktuvas Jak-130 ATS. Jis sukurtas bendradarbiaujant su žinoma italų firma Aermacchi, jo gamyba numatoma ir Rusijoje, ir Italijoje.

Buraną sukūrusi Miasiščevo firma atvežė du nedidelius lėktuvus. Tai šešių vietų vienmotoris Molnija-1 ir aštuonių vietų M-101 T su turbosraiginiu varikliu.

Demonstruoti sraigtasparniai Mi-17, Mi-28 ir Mi-35 M.

Parodoje didelį pasisekimą turėjo Izrealio radijo valdomi bepiločiai žvalgybiniai lėktuvai. Jie kompiuteryje užprogramuotą užduotį atlieka skrisdami virš priešo teritorijos, atgabena nuotraukų ir užfiksuoja radijo lokacinių stočių tinklą. Lėktuvas virš aerodromo, išjungus variklį, nuleidžiamas parašiutu. Dėl šių lėktuvų pardavimo Izraelis su kitomis užsienio šalimis pasirašė nemažą kontraktų.

Nauji, pirmą kartą demonstruoti vakarų Europos firmų sukurti - naikintuvas Eurofighter ir

sraigtasparnis Eurocopter. Manoma, kad Eurofighter karinių dalių bus pradėtas eksploatuoti tik šio amžiaus pabaigoje. Tai kito amžiaus lėktuvas.

Parodos dienomis parodomieji skraidymai vyko kasdien. Savo meistriškumą demonstravę lakūnai stengėsi parodyti savo ir lėktuvo galimybes. Tarp daugelio žinomų pasižymėjo naujas švedų naikintuvas SAAB Gripen. Pademonstruoti įvairių šalių ultralengvi skraidantys aparatai, motorizuotos skraidyklės, malūnsparnis (autožiras) ir motorizuotas parasparnis.

Pasisekimą turėjo naujas dviejų variklių ukrainiečių lėktuvas An-38. Šių lėktuvų, pritaikytų nedideliams konteineriams pervežti, užsisakė viena JAV firma.

Šiuolaikinė kosmoso pramonė su videoįrašais ir trenazuariais buvo demonstruojama amerikiečių. Prancūzai parodė savo naujausią raketą Ariane 5.

Salone akrobatinį skraidymą kasdien demonstravo Pasaulio Breitling taurės varžybų dalyviai. O dvi paskutinės dienos vyko jų įskaitiniai skridimai.

Nuotraukos iš Paryžiaus 41 aviasalono spausdinamos ir 24 puslapyje.

## SUNKU, KAI REIKIA KOVOTI IR SU TEISĖJAIŠ

1995 metų pirmasis Breitling pasaulio taurės varžybų etapas surengtas 41-me Paryžiaus salone. Breitlingo būstinėje, papuoštoje šios stambios šveicarų firmos atributika ir laikrodžių ekspozicija, tarp dalyvių ir varžybas aptarnaujančio personalo buvo matyti nemažai pažįtamų veidų, girdėjosi lietuviška šneka. Šį kartą kaip niekad daug į varžybas atvyko mūsų žurnalistų. Čia buvo nuolatinis aviatorių globotojas „Lietuvos ryto“ korespondentas lakūnas Edmundas Ganusauskas, Vilniaus ir Kauno televizijos, „Lietuvos sparnų“ atstovai.

Įdomūs Breitling pasaulio taurės varžybų vadovai. Šveicarų firmos finansuojamų varžybų štabą sudaro visi aviatoriai. Varžybų generalinis direktorius Jean-Louis Monnet, praeityje buvęs garsios prancūzų karo aviacijos parodos grupės „Patrouille de France“ narys. Grupė skraidė kariniais treniruotės lėktuvais Potez CM-170 Fouga Magister ir Alpha Jet. Tiksliau susiskraidymu visus žavėjo per aviacijos pasirodymus.

Labai įdomi, visada besišypsanti ir Breitling taurės techninė direktorė - atstovė spaudai Marianne Maire - Shaw. Ji yra septynis kartus iškovojo Prancūzijos moterų čempionės vardą. Dalyvavo pasaulio čempionatuose. Tačiau didžiausios šlovės susilaukė, kai 1985 metais su prancūzų gamybos akrobatiniu lėktuvu ASA 200 Lamanšo sąsiaurį perskrido žemyn galva.

Pirmame taurės etape dalyvavo dvylika lakūnų. Varžybos vyko paskutinėmis salono dienomis. Iki tol visi sportininkai kasdien skraidė parodojoje programoje žiūrovams, o patys tuo pačiu turėjo geras galimybes treniruotis. Taigi prie aerodromo jau visi buvo pripratę. Jurgis Kairys šį kartą startavo su nuosavu lėktuvu Su-31, turinčiu lietuviškos registracijos raides LY-LJK. Programoje - akrobatinis skraidymas, kurio trukmė, palydint muzikai, ne daugiau kaip 4 minutės. Prancūzai varžybas pradėjo su naujos modifikacijos lėktuvu CAP 232.

Reikia pažymėti, kad kovoje dėl Breitling taurės silpnų lakūnų nėra. Todėl žiūrovai Paryžiaus padangėje turėjo progos matyti tikrai gražius aukštojo pilotažo figūrų derinius. Skridimai buvo lydimi muzikos, dangaus mėlynėje paliekant dūmų juostas. Pirmą dieną Jurgis Kairys skrido priešpaskutinis. Jis pademonstravo sudėtingą figūrų kompleksą ir po skridimo lietuvius lakūnas susilaukė audringų publikos plojimų. Atrodė, kad abejonės dėl pirmos vietos nėra. Tačiau pats

Vertikaliaus kilimo lėktuvas Bell-Boeing V 22.





Jurgis buvo truputį sunerimęs, mat muzika ne visiškai atitiko jo atliekamas figūras. Na, o to priežastis - teisėjas supainiojo įrašus: įjungė ne tos dienos J. Kairio paruoštą muziką, o tą, kuri turėjo skambėti antrą varžybų dieną.

Teisėjams susumavus rezultatus pirmoji vieta pripažinta prancūzui Dominique Roland. Jurgis Kairys liko antras. Vietų pasiskirstymą lėmė vadinamieji meno teisėjai. Keista, kai į akrobatinio skraidymo teisėjavimą pakviečiami net trys meno teisėjai, kurie neturi jokio supratimo apie aukšto pilotažo figūras. Tuo metu, kai už skridimą Jurgiui Kairiui trys teisėjai pripažino pirmą vietą, vienas - antrą, ir du - trečią, vienas - meno teisėjas - skyrė net septintą vietą. Į J. Kairio protestą



Pirmojo etapo nugalėtojai (iš kairės); Jurgis Kairys, Dominique Roland ir Patrick Paris.



čio ribos - 100 metrų-pažeidimą. Bet ir šis sprendimas gana abejotinas, nes teisėjai aukštį nustato tik „iš akių“.

Antrą varžybų dieną paskelbė, kad dėl blogo oro varžybų nebus, organizatoriai taškus paskirstė pagal pirmą dieną užimtas vietas. J. Kairys, likęs penktas, gavo tik keturis taškus. Nugalėtoju pripažintas P. Paris (12 t.). Antras - amerikietis R. Massege (10 t.), trečias - D. Roland (8 t.).

Nežinia, atsitiktinai, ar ne, tačiau tą dieną pranašauto blogo oro nebuvo. Buvo surengta parodomoji programa, kurioje dalyvavo visi Breitling taurės varžybų dalyviai. Pakilęs J. Kairys protestuodamas aukštojo pilotažo figūrų nedemonstravo ir apskukęs ratą nusileido.

Sportininkui sunku nuolat patirti neteisę, matyti vienašališkus tei-



Štai kiek mūsų iš Lietuvos!

dėl muzikos sumaišymo buvo tik kaltai nusišypsota ir pastebėta, kad suklysti pasitaiko visiems.

J. Kairys ir antrą varžybų dieną liko antroje pozicijoje. Etapo nugalėtoju pripažintas prancūzas Dominique Roland, skridęs lėktuvu CAP 232 (12 t.) J. Kairys turėjo pasitenkinti antra vieta (10 t.). Trečią vietą užėmė prancūzas Patrick Paris.

Po prizininkų įskaitinius taškus etape gavo vengras Peter Bese-nyei (lėktuvu Extra 300 S) 6 t., rusas Nikolaj Nikitiuk (Su-31) 4 t., prancūzas Eric Vazeille (CAP 232) 2 t. ir JAV sportininkas Rick Massege (Su-31) 1 t.

Antras etapas vyko Kanadoje, Vankuverio Abbotsford aerodrome, rugpjūčio 12-13 dienomis. Vykdamas į Kanadą J. Kairys su savo lėktuvu dalyvavo per pasirodymus Belgijoje ir Anglijoje. Iš Anglijos Canadian Airlines lėktuvu jo SU-31 buvo nugabentas į Vankuverį. Šio etapo nugalėtoju, vėl abejotina, pripažintas D. Roland. Tačiau, matyt, taip bus tol, kol dauguma teisėjų prancūzai. Antroji vieta atiteko J. Kairiui, o trečias - P. Paris.

Iš Kanados varžybų dalyviai lėktuvais perskrido į Kaliforniją, kur rugpjūčio 25-27 dienomis Sant Diego „Miran Aerošou“ vyko ir trečias Breitling taurės etapas. Ir čia pirmoji vieta pripažinta D. Roland. Antrą vietą užėmė P. Paris, trečias liko J. Kairys. Po varžybų J. Kairio Su-31 su konteineriu pakrautas į laivą išplau-

kė į Japoniją, kur spalio 7-8 dienomis Tajimos mieste vyks baigiamasis 1995 m. Breitling pasaulio taurės etapas.

O rugsėjo 14-17 dienomis Austrijos Vynemioštato mieste įvyko ketvirtas varžybų etapas. Jurgis Kairys iš Lietuvos į Austriją atskrido lėktuvu Su-26. Pirmą varžybų dieną Jurgis skraidė be priekaištų, ir dėl pirmos vietos niekam nekilo abejonių. Tačiau tą dieną jam pripažinta tik penktoji vieta. Pasirodo, teisėjai užfiksavo žemutinės aukš-



Breitling atstovė spaudai Marianne Shaw su Vytautu Lapėnu.



Varžybų generalinis direktorius Jean-Louis Monnet (dešinėje) duoda interviu Lietuvos žurnalistams.

sėjų, o ypač meninių, sprendimus. Neturinčių net elementaraus supratimo apie aukštąjį pilotažą meninių teisėjų dalyvavimas vertinant skridimą tikrai skatina tobulinti teisėjavimo taisykles.

Jurgis Kairys į FAI akrobatinio skraidymo komisiją parašė oficialų protestą ir dabar, priklausomai nuo atsakymo, nuspręs, ar vyks į baigiamąjį pasaulio taurės etapą Japonijoje. Po keturių etapų pirmąją Dominique Roland, surinkęs 44 taškus. Antras - Patrick Paris (38 taškai). Jurgis Kairys yra trečias ir turi 32 taškus.

Trečioje vietoje J. Kairys liktų ir tuo atveju, jeigu atsisakytų dalyvauti paskutiniame etape, nes artimiausias jo varžovas amerikietis R. Massege turi tik 15 taškų.

**Antanas ARBAČIAUSKAS**



Š.m. rugsėjo 13 dieną Švenčionyse įvyko žymaus lenkų lakūno Franciszek Žwirko 100-ųjų gimimo metinių minėjimas. Į iškilmes atvyko Lenkijos ambasados darbuotojai Lietuvoje ir jos karo atašė pulkininkas Andrzej Firewicz. Iš Demblino karo aviacijos mokyklos atskrido Lenkijos KOP delegacija. Sraigtasparnis PZL-W3 „Sokol“, kuriame kartu su lenkais atskrido ir Lietuvos KOP vadovai, nusileido mokyklos sporto aikštelėje. Į minėjimą atvyko ir Čekijos karo atašė Vilniuje Oldrich Axman.

11 valandą bažnyčioje, papuoštoje Lietuvos ir Lenkijos KOP vėliavomis, už lakūną F. Žwirko aukotos Šventos mišios. Beje, įdomi yra lenkų atvežtos vėliavos istorija. Vėliavą 1940 metais išsiuvinėjo Vilniaus krašto lenkų draugija. Ji skirta lenkų lakūnams, kovojusiems prieš fašistinę Vokietiją Anglijoje. Vėliava į Angliją slapta buvo nugabenta per Japoniją ir 1941 metais generolas W. Sikorski Londone ją įteikė 300 bombonešių divizionui, kuriame skraidė lenkų lakūnai. Karui pasibaigus, vėliava liko Londone įkurtame generolo W. Sikorski muziejuje. Prieš kelerius metus ji atvežta į Varšuvą. Pagerbiant lakūną F. Žwirko atvežta į minėjimą jo gimtinėje Švenčionyse.

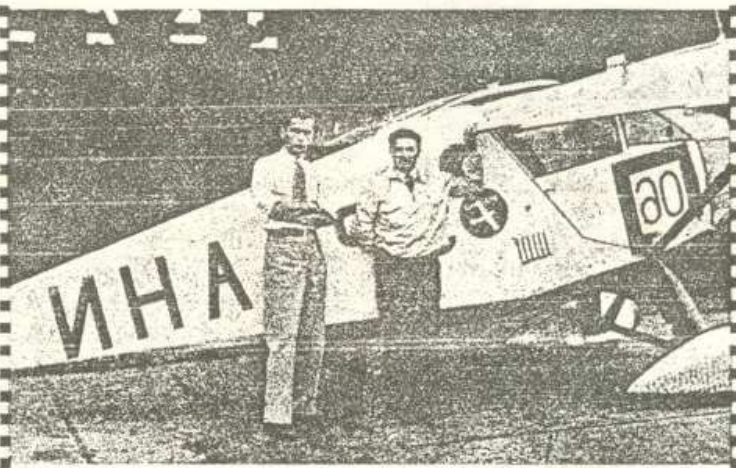
Mišioms pasibaigus padangė viršum Švenčionių suriavimo reaktyviniis Lietuvos KOP lėktuvas L-39 „Albatros“. Lėktuvą valdė majoras Edvardas Mažeikis. S. Dariaus ir S. Girėno aeroklubo lakūnas Eltonas Meleckis sportiniu lėktuvu Jak-52 pademonstravo aukštojo pilotažo figūras. Lenkų KOP pilotai sraigtasparniu viršum Švenčionių skraidino vietinės valdžios atstovus.

Kultūros namuose įvyko oficialus lakūno F. Žwirko pagerbimas. Čia veikė jo gyvenimą nušviečianti fotoparoda, buvo išstatytas iš Krokuvos aviacijos muziejaus atvežtas lėktuvo RWD-6 modelis. Tokio tipo lėktuvu F. Žwirko drauge su savo bendražygiu Stanislaw Wigura yra pasiekę daug pergalių.

Po oficialiosios dalies ir savi-veiklininkų koncerto eiseną patraukė prie mokyklos, kurioje mokėsi F. Žwirko. Prie atminimo lentos buvo padėta gėlių.

## LIETUVOJE GIMUSIO ŽYMAUS LENKŲ LAKŪNO JUBILIEJUS

(Kapitono-piloto Franciszek Žwirko 100-osios gimimo metinės)



Franciszek Žwirko su bendražygiu Stanislaw Wigura prie lėktuvo RWD-6.

Gėlės padėtos ir prie namo, kuriame prieš 100 metų gimė F. Žwirko. Čia lietuvių draugijos narė Aleksandra Kudabienė lakūno sūnui Henryk Žwirko, kuris dėl ligos negalėjo atvykti į minėjimą, perdavė dovaną - pačios išaustą rankšluostį.

Franciszek Žwirko gimė 1895 m. rugpjūčio 16 d. Švenčionyse. Čia baigęs pradžios mokyklą mo-



Minėjimo svečiai prie F. Žwirko gimtojo namo.

daug pergalių aviacijos konkursuose. 1929 metais lėktuvu RWD-2 dalyvavo navigaciniame skridime aplink Europą, kurio trasa buvo apie 5000 kilometrų. Tais pat metais lengvų sportinių lėktuvų klasėje jie pasiekė aukščio rekordą (4004 m). Tai buvo pirmas Lenkijos aviacinis rekordas, įrašytas į Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) lentelę. 1930 metais lėktuvu RWD-4 dalyvavo garsiose tarptautinėse Challenge varžybose. Sėkmingai jas pradėję, dėl variklio gedimo F. Žwirko su S. Wigura Ispanijoje turėjo priverstinai nusileisti ir varžybų nebaigė.

1931 metais jie atliko perskridimą Varšuva-Ryga-Talinas. Rygoje ir Taline demonstravo lėktuvo RWD galimybes. Kitais metais lėktuvu RWD-6 F. Žwirko su S. Wigura dalyvavo Challenge varžybose Berlyne. Bendroje 7360 kilometrų trasoje jie laimėjo visus septynis pratimus. Šiuo laimėjimu F. Žwirko su S. Wigura tapo žymiausiais to laikotarpio lenkų pilotais.

1932 m. rugpjūčio 11 dieną Čekoslovakijos aeroklubo kvietimu garbės svečiai F. Žwirko ir S. Wigura pakilo skridimui į Pragę. Kalnuotoje Čekoslovakijos Ciešino vietovėje lėktuvas patyrė katastrofą. Abu lakūnai žuvo vietoje. Katastrofos priežastys liko neišaiškintos. Lakūnų palaikai pervežti į Varšuvą ir rugpjūčio 14 d. iškilmingai palaidoti.

Franciszek Žwirko buvo apdovanotas Lenkijos atgimimo kavalieriaus kryžiumi, aukso ir sidabro kryžiais „Už nuopelnus“. Po mirties jam suteiktas kapitono-piloto vardas.

kėsi Vilniaus gimnazijoje. Prasi-dėjus Pirmajam pasauliniam karui tarnavo carinės Rusijos kariuomenėje. Buvo pėstininkas, turėjo leitenanto laipsnį.

Po karo atvykęs į Lenkiją iki 1922 metų dirbo įvairiose civilinėse tarnybose. F. Žwirko gyvenime buvo pasitempęs, gero sportinio sudėjimo. Tai atkreipė dėmesį patyrusio karo lakūno pulkininko Stanislaw Jasinski, kuris ir atvedė F. Žwirko į aviaciją. Paskirtas į 1-mą aviacijos pulką 1923 m. F. Žwirko skraidyti pradėjo Bydgošče. Baigęs apmokymą toliau skraidė instruktoriumi Bydgošče ir Demblinė. Vėliau pasiūstas dirbti į Varšuvos aeroklubą.

Tolėsnį jo likimą nulėmė pažintis su vienu lėktuvų RWD konstruktorium Stanislaw Wigura. Kartu su juo lėktuvais RWD ėmė dalyvauti įvairiose varžybose ir pasirodymuose. Iškovoję



Iš Lenkijos delegaciją atskraidinęs sraigtasparnis PZL-W3 „Sokol“.

A. BAČINIS





## Nepamirškite užsiprenumeruoti „LIETUVOS SPARNŲ“ 1996 metams

### KINAMS NESISEKA

Šeši žmonės žuvo, dvidešimt trys sužeisti. Toks liūdnas Kinijos LR raketos „ilgasis keltas-2E“ bandymo rezultatas. Materialiniai šios nesėkmės nuostoliai, šalia kitų, padidėjo dar 160 milijonų JAV dolerių. Tai kalna už žemės palydovą Apstar-2, pagamintą Hughes platformos HS-601 pagrindu ir finansuotą vienos Honkongo firmos.

Specialistai aiškina šios aviarijos priežastis. Pasak jų, yra dvi galimybės: arba atsivėrė naudingo krovinio kapsulės dangtis, arba sprogimas įvyko per greitintuvo atsiskyrimą nuo raketos nešėjos.

### PENKIASDEŠIMTIES VIETŲ LĖKTUVAS IŠ BRAZILIJOS

Embraer-145, kuris gaminamas San Chose dos Kampos, montuo-

amas pagal numatytą planą. Lėktuvas gaminamas cechuose, kuriuose kadais „gimė“ Banderante. Čia sujungiami įvairūs mazgai, detalės, lėmens dalys, kurie atkeliauja iš įvairių valstybių. Antai gondolas variklams tiekia belgų Sonaca, posūkių valrus - Čilės Eneaer, sparnus - Ispanijos Gamesa ir pan.

EMB-145 turėtų palikti surinkimo cechą dar šių metų rudenį.

Embraer EMB-145 kainuoja 13 milijonų USD. Nepaisant to, „gimsiantis“ lėktuvas jau turi 13 apmokėtų užsakymų, už aštuonis įmokėta dalis kainos. O dar 127 aparatams pateikti išankstiniai užsakymai.

### REIKALAI GERĖJA

Vokietijos aviakompanija Lufthansa pradeda išbristi iš balos: skraidinama daugiau keleivių, padidėjo pajamos, kurios kalba apie galimą pelną. Tad galima įsigtį naujos technikos. Vokietiai viską apskaičiavo ir užsisakė Airbus in-

dustrie dvidešimt aerobusų A319. Jau nuo kitų metų šie ekonomiškesni, 126 keleivius skraidinantys lėktuvai pakels Lufthansa skraidančius Boeing 737-200.

### 7000-ASIS BENDROS ĮMONĖS VARIKLIS

CFM International - bendra Prancūzijos firmos Snecma ir JAV - General Electric įmonė, gaminti variklius. Neseniai ji perdavė užsakovams 7000-ąjį aviavariklį CFM56. Savo eilės jau šlandien laukia dar 3000 užsakymų. Tai bent užmojis!

### KOSMINIS „BOMBARDAVIMAS“

Netoli žemės esančios kosminės erdvės branduoliniu deguonis labai agresyviai veikia kosminius laivus bei objektus. Pirmiausia nuo to kenčia optinių prietaisų stiklai bei stebėjimui skirti langai. Juos nuolat „apšauda“ branduolinio deguonies dalelės. Tokią išvadą padarė Vokietijos aviacijos ir aeronautikos instituto mokslininkai ir specialistai, išnagrinėję duomenis savo prietaisais Sesam. Per du „šaltų“ skrydžius, per kuriuos buvo paleisti zondai Orfeus ir Crista su įmontuotu prietaisu, jis užfiksavo agresyvių branduolinių dalelių „bombardavimą“. Vienintelis būdas apsiginti nuo šios kosminės korozijos - vartoti optiniams prietaisams ir langams branduoliniams dalelėms atsparų kvarco stiklą.

### JAPONIŠKI SRAIGTASPARNIAI

Nors Japonijos Konstitucija numato, kad šalis neturi ginkluotis, garsus Tekančios saulės šalies pramonės koncernas Mitsubishi Heavy Industries, gaminę Japonų lėktuvus, nutarė imtis naujos produkcijos. Tai iki keturių tonų svorio skraidinantys sraigtasparniai. Juose bus dvi galingos turbos. Numatyta, kad aparatas galės skristi 280 km/val. greičiu ir netūpdamas įveikti 740 km nuotolį. Jis skraidins 10 žmonių ir apie dvi tonas krovinių.

Pradžioje šis Mitsubishi naujas aviacijos gaminytis bus pardodamas tik šalyje. Jau gauta per 200 paraiškų. Pirmojo sraigtasparnio perdavimo klientams reikėtų laukti 1996 m.

### VOKIEČIAI LIKO PRIE KIAURO LOVIO

Kalbos apie bendros gamybos

ir bendro naudojimo europinį naikintuvą, pavadintą Eurofighter, girdėti jau seniai. Rašėme apie jį ir mes: apie gamybą, problemas, apie tai, kad ne visos pradžioje įžadėjusios pirkti valstybės laikosi žodžio. Prie pastarųjų priskirtina ir Vokietija. Nepaisant to, kad Daimler-Benz dalyvavo kurlant variklį šiam lėktuvui, kad kitos Vokietijos firmos gamina ir tiekia jam daug mazgų ir detalių, Vokietija iki šiol dar vis negali pakelti savo parlamentary požūrio į šį lėktuvą. Pasak pastarųjų, Eurofighter pernelyg brangus. Didžioji Britanija, Italija ir Ispanija, kurios yra naikintuvo gamybos partnerės, pasiūlė atpiginti lėktuvą, palikti jo ginkluotės sprendimo reikalus užsakovui, bet ir tai nepadėjo pralaužti „ledų“ bundestage. Pasak kam kurių politinių apžvaigūnų, lemia pinigai, tiksliau - kur tie pinigai nuplauks. Juk Vokietija iki šiol visą laiką ginklavosi vien amerikiečių gamybos lėktuvais. Tad JAV aviacijos koncernus remiantys (arba, tiksliau, jų išlaikomi) parlamentai ir blokuoja naujausio europinio naikintuvo įgyjimą Vokietijos KOP. Kitos bendro projekto partnerės, taip pat kitos Europos valstybės jau užsisakė Eurofighter. Vokietija, stovėjusi prie jo gimimo lopšio, liko... prie „kiauro lovio“.

### EUROPA SU ROTAX

Didžiojoje Britanijoje esančios firmos Europa Aviation gaminami patiemis sumontuoti skirti lengvi lėktuvai dabar susilaukė deramo variklio. Tai turboreaktyvinis Rotax 914, gaminamas Austrijoje. „Ginkluota“ nauju varikliu dvivietė Europa dabar išvysto 75 kW (100 AJ) trauką, jos skridimo greitis - 260 km/val.

Iki šiol įvairių šalių aviacijos mėgėjai buvo įsigiję per 200 šio lėktuvo dalių ir mazgų komplektų. Tikimasi, kad įmontavus į Europą naują, galingesnį variklį šio aparato paklausa žymiai padidės.



Europa su įmontuotu Rotax 914 tikrai verta dėmesio.

### PATROUILLE SUISE PRADĖJO SKRAIDYTI TIGER



Šios garsios skraidymo grupės lakūnai daugelį metų dalyvavo įvairiose aviacijos šventėse. Skraidydavo jie su Hawker Hunter. Bet dabar, kai Šveicarijoje atsisakyta pastarųjų lėktuvų, „asai“ persėdo į šalies KOP naudojamus F-5E Tiger II, pagamintus JAV korporacijos-Northrop. Lėktuvai, skirti demonstruoti aukštą karo lakūnų meistriškumą, skiriasi nuo savo karinių „brolių“ vien nudažymu (žinoma, pašalinta ir ginkluotė). KOP lėktuvai - šviesiai pilki, o Patrouille Suisse - baltai raudoni.

Po ganėtinai ilgų treniruočių šveicarų „dangaus akrobatai“ birželį pradėjo parodomuosius skrydžius šešiais lėktuvais. Jų šiomet numatyta dvylika.

*Lietuvos sparnai*

Aviacijos ir kosmonautikos žurnalas. Apdovanotas FAI „Diplome d'Honneur“ (1987 m.). 1995. Nr. 4(215). Steigėjas - Lietuvos aeroklubas. Įkurtas 1935 metais. Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius Antanas ARBAČIAUSKAS, atsakingasis sekretorius Aleksandras ICIAVIČIUS, stilistė Vlada RADZIVILOVIČIENĖ.

SL 361. Užsakymas 1067 Kaina 2,50 litu.

Radakcijos adresas: Polocko g. 16, 2007 Vilnius. Telefonai: 61 73 00, 61 39 83.

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





Amerikiečių „nematomas“ bombonešis Northrop-Grumman B-2.



Izraelio beplotis radiju valdomas žvalgybos lėktuvas.



Transporto lėktuvas Aerospatiale Beluga.



Naikintuvas Eurofighter.



Ukrainiečių universalus Antonov A-38.



Prancūzų-vokiečių gamybos sraigtasparnis Eurocopter EC 135.



Kovinis mokomasis Jak 130 (Aeromacchi).



Rusų sraigtasparnis Mil Mi-17.



Naujausias laineris Boeing B-777.





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

