

Lietuvos sparnai

1996/3



1896-1996
STEPONO DARIAUS
gimimo šimtmetis



● Šiauliuose įsikūręs istorinis Zoknių aerodromas išėjus TSRS kariškiams liko apleistas ir išgrobstytas. Didžiausias Pabaltijyje kilmio-tūpimo takas, galintis priimti stambiausius pasaulio lėktuvus ir net daugkartinio naudojimo erdvėlaivius, praktiškai buvo nenaudojamas. Teritorija apaugo krūmais ir medžiais, o aerodromo šlaite sumanūs gudruoliai, iškasę duobutes, iki šiol semia per daugelį metų į žemę įsisiurbusį reaktivinių variklių kurą, kurį naudoja namų šildymo krosnims.

Šiaulių savivaldybės įkurta įmonė „Šiaulių aerouostas“ numatė aerodromo atstatymo perspektyvas. Tačiau planams įgyvendinti reikia daug lėšų ir tam buvo ieškoma parankių partnerių. Įmonė „Šiaulių aerouostas“ 1995 m. kovo 31 dieną su „Philips“ korporacija pasirašė Zoknių aerouosto rekonstrukcijos sutartį. Š.m. gegužės 6 dieną „Philips“ korporacija padėjo projekto įgyvendinimo kartinį akmenį ir oficialiai buvo pradėti aerouosto skrydžių valdymo centro rekonstrukcijos ir valdymo bokšto statybos darbai. Juos numatoma baigti kitų metų gegužės mėnesį. Per antrą rekonstrukcijos etapą bus sutvarkyta aerodromo teritorija, riedėjimo takai ir privažiavimo keliai. Galiausiai bus tvarkoma šiaurinė aerodromo dalis.

Numatoma, kad visi darbai kainuos apie 140 milijonų litų. Lengvatinį 104 milijonų litų kreditą skyrė Anglijos bankas.

● Gegužės 16 dieną atidaryta dar viena nauja tarptautinė avialinija, jungianti Vilnių su Italijos sostine Roma. Inauguracinio reiso lėktuvas, kuriame tarp kviestų svečių, žurnalistų, skrido ir pirmieji keleiviai, iš Vilniaus pakilo 7 val. 42 minutės. Boeing 737-200 LY-GPA, kurio įgulą sudarė kapitonas Renius Liegus, pilotai Darius Kensingaila ir Romualdas Frankevičius, po beveik trijų skridimo valandų nusileido didžiausiame Romos Leonardo da Vinci aerouoste.

Svečius susodinus į autobusus buvo surengta apžiūros po miestą ekskursija. Juos pasitiko Lietuvos nepaprastas ir įgaliotas ambasadorius prie Šventojo sosto ir Maltos ordino Kazys Lozoraitis, Lietuvos ambasadorius Italijoje Romanas Podagėlis ir mūsų šalies atstovas prie tarptautinės

LIETUVOS PADANGĖJE



Aikštelėje leidžiasi užėmusios penktąją vietą „dailiosios lyties“ atstovės Ritos Naujalienės valdomas balionas „Sportinė aviacija“.

● Birštone įvyko tradicinės Juozo Valūno taurės varžybos šildomo oro balionais. Jose skraidė dvylika ekipažų. Vyravusios oro sąlygos leido dalyviams įvykdyti net aštuonis įskaitinius pratimus. Nugalėjo šeimininis Arvydo ir Danguolės Dirmeikių ekipažas, startavęs balionu „Utenos gėrimai“. Antrą vietą iškovojo Gintautas Mockaitis (balionas „West“). Trečioje vietoje liko Lietuvos oro balionų federacijos prezidentas Romanas Mikelevičius (balionas „Tėvija“).

Varžybų metu Birštone buvo švenčiamos ir šio kurorto 150-osios metinės. Birželio 1 dieną jubiliejui surengtoje šventėje balionų varžybų dalyviai surengė nepakartojamo grožio renginį - šildomų oro balionų naktinį šou.

FAO organizacijos Algirdas Žemaitis.

Kol kas LAL lėktuvai į Romą skraidys du kartus per savaitę. Kelionė į abu galus kainuos apie 1600 litų.

Apmaudu, bet tarp gausių inauguracinio reiso svečių ir žurnalistų aviacijos žurnalo „Lietuvos sparnai“ atstovui LAL vadovybė vietos nesurado.

● Šiauliuose, Zoknių aerodrome, birželio 16 dieną įvyko aviacijos šventė. Tradicinis renginys

sutraukė, nepaisant lietingo oro, nemažą žiūrovų skaičių.

Šventę atidarė lėktuvas Wilga 35A, skraidinęs Valstybės vėliavą. Lėktuvą pilotavo Šiaulių miesto meras Iakūnas-sportininkas Alfredas Lankauskas. Parodo-moje programoje meistriškumą demonstravo sklandytojai ir akrobatinio skraidymo Iakūnai. Daug gražių figūrų padangėje spalvingais kupolais parodė prašiotininkai.

Akcinė bendrovė „Avia Baltika“ sraigtasparniu Mi-8 parodė šio skraidančio aparato naudojimą

gaisrams gesinti, surengė gelbėjimui skirtų priemonių parodą.

Žiūrovai galėjo iš arti susipažinti su Karo aviacijos technika. Ore demonstruoti koviniai-mokomieji L-39 ir neseniai lenkų kariškių dovanoti sraigtasparniai Mi-2.

Apgailiestautina, kad dėl stipraus vėjo nebuvo galima demonstruoti skridimo oro balionu.

Šventei baigiantis visi pageldavę galėjo iš paukščio skrydžio pasigrožėti žalumoje skendinčiais Šiauliais.

● Kaune, buvusiose Karmelių kapinėse, pagal architekto Vytauto Landsbergio-Žemkalnio projektą buvo pastatytas mauzoliejus balzamuotiems S. Dariaus ir S. Girėno palaikams saugoti. Į žemę įmūryto apvalios formos statinio viršuje, ant sienelės, buvo užrašas „DARIUS 1933.VII.17 GIRĖNAS“ ir stovėjo sudvejintas kryžius. Lankytojai mauzoliejų galėjo lankyti nuo 1937 metų lapkričio 1 dienos. 1940 metais sarkofagai perkelti į Vytauto Didžiojo universiteto Medicinos fakultetą, kur palaikai dar kartą balzamuoti.

1958 metais mauzoliejus buvo sulygintas su žeme ir užpildytas smėliu. Vėliau uždarytos ir kapinės, kurių vietoje įrengtas Ramybės parkas.

Kauno miesto savivaldybės sprendimu nutarta paminklą atkasti ir sutvarkius užkonservuoti. Mauzoliejų visiškai atstatyti numatoma ateityje, nes šiuo metu šiems darbams trūksta lėšų.



R. GUIGOS nuotraukoje: mauzoliejaus atkasimo darbai.

IŠKILIAM LIETUVOS SŪNUI STEPONUI DARIUI ATMINTI

Sausio 8 dieną sukako 100 metų, kai gimė transatlantinis lakūnas Steponas Darius. 100-osioms S. Dariaus gimimo metinėms pažymėti Lietuvos respublikos Vyriausybės 1996 m. vasario 29 d. Nutarimu Nr. 293 sudaryta komisija jubiliejui skirtiems renginiams organizuoti.

Su šios organizacinės komisijos pirmininku, susisiekimo ministru Jonu BIRŽIŠKIU kalbėjosi „L.S.“ redakcijos neetatinis korespondentas Vincas ASTRAUSKAS.

- Gerbiamas ministre, Jums patikėta vadovauti ypatingos svarbos komisijai. Ką manote apie pačius renginius ir jų svarbą?

Renginiai svarbūs, nes nepaprasta buvo ir paties Stepono Dariaus asmenybė. Nors mokėsi aukštesniojoje technikos mokykloje, domėjosi technika, architektūra, daug sportavo, drąsiai galima teigti, kad vienintelė viso jo gyvenimo aistra buvo aviacija. Nepaisant to, kad per Pirmąjį pasaulinį karą dalyvavo kovose, vėliau Čikagoje įstojo į universitetą, kur gilinosi į artilerijos mokslus, o paskui ir Lietuvos karo mokykloje specializavosi šioje srityje, nuolat puoselėjo svajonę apie skrydį. Ir tik turėdamas 26-erius metus, jau gavęs leitenanto laipsnį, S. Darius Kaune įstojo į aviacijos mokomąją eskadrilę. Tarytum jo karščiausia svajonė išsipildė, tačiau S. Darius nenu-rimo - 1927 m., kilus minčiai steigti Lietuvos aeroklubą, jis buvo vienas karščiausių jo inciatorių ir steigėjų. Tais pačiais metais S. Darius išvyksta į Ameriką, puoselėdamas troškimą iš ten į Lietuvą grįžti per Atlantą oro keliu. Žinoma, tai ne nauja mintis, tačiau S. Darius buvo pirmas lietuvis, kuris ryžosi nepaprastai sunkiomis sąlygomis, stingant lėšų, patikimos technikos, nugalėti Atlantą. Savo svajonei įgyvendinti jam prireikė net šešerių metų, tačiau S. Darius jos neatsisakė, ypač po to, kai surado bendramintį Stasį Girėną.

1933 m. liepos 15 dieną už S. Dariaus ir S. Girėno sutaupytas lėšas, visuomenės aukas pirktą „Lituanica“ sunkiai atsiplešė nuo Niujorko aerodromo lemtingam skrydžiui.

Jiems ir Lietuvai tragišką dieną visas Kaunas, sugužėjęs į Aleksotą, nekantriai laukė Atlanto nugalėtojų. Susijaudinusi minia gaudė kiekvieną minutę ir vis labiau nekantravo, tūkstančiai akių stebėjo giedrą vasaros dangų...

Nuo lemtingos akimirkos mus skiria daugiau kaip pusė amžiaus, tačiau lietuvių tauta mylėjo ir tebemyli savo didvyrius. Jų skrydis išgarsėjo visame pasaulyje, garsindamas ir mažą mūsų kraštą. Jų žygdarbiui skirta grožinės literatūros, muzikos ir dailės kūriniai.

Be to, ir paprasti žmonės yra apdainavę „Lituanica“ savo dainose.

Būtų tiesiog nusikaltimas nepaminėti suka-kties, kai nuo Stepono Dariaus gimimo praėjo visas šimtmetis.

Tai garbus atstumas, kuris, mano manymu, pažadins ne vieną jauną širdį polėkiui, skrydžiui, kilniems darbams atgimusiai Tėvynei.



- Gal paaiškintumėt žurnalo skaitytojams, kodėl organizacinė komisija garbingam jubiliejui pažymėti sudaryta tik šių metų vasario pabaigoje, kai po faktiškos Stepono Dariaus gimimo dienos jau buvo praėję beveik du mėnesiai? Ar neturėjo šis faktas įtakos organizuojant renginius, pažymint šimtąsias S. Dariaus gimimo metines?

- Jūs teisus, pateikdamas šį klausimą. Reikalas gan paprastas.

Iki šiol kai kur skelbtuose dokumentuose, S. Dariaus dukros Nijolės Dariūtės Maštarienės knygoje apie tėvą pateikta kita data. Tačiau ruošiantis Stepono Dariaus gimimo šimtosioms metinėms, aviacijos istorikams tikslinant kai kuriuos mūsų tautos didvyrio biografijos duomenis, bažnytinėje krikšto registravimo knygoje aptikta tiksliai Stepono Dariaus gimimo data, kuri įrodo, kad S. Darius gimė metais anksčiau. Suprantama, dėl to viską teko paspartinti.

Nepaisant to, Dariaus gimimo 100-ųjų metinių data buvo paminėta laiku. Kauno Karo istoriniame muziejuje buvo paruošta S. Dariaus gyvenimo ir visuomeninės veiklos ekspozicija, surengtas minėjimas ir koncertas. Kauno Šv. Mykolo Arkangelo (Igulos) bažnyčioje aukotos šventos mišios. Prie paminklo ir ant kapo padėti vainikai.

Atnaujinta ir papildyta ekspozicija ir memorialiniame Dariaus gimtinės name Judrėnuose. Surengti minėjimai Gargžduose, Alytuje ir kitur.

Kita vertus, daugelis minėjimo akcentų yra susieti ir su „Lituanikos“ žūtim. Norime surengti šventes aerodromuose, panaudodami turimą sportinę aviaciją. Be to, šventiniuose renginiuose dalyvaus ir civiliai, ir karinių oro pajėgų lakūnai.

- Manau, kad skaitytojams bus įdomu žinoti, kur vyks jubiliejui skirtos aviacijos šventės?

- Pirmoji buvo surengta birželio 16 dieną Šiauliuose atgimstančiame Zoknių aerodrome. Pasirodyme dalyvavo Šiaulių aeroklubo sportininkai, karinių oro pajėgų lakūnai, svečiai.

Stepono Dariaus jubiliejui skirtas ir birželio

2 dieną Panevėžyje įvykęs vaikų piešimo ant asfalto konkursas. Kiekvienas jo dalyvis gavo porciją ledų. O jų išdalinta per penkis šimtus...

Didelė aviacijos šventė įvyks liepos 13 dieną Kauno Aleksoto aerodrome. Verta prisiminti, kad kaip tik čia S. Darius įgijo sparnus - išmoko skraidyti. Čia bazavosi ir vėliau jo vardu pavadinta naikintuvų I oro eskadrilė.

Pati didžiausia - respublikinė šventė vyks rugpjūčio 3 d. Vilniaus tarptautiniame oro uoste.

- Kokie dar jubiliejiniai renginiai verti žiūrovų dėmesio?

- Klaipėdos rajono savivaldybė kartu su Šilutės miesto savivaldybe, dalyvaujant aviatoriams, surengs minėjimą S. Dariaus tėviškėje. Tradicinę šventę liepos 16-17 dienomis prie Puntuko rengia Anykščių savivaldybė kartu su Lietuvos aviamodeliuotojų federacija.

Bus paminėta lakūnų žūties diena ir Šilalės rajone Vyto galos kaime, kur bus aukojamos Šv. Mišios, minėjimas.

Kaip ir kasmet, Ščecino Lietuvių bendruomenės kultūros draugija, talkininkaujant Kauno savivaldybei, Myslībuze (Soldine) surengs minėjimą prie paminklo, „Lituanica“ tragedijos vietoje. Į minėjimą autobusais vyks delegacijos iš Kauno, Vilniaus ir kitų miestų. Be to, skris ir karinių oro pajėgų lėktuvus, kuris nuskraidins aviacijos veteranus.

Kaune bus surengta mokslinė konferencija - „Stepono Dariaus ir Stasio Girėno žygdarbis amžininkų akimis“.

Lietuvos aeroklubas šiam jubiliejui skiria visas respublikinio masto varžybas. Kaune liepos 13-14 dienomis įvyks tradicinės S. Dariaus ir S. Girėno taurės akrobatinio skraidymo varžybos, liepos 15-19 dienomis lakūnų-konstruktorių mėgėjų federacija rengia ralio skrydį aplink Lietuvą.

Nemažą vartinę varžybų jubilėjaus garbei rengia Lietuvos kūno kultūros ir sporto departamentas.

- Įdomu, ar šiai iškiliai datai bus išleista kokių nors atminimo suvenyrų?

- Numatoma išleisti Ryšių ir informatikos ministerijos paruoštą proginį voką, pagaminti specialų žymeklį, kuriuo Kaune per aviacijos šventę bus antspauduojamos pašto miniatiūros. Be to, su S. Dariaus atvaizdu ir lėktuvu „Lituanica“ nuotrauka 100-ųjų gimimo metinių jubilėjui bus pagamintos telefonų magnetinės kortelės.

„Etnos“ leidykloje leidžiamas jubiliejinis J. Balčiūno ir J. Čepo parengtas albumas „J. Lietuvai“.

Baigdamas norėčiau pridurti, kad didelė Stepono Dariaus jubiliejui skirta dovana būtų gausnis jaunimo atėjimas į aviatorių gretas. Lietuvoje gausu įvairaus profilio aeroklubų. Vaikus kviečia jaunimo sklandymo sporto mokyklos. Aviaciją pamėgusiems merginoms ir vaikams skirtas Vilniaus technikos universiteto Aviacijos institutas. Reikia sutelkti jėgas, kad išugdytume naujus puikius aviatorius, kad nuolat pasipildytų jaunomis jėgomis mūsų iškilaus tautos sūnaus - Stepono Dariaus pasekėjų gretos.

- Dėkoju už pokalbį.

Senąjį Kauno aerodromą Aleksote daugelis prisimena kaip dieną ir naktį griaudėjusią sovietinės armijos bazę. Tik atkūrus Nepriklausomybę, okupacinei armijai apeidžiant Lietuvą, dingo ir sraigtasparniai. Šiandien šiame per 193 ha ploto aerodrome, turinčiame 1250 m riedėjimo juostą, tylu. Tik retkarčiais pasigirsta aukštojo pilotazo arba ANBO klubo lėktuvų garsai. Tuomet ir pamąstai - koks tolesnis šio senolio likimas? Atsakyti dar ankstoka, bet negalima pamiršti, kad šis žemės lopinėlis yra vienintelis garbingos ir tragiškos lietuviškų sparnų istorijos liudininkas ir juridinis objektas.

Aerodromą „Veseluvkos“ (Linksmadvario) dvaro ir Žagariškių kaimo laukuose įsirengė vokiečiai, 1915 m. rugpjūčio 18 d. okupavę Kauną. Tuomet jo plotas buvo gerokai mažesnis. Pietiniame aerodromo pakraštyje pastatė didžiulį (240x50x40 metrų) statinį (žmonių pramintą „Cepelino namu“) dirizabliui „Zeppelin“ laikyti. Šiauriniame pakraštyje - du angarus ir administracinį pastatą. Karo metu aerodrome įsikūrė Fliger abt. 425 aviacijos dalinys.

Lietuvos aviacija 1919 m. buvo kuriama kartu su valstybe, nes Nepriklausomybė teko ginti ne tik diplomatinėmis priemonėmis, bet ir ginklais. Pradžią - paini ir sudėtinga. Nebuvo nė vieno lėktuvo ar lakūno. Pralaimėję karą vokiečiai neskubėjo apleisti Lietuvos. Net 1919 m. pradžioje, lietuviams pradėjus kurti aviaciją, į aerodromą neįsileido. Antantės tarybai įsakius, vokiečių daliniai palikdami Lietuvą (paskutiniai pasitraukė 1919.07.11) privalėjo dalį karinio turto palikti. Bet šio įsakymo nepaisė - lėktuvus ir ginklus teko pirkti. 1919 m. vasario 27 d. Vokietijoje nupirkti 8 žvalgybos lėktuvai LVG C VI. (Vėliau įsigyta dar 9.) Pasamdyti 5 vokiečių lakūnai, vienas oro žvalgas ir 5 mechanikai. Gegužės mėn. į aviaciją atėjo savanoris Pranas Hiksa (1897-1966 m.). Tai buvo pirmasis lietuvis lakūnas, karo metais baigęs Peterburgo ir Anglijos Karališkųjų oro pajėgų aviacijos mokyklą.

Vos sukurta aviacijai teko dalyvauti kovose su bolševikais, 1920 m. su lenkais. 1919 m. gruodžio 16 d. karo aviacijos mokykloje paruošti pirmieji lietuvai lakūnai, tarp jų J. Kumpis (1901-1920.10.10 d.), lenkų pašautas virš Varėnos), J. Dobkevičius (1900-1926.06.08 d., pirmųjų lietuviškų lėktuvų „Do-

bi“ konstruktorius), A. Gustaitis (1998-1941.10.16 d., sušaudytas Maskvoje, 1934-1940 m. karo aviacijos viršininkas, ANBO lėktuvų konstruktorius), plk. lt. L. Pesekas (1899-1976 m., miręs Čikagoje, parašęs atsiminimų knygą „Karo lakūno pasakojimai“), S. Stanaitis (1898-1994 m., LAK garbės narys, 1993 m. jam suteiktas dimisijos pulkininko leitenanto laipsnis, už nuopelnus Lietuvos aviacijai apdovanotas S. Dariaus ir S. Girėno medaliu, knygos „Likimo vingiai“ (1992 m.) autorius) ir

pamačiau minią žmonių. Gatvių pakraščiuose be darbo snaudė vežikai. Čia ir neišlaikė „jūreivio širdis“. Pakilęs į didesnę aukštį ėmiau „Albatrosą“ spausti žemyn. Ties senamiesčiu taip nužemėjau, jog pralėčiau žemiau Rotušės bokšto. Išnaudodamas įgyto greičio atsargą, plėšiau „Albatrosą“ aukštyn ir staigiomis spiralėmis ėmiau sukis aplink bokštą. Žvalgas sugalvojo padaryti žemės nuotrauką, bet posūkio metu iškrito kasetė. Nieko nesužeidė, bet publikai paliko didelį įspūdį. Po

DARIAUS IR GIRĖNO VARDU PAVADINTAME



Steponas DARIUS Kauno aerodrome prie naikintuvo Fokker D VII.

kiti. Netrukus jauniems lakūnams, turintiems 5-10 val. skraidymų stažą, kovose su lenkais teko vykdyti fronto užduotis.

1921 m. birželio 10 d. iš Kauno pirmą kartą į orą pakilo Steponas Darius. Dienoraštyje įrašė: „...Birželio 9 d. kuopos vado kpt. Juozaičio esu pristatytas kandidatų aviacijon. 10 d. (ją ryškiai apibrėžė rėmėliu - Red.) su kandidatais V. Čemarka, Vyt. Valleriu, Vyt. Žakšausku ir Remeika nuvykstu patikrinti. Skraidžiau virš Kauno, Garliavos. Pirmas bandymas sėkmingas“.

Vėliau S. Darius sėkmingai baigė aviacijos mokyklą ir Lietuvos karo aviacijoje tarnavo iki 1927.05.04 d. Jam buvo suteiktas kapitono laipsnis.

1920 m. birželio 29 d. Kaune įvyko pirmasis aviacijos pasirodymas, kuriame dalyvavo trys lėktuvai. Susipažinkime su šio parado dalyvio P. Hiksos prisiminimais.

„Įsakymas - paskraidyti virš miesto ramiai, be triukų. Pakilau pirmas. Atskridęs virš Rotušės,

manęs pakilo A. Stašaitis. Praskrido virš Laisvės alėjos. Ir staiga virš miesto visai neuakštai sustojo variklis. Lakūnas pasuko aerodromo link. Netrukus lėktuvą dingo už namų ir pasigirdo smūgis. Viršininkas įsakė kilti L. Šliužinskiui ir pažiūrėti, kas nutiko. Šis pakilęs pasisukiojo ir grįžo atgal. Ir vėl... Tūpdamas nepasiekė aerodromo ir, stuktelėjęs į fortą, apsvirtė. Nieko sau - per dieną du lėktuvai.“

Lietuvos aviacijai reikšmingi 1922 metai. Iš Aleksoto aerodromo pakilo pirmasis lietuvių konstrukcijos lėktuvą „Dobi-I“, kurį sukūrė ir, talkinant jo vadovaujamoms eskadrilės mechanikams (V. Baranauskui, P. Paurai, Vizgirdai, Blusiui), savo lėšomis pastatė Jurgis Dobkevičius. Vėliau (1923 m.) jis sukūrė žvalgybinį „Dobi-II“, 1924 m. - naikintuvą „Dobi-III“. J. Dobkevičiaus konstrukcijos, dešimtmečiu pralenkusios laiką, ir šiandien įdomios kaip pažangios minties palikimas.

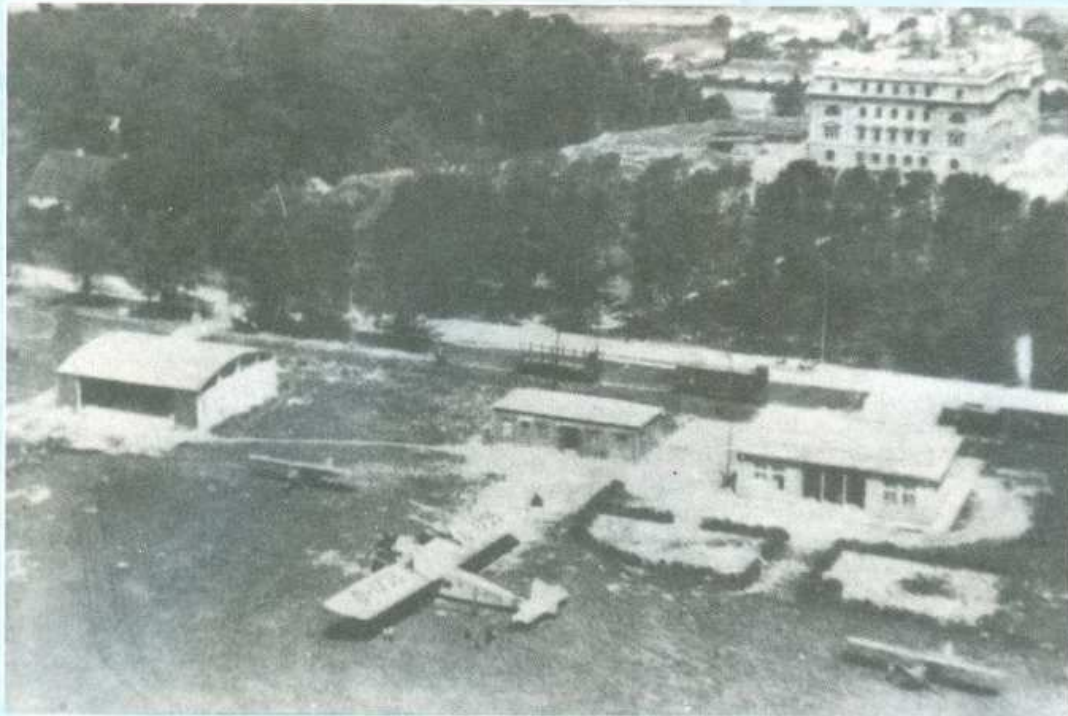
Nuo 1922 m. virš Kauno ėmė

kryžiuotis tarptautinių oro linijų keliai. Pirmieji (nuo gegužės 1 d.) pro Kauną ėmė skraidyti Vokiečių-Sovietų Rusijos oro susisiekimo bendrovės „Deru-Luft“ lėktuvai. Jie skraidino keleivius, pašta iš Maskvos į Karaliaučių ir atgal. Plečiantis oro susisiekimui nuo 1935 m. Kauno aerodromas (tuomet vadinamas didžiausiu Pabaltijyje) tapo tarptautinio susisiekimo kryžkele, jungiančia Rusiją, Vakarų Europos miestus ir Baltijos šalių sostines (Rygą, Taliną, Helsinkį, Stokholmą). Nuo 1939 m. pro Kauną skraidė ir lenkų oro linijų LOT lėktuvai (Helsinkis-Talinas-Ryga-Kaunas-Vilnius-Varšuva). 1938 m. vasarą, įsigijus Anglijoje du keleivinius „Percival Q 6“ (S. Darius ir S. Girėnas) vidutinių nuotolių 7 vietų lėktuvus, buvo organizuota Lietuvos oro susisiekimo tarnyba Kaunas-Palanga. Lėktuvai skraidė ir iš Kauno į Rygą. Įsimintini ir 1925 m. Mokomosios eskadrilės vadas vyr. lt. A. Gustaitis sukonstravo pirmąjį ANBO. Niekas tąsyk tikriausiai nepagalvojo, kad šiuo lengvu sportiniu 30 AJ lėktuvėliu prasidės lietuviškų lėktuvų gamybos istorija. 1925-1940 m. gen. A. Gustaitis sukūrė, o Kauno aviacijos dirbtuvės pagamino per 70 įvairių paskirčių ANBO lėktuvų. Kūrėsi nauja pramonės šaka Lietuvoje, o savi lėktuvai kainuodavo trečdaliu pigiau nei pirkti užsienyje.

Po Pirmojo pasaulinio karo planetoje ėmė sparčiai augti civilinė aviacija. Karo lakūnai S. Darius, A. Gustaitis, L. Pesekas, A. Stašaitis ir kiti suprato jos reikšmę. 1927 m. jie įkūrė civilinės aviacijos organizaciją - Lietuvos aeroklubą (LAK), kurio tikslas buvo populiarinti ir remti aviaciją Lietuvoje. (1929-1940 m. LAK vadovavo prof. Z. Žemaitis, 1884-1969). 1930 m. karo aviacijos dovanotu lėktuvu „Alb B-II“ LAK paruošė pirmuosius 4 lakūnus (V. Civinską, J. Narbutą, L. Perednį ir T. Zauką). Įteikiant jiems diplomus dalyvavo ir valstybės prezidentas A. Smetona.

1939 m. Kauno aerodrome įvyko pirmosios Baltijos šalių (Lietuvos, Latvijos, Estijos, Suomijos) aviacijos sporto varžybos. Daugiausia taškų surinkę lietuviai tapo nugalėtojais. Bet grįžkime dar kiek atgal.

Gausėjant lėktuvų karo aviacijoje (1930 m. turėjo 85) ir LAK (1940 m. turėjo 9 lėktuvus ir autožyrą C-30P), teko plėsti aerodromą, statyti naujus angarus. 1929 m. nugriovus „Cepelino“ angarą,



Kauno Susisiekimo aviacijos pastatas, aeroklubo angaras ir vokiečių keleivinis lėktuvas.

jo vietoje (netoli „Maisto“) pastatyti du erdvūs karo aviacijos angarai ir fotolaboratorijos pastatas. Senąjį vokiečių angarą (antrasis jų statytas sudegė dar 1919 m. kovo mėn.) užleido LAK. Prie Dariaus ir Girėno gatvės buvo pastatyta Aerostotis, kurioje tilpo mūtinė, bufetas, pasų kontrolės ir oro susisiekimo tvarkymo įstaigos. Perkant žemes iš Vailokaičio ir Žagariškių kaimo gyventojų, buvo plečiamas aerodromas. 1935 m. jo plotas buvo 1300x1100 metrų.

Praplėtus aerodromą ir įsigijus modernesnių lėktuvų aerodrome buvo galima dažniau ruošti aviacijos šventes, į kurias „supilaukdavo“ vos ne visas Kaunas. Ypač žiūrovus stebindavo ir nervus „padirgindavo“ aukštojo pilotų meistrų: Jono Mikėno, Juozo Pyragiaus (karo av.), LAK lakūnų: Jono Dovydaičio, J. Dženkaičio ir kitų „koncertai“, kuriems tikrai paplotų ir šiandieninis pasaulio čempionas Jurgis Kairys.

Štai ką apie vieną tokių švenčių 1931.06.21 d. dienoraštyje rašė LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio dukra Liūda (1916-1946):

„...Jau trečia valanda. Prieš pusę valandos virš miesto pasirodė lėktuvas, kuris, darydamas visokių pokštus, kilpas, pranešė, kad aviacijos propagandos diena prasidės. <...>Galiausiai ir mes išsirengėm. Aš ėjau, rodos, kojomis žemės nesiekdama. Į Aleksoto pusę važiuojo pilni žmonių autobusai. Virš miesto skraidė gražūs ANBO III. Juo arčiau aerodromo, juo daugiau žmonių. Į kalną užia visokie taksi ir šlap automobiliai. O šaligatviais traukia nesibaigian-

čios žmonių eilės. Iš aerodromo vienas po kito kyla lėktuvai. Visi gražūs, blizga. Prie įėjimo - vėl didžiulė žmonių minia. Girdėjau, kad pardavė 3000 bilietų, o likusius teko leisti be jų. Pačiame viduryje sustatyti lėktuvai. Policininkai vos gali sulaikyti prie jų besiskverbiančius žmones. <...> Norinčių skristi labai daug, tai tenka mokėti ne 25 lt, o 50. <...>Po kiek laiko išskrido du kariški lėktuvai (Fiat CR.20-J.B.) parodyti oro kautynes. Pradžioje skrido vienas paskui kitą. Staiga užpakalinis, versdamasis per galvą, iškilo aukštyje ir ėmė smigti žemyn. Apatinis, stengdamasis nepasiduoti, sukdamas ratu iškilo virš ano. Ir taip abu - žemyn aukštyje. Pagaliau baltasis pasileido bėgti, o gel-

tonasis vytis. Po to vėl aukštyje. <...>Pamačiau, kad žmonės bėga į vieną pusę. Ogi ten gulėjo aukštyje kojomis apvirtęs lėktuvas. Pasirodo, apvirto kildamas. Lakūnas (ir skridęs keleivis) nenukentėjo. <...>Tuo tarpu pranešė, kad parašytu nusileis kpt. Vl. Martinkus (S. Girėno pusbrolis J. B.).

<...>Iššoko normaliai, tik vėjas nunešė kažkur į Nemuno pusę. Nuvažiuojo jo paimti automobilis. Kai grįžo, publika jam ėmė ploti. Narsus aviatorius šypsojosi.“

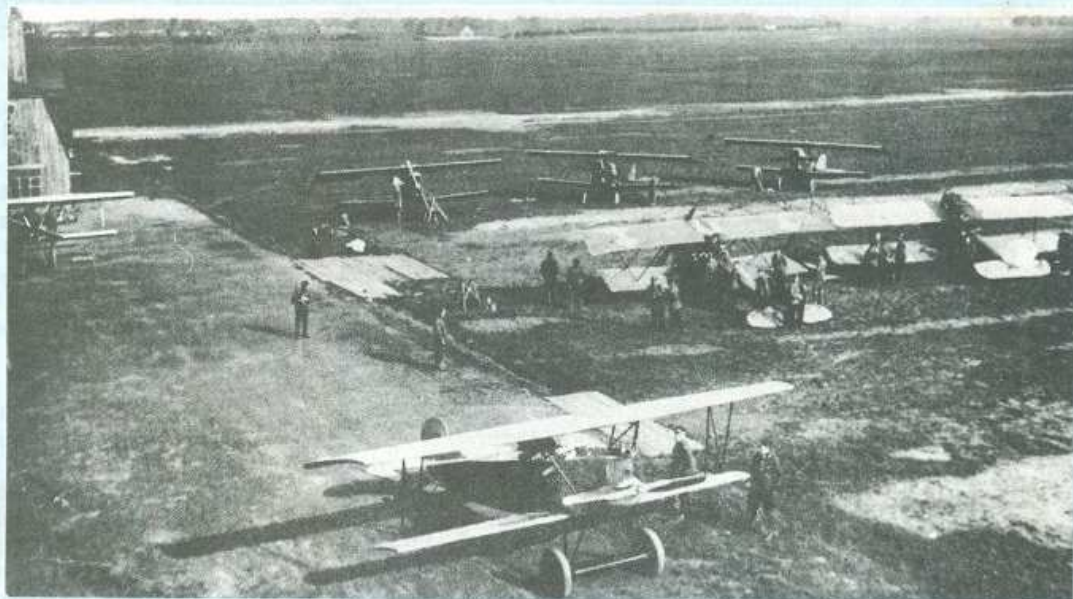
Tą dieną žiūrovai išvydo ir kitą šuolį: stengdamiesi padirginti publikos nervus, šventės organizatoriai paleido šiaudų prikimštą kombinezoną. Parašytas neišsiskleidė.

„... Visa publika nusigando. Žmonės pabalo, susirūpino. Aš irgi baisiai nusigandau. Taip ir nukrito į žemę. Žmonės pasileido bėgti, bet policija sulaikė. Mačiau, kaip nusigando mamytė ir Vanda (draugė). <...> Po kiek laiko aviatoriai atnešė „parašutistą“. Nešė šūkaudami, linguodami. Publika ėmė juoktis. Pokštas pavyko. Mamytė pirma norėjo, kad ir aš skrisčiau, dabar net kalbėti apie tai nenorėjo.“

Pirmąjį šuolį Kauno aerodrome (ir Lietuvoje) 1928 m. sausio 26 d. atliko av. kpt. Vladas Morkus. Pirmasis lėktuvo avarijoje išsigelbėjo parašytu 1929.06.20 d. J. Garolis (1900-1972 m.). 1937 m., minint LAK dešimtmetį, atliktas pirmasis 10 žmonių grupinis šuolis. Šoko: V. Ašmenskas, P. Marčiulionis, P. Žaltauskas, A. Liorientaitė, R. Henrikas, A. Gysas, K. Vasiliauskas, J. Martinkaitis, J. Steikūnas ir J. Balčiūnas. 1929-1940 m. Lietuvos aviacijoje parašyta išsigelbėjo 14 lakūnų. Jurgis Steikūnas (iki 1940 metų) atliko 20 šuolių.

Daugelis senbuvų kauniečių dar mena, kaip 1933 metų liepos 16-17 d. naktį aerodrome laukė atskrendant S. Dariaus ir S. Girėno.

S. Dariaus duktė Nijolė Maštarienė (1925-1990), prisimindama tas džiaugsmo ir liūdesio valandas, rašė: „... Nepaprastai ryškiai, tarsi tai būtų buvę tik vakar, prisimenu, kaip mama neįprastai anksti iš vakaro paguldžiusi miegoti, naktį pažadino sakydama: „Kelkis, Nijolyte, laikas ruoštis į aerodromą pasitikti tėvelio“ <...>Aerodrome mane labiausiai



Kauno aerodromas. Skraidymams ruošiasi Fokker D VII.



nustebino, kad ne tik mes, bet ir didžiulė žmonių minia laukia atskrendant mano tėvelio ir jo draugo Girėno. <...> Iš pradžių aplinkui mačiau pilnus lūkesčio, tačiau džiaugsmo sujaudintus žmonių veidus. Aš visa įsitempusi žiūrėjau į tamsų vasaros dangų. Laukti prailgo, ir aš vis klausinėjau tai mamos, tai senelio, į kurį dangaus tašką man žiūrėti ir iš kurios pusės turi atskristi oranžinė „Lituanica“. Bet ji nesirodė. Minia tarsi nujausdama dainavo:

Atskrend sakalėlis per žalia girelę,

Atmušė sparnelius į sausą eglėlę...

Pradėjo lynoti. Vis aiškiau švito. Saulei tekant, žmonės skirstėsi tylius ir prislėgti. Verkė ne tik moterys, bet ir vyrai.

Liepos 19 diena. Po pietų Kaunas beveik ištuštėjo. Dingo įprastas gatvės klegesys. Visais keliais ir gatvėmis į Kauno aerodromą plaukė žmonių minios.

Apie 16 val. iš pietų pusės pasigirsta stiprėjantis gausmas. Netrukus horizonte pasirodo didžiulis trimotoris lėktuvas. Žemai virš miesto apskūęs tris ratus, pamažu leidžiasi. Tuo metu sugaudžia Kauno bažnyčių varpai, sukaukia fabrių sirenos... (spauda rašė, kad aerodrome didvyrių laukė per 60 000 žmonių).

Po metų (liepos 19 d.) kauniečiai vėl rinkosi į aerodromą pasveikinti iš 10 000 km skrydžio aplink Europą grįžusius lakūnus: plk. A. Gustaitį, kpt. J. Namiką, kpt. J. Liorentą, leit. J. Mikėną, leit. R. Marcinkų, mech. K. Rimkevičių. 1935 m. rudenį iškilmingai sutiko F. Vaitkų - trečią lietuvį, įveikusį Atlantą.

Aerodromo žemė aplaistyta lakūnų krauju, o Karmelity kapinėse stovėjo ilga propelerio formos kryžių rikiuotė. Pirmasis, sustojęs varikliui, 1920 m. gegužės 12 d. amžinybėn iškeliaavo Vytautas Rauba. Po jo Juozas Kumpis. Po metų atlikdami mirties kilpą nukrito Aleksandras Kaputauskas ir Eduardas Vacetas. 1926 m. birželio 8 d. sparmu kluodęs ažuolą Nemuno šlaite savo „Dobi III“ žuvo J. Dobkevičius.

Į lakūnų laidotuves susirinkdavo daug žmonių. Štai ištrauka iš L. Žemaitytės dienoraščio: „1930 m. spalio 22 d. Ir vėl skaudi nelaimė. Pirmadienį 12 val. 15 min. Linksmadvaryje žuvo lakūnas vyr. psk. Jonas Stankūnas. Jau trečias šįmet. Šiandien jo lai-

dotuvės. Ėjome su tėtusėliu palydėti. Padangėje užė trys lėktuvai. Štai už kampo pasirodė kryžius, juodos vėliavos, vainikai, ir kars-tas ant aeroplano. Už jo lakūnai ir minia žmonių. Prie kapo duobės aviacijos viršininkas plk. Pundzevičius pasakė, kad aviacijos kursuose mokėsi trys geri draugai: V. Ačas, A. Kairaitis ir J. Stankūnas. Jie sėdėjo pirmame suole. Ir taip atsitiko, kad visi trys šiais metais žuvo. Ir palaidoti greta. Orkestras užgriežė Marija, Marija. Pasigirdo šūvių salvė ir ant kars-to nuaidėjo žemių balsas. Kai pakėliau galvą, jau smeigė į kapą propelerio kryžių“.

1940 m. birželio 16 d. Kauno aerodromą okupavo Stalino sakalai. Iš 8 Lietuvos karo eskadrilių (per 120 lėktuvų) čia paliko vieną. TSRS, ruošdamasi karui su Vokietija, Pabaltijyje sutelkė daug ginklų ir lėktuvų. 1941 m. birželio 22-osios rytą vokiečiai bombardavo Kauno aerodromą ir sunaikino beveik visus jame buvusius lėktuvus. Greitai (nugriovę per 20 Žagariškių kaimo sodų) aerodromą praplėtė. Toks išliko iki šiandien.

Koks tolesnis jo likimas? Užžels žolė ar paskės po „pilaičių“ pamatais. Tai, kas nuvelta aerodromo labui, skatina optimizmą, jog ši mūsų oreivybės šlovės salėlė išvengs užmaršties likimo ir taps techninės kultūros centru. Juk nuo pirmojo lietuviško „Dobi“ pakilimo mūsų sparnai buvo ne vien techninės pažangos, bet ir dvasinės kultūros dalelė. Aviacijos muziejaus, Kauno merijos ir deputatų pastangomis pavyko senoliui išrūpinti kultūros paminklo statusą. 1993 m. pavadintas S. Dariaus ir S. Girėno vardu. Nuo to laiko aerodromą (su visais jame esančiais pastatais) perėmė Kauno miesto savivaldybė. Jame įsikūrė Lakūnų konstruktorių klubas ANBO, Aeroklubas, parašutininkai ir kiti. Pagrindinis akcentas - Lietuvos aviacijos muziejus. Miesto pakraštyje esantis aerodromas - patogi aikštelė lengviems turistiniams ir komercijos lėktuvams. Mažos tautos padangės ryžtas dar rusena. Mačiau, kaip skraido ANBO klubo konstruktorių lėktuvai, Moksleivių techninės kūrybos rūmuose berniukai meistruoja sklandytuvą. Istorija kartojasi.

Jonas BALČIŪNAS,
Lietuvos aviacijos istorijos komisijos pirmininkas

ATKURIAME ISTORIJĄ

KAS PAŽINOJO ŠIUOS LIETUVOS KARO AVIACIJOS LAKŪNUS?



Redakcija gavo laišką iš JAV, Floridoje gyvenančio Vito Jono Luko. Jis atsiuntė savo tėvo Mykolo nuotrauką, kurioje užfiksuoti Mykolas J. Lukoševičius (Lukas) ir Bronius Brunius (dešinėje) 1938 metais Šiaulių Zoknių aerodrome.

Mykolas Jonas Lukoševičius gimė 1913 m. sausio 29 d. Šeduvoje. Baigęs apmokymą skraidė Šiauliuose. 1944 metais pasitraukė į Vokietiją. Vėliau, atvykęs į JAV, apsigyveno Čikagoje. Čia vedė 1925 metais gimusią Eleną Giedrytę. 1981 metais jie persikėlė gyventi į Floridą. Turi Floridoje, St. Petersburgo mieste, gyvenančius - sūnų Vitą J. Lukas ir dukrą Ritą M. Lukas-lannello.

Sesuo Teklė Lukoševičiūtė-Gleveckienė ir brolis Stasys Lukoševičius (Lukas) gyvena Čikagoje. Kiti du broliai - Antanas Lukoševičius ir Jonas Lukoševičius jau mirę, palaidoti Lietuvoje.

Mykolas J. Lukoševičius (Lukas) mirė 1991 m. gruodžio 6 d. Palaidotas Floridoje Sunny Hills Kalvarijos kapinėse.

Redakcija prašo skaitytojų - buvusių Lietuvos karo aviacijos lakūnų bendražygių, asmenų, pažinojusius M. Lukoševičių ir B. Brunių, parašyti apie jų aviacinę veiklą, B. Bruniaus gyvenimą.

Įkurkime parašutais išsigelbėjusių draugiją!

Gerbiama redakcija,

Pirmame šių metų „Lietuvos sparnų“ numeryje Vlodo Murmulaičio straipsnyje aprašytas išsigelbėjusio parašutu lakūno Leono Miliūno atvejis ir išspausdinta nuotrauka. Teko girdėti, kad kai kuriose užsienio šalyse yra susibūrusios per lėktuvų avarijas parašutais išsigelbėjusių žmonių draugijos. Kiek

man žinoma, tokių laimingų aviatorių yra ir Lietuvoje. O gal tokia draugija ir egzistuoja?

Jeigu jos nėra, tai būtų naudinga kažką panašaus įkurti, ir būtų įdomu Jūsų žurnale skelbti parašutais išsigelbėjusių pavardes.

Jūsų nuolatinis skaitytojas

Pranas KULINAUSKAS

Kaunas

Redakcijai žinoma, kad kai kuriose šalyse tokios draugijos yra. Skaitlinga parašutais išsigelbėjusių draugija yra JAV, kur daugumą sudaro per karo veiksmus iš pašautų lėktuvų išsigelbėję pilotai. Tokią draugiją turi ir mūsų kaimynai lenkai. Lietuvoje iki Antrojo pasaulinio karo parašutais išsigelbėjo 14 lakūnų. Yra ir pokario metais išsigelbėjusių, kurių daugumą sudaro sklandytojai.

Taigi, išsigelbėję iš gillinės glėbio, sukruskite!

Savo ruožtu redakcija prašo išsigelbėjusių atsiliepti. Aprašyti savo išgyvenimų aplinkybes, nurodant įvykio datą ir skraidančio aparato rūšį.

REDAKCIJA

PAMINKLUI SOLDINE 60 METŲ

Po tragiškos „Lituánicos“ skridimo baigties Lietuvos aeroklubas ėmėsi iniciatyvos lakūnų žuvimo vietoje pastatyti paminklą. Šiuo klausimu diplomatiniais kanalais per Užsienio reikalų ministeriją vyko derybės su Vokietijos vyriausybe. Pasirašyta sutartis paskirti paminklui 314 m² žemės plotą ir jį nuomoti 99 metus. Paminklo projektą be atlyginimo paruošė architektas Vytautas Landsbergis-Žemkalnis. Lėšas jo statybai kaupė Lietuvos aeroklubas. Paminklą, kuris kainavo 18534 litus, statė vokiečių firma „Richt und Co“.

Paminklo ansamblį juosia neaukšta, apskrita, 10 metrų spindulio tvorėlė. Į paminklo teritoriją veda iš kalto metalo pagaminti varteliai. Aikštelės centre, toje vietoje, kur į žemę buvo įsirėžęs lėktuvo variklis, stovi apskritas, trijų laiptelių, 6,30 m skersmens, 0,45 m aukščio paminklo pjedestalas. Ant jo paguldytas sudvejintas granitinis kryžius. Jo aukštis 1,00 m. Lygiagrečių 0,46 m pločio įšilginių kryžiaus sijų ilgis 2,80 m, o skersinės - 2,24 m. Paminklo šonuose lietuvių, vokiečių ir anglų kalbomis užrašyta:

„Čia žuvo lietuvių lakūnai - Atlanto nugalėtojai

Hier fanden ihren Fliegertod die litauischen Oceanflieger

Here died as heroes the Lithuanian transatlantic Flyers

Stepas Darius - Stasys Girėnas

Oficialus paminklo atidarymas įvyko 1936 metų liepos 17 dieną. Iškilnėse dalyvavo Lietuvos nepaprastasis pasiuntinys ir įgaliotasis ministras Vokietijai d-ras J. Šaulys, Lietuvos karo atašė pulk. K. Škirpa, Lietuvos aeroklubo ir paminklo statybos komiteto pirmininkas prof. Z. Žemaitis bei komiteto nariai inž. K. Bulota ir kpt. V. Morkus, lakūnai R. Heinrichas ir E. Firinauskas. Iš JAV buvo atvykusi Dariaus



„Lituánicos“ žuvimo vietoje Dariaus duktė Nijolė Dariūtė-Maštarienė, paminklo autorius architektas Vytautas Landsbergis-Žemkalnis ir buvęs Lietuvos aeroklubo sekretorius Viktoras Ašmenskas (1988 m. liepos 17 d.).



Prie paminklo - Lenkijos kariuomenės ir harcerų (skautų) garbės sargyba. sesuo Lora su vyru.

Atidarymo ceremonijoje dalyvavo Soldino Landrato atstovai, Vokietijos aeroklubo, Derulufio ir sklandytojų delegacijos. Gausiai su-

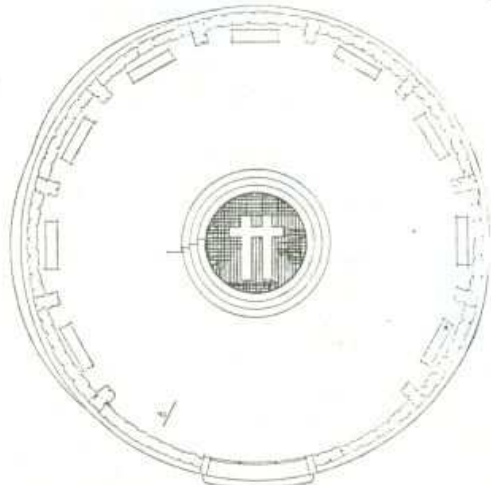
sirinko ir apylinkės gyventojai. Paminklą pašventino karo kapelionas L. Gronis.

Beje, išvakarėse atvykusi Lietuvos delegacija atsivežė ir lietuvišką medinį koplytstulpį, kurį pastatė šalia paminklo, toje vietoje, kur

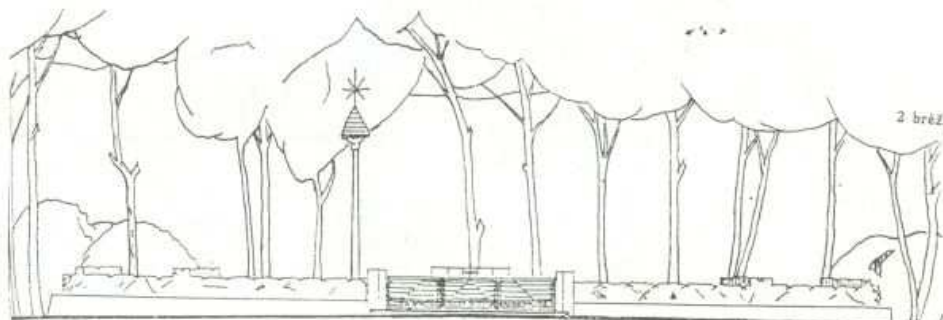
gulėjo Stepono Dariaus kūnas. Koplytstulpį išdrožė Marijampolės amatų mokyklos mokytojai V. Karalius ir P. Vėbra.

Pokario metais Rytprūsių teritorija, kurioje buvo paminklas, atiteko Lenkijai. O Soldinas pavadintas Myslibužu. Paminklą ėmėsi globoti Lenkijoje susikūrusi Lietuvių visuomeninė kultūros draugija. 1983 metais, ruošiantis S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 50-mečiui, Lenkijos Lietuvių draugijos Ščecino skyriaus nariai, vadovaujami skyriaus pirmininko J. Želepiečio, paminklą kapitališkai suremontavo. Buvo atstatytos išlupinės užrašų raidės, išdrožtas naujas ažuolinis koplytstulpis.

Prie kiekvienam lietuviui šventos tautos didvyrių žuvimo vietos kasmet susirenka ne tik Lenkijoje gyvenantys lietuviai, bet ir atvyksta grupės iš Lietuvos, apsilanko kitoje užsienio šalyse gyvenantys tautiečiai.



Paminklo išsklotinė iš viršaus.



Bendras paminklo ansamblio vaizdas.

PERCIVAL Q6

1921 metais Vokietijos susisiekimo bendrovė „Deutsche Luftreederei“ iš Karaliaučiaus į Klaipėdą pradėjo vežioti paštą ir keleivius. O 1922 m. balandžio 1 d. atidaryta oro linija Karaliaučius-Kaunas-Ryga. Ją aptarnavo aviakompanijų „Aero-Lloyd“ ir „Lloyd-Ost“ lėktuvai. Tų pačių metų gegužės 1 d. pradėjo veikti nauja avialinija Karaliaučius-Kaunas-Smolenskas-Maskva. Šią liniją aptarnavo bendros Rusijos TFSR ir Vokietijos aviakompanijos „Deruluft“ lėktuvai.

Apie savos susisiekimo aviacijos kūrimą buvo kalbama ir Lietuvos vyriausybėje. 1934 metais prie Susisiekimo ministerijos buvo įsteigta Orinio susisiekimo inspekcija. Pradžioje buvo planuota įkurti tik vietinę oro liniją Kaunas-Klaipėda. Galvota skraidyti ir į Rygą, o vėliau ir į kitus užsienio miestus.

Tarptautinėmis oro trasomis skraidyti reikėjo kvalifikuotų lakūnų. Parinkti lakūnai Jonas Dženkaitis ir Simas Mockūnas 1937 metais buvo išsiųsti į Vokietiją stažuotis aviakompanijos „Lufthansa“ lėktuvais. Mūsų lakūnai skraidė populiariais ir ilgaamžiais Junkers Ju-52/3. Ju-52 turėjo tris variklius ir galėjo skraidinti 17 keleivių. Antro-



Lietuvos keleiviniai lėktuvai Percival Q6 LY-SOA „Steponas Darius“ ir LY-SOB „Stasys Girėnas“ Kauno aerodrome.

jo piloto krėslė teko treniruotis ir tuo metu didžiausiu pasaulyje susisiekimo lėktuvu Junkers Ju G38 D-2500. Jis turėjo tris variklius ir skraidino 30 keleivių, kurių krėslai buvo išdėstyti dviem aukštais.

Išskraidę tarptautinėmis oro trasomis reikiamą stažuotės laiką, lakūnai J. Dženkaitis ir S. Mockūnas gavo tarptautinių civilinių transporto pilotų licencijas. Vokietijoje kartu su mūsų lakūnais stažavosi ir radistas A. Jankūnas.

Lietuvos susisiekimo ministerijos Orinio susisiekimo inspekcija 1938 metais Anglijoje užsakė du susisiekimo lėktuvus Percival Q6. Tų pačių metų rugpjūtį į Angliją priimti lėktuvų atvyko lakūnai J. Dženkaitis, S. Mockūnas, inžinierius Z. Rimša, radistas A. Jankūnas ir mechanikas B. Požėra. Jie

dalyvavo ir lėktuvų gamybos baigiamosiose stadijose.

Netoli Londono Percival gamykloje Lutove, baigus statyti pirmąjį Lietuvai skirtą lėktuvą, jį išbandė pats konstruktorius E. W. Percival. O po to asmeniškai pats per skridimą supažindino mūsų lakūnus su nauju lėktuvo tipu ir teigiamai įvertino jų pilotavimo techniką. Mūsų lakūnai su nauju lėktuvu apsilankė Hatfilde, kur aviacijos gamykloje jų lėktuvams buvo gaminami radijo aparatai.

Rugsėjo 1 dieną J. Dženkaitis, A. Jankūnas ir B. Požėra per Amsterdamą, Berlyną atskrido į Kauną. Oficialiai pirmasis Lietuvos keleivinis lėktuvas buvo pristatytas rugsėjo 3 dieną ir juo atliktas pirmas perskridimas į pajūrį. Lėktuvu, kurį pilotavo J. Dženkaitis, skrido susi-

siekimo ministras J. Stanišauskas su žmona, Karo aviacijos štabo viršininkas pulkininkas J. Rapšys, Orinio susisiekimo inspektorius, atsargos aviacijos majoras J. Špokevičius. Sugrįžus į Kauną lėktuvu buvo vežiojami spaudos atstovai. 1938 m. rugsėjo 5 d. pradėtas oro linijos darbas. Tą dieną buvo atlikti du skridimai į Palangą.

Antrąjį lėktuvą į Kauną S. Mockūnas su radistu A. Jankūnu ir inžinieriumi B. Rimša atskraidino rugsėjo 9 d. O rugsėjo 10 dieną šventiškai papuoštame Kauno aerodrome įvyko iškilmingos pirmųjų Lietuvos susisiekimo lėktuvų krikštymos. Pirmajam jų (gamyklos numeris Q28, Lietuvos registracijos ženklai LY-SOA) suteiktas „Stepono Dariaus“ vardas. Kitas - LY-SOB (gamyklos numeris: Q29) pavadintas „Stepono Girėno“ vardu.

Lėktuvo „Steponas Darius“ krikšto tėvai buvo Ministras pirmininkas kun. V. Mironas ir susisiekimo ministro žmona Stanišauskienė. „Stasys Girėnas“ krikštijo Lietuvos aeroklubo pirmininkas profesorius Z. Žemaitis ir konstruktorius Antano Gustaičio žmona Bronė.

1938 metais lėktuvais Percival Q6 maršrutu Kaunas-Palanga buvo skraidoma iki rugsėjo 17 dienos. Atlikti 34 reisai, vežamas paštas, skraidintas 31 keleivis. 1939 m. birželio 3 d. Kaune atidaryta reguliari vasaros sezono linija Kaunas-Palanga. Ji veikė iki rugsėjo 4 d. Bilieto kaina į vieną pusę buvo 38 litai.

Per 1938-1939 metus maršrutu Kaunas-Palanga atlikta 218 skridimų, pervežti 784 keleiviai, 3546 kg. bagažo ir 3476 kg pašto.

Pagal Orinio susisiekimo inspekcijos susitarimą su Latvijos avia-



Pirmieji Lietuvos susisiekimo aviacijos lakūnai S. Mockūnas (kairėje), inžinierius Z. Rimša (viduryje) ir J. Dženkaitis.



Derybų „Dėl savitarpio pagalbos“ sutarties delegacija 1939 metų spalio 7 dieną, prieš išskrisdama į Maskvą. Iš kairės - Lietuvos užsienio reikalų ministerijos Ekonomikos departamento direktorius J. Norkaitis, kariuomenės vadas S. Raštikis, užsienio reikalų ministras J. Urbšys ir Ministro pirmininko pavaduotojas K. Bizauskas.

toriais mūsų lėktuvai „Steponas Darius“ ir „Stasys Girėnas“ kurį laiką skraidė į Rygą. Kartu su keleiviais buvo gabenamas ir oro paštas.

Vykstant slaptoms Vokietijos ir Rusijos deryboms, kurios baigėsi Molotovo-Ribentropo paktą pasirašymu, Lietuvos vyriausybės delegacijos skraidė į Stokholmą ir Maskvą, kur vyko diplomatinės derybos.

Okupavus Pabaltijo valstybes, TSRS „Aeroflot“ Rygoje įkūrė šios aviakompanijos Pabaltijo valdybą. Čia buvo dislokuoti ir abu Lietuvos susisiekimo aviacijos lėktuvai. Jais buvo skraidoma maršrutu Ryga-Velikiye Luki-Maskva. Lietuvos atstovu „Aeroflot“ į Rygą buvo komandiruotas ir mūsų konstruktorius Balys Karvelis. Prasidėjus karui vienas mūsų lėktuvų su palaužta važiuokle ir sulaužytu propeleriu buvo likęs Maskvoje, antrojo likimas nežinomas.

LĖKTUVO KONSTRUKCIJA

Lėktuvas Percival Q6 pagamintas tokia pačia pavarde anglių konstruktoriaus Percival Aircraft Ltd. gamykloje. Tai žemasparnis, dviejų variklių, medinės konstrukcijos keleivinis lėktuvas.

Sparnas sudarytas iš trijų dalių. Centroplanas stačiakampio for-

mos. Jo du ištininiai lonžeronai tvirtinami liemenyje. Prie centropilano tvirtinami varikliai ir pagrindinė važiuoklė. Čia taip pat tvirtinamos trapecinės formos, užapvalintais galais sparno konsolės. Konsolių karkasas kaip ir centropilanas, sudarytas iš dviejų dėžutinių lonžeronų ir ferminės konstrukcijos nerviūrų. Konsolių galai pakelti aukštyn ir tokiu būdu sparnas įgauna „U“ formą. Sparnas dengtas medine klijuote, tik eleronai aptraukti drobė. Eleronai išbalansuoti svoriu ir aerodinamiškai. Sparno apačioje, tarp liemens ir eleronų, įtaisyti keturių dalių tūpimo greitį mažinantys skydeliai, valdomi pneumiškai. Centropilane įmontuoti du kuro bakai ir po vieną baką kiekvienoje sparno konsolėje. Kiekvieno jų talpa po 90 litrų. Tepalo bakai - už variklių.

Mūsų turėtuose Percival Q6-neįtraukiama važiuoklė. Jos stovai dengti aptakiais gaubtais su spyruokliniais ir hidrauliniiais amortizatoriais. Amortizuojantis uodegos ramstis su ratuku.

Liemens karkasas pagamintas iš špantų ir išilginių stringerių. Danga - medinė klijuotė ir drobė. Uodegos plokštumos aptrauktos drobė, impregnuota nitro laku.

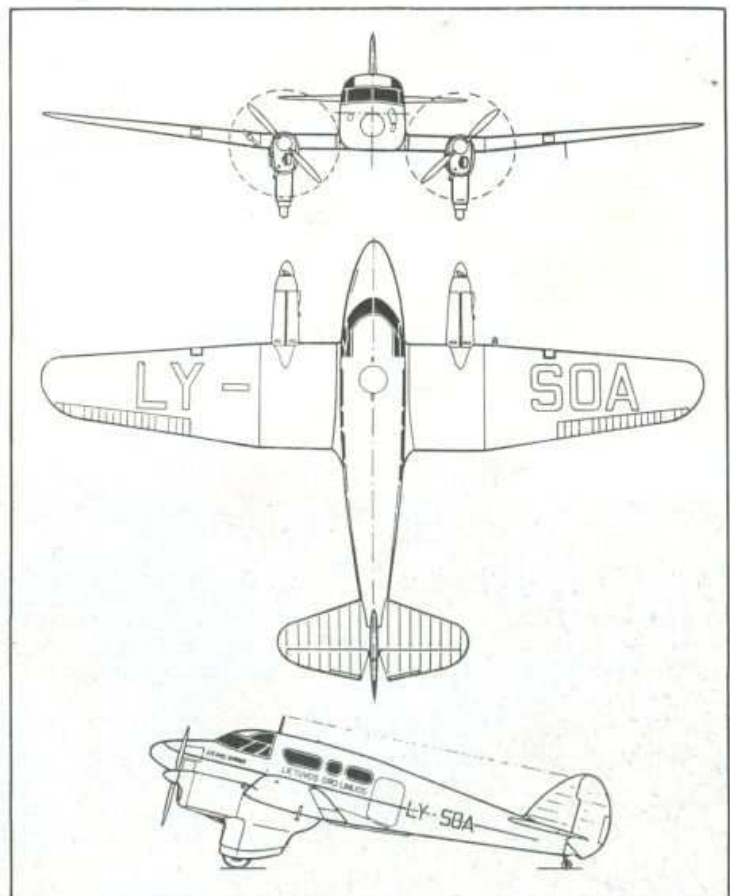
Lakūnų krėsloai įrengti vienas šalia kito, nuo keleivių salono ati-

tverti užtraukiama užuolaida. Šturvalas buvo įtaisytas taip, kad, reikalui esant, jį buvo galima perkelti iš kairės pusės į dešinę. Pedalai įtaisyti kiekviename krėsele atskirai. Keleivių skyriuje buvo keturi krėsloai ir už jų dešinėje 90 kg bagažo skyrius. Kartais jis buvo pakeičiamas dar vienu krėslu keleiviui. Lantai pagaminti iš organinio stiklo.

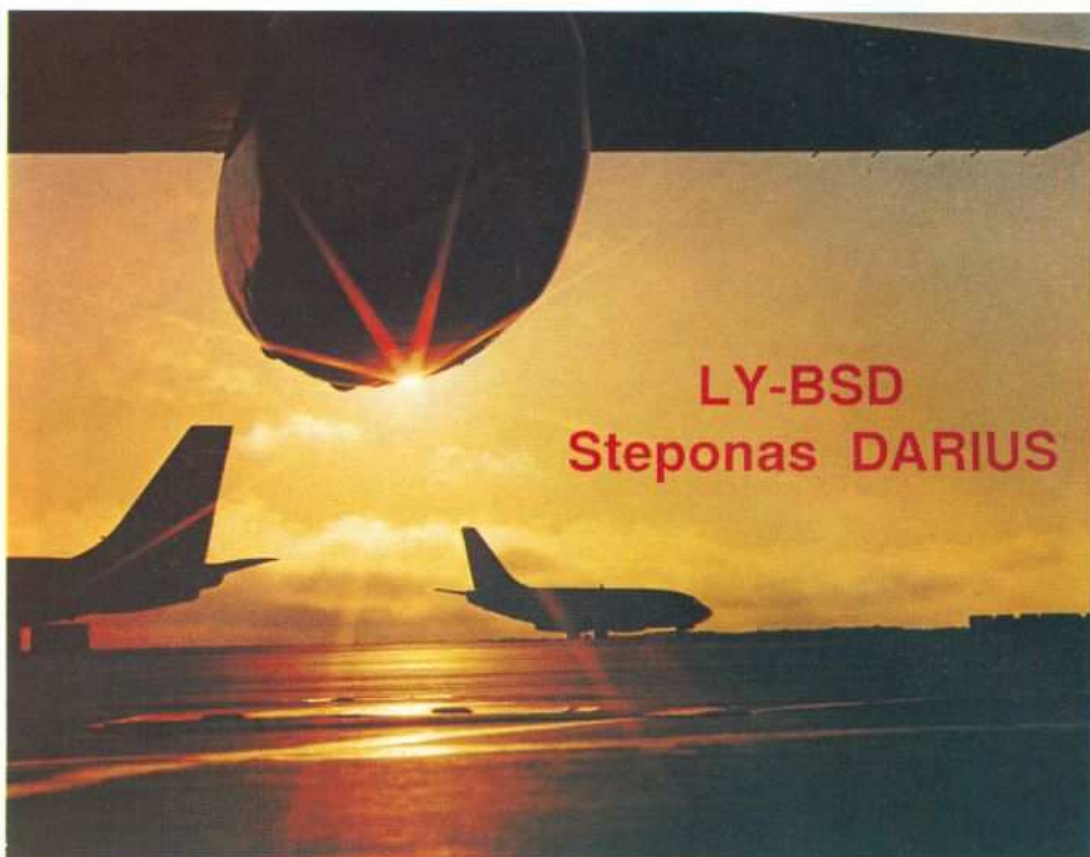
Lėktuve panaudoti du oru aušinami šešių cilindrų varikliai De Havilland Gipsy Six II. Kiekvieno jų galingumas 205 AJ. Propeleriai dvimenčiai, dviejų fiksuotų padėčių keičiamo žingsnio. Lėktuvai nudažyti sidabrine spalva. Užrašai ir juostos - mėlynos spalvos.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	14,22 m
Lėktuvo ilgis	9,83 m
Lėktuvo aukštis	2,97 m
Sparnų plotas	25,83 m ²
Tuščio svoris	1630 kg
Skridimo svoris	2500 kg
Maksimalus greitis	310 km/val.
Kellionės greitis	270 km/val.
Tūpimo greitis	85 km/val.
Aukščio lubos	6200 m
Skridimo nuotolis	1200 km



**„LIETUVOS
AVIALINIŲ”
FLAGMANAS
BOEING
737-200**



**LY-BSD
Steponas DARIUS**

Lietuvai atstačius nepriklausomybę likę „Aerofloto” lėktuvai jau buvo gerokai susidėvėję. Pagal ke-

liamo triukšmo parametrus jie ne visiškai atitinka Vakarų šalių reikalavimus. O naujai susikūrusiai

aviakompanijai „Lietuvos avialinijos”, nutiesus pirmąsias oro trases į Vakarus, teko ieškoti ir tam

tinkamų lėktuvų. Su Airijos aviakompanija buvo sudaryta lizingo sutartis keleivinio lėktuvo Boeing



737-200 nuomai. Pasipuošęs užrašu „Lietuvos avialinijos“ ir registracijos ženklų LY-GPA boingą 1991 m. gruodžio 21 dieną atliko pirmąjį reisą iš Vilniaus į Kopenhagą.

Įsigyti savus, reikiamo techninio lygio lėktuvus, trūkstant lėšų, prireikė nemažai laiko. Ir didelė šventė tapo 1995 m. birželio 23 dieną, kai į Vilnių atskrido LAL įsigytas Boeing 737-200. Lėktuvą su registracijos simboliu LY-BSD, pavadintą tautos didvyrio Stepono Dariaus vardu, atskraidino Stasys Jarmalavičius, Antanas Žilinskas ir Vidas Purutis. Lėktuvą pagamintas 1982 metais.

LĖKTUVO KONSTRUKCIJA

Žinomas JAV lėktuvų Boeing koncernas 1964 metais pradėjo kurti naujo susisiekimo lėktuvo Boeing 737-200 projektą. Keleivių patogumui buvo suprojektuotas platus liemuo. Nemaža konstrukcinių elementų pritaikyta iš anksčiau sukurtų Boeing lėktuvų. Pirmas lėktuvą Boeing 737-200 gamyklos aerodrome Sietle pakilo į orą 1967 m. balandžio 9 dieną. Netrukus

pradėta ir serijinė šių lėktuvų gamyba.

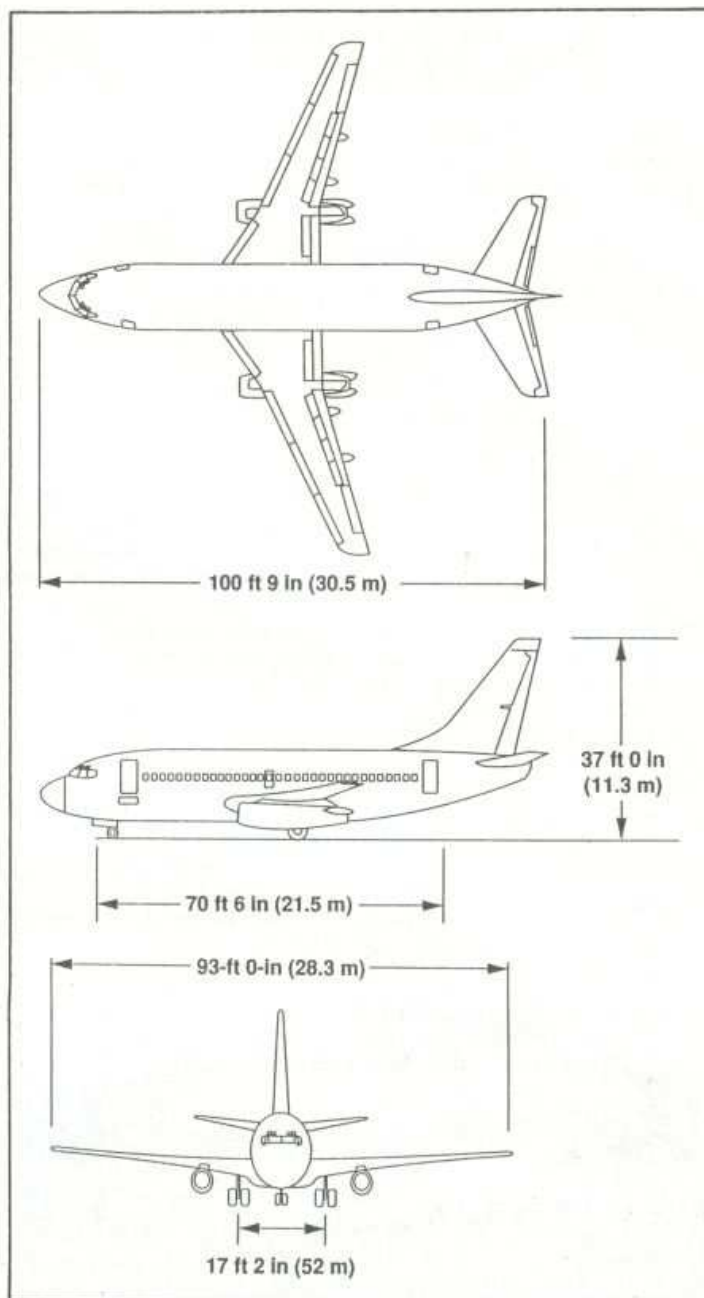
Lėktuvą metalinės konstrukcijos, tik kai kur panaudoti ir kompozicinių medžiagų elementai. Žemai pritvirtintas sparnas strėlę primenančios formos. Sparne du lonžeronai, nerviūros ir nešanti duraliuminio skardos dangą. Užsparniai trijų plyšių. Eleronai sinchroniškai veikia kartu su spoileriais. Sparno priekinėje dalyje įtaisyti priešsparniai.

Liemu skerspjūvyje yra apskritimo formos, turi hermetišką kabiną. Važiuklė trijų stovų, su sudvejintais ratais. Įtraukiama hidraulikos. Sugedus važiuoklės nuleidimo sistemai, ji nuleidžiama savų ratų svorio jėga ir užfiksuojama. Su hidropneumatiniais amortizatoriais. Stabdžiai - su automatine blokavimo sistema slydimo atveju. Kuro talpos - lėktuvo centre, sparne po liemeniu ir du bakai įtaisyti sparnuose iš abiejų liemens pusių. Gondolose po sparnais įmontuoti du Pratt and Whitney JT8D-15 varikliai, kurių kiekvieno trauka yra 7030 kg. Lėktuvą skraidina 108 keleivius.



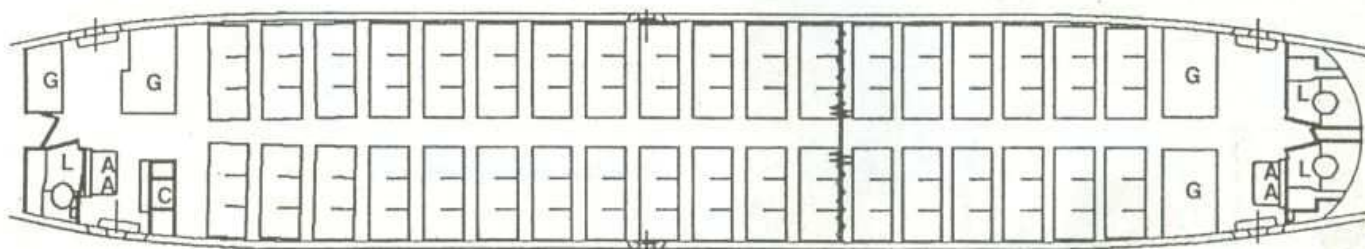
Keleivių salonas

KABINOS IŠDĖSTYMO SCHEMA



TECHINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	28,35 m	Skridimo svoris	52390 kg
Lėktuvo ilgis	30,48 m	Maksimalus skridimo greitis	927 km/val.
Lėktuvo aukštis	11,28 m	Kellonės greitis	890 km/val.
Nešančių plokštumų plotas	91,05 m ²	Skridimo nuotolis	4075 km.
Tuščio lėktuvo svoris	26898 kg		



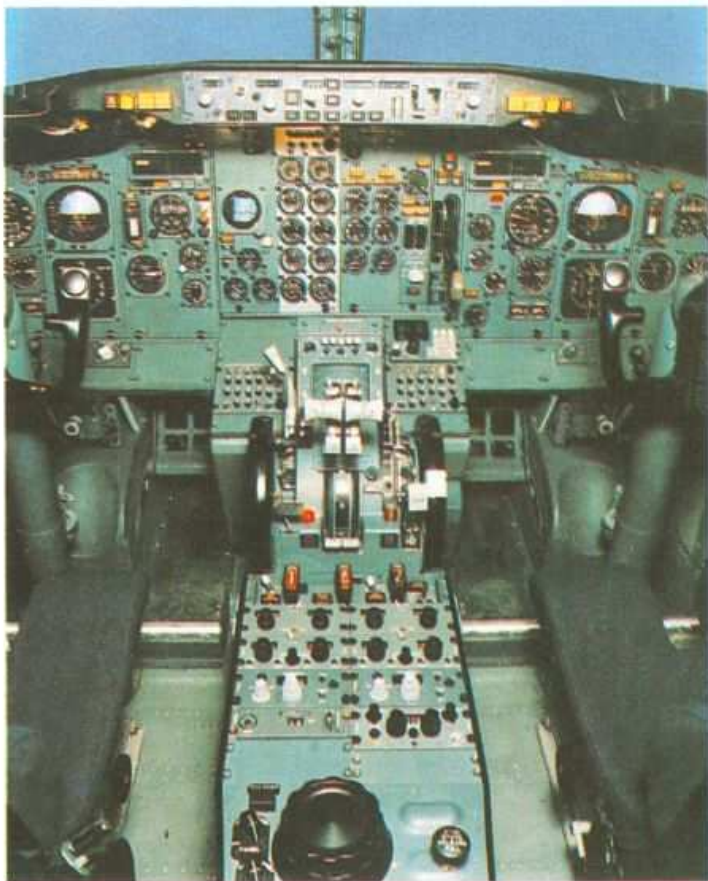
A - Aptarnaujančio personalo vieta. C - Tualetas. G - Stiuardesių darbo vieta. L - Pilotų kėslai.

BOEING 737-200

1. Lėktuvo nosies gaubtas.
2. Bortinis radijo lokatorius.
3. Tūpimo pagal sistemą antena (ILS).
4. Lėktuvo hermetinės ertmės priekinė pertvara.
5. Bortinių prietaisų išdėstymo vieta.
6. Priekinio lango plokštė.
7. Atidaromas šoninis langas.
8. Viršutinis langas.
9. Antrojo piloto krėslas.
10. Viršutinis prietaisų skydas.
11. Centrinis staliukas.
12. Lėktuvo vado krėslas.
13. Lentynėlė borto žurnalui ir kiems daiktams.
14. Saugiklių skydas.
15. Priekinės važiuoklės uždarymo skydelis.
16. Lėktuvo buksyravimo mazgas ant priekinės važiuoklės stovo.
17. Suporinti priekinės važiuoklės ratai.
18. Važiuoklės valdymo traukė.
19. Ratų padėties keitimo hidraulinis cilindras.
20. Įtrauktos važiuoklės fiksavimo mechanizmas.
21. Važiuoklės stovas.
22. Šoninis neatidaromas langas.
23. Stebėtojo krėslas (pakabinamas).
24. Dar vienas stebėtojo krėslas (nebūtinai).
25. Sieninis saugiklių skydas.
26. Centrinė apšvietimo lempa.
27. Pilotų kabinos durelės.
28. Priekinė virtuvė.
29. Tarnybinės dešinio borto durelės (1,65x0,76 m).
30. Kabykla.
31. Priekinis tualetas.
32. Priekinės kairiojo borto durelės (1,83x0,86 m).
33. Laipteliai.
34. Elektros prietaisų išdėstymo vieta.
35. Priekinis bagažo skyrius.
36. Lėktuvo langai.
37. Priekinis keleivių salonas.
38. Pertvara tarp salonų.
39. Oro tiekimo į variklį anga.
40. Oro kondicionieriaus pirminė pakopa.
41. Sparne įmontuotas kuro bakas.
42. Sparno kesonas.
43. Viršutinė sparno danga.
44. Priešsparnis (išleistas).
45. Išbalansavimo rezervuaras.
46. Dešiniojo borto navigacinis žibintas (blykčiojantis).
47. Dešiniojo borto žibintas (bespalvis).
48. Dešinysis eleronas.
49. Elerono trimeris.
50. Triplyšis užsparnis (išleistas).
51. Interceptorius.
52. Sparno spoileriai.

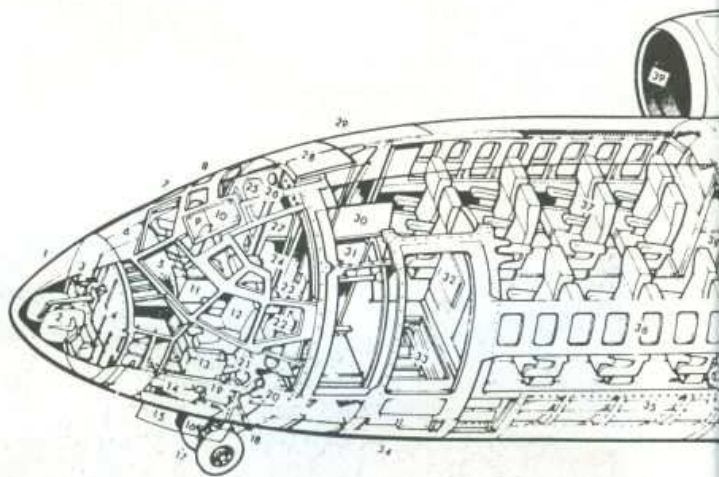
53. Spoileris.
54. Triplyšis užsparnis.
55. Vidinis tūtos gaubtas.
56. Variklio gondolos aerodinaminis pračiuožiklis.
57. Traukos jėgos reverso skydeliai (uždaryti).
58. Radijo ryšio antena.
59. Radijo ryšio antena (nebūti na).
60. Dešiniojo borto avarinės durelės.
61. Pagrindiniai liemens špantai (3), pagaminti iš kalto lydinio.
62. Tarpiniai špantai iš valcuoto

78. Dešiniojo borto užpakalinės tarnybinės durelės (1,65x0,76 m).
79. Užpakalinė virtuvė.
80. Kilio priekinio lonžerono ir hermetizavimo pertvaros tvirtinimo mazgas.
81. Avarinis navigacinis žibintas.
82. Dešinysis stabilizatorius.
83. Dešinysis aukštumos vairs.
84. Priekinis kilio lonžeronas.
85. Kilio karkasas.
86. Kilio danga.
87. Antena (VOR/ILS).
88. Posūkio vairo kompensatorius.
89. Antistatiniai įtaisai.
90. Posūkio vairs.
91. Korėtas karkasas iš stiklo pluošto.
92. Posūkio vairo valdymo mechanizmas.
93. Posūkio vairo traukė.



Pilotų kabina.

"Lietuvos avialinijų" archyvo nuotrauka.



- lydinio.
63. Grindų sija, kurios viduje eina oro kondicionavimo kanalas.
64. Centriniai elastingi kuro bakai.
65. Kuro siurblys.
66. Centrinės grindų sijos.
67. Kairiojo borto avarinės durelės.
68. Hidraulinės sistemos šachta.
69. Hermetizacijos perdanga.
70. Izoliacinis sluoksnis.
71. Viršutinis oro srauto paskirstymo kanalas.
72. Plokščios kabinos lubos.
73. Kondicionuoto oro tiekimo sistema.
74. Kabančios rankinio bagažo kameros.
75. Antena.
76. Keleivių salonas.
77. Užpakalinė pertvara.
94. Aukštumos vairo ašies sukimo traukė.
95. Uodegos gaubtas.
96. Pagalbinės jėgainės dujų išmetimo anga.
97. Kairės pusės aukštumos vairo trimeris.
98. Kairės pusės aukštumos vairs.
99. Kairiojo stabilizatoriaus pusė su keičiamu pastatymo kampu.
100. Stabilizatoriaus nerviūros.
101. Pagalbinės jėgainės vamzdis.
102. Pagalbinės jėgainės (APU) blokas.
103. Stabilizatoriaus centrinės sijos (kaltos).
104. Kilio atrojo lonžerono tvirtinimo mazgas.
105. Stabilizatoriaus pastatymo kampo keitimo mechanizmas.
106. Kondicionuoto oro įrengimai.

- 107. Patikrinimo apžiūros liukas.
- 108. Užpakalinė hermetizacijos pertvara.
- 109. Užpakalinė virtuvė.
- 110. Tualetas.
- 111. Užpakalinės kairiojo borto

- 116. Pagrindinių važiuoklės ratų įt rankinio eismė.
- 117. Važiuoklės fiksavimo mazgas.
- 118. Triplyšiai užsparniai.
- 119. Važiuoklės šoninis stovas.
- 120. Jėginis liemens špantas.
- 121. Liemens ir sparno sujungimo pračiuožiklis.
- 122. Kondicionuoto oro kanalai.
- 123. Oro aušinimo ventiliatorius.
- 124. Pirminis šilumos keitiklis.
- 125. Pagrindinio lonžerono tvirtinimo mazgas.
- 126. Vandens centrifuga.
- 127. Oro tiekimo į kabiną kanalai.
- 128. Priverstinis oro tiekimas.
- 129. Oro priėmimo anga.
- 130. Žibintas tūpimui.
- 131. Priekinės briaunos priešsparnis.
- 132. Oro aušintuvas.
- 133. Sparno nerviūra.
- 134. Pagalbinis važiuoklės stovas.
- 135. Pagrindinės važiuoklės suporinti ratai.
- 136. Variklio gondolos gaubtas.
- 137. Oro tiekimo į variklį anga.
- 138. Variklio paleidimo starteris.
- 139. Kompresoriaus mentys.
- 140. Variklis.
- 141. Tepalo bakas.
- 142. Aukšto slėgio kompresorius.
- 143. Sparno priekinis kesonas.
- 144. Sparno nerviūros.
- 145. Variklio gondolos aerodinaminis pračiuožiklis.
- 146. Reverso traukos skydeliai (atidaryti).
- 147. Reverso valdymo mechanizmas.
- 148. Užsparnių kreipiamosios.
- 149. Sparne įkomponuotas kuro bakas.

- 150. Priekinė sparno briauna.
- 151. Priešapledėjimo sistemos kanalėliai.
- 152. Priešsparnių išleidimo hidraulinė pvara.
- 153. Papildomi, rievėto paviršiaus lonžeronai.
- 154. Užpakalinis sparno lonžeronas.
- 155. Kairio eleronų trimmeris.
- 156. Išbalansavimo rezervuaras.
- 157. Kuro bako alsuoklis.
- 158. Kairysis eleronas.
- 159. Kairiojo borto žibintas (bespalvis).
- 160. Kairiojo borto navigacinis žibintas (blykčiojantis).



Lietuvos avialinijos

- durys (1,83x0,76 m).
- 112. Užpakalinių durų rėmas.
- 113. Liemens danga.
- 114. Užpakalinis bagažo skyrius.
- 115. Liemens ir sparno sujungimo aerodinaminis pračiuožiklis.

KELIĄ ĮVEIKIA EINANTIS

Šių metų rugsėjo mėnesį „Lietuvos avialinijos“ švęs savo gyvavimo penketmetį. Savaimė, šios sukakties proga, kyla noras atsigręžti atgal ir apibendrinti, nors ir labai neilgą, bet, sakyčiau, sudėtingą, Lietuvos nacionalinės aviacijos atgimimo laikotarpį. Nelengva vienareikšmiškai įvertinti jau istoriškai patvirtintą ir greitai prabėgusius metus nuo tos dienos, kai tuometinė valstybinė aviakompanija, dabar reorganizuota į specialiosios paskirties akcinę bendrovę, stiprėjo, keitėsi ir „ieškojo savo pelnytos vietos po saule“. Būtajį laiką pavartoju ne atsitiktinai - liudiniškai patvirtintu, kad kukli sukaktis vainikuoja tvirtą „Lietuvos avialinijų“ poziciją tarptautinėje aviacijoje, vis didėjantį jos pripažinimą „Tarptautinės vežėjų orų asociacijos“ (IATA) veikloje. Suprantama, kad nueitas kelias, deja, nebuvo triumfo trimitų lydimas. Kartais net prisiminti nenoriu, ką teko išgyventi...

Laikas, žinoma, padarė savo, ir neigiamos emocijos išsiskleidė, palikdamos tik karčias nuosėdas. Didžiąja prasme, šiandien jaučiamės tvirti, kupini ryžto eiti pasirinktu keliu pirmyn. Daugelyje savo interviu aš išsamiai aiškinau, kas padaryta, ką veikiamė šiandien, ką artimiausiu metu ir tolesnėje perspektyvoje ruošiamės padaryti. Juose daug kartų vartoju taip dažnai dabar girdimą žodį - sunkumai. Kaip norėtusi jį išmesti iš leksikono ir pakeisti kitu žodžiu, pavyzdžiui, pasiekti. Neabejotina, kad jų per šiuos penkerius metus būta daug, bet lyg ir balsu džiaugtis, nes nebūsime suprausti, rizikuotume būti apkaltinti nekuklumu. Manychiau, kad vertinantis savo darbą kolektyvas turi teisę pasidžiaugti, šiuo džiaugsmu pasidalinti su kitais. Tas, kas bijo pasirašyti po savo veiklos ataskaita, paprasčiausiai arba nieko nenuveikė, arba negerbia savęs ir kitų. Laikydamasis šio paprasto etikos principo, aš visuomet visus, iš tikrųjų besidominčius mūsų aviakompanijos veikla, kviečiau atviram pokalbiui, nuoširdžiai aiškinau, koku „oru mes kvėpuojame“. Vėlgį, deja, sensacijų poreikis, dažniausiai su minuso ženklų, stačiai aistra, buvo toks didelis, kad pasiekimai kaipmat buvo tendencingai iškraipyti, savaip, neaiškų koku tikslu ir kam, interpretuoti ir sudėti į tokias išvadas, kurių turinys silpnesnės nervų sistemos žmones paprasčiausiai palaužtų.

Džiugu, kad mes ne tokie silpni. Penkerių metų sukakties proga labai norėčiau padėkoti visiems „Lietuvos avialinijų“ lakūnams, technikos specialistams, tarnautojams už tai, kad jų optimizmas, gera valia, o svarbiausia - meilė darbui ir profesionalumas įrodė tai, ko iš esmės įrodinėti nereikėjo - valstybingumo simbolis, nacionalinis vežėjas oru privalo išlikti toks, koku verta darbšti lietuvių tauta - pirmoji iš buvusių tarybinėje vergijoje šalių, žengusi nepriklausomybės atkūrimo kovon, ją laimėjusi, kurianti savo nepriklausomą dabartį ir ateitį.

Drąsiai galiu pakartoti savo interviu „Lito“ periodiniam leidiniui antraštę: po sunkaus starto sėkmingai paklome laisvam skrydžiui. Šiuose žodžiuose - tiesioginė prasmė, kryptis pen-

keriems tikro darbo metams. Ekskursas į praeitį, ko gero, pats savaime puikiausiai pailiustruos sunkų startą.

Viskas, kuo šiandien galime džiaugtis, prasidėjo, sakyčiau, dramatiškai - paveldas visiems gerai žinomas, beje, dvejopos prigimtės: materialus ir sunkiai apčiuopiamas, tačiau įvardinamas. Turiu galvoje tuometinį „intelektualinį“ potencialą ir jo „mentalitetą“, t.y. mentalitetą tų žmonių, kuriems Lietuvos nepriklausomybė, „Lietuvos avialinijų“ gimimas buvo nokautas. Jo būta tokio stipraus, kad atsigauti nepavyko, nors dar ir šiandien bandoma. Pasikartosiu sakydamas, kad visai nebūtina svarstyti, kas kurį ir koku atveju nugalėtų - mes ar tos agonijų draskomos neįvardijamos jėgos, ko gero, prisidedančios



Stasys DAILYDKA,
akcinės bendrovės
„Lietuvos avialinijos“
generalinis direktorius

prie tų, kurių užsakymu vykdoma nuosekli „Lietuvos avialinijų“ žlugdymo kampanija. Šiandien jau sunku atskirti, kieno interesai dominuoja „laužant sparnus“, galop, kokių jėgų interesai tiesiog sutampa, siekiant patenkinti savo tuščias ambicijas. Betgi grįžkime prie starto.

Aviacijoje, kaip ir sportiniame bėgime: šūvis iššautas, privalai bėgti; atitrūkęs nuo žemės, privalai skristi. Keitėsi aviakompanijos vadovybės, buvo reformuojamos jos struktūros, bet pradžioje tikros tvarkos nebuvo. „Aerofloto“ įvaizdis ir, kaip minėjau, dvejopa paveldo prigimtis „tebekaitino“ vaizduotę, diktavo anksčiau primetą, tapusį įprastu, veiklos stiliumi. Materialus paveldas, švelniai pasakius, neypač tobula ir ne pati naujausia technika, pastatų įranga, nekėlė pasitikėjimo ateitimi. Neturėjau ir neturiu jokių abejonių, kad kuo skubiausiai šio palikimo reikia atsiskaidyti. Gal kiek suvėlavome, nes laikas mūsų nelaukė. Tokios politikos įgyvendinimo keliu tebeeiname ir šiandien, bet kiek emocijų teko paaukoti, siekiant to! Kiek įrodinėjimų, brangaus laiko ir visokeriopų nuostolių, kaltinimų teko patirti! 1992 metais tikrai skausmingai reikėjo pradėti prasmingą kovą prieš

„tarybinių metastazių“ apsėstą aviakompaniją. Jokios patirties tarptautiniuose pervežimuose oru, konkurencijos sąvoka - svetima, įgūdžių dirbti naujomis politinėmis ir ekonominėmis sąlygomis - nulis. Visą reikėjo sukurti, pradedant raštyvedybą ir baigiant tarptautinius standartus atitinkančią aviakompanijos veiklą apskritai. Pradėjome mokymus. Tikrai nedėkingas procesas jau brandžiamė lakūnų amžiuje, bet alternatyvos nebuvo. Visų pirma, juos reikėjo parengti tarptautiniams skrydžiams, t.y. gauti leidimus skraidyti tarptautinių reisų lėktuvais. Specialybės disciplinos, anglų kalba - „užgriuvo“ juos pirmuosius. Lygiagrečiai - stiuardėsės, keleivių aptarnavimo skyriaus darbuotojai, krovininių pervežimo tarnybos personalas, komercijos ir antžeminio aptarnavimo tarnybų personalas. Dabar sunku tą seką atstatyti. Mokėmės visi. Šiandien - tai praeitis, kurią daugelis atsimena su atlaidžia šypsena, sakydami, kad neįmanoma patikėti, jog taip iš tiesų buvo. Nors permokymo procesas - praeityje, mūsų mokymo centras, beje, pajėgiausias Baltijos šalyse, dirba toliau. Brandūs specialistai savo patirtį ir žinias perteikia naujai ateinantiesiems, jaunajai būsimų aviatorių kartai. Labai džiaugiuosi, kai matau, kad žmonės patys, nevejami ir neskatinami, siekia žinių, prašosi įrašomi į kvalifikacijos kėlimo kursus, kurių plati programa - nuolatinė aviakompanijos gyvenimo dalis. Ypač šaunu - teisingas požiūris į darbą „Lietuvos avialinijose“, nes patys žinote - aviacijoje abejingų ir pasyvių įsakymų vykdytojų niekas nelaukia. Su tokiais jau atsiveikiname. Jų pozicija - nepageidautinas praeities reliktas.

Mūsų tikslas, kaip minėjau, pakeisti esamą lėktuvų flotilę, kitaip tariant, ją suvakarietinti. Tai joku būdu ne poza ar noras pasididžiuoti: visko esmė - skrydžių sauga ir komfortas keleiviams. Nenoriu plačiai kartoti gerai žinomų tiesų - šiuolaikinis keleivis jau taip pat ne tas, kurį pažinėjome kad ir prieš penkerius metus. Patogi kelionė, skrydžių tikslumas, lakūnų, visų dirbančių aviakompanijoje darbo sąlygos - negali būti supaprastintai suvokti dalykai. Šiame darbo bare privalome stengtis kiek įmanymai. Akis į akį susidūrėme ir su tokiu reiškiniu, kuris anksčiau buvo svetimas - daugiakultūrė keleivių sudėtis. Žinoma, kad ši neturi nieko bendra su ta daugialype kultūra, kuri buvo primesta iki nepriklausomybės atkūrimo. Tautų ištis buvo daug, o kultūra viena - tarybinė. Taigi šiandien „Lietuvos avialinijų“ lėktuvais skraido pačių įvairiausių pasaulio tautų, kultūrų ir religinių papročių žmonės. Siekiame, kad visi keleiviai jaustųsi saugiai ir patogiai, būtų kaip galima geriau aptarnauti. Tarybinių lėktuvų keitimas į vakarietiško modelių lainerius - dar ne visas pasiekimas. Šis darbas bus nuvertintas, jeigu keleiviams sudarysime tų sąlygų, kuriomis jie keliauja toli nuo Lietuvos. Labai malonu gauti laiškus, kuriuose nuoširdūs padėkos žodžiai ar netikėta nuostaba „atradus“ „Lietuvos avia-

linijas", lydimą pažadų keliauti ateityje tik mūsų lėktuvais.

Suprantama, kad pasitaiko ir nesklandumų. Jie liūdina, bet rankų sudėję nesėdime, o imamės kuo greičiausiai veiksmų trūkumams darbe pašalinti. Taip palaipsniui pavyko suformuoti visai nieko bendra su tarybine praeitimi neturintį Lietuvos aviacijos, o konkrečiai - „Lietuvos avialinijų“ įvaizdį. Nuoširdus darbas ir pastangos nenuėjo perniek. Jūs žinote, kad šiandien tęsiame lėktuvų nuomą, kartu įdarbindami mūsų ekipažus Pakistane ir Mali. „Lietuvos avialinijų“ žmonės pasirodė esą labai profesionalūs, galintys būti geri instruktoriai kitų, mažesnę patirtį turinčių, aviakompanijų lakūnų, stiuardesių, techninio personalo. Toliau dirbame lėktuvų pardavimo srityje. Kiek įmanoma stengiamės lėktuvus rekonstruoti, jų būklę pagerinti taip, kad jie galėtų skraidyti ne tik vidaus linijose (kaip buvo numatyta), bet ir tarptautinėse trasose. Daugelio jų vidaus įrangą mūsų iniciatyvos dėka pažengė toli į priekį, lyginant su pirminiu (gamykliniu) jos variantu. Taip šiuolaikiškai pertvarkytus lėktuvus žymiai lengviau išnuomoti. Populiarus tipas „JAK-42“, pasižymintis neblogomis saugos charakteristikomis bei triukšmingumo lygiu, dar paklausus tiek nuomoti, tiek parduoti. Ypač tose šalyse, kurios neturi pakankamai lėšų vakarietiškiems lėktuvams įsigyti. Būtina pasinaudoti tokiais palankiomis aplinkybėmis.

Suprasdami, kad lėktuvų atnaujinimas, nors ir dalinis, brangiai kainuoja, manome, kad jis būtinas, nes, kaip sakiau, skrydžių sauga ir patogumai keleiviams - imperatyvas, kurio reikšmės negalima supaprastinti. Išlaidų daug, bet jos - realybė, kurios, kad ir kaip norėtume, išvengti negalime. Kur įmanoma - taupome, bet beprasmiškas taupymas, t.y. ateities sąskaita, gali tapti kliūtimi, kurių ir be to pakanka. Mes, kaip visos kitos įmonės, priklausomi nuo bendros ekonominės padėties Lietuvoje, o gal net labiausiai. Visi su šalies ekonominiu gyvenimu susiję nesklandumai, tarsi lakmuso popierėlyje, atsispindi mūsų ekonominių rodiklių suvestinėse. Nepaisant visų nepageidaujamų aplinkybių mes patys nesnaudžiame, laukdami laimingos baigties, patys aktyviai dalyvaujame siekdami kuo greičiau šalinti kliūtis, trikdančias normalų aviakompanijos darbą.

Daug kartų esu kalbėjęs apie sunkumus, kurie įtakoja mūsų pajamas, nors nuolat išlaikome jų augimo tendenciją. Šiandien kai kuriuose maršrutuose keleivių srautas toks didelis, kad, norint patekti į „Lietuvos avialinijų“ lėktuvą, reikia gerokai iš anksto užsisakyti bilietą. Pastaruoju metu „išaugo“ ir „surtvėjęs“ mūsų atstovai užsienio šalyse, gerokai suaktyvėję agentų Lietuvoje ir užsienyje darbas. Toks rezultatas - tam tikro laiko pareikalavęs darbas - kruopštus, nuoseklus. Tik laikui bėgant ateina patirtis. Kaip sakoma - gyvename ir mokomės. Yra sričių, kuriose būtint tik patirties stokojame, bet ir čia, pavyzdžiui, reklamos srityje, ryžtingai žengiame pirmyn.

Vakarų šalyse reklama - atskira ideologinė aviakompanijų kompleksinė veikla, sumaniai apibendrinanti rinkos tyrimų, keleivių psichologijos ir kompanijos darbo rezultatus. Bilietų rezervavimui, pardavimui kartu su kitomis veiklos grandimis - teikiama ypatinga reikšmė. Didelės apimties investicijos į reklamą, jeigu jos kampanija tinkamai organizuota, neabejotinai save pateisina ir atsiperka su

kaupu. Tai ne nauji dalykai, o vakariečiams gerai žinomos tiesos. Mūsų visuomenės požiūris į reklamą dar nėra reikiamai lankstus, bet stengiantis ir daug dirbant viskas įmanoma. Juk kelią įveikia tik einantis, na o jeigu sėdėsime ant kelmelio ir po dangaus skliautą žvalgysimės...

Mums tenka varžytis kaip lygus su lygiu su naujausių tipų lėktuvus ir daugelio dešimčių metų tradicijas turinčiomis aviakompanijomis. Jokio išimčių ar nuolaidų mums nedaro. Prisipažinsiu, kad nelengva kovoti už savo gerą vardą, o taisyklės visiems vienos, jas gina įstatymai. Pasižymime ir jau esame gerbiami už skrydžių reguliarumą - skraidome visuomet tiksliai laikydamiesi sudaryto tvarkaraščio. Šiuolaikiniame, dinamiskame pasaulyje, kuriame dominuoja verslas - tai labai patrauklus bruožas. Nemažiau esame mėgstami už labai gerą keleivių aptarnavimą.

Turiu galvoje labai sudėtingą paslaugų kompleksą, kurio turinį nuolat tobuliname. Kuklias materialines galimybes kompensuojame tuo, ko jokiais pinigais įvertinti neįmanoma - nuoširdumu, tikru dėmesiu. Šie bruožai „grynu pavidalu“ nebūdingi net ir gerai žinomoms pasaulyje avialinijoms, kuriose stiuardėsės šypsena - formali profesinės pareigos vykdymo išraiška. Mūsų merginų šypsenos puošia „Lietuvos avialinijų“ keleivių skrydžius beveik į dvidešimtį pasaulio valstybių.

Bėga laikas, keičiasi kartos. Naujai priimanamos stiuardėsės privalo labai gerai mokėti anglų kalbą ir, žinoma, pradėti skraidyti tik turėdamos aukščiausią profesinį pasiruošimą. Šiandien keleivių nestebina ir stiuardai - vyriška ranka taip pat reikalinga šiame darbe.

Tobuliname viską, kas, atrodytų, būtina keleiviui, jo maloniam skrydžiui. Bendra Lietuvos ir Danijos įmonė „AERO-CHEF-LAL“, gimininga pasaulyje garsiam maitinimo tinklui „GATE GOURMET“, aprūpina mūsų keleivius maistu. Receptūros keičiamos dažnai, o maisto kokybė - mūsų nuolatinio dėmesio centre. Stengiamės patiekti keleiviams daugiau lietuviškų produktų. Drąsiai galiu tvirtinti, kad ekonominės klasės keleiviai „Lietuvos avialinijų“ lėktuvuose valgo gardžiau, nei daugelio kitų avialinijų tos pačios klasės reisuose. Verslo klasės keleiviams maistas patiekiamas gero porceliano induose, jam būdingos ypač geros skonio savybės. Kartą girdėjau juokaujant, kad ne visi savo namuose taip iškilmingai pusryčiauja... Tai geras įvertinimas. Apskritai, kalbant apie „Lietuvos avialinijas“, jų nuėitą penkerių metų kelią, pašaliečiu, pirmąsyk keliaujančiam mūsų lėktuvu, būtų stačiai neįmanoma suvokti tą pažangą, kurią pasiekėme.

Daugelis mūsų dar labai gerai prisimena kad ir „legendinį“ Aerofloto laikų Lietuvos padangėje maistą - melsvos spalvos vištos šlaunelę, kurią, jeigu patiektume savo keleiviams, padėkos, ko gero, nesulauktume... Teisingai sakoma, kad į gera greitai įprantama.

Gera, kad norime gyventi dar geriau. Taip ir turi būti.

Negaliu nepaminėti to didelio darbo, kurį nuveikėme skrydžių saugos srityje. Mūsų skrydžių sauga atitinka tarptautinius standartus ir gauti sertifikatai - toli gražu ne formalus šio fakto liudijimas. Remonto priežiūros inspekcija, taip pat skrydžių saugos inspekcija - mūsų sudėtingos lėktuvų būklės bei lakūnų lygio priežiūros sistemos institucijos. Skrydžių saugos inspekcija - tai aviakompanijos darbuotojų potencialas, kurio veikla ir jos rezultatai lemia mūsų visų darbo prasmę. Technikos departamentą sudaro net devyni padaliniai, kurių kiekvieno darbuotojo darbas - mūsų bendro darbo sėkmės laidas. Beje, negalėčiau išskirti nė vieno aviakompanijos departamento ar padalinio, nes visų jų darbuotojų indėlis - dabartinės aviakompanijos būklės sudėtinė dalis. Tai - „Lietuvos avialinijos“, sulaukusios penkerių metų amžiaus.

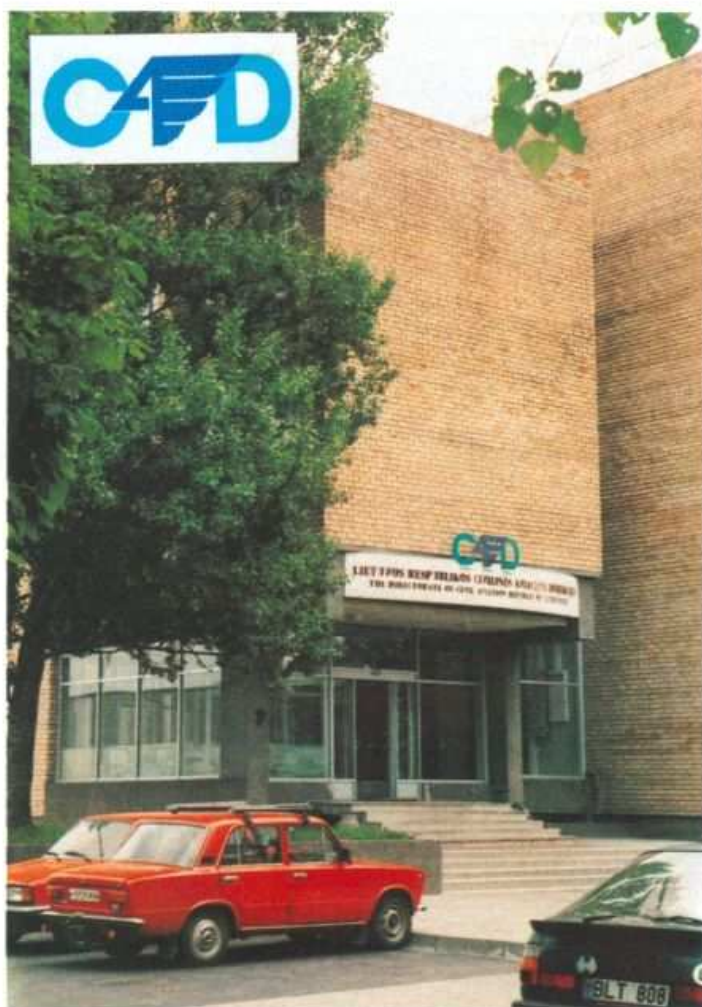
Kas, tarkime, 1989-aisiais galėjo įtarti, kad šiandien būsime tokie, kokie esame, kad skraidysime ten, kur skraidome?! Penkerių metų sukaktį pasitinkame tikrai geros „formos“. Iki kalendorinių metų pabaigos dar toloka, bet neabejoju, kad dar šiemet pavyks pakeisti, t.y. kiek atnaujinti flotilę. Interviu žurnalui „Mokslas ir technika“ minėjau, kad labai rimtai ketiname parduoti blogos šlovės Lietuvoje (nors ypač geros techninės būklės) lėktuvą „JETSTAR“. Iš to paties partnerio norėtume įsigyti „BOEING“ tipo lėktuvą. Labai norėtume, nes to tikrai reikia. Būtina savo flotilę papildyti nedideliais, iki 50-ties vietų lėktuvais. Būtent šia linkme žadame dirbti: derybos, prasmingos sutartys, naujų kryptų skrydžiams paieška, rūpestis keleivių ir t.t.

„Lietuvos avialinijos“ - vienintelis Baltijos šalyse likęs nacionalinis vežėjas oru, o tai, sutikite, įpareigoja, pirmiausia pavyzdingam darbui. Galiu patikinti, kad neseniai atidarytas reisas į Romą - tikrai ne paskutinis. Beje, mūsų užsienio kelionių agentūros „Aviaturas“ dėka sugebėjome efektyviau panaudoti aviakompanijos flotilę ir daugeliui kelionių suteikti nepakartojamą nuotaiką. Manau, kad nuolatinės paieškos, lankstumas ir deramai išskirti prioritetai suteiks šiam, vos trejų metų amžiaus sulaukusiam „Lietuvos avialinijų“ padalinui, daugiau stiprybės dirbant rinkos sąlygomis, kaip lygiaverčiam partneriui su privačiomis turizmo firmomis. Tai ypač sunkus darbo baras. Bet kartą norime gražiai ir patogiai keliauti, norime pamatyti svečias šalis - kreipkimės į „Aviaturą“.

Malonu, kad žurnalas „Lietuvos sparnai“ džiaugiasi kartu su mumis, pasitinkančiais penkerių metų sukaktį. Tiek žurnalo, tiek aviakompanijos pavadinimuose į akis krenta malonus ir garbingas sutapimas - Tėvynės vardas, papuoštas plačiai išskleistų sparnų judesio trajektorija. Perfrazuodamas p. P. Jurgėlos brošiūros apie Dariaus ir Girėno skrydį pavadinimą, pabaigai norėčiau pasakyti - Mes skrisime!



Lietuvos avialinijos



BANDYMAS SUVIENYTI AVIACIJĄ ARBA

Pasaulio lietuvių vienybės dieną prisiminus

Valstybės įmonė „Civilinės aviacijos direkcija“ užregistruota 1994 m. Tai buvusiųjų Valstybinės skrydžių valdymo tarnybos, Valstybinės civilinės aviacijos inspekcijos ir dalies Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamento sektorių junginys. Šios įmonės sukūrimo tikslas - jau ne pirmos aviacijos valdžios Lietuvoje užuomazgos. Tos aviacijos valdžios arba bandymo valdyti aviaciją, ko gero, niekas nepatyrė iki 1995 m. vidurio. Naujamajam generaliniam direktoriui pavyko bandymas direkcijoje suvienyti - na, gal ne visą aviaciją - du didelius jos padalinius, t. y. Civilinės aviacijos inspekciją, kuriai vadovauja direktorius Jonas MAŽINTAS, ir Oro navigacijos paslaugų departamentą, kuriam vadovauja direktorius Antanas LAPINSKAS. Abu šių padalinių vadovai dirbė Susisiekimo ministerijoje Civilinės aviacijos departamento direktoriais. Specialus R. ERIKSONIENĖS pokalbis su jais skiriamas „Lietuvos sparnų“ skaitytojams.

Antanas LAPINSKAS,
Oro navigacijos
paslaugų
departamento
direktorius



Gimė 1949 m. Žemaitis iš Kretingos rajono. 14 metų neteko tėvo. Niekas nestuktelėjo lėktuvo link, bet jau vaikystėje gerai žinojo, kad skraidys. Po 2 bandymų įstoti į lakūnų grupę trečią kartą teko „apsispręsti“ ir tapti skrydžių vadovu. Tarnavo trejus metus jūrų laivyne. 1975 m. su pagyrimu baigė Kirovogrado aviacijos mokyklą, 1989 m. - Leningrado civilinės aviacijos akademiją.
Turi sūnų ir dukrą - būsimą skrydžių vadovę.

- Perfrazuodama pasakymą - su kuo eitumėte į mūšį - norėčiau pradėti nuo klausimo, ar turite kolegų, su kuriais galėtumėte skristi vienoje įguloje?

- Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamente kiekvienas turėjome pasiskirstę funkcijas ir darbą. Todėl, manyčiau, ten turėjau įgulą, tinkamą skristi. O čia kol kas bijau apsiriki, todėl manau, kad klausimas per anksti. Jei dirbti su technika galima išmokti, tai santykiai su žmonėmis ne visada priklauso nuo mokėjimo arba noro dirbti. Kartais kuo daugiau dirbi, tuo aiškiau matai, kad sunku su žmonėmis. Mėgau sakyti - jei būčiau alpinistas, į kalnus su X nelipčiau viena virve susirišęs. Lėktuve dar sudėtingiau - kai vienas pakimba ant bedugnės, mano moralė sako, kad pakibusysis turi nusipjauti pats, kitaip žus abu. Šito žmonių turbūt neišmokysi. Tai daugiau, negu mokslas.

- Į Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamentą atėjote dirbti iš skrydžių valdymo centro, buvote jo vadovas. Dabar vėl sugrįžote į tą patį darbą tik su gerokai platesniu aviacijos darbo požiūriu ir patirtimi.

- Ankstesniojo skrydžių valdymo centro veikloje buvo daug ir įvairaus pobūdžio trūkumų. Tai ir pasenusi technika, ir finansiniai neaiškumai, ir politika. Mačiau juos, ir darbą stengiausi daryti kaip sau, t. y. susikūriau atitinkamą to darbo stereotipą, kuris, mano manymu, artėjo prie idealo. Tačiau, kai tavo darbo barą paima kitas vadovas, šis turi jau kitokį stereotipą ir visą darbą kreipia kita linkme. Tai nėra blogai. Tačiau ir vienu, ir kitu atveju rezultatas turėtų būti teigiamas. Deja...

Vadovą galima palyginti net su medikčiu, kuris pats ir pagal savo ranką bei poreikius pasirenka kirvį. Kitas, kuris to darbo nedirba, tinkamo kirvio neparinks.

Mūsų aviacijai parinktas vakarietiško modelio hibridas, t. y. skrydžių valdymas, vežėjai ir uostai atskirti, tad tenka kiekvienai šakai vystytis lygiagrečiai pagal savo išgales. O juk dar ir kiekviena tų šakų turi atskirus padalinius. Tarkim, skrydžių valdymo priemonės sudaro 3 banginiai - ryšiai, navigacija ir stebėjimas. Anksčiau silpniausioji grandis buvo stebėjimas. Stebint ekrane skren-

dančius lėktuvus, vieno lėktuvo žyma prapuola, antro prapuola... negali atsekti, kur jie. Per ilgus darbo metus atsiranda vadinamasis vidinis skrydžių vadovo laikrodis, pagal kurį tiksliai atspėji, kur yra kiekvienas lėktuvas. Daugelį skrydžių vadovui reikiamų savybių galima patikrinti pagal įvairius testus, bet be jų turi būti ir tas laikrodis. Ką daryti, jei jis per tuos ilgus darbo metus neatsiranda? Manau, dabartinė technika tai numato. Matyt, todėl ir moterys renkasi skrydžių vadovo profesiją. Moteris trapi būtybė, nepriklausomai nuo charakterio. Norėjau, kad duktė rinktųsi advokatės, gydytojos ar žurnalistės specialybę. Pasirinko technišką, fiziškai sekinančią, puikios reakcijos, skubaus sprendimo reikalaujančią skrydžių vadovės profesiją.

- Kokie jūsų politiniai įsitikinimai aviacijos ir bendruoju dabartinės padėties požiūriais?

- Aš ne politikas. Bet politiką mėgstu. Yra žvejai profesionalai, kurie meta tinklus, ir mėgėjai - meškeres. Aš - mėgėjas. Sako, politika yra senatvės požymis. Grubiai sakant, esu nacionalistas, bet ne ta sovietine prasme. Tai, ką aš minėjau apie alpinizmą, politikoje būtų kulverstukai, kurių labiausiai nekenčiu. Su tokiais neįmanoma nieko sukurti. Konjunktūros žmogus gali apsiversti ir kalbėti, kad sistema netinka. O komunistų niekad nemėgau. Nestojau į jų gretas ir nesiteisinau, kad nesubrendau.

Susivienijimas - sena utopija. Buvo jau tų eksperimentų, kai visi pagal vieno apsišaukėlio dūdelę šoko.

- Dėkoju už pokalbį.



**Jonas MAŽINTAS,
Civilinės aviacijos
inspekcijos direktorius**

Gimė 1947 m. Raseiniuose. Lėktuvu pirmą kartą skrido po vidurinės mokyklos išleistuvių - aviacijos šventėje prie Dubysos. 1965 m. Vilniuje išlaikė stojamuosius egzaminus į lakūnų mokyklą. Tačiau mandatinė komisija nusprendė, kad skraidyti netinkamas. Būti techniku arba dispečeriu tuomet nepanoro. Kitais metais teko „panorėti“, mat grėsė tarnyba armijoje.

1968 m. baigė Kirovogrado aviacijos mokyklą. 1972 m. - Sasovo aviacijos mokyklos vadinamąją pagreitinto lakūnų rengimo grupę.

Neakivaizdžiai mokėsi Vilniaus valstybinio universiteto Pramonės ekonomikos fakultete, kurį sėkmingai baigė 1983 m.

1990 m. baigė Leningrado civilinės aviacijos akademiją.

Sunkią minutę paguodos gali grįžti pas tėvus į Raseinius. Turi du sūnus, kurie aviatoriais būti neketina.

- Ar turite kolegų, su kuriais galėtumėte skristi vienoje įguloje?

- Civilinės aviacijos inspekcijos darbuotojus įgulon pasikviečiau beveik visus. Atrodo, kad turiu pakankamai

žinių. Dažnai nekaip jaučiuosi, nes atitinkamai keliu aukštus reikalavimus ir kitiems.

Kai pats buvau lakūnas ir atsitiktinai padarydavau kokią klaidą, kiti bakindavo, kad neturiu aukštojo pasirengimo. Populiarūs ekonomistai tuomet šnekėdavo, kad kiekvienas gyvenime privalo būti ekonomistas. Teko studijuoti ekonomiką. Paskui sakė, kad neturiu aukštojo aviacinio išsilavinimo. Baigiau Leningrado aviacijos akademiją. Tai priežastys, dėl kurių iš savo įgulos reikalausčiau kompetencijos. Gerai skristi vien mano pastangų nepakaktų.

- Kokia yra ir kokia turėtų būti, jūsų manymu, aviacijos valdžia?

- Praeity Lietuvoje aviacijos valdžios nebuvo. Valdžia buvo Rusijoje. Lietuvoje dirbo vykdytojai. Vadinasi, nebuvo jokio pasirengimo valdyti aviaciją. Tačiau buvo noras sukurti savo valdžią - Civilinės aviacijos administraciją pagal Skandinavijos modelį.

Reikėjo ir dabar reikia sukurti teisinę sistemą, išanalizuoti visą veiklą ir išmokyti verslo psichologijos, darbo technologijos visais aspektais, įsiterpiant į tarptautinius oro vežimus. Teko skaityti, klausinėti, įtikinėti valstybės vadovus.

Aviacijos valdžią pradėjau kurti pats. Premjerai rekomendavo pasiimti iš Rusijos lėktuvus ir tik tada pradėti ją kurti. Tačiau buvo pavėluota - tai didžiausia klaida. Nesuprato vyriausybės institucijos, nes neturėjo atitinkamo lygio aviacijos valdžios atstovo. Entuziazmo dėka sukurti pavyko tik tai, ką galima buvo pavadinti kažkuo. O kažko buvo mažai. Reikėjo siekti Vakarų šalių standartų. Standartus nurodo Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, pagal kurią inspekcija reiškia aviacijos valdžią, kuri turėtų būti Susisiekimo ministerijos arba aviacijos administracijos sudėtyje ir atliktų valstybinio reguliavimo funkcijas. Nepatinka man šiandieninis mūsų aviacijos modelis, kurio viena dalis paimta iš vienos valstybės pavyzdžio, kita - iš kitos. Tokie atskiri gabalai neatitinka, o vargu ir ar gali atitikti, standartus.

- Kas esate, kairysis ar dešinysis? Ką norėtumėte nuveikti politikoje?

Senelis iš mamos pusės buvo laikrodininkas, muzikantas, šiek tiek juvelyras ir tvirtų įsitikinimų bažnytininkas. Mama taip pat ne mažiau religinga, tačiau sukalbama. Kai mokiausi šeštoje klasėje, pavyko ją įtikinti, kad klasėje būsiu netikintis, nes kiti juokiasi, o viduje liksiu toks, kokį ji norėtų matyti. Tai vaikystė. Maždaug vieną dešimtmetį buvau ateistėlis. Bet nebalsavau nei už prezidentą, nei už LDDP. Balsavau už S. Lozoraitį. Dabar balsuočiau už V. Adamkų, jeigu tik visi sugebėtų susitarti dėl dešiniųjų sparno. Žinoma, norėčiau pats dalyvauti politikoje, bet neketinu įkyriai savęs ir savo kolegų siūlyti. Sukūrėme transporto darbuotojų sąjungą, kurioje įvairiais aspektais analizuosime transportą ir jo valdymą. Kol kas tik siūlysiu savo mintis ir požiūrį. Planuoju apie tai skelbti spaudoje. Manau, griežta ir teisinga kritika, nurodant priežastis, tikrai nepakenks. O aukščiausiose valdymo arba įstatymų leidimo struktūrose būtina aviacijos specialistų kompetencija.

Vienybė. Nemėgstu, kai straipsnis ar šventė kam nors skiriami. Valkiojamas Dariaus ir Girėno vardas. Bet išjudinti žmones, ypač prieš rinkimus, būtina. Kad pastų jų kolegų ir asmeniniai interesai.

- Dėkoju už pokalbį.

LIETUVOS AKROBATININKŲ LOPŠYS



Viršum aeroklubo bazės Pociūnuose

Ryto aušroje žemčiūgo rasa padabinta aerodromo žolė, tyliai snaudžiantis pušynas, nuo Nemuno atplyšęs rūko patalas, tik tik iš už miško juostos kraštelio pažvelgęs saulės diskas daugelį ankstyvų rytų lydėjo Kauno aviacijos technikos sporto klubo lakūnus. Spen-giančią ryto tylą nutraukdavo lėktuvo variklio gausmas, nuo angaro į aerodromą nusidriekdavo rasotoje žolėje aiškiai matomi lėktuvo „pėdsakai“ ir kylantis į oro žvalgybą lėktuvą primindavo, kad prasidėjo nauja diena. Oro žvalgyba būdavo tik oficiali priežastis, kada akrobatinių lėktuvų pakilęs tos dienos skraidymų vadovas ne tik įvertindavo meteorologines sąlygas, bet ir galėjo pasitreniruoti, atlikdamas akrobatines figūras, priversti lėktuvą paklusti piloto valiai, nes po šio skridimo jam tekdavo eiti dispečerio-skraidymų vadovo pareigas ir reguliuoti aplink aerodromą pilotazinėse zonos skraidančių ir besileidžiančių lėktuvų eismą. Žydroje padangėje kylantis lėktuvas, lyg tas laukų vy-tūrys, tapdavo vos matomu taške-liu, bet staiga, padaręs eilinę figūrą, nerdavo žemyn, įgaudamas greitį, ir oro srauto įsuktas propeleris su-riaumodavo grėsmingu balsu, pri-versdamas birštoniečius pakelti akis į padangę ir pažiūrėti, kas ten šėlsta. Apylinkių žemdirbiai įpratę anksti keltis, todėl jų netrikdydavo aerodromo gyvenimas, bet Birštono ku-rorto svečiai, norėdami ilgiau pa-miegoti po trumpos vasaros nak-ties, būdavo labai nepatenkinti iš tolo ataidinčiu gausmu. Greitai prabėgdavo tos pora dešimčių minu-čių erdvėje, ir po trumputės per-taukos aerodrome jau gausdavo ke-letas lėktuvų, kuriuos valdydavo jau-

ni, pradedantys skraidyti lakūnai, atidžiai prižiūrimi instruktorių. Skrai-dymų valandos bėgdavo labai greitai, nes „spausdavo“ lai-kas, kai pakilusi saulė pašildydavo žemę ir, atsiradus termikams, aerod-rome skraidymus pradėdavo sklan-dytojai. Didelis sklandytuvų skai-čius apsunkinda-vo vadovavimą skraidymams, na ir vidurdienio karš-tis taip pat turėjo įtakos, tad lakū-nai akrobatai už-leisdavo padangę debesų keliais skriejantiems sklandytuvams.

Taip galima apibūdinti beveik kiekvienos skraidymų vasaros anks-tyvus rytus Kauno aviacijos techni-kos sporto klube per 25 metus. Keitėsi lėktuvai, lakūnai, bet die-notvarkė dažniausiai likdavo ta pa-ti, nes ankstyvi rytai mobilizuoja žmogų, ir pati gamta padeda jau-nam lakūnui valdyti lėktuvą. Oras ty-ras, nėra blaškymų, galima dau-giau dėmesio skirti pilotavimui.

Mano rankose keletas dokumen-tų, jau pageltusių, aprintais kraš-tais, tikriausiai liestų daugelio ran-kų. Vienas jų datuotas 1969 m. gruodžio 10 d. ir iš jo matyti, kad Kauno ASK per lėktuvų sekcijos posėdį svarstytas naujo klubo kū-rimo klausimas ir aptarta išlaidų są-



Eugenijus RAUBICKAS,
Kauno aeroklubo tarybos
pirmininkas

mata. Šalia kele-tas raštų tuometi-nei Lietuvos TSR Maisto pramonės ministerijai, Kauno miesto Vykdomo-jo komiteto prita-rimas dėl visuo-meninio lėktuvų sporto klubo įkū-rimo, Aviacijos sporto federacijos pirmininko D. Kos-tiukevičiaus reko-mendacija dėl klubo įkūrimo. Žino-ma, žvelgdami į šiuos raštus neį-sivaizduojame, kiek reikėjo jėgų ir entuziazmo, kad jie atsirastų ir bū-tų vykdomi, kad toliau būtų kūr-ama. Tai ir Lietu-vos TSR SDAALR CK pir-mininko generolo J. Žiburkaus raš-tas, kuriame prašoma Maskvos val-dininkų leidimo įkurti lėktuvų sporto ATSK, įrodinėjama jo būtinumas ir veiklos galimybės, finansuojant Mai-so pramonės ministerijai. Tais lai-kais tai buvo labai drąsus žingsnis - kurti lėktuvų sporto ATSK, kai sunkiai buvo gaunami leidimai net parašutinininkų ar sklandytojų ATSK įkurti. Tarp kitų dokumentų maisto pramonės ministro S. Dulsko pasi-rašytas raštas, kuriame patvirtinta, kad naujai įsteigtam klubui išlaikyti skiriama 17 tūkstančių rublių per metus. Ir pagaliau ilgai lauktas sprendimas, priimtas TSRS SDAALR CK prezidiumo biuro, 1971 m. liepos 14 d. protokolais Nr. 19,

punktas VII: „Atidaryti Kauno mies-te, prie Lietuvos TSR Maisto pra-monės ministerijos, aviacijos tech-nikos sporto klubą lėktuvinio profi-lio“ (pažodinis vertimas). Ten pat, kituose punktuose minima, kad skrai-dyti galima tik patikrinus klubą ati-tinkamiems valdininkams, o Kauno ASK naują klubą privalo kontro-liuoti ir teikti pagalbą.

Apie kūrimosi dienas, sumany-mus kalbuosi su Kauno aeroklubo garbės nariu, ilgamečiu respubli-kos aukštojo piloto rinktinių tren-neriu Pranu Vinicku.

- Kokios priežastys lėmė, kad šalia sklandymo klubo kūrėte lėk-tuvų sporto klubą? Gal būtų pa-kakę sklandymo klube turėti lėk-tuvų grandį?

- 1965 m. klubas gavo pirmąjį akrobatinį lėktuvą Z-326, todėl da-lis sklandytojų perėjo mokytis skrai-dyti lėktuvu. Jonas Bagdonas ir aš buvome sklandymo sporto meistrai ir mūsų didžiausia svajonė buvo įkurti Lietuvoje lėktuvų grandį prie Kauno ASK. Daug teko visur kal-bėti ir įtikinėti, bet tuo metu Kauno ASK buvo 2-ros eilės ir jame leis-ta turėti tik sklandymo grandį. Kurti lėktuvų, parašutinininkų sporto grandis buvo galima tik pirmos eilės ASK. Klubo viršininkas Aleksandras Jo-nušas - „užkietėjęs“ sklandytojas, bet, remdamas naują sporto šaką, instruktoriumi paskyrė sklandymo grandies vadą Joną Kavaliauską, kad išmokytų skraidyti lėktuvais bu-vusius sklandytojus Joną Bagdo-ną, Praną Vinicką, Vytautą Dovy-daitį, Vladą Drupą, Raimoną Ka-valiauską, Vidą Žuką, Praną Šnio-ką, Romą Pivnicką, Kęstutį Tamu-laitį, Vytautą Stankevičių, Antaną Unikauską. Akrobatiniam lėktuvui ap-tarnauti buvo paskirtas aukštajam pilotazui prijauciantis skraidantis avia-technikas Stasys Pakrosnis. Jau 1966 m. dalyvavome Lietuvos pir-mosiose aukštojo piloto varžy-bose. 1968 m. Lietuvos aukštojo piloto pirmenybėse iškovojo čem-piono vardą. Kauno I komanda - taip pat pirmą, o tų pačių metų rudenį kartu su J. Kavaliausku bu-vome pakviesti į TSRS aukštojo piloto rinktinės stovyklą. Ir toliau aktyviai sportavau ir dariau viską, kas įmanoma, kad būtų įsteigta lėk-tuvų grandis, bet ji patyrė tuos pačius sunkumus, kaip ir lakūnai. Sunku trumpai ir papasakoti, kiek daug A. Jonušas ir V. Drupas pa-dėjo, kad būtų įkurtas lėktuvų sporto ATSK. Jame buvo įkurta ir parašutinininkų grandis. V. Drupui ir P. Vinickui pavyko rasti rėmėjų, kurie užtikrino, kad finansiškai rems naujai įkurtą ATSK.

- Jūs buvote sklandymo ir aukštojo piloto sporto meist-ras. Kas pasiūlė ir kaip reagavo-

te į pasiūlymą eiti naujai įsteigto klubo viršininko pareigas?

- Tiesą sakant, man buvo keista, kad į ATSK viršininko pareigas rekomendavo P. Vinicką, o ne J. Kavaliauską. Jonas Kavaliauskas buvo „didesnis“ aukštojo pilotažo pradininkas, turintis didesnę lakūno patirtį, bet, jei mus palygintų sporto atžvilgiu, mano, J. Bagdono ir J. Kavaliausko lygis buvo vienas. Tikriausiai A. Jonušas įvertino mano pastangas, nes su V. Drupu daug darėm, kad būtų įsteigtas ATSK. Galbūt V. Drupas įtikino A. Jonušą, kad esu tinkamas.

- Ką manote buvus didžiausiu pasiekimu, kai vadovavote akrobatiniam klubui?

- Pats didžiausias pasiekimas ir pati didžiausia laimė man buvo, kai mes, vilkėdami raudonais švarkais, Borkuose TSRS čempionate užėmėme 2-ą komandinę vietą. Toks buvo džiaugsmas, kad Lietuva parodė turinti stiprių lakūnų, kurie iškopė į prizininkus. Ši antroji vieta man suteikė daug džiaugsmo. Jo tiek nepatyrčiau net kai 1979 m. Lietuvos lakūnai tapo TSRS čempionais. Mūsų pasiekimas buvo garbingas, į tą prizinę vietą buvo stengiamasi kopti kasmet, ir mūsų meistriskumas augo. Lietuvos komandos apranga (raudoni švarkai ir šviesios kelnės) šokiravo SDAALR valdininkus ir komandų vadovus, kurie replikavo, kad ne plunksnos lakūnus puošia. Bet iškovoję prizinę vietą sulaukėme pagarbos ir pripažinimo.

- Kaip vertinate šių dienų Kauno aeroklubą, gyvuojantį jau 25 metus?

- Sunku vertinti, nes tikra padėtis ne visai žinoma. Kauno aeroklubas ir dabar kupinas idėjų, stengiasi, nors ir trūksta finansinių galimybių, suranda būdų, kad aviacinė technika būtų įgyjama, išlaikoma, ir skraidymai vyksta. Sugebėjo dalyvauti ir pasaulio akrobatinio skraidymo čempionate 1994 metais Debrecene, ir Europos akrobatinio skraidymo čempionate 1995 metais. Bet aš turėjau idėją - „programą maksimum“, arba kaip kai kas ją vadino „Vinicko didybės manija“. Sakydavau, kad manęs netenkina 6-7 vieta. Turi būti tik pirma. Kai ką pavyko laimėti. Jei kalbėti apie olimpinį principą, manau, kad jis yra atsiliekančiųjų principas. Olimpinį principą galima pateisinti tik pirmą kartą dalyvaujant varžybose, kada atvykstame susipažinti, pažiūrėti. Už savo maksimalumą buvau pramintas „gastroluojančiu viršininku“, bet mūsų komanda aplankė daugelį aerodromų, daug ko išmokome, o vėliau jau buvome lakūnai akrobatai, iš kurių mokėsi daugelis Rusijos lakūnų. Ir ne tik

mokėsi. Ir dainas kūrė apie Lietuvos pilotąžininkus. Baigdamas noriu palinkėti Kauno aeroklubo lakūnams akrobatams sėkmingų skrydžių, neprarasti optimizmo ir savo užduotyse vadovautis tik programa „maksimum“.

Po šių nusipelnusio trenerio linkelimų sugrįžkime į 1971-uosius metus.

Buvusiame sklandytojų angare, dabar jau vadinamame „zetininkų“, stovi du Z-226T bort. Nr. 207 ir 208, Z-326 „Akrobat“, du Z-326 ir du Jak-18A. Metų pabaigoje į klubą priimti 29 nauji mokiniai ir 12 kandidatų. Be mokymo proceso vyko ir klubo bazės kūrimas. Prityręs

Lakūnai instruktoriai Jonas Bagdonas ir Romas Pivnickas kantriai mokė jaunuosius lakūnus skridimo paslapčių, akrobatinių figūrų. Skraidymai nuo pat saulės patekėjimo, vėliau darbas prie statomo bendrabučio, po to maudynės Nemune, trumpa vasaros naktis ir vėl skraidymai, akrobatika, pasiruošimas varžyboms ir pačios varžybos.

Skraidymų vasaras keitė lietingi rudenys, snieguotos žiemos, keitėsi jauni veidai. Į patyrusių skridimo džiaugsmo vietą ateidavo jaunuoliai, trokštantys pažinti, kas tai yra akrobatinis skrydis, kaip valdyti lėktuvą. Instruktorius Romas Pivnickas dažnai prisimindavo vienus



Ore - Jak-52.

sklandytojas, nenuilstantis aukštojo pilotažo meistras Vladas Drupas ėmėsi organizuoti angaro priestato ir bendrabučio statybą.

Klubo viršininkas P. Vinickas tęsė bendradarbiavimą su klubo rėmėjais ir Kauno konditerijos fabriku (direktorius L. Turauskas), „Ragučio“ susivienijimu (direktorius A. Džiugas), Duonos gamybinio susivienijimu (direktorius J. Verbickas), tabako susivienijimu „Kova“ (direktorius Č. Rosickas). Minėtos įmonės tuo laiku priklausė Maisto pramonės ministerijai, kuriai vadovavo ministras S. Dulskas, aktyviai pritaręs kuriant ATSK ir pažadėjęs finansškai remti akrobatinį klubą.

pirmųjų savo mokinių Stepą Artiškevičių ir Stasį Narvilą, kurių lakūnų talentą pastebėjo ir pranašavo, kad jie bus puikūs lakūnai. Romo prognozės išsipildė: abu mokiniai tapo lakūnais akrobatais, vėliau - lakūnais-instruktoriais, o Stepas Artiškevičius iškovojo absoliutaus 1979 m. TSRS aukštojo pilotažo čempiono vardą. Sąjungos aukštojo pilotažo lakūnų komandoje užėmė lyderio poziciją, jo akrobatinės figūros žavėjo daug mačiusius aukštojo pilotažo meistrus. Stepas šaukiamas skraidė Europos, socialistinių šalių aukštojo pilotažo varžybose. Apie jo lygį galima spręsti ir iš to, kad tarp lakūnų buvo laikomas ne-

tituluotu pasaulio čempionu. Gal šis titulas ir būtų pelnytas, bet TSRS aukštojo pilotažo komanda neišvyko į 1980 m. JAV vykusių pasaulio čempionatą ignoruodama jį kaip atšaką, kad JAV nedalyvavo Olimpiadoje-80.

Klubo lakūnai sėkmingai dalyvavo aukštojo pilotažo varžybose. 1972 m. absoliučiu respublikos čempionu tapo Vladas Drupas, tais pačiais metais Violeta Gedminaitė TSRS čempionate iškovojo bronzos medalį skrisdama maršrutu, 1973 m. S. Dariaus ir S. Girėno prizo laimėtoju tapo Antanas Unikauskas. Klubo lakūnai, išmokę skraidyti lėktuvais Jak-12M, dalyvavo respublikinėse buksyruotojų varžybose Alytuje. Mokyti skraidyti klube pradėjo Jurgis Kairys, kuris jau kitais metais respublikinėse varžybose skrisdamas maršrutu nugalėjo daug tituluotų varžovų ir laimėjo bronzos medalį.

1976 m. pavasarį pirmasis klubo viršininkas P. Vinickas buvo paskirtas vadovauti Vilniaus respublikiniam aviacijos sporto klubui, o grandies vadas Jonas Bagdonas tęsė savo kolegos pradėtą darbą. Vyko mokomieji skraidymai lėktuvais JAK-18A, respublikos aukštojo pilotažo rinktinė jau skraidė akrobatiniu lėktuvu JAK-18PM, buvo ruošiamasi varžyboms. Sportinė vasara buvo sėkminga klubo grandies vadui Romui Pivnickui. Jis pirmas respublikos lėktuvų sporto istorijoje tapo TSRS absoliučiu aukštojo pilotažo čempionu (1976 m.). Be to, Romas iškovojo absoliutaus Lietuvos, Ukrainos čempiono vardus, laimėjo Dariaus ir Girėno prizą. Tik ir vėl nelaimingas atsitikimas ir...

Klubo lakūnams-instruktoriams J. Bagdonui, R. Pivnickui, V. Stankevičiui teko permokyti jaunus lakūnus skraidyti akrobatiniais lėktuvais Jak-50, kurie labai skyrėsi nuo anksčiau skraidytų. Sėkmingos treniruočių, dubliuojančių komandų sudarymas, varžybų atmosfera, manau, padėjo Lietuvos akrobatų komandai laimėti TSRS čempionate pirmąją vietą, o Stepui Artiškevičiui tapti absoliučiu čempionu. Tai buvo didžiulė visų Lietuvos lakūnų akrobatų pergalė, kurios siekta kiekvienais metais. Ir ši pergalė buvo pasiekta po ankstesnių metų pasiruošimo, Kauno ATSK sukauptos patirties, nes visi komandos nariai: S. Artiškevičius, U. Gedminaitė, L. Jonys, J. Kairys, treneris A. Unikauskas, išskyrus jauną vilnietį R. Pakšą, buvo Kauno ATSK auklėtiniai, išėję P. Vinicko, J. Bagdono, R. Pivnicko akrobatinio skrydžio mokyklą.

J. Bagdoną viliojo ne tik akrobatiniai skrydžiai, bet ir noras su-





Ilgametis Kauno aeroklubo viršininkas Pranas VINICKAS (kairėje) su klubo aktyvistu Vladu DRUPU.

teikti naujai technikai gyvybę, išbandyti ją, patikrinti jos savybes įvairiomis situacijomis. 1979 m. rudenį prityręs lakūnas ir sklandytojas buvo pakviestas dirbti lakūnu bandytoju Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos skraidymų bandymų stotyje. Klubui ėmėsi vadovauti prityręs lakūnas Romas Pivnickas. Perspektyvių idėjų, entuziazmo netrūko, be to, ir ūkiniai reikalai laukė. Atnaujinta angaro priestato statyba, surasti akrobatinio sporto rėmėjai. Vienas jų - spec. ATJ direktorius A. Palionis ne tik gerą dešimtmetį padėjo klubui, bet ir sėkmingai įsisavino skraidymus akrobatiniu lėktuvu. Gaila, kad skraidant naujuoju treniruočiu lėktuvu Jak-52 vienas skridimas baigėsi tragedija, o Romui dėl to teko perduoti savo pareigas instruktoriui V. Stankevičiui, nebaigus įgyvendinti numatytų planų. Klubu senbuvis V. Stankevičius puikiai žinojo klubo situaciją bei planus ir entuziastingai tęsė sportinį gyvenimą, organizacinius ir ūkinius darbus.

Dėl konstrukcinių defektų įvykusios katastrofos išbraukė iš klubo narių gretų A. Jonį, V. Mikutį, S. Artiškevičių, R. Pivnicką, L. Lelėšitę. Šios nelaimės buvo labai skaudžios, bet jos nesužlugdė lakūnų dvasios nugalėti sunkumus, siekti profesinio tobulumo.

V. Stankevičiui vadovaujant pasikeitė lakūnų kartos. Buvę mokiniai tapo lakūnais-instruktoriais, mokiniais lakūnais - jauni vaikinai ir merginos, norintys patirti skridimo džiaugsmą ir nežinantys, kas yra draugų netektis. Kūrimas, tikėjimas rytojumi būdingi visiems žmonėms, o juo labiau lakūnams. Baigtos pradėtos statybos, bazė Pociūnuose tarsis įgijo paskirtį. Užaugo dekoratyviniai medeliai, teritorijoje sublizgo fontanas, vakarais užsidega žibintai, yra originalūs skraidymų vadovavimo punktas su mokomąja klase, jauki kavinukė. Tai tik nedidelė dalis puikiai realizuotų darbų per

dešimtmetį, vadovaujant V. Stankevičiui.

Kaip aplink pilotazinių angarą iš plonų atžalų suaugo beržynas, taip klube augo, tobulėjo lakūnai. Vaikiškais mokomaisiais sklandytuvais BRO-11M „Zylė“, LAK-14 „Strazdas“ atlikę pirmuosius stryktelėjimus, vėliau pamilę propelerio gausmą, klubo auklėtiniai nebesiskyrė su aerodromais. Jie tapo oro lainerių pilotais, lakūnais bandytojais, dirba su aviacija nesusijusį darbą. Klubo lakūnai nepamiršo ir akrobatinio sporto. Algis Jurgelevičius keletą metų iš eilės buvo Kauno miesto akrobatinio skraidymo varžybų R. Pivnicko taurėi laimėti nugalėtojas, du kartus iškovojo S. Dariaus ir S. Girėno prizą, iškovojo S. Artiškevičiaus taurę. Tai vieni žymiausių laimėjimų, o ir be jų dalyvauta Sąjungos aukštojo pilotažo čempionatuose, varžybose Ukrainoje, Armėnijoje, Azerbaidžane, Uzbekijoje.

Finansiniai sunkumai, priimti sprendimai, kuriais visos aviacijos organizacijos suilygintos ir pavadintos aeroklubais (t. y. valstybinės ir visuomeninės pakliuvo po tuo pačiu įstatymo straipsniu), nesužlugdė lakūnų akrobatų ryžto. 1992 m. rugpjūčio mėn. Pociūnų aerodrome lakūnai akrobatai susirinko į respublikos aukštojo pilotažo čempionatą, nepamirštas per Pasaulio akrobatinis skraidymas. Švenčiant Lietuvos Aeroklubo įkūrimo 60-metį senajame Aleksoto aerodrome kauniečiai matė lėktuvų Jak-52 trejetą, kuris darnioje rikiuotėje pasirodė žiūrovams. Nepakartojamą įspūdį paliko lakūnų trejetas per Pasaulio lietuvių IV sporto žaidynių atidarymą Ažuolyne 1991 m. Po šių parodomųjų skridimų akrobatininkų trejetas skraidė Vilniuje, Raseiniuose, aktyviai remiamas žiūrovų. Penkiasdešimt metų Aleksoto aerodrome skraidė tik tarybiniai kariniai lėktuvai ir sraigasparniai, sportinius lėktuvus išstūmę toli nuo miesto, kur juos galėjo stebėti tik dideli šios

sporto šakos entuziastai. Todėl išvedant Rusijos kariuomenę, Kauno aeroklubas skyrė daug jėgų, laiko, entuziazmo, kad aerodromas išliktų kuo geresnės būklės. Tuo pačiu metu buvo skraidoma ir lėktuvais Jak-52, Jak-18T, kad aerodromas būtų „gyvas“. Be to, reikėjo sudominti tuos kauniečius, kurie nebuvę matę tokių skridimų, reikėjo, kad jie įsitikintų, jog taip skraidyti gali ne tik rusų kariškiai. Skraidymai Aleksoto - Dariaus ir Girėno aerodrome patraukė grupę entuziastų, kurie buvo skraidę, bet būdami labai užimti negalėjo sau leisti važinėti į Pociūnus. Per 25 klubo gyvavimo metus paruošti 28 akrobatinio skraidymo meistrai. Bet laikas bėga, meistrai sensta, keičiasi lėktuvai ir pilotavimo reikalavimai. Jei anksčiau mokomąjį-treniruočį lėktuvą Jak-52 vadinome pilotaziniu, šiuo metu akrobatinėse varžybose rungamasi Jak-55, 52-asis liko mokymui ir elementarioms akrobatinio skridimo figūroms.

Šiuo metu Kauno aeroklubui vadovauja sporto meistras Algimantas Žentelis, prityręs lakūnas, mieliai sėdantis į lėktuvo kabiną ir dalyvaujantis akrobatinėse varžybose. Lakūno skraidymų stažą pradėjo sklandytuvais Paluknyje, vėliau skraidė lakūnų mokymo centre Zaporozėje (mokomojoje eskadrilėje savarankiškai lėktuvu L-29 „Delfin“ išskrido pirmas). Grįžęs į Lietuvą dirbo fizikos mokytoju Jonavoje. Bet traukė padangę ir, pradėjęs skraidyti lėktuvais Jak-52, įvykdęs sporto meistro normatyvus, liko aeroklube.

Vadovauti visuomeniniam aeroklubui nėra lengva, bet A. Žentelis nesiskundžia. Jam nestinga entuziazmo ir sumanymų. Pernai, priimdamas iš aviakompanijos „Avia Baltika“ akrobatiniam lėktuvui Jak-55M naują trimentį propelerį, džiaugėsi, kad „šiais Lietuvai finansiškai sunkiais laikais yra žmonių, kurie neužmiršta aviacijos. Tik lakūnas akrobatas gali įvertinti šią puikią dovaną, kuri suteikia plačias galimybes dalyvauti Europos ir pasaulio čempionatuose“.

Akrobatiniai lėktuvai, besipuikuojantys AB „Ragutis“, aviakompanijos „Avia Baltika“, Kauno aerouosto, bendros Lietuvos-Šveicarijos įmonės „Tarptautinis SAF koncernas“ emblemomis atspindi aeroklubo ir šių įmonių bendradarbiavimą. Jis padeda klubui vystyti savo veiklą. Be pilotazinių rengiamų lakūnų-mėgėjų, galintys skraidyti lėktuvais Jak-52, Jak-18T, Cessna C-150. Vasarą aerodrome vyksta vaikų skraidymo stovyklos, kuriose berniukai ir mergaitės mokomi skraidyti sklandytuvais LAK-16. Prityręs lakūnas-instruktorius I. Bykovas jau ne vieną vasarą praleidžia vaikučių būryje, kantriai ir taktiškai aiškindamas, kas buvo gerai, o kas nepavyko per šį trumpą skridimą.

Gražią vasaros dieną skridimus lėktuvu galima pakeisti skriejimu sklandytuvu L-13 „Blanik“, pailsėti nameliuose Pociūnų pušyne, susitikti su draugais prie laužo, pasidalinti prisiminimais ir sumanymais. O jų, kaip ir planų ateičiai - daug. Tad manau, kad apie Kauno aeroklubą, švenčiantį savo gyvavimo 25-metį, išgirsime dar daug kartų. O dar maloniau bus išgirsti, kad sutiktas lakūnas pasisakys esąs Kauno aeroklubo auklėtinis.

JŪSŲ POREIKIAMS!



Kompiuterinė technika, tinklai ir programinė įranga MCP - Micro Computer Power. Nuo 1982 metų Hiustone (Houston, Texas, USA). Garantija iki 5 metų.

Sertifikuotas atstovas Lietuvoje - UAB PICOTRON Sapiegos 3, 2055 Vilnius, tel. 22 20 23, 62 05 69, faks 62 46 58.

Lenkijos aviatorių dovana



Lietuvos Ministras Pirmininkas Mindaugas Stankevičius ir krašto apsaugos ministras Linas Linkevičius sveikina sraigtasparnių priėmimo ceremonijoje dalyvaujančius svečius.

Šventiškai pasipuošęs Panevėžio Pajuostės aerodromas balandžio 18 dieną susilaukė garbingų svečių. Lietuvos KOP sraigtasparnių Mi-8 iš sostinės atskrido Ministras Pirmininkas Mindaugas Stankevičius, krašto apsaugos ministras Linas Linkevičius, atvyko Lenkijos ambasadorius Lietuvoje Jan Widacki, karo atašė Andrzej Firewicz ir juos lydintieji asmenys. Jie sutiko lėktuvu Jak-40 iš Varšuvos atskridusią delegaciją, vadovaujamą Lenkijos gynybos ministro Stanislaw Dobrzanski. Svečiai susipažino su aviacijos bazės pareigūnais, vietinės valdžios atstovais. Netrukus iš pietų pusės pasigirdo turbininių variklių gausmas ir padangėje pasirodė sraigtasparnių rikiuotė. Pen-

ki lengvi sraigtasparniai Mi-2, apskę garbės ratą aplink aerodromą, nusileido visai šalia susirinkusiųjų.

Sraigtasparnių ekipažai prisistatė vyriausybę ir kariuomenių vadams, o vadovavęs grupės perskridimui Karinių oro pajėgų ir priešlėktuvinės apsaugos vadas pulkininkas Jozef Gomolka raportavo atlikęs užduotį.

Penki sraigtasparniai Mi-2, kaip labdara, perduoti Lietuvos KOP aviatoriams. Iškilmingoje aplinkoje priėmimo-perdavimo aktą pasirašė Lenkijos KOP ir PA vadas Józef Gomółka ir Lietuvos KAM



Lietuvos KAM ministro pavaduotojas pulkininkas Arvydas Linkevičius ir Lenkijos Karinių oro pajėgų ir priešlėktuvinės apsaugos vadas Józef Gomółka pasirašo penkių sraigtasparnių Mi-2 priėmimo-perdavimo aktą.

ministro pavaduotojas pulkininkas Arvydas Lekavičius.

Vieną sraigtasparnį čia pat visų akivaizdoje išbandė lietuvių pilotas vyr. inspektorius majoras Povilas Noreika.

Vėliau svečiai nuvyko į Panevėžio aeroklubo aerodromą, kur stebėjo bendras Amerikos ir Lietuvos karių pratības atliekant parašutinius šuolius, susitiko su pratybose dalyvavusiais JAV parašutinininkais ir „Geležinio Vilko“ brigados kariais.

Lenkijos gynybos ministras pažadėjo artimiausiu metu perduoti lietuviams 12 radijo-lokacijos stočių.

VARŽYBOS SPORTO SALĖJE



350 mm sparnų ilgio modelį leidžia moksleivių varžybų nugalėtojas Vilius STEPONĖNAS.

Šiaulių Aukštabalio vidurinės mokyklos sporto salė tris dienas tarnavo „mažajai aviacijai“. Čia kambariniais modeliais jėgas bandė 1996 m. respublikos moksleivių pirmenybių ir Lietuvos čempionato dalyviai.

Aviamodelių klasėje, kurių sparnų ilgis neviršijo 350 mm, dalyvavo net 33 dalyviai. Ilgiausiai (6 min. 26 sek.) skraidė Viliaus Steponėno modelis. Jis po dviejų geriausių skridi-

mų surinko 703 taškus ir užėmė pirmą vietą. Nugalėtoji, Anykščių Vienaolio vidurinės mokyklos 2-ros klasės mokiniui Viliui Steponėnui, tik aštuoneri metai, o varžyboms jį ruošė tėvas Rimas, žinomas kambarinių modelių specialistas.

Antrą vietą užėmė Šiaulių I komandos narys Donatas Pampikas (652 t.), trečias kaunietis Justinas Jasmontas (419 t.).

Atkakli kova vyko 650 mm modeliais. Čia startavo 27 sportininkai. Iki paskutinio rato buvo neaiški dviejų pirmavusių šiauliečių dvikovos baigtis. Nugalėjo daugkartinis Lietuvos čempionas Vytautas Gaškauskas, surinkęs 977 taškus. Jo modelio ilgiausia vieno skridimo trukmė - 8 min. 50 sek. Sidabro medalis atiteko komandos draugui Remigijui Kungiui (818 t., 8 min. 35 sek.), bronzą - Vilniaus III komandos dalyviui Maksim Timofeev (682 t., 5 min. 30 sek.).

Rezultatams nemažos įtakos turėjo neapšildoma salė, nes varikliams naudojama guma labai jautri temperatūrai.

Gausus dalyvių skaičius ir sportininkų entuziazmas parodė, kad primiršti kambariniai modeliai vėl tampa populiariais.

Norėtys padėkoti Šiaulių Moksleivių techninės kūrybos namų darbuotojų kolektyvui, kuris padėjo daug pastangų, organizuojamas tokio masto varžybas.



Aukso medaliu apdovanojamas 1996 metų respublikos čempionas Vytautas GAŠKAUSKAS.

Praėjusiame Jūsų žurnale rašėte apie tai, kad BMW varikliai buvo įmontuoti į amfibiją, kuria vokiečių aviatoriai atliko skrydį aplink pasaulį.

Prašu plačiau papasakoti apie šį nepaprastą skrydį, jo dalyvius.

Vincas ALIJOŠAITIS

Šiauliai

Manome, jog ši tema sudomins daugelį žurnalo skaitytojų. Juk prieš daugiau nei šešiasdešimt metų Wolfgang von Gronau vadovaujamos įgulos skrydis amfibija aplink pasaulį su bemaž penkiasdešimčia tūpimų sukėlė tikrą sensaciją. Tiesa, tai nebuvo pirmas šio „skraidančio laivo“ išbandymas tolimose trasose.

Ketvirtas dešimtmetis - aviacijos sparčios raidos metas, kai daugelis pilotų ieškojo trasų keleivinėms linijoms. Tai ir Lietuvos aviacijos istorijos aukso laikas. Ir suprantama, kad tokiu nepaprastu laiku įvykdomi nepaprasti, istorijai brangūs ir atmintini skrydžiai. Tarp jų ir gerbiamo skaitytojo V. Alijošaičio minimas

„BANGINIŲ“ APLINK PASAULĮ

„Dornier Wal“ („Dornier banginis“) amfibijos skraidė jau senokai. Ir ne tik Vokietijoje. Tais laikais, kai aviacija mūvėjo „vaikiškomis kelnaitėmis“, buvo mėlėta „žaldžiama“ įvairiausiais skraidymo aparatais, ypač tais, kurie kažkuo skyrėsi nuo kitų, buvo nekasdieniški. Toks buvo ir „Dornier Wal“ D-1422, kuris priklausė žyminiam Šiaurės ašigalio tyrinėtojų norvegui R. Amundsen. Ir štai šis keltokas skraidymo aparatas parduodamas. Kažin ar kas būtų ryžęsis pirkti „gerokai apipešiotą senloką“, bet Vokietijos civilinės aviacijos mokyklos jūrų lakūnų mokyklai vadovavo tais laikais dar niekam nežinomas būsimasis garsus pilotas Wolfgang von Gronau. Jis įtikino priežiūros komitetą, kad tai kaip tik ir esąs tas skraidantis aparatas, kuriuo jis galės gerai rengti jūrų aviatorius. „Banginis“ buvo nupirktas. Tik toli gražu ne visiems būsimiesiems jūrų aviatoriams mokytis...

Jūrų pilotų rengimo vadovas Wolfgang von Gronau aviatoriumi tapo per Pirmąjį pasaulinį karą. Tiesa, prieš savo valią. Artilerijos generolo sūnus, pagal prūsams būdingą tradiciją, turėjo tapti karininku. Brolis buvo aviatorius, tad šis nuėjo į laivyną. Jūrų laivyno leitenantas netikėtai nusiuntė į jūrų lakūnų mokyklą, kas Wolfgangch tikrai nepatiko. 1914 m. žuvo brolis. Bet... įsakymas yra įsakymas! Po pradžioje gan vangaus mokymosi, jaunas pilotas vis labiau pradėjo domėtis „naująja mylimąja“ - aviacija. Iš simpatijos išaugo pomėgis, kuris peraugo į meilę: jūrų leitenantas tapo lakūnu bandytoju, pirmuoju pasaulyje iškelusiu į padangę bandomajam skrydžiui torpedas skraidinantį lėktuvą. Bet Vokietija pralaimėjo karą. Jai teko Versalio sutarties pančias.

Įsikūręs Rytprūsiose buvusioje šeimos dvare W.v. Gronau ūkininkavo, kol 1925 m. jį pakvietė dėstyti jūrų lakūnams. Ir štai čia, Vokietijos civilinės aviacijos mo-

kykloje, išsirutuliojo visą laiką ramybės nedavusi mintis - paskradyti po pasaulį, pamatyti jį ir parodyti savo sugebėjimus. Bet gyva tebebuvo ir meilė jūrai. Tad kas galėjo būti geriau už „skraidantį laivą“?

Wolfgang von Gronau dar nieko konkretaus nesuplanavęs, pasaulį apskriejo žinia, kad Ispanas Franco sugebėjo „Dornier Wal“ amfibiją perskristi Pietų Atlantą. Tai buvo lyg perkūnas iš giedro dangaus! Aviatorių dėstytojas pradėjo rinkti įgulą, ruošti kelionės. Tik... D-1422 buvo tykiaielgis skraidantis aparatas. Jis pasiekdavo vos 150 km/val. greitį, įgulos vietos buvo atviroje kabinėje, tad teko kentėti ir lietu, ir šaltį. Bet alstringo lakūno ir jo komandos visa tai nebaugino. Tačiau varžė. Tokiu aparatu Šiaurės Atlanto neperskrisi. Bet kuris skrydis dėl didelio kuro sunaudojimo reikalavo gero paslirngimo - į atokias, tūpti numatytas vietas reikėjo iš anksto atgabenti ir ten sandėliuoti kurą, kitas atsargas. Juk kalendorius vis dar rodė trečiojo dešimtmečio metus...

Ir vis dėlto „banginis“ skraidė. Wolfgang von Gronau sudarė jo tvirtą nuolatinę įgulą. Tai buvo antrasis pilotas Eduard Zimmer, radistas Fritz Albrecht ir borto mechanikas Franz Hack. Kvarjetas įvykdė kelis bandomuosius skrydžius - per Islandiją, Grenlandiją ir Labradorą. 1929 metais nuskrįsta



Dviejų „banginių“ nuolatinė įgula (iš dešinės): antrasis pilotas Eduard Zimmer, skrydžių iniciatorius ir pirmasis pilotas Wolfgang von Gronau, bortmechanikas Franz Hack bei radistas Fritz Albrecht.

į Islandiją. Bet toliau ryžtis dar nebuvo galima - kaip parodė įgyta patirtis, labai nepatikimas buvo ryšys ir ypač ryšio pelengas. Tad teko kal ką tobulinti.

1930 metų rugpjūčio 18-ąją „banginis“ D-1422 oficialiai išskrido į Norvegiją, nors ketvertas pulkai žinojo, kad tai - skrydžio į Amerikos žemyną pradinis etapas. Rugpjūčio 23-ąją nusileidė Kortralto uoste Hudsono įlankoje, vokiečiai buvo audringai sutikti sensacijoms godžios amerikiečių spaudos. Po kelių dienų „banginis“ nusileido Hudsono upėje Niujorke, kur visi stebėjosi, kaip ketvertas sugebėjo pasenusia amfibija, skirta veiktai mokomiesiems skrydžiams nel tolimiems perskridimams, atlikti tokį žygdarbį. Nepaisant šlovės ir pagarbos, „banginio“ įgula davė žodį, kad tokį skrydį ji atliko „du kartus - pirmą ir... paskutinį“. Bet ką reiškia aviatoriui žodis „neskraidyti“? Tad vos grįžę ir perdavę R. Amundsen „skraidantį banginį“ į Vokietijos muziejų, užsisakė naują panašų lėktuvą-laiivą. Tik su kilnu, kad būtų geriau startuoti iš vandens, greitesnį, mažiau degalų „ryjantį“, modernizuota kabiną įgulai.

1931 m. naujasis „banginis“ ir vėl nuskrįdo į JAV. Tik šį kartą per Grenlandijos ledynų vidinę dalį. Pakeliui aptikti nauji kalnai, įgyta daug aerometeorologinių žinių. Ir vėl sėkmė, ir vėl problemos - norint šiuo „skraidančiu laivu“ apskrieti pasaulį, reikėjo jį dar kiek tobulinti. Po šių darbų „Grönland Wal“ („Grenlandijos banginis“) D-2053 1932 metų liepos 22-ąją startavo iš Liso, esančio Zylto saloje, skrydžiui aplink pasaulį.

Iki Labradoro įgula skrido tuo



Grönland Wal" D-2053 sutikimas prie Bodensė prigludusiame Manzelyje (1932 m.).

pačiu maršrutu, kaip ir per pirmąją kelionę į JAV. Po to skrista virš, atrodytų, begalinių Kanados miškų, perskristi 3000 m aukščio kalnai, mat abu suporinti varikliai veikė lyg vienas ir „Grenlandijos banginis“ jokių problemų neturėjo. Po Aliaskos ir Aleutų salų pasukta į Pietryčių Aziją. Čia pralaidėjo liūtyt, ir įgula privalėjo pagal jas taikyti savo skrydžio etapus. Tad tik rugsėjo 4-ą, įveikę „tirštą rūkų uždangą“, kaip kad jie rašė dienynė, nusileido Tokijo įlankoje. Suprantama, kad susidomėjimas „banginiu“ buvo nepaprastai didelis. Ir ne tik Japonijoje. Tas pat buvo ir Šanchajuje, Honkonge, Manlioje, nusileidus Birmoje.

Skrendant per Ramųjį vandenyną, radistas Fritz Albrecht buvo priverstas perduoti į eterį signalą SOS. Sugedęs priekinį variklį ausinės vandens slurblys privertė „banginį“ kiek pasisupti ant vandenyno bangų. Laimė, netoli buvęs Anglijos laivas „Caragola“ greitai atplaukė ir nubuksyravo „skraidantį laivą“ į Ranguną. Po trumpalaikės pertraukos reikšmingai buvo skrendama toliau į vakarus - per Kolombą, Bombėjų, Karachį, Saudo Arabiją į Genują. Gimtajame senajame žemyne dar teko perskristi Alpes, paskui, išbuvę ore 270 valandų ir įveikę 44 000 km, keturi laimingi aviatoriai 1932 metų lapkričio 9 dieną nusileido ant žydro Bodensė ežero vandens. Taip baigėsi šis kelionė aplink pasaulį „banginiu“.

Įdomu, jog skrydžio siela ir pirmasis pilotas W.v. Gronau 1934 m., kal Vokietijos civilinės aviacijos mokykla buvo perimta Luftwaffe, išrinktas Vokietijos aero klubo prezidentu. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui pašauktas į kariuomenę. Jam suteiktas pulkininko laipsnis. Žyminis lakūnas tapo karo aviacijos atašė Japonijos sostinėje. Į savo kraštą jis grįžo tik 1947 m. Įsigijo Bavarijoje žemės ir vėl pradėjo ūkininkauti. Čia, Frasdorfe, jis ir mirė. Tačiau žyminis aviatoriaus palaiką išsisi ne Bavarijos kapinėse, o Zylto salos miestelio List, iš kurio jis, oro ir jūros erdvių pavillotas, pradėjo savo „ilgal trukusį jūrų aviatoriaus kelią“.

Aleksas HENINGAS



TOLIMU TAIKYMU

Tokia jau yra žmonija: tai, kas vakar buvo nauja, nepažįstama, patrauklu, šiandien jau - įprastinis reiškinys, sukeliantis, geriausiai atveju, specialistų bei kokios srities ypatingų gerbėjų susidomėjimą. Tai, matyt, pirmiausia mūsų nepaprasto technikos augimo epochos padarinys. Išties, dar ne taip seniai su laikę kvapą klausėmės pranešimo apie pirmojo žmogaus skrydį į kosmosą, į Mėnulį, sekėme kosminius skrydžius, o šiandien... jų tiek daug, jog jau ir nebeskačiuojame. Ir vis dėlto.

Tarp tų tradicinių trumpalaikių „šatlų“ ir ilgalaikių „sojuzų“ įguly skrydžių į visatą būna tokių, kurių nepaminėti paprasčiausiai negalima. Šiai kosminių skrydžių kategorijai priskirtinas ir STS-76, per kurį at-

likta daug darbų, skirtų padėti sukurti visatoje tarptautinę kosminę stotį Alpha. Juk šiuo metu kosmose egzistuoja tik vienas bandomasis „triušis“, ir šis gerokai aptriušęs nuo ilgo buvimo visatoje. Tai Rusijos kosminis kompleksas Mir. Tad trečias bandymas sujungti JAV kosminį „keltą“ su rusų stotimi - reikšmingas momentas, toliau tobulinant kosminių objektų sujungimo techniką. Šalia to, daugkartinio kosminio laivo Atlantis vado Kevin Chilton vadovaujama šešių asmenų įgula nugabeno į kosminę stotį 2,5 tonos svorio maisto atsargų ir daug įvairiausių medžiagų bei įrengimų, iš kurių nemaža dalis buvo skirta drauge atskridusiai JAV astronautei Shannon Lucid. Ji pasiliko stotyje, kad per ilgalaikį skrydį drauge su rusų kosmonautais Jurij Onufrienko ir Jurij Usačev atliktų daug kosminių eksperimentų.

Biochemikė Shannon Lucid yra trijų vaikų motina. Šis jos skrydis į visatą - penktas ir - svarbiausias - ilgiausias. Tad teko rimtai pasitreniruoti Žvaigždžių miestelyje. Juk į Žemę ji sugrįš tik rugpjūčio mėnesį! (startuota kovo 22 d.). Shannon - pirmą šešių NASA atrinktų astronautų, ku-



Shannon LUCID (dešinėje) su savo ilgalaikio skridimo partneriais stotyje Mir. NASA nuotrauka

riems skirta ilgą laiką dirbti visatoje. Mat šis šešetas pasirinktas tarptautinei kosminei stotiai Alpha.

Vokiečių astro-kosmonautas Thomas Reiter, kuris neseniai baigė pusmetį Mir stotyje trukusį skrydį, per spaudos konferenciją pareiškė, jog yra įsitikinęs, kad žmogus gali ilgą laiką dirbti visatoje. Pasak jo, „kai kurių žmogaus organizmui bū-

tinų medžiagų ten trūksta, kai kurių prarandama (ypač kalcio), bet tai spraga, kurią galima užpildyti“.

Taigi korpusas astro ir kosmonautų, kurie numatyti dirbti kuriant stotį Alpha bei jos laboratorijose, žmonių, kurie ją aptarnaus, auga. O juk tarptautinė kosminė stotis Alpha bus žmonių rankomis sutvertas kito amžiaus objektas!

YPAČ ILGŲ NUOTOLIŲ LĖKTUVAS

Net į 12 000 km nuotolyje esančias vietas galės nuskraidinti aštuonis keleivius naujasis Kanados aviacijos pramonės koncerno Bombardier biznio klasės lėktuvas Global Express. Vyksta paskutiniai jo montavimo darbai. Šio skraidančio aparato aukščio vairai pagaminti iš anglies pluošto. Jų integravimas vyko beveik be jokio optimizmo. Baimintis be reikalo. Bandymai visiškai patvirtino konstruktorių idėjos pagrįstumą: iš naujos medžiagos pagaminti aukščio vairai save visiškai pataisino.

Global Express premjera ore vyks kitą mėnesį. Na, o pirmas užsakovas gaus didžiausią pasaulio biznio klasės skraidantį aparatą, kurio svoris siekia 41 277 kg, kitais metais.

MODERNIZUOJAMAS TORNADO

Po ilgų derybų Didžiosios Britanijos gynybos ministerijai pagaliau pavyko įtikinti vyriausybę, kad kito kėlio, kaip modernizuoti Tornado F. 3, nėra.

Reikalas tas, jog buvo numatyta aprūpinti RAF (Karališkąsias karo oro pajėgas) naujais europiniais naikintuvais Eurofighter EF2000. Bet, kaip jau rašėme, Vokietijos parlamentui atsisakius skirti finansų šiam bendram projektui, naikintuvo gamyba užsistėjo. Na, o pirkti labai brangius JAV gamybos F-16 Fighting Falcon nėra lėšų. Tad liko tik vienai viena-

galimybė - modernizuoti „jaunus senukus“ Tornado F. 3.

Modernizavimas nėra susijęs su aviaonika. Reikalas grynai karinis. Tornado F.3 gali skraidinti tik Sparrows raketą, kurios turi ribotą veikimo galimybes. Modernizuoti tolimo veikimo naikintuvai Tornado F.3 galės skraidinti valdomas oras-oras tipo ra-

ketas ASRAAM, kurias gamina Bae, taip pat amerikiečių gamybos Hughes AIN-120 AMRAAM. Šios raketos, kaip žinome, sudaro galimybę jas skraidinančiam lėktuvui atlikti daugelį kovos užduočių.

Pirmieji modernizavimo laukiančių naikintuvų bus perduoti kariškams jau 1998 m. Bendra visų šim-

NAUJA CESSNA

Ji pavadinta Citation Excel. Šiame naujame lėktuve į vieną visumą sukomponuota Cessna Citation VII ilgis, Citation X aukštis ir Citation V Ultra skridimo savybės bei galingumas.

Naujasis aparatas per pirmą bandomąjį skrydį buvo pakilęs į 3 200 m aukštį. Čia atlikti įvairių sistemų, manevringumo, kiti bandymai. Pirmas 88 užsakytų lėktuvų pasieks savo pirkėją 1998 metais. Na, o kainuoja šis Cessna biznio klasės naujagimis šeši milijonus 595 tūkstančius JAV dolerių.



Bandomas naujosios Cessna Excel skrydis. Pirmasis jos pirkėjas lėktuvą gaus 1998 m.



to Tornado F.3 modernizavimo programa atsieis 125 milijonus svarų sterlingų. Tiesa, po šio „atnaujinimo“ Tornado F.3 liks kovos rikiuotėje iki 2010 metų.

BLOGAI IR VINIEMI, IR KITIEMS

Eurotunelio, jungiančio po jūros dugnu žemyną su Anglija, įrengimo iniciatoriai iš Prancūzijos ir Didžiosios Britanijos skundžiasi, kad realios pajamos, deja, žymiai mažesnės, nei planuota. Tuo pačiu metu aviakompanija British Midland, kuri ankstesniais metais kasdien tris kartus skrisdavo iš Paryžiaus Orly aerouosto į Londono Heatrow ir atgal, buvo priversta visiškai atsisakyti šio reiso: jis pasidarė nuostolingas. Pasak aviakompanijos atstovo, kaitas eurotunelis.

Ne be reikalo sakoma, kad kai du pešasi, laimi trečias. Taip yra ir šiuo atveju: greitis traukinys „Eurostar“, gabenantis keleivius eurotuneliu, pageldaujančių pasinaudoti jo paslaugomis srauto mažėjimu nesiskundžia!

Lietuvos sparnai

Aviacijos ir kosmonautikos žurnalas.

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

1996. Nr. 3(218).

Steigėjas - Lietuvos aeroklubas. Įkurtas 1935 metais. Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius Antanas ARBAČIAUSKAS, atsakingasis sekretorius Aleksandras ICIKAVIČIUS, stilistė Vlada RADZIVILOVIČIENĖ. SL 361. Užsakymas 740. Kaina 3,0 litai.

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

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



**Internationale Luft- und
Raumfahrt ausstellung
Kongresse · Konferenzen
13.-19. Mai 1996**



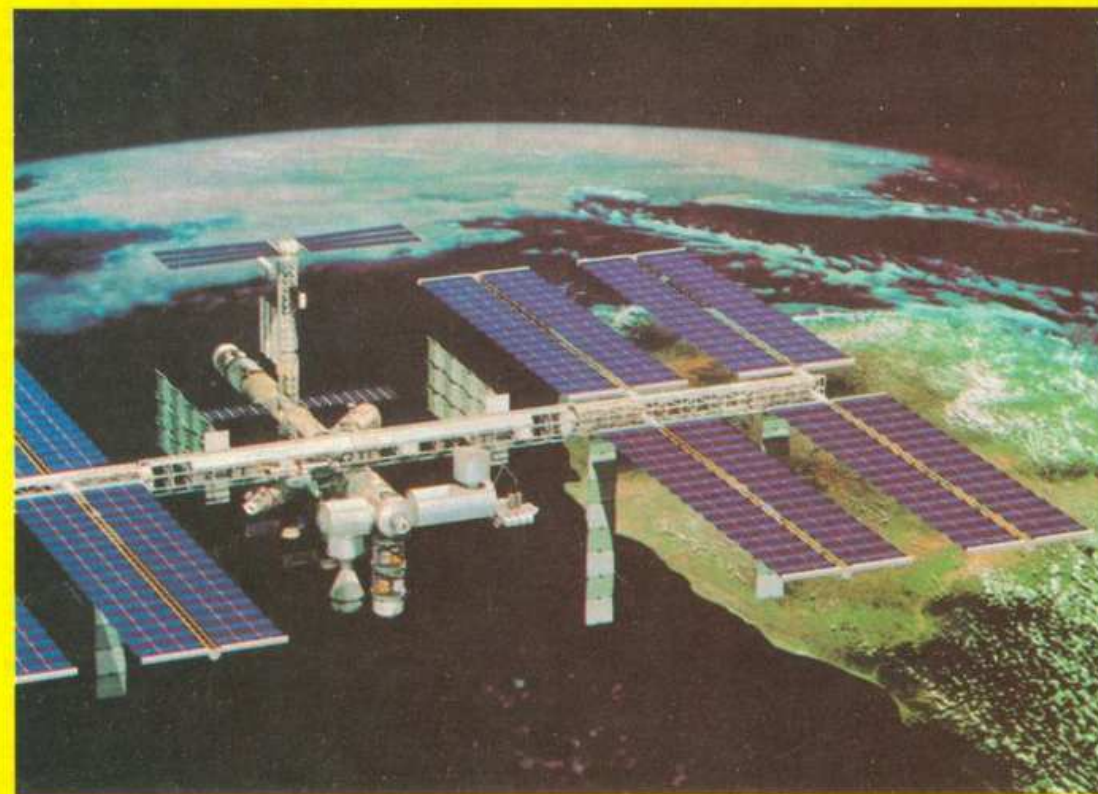
Vokietijos Lufwaffe lakūnai bandytojai Wolfgang Schirdewahn (kairėje) ir Richard Calwer prie parodoje skraidžiusio Eurofighter 2000 prototipo DA 1.



Sraigasparnis Eurocopter EC 135, kuriame įmontuoti du Turbomeca Arrius-2B varikliai, skraidina iki 8 žmonių. Pateiktoje nuotraukoje - Eurocopter virš Pietų Afrikos brūzgynų.



Garsūs kariniai lėktuvai Tornado, skirti vadovauti kovos veiksmams bei žvalgybai, vaidina didžiulį vaidmenį saugant taiką buvusioje Jugoslavijoje.



Pasaulis laukia naujos tarptautinės kosminės stoties Alpha. Ją bendromis pastangomis ir lėšomis statys JAV, Rusija, Japonija ir Kanada. Europos valstybės dalyvaus stoties statyboje keliais savais moduliais. Šios stoties - pirmo tarptautinio mokslo tyrimo instituto visatoje maketas kėlė teisėtą ILA'96 lankytojų susidomėjimą.

PRESSFOTO nuotraukos

Berlynas ir vėl tapo pasaulio aviacijos ir kosmonautikos centru. Čia trečią kartą pokario metais vyko tarptautinė aviacijos paroda ILA.

Suprantama, kad apie tokį didžiulį renginį būtų galima parašyti labai daug. Bet ne be reikalo sakoma, kad tiesa geriau išreiškiama skaičiais bei faktais. Tad suteikiame jiems žodį.

Parodoje dalyvavo 578 eksponentai iš 30 pasaulio valstybių. (1994 m. atitinkamai - 422-30), kurie pateikė specialistams ir žiūrovams 266 įvairiausius skraidančius aparatus. Parodą nušvietė 3461 spaudos, radijo ir televizijos darbuotojas, atstovavę 45 šalims. Ją aplankė 216500 žmonių (užpernai 141156). Surengti 59 seminarai, diskusijos, konferencijos. Rytų/Vakarų aviacijos centre pasirašyta sutarčių ir ketinimų protokolų

už bendrą 800 milijonų JAV dolerių sumą.

Specialiuose parodos skyriuose lankytojai galėjo susipažinti su naujaisiais lėktuvais, kaip A319, aerobusų šeimos flagmanu A340, matė skraidantį naikintuvą Eurofighter 2000, švedų naikintuvą Gripen, NATO sraigasparnį NH 90, žavėjosi rusų aviacijos gigantu AN-124 „Ruslan“, didžiausiu keleiviniu lėktuvu Boeing 747-400, akrobatiniu Extra 400, čekų skraidančia laboratorija L-410, kitais specialios paskirties skraidančiais aparatais, naujausia technologija, kosminiais aparatais bei projektais. Aviacijos istorijos skyriuje buvo demonstruojami aviacijos aušroje bei tarpukario metais skraidę Bleriot XI, Udet „Flemingo“, DC-3, Me-109, Spitfire, Arado 79, Ju-52 ir kiti senoliai.

Lankytojų susižavėjimą sukėlė skrydžiai prancūzų grupės „Patrouille Ecco“, demonstruojami F-16, MiG-29, Su-30 ir Su-35, taip pat akrobatinio skraidymo favorito vengro Peter Besenyei pasirodymas lėktuvu Extra 300.

Mums ypač džiugu, kad tarp gaubės parodos eksponatų atsirado vietos ir vienam Lietuvos. Tai sklandytuvas Lietuva LAK-12, kurį ekspozitavo Weinhard-Flugzeugbau firma, nurodžiusi, kad aparatas pagamintas Prienų sportinės aviacijos gamykloje. Maloni pradžia! Vieningų specialistų ir žurnalistų pripažinimu ILA'96 - nepaprastai vykęs renginys, žymiai pralenkęs ankstesnius, rengtus tiek Hanoveryje, tiek Berlyne.

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

