

Lietuvos sparnai

1997/4



PASAULIO AVIACIJOS SPORTININKŲ ŠVENTĖ

Sporto varžybos yra neatskiriama žmonijos gyvenimo dalis. Visose šalyse rengiamos įvairaus masto varžybos, šalių, pasaulio ir atskirų žemynų čempionatai. O stambiausias viso pasaulio sporto forumas yra nuo 1896 metų kas ketveri metai rengiamos Olimpines žaidynės (nuo 1924 m. - žiemos olimpiados). Tačiau Olimpinių žaidynių programa jungia tik klasikinės sporto šakas. Sparčiai vystantis aviacijos sportui Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) vadovybė dar 1932 metais kreipėsi į Tarptautinį olimpinį komitetą (TOK) prašydama, kad į žaidynes būtų įtrauktos ir kai kurios aviacijos sporto šakos.

Arčiausiai tikslo buvo nužengę sklandytojai. 1936 metų Berlyno olimpiadoje surengtos parodomosios sklandytojų varžybos. Stebėti šių varžybų buvo nuvykę ir Lietuvos aeroklubo sklandytojai Jonas Dženkaitis, Jonas Pyragius ir Viktoras Ašmenskas. Po to TOK nusprendė sklandymą įtraukti į 1940 metų Helsinkio žaidynes. Kad visi sportininkai rungtinautų vienodomis sąlygomis, buvo paskelbtas konkursas ir sukurtas sklandytovas „Olimpia“. Dėl prasidėjusio Antrojo pasaulinio karo olimpiada Suomijoje neįvyko. Pokario metais aviacijos sportas olimpiadose vėl buvo užmirštas. Pastaruoju metu olimpinėmis sporto šakomis pripažintas sklandymas, parašiutinis sportas ir skraidymas skraidyklėmis, tačiau, išskyrus pasirodymus atidarymo ceremonijose, reikalai į priekį neįveda.

Idėja surengti lygiavertės olimpiadai žaidynes aviatoriams brendo seniai. Pagaliau 1987 metais Olimpinių žaidynių pradininkė Graikija pasiskelbė 1989 metais surengianti Pasaulio 1-ąsias aviacijos žaidynes ir net sugalvojo skambų „Icarados“ pavadinimą. Tačiau graikai, praktiškai susidūrę su tokio masto varžybų organizavimu, idėjos atsisakė. Ir



Žaidynių uždarymas vyko istoriniame Efeso mieste.

„AIR SPORTS“ international nuotr.

vėliau ją perėmęs Prancūzijos aeroklubiškasis įsitikino, kad kiekvienai aviacijos sporto šakai reikia atskiro aerodromo. Be teisėjų, reikalingos kvalifikuotos aerodromo ir skraidymo vadovavimo tarnybos, toli nuo aerodromų išsidėstę viešbučiai.

Pagaliam gavusi valstybės paramą šio didžiulio organizacinio darbo ėmėsi savo šalies aviacijos sportui vadovaujanti Turkijos aviacijos sąjunga (Türk Hava Kurumu). Pasaulio pirmosios aviacijos žaidynės įvyko šių metų rugsėjo 13-21 dienomis. Jose rungtyniavo net 60 šalių aviacijos sportininkai. Lietuvos aeroklubo vadovybė nusprendė į Pasaulio 1-ąsias aviacijos žaidynes pasiųsti visų mūsų šalyje kultivuojamų aviacijos sporto šakų atstovus. Pasikliautus finansais, aeroklubo galimybės pasirodė labai menkos. Tačiau įvertinę žaidynių, kurios savo

svarba nenusileidžia olimpinėms žaidynėms, reikšmę, Lietuvos Vyriausybė ir Kūno kultūros ir Sporto departamentas pagal galimybes papildomai skyrė lėšų.

Aviacijos sportas - brangiai kainuojantis malonumas. Ir turimas lėšas pasiskirsčius teko siųsti ne visos sudėties komandas. Bendrą Lietuvos sportinę delegaciją sudarė 32 žmonės.

Iškilmingas varžybų atidarymas įvyko rugsėjo 13 dieną Ankaros hipodrome. Džiugu, kad tarp atidarymo ceremonijoje dalyvavusių Lietuvos atstovų ant vieno jų krūtinės jau puikavosi žaidynių medalis. Mat kai kurių sporto šakų varžybos prasidėjo kiek anksčiau, ir skraidinęs taimerinį modelį vilnietis Danas Babenskasis iškovojo bronzos medalį.

Žvelgdamas į kylančią Pasaulio 1-ųjų aviacijos žaidynių vėliavą, kiek-

vienas dalyvis širdyje pajuto jaudulį. Juk sportininkui nėra didesnės laimės, kaip būti tokio istorinio įvykio liudininku!

Po oficialaus žaidynių atidarymo aviacijos sportininkai išsiskirstė po visą Turkiją (žaidynės vyko aštuoniuose miestuose). Šalies padangėje prasidėjo varžybos. Liūdna, tačiau tarp aukštojo pilotazo lakūnų nematėme Lietuvos atstovų. Beje, dėl mažo dalyvių skaičiaus organizatoriai iš žaidynių programos išbraukė Stambule turėjusias vykti varžybas sraigtasparniais.

Nepaisant kai kurių nežymių nesusipratimų, iš esmės žaidynės vyko organizuotai ir sklandžiai. O joms pasibaigus susumuoti rezultatai. Daugiausiai medalių, net 38, iškovojo Rusijos aviatoriai, turėję ir skaitlingiausią delegaciją. Iš šio skaičiaus net devyni medaliai atiteko akrobatinio skraidymo pilotams. T.y. beveik ketvirtadalis viso Rusijos laimikių. Antri pagal medalių skaičių - prancūzai, laimėję 25 medalius, treči - JAV sportininkai - 19 medalių. Lietuvos aviatoriams įteikti trys medaliai. Pagal iškovotą medalių skaičių Lietuva 25-ta, o 30 šalių liko be medalių.

Rugsėjo 21 d. Izmirio aerodrome finišavo ir 10-to tolimojo aviacijos rally Islandija-Turkija dalyviai. Startavę rugsėjo 11 dieną Islandijos sostinėje Reikjavike (startavo 19 lėktuvų) jie po 10 dienų finišavo Izmire.

Skridimas vyko etapais:

1. Reikjavikas-Strasbūras (Prancūzija) - 2472 km
2. Strasbūras-Sevilija (Ispanija) - 1648 km
3. Sevilija-Roma (Italija) - 1648 km
4. Roma-Jeruzalė (Izraelis) - 2287 km
5. Jeruzalė-Amanas (Jordanija) - 74 km
6. Amanas-Trabzonas (Turkija) - 1232 km
7. Trabzonas-Adana (Turkija) - 593 km
8. Adana-Izmiras (Turkija) - 741 km.

SKRYDŽIAI VIRŠ KASDIENYBĖS

Tamsu. Šalta. Ketvirtą ryto privažiuoja patrulis. Paima mane ir išveža. Ilgam? Ne, tai ne 1947-ieji. Ir ne į Sibirą. 1997-ieji. Į Turkiją, Pasaulio pirmąsias aviacijos sporto žaidynes. Džiūje šilta ir jauku. Snaudžiam. Užsukame į „Nemunaicio“ oreivių klubą. Gauname Gintaro Šurkaus paskutinį palaiminimą. Mūsų komanda - Romanas Mikelevičius (vadas), Teresė Marcinkevič, Antanas Mikelevičius ir Algirdas Nomeika (šių eilučių autorius) - galų gale ištrūksta į 8000 kilometrų kelionę Turkijos link.

Keičiasi valstybės, keliai, vaizdai, žmonės...

Mokausi turkų kalbos: Merhaba - sveikas, Alas marladyk - viso gero. Gliule giule - gero kelio. Šeref enizė - į sveikatą. Čak - kiek. Čiok pohali - labai brangu... „Čiupk pagali“ įsiminė visi lietuvaičiai, o gera šimtinė žodžių labai pravertė bendraujant su vietiniais žmonėmis.

Baigiantis penktajai kelionės dienai pasiekėm Urgupą ir nustėrome... Aplink dykumą ir uolos, kuriose išskaptuoti namai, viešbučiai, restoranai. Vienoje uolų atrandame viešbutį „Surban“. Patogu, nebrangu ir originalu.

Vos tik prabudę skubame į viešbutį „Perisija“, kur jau užsiregistravo 70 dalyvių iš beveik 40 šalių. Registracija vyksta ramiai: mūsų draudimas - 250000 USD, o reikia 300000 USD! Kas ir kodėl pagailejo? Čia pat iš naujo apsidraudžiam pas turkus. Už 21 USD!! Gauname žemėlapius, kepuraites, marškinėlius. Po kelių valandų - į brifingą. Vos nepavėluojame, nes niekas tiksliai nežinojo, kur jis vyks. Lekiam kalnuota vietove ir vos pasiekiam palapinę, išgirstame - „number 38“. Rėkiu „Yes“. Suspėjame. Vakare - žaidynių atidarymas.



Nukelta į 8 p.

STARTAS, VAINIKUOTAS DVIEM BRONZOS MEDALIAIS

Žaidynių aviamodeliuotojų varžybose laisvo skridimo modeliais Lietuvai atstovavo keturi sportininkai. Sklandytuvų modeliais F-1-A - Rimantas Indrišonis iš Pasvalio, Vidas Dimavičius iš Šiaulių bei Sigitas Jakutis iš Utenos. Jie sudarė vieną komandą. Taimeriniais modeliais dalyvavo vien Danas Babenskas iš Vilniaus.

Varžybos vyko Golbasi vietovėje, 20 km į pietus nuo Ankaros, rugsėjo 7-21 d. Oro temperatūra buvo apie 23°C, visą laiką švietė saulė. Didelę įtaką rezultatams turėjo nepastovi vėjo kryptis ir specifinės terminės oro srovės.

Po septynių skridimų Rimantas Indrišonis surinko 1170 taškų ir užėmė 35 vietą. Sigitas Jakutis (1145 t.) buvo 39, o Vidas Dimavičius (1045 t.) - 46-as. Užimta koman-

SĖKMINGAS DANO BABENSKO PASIRODYMAS

dinė dvylikta vieta. O nugalėjo Sergej Karakov (Rusija). Toliau sekė Aleksandr Riazancev (Rusija) bei Eyal Galor (Izraelis). Komandomis nugalėjo rusai.

Taimeriniais F-1-C klasės modeliais dalyvavęs Danas Babenskas po septynių privalomų skridimų surinko visus maksimalius taškus ir pateko į papildomus skridimus, vadinamuosius Fly off. Dėl stiprėjančio vėjo, sportininkų ir teisėjų susitarimu, varžy-

bos buvo perkeltos į sekančios dienos anksčiau rytą. Jose dalyvavo tik keturi sportininkai. Variklio darbo laikas sutrumpintas iki 5 sek., maksimalus skridimo laikas - 10 min.

Oras buvo labai dėkingas: nedidelis vėjas ir truputį palankus. Pirmą vietą užėmė Aleksandr Michailenko iš Rusijos. Jo rezultatas - 9 min. 36 sek. Antras buvo Jevgenij Verbickij iš Ukrainos (9 min. 22 sek.). Iš nedidelio aukščio Dano Babensko modelis išsilaikė ore 7 min. 26 sek. Jam atiteko garbinga trečia vieta ir Žaidynių bronzos medalis - beje, pirmas Lietuvos sportininkų delegacijos iškovotas apdovanojimas.

Šis Dano Babensko laimėjimas - geriausias mūsų aviamodeliuotojų pasiekimas laisvo skridimo modeliais per visą Lietuvos aviamodeliavimo istoriją.



Lietuvos komanda, iškovojo bronzos medalį kosminių raketų modelių klasėje: Algimantas DEIKUS, Agnius SLUCKUS, komandos vadovas Viktoras KARMONAS ir Algirdas POŠKUS.



Jurgis STRAZDAS (kairėje) ruošia startui S6A raketos modelį.

Pasaulio pirmųjų aviacijos žaidynių ir Europos čempionato kosminio modeliavimo sporto varžybos prasidėjo rugsėjo 14 dieną, šalia Golbasi miestelio, netoli Turkijos sostinės Ankaros. Rungtyniauti atvyko šešiolika komandų.

Pirmoji žaidynių diena buvo skirta modelių bandymams, treniruo- tims.

Kitą dieną startavo S8E klasės raketiniai sklandytuvai. Lietuvos rinktinė šių modelių varžybose nedalyvavo, tad pratęsė treniruotes. Nugalėtojais eilės tvarka tapo: Alojz Padlhauser (Slovakija) - 2,19, Jaromir Chalupa (Čekija) - 2598, Josef Jasso (Slovakija) - 2550 taškai. Komandomis nugalėjo Slovakija, antra buvo Čekija, trečia - Rusija.

Rugsėjo 16 dieną į kovą stojo ir mūsų sportininkai. Vyko įtempta kova S3A modeliais su parašiu- tais. Pasibaigus trims turams, net septyniolika sportininkų surinko maksimalią taškų sumą. Tarp jų - ir du Lietuvos rinktinės nariai. Po papildomų skrydžių paaiškėjo rungties nugalėtojai. Tai - Albert Raura Mise (Ispanija) - 2190, Vasil Pav-

liuk (Slovakija) - 2103, Peter Hornak (Slovakija) - 2068 taškai.

Mūsų Respublikos sportininkai A. Deikus ir J. Strazdas po papildomų skridimų užėmė atitinkamai šeštą ir keturioliktą vietas. S3A modelių klasės stipriausios komandos vardą iškovojo Slovakija, antrą - Šveicarija, trečią - Makedonija. Labai gaila, bet Lietuvai iki prizinės vietos pritrūko vos 15 sekundžių. Teko tenkintis ketvirta vieta.

Ketvirtą dieną varžybų dalyviai rungtyniavo S5B aukščio modeliais-kopijomis. Kai kurie organizaciniai trūkumai uždelė modelių startus, bet pašalinus nesklandumus sportininkai startavo gražiai ir pelnytai nugalėjo stipriausi. Tai - Maksim Staponov (Rusija) - 1258, Oleg Voronov (Rusija) - 1187, Michail Žitnan (Slovakija) - 1162 taškai.

Rusija buvo stipriausia ir tarp komandų. Kiti prizininkai - Slovakija ir Ukraina. Mūsų komanda, kad ir būdama nepilnos sudėties, užėmė garbingą septintą vietą.

Rugsėjo 18 dieną raketininkai skraidino S1B ir S6A klasių modelius. S1B aukščio modelių klasė

mūsų komandai nauja rungtis (respublikoje ji nekultivuojama), bet po truputį sportininkai bando ją įsisavinti. Šiose varžybose buvo pasiektas naujas respublikos rekordas. J. Strazdo modelis pakilo į 575 metrų aukštį. Bet tai nėra aukštas rezultatas, turint galvoje, kad stipriausios komandos - Rusija ir Slovėnija - skraidino modelius daugiau kaip kilometrą. Asmeniškai stipriausi buvo: Oleg Voronov (Rusija) - 1082, Aleksej Koriagin (Rusija) - 1071, Marjan Cuden (Slovėnija) - 1064 metrai.

Antros dienos pusėje startavo S6A klasės modeliai su juostele. Permainingas Turkijos oras pateikė sportininkams daug staigmenų. Po trijų skrydžių į (Fly off) papildomą turą pateko trys sportininkai iš Slovakijos, Rusijos ir Lietuvos. Penkiolikos minučių papildomas turas sportininkus išrikiavo taip: Nikolaj Čiganko (Rusija) - 729, Peter Hornak (Slovakija) - 637, Jurgis Strazdas (Lietuva) - 638 taškai.

Komandomis stipriausia buvo Slovakijos rinktinė. Lietuva liko vienuoliktoje vietoje.

Paskutinę varžybų dieną teko skraidinti S4B ir S7 klasių modelius.

Labai nesisekė mūsų sportininkams - S4B raketinių sklandytuvų modelių klasės dalyviams. Užimta tik penkioliktą vietą. Nugalėjo ukrainiečiai, o asmeniškai pirmavo: Igor Volkanov (Ukraina) - 888, Saša Stainbek (Vokietija) -

878, Michail Žitnan (Slovakija) - 872 taškai.

Mūsų rinktinės nariai nesu- staitė su nesėkme ir pagirtinai ko- vojo S7 modeliais. Neskubėdami gerai paruošė modelius, idealiai startavo ir užėmė prizinę trečiąją vietą (1. Rusija, 2. Ukraina). Asmeniškai geriausius skrydžius pade- monstravo: Aleksandr Levych (Ru- sija) - 1017, Michail Potapčik (Ru- sija) - 960, Arnis Bača (Latvija) - 955 taškai.

Varžybų uždarymas ir nugalė- tojų apdovanojimas vyko gražioje „Dedeman“ viešbučio restorano sa- lėje. Sportininkai atsisveikino iki kito sezono.

Respublikos rinktinės nariai Al- gimantas Deikus, Donatas Danie- lius, Algirdas Poška, Agnius Sluc- kus, Jurgis Strazdas ir komandos vadovas Viktoras Karmonas, ap- tardami varžybų rezultatus, paste- bėjo, kad kovoti su profesionaliais sportininkais įmanoma, deja, pag- rindinis mūsų stabdis yra treniru- očių stoka. O tai, žinoma, priklauso nuo lėšų stygiaus. Ruošiantis žai- dynėms nebuvo organizuota treni- ruočių stovykla, rinktinė nedalyva- vo nė vienoje tarptautinėse var- žybose, taip pat stinga ir gerų variklių.

Rinktinės nariai pasirodymą įver- tino kaip gerą pamoką.

Andrius BUKAUSKAS,
Žaidynių teisėjas

AUTORIAUS nuotraukos.

Sklandytojams Inonu padangė buvo sėkminga

Važiuodamas į Pasaulio pirmąsias aviacijos žaidynes Turkijoje geriausias Lietuvos sklandytojas prienietis Vytautas Sabeckis sakė, kad būtų laimingas, jei patektų į geriausiųjų dešimtuką. Nes lietuviai - lygumų pilotai, o varžybos vyks Inonu aerodrome, esančiame kalnų papėdėje. Didžiausiais konkurentais Vytautas laikė daugkartinius pasaulio ar šalies čempionus: prancūzus Frederic Hoyerau, Julien Henry, italą Leonardo Brigladori, vokiečių Bruno Gantenbrik, vengrą Kassai Bela, amerikietį Karls H. Striedieck, lenką Janusz Centka.

Vis dėlto mūsų pilotas buvo nusiteikęs gerai - prieš varžybas nemažai paskraidė su naujuoju lenkų gamybos sklandytuvu PW-5, sukurto specialiai žaidynėms. Taigi techninės sąlygos visiems sportininkams buvo vienodos, pergale lems patirtis ir sėkmė. O V. Sabeckio patirtis didžiulė - 5000 val., praleistų ore. Kito mūsų sklandytojo, biržiečio Gintaro Drevinsko, skraidymų bagažas kuklesnis - 1500 val. Bet ir šiam pilotui optimizmo netrūko. Lietuvos sklandytojų komandai vadovavo Stasys Skalskis. Padėjėjais buvo Igoris Bykovas, Ričardas Šernas ir pagrindinės rėmėjos - UDV „Preventas“ atstovas Vytautas Zaranka.

Į Inonu aerodromą, esantį už 300 km nuo Stambulo, susirinko 43 sportininkai iš 23 šalių. Rugsėjo 6-ąją įvyko iškilmingas sklandytojų varžybų atidarymas. Kitą dieną jau skelbiamas pirmasis skridimo pratimas - 161,8 km. Mūsų pilotams tai buvo ir pirmasis išbandymas Turkijos padangėje. Skridimas sunkus, sudėtingas, rizikingas. Vytui sekėsi gerai - jis buvo aštuntas, Gintaras - tik 34.

Prasidėjęs skraidymų maratonas tęsėsi iki rugsėjo 13 d. iškilmingo Žaidynių atidarymo Stambule dieną. Per šį laikotarpį tik kartą padangę nusagstė kamuoliniai debesys, žymintys termikus. Kitomis dienomis dangus būdavo žydras, giedras. Tuomet sklandytojai skrisdavo pulkais, į vieną termiką susirinkdavo apie 20 baltasparnių PW-5.

Pasitaikė ir avarijų. Pora kartų sklandytuvai susidūrė ore, o leidamiesi į kalnuotas aikšteles buvo apdaužyti. Laimė, tai baigėsi be didesnių lūžių, tad sklandytuvai po trumpo remonto vėl riedėdavo į startą.

Vytas ir Gintaras pamažu pradėjo „suprasti“ kalnuose vyraujan-

čias oro sroves ir jau trečiąją skridimo dieną abu buvo geriausiųjų dešimtuose.

Sėkmė ypač lydėjo Sabeckį, kuris rugsėjo 11-ąją finišavo trečias, o daugiakovėje pakilo į antrąją vietą. Šį skrydį jis prisiminė ilgai, nes finišuodamas kalnų tarpekliu nebuvo tikras, kad sėkmingai jį praskris. Vėliau, pravažiuodamas ir žvelgdamas į mažą tarpekį kalnuose, sakydavo, kad antrą kartą juo neskristų. Gintaras, nors tuomet buvo



Lietuvos sportininkai Gintaras DREVINSKAS ir Vytautas SABECKIS.

apie 20 metrų aukščiau, rizikuoti nedrįso. Prisiminiau iš vakaro per pokalbį telefonu žmonos pasakytus žodžius: „skraidyk atsargiai“, tad ir nusileidau į aikštelę, vėliau juokavo biržietis.

Kiekviena diena sklandytojams buvo savotiškai įdomi. Štai Gintaras įsigudrino į orą kilti išvilktuvu ir sutaupė nemažai dolerių. Šis pakilimo būdas Turkijoje labai populiarus, nes vietos sklandytojai daugiausiai skraidė kalnų antvėjuose. Pučiant palankiam vėjui 200-400 m aukštyje jie gali skrieti iki sutenų. Kalnų antvėjais sėkmingai naudodavosi ir finišuojantys varžybų dalyviai. Svarbiausia būdavo „perskoti“ kalną ir nuo jo labai nenutolti.

Antrąją varžybų pusę sklandytojai skraidė tik vieną dieną, nors dangus būdavo giedras. Ruduo yra ruduo net ir Turkijoje. Paskutinis šis skridimas buvo ypač įdomus.



Sklandytuvai kalnuose lyg žaisliukas.

Silpnos terminės oro srovės ištįdavo, nepasiekusios net 1000 m. Iš tokio nuotolio skristi į kalnų pusę rizikinga. Nedrąsiai sustartavę baltasparniai traukė maršruto link. Staiga danguje pasirodė vienišas debesėlis. Jį priskridę pilotai pateko į galingą oro srovę, kuri greitai juos iškėlė iki pusketvirtą kilometro. Šis debesys danguje kabojo visą popietę, tad sklandytojai, nufotografavę posūkio punktus, vis grįždavo prie jo „pasiimti“ aukščio. Vytas ir Gintaras triumfavo. Jie skrido greitai, nufotografavo daug posūkio punktų ir nusprendė pasukti link aerodromo. Staiga sklandytuvai pradėjo kaip kirviai kristi žemyn, aukštis tirptė tirpo ir beliko leisti į aikštelę. Pasirodo, viršuje pūtė stiprus ir priešingas nei žemėje vėjas, o slėnis, virš kurio skrido, dėl vyraujančių žemėjimo zonų pramintas „Mirties slėniu“. Čia prieš keletą metų žuvo turkų sklandytojas. Grįžę į aerodromą vyrai išnagrinėjo įvairius skridimo variantus. Lietuviai maršrute buvo pasiekę didžiausią greitį ir, jei ne tas nelemtas finišas, būtų aplenkę net varžybų lyderius prancūzus. Deja, tą dieną Vytautas turėjo tenkintis

Rugsėjo 15 d. teisėjai paskelbė laisvo skridimo pratimą, vadinamą „amerikanke“. Grįžusiems į aerodromą - 100 taškų priedas.

Sklandytojai į orą kilo nenoriai.



Mūsų sklandytojai su paslaptingomis turkėmis.

AUTORĖS nuotraukos

aštuoniolikta, o Gintaras penkiolikta vieta. Daugiakovėje Sabeckis kaip ir buvo, taip ir liko penktas, Drevinskas - iš aštuntos pakilo į septintąją.

Kad ir kaip mūsų pilotai laukė daugiau skraidymo dienų, nes jau-tė, kad gali užimti aukštesnes vietas, orams pabijurus varžybos baigėsi. Užtat buvo laiko aplankyti Turkijos žymias vietas, susipažinti su jos istorija, žmonėmis. Ši šalis, kaip ir jos kalnai su vyraujančiomis oro srovėmis, pilna paslapčių. Penkis kartus per dieną skambanti kvieslio giesmė kviečia melstis, šalia aukščiausios romėnų kultūros sugriautų miestų liekanų baisi netvarka su vargstančiomis moterimis, nuo ryto iki vakaro ramiai geriantys arbatą turkai, monotoniškai skambantis avių skambalėliai, nuostabi gamta, triukšmingi turgūs - tai tik dalis įspūdžių, patirtų šiame krašte.

Įspūdingas ir Inonu aerodromas. Puikios gyvenimo sąlygos su visais patogumais, žydras kaip atviruke baseinas, triukšmingas kazino, restoranas, sporto aikštelė, ramiai tekančias kanalas pilnas žuvų, į kurias labai mėgo žiūrėti varžybų dalyviai. Gražiausiomis gėlėmis apsodinti takai.

Aerodromas veikia nuo 1935 m. Jame įsikūrę sklandytojų, parašiutininkų, parasparnių, skraidyklininkų klubai, yra nemažai aviacinės technikos. Šeiminingai - kariškiai, tad apie save nemėgsta daug pasakoti, ypač užsieniečiams.

Pasaulio pirmųjų aviacijos žaidynių sklandymo varžybos Inonu buvo puikiai suorganizuotos, tik, daugelio nuomone, galėjo vykti anksčiau, kai palankesnės oro sąlygos.

Čempionu tapo ir dovanų sklandytuvą PW-5 gavo simpatiškas prancūzas, Boeingo lakūnas Frederic Hoyer. Sidabras atiteko jo draugui linksmuoliui Julien Henry. Trečias buvo švedas Jesper Engstrom, ketvirtas - olandas Hans Biesters, penktas - Vytautas Sabeckis, šeštas - vokiecis Diether Memert, septintas - Gintaras Drevinskas. Neoficialioje komandinėje įskaitoje mūsų vyrai buvo antri. Varžybų pabaigoje su jais pradėjo sveikintis net išdidusis lenkas Janusz Centka. Lietuva ypač susidomėta išplatintus AB „Sportinė aviacija“ reklaminius leidinukus. Daugelis klausinėjo apie „Lietuvą“, „Strazdus“, priekabas. Malonus buvo varžybų lyderių - prancūzų išskirtinis dėmesys mūsų komandai. Tai rodė, kad Lietuva jau žinoma, o mūsų sklandytojai gerbiami ir vertinami.

Onutė VALKAUSKIENĖ

Š.m. rugsėjo 13-21 d. Turkijoje vykusiose Pasaulio 1-os aviacijos sporto žaidynėse dalyvavo ir Lietuvos ultralengvųjų skraidančių aparatų federacijos komanda. Varžybos vyko Aydıno mieste esančiame aerodrome. Lietuvos komandą sudarė šių metų čempionato, vykusio Alytuje, nugalėtojai.

Sportininkai pirmą kartą dalyvavo tokio masto varžybose. Tai buvo išvis pirmoji ULSA pilotų išvyka į užsienyje vykstančias varžybas (nuo to laiko, kai Lietuvoje kultivuojama ši sporto šaka, o jos pradžia siekia 1975 m.) Tik paskutiniame čempionate Alytuje buvo skraidomi pratimai, artimi pagal sąlygas žaidynių reikalavimus.

ULSA varžybos žaidynėse vyko trijų klasių aparatais - motorizuotomis skraidyklėmis (vienvietės ir dvivietės), ultralengvieji lėktuvai (vienviečiai ir dviviečiai) bei motorizuoti parasparniai. Lietuvos komanda dalyvavo motorizuotų skraidyklių varžybose. Vienvietę skrido Rimantas Dudas (Vilnius), dvivietės ekipažas - Stanislovas Petruškevičius ir Algis Sirvydas (Elektrėnai). Varžybos prasidėjo rugsėjo 13 d. vadinamuoju nuliniu neįskaitiniu pratimu, per kurį ir varžybų dalyviai, ir organizatoriai galėjo susipažinti su reikalavimais, organizacija ir skraidymų vykdymo tvarka.

Aerodromas, iš kurio vyko skraidymai, išsidėstęs apie 8 km nuo Aydıno centro, kaip ir visas miestas - upės slėnyje. Aplink - kalnų reljefas, kurio aukštis siekia iki 2000 m.

Rugsėjo 14 d. prasidėjo oficialios varžybos ir buvo skrendamas pirmas pratimas - navigacinis, kurio tikslas surasti kuo daugiau ant žemės išdėstytų markerių, teisingai pažymėti juos žemėlapyje bei pagal duotas nuotraukas surasti ir atpažinti objektus, vėlgį teisingai pažymint juos žemėlapyje.

Tokių pratimų buvo keturi. Skyrėsi jie tik maršruto išdėstymo tvarka: du maršrutai uždara laužyta linija ir du maršrutai skrendant ratu nustatytu spinduliu, ant kurio išdėstyti markeriai ir atpažinimo objektai.

Abu ekipažai palyginti neblogai skrido navigacinius pratimus, užimdami 11-18 vietas. Bet dėl netobulo skraidymo aparato nesugebėdavo pakilti ir nutūpti į 100 m aikštelę, o už išriedėjimą už jos ribų kylant ir tupiant buvo skiriama 20% baudos taškų už kiekvieną klaidą. Tad dažnai gaudavome 40% baudos taškų ir nukrisdavome į 20-22 vietą.

Kitas pratimas - degalų ekonomija. Jų buvo du. Tai mūsų komandai sudarė dar daugiau problemų. Variklis Rotax, ir šiaip nepasirūžintis ekonomišku, negalėjo laiduoti gerų rezultatų. Pirmas ekonomijos skydis - kas ilgiau išsilaikys ore - buvo palankus ekipažams, kurie skrido keturtakčiais varikliais. Mūsų ko-

Maršrutais su Rogallo sparnais



Startuoja mūsų dvivietis ekipažas

mandos rezultatas buvo mažiau nei valanda per abu ekipažus, o kiti ore išbuvo iki 4-5 val. Tai buvo ekipažai, skridę aparatais su keturtakčiais ekonomiškais varikliais. Antras pratimas ekonomijai - su duotu kuro kiekiu nusukti kuo didesnį atstumą per trumpiausią laiką. Mums dėl tų pačių priežasčių siekti geresnių rezultatų nebuvo galimybės.

Pats įdomiausias pratimas, sukelęs daug emocijų ir dalyviams, ir organizatoriams, ir žiūrovams - tikslaus tūpimo, kurių buvo du. Čia jau negalima kaltinti nei oro sąlygų, nei blogo sparno ar neekonomiško variklio. Tikrai save - viską lemia meistriškumas. Po starto reikėjo pakilti į 300 m aukštį per vartus virš tūpimo tako, išjungti variklį ir atlikus standartinę „dėžutę“ nutūpti į įskaitinę 100x25 m zoną, kuo arčiau nurodytos linijos. Tūpimas prieš liniją buvo vertinamas 0 taškų, už linijos į pirmą 5 m zoną - 250 taškų. Toliau - mažiau. Išriedėjus už ribų - vėlgį 0 taškų. Lietuvos dvivietės skraidyklės ekipažas pratime neįveikė varžybų įtampos, neteisingai apskaičiavo „dėžutę“. Todėl išriedėjo už ribų. Tad rezultatas - 0, R. Dudas nepriskrido linijos ir vėl 0 taškų. Antras bandymas buvo sėkmingesnis: abu ekipažai surinko po 100 taškų.

Kiekvieną vakarą prieš rytdienos varžybas vykdavo brifingas, kurio metu buvo išaiškinamas pratimas ir išdalijamos užduotys. Varžybos vyko gan sklandžiai. Komandų - lyderių ekipažai, kovodami už geresnį rezultatą, buvo priversti rizikuoti, todėl buvo ir palaužtų skraidymo aparatų, ir priverstinių tūpimų už aerodromo ribų.

Lietuvos komanda dėl susiklosčiusių aplinkybių skraidė viena ta pačia motorizuota skraidykle. Tai sudarė keblumą, norint tilpti į starto „langą“. Organizatoriams leidus, vienas lietuvių ekipažas visada startuodavo pirmas, o antras visada startuodavo paskutinis. Tad pasitaikė įdomių atvejų.

Solo skridęs Rimas Dudas pirmas pradėjo oficialias varžybas ir buvo paskutinis paskutiniame pratime. Baigiantis pratimui mes, visa komanda, atėjome į finišo zoną ir laukėme Rimo. O jo vis nebuvo. Nebuvo ir praėjus valandai po skaičiuoto finišo laiko, nebuvo ir po pusantros valandos. Organizatoriai paskelbė paiešką, į kalnus buvo išsiųsti žandarmerijos daliniai, laukėme sraigtasparnio, kuriuo ruošėmės skristi ieškoti draugo. Einant link sraigtasparnio aikštelės Algis Sirvydas parodė horizonto link ir pasakė „skrenda“. Ir iš tikrųjų, vėluodamas ir išbuvęs ore apie tris valandas, Rimas Dudas grįžo gyvas ir sveikas. Paskui pasakodamas apie įvykį sakė, kad buvo truputį praradęs orientaciją ir, norėdamas geresnio rezultato, grįžo į išeities tašką ir kartojo maršruto atkarpą iš naujo.

Taigi taip baigėsi varžybos. Per oficialų uždarymą buvo pagerbti nugalėtojai, įteiktos taurės ir medaliai. Visi varžybose dalyvavę apdovanojami dalyvių sertifikatais ir atminimo medaliais.

Mūsų sportininkų klasių skraidymo aparatais skraidžiusių varžybas vienvietėmis laimėjo vengras Thuroczy. Toliau sekė anglai Rawes ir Keene. Dviviečių auksas įteiktas anglams Bodil-Boulthby, sidabras - vengrams Suszter-Bodnar, bronzą - prancūzams Plassart-Bisiaux.

Lietuvių ekipažų rezultatai tokie - skridęs solo Rimantas Dudas 21-as, dvivietės ekipažo - Algirdo Sirvydo ir Stanislovo Petruškevičiaus - taip pat 21-a vieta. Turint galvoje susiklosčiusias sąlygas ir tai, kad mūsų pilotai pirmą kartą dalyvavo tokio masto varžybose, užimta vieta - geras rezultatas. Tai teikia vilčių, kad ateityje dalyvaujant Europos ir pasaulio čempionatuose galima tikėtis aukštesnių pasiekimų.

Kęstutis JURKĖNAS,
ULSA federacijos prezidentas,
komandos vadovas

Iš Lietuvos išvykome šešiese: Darius Jakubauskas - skraidyklės pilotas ir komandos vadovas, Rolandas Stonkus - skraidyklės pilotas, Valdas Vainius - taip pat, Darius Vilkinis - parasparnio pilotas, Laura Vilkinienė - taip pat, ir mūsų vairuotojas, pagalbininkas bei asistentas Marius Bagdonas. Dar vienas parasparnio pilotas Igor Volkov turėjo atskristi lėktuvu iš Rusijos, iš kažkokių varžybų.

Ką čia vargšas žmogus gali žinoti, ko reikia ir kaip ruoštis, kada teks su visais „žaislais“ dangintis vos ne į kitą pasaulio kraštą - į Aziją. Noro dalyvauti daugiau nei žinių. Nors Turkijos aeronautikos asociacija kartu su FAI atsiuntė pakankamai informacijos, visi supranta, jog tai tik teorija. Niekas konkrečiai nepasakė mums, kas laukia kelionėje. Vis dėlto 3600 km tik į vieną pusę, plius dar persikėlimas per Dardanėlių sąsiaurį į Aziją. Vienu žodžiu, susipakavom viską, ko, atrodytų, reikia, į krovinį mikroautobusą, kas netilpo - į lengvąjį automobilį, ir pirmyn...

Rugsėjo 5 diena. Dalyvių registracija. Nuvykę sužinojome, kad dėl kažkokių bankinių operacijų skraidyklininkams reikia papildomai sumokėti po 20 USD, o vežantis parasparnius - net po 42 USD. Bet rugsėjo 2 d. taip pat yra ir treniruotė. Reikia skubėti, nes jau laukia transportas, vežantis į kalną. Susitarime, kad sumokėsime rytoj, o dabar skubame užkrauti skraidykles ant organizatorių autobusėlio. Honaz kalno aukštis - 2528 m virš jūros lygio. Valandą važiuojame iki jo ir dar valandą - serpantinais į patį kalną. Siėnis - 1700 metrų žemiau. Ant kalno pučia rytų vėjas 1-2 m/s. Startavietė toje kalno pusėje neįrengta. Paprasčiausia apie 50 m aukščio vertikali uola, o jos viršus - visas atprūpėjęs ir pilnas akmenų. Jau eidamas gali suklypti ar išsisukti koją. Ir nuo tos uolos reikės startuoti!

Mūsų kompanija iš pradžių nedrįsta. Bėgimu parasparniams - į startavietę šalia ir dar kilimais išklotą. Pirmieji pavyzdį parodė prancūzai. Jiems, matyt, tai ne naujiena, ko nepasakys apie lietuvius. Beje, panašiai jautėsi ir kiti lygumų ar neaukštų kalnų šalių pilotai: vengrai, lenkai, danai, rusai. Bjauriausia, kad vėjas nestiprus ir nuolat keičia kryptį. Startuojant reikia arba stipriai bėgti, arba tiesiog šokti nuo uolos, tikintis, kad užteks aukščio. Prancūzai kaip tik taip ir darė. Kai galų gale prisiziūrėję, kaip kiti startuoja, moralškai susikaupiamie ir pradėdami ruoštis - vėjas pasikeičia ir sustiprėja. Persikeiliame į šiaurinį startą ir pirmyn... Oras beveik nepakankamas, kas kur nori ten ir skrenda. Tačiau organizatoriai paskelbia tik dvi nusileidimo aikštelės ir kelią tarp jų, iš kur bus paimami pilotai. Tai gi kas kiek gali, pasiskraidė leidžiamės antimausioje aikštelėje. Baisu, kad jau pirmą dieną nebūtum užmirštas ir netektų nakvoti laukuose.

Rugsėjo 6 diena. Diena prasideda staigmena. Varžybų ofiso direktorius praneša, jog kažkokį lietuvį pilotą sulaikė Turkijos policija. Pradedam aiškintis koks reikalas. „Gagarinas atskrido!“ reziumuojam - taip mes tarp savų Igorį vadinam. Baigiam registruotis, ir mus veža į antrąjį kalną, kuris bus naudojamas skraidymams. Cokelz kalno aukštis - 1900 metrų virš jūros lygio, tačiau iki artimiausios plokštikalnės - vos 500 m. Startavietė labai lėkšta ir tik į pietų pusę. Na, dar galima startuoti vakarų

kryptimi, bet ten labai siaura. Vėjas tą dieną buvo rytų krypties, tad dauguma pilotų tik grožėjosi vaizdais nuo kalno. Netrukus visus parvežė į ofisą. Jau tada ėmė pildytis senos Lietuvos pilotų paskalos apie kalnus: tai - gražu, tačiau skraidyti kalnuose nesąmonė. Valandą važiuoj (tikriau - krataisi) į kalną, sunkvežimiuose draskai skraidykles, o atsidūręs viršūnėje gali konstatuoti tik tą faktą, kad startuoti negalima. Nors siėnyje oras lyg pagal programą, atrodytų, tik skris ir norėk, belieka kratytis žemyn. Na, o motelyje iš tikrųjų „Gagarinas“ laukia. Galų gale visa kompa-

tuodami neдрaskytų į šias liekanas savo kupolų ir stropų, organizatoriai išlojo kalną kilimais, tačiau ne visą... Ir dalis pilotų bando startuoti iš to dulkių bei visokio šlamšto sąvartyno. Rimtesnių incidentų pavyko išvengti. Užduotis - 67,5 km su vienu posūkio punktu, vadinamoji „dog leg“ arba paprasčiausiai „L“. Parasparniai startuoja pirmi ir užima visą erdvę priešais abi startavietes (t.y., kybo ir priešais skraidyklių rampas). Galų gale, kurie gali, išsinešdina maršruto kryptimi...

Atidaro startą skraidyklėms. Niekas neskuba. Pratimas - skridimas į tikslą

ŠUOLIAI NUO UOLŲ

SKRAIDYKLIŲ IR PARASPARNIŲ SPORTO VARŽYBOS

Denizli (Pamukkale) 1997 m. rugsėjo 5-21 d.



„Nešk, skraidyklė, kiek gali!“

nija susirinko.

Rugsėjo 7 diena. Vietinis varžybų atidarymas. Didžiulė visų dalyvių eiseną Denili miesto centrine gatve į stadioną, atidarymo šou, Turkijos roko žvaigždės koncertas. Turiu pripažinti, kad programa buvo gal net geresnė nei Ankaroje. O paskui - kokteilį balius ir folkloro programa šalia „Ergu“ viešbučio baseino. Viskas baigėsi vos ne masinėmis maudynėmis.

Rugsėjo 8 dieną. Pirmą varžybų dieną. Pirmas pratimas. Startas nuo Honaz kalno tiek skraidyklėms, tiek parasparniams. Vėl rytų vėjas, t.y., vėl šuolis nuo uolos. Vėjo stiprumas 3-4 m/s. „Bent jau lengviau bus startuoti“ - guodžiamės. Didžiam visų pilotų nustebinimui konstatuojame, kad organizatoriai įrengė tris rampas per akmenis ties uolos atbraila. Jos trumputės, vos 3-4 metrų ilgio, tačiau bent jau kojų neišsisuksi. Tą dieną taip pat pradėjome mokytis visą likusį varžybų laiką lydėjusios taisyklės: teoriškai organizatoriai planuoja viską vos ne idealiai, tačiau savo planus įgyvendina turkiškai... Tai gi, trys rampos, trys starto eilės... Pakankamas plotas prieš jas skraidyklėms surinkti. O kaip prasibrauti pro jas iki startavietės?

Truputis statistikos: skraidyklių sporto varžybose dalyvavo 115 pilotų iš 23 pasaulio šalių. Parasparnių sporto varžybose dalyvavo 134 pilotai iš 27 pasaulio šalių.

Parasparnių startavietėje visiškai chaosas. Starto laukas - tai kažkokia buldozeriais nuskusta kalno viršūnė, pilna vietinės floros sudžiūvusių liekanų bei susmulkintų akmenų. Kad pilotai star-

tuodami neдрaskytų į šias liekanas savo kupolų ir stropų, organizatoriai išlojo kalną kilimais, tačiau ne visą... Ir dalis pilotų bando startuoti iš to dulkių bei visokio šlamšto sąvartyno. Rimtesnių incidentų pavyko išvengti. Užduotis - 67,5 km su vienu posūkio punktu, vadinamoji „dog leg“ arba paprasčiausiai „L“. Parasparniai startuoja pirmi ir užima visą erdvę priešais abi startavietes (t.y., kybo ir priešais skraidyklių rampas). Galų gale, kurie gali, išsinešdina maršruto kryptimi...

Tą dieną padariau klaidą: per slipinai išbėgau. Rezultatas - kludžiau sparנו gailu uolą ir... nudribau į prarają apačioje. Su didžiausiu pasitenkinimu atėjant akmenimis supratau, jog greičio pakanka. Lengvas trapecijos stumtelėjimas... beveik vertikalus kritimas „nosim“ žemyn virsta vos ne vertikaliu kilimu... Atsigriežiu - startavietė šalia, skraidyklių minia taip pat šalia. Įspūdžius į šalį! Prasideda darbas, t.y., skridimas.

Lietuvos pilotams ne itin sekėsi tą dieną, nors finišavo 59 pilotai. Geriausiai pasisekė Rolandui, jo rezultatas - 75-tas. Parasparniams dar blogiau: finišuoti sugebėjo vos 3 pilotai, nors posūkio punktą pasiekė net 76, tarp jų ir mūsų šalis Igoris. Dar viena šių varžybų aksioma: tai, kad tu netoli nuskridai ir kad tave greitai paėmė į parvežimo autobusą, dar nereiškia, jog greitai atsidursi ofise. Pavyzdžiui, mane tą dieną 6 valandas vežė po kalnus, rinkdami kitus pilotus. Ofise atsidūrėme 23 val. Ir tai tik pirmą dieną!

Rugsėjo 9 diena. Antra varžybų diena. Antras pratimas. Startas vėl nuo Honaz kalno. Tik tą dieną vėjas jau iš vakarų. Pasimokę iš vakar dienos grūstinių, varžybų organizatoriai jau pažymėjo starto, laukimo linijas ir skraidyklių surinkimo plotus. Apie 40 km teks kapstyti prieš 20-30 km/val. vėją, o

likusių dalį su tuo pačiu, tik šoniniu vėju teks ropštis per negyvenamus kalnus, kur net keliai nepažymėti. 45 pilotai nusileido po kalno, pirmoje pasitaikiusioje aikštelėje. Dar apie 40 nepasiekė posūkio punkto.

Parasparnių „vada“ pasiekė protinį. Skridimo maršrutą parinko su šoniniu vėju, su vienu posūkio punktu „dog leg“ 48,8 km. Rezultatas - finišavo 38 pilotai. Nors sąlygos ir jų nelepino. Stiprokas šoninis vėjas nešė ten, kur reikia.

Rugsėjo 10 diena. Trečia varžybų diena. Trečias pratimas. Vėl Honaz kalnas. Vakarų vėjas 30-45 km/val., gūsiuose iki 55 km/val. Paskelbia pratimą, bet netrukus pasigirsta pilotų plojimai ir džiaugsmingi šūksniai - maršalas pranešė, kad starto langas saugumo sumetimais uždarytas ir pratimas anuluotas.

Rugsėjo 11 diena. Ketvirta varžybų diena. Vėl visus veža ant Honaz kalno, nors rytą prognozė žada dar stipresnį vėją šią ir dar kelias dienas. Atsidūręs viršūnėje pilotai atvirai piktinasi varžybų organizatorių sprendimu. Vėjas ne tik 55 km/val. stiprumo, bet ir kryptis kreiva - netinkama nė vienai startavietei. Šalame gal 3 valandas, kol nusprendžia, jog laikas važiuoti atgal.

Rugsėjo 12 diena. Penkta varžybų diena. Parasparnių varžybų vada jau išvakarėse nusprendė, kad bus poilsio diena. Orų prognozė nežadėjo jokio pagerėjimo. Tačiau skraidyklių pilotai „veržėsi“ skristi. Visi susirinko į brifingą, išklausė, kas mūsų laukia ant kalno, nepažėjo. Vadams liepė nuskristi saugaus paskirtoje aikštelėje, ar iš tikrųjų taip blogai, kaip pranešama... Po poros valandų šie grįžė atsiprašę, kad „nesugebėjo pataisyti oro“, ir liepė skirstytis.

Rugsėjo 13 diena. Didysis pasaulio aviacijos žaidynių atidarymas. Mes su Laura išskridome į Ankarą. Likusieji mėgino pamatyti jūrą...

Rugsėjo 14 diena. Septinta varžybų diena. Ketvirtas pratimas. Skraidykles veža ant Cokelz kalno, parasparnius ant Honaz. Vėl strateginė organizatorių klaida: vėjas šoninis (skraidyklėms) ir tik termikaliai kartais pasuka startavietės kryptimi. Tačiau vis tiek pirmyn ir atgal - 93,7 km. Niekas nepasiekė finišo. O ir posūkio punktą už 43 km šiaip taip apskrido vos 36 pilotai. Keliolikai jų pavyko nuskristi ir gabiluką kalio atgal. Nedaug trūko iki jo ir Rolandui. Valdas susinervinęs, kad blogai sekėsi skristi, užmiršo nuotogaražuoti nusileidimo vietą. Rezultatas - bauda ir „O“ taškų pratime. Na, o tuo metu parasparniai nesnaudė. Maršrutas su dviem posūkio punktais - 67,8 km ilgio. Diena nebloga: finišavo 38 pilotai, ir tik 8 km iki finišo pritrūko Igoriui. Tokiu būdu - 43 rezultatas.

Rugsėjo 15 diena. Aštunta diena ir penktas pratimas. Net nesinori apie šią dieną kalbėti. Tai ji ir sugadino visą varžybų nuotaiką. Varžybų pratimas buvo anuluotas (apie priežastis - vėliav). Ir skristi buvo smagu, ir užduotis įdomi, ir vaizdai aplinkui nuostabūs. Bet... Tą dieną aptemdė tragedija: netoli starto susiglaudus kupolui žuvo ukrainiečių pilotas. Jis turėjo bandytojo kvalifikaciją, skrido savo suprojektuotu kupolu, ir įvykus kolapsui iki pat paskutinės akimirkos stengėsi ištaisyti kupolą. Jei pavyktų, galima būtų skristi toliau, o jei išskleisi parašiutą, tai tą dieną, ko gero, daugiau neteks skristi. Paprasčiausiai nebeužteks laiko grįžti į kalną iki

starto lango uždarymo. Dabar jau niekas negali pasakyti tikrosios priežasties, kodėl nesigelbėjo parašiutu.

Tos dienos vakarą mūsų komandą aplankė Lietuvos aeroklubo prezidentas Jurgis Stanaitis. Pasidalijo įspūdiškais kaip sekasi kitoms lietuvių komandoms. Vakarieniaujant visų nubstantai įvyko pilnas mėnulio užtemimas. Ir ko tik mes Turkijoje nematėme!..

Rugsėjo 16 diena. Devinta varžybų diena. Šeštas pratimas. Vėl visi važiuojame link Honaz viršūnės. Skraidyklėms vėl lenktynės 72,1 km. Finišas toje pačioje vietoje, tik posūkio punktas už 8,3 km kitoje pusėje, t.y. teks skristi kita slėnio puse. Šiame pratime suprato, jog kai kuriuos pratimus laimi ne pilotai, o skraidyklės.

Dangus buvo atprauktas silpna migla, kažkur horizonte bolavo vienas kitas pasimetęs kamuolinis debesėlis. Beje, pirmą kartą per visą buvimo Turkijoje laiką. Vėjo beveik nėra. Kas 5 minutes kalno viršūnėje susiformuoja viesulės ir palengva lyg gąsdindamas slenka link skraidyklių, viską aplink griaudamas. Košmariška diena. Net apsiirngti nėra kada. Tą dieną ne viena skraidyklė pasiskraidė be piloto. Norėjosi kuo greičiau dingti iš šitos vietos. Ir vakar buvo kažkas panašaus, tik viesulų buvo mažiau, ir atsiradavo jie toliau. Tad kol iki skraidyklių atšliauždavo, pilotai spėdavo pasiruoti. Na, o šiandien viesulai formavosi pačiame sparnų tirtume. Taigi po starto pirmas ėmimas, 500 m virš kalno ir nė metro daugiau. Minia gražia tvarkinga rikiuote pajuda link starto markerio. Ir nė vienas nė krust. Aukštis pamažu tirpsta. Apsidairai, o aplinkui tas pat. Visi skrenda tiesiai ir kažko tikisi priekyje. Kaip vėliau paaiškėjo, kitas termikas buvo tik už 18 km. Aš iki jo nuskristi nesugebėjau. Valdas su Rolandu nuskrido... Tačiau pritrūko aukščio tinkamai tą nematę termiką sucentruoti. O kas atsidūrė jame bent 100 m aukščiau, tas nuskrido toliau. Ir net 28 iki finišo. O pagrindinė masė iškrito kaip tik ty nematę 20 km ribose - net 68 pilotai.

Parasparniai tą dieną skrido priešinga slėnio puse (ta, kuria skridome vakar) 60,5 km su dviem posūkio punktais. Finišas buvo už kalnų grandinės, prie kažkokio ežerėlio (bent jau pažymėto žemėlapyje). Deja, jį pasiekė tik du pilotai.

Rugsėjo 17 diena. Jau dešimta diena rungiamės su karščiu, vėjais, dulkėmis ir tik retkarčiais tarpusavyje. Septintas pratimas. Skraidyklės veža ant Honaz kalno, parasparnius ant Cokelez. Sustojus apačioje esančioje degalinėje

kyla klausimas, ar iš viso skraidysime. Ant kalno viršūnės „užkibęs“ debes. Net už kelių kilometrų nuo jo matyti kaip tas debes is raitosi. Užvažiavus ant kalno niekam klausimų jau ne kyla. Sveikas protas nugali. Važiuojame žemyn. O tuo metu parasparniai nuo Cokelez kalno nuskrido 42,9 km maršrutėlį su vienu kontroliniu posūkio punktu beveik pakeliui. Tiesą pasakius, bandė skristi, nes finišuoti taip niekam ir nepavyko.

Rugsėjo 18 diena. Vienuoliktą varžybų dieną. Skraidyklėms septyntas pratimas. Parasparniams paskelbė laisvą dieną, nes meteorologai pranašauja pietų vėją. Honaz kalne tokios krypties startavietės nėra, o ant vienintelės Cokelez startavietės visi netilpsime. Kadangi įskaitinių pratimų skraidyklių sporto varžybose mažiau - mums pirmenybė.

Diena prasideda nuo nemalones naujienos. Rugsėjo 15 dienos pratimo (t.y. 5-to) rezultatai anuliuoti. Kodėl? Pasirodo, prancūzų komanda padavė protestą, reikalaujama anuliuoti rezultatus, nes starto markeris buvo ne toje vietoje, kur buvo pasakyta, o 2 km į šalį; starto markerio vieta iš anksto nebuvo pažymėta, kaip buvo žadėta, finišo linija buvo 300 m toliau nei pažymėta žemėlapyje. Pagaliau teisėjai sutinka anuliuoti šį savo sprendimą, jei prancūzai atsiims savo protestą. Igi ginčai nesiliauja net ir užvažiavus ant Cokelez kalno. Prancūzai nesileidžia į kalbas. Teisėjai apkaltinami, kad savo sprendimą nuspėję vakar. Ant kalno startavietėje tikras mingas. Vokiečių komanda protestuodama pasitraukia iš varžybų. Taip pat nusprendžia neskristi aukščiausią pasaulinį reitingą turintis pilotas čekas Tomas Suchanek ir ukrainietis Oleg Bondarčuk - vienas šių varžybų lyderių. Nuotaika daugiau nei bjauri. Kaip tyčia, vėl klaidingas teisėjų sprendimas (ar meteorologų). Starte - šoninis vėjas, tik retkarčiais pasukamas vietinių temikėlių. Maršrutas iki cemento gamyklos ir atgal į ofisą - 40,1 km. Pilotai piktinasi per trumpu maršrutu. O meteorologas sako, kad visiems nusileidusiems prie finišo stato alaus. Meteorologas žinojo, ką gali žadėti - nefinišavo nė vienas.

Pilotai pasidalijo į tris grupes: nusileidę prie kalno, nusileidę netoli posūkio punkto, ir tie, kuriems labiau pasisekė. Mano rezultatas buvo 56-tas. Tačiau vienu atžvilgiu ši diena buvo rekordinė. Per visas varžybas tądien buvo nusileista arčiausiai namų, o keliauti iki jų teko net 8 valandas! Trys valandos laukimo ir penkios valandos kratymosi per kalnus ir kaimus, ieškant kitų nelaimės draugų.



Parasparnininkų „mugė“ startavietėje

Rugsėjo 19 diena. Dvylikta ir paskutinė šių varžybų diena. Aštuntas pratimas. Vėl visi ant Honaz kalno. Vėjas bjaurus, t.y. įstrižas, silpnas ir startavietė lėkšta. Skraidyklėms paskelbiamas pratimas: lenktynės į tikslą 77,4 km. Teks perskristi didelį kalnų ežerą, kurį mačiau prieš kelias dienas iš oro. Didžioji pilotų dalis sukinėjasi kalno aukštyje kažko ieškodami. O gal laukdami starto markerio atidarymo momento. Likus penkioms minutėms pamažu patraukiame link jo. Išankstinė prognozė pranašavo, kad teks skristi prieš vėją. Savo nuostabai konstatuoju, kad GPS'as rodo priešingai. 18-25 km/val. stiprumo palankus vėjas. Dangų pamažu atpraukia debesys. Itin juodi maršruto pusėje. Matyt, nesaldus oras. Tuomet oficialu radijo kanalu išgirstu, kad dėl susiklosčiusių pavojingų meteorologų pratimas nutraukiamas, rezultatai anuliuojami, ir visi pilotai raginami kuo skubiau grįžti iš kalnų į slėnį ir leistis.

Rugsėjo 20 diena. Varžybų uždarymas prasideda be jokių išankstinių ceremonijų „Ergur“ viešbučio restorane. Pirmiausia - parasparnių varžybų nugalėtojų apdovanojimas. Bendroje įskaitoje nugalėtoju tapo anglas Hugh Miller, antras - ispanas Fernandez Raul Rodriguez, trečias - austras Martin Brunn. Moterų kategorijoje nugalėtoja tapo anglė Kaz Harland, antra - prancūzė Agnes Fouilleux, trečia - korėjietė Su Ok Ju. Komandomis nugalėtojais tapo prancūzai, antri - ispanai, treči - anglai. O štai mūsų pilotų rezultatai. Iš 134 dalyvių Igor Volkov - 63-čias, Darius Vilkinis - 121-as, Laura Vilkinienė - 122-ra, bendroje įskaitoje ir 13-ta moterų (iš 16-os), o Lietuvos komanda - 22-ra iš 27-nių.

Skraidyklių sporto varžybų nugalėtojų apdovanojimo ceremonija neapsiejo be incidentų. Kaip jau minėjau, dalis pilotų atsisakė toliau tęsti varžybas po to, kai buvo patenkintas prancūzų komandos protestas ir anuliuoti 5 pratimo rezultatai. Absoliučioje įskaitoje nugalėtoju tapo prancūzas Serge Tastet, antrą vietą užėmęs ukrainietis Oleg Bondarčuk atsisakė užlipti ant pakylės, nes, jo manymu, ši vieta jam atiteko nepelnytai, po to, kai iš varžybų pasitraukė vokiečių German Guido ir čekas Tomas Suchanek, trečias - prancūzas Mario Alonzi. Tarp moterų nugalėtoja tapo prancūzė Marie Jo Rufat, antra - rusė Natalija Čamluva, trečią vietą užėmusi vokiečių Monique Werner apdovanojimo ceremonijoje nedalyvavo. Komandomis nugalėtojais tapo prancūzai, antri tapę vokiečiai ceremonijoje nedalyvavo, trečią vietą užėmė Ukrainos komanda, kuri lipant ant pakylės ovacijos salėje buvo keliskart audringesnės nei skelbiant Pasaulio žaidynių čempionų komandą. Manau, jog šio precedento neturinčio skandalo atgarsiai dar ilgai bus svarstomi.

O štai Lietuvos pilotų rezultatai. Iš 115-kos Rolandas Stonkus - 78-tas, Darius Jakubauskas - 97-tas, Valdas Vainius - 104-tas, Lietuvos komanda - 21 iš 23-jų.

Rugsėjo 21 diena. Prasideda ilga kelionė atgal. Susidedame į autobusėlį visus savo daiktus ir patraukiame link Efeso, kur vyks Pasaulio pirmųjų aviacijos žaidynių uždarymo ceremonija. Kitą dieną jau važiuosime link namų.

Paluknio aerodromą, iš kurio išvykome rugsėjo 2 dienos pavakare, pasiekėme tik rugsėjo 28-tos rytą.

Darius JAKUBAUSKAS,
Lietuvos skraidyklių ir parasparnių federacijos prezidentas

Įvertinimas? TEIGIAMAI!

Pasaulio pirmųjų aviacijos žaidynių parašiutų sporto varžybos vyko Efese - graiki mieste, kurio minimas Biblijoje. Dabar iš jo belikę griuvėsiai abipus baltu marmuru grįstų gatvių, tebesaugančių kažkada čia važinėjusius ratų padarytas žymes, ir nuostabus amfiteatras, kurio atvaizdas puošė varžybų atributiką. Iš vieno 7 antikinio pasaulio stebuklų - didingos deivės Artemidės šventyklos - belikęs kolonų ir ornamentais puoštų akmenų sąvartynas...

Šių metų rugsėjį antikinę ramybę sudrumstė pulkai įvairiomis pasaulio kalbomis klegančių parašiutininkų, nepalaujamais lėktuvų gausmas ir besiskleidžiančių parašiutų kupolų šlamesys bei linksmuolių po greituminiais kupolais klykavimai.

Žaidynių programa numatė net trejas parašiutų sporto šakų varžybas: Pasaulio 9-ųjų čempionų taurės stiliaus ir tikslumo (dalyvavo 88 sportininkai iš 36 šalių), pasaulio 12-ojo laisvo kritimo deinių čempionato (316 sportininkų iš 38 ša-

lių) ir pasaulio I laisvo stiliaus ir šuolių su šuolientėmis (freestyle ant skyserfing) čempionato (108 sportininkai iš 21 šalies).

Laisvo kritimo deinių, laisvo stiliaus ir šuolių su šuolientėmis čempionatų dalyviai „okupavo“ Selčiuko aeroklubo aerodromą, esantį greta senojo Efeso. Ten, didžiąjame aerodrome, taip pat įsikūrė visos oficialiosios žaidynių tarybos, spaudos bei informacijos centrai. Ypač daug naujo į Efeso aerodrome šokinėjančių parašiutininkų šurmį įnešė laisvo stiliaus ir šuolių su šuolientėmis sportininkai. Spalvingais, žaismingais kombinezonais apsitempusios lieknutės „oro balerinės“ su

įmantriais daugybės kaselių šukuosenomis, kartais basos, ir vos ne kasdien plaukų spalvą iš žydros į geltoną keičiantys vyrukai. Šie, ore neįtikėtina plastišką šokį šokantys, žmonės žemėje atrodė lyg spalvotos plėštakės rimtų pilkšvų bičių pulke.

Daug ramiau ir šeimyniškiau atrodė stiliaus ir tikslumo šuolių aikštelė, vadinama sodu, įsikūrusi greta garsiosios Artemidės šventyklos griuvėsių ir mandarinų sodo. Jeigu didžiojo aerodromo įnamiai visas dienas kepė negailestingoje saulėje ir

06.00 - brifingas. Observerė - ponia Lidija iš Rygos. Mūsų ekipažas pasiruošęs pirmam skrydžiui. Komandoje griežta specializacija - Teresė niekad neruošia valgio, Antanas - niekada neskraido, tačiau labai gerai žino savo brolio klaidas. Romanas nekalba angliškai, o aš - nevalioju. Vadas skubiai startuoja. Su „Patriliu“ vejamas Lietuvos trispalvėmis pasipuošęs balionas Turkijos padangėje. Iš paskos - Arvydas Dirmeikis su „Utenos gėrimais“.

Skubėdami iškasame vėžliukų urvą. Surenku derlių - 5 mažus vėžliukus, kurių du vėliau padovanoju žurnalistui Jurui Jankevičiui. Tris paimu savo globon. Nesiskiriu su foto ir video kameromis. Per radijo stotį išgirstame vado balsą: „Pažiūrėkit į viršų ir dešinę. „Austaras krenta“. Filmuoju, nes iš tiesų vienas balionas sparčiai krinta žemyn. Bliūkšta kupolas. Prieš akis šmėkščioja naujos tragedijos kontūrai (jų vis dėlto bus šiose žaidynėse, nors, ačiū Dievui, ne tarp oreivių). Staiga kritimas pasibaigia (5-6 m per sekundę). Tokia austris, kuriuos, beje, sutikome prie Turkijos sienos, skraidymo technika. Skirtinguose aukščiuose - pučia skirtingos krypties vėjai. Gyvenk, žmogau, ir mokykis! Nors - baisoka. O vadas toliau kabo virš kalnų. Jokio vėjelio. Fantastiška, tačiau skirtinguose aukščiuose balionai, kaip jūros periodo parko gigantai, lėtai ganosi žydroje pievoje. Lietuvoje tokio mistinio paveiklo neteko matyti. Filmuoju. Tai ne sapnas, tai - tikrovė. Po skrydžio skubame pavalgyti, apsiprausti ir pasnausti. Vėžliukai gastroluoja po visą kambary...

Prieš vakarinį skrydį sužinojome, kad esame 38 vietoje. Geriausias mūsų rungties rezultatas - 29 vieta. Arvydai pasisekė labiau - geriausias jo rezultatas - 14-ta vieta už rungtį.

Visos 5 varžybų dienos vienos: musulmoniška malda - prabudimas - stiklinė žalios arbatos - džipo užvedimas - kelionė į dykumą - rytinis brifingas - skrydis - tos pačios klaidos - vado ir baliono paieškos - kelionė į viešbutį - pusryčiai - vienos valandos poilsis - ekskursija į aplinkinius miestelius (vien tik požeminiai 8 aukštų miestai ko verti! Juose galėdavo nuo priešų pasislėpti 10 000 gyventojų) - dušas - kelionė - į dykumą - vakarinis brifingas - vėl skrydis - jo aptarimas gausiai naudojant gestikuliaciją - grįžimas namo - dušas - pietūs - laisvas laikas - trumpas miegas.

Beje, apie laisvalaikį: lankėme kitų komandų kolegas, uolas ir muziejus,

vietinį vyno degustavimo rūšį, suvenyrų parduotuves, kurias mums atidaro magiškas „meħaba“ - sveiki.

Aš dar dresiruoju vėžliukus. Vienas - pats aktyviausias, pakrikštijamas Mustafa. Toks mažas, o tiek daug supranta. Pavyzdžiui, atsistoja ant užpakalinių kojų, priekines įremia man į pilvą. Pastebėjau, kad jam labai patinka, kai nagu kutenu jo dar minkštą šarvą: iškiša kaklą ir letenėles. Kam parodau - niekas netiki, tačiau juokiasi. Tikras vėžliukų cirkas.

Noris kažko turkiško. Į turkes net pažiūrėti nevalia. Valgius jau išragavome: mėsa su krauju, ryžiai, specifiniai priedai, sriuba. Ir - 50 gramų vietinės degtinės - „raki“ (pektusininės). Kas negeria - rytais skundžiasi pilvo skausmais. Mūsų komanda - sveika. Sugalvojau! Ekskursija į turkišką pirtį. Sumokame po 5 USD ir patenkame į planetariumo tipo salę. Alaus įsinešti neleidžiama. Centre - marmurinė apvali pakyla (šildoma iš apačios). Šone - turkiška „sauna“. Įeiname į vidų. Vėsu. Mūsų vadai Arvydas ir Romanas pradeda jaudintis: „Rusiška pirtis yra 100 kartų geresnė, o čia - š... (šalta?) „Jie turbūt nė karto nebuvo suomiškoje saunoje“.

Prašau kantrybės, nes esu ką kita girdėjęs apie turkiškų pirtį, specifika. Grindys gana šiltos, tačiau atrodo, kad dykumoje dienos metu daug karščiau. Laukiame. Įslenka rankšluosčių apsiuviniojęs turkas. Stambokas. Pirštu pamojo garsiausiai savo emocijas reiškusiam Arvydai. Šis abejoja. Tačiau mes jį išstumiam iš garinės. Arvydas išeina su turku į atskirą kambarį. Pirties skliautais nuaidi širdį veriantis riksmas. Lietuviškas. Prasidėjo turkiško masažo seansas. Visi kvatojome. Aš - garsiausiai, todėl tas pats turkas išsiveda mane. Ant grindų kampė drybsa Arvydas. Turkas man liepia atsigulti ant odinės kušetės. Bėgti jau vėlu. Dar spėju pamatyti likusių tautiečių veidus, kurių smalsumas atvedė juos į masą. Braška mano kaulai. Tuo metu Arvydą su specialia plaušine plauna kitas, irgi stambus turkas. Lietuvis rėkia „dava! dava!...“ Juokiasi ir turkai, ir lietuviai... Po to mano ellė. Turkiška plaušinė ištrina ir tokius nešvarumus, kurie, ko gero, susikaupia nuo pat gimimo dienos. Vėliau masažuojami ir kiti abiejų komandų nariai. Jau karšta. Grįžtame į pagrindinę salę ir sukrename ant marmurinės pakylės. Vyras jau nori alaus. Prašau palaukti. Sugrįžta stambus turkas, apverčia Arvydą ant pilvo. Šis nustebe. Mes - ne mažiau. Užlaužia rankas, po to padaro „skorpioną“ - kojas pritraukia prie galvos. Niekada nemaniau, kad Arvydas toks lankstus. Ir vėl mano ellė. Greitai atsigulu ant pilvo. „Inkvizitorius“, at-

rodo, išlaužia visus mano sąnarius, o kai pabando padaryti „skorpioną“, daužau delnu baltą marmurą („Na, palauk!“). Atsistoja ant nugaros, vaikščioja, kartais pasišokinėdamas... Dar vienas šauksmas nuaidi „planetariumo“ skliautais. Mūsų komandos vado Romo Mikelevičiaus lūpos prisiploja prie marmuro. Ir vėl rankų laužimas, „skorpionas“, vaikščiojimas nugarą. Stebimės, kaip vadas išlaiko tokį svorį. Plojame.

Procedūra pakartojama su visais. Rolandas susmeğęs kampu tyje liejasi šaltu vandeniu. Jono apatinė lūpa keistai atvėpusi. Kaip kupranugarių vilkstinė išeiname iš pirties. Atidarome po butelį turkiško alaus „Efes“. Mėgaujamės ypatingu kūno svoriu ir švara. Esame lengvi, kaip mūsų pilotuojami oro balionai - „padangių gėlės“.

Išaušo įdomiausio skrydžio rytas. Keturios užduotys. Romanas ir aš startuojame vos išaušus. Daug fotografuojų ir filmuojų. Kažkodėl balionas labai lėtai juda link mūsų skrydžio tikslo - kryžiaus. Už pusvalandžio suvokiame, kad tikslas - kryžius - virto mūsų kryžiumi. Įstrigome tarp kalnų ir beveik pusantros valandos kabame vienoje vietoje. Į mus tekinas bėga observeris Rupertas iš Anglijos. Rizikuojame mesti pirmąjį žymeklį. Pasiseka. Jis nukrenta ant tapeklio atbrailos. Drąsus observeris pasiekia jį ir nušuoiluoja atgal į džipą. Kad ištrūktume iš kalnų nelaisvės, staigiai kylame į didelį aukštį. Romanas konstatuoja, kad dujų užteks 15-20 min. skrydžiui. Apačioje - sodybos, elektros linija, kelias ir gamtos jėgų sukurti stebuklai iš smiltainio (už nusileidimą ant jų gresia dideli nemalonumai: bauda ar net kalėjimas). Pasirenkame vis dėlto laisvę ir nusileidimą ant asfaltuoto kelio.

Teresė ir Antanas laksto išskėtę rankas - stabdo automobilius. Pradedame kristi. Sustoja žandarmerijos mašina, ir kareiviai su „kalšnikovais“ apsupa planuojamą mūsų kritimo vietą. Apačioje turistai spragsi fotoaparatais ir čepsi nuo jaudulio suskeldėjusiomis lūpomis. Slėpiu videokamerą. Įsiveriame į krepšio kilpas, pritupiame. Romanas staigiai atidaro viršutinį vožtuvą ir trenkiamės į atpirpusį nuo karščio asfaltą. Antanas įsiveria į krepšį ir kartu su balionu pašoka į 4 metrų aukštį. Nusileidžiame ant paties skardžio krašto. Turistai ploja. Mes juokiamės. Dėkojame karinei žandarmerijai, lenkiamės žiūrovams. Observeris Rupertas: „tokio nusileidimo dar nemačiau, todėl jį aprašysime savo leidžiamame žurnale“. Išsiskiriame kaip geri draugai.

Vakarinis aptarimas. Tai kartu ir šventė. Beveik gimtadienis - visiems trims. Apie mūsų žygdarbį, atrodo, žino visas pasaulis (Ruper-

tas - ruporas?) Bent jau čempionato dalyviai tikrai.

Arvydai pasisekė labiau - 100 m jis skrido beveik valandą (50 m - į vieną pusę, o paskui - atgal), todėl saugiai nutūpė starto vietoje. Aptarimų metu gimsta mintis, kad skraidyti Turkijos padangėje mums trukdo Baltijos mentalitetas. Kapadokijos dykumose kiti vėjai (pučia visomis kryptimis arba jo iš viso nėra), kita saulė (greitai kyla ir leidžiasi), kitas landšaftas (tris oro balionus nuo kalnų nuėmė sraig-tasparniai).

Paskutinė diena. Paskutinis skrydis. Mūsų komanda rungtyje užima 11-tą vietą. Štai, ką reiškia vakarinis aptarimas su atsipalaidavimul Galutinėje įskaitoje mes - 47-ti. Arvydas Dirmeikis - 55-tas. Ne paskutiniai! Pirmoji vieta atiteko vokiečių komandai - pilotas Uwe Schneider. Taip, komandai, nes skraidė net 4 „Warsteiner“ balionai, kurie palaikė tarpusavio ryšį ir dirbo viename nugalėtojų. To daryti taisyklės nedraudžia. Antroji vieta atiteko pilotui iš Anglijos Lindvag Muir. Trečiąją vietą užėmusio anglo David Bareford skraidymo stilių galima pavadinti moksliniu. Nutrūktgalviai austrai buvo penkti. „Kas nerizikuoja, tas negeria šampano...“.

Uždarymo ceremonija buvo labai kukli. Maišiagalos kultūrininkai būtų geriau suorganizavę „šokančių gruzinų“ pasirodymą. Visi dar kažko laukėme. Pasigirdo traškesys, ir ugnis danguje išskleidė fejerverkai. Aš, būdamas pirotechnikas, paraudau. Tačiau viena idėja patiko: paskutinis švedinys pakilo vos 50 m ir žiežirbos pabiro ant žiūrovų. Pastarieji greitai išsilakstė. Fiesta baigėsi. Rytas - namo. Kelias ilgas, todėl anksčiau einame miegoti.

Pabundame su pirmąja (ir paskutiniąja Turkijoje) malda. Riedame į Stambulą. Megalopolyje vyrauja dvi kalbos - turkų ir rusų. Įkyriam prekeiviui parodau policijos automobilį. Jis pasprunka. Aplankome mečetę. Gražu, įdomu, tačiau išėję iš jos patenkame į tikrą turgų. Greitai pavargstame. Surandame ramų kelmą, kuriame visi rūko kaljanus ir geria turkišką arbatą. Prisėdame. Užsisakome ir vieną, ir kitą. Komandos draugai laikinai palieka mane. Atsipalaidavęs medituoju. Ypatingas jausmas. Kaip po turkiškos pirties. Po pusvalandžio pajudame namų link.

Bulgarija... Nykstantys kaimai... Rumunija... Keli pakeliai cigarečių ir turkiškas vynas greitai atidaro muitinės užtvartą. Vengrija... Slovakija... Čekija... Vis dėlto čekų alus - geriausias. Lenkija... Užsukame į dar vienas oro balionų varžybas - „Akvavito“ taure... Tris dienas čia ilsimės. O dabar grįžtame į Lietuvą. 47-leji, bet nugalėti!

Algirdas NOMEIKA

Be Lietuvos akrobatų

Seimininkai apie 20 kilometrų į šiaurės vakarus nuo Antalijos specialiai žaidydams įrengė visiškai naują Karaino aerodromą su asfaltuotu kilimo tūpimo taku. Čia susirinko aukštojo pilotažo sportininkai. Kartu su žaidynėmis čia vyko ir Europos akrobatikos čempionatas lėktuvais bei pasaulio čempionatas sklandytuvais. Sklandytų pilotų zona buvo viršum aerodromo, o lėktuvais lakūnai rungtyniavo nuo šalio parinktoje vietoje. Akmenimis nuklotame lauke, ženkais pažymėtoje zonoje įsitaisė teisėjai ir vertino pilotų sugebėjimus.

Aišku, jog toks atskyrimas nuo aerodromo ir informacijos stoka labai nepatogūs žiūrovams. Tuo labai nusivylė su turistine grupe iš Lietuvos į žaidynes atvykę mūsų sirgaliai, kurie tikėjosi čia pamatyti mūsų geriausių akrobatinio skraidymo asus. Deja, aukštasis pilotas sklandytuvais Lietuvoje nekultivuojamas, o tarp lėktuvų pilotų lietuvių nebuvo. Aerodrome sutikome tik du mūsų šalies atstovus - Vytautą Lapėną ir Stasį Naujį. Pastarasis lietuviška registracija LY-ADJ pažymėtu lėktuvu An-2 į Antaliją iš Ispanijos atskraidino šios šalies akrobatinio skraidymo sirgalius, o V. Lapėnas buvo ispanų lakūnų treneris.

Akrobatinio skraidymo varžybose dalyvavo 57 dalyviai iš 12 šalių. Didžioji sportininkų dalis rungtyniavo rusų P. Suchoj konstruktorių biure sukurtais ir pagamintais lėktuvais Su-26, Su-29 ir Su-31. 15 pilotų skraidė vokiškais Extra-300, o 12 - prancūzų konstrukcijos lėktuvais CAP-231 ir CAP-232.

Jau po pirmojo privalomojo pratimo išryškėjo lyderiai. Tai daugelį metų žinomi prancūzų ir rusų lakūnai. Jie buvo žymiai pranašesni ir atlikdami laisvos programos kompleksus, kur skridimo figūras ir jų atlikimo išlankumą savo nuožiūra parenka patys pilotai.

Beje, varžybos neapsiėjo be incidentų. Rusų pilotui Aleksandr Kostin tupiant sulūžo lėktuvo Su-31 važiuoklės stovas. Laimė, lakūnas nenukentėjo. Sudėtingesnėje situacijoje atsidūrė V. Lapėno treniruojamas Ispanijos pilotas Ramon Alonso. Jam atliekant vieną nežinomos programos figūrą užgeso lėktuvo variklis. Lėktuvą, buvęs nedideliame aukštyje, teisėjams ir skridimą stebėjusiems aerodrome išnyko iš akiračio. Atrodė, tragedija neišvengiama, nes, kaip minėjome, po figūruojančio lėktuvo sparnais buvo tik akmenuoti laukai.

Tačiau pilotas nesutriko. Kad neprarastų greičio, jis įvedė lėktuvą į sklandymo kampą ir nukreipė jį į netoliese buvusią autostradą. Tūpimui pasirinko tą kelio pusę,

kuria autotransportas judėjo jo tūpimo kryptimi. Renkantis vietą tarp važiuojančių automašinų staiga priešais lėktuvą skersai kelio išnirė dvi elektros linijos. Vieną jų peršokęs, prieš antrą jis prispaudė prie žemės dar dideliu greičiu skriejantį lėktuvą. Tupiant smūgio metu važiuoklė išsiskleidė. Lūžo propeleris ir užsidegė variklis. Aplinkui sustoję autotransporto vairuotojai ugnies židinį tuoj pat užgesino savo ge-



Akrobatinio skraidymo sklandytuvais nugalėtojai. Sergej KRIKARIOV, Michail MAMISTOV ir Georgij KAMINSKIJ.

sintuvais. Šioje sudėtingoje situacijoje lakūnas pasinaudojo vienintele galimybe ir po avarijos liko sveikas, nors kiek išsigandęs.

Žaidynes laimėjo ir Europos čempiono vardą iškovojo prancūzas Patrick Paris, skraidęs lėktuvu CAP-232. Antras - rusų lakūnas Nikolaj Timofejev (lėktuvas Su-26). Bronzos medalis įteiktas prancūzui Eddy Dussau (lėktuvas CAP-232). Beje, daugiakovėje už jį daugiau taškų surinko dailiosios lyties atstovė, rusė Svetlana Kapanina (lėktuvas Su-26), užėmusi pirmąją vietą tarp moterų. Likusius moterims skirtus medalius atitinkamai pasidalijo jos komandos draugės Jelena Klimovič (lėktuvas Su-31) ir Svetlana Lupanova-Kabatskaja (lėktuvas Su-26).

Net 52 pilotai rungtyniavo dėl žaidynių nugalėtojo ir pasaulio čempiono vardo akrobatinėse varžybose sklandytuvais. Išskyrus vokietį Roland Bauer, kuris skraidė vokišku sklandytuvu Mu-28, visi kiti skraidė aukštajam pilotažui pritaikytais lenkų gamybos sklandytuvais SWIFTS S-1 ir dviviečiu Fox. Čia visus medalius išsidalijo iš akrobatinių lėktuvų į sklandytuvų kabinas persėdę rusų lakūnai. Aukso medalį iškovojo Michail Mamistov, sidabro - Sergej Krikalov, bronzos - Georgij Kaminskij. Visi jie skraidė sklandytuvais Swift S-1. Įdomu, kad antros vietos nugalėtojas pagal profesiją yra kosmonautas. Kosmose jis jau yra skraidęs tris kartus ir dirbęs drauge su amerikiečių astronautais.

Taigi žaidynių akrobatikos varžybose Lietuvos atstovų nematė-

me. Dar pasirošimo laikotarpiu buvo kalbama apie aukštą meistriškumą, savitą mūsų lakūnų braižą. Spaudoje ir teleekranuose mirgėjo galinčių Lietuvai atnešti pergalės laurus Jurgio Kairio portretai. Savo sugebėjimus jis demonstravo skridamas po tiltais, lenktyniavo su lenktyninėmis automašinomis, piešinius dūmais piešė Japonijos padangėje.

Aeroklubo prezidiumo posėdžiui se sprendžiant dalyvavimo pasaulio 1-ose žaidynėse klausimą ir skirsiant lėšas, akrobatinio skraidymo fe-



Pasaulio 1-ųjų žaidynių nugalėtojas ir 1997 m. Europos akrobatinio skraidymo čempionas prancūzas Patrik PARIS.

Lietuvoje viskas slysta kadaise turėtų pozicijų link. Mokykla užmirštama, tradicijų ir žmonių neliko, nebėra viską sukančio lyderio, nėra idėjos. Dauguma žmonių galvoja apie save. Tik abejoju, ar tai kada nors praeis, ar atsiras tokių žmonių, kurių dėka Lietuvoje buvo pasistatytos aviacijos gamyklos, įrengti aerodromai, atgabenti lėktuvai, paruoštos komandos ir t.t. Bijau, kad Lietuvoje kada nors viską teks pradėti nuo nulio.

- Kaip vertinate Jurgio Kairio pasirodymus „Breitlingo“ turnyruose?

- Jūs geriau paklauskite atsitiktinių žmonių. Tai būtų objektyviausia nuomonė. Aš galvoju, kad vienas lauke nėra karys ar bent jau galintis nugalėti karys. Gerus rezultatus lemia gera sistema, komandos jėga, disciplina, draugiškumas ir t.t. Kol to neturime - tuščiai kankinamės ir blaškomės...

Taigi atrodo, kad naujai išrinktai akrobatinio skraidymo federacijos vadovybei teks spręsti nemažai svarbių problemų.

Vincas ASTRASKAS

KAIP PASISKIRSTYTA MEDALIAIS

Šalis	A	S	B	Iš viso
1. Rusija	17	12	9	38
2. Prancūzija	8	9	8	25
3. JAV	8	7	4	19
4. Vokietija	8	6	3	17
5. Lenkija	5	4	5	14
6. Anglija	5	3	5	13
7. Slovakija	4	3	5	12
8. Turkija	4	2	-	6
9. Ukraina	3	10	5	18
10. Šveicarija	3	3	1	7
11. Ispanija	3	2	1	6
12. Japonija	2	-	2	4
13. Čekija	1	5	3	9
14. Vengrija	1	2	1	4
15. Švedija	1	1	2	4
16. Suomija	1	1	-	2
17. Latvija	1	-	1	2
18. Slovėnija	-	3	2	5
19. Kinija	-	1	3	4
20. Austrija	-	1	2	3
21. Italija	-	1	2	3
22. Brazilija	-	1	1	2
23. Kanada	-	1	1	2
24. Kazachstanas	-	1	-	1
25. LIETUVA	-	-	3	3
26. Makedonija	-	-	2	2
27. Izraelis	-	-	2	2
28. Korėja	-	-	1	1
29. Rumunija	-	-	1	1
30. P. Afrika	-	-	1	1

Garbingi FAI apdovanojimai Lietuvai

FAI 90-A GENERALINĖ KONFERENCIJA,

Aeroclub do Brazil, Rio de Janeiro, Brazil/97

Kaip matome iš pavadinimo, šių metų kasmetinė konferencija vyko nuostabiame Brazilijos Rio de Žaneiro mieste. Priminsiu, kad prieš trejus metus brazilai Turkijoje buvo mūsų konkurentai balsuojant, kam suteikti teisę 1997 metais organizuoti minėtą konferenciją. Pagrindinės mūsų pralaimėjimo priežastys buvo dvi - prieš mus balsavo Rusijos delegacija, kuri turėjo daug balsų, ir tai, kad Brazilijoje spalio mėnesį - pavasaris, labai šilta, o pas mus tuo metu geriausiai atveju apsivilkęs lietpaltį gali eiti grybauti. Iš tiesų konferencijos metu Rio buvo +25°C, nors pasirėngimas konferencijai, kaip vėliau išaiškėjo, vos nebuvo sužlugdytas. Nieko nepadarysi - pietiečiai.

Per konferenciją brazilai nepralaido progos sujaudinti aviacinę visuomenę teigdami, kad turi įrodyti, jog pirmas pasaulyje motorizuotas skrydis su sunkesniu už orą skraidančiu aparatu įvyko 1906 m. spalio 23 d. Paryžiuje. Jį atliko garsusis lakūnas Santos Dumont, kuris, kaip žinoma, yra brazilas, o ne amerikiečiai broliai Wright. Ta proga konferencijos dalyviams buvo padovanota knyga „Santos-Dumont Conquest of the Air“, kurios autorius - brazilų diplomatas, ambasadorius Aluizio Napoleao.

Tačiau grįžkime prie konferencijos reikalų.

Konferencijos pagrindinis motyvas buvo pasibaigusios Pasaulio 1-osios aviacijos žaidynės Turkijoje ir tolesnis jų likimas. Pasaulio



FAI prezidentas norvegas Elif NESS įteikia Lietuvos aviatoriams skirtus apdovanojimus LAK prezidentui Jurgiui STANAITIUI.

žaidynių komitetas pateikė šalių - dalyvių užimtas vietas. Malonu buvo matyti, kad Lietuva tarp 60 dalyvių užėmė garbingą 25 vietą. Jos atstovai iškovojo tris bronzos medalius. Tik 30-ties valstybių sportininkai iš viso pelnė medalius. Pažymėta, kad aviatorių žaidynių varžybos vyko pagal didesnę skaičių rungčių negu Lillehammerio žiemos olimpiada.

Sekančių žaidynių data ir vieta bus sprendžiama FAI tarybos posėdyje Paryžiuje 1998 m. gegužės mėnesį.

Šiuo metu keturios šalys: Austrija, Australija, Pietų Afrika, Lenkija yra pateikusios kandidatūras organizuoti Pasaulio 2-ąsias aviacijos žaidynes 2001 metais ir viena Turkija - 1999 metais.

Kitas labai svarbus svarstomas klausimas: dėl įgaliojimų perdavimo nacionaliniams aeroklubams.

FAI prezidentas Elif Ness priminė, kad 1995 metais tarp FAI ir ICAO pasirašyta istorinė sutartis, kurioje numatoma perduoti visus valstybinių institucijų įgaliojimus nacionaliniams aeroklubams. Šioje srityje daugiausiai yra nuveikę austriai. Jie pasiekė, kad parlamentas 1994 metais patvirtintų įstatymą dėl funkcijų perdavimo Austrijos nacionaliniam aeroklubui. Diskusijoje pirmininkavęs Austrijos aeroklubo generalinis sekretorius pažymėjo, kad tai nebuvo lengvas kelias. Atsiranda daug problemų. Perėmus funkcijas, reikia spręsti darbuotojų apmokėjimą. Paprastai profesionalai visuomeniniais pagrindais nedirba.

Didėja aeroklubo išlaidos. Geriausia, kai valstybė kartu su įgaliojimais perduoda ir mokes fondą. Kiekvienoje šalyje tai turėtų įvykti individualiai.

FAI realizuoja naują ir labai įdomią idėją - diegia kompiuterinius žaidimus - treniruoklius (Flight Simulator) internet sistemoje, taip pat žaidimų aparatuose. Nenorėčiau plačiau kalbėti šia tema, tik paminėsiu, kad visame pasaulyje tai yra tik FAI nuosavybė. Ryšium su tuo FAI tikisi, kad bus įkurta nauja aviacijos disciplina, kurioje galima bus lenkyniauti su įvairių tipų lėktuvais, bus registruojami pasaulio rekordai ir t.t. Visa tai bus galima atlikti neišeinant iš kambario. Dalyvauti gali bet kokio amžiaus žmonės, nepaisant jų sveikatos būklės.

FAI informavo, kad šiuo metu penki ekipažai ruošiasi startui su helio balionais be nutūpimo apskrieti žemės rutulį. Prašo visų pasaulio šalių, taip pat ir Lietuvos, išduoti leidimus praskristi virš jų teritorijų.

Kiekvienais metais FAI apdovanoja aktyviausius ir daugiausiai nusipelnčius aviacijai bei kosmosui atstovus. Malonu buvo išgirsti, kad ir čia Lietuvos vardas paminėtas net tris kartus:

- Paul Tissandier diplomu tarp 49 asmenų apdovanotas panevėžietis Vladas Kensgaila,
- grupės Garbės diplomu - Panevėžio aeroklubas,
- FAI aukso medaliu - garbingas aviacijos veteranas Zenonas Brazauskas, šiemet kaip ir Lietuvos aeroklubas švenčiantis 70-ties metų jubiliejų.

Jurgis STANAITIS,
LAK prezidentas,
FAI viceprezidentas

KATASTROFOS... KATASTROFOS

Liaudies išmintis sako: „Nelaimė viena neina“. Tuo galima įsitikinti, apžvelgus per du mėnesius įvykusias aviacijos katastrofas.

Rugsėjo 13 d. netoli Angolos pakrantės ore susidūrė Amerikos KOP transportinis lėktuvas C-141 ir Vokietijos Luftwaffe Tu-154. Lėktuvams nukritus į vandenyną katastrofoje žuvo visi jais skridę žmonės. Vokiečių lėktuve į Keiptauną skrido 24, o amerikiečių - devynių žmonių įgula.

Rugsėjo 14 d. per Merliendo valstijoje vykusios aviacijos šventės parodomąją programą ore lūžo naikintuvo F-117 A Stealth konstrukcija. Laimė, lakūnai sėkmingai katapultavosi. Lėktuvo skeveldros kludė tris namus ir sužeidė šešis žmones.

Tą pačią dieną Omane per mokomąjį skridimą sudužo

JAV karo laivyno naikintuvas F-18A.

Rugsėjo 15 d. dar vienas F-18A nukrito į jūrą netoli Pietų Karolinos.

Rugsėjo 16 d. prie Niu Džersio virš Atlanto vandenyno susidūrė du naikintuvai F-16.

Rugsėjo 26 d. Montanos valstijoje sudužo bombonešis B-1. Visi keturi įgulos nariai žuvo.

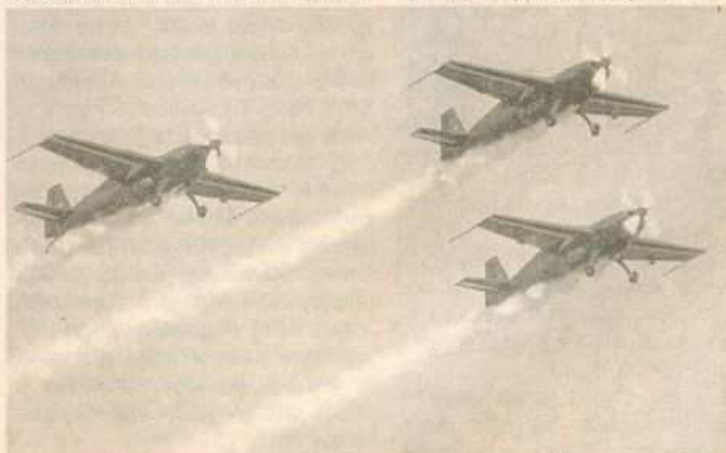
Spalio 12 d. Anglijoje per pasirodymą sudužo populiariausias Antrojo pasaulinio karo vokiečių naikintuvas Messerschmitt Me-109. Pilotas liko sveikas.

Liūdniau baigėsi akrobatinės grupės Royal Jordanian Falcons pasirodymas Belgijoje. Atliekant pilotazą nedideliame aukštyje vienas trijų grupės lėktuvų Extra 300 netoli žiūrovų atsitrėnė į žemę. Smūgio metu lėktuvas sprogo. Kartu su pilotu žuvo aštuoni asmenys. 57 žiūrovai buvo sužeisti. Dauguma jų apdegė iš bako ištekusiu kuru.

Spalio 22 d. Kalifornijoje netoli Edvarso KOP bazės ore, fotografuojant bombonešį B-1, susidūrė mokomasis lėktuvas T-38 su naikintuvu F-16. Lėktuvu T-38 skridę pilotai - Anglijos karališkųjų pajėgų leitenantas Leigh Fox ir JAV KOP leitenantas William Nosz nesėkmingai katapultavosi ir žuvo. Naikintuvą F-16 pavyko nutupdyti į išdžiūvusios upės vagą.

Čia nepaminėtos susisiekimo ir sportinės aviacijos aukos. O vasa-

ra jų buvo taip pat nemažai. Vien tik Pasaulio 1-osie žaidynėse mirtis nusinešė trijų žmonių gyvybes.



Ore - grupės Royal Jordanian Falcons lėktuvai Extra 300.

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ
NUTARIMAS

1995 m. birželio 21 d. Nr. 866

Vilnius

**Dėl rinkliavos už teikiamas paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje
ir oro uostuose taikymo taisyklių patvirtinimo**

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Patvirtinti Rinkliavos už teikiamas paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir oro uostuose taikymo taisykles (pridedama).
2. Susisiekimo ministerija arba institucija, kurios reguliavimo sričiai priskirtas oro uostas, turi parengti lėšų, surinktų už orlaivių aptarnavimą Lietuvos Respublikos oro erdvėje, tarptautiniame ir kitame Lietuvos Respublikos oro uoste, naudojimo, taip pat rinkliavos už šias paslaugas nuolaidų taikymo tvarką.
3. Pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. kovo 31 d. nutarimą Nr. 467 "Dėl Rinkliavų už Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos atliekamą orlaivių aptarnavimą Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir oro uostuose taikymo taisyklių patvirtinimo" (žin., 1995, Nr. 30-686).

MINISTRAS PIRMININKAS

ADOLFAS ŠLEŽEVIČIUS

RYŠIŲ IR INFORMATIKOS MINISTRAS,

PAVADUOJANTIS SUSISIEKIMO MINISTRĄ GINTAUTAS ŽINTELIS

RINKLIAVOS UŽ TEIKIAMAS PASLAUGAS LIETUVOS RESPUBLIKOS ORO ERDVĖJE IR ORO UOSTUOSE TAIKYMO TAIŠYKLIŲ

Bendroji dalis

1. Iš visų Lietuvos Respublikos oro erdvės ir oro uostų naudotojų imama rinkliava už šias paslaugas:
 - 1.1. oro navigacines;
 - 1.2. oro uosto navigacines;
 - 1.3. tūpimo;
 - 1.4. palydos;
 - 1.5. teikiamas išvykstančiam keleiviui;
 - 1.6. orlaivio stovėjimo;
 - 1.7. aviacinio saugumo.
2. Už šių taisyklių 1 punkte nurodytas paslaugas rinkliavą moka:
 - 2.1. orlaivių naudotojai, kurių orlaiviai tupia tarptautiniuose Lietuvos Respublikos oro uostuose;
 - 2.2. orlaivių naudotojai, kurių orlaiviai skrenda per Lietuvos Respublikos skrydžių valdymo rajoną.
3. Lietuvos Respublikos oro erdvės naudotojai už šių taisyklių 1 punkte nurodytas paslaugas rinkliavos nemoka, jeigu:
 - 3.1. orlaivis atlieka žmonių ir orlaivio, ištikto nelaimės, paieškos ir gelbėjimo darbus;
 - 3.2. orlaivio skrydis prasidėjo ir baigėsi tame pačiame oro uoste be tarpinio nutūpimo (priverstinis sugrįžimas);
 - 3.3. skrydį vykdo orlaiviai, įregistruoti Lietuvos Respublikos valstybinių orlaivių registre (policijos, muitinės, karinių oro pajėgų orlaiviai);
 - 3.4. skrydį vykdo ultralengvasis orlaivis.
4. Orlaiviai, vežantys labdarą, humanitarinę pagalbą ir specialiosios pagalbos siuntas, nuo rinkliavos už šių taisyklių 1 punkte nurodytas paslaugas atleidžiami Susisiekimo ministerijos arba institucijos, kurios reguliavimo sričiai priiskirtas oro uostas, sprendimu.

5. Lietuvos Respublikoje veikia Vilniaus, Kauno (Karmėlavos), Palangos bei Šiaulių (Zoknių) tarptautiniai oro uostai.

Rinkliavos už oro navigacines paslaugas tarifų nustatymas

6. Rinkliavos už oro navigacines paslaugas tarifai nustatomi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) rekomenduojamu būdu. Formulės pagrindas - maksimali orlaivio kilimo masė (toliau vadinama - MTOM) ir ortodrominis atstumas, kurį orlaivis nuskrenda Lietuvos Respublikos skrydžių valdymo rajone.
7. Rinkliava, nurodyta šių taisyklių 6 punkte, imama už oro navigacines paslaugas maršrute ir nustatoma pagal formulę:

$$R = W \times P \times D, \text{ kur}$$

R - rinkliavos už oro navigacines paslaugas tarifas;

W - masės faktorius ($W = \sqrt{MTOM : 50}$);

P - oro navigacinės paslaugos įkainis ($P = 220$ litų);

D - ortodrominis atstumas, padalintas iš 100.

8. Ortodrominis atstumas (kilometrais) skaičiuojamas šia tvarka:
 - 8.1. praskridimo (tranzito) atveju - nuo taško, kuriame orlaivis įskrenda į Lietuvos Respublikos skrydžių valdymo rajoną, iki taško, kuriame orlaivis išskrenda iš Lietuvos Respublikos skrydžių valdymo rajono;
 - 8.2. tūpimo atveju - nuo taško, kuriame orlaivis įskrenda į Lietuvos Respublikos skrydžių valdymo rajoną, iki mažojo aerodromo apskritimo. Šio apskritimo skersmuo - 40 kilometrų (20 kilometrų spindulys apie kontrolinį aerodromo tašką);
 - 8.3. skridimo tarp Lietuvos Respublikos oro uostų atveju - atstumas tarp mažųjų aerodromų apskritimų.
9. Pateikiami šių taisyklių 6 punkte nurodytos rinkliavos už mokomuosius, demonstracinius, or-

laivio įrangos patikslinimo ir bandomuosius skrydžius, taip pat už orlaivio naudojimą fotografavimui ar filmavimui iš oro arba antžeminės oro navigacinės įrangos apskridimą tarifai:

MTOM (kilogramais)	tarifas (litas už min.)
501 - 200	1,4
2001 - 5000	1,84
5001 - 1000	2,08
10001 - 20000	2,2
20001 - 35000	4,04
35001 - 50000	5
50001 - 100000	6,2
100001 - 200000	8
daugiau kaip 200001	10,4

Rinkliavos už nurodytus skrydžius virš oro uosto tamsiuoju paros metu (nuo saulės laidos iki patekėjimo) tarifas didinamas 40 procentų.

10. Mažesnė kaip 9000 kg arba lygi 9000 kg MTOM nurodyta atitinkamame orlaivio tipo sertifikate.

Didesnė kaip 9000 kg MTOM nurodyta Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) 7100 dokumente (Oro uostų ir navigacinių paslaugų rinkliavų vadovas).

Orlaiviai, kurių MTOM yra mažesnė kaip 500 kg arba lygi 500 kg, laikomi ultralengvaisiais.

Rinkliavos už oro uosto navigacines paslaugas tarifų nustatymas

11. Rinkliava už oro uosto navigacines paslaugas (naudojimąsi navigacinėmis tūpimo priemonėmis) nustatoma orlaiviams, tupiantiems Lietuvos Respublikos oro uostuose.
12. Orlaiviams, kurių MTOM yra mažesnė kaip 2000 kg arba lygi 2000 kg, nustatyti šie rinkliavos už oro uosto navigacines paslaugas tarifai:
- skrendantiems tarptautiniu maršrutu - 40 litų;
- skrendantiems vietiniu maršrutu - 20 litų.
13. Orlaiviams, kurių MTOM yra didesnė kaip 2000 kg, rinkliavos už oro uosto navigacines paslaugas tarifas nustatomas pagal formulę:

$$T = I \times W, \text{ kur}$$

T - rinkliavos už oro uosto navigacines paslaugas tarifas;

I - oro uosto navigacinės paslaugos įkainis (skrydžiams tarptautiniu maršrutu I=540 litų, skrydžiams vietiniu maršrutu I= 200 litų; W - masės faktorius ($W = \sqrt{MTOM:50}$).

Rinkliavos už tūpimo paslaugas tarifų nustatymas

14. Rinkliava už tūpimo paslaugas (naudojimąsi kilimo ir tūpimo taku) nustatoma orlaiviams, tupiantiems Lietuvos Respublikos oro uostuose.
15. Rinkliavos už tūpimo paslaugas tarifo dydis priklauso nuo orlaivio MTOM ir skrydžio klasės (tarptautiniu, vietiniu maršrutu).
16. Orlaiviams, kurių MTOM mažesnė kaip 2000kg, nustatomi šie rinkliavos už tūpimo paslaugas tarifai:

Oro uosto pavadinimas	Tarifas (litas)	
	orlaiviams, skrendantiems tarptautiniu maršrutu	orlaiviams, skrendantiems vietiniu maršrutu
Vilniaus	80	40
Kauno (Karmėlavos)	72	36
Palangos	72	36
Šiaulių (Zoknių)	60	32

17. Orlaiviams, kurių MTOM yra lygi 2000 kg arba didesnė, nustatomi šie rinkliavos už tūpimo paslaugas tarifai (iš šių tarifų dauginama kiekviena orlaivio tona):

Oro uosto pavadinimas	Tarifas (litas)	
	orlaiviams, skrendantiems tarptautiniu maršrutu	orlaiviams, skrendantiems vietiniu maršrutu
Vilniaus	52	28
Kauno (Karmėlavos)	52	26
Palangos	52	24
Šiaulių (Zoknių)	52	24

Rinkliavos už palydos paslaugas tarifų nustatymas

18. Rinkliavos už palydos automobilio paslaugas tarifo dydis nepriklauso nuo orlaivio masės ir orlaivio pastatymo aikštelės vietos. Šios rinkliavos tarifas - 60 litų.

19.

Rinkliavos už išvykstančiam keleiviui teikiamas paslaugas tarifų nustatymas

19. Rinkliava už išvykstančiam keleiviui teikiamas paslaugas nustatoma vežėjams už kiekvieną keleivį, išvykstantį iš Lietuvos Respublikos tarptautinių oro uostų.

20. Vežėjams nustatomi šie rinkliavos už išvykstančiam keleiviui teikiamas paslaugas tarifai:

Oro uosto pavadinimas	Tarifas (litas)	
	keleiviams, vykstantiems vietiniu maršrutu	keleiviams, vykstantiems tarptautiniu maršrutu
Vilniaus	20	40
Kauno (Karmėlavos)	14	28
Palangos	14	28
Šiaulių (Zoknių)	10	20

21. Rinkliava už išvykstančiam keleiviui teikiamas paslaugas netaikoma:

- 21.1 keleiviams, vykstantiems tiesioginiu tranzitu;
- 21.2 keleiviams, vykstantiems su nemokamais bilietais;
- 21.3 oficialioms vyriausybiniams delegacijoms ir asmenims, vykstantiems specialiais reisais.

22. Rinkliava už stovėjimo paslaugas nustatoma orlaiviams, naudojančioms Lietuvos Respublikos tarptautinių oro uostų stovėjimo aikšteles.

23. Rinkliavos už stovėjimo paslaugas tarifas - 10 procentų tūpimo paslaugos tarifo dydžio (skaičiuojama už kiekvieną parą, suma apvalinama iki sveiko skaičiaus įprasta tvarka).

24. Jeigu orlaivio stovėjimo trukmė oro uoste trumpesnė kaip 3 valandos, rinkliava už stovėjimo paslaugas neimama. Kai orlaivis oro uoste stovi ilgiau kaip 3 valandas, taikomas visos paros tarifas.

Rinkliavos už aviacinio saugumo paslaugas tarifų nustatymas

25. Rinkliavos už aviacinio saugumo paslaugas tarifas - 10 procentų tūpimo paslaugos tarifo dydžio (skaičiuojant suma apvalinama iki sveiko skaičiaus įprasta tvarka).

Atsiskaitymas už paslaugas

26. Už visas šiose taisyklėse nurodytas paslaugas atsiskaitoma litais.

27. Lietuvos Respublikos oro erdvės naudotojai už oro navigacines, oro uosto navigacines ir palydos paslaugas atsiskaito su atitinkamų navigacijos priemonių valdytojais grynais pinigais arba pervedimu įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka.

28. Lietuvos Respublikos tarptautinių oro uostų naudotojai už tūpimo, stovėjimo, aviacinio saugumo ir išvykstančiam keleiviui teikiamas paslaugas atsiskaito su oro uostų administracija grynais pinigais arba pervedimu įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka.

29. Lietuvos Respublikos oro erdvės ir oro uostų naudotojams, už paslaugas ketinantiems mokėti pervedimu, bet per 25 dienas už jas nesumokėjusiems, skaičiuojami delspinigiai - 0,2 procento bendros sumos už kiekvieną pradelstą dieną.

Dok. galas

Rinkliavos už orlaivio stovėjimo paslaugas tarifų nustatymas

LIETUVOS PADANGĖJE

● Vilniaus Gedimino technikos universiteto Aviacijos institute spalio 16-17 dienomis įvyko tarptautinė mokslinė praktinė konferencija „Aviacija-97“, jau tapusi tradicine. Šiemetinėje konferencijoje, be dabartinių aviacijos aktualijų ir specialistų ruošimo problemų, plačiai paminėtas Lietuvos aeroklubo 70-metis.

Konferencijos dalyvius ir svečius su programa supažindino ją atidaręs VGTU Aviacijos instituto direktorius J. Stankūnas. Sveikinimo žodžius tarė Lietuvos susisiekimo viceministras A. Šakalys, LAL generalinis direktorius S. Jarmalavičius, Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamento direktorius R. Krikščiūnas, Civilinės aviacijos direkcijos generalinis direktorius A. Lapinskas. Užsienio svečių vardu kalbėjo Tartu aviacijos koledžo rektorius V. Mikita, Varšuvos technologijos universiteto profesorius A. Barkowski, Londono City universiteto katedros vedėjas K.T. Grattan.

Aviacijos plėtros klausimais pranešimus padarė Aviacijos instituto direktorius J. Stankūnas, Švedijos atstovai A. Kulbjer ir I. Nyman.

Slovakijos aviacijos specialistai A. Kazda, B. Sedlaček, A. Hlavnova, K. Havel, J. Križ, J. Beno ir A. Tomova supažindino su savo šalies aviacijos transporto plėtros, aerouostų sistemos, skrydžių valdymo modernizavimo projektais.

Apie karo aviacijos raidos perspektyvas ir aviacijos technikų bei mechanikų ruošimo problemas pranešimus padarė A. Kazakevičius ir J. Zujus.

VGTU specialistai E. Paršeliūnas, P. Petroškevičius ir A. Jakučionis paruošė referatus apie palydovinės navigacinės sistemos panaudojimą ir GPS sistemos įdiegimą Lietuvoje.

Plačiai aptarti aviacijos technologijos klausimai.

Lietuvos aeroklubo per 70 metų nueitą kelią apžvelgė Lietuvos aviacijos istorijos komiteto pirmininkas J. Balčiūnas. Jis pabrėžė ypatingą LAK reikš-

● Šiemet sukako 70 metų, kai Kaune įrengtas pirmasis Lietuvoje stadionas. Jis įkurtas mūsų žymaus lakūno, buvusio Lietuvos fizinio lavinimo sąjungos (LFLS) pirmininko Stepono Dariaus iniciatyva.

1924 metais Žaliakalnyje, Ažuolyno pakraštyje, LFLS iš miesto savivaldybės stadionui išsinuomojo žemės sklypą. Padedant sportininkams žemė buvo nudrenuota ir įrengtas nedidelis stadionas. Pažymint stadiono statybos pabaigą sportininkai pasodino atminimo medelių skverelį. Tarp jų buvo ir

paties LELS pirmininko pasodintas ažuoliukas. Gaila, tačiau vėliau stadioną plečiant didesnė dauguma medžių, tarp jų ir S. Dariaus ažuoliukas, buvo sunaikinti. Šioje vietoje buvo pastatyti Kūno kultūros rūmai (dabartinis Kūno kultūros institutas).

Jubiliejaus proga šalia stadiono jo įkūrėjui Steponui Dariaui pastatytas paminklinis akmuo. Atidarymo ceremonijoje dalyvavo sporto ir aviacijos veteranai. Paminklinį akmenį atidengė sporto veteranai Dizmanas ir Vytautas Ilgūnai.



Vaidos RAČIŪNAITĖS nuotr.

mę vykdant aviacijos propagandą ir ruošiant lakūnus. Ne paslaptis, kad didesnė dalis dabartinių susisiekimo ir karo lakūnų yra aeroklubo auklėtiniai.

Pranešimą apie A. Gustaičio įnašą ruošiant prieškarinio Vytauto Didžiojo universiteto mokslo kryptis paruošė Kauno aviacijos muziejaus direktorius A. Gamziukas. O Kauno technologijos universiteto profesorius A. Žilinskas perskaitė pranešimą apie šio talentingo konstruktoriaus sukurtus lėktuvus ANBO.

Kauno aviacijos muziejaus darbuotojos E. Gruzdienė, J. Lapėnaitė ir A. Vencevičiūtė parėngė pranešimus apie 1939 metais Kaune vykusias Baltijos šalių pirmąsias aviacijos sporto varžybas, LAK 1927-1940 metais išleistus leidinius ir LAK nuveiktą darbą, ruošiant Lietuvos visuomenę priešlėktuvinei apsaugai.

Konferencijos dalyviai buvo supažindinti su naujomis Aviacijos instituto laboratorijomis.

● Š.m. lapkričio 4 d. atidaryta nauja avialinija, jungianti Lietuvos ir Estijos sostines. LAL lėktuvai į Talliną skraidys kasdien, išskyrus pirmadienį.

● Vilniaus Karininkų ramovėje lapkričio 15 d. įvyko Lietuvos aviacijos veteranų sąjungos metinis susirinkimas. Apžvelgta sąjungos veikla, veteranų sklandymo varžybų rezultatai. Apsvarstyta aviatorių kapų sutvarkymo problemos.

Naujai išrinkta sąjungos valdyba. Jos pirmininku išrinktas lakūnas, auksinio „C“ piloto ženklėlininkas, dimisijos jaunesnysis leitenantas Antanas Mikutis.

Susirinkusiems dainavo Karininkų ramovės choras „Aidas“.

KLAUSIATE - ATSAKOME

Gerb. redakcija,
š.m. „Lietuvos sparnų“ 1-ame numeryje pateikta 1919 m. skrendančio Paryžiuje po Triumfo arką lėktuvo nuotrauka. Norėčiau sužinoti kokio pločio yra arkos anga? Jūsų skaitytojas

V. Miklaševičius

Klaipėda

1919 m. rugpjūčio 7 d. prancūzų karo lakūnas Charles Godefroy perskrido po Paryžiaus Triumfo arką naikintuvu Nieuport, kurio sparnų ilgis buvo 9 metrai. Triumfo arkos angos plotis yra 15 metrų. Taigi tarp arkos kolonų iki sparnų galų buvo tik po tris metrus.

NAUJOS KNYGOS

Vilniaus Užtupo leidykla išleido naują knygą aviacijos tematika „Palūžę sparnai“. Autoriai Saulius Lukšys, Rimvydas Mintautas ir Jonas Monkevičius surinko istorinę medžiagą apie 1919-1940 metais žuvusius ir mirusius Lietuvos lakūnus. Įžangoje autoriai trumpai nušviečia Lietuvos aviacijos užuomazgos istoriją, apžvelgia tolesnę jos raidą.

Aprašytos lakūnų žuvimo aplinkybės, pateikti lakūnų biografiniai duomenys ir jų veikla Lietuvos aviacijoje. Leidinys gausiai iliustruotas.

Knyga „Palūžę sparnai“ kiekvieno aviacijos mėgėjo knygų lentynėlėje užims prideramą vietą.

Leidėjas Vilnius Užtupas jau anksčiau yra išleidęs JAV gyvenančio aviacijos istoriko Edmundo Jasiūno paruoštus kapitalinius albumus, skirtus Atlanto nugalėtojams. Tai „Darius ir Girėnas 1933-1993“ ir „Felikso Vaitkaus skrydis per Atlantą“ (1995 m.).

Vilnius Užtupas apie tautos didvyrius yra išleidęs ir dvi miniatiūrines knygučias.

Norintieji įsigyti šiuos leidinius gali kreiptis į „Lietuvos sparnų“ redakciją.



Skrendant iš Kauno link Jonavos, visą laiką matyti Neris, jos puošnūs šlaitai, apžėlę krūmokšniais ir mažais miškeliais. Gražu... Čia pat Karmėlava. Ir didelė vadinamoji Turžėnų pakalnė. Jau čia pat Jonava, Skaruliai, Rūkia, Gaižiūnų geležinkelio stotis. Tiesiai į šiaurę, gal už penketo kilometrų, - mūsų Gaižiūnų poligono aerodromas, apaugęs nedidelėmis pušaitėmis (kai kur žaliuoja nedideli berželiai). Šiek tiek paruošta lėktuvų tūpimo aikštė: ji nudrenuota, didžiosios pušys aplink iškirstos, likę tik visai neaukšti medeliai ir krūmokšniai, kurie netrukdo lėktuvams tūpti. Rytinėje aerodromo dalyje įrengta bombų mėtymo aikštė: su gelžbetiniais stebėjimo bokšteliais. Vakariniam pakraštyje pastatydavome savo gyvenamąsias palapines, lauko fotolaboratoriją, radijo stotį. Lėktuvus įridendavome į šiaurinio krašto pamiškę. Maždaug 2 km į šiaurę nuo aerodromo, prie Neries - seno Rūklos dvaro rūmai. Juose buvo įsikūręs poligono štabas - vadavietė. Ji duodavo visoms ginklų rūšims pratybų užduotis. Vadavietė beveik kasdien skirdavo laiko svarstyti, analizuoti tos dienos veiklą. Nustatyti laiku visų ginklų vyresnieji atvykdavo į štabą ir sužinodavo tos dienos atliktų užduočių plusus ir minusus. Be to, gaudavo kitos dienos direktyvas. Mes, puskarininkiai lakūnai, retai tokiuose pasitarimuose dalyvaudavome. Daugiausia dalyvaudavo eskadrilės vadas, pavaduotojas ir asmeniškai suinteresuoti eskadrilės karininkai. Aviacijai dažniausiai tekdavo artilerijos ugnies korektavimo uždaviniai. Suprantama, iš lėktuvo gerai matyti apšaudomas taikiny ir bombų sprogimai prie jo. Žvalgas pranešdavo baterijai sprogimų koordinatas, t.y. bombų sprogimo nukrypimus nuo taikinio. Toks buvo pagrindinis karo aviacijos darbas.

Jei kurią dieną artilerija nešaudydavo, mums eskadrilės vadas duodavo tokią užduotį - šaudyti iš lėktuvo į žemės taikinius. Šie būdavo paruošti šiaurinėje aerodromo dalyje, sukastame apytikriai 3x6 metrų žemės plote. Šaudyti reikėjo pavieniui ir lėktuvų grandyje. Buvo sunku prisitaikyti, nes pikiruojant žaibiškai didėja lėktuvo greitis, greit artėja žemė ir nespėjus iššauti reikia lėktuvą traukti iš „pike“. Tekdavo keletą skridimų daryti, kad galėtum nuleisti kulkosvaidžio gaiduką ir paleisti seriją šovinių. Toks šaudymas iš pavienio lėktuvo buvo lengvesnis. Sunkiau, kada visa



„Grybų balius“ poligone.

GAIŽIŪNŲ AERODROME

grandis, 3 lėktuvai, taikosi į taikinį. Žemė ir čia neapsakomai greit artėja, ir kartais nespėjama paleisti šovinių serijų. Todėl čia pataikymo užduoties reikalavimai būna mažesni ir juos įvykdyti lengviau.

Tada buvau grandies vadas. Man reikėdavo pristoti grandį taip, kad visi skrendą pilotai galėtų matyti taikinį ir į jį šaudyti. Nors buvo ir sunku, užtat įdomu ir bent kiek rizikinga.

Nepamenu, kuriais metais, vyriausybė surengė parodomąjį gyvosios žygiuojančio bataliono jėgos naikinimą. Žygio batalionas buvo sustatytas iš lentų, vaizduojančių kareivius. „Naikinti“ buvo pavesta karo aviacijai. Buvo paskirta Anbo IV lėktuvų grandis. Kiekvienam lėktuvui specialiam bombolaidyje buvo pakabinta po 12 skeveldrinių bombų, sveriančių po 12 kg. Į šiaurę nuo aerodromo, ant vieno kalniuko, buvo sukvieisti užsienio valstybės atstovaujantys kariškiai, kad galėtų matyti šį bataliono „naikinimą“. Nustatyti laiku užskridusi An-

bo IV grandis išmetė bombas, čia pat išnirio naikintuvų „Gloster“ grandis ir iš karto sutratėjo dvyliką kulkosvaidžių. Galima suprasti, koks ugnies pragaras užvirė už miško, kur buvo taikiny. Kada patrikino išmestų bombų ir kulkosvaidžių ugnies rezultatus, nustatė, kad „žygiuojantis batalionas“ buvo sunaikintas 100 procentų. Už tokį bombardavimo organizavimą vadai gavo pagyrimą.

Poligone kiekvienais metais reikėdavo atlikti skirtas užduotis. Eskadrilės vykdavo pagal nustatytą grafiką. Šis būdavo sudaromas taip, kad netrukdytų šaudymams į oro taikinius virš jūros Palangoje.

Jeigu kurią dieną užduočių nebūdavo, grybaudavome (sezono metu). Rinkdavome tik baravykus, nes jų buvo daug. Išvirdavome, ir kas iš stovyklautojų netingėjo - vaišindavosi.

Maitindavomės iš gaunamų maistinių (1,5 Lt per dieną). Karininkai gaudavo 3 Lt. Todėl jie sėdavo į mašiną ir važiuodavo

pietų valgyti į Jonavą. Mes maitindavomės čia pat, aerodrome, kaip išmanydami. O pagalvojus, juk karininkai ir mes gyvenome tomis pačiomis lauko sąlygomis. Buvom lyg ir nuskriausti dėl tokių išimčių. Toks mano pastebėjimas nepraėjo vadovybei „pro šalį“.

Kartą teko stovyklauti sezonui baigiantis, rudenį. Kaip kasmet, eskadrilėi paliekant aerodromą, vadas išrikiuodavo visą personalą eile su nedideliais tarpais vienas nuo kito. Tokia eile einant pirmyn per visą aerodromą, reikėjo išrauti mažą prieš save esantį lėktuvui pavojingą krūmokšnį ar želdinį ir numesti į šoną. Taip būdavo ruošiamasi kitam sezonui. Man stojus į eilę, vadas pareiškė, kad išečiau, nes „svieto lygintojas“ nepageidautinas. Išėjau. Dabar jau „karjera“ baigta, pagalvoju. Pradėdus įvairūs nesusipratimai, piktumai, negerovės. O buvo kitaip: leido apginti referatą aukštesniam laipsniui gauti, ir šis man buvo suteiktas. Kas čia įvyko? Nežinau. Gal kai kam ta mano „teisybė“ patiko?

Vladas MURMULAITIS,
karo lakūnas,
dimisijos j. leitenantas

ILA-98 su politiniu atspalviu

Kitąmet Berlyne (gegužės 18-24 d.) vyksianti tradicinė tarptautinė aviacijos paroda - ILA- bus ypatinga. Ji skirta transporto aviacijai ir turėtų ypač patenkinti šios srities specialistus bei mėgėjus. Mat paroda rengiama šūkiu „Berlyno „oro tiltui“ 50 metų!“ Šis būdas gelbėti tuometinės tarybinės okupacinės kariuomenės apsuptyje atsiradusius Vakarų Berlyno gyventojus ir šią dieną pripažįstamas buvęs didžiausia pasaulio transporto aviacijos operacija.

1948-1949 m. tarybinė okupacinė valdžia Vokietijoje surengė vi-

sišką Vakarų Berlyno blokadą. Buvusios Vokietijos sostinės didžiosios dalies gyventojai atsidūrė ant bado slenkščio: nebuvo maisto produktų, pramonei grėsė žlugimas, nes nebuvo žaliavų, pagaliau stokota ir degalų, kuro. JAV, Didžioji Britanija ir Prancūzija, kurių kariuomenės administracijoms priklausė Vakarų Berlyno rajonai, ryžosi gelbėti berlyniečius. Organizuotas „oro tiltas“ - nuolatiniai transporto lėktuvų skrydžiai į tuomet vienintelį Vakarų Berlyno aerouostą Tempelhofą. Per 15 mėnesių sąjungininkų aviacija atskraidino 2 milijonus 326 tūks-

tančius tonų įvairiausių krovinių - būtiniausių prekių.

ILA-98, skirta šio „oro tilto“ 50-mečiui, demonstruos ne tik tuometinius transporto lėktuvus, bet ir naujausią šios srities skraidančią techniką - pradedant ukrainiečių Antonov A70 ir baigiant amerikiečių C-17 Globemaster (buvusios McDonnell Douglas kompanijos, dabar - Boeing Company). Tikimasi, kad parodos lankytojai galės susipažinti ir su labai sunkiai „gimstančio“ kelių Europos valstybių bendrai žadamo gaminti transporto lėktuvu FLA (apie jį „L.S.“ rašė š.m. Nr. 3) modeliu. Laukiama taip pat daug šios srities technikos iš Centrinės bei Rytų Europos.

Šalia tradicinių aviacijos ir astro - bei kosmonautikos paviljonų veiklos numatyta daug konferencijų, seminarų, pažintinių paskaitų, aviakompanijų vadovų susitikimų, lėktuvų priežiūros ir techninio aptarnavimo demonstravimo, na, ir, žinoma, tradicinių aviacijos asų pasirodymų ore.

Taigi ILA-98 žada būti tikrai graži, įdomi, politizuota tarptautinė aviacijos paroda. Ji - atsvarai prieš senąjį „oro“, - naujas tiltas tarp Rytų ir Vakarų, prekybos ir bendradarbiavimo tiltas.

Aleksas HENINGAS



Malūnsparnis CIERVA C-30P

Lietuvos aeroklūbas 1934 metais Anglijoje užsakė malūnsparnį Cierva C-30. Įvaldyti šį nepaprastą skraidantį aparatą buvo patikėta aviacijos majorui Jeronimui Garoliui, kuris 1935 metų balandžio mėnesį Londono Air Park Teltheng aerodrome baigė permokymo kursą. Firmoje The Cierva Autogiro Company Limited pagaminatą malūnsparnį mūsų pilotas į Kauną atskraidino tų pačių metų gegužės mėnesį, ir 23 dieną Aleksoto aerodrome jis buvo oficialiai pristatytas. Reprerentacijos ceremonijoje dalyvavo LAK Garbės pirmininkas, Lietuvos Prezidentas Antanas Smetona, LAK vadovybė, vyriausybės ir spaudos atstovai, civiliniai ir karo lakūnai. Supažindinę svečius su malūnsparnio konstrukcija ir pažiūrinę skridimo principus J. Garolis vėliau jį demonstravo ore. Kai kurie garbingi svečiai malūnsparniu buvo paskraidinti.

Nuo tada lietuviška registracija LY-LAS žymetas malūnsparnis tapo neatskiriama aviacijos švenčių atrakcija. 1935 m. rugsėjo mėn. LAK surengė istorinį oro traukinio (lėktuvo ir sklandytuvo) bei mūsų malūnsparnio perskridimą per Pabaltijo sostines. Rugsėjo 15 d. C-30P buvo demonstruotas Taline vykusioje aviacijos šventėje ir susilaukė ypatingo dėmesio. Mat tarpukario laikotarpiu tarp Pabaltijo šalių malūnsparnį turėjo tik Lietuva.

Nemažai dėmesio patraukė ir apsilankymas Suomijos sostinėje Helsinkyje. J. Garolis visus sužavėjo,



Aukštągario sklandymo mokyklos aerodromą. Vėliau vokiečiai jį pervėžė į Kirtimų aerodromą ir čia Luftwaffe lakūnai patys išmoko jį skraidyti. Sykį, papūtus stipriam vėjo gūsiui, buvo sulaužytas ir išmestas į lauką.

MALŪNSPARNIO KONSTRUKCIJA

Ispanų inžinierius ir konstruktorius Juan de la Cierva 1920 metais pagamino visiškai naują skraidantį aparatą, pavadino jį „autogiro“ (autožiru) ir atliko juo pirmuosius bandymus. Išryškėjo, kad malūnsparnis turėjo daug trūkumų ir toliau buvo tobulinamas. Ieškodamas paramos konstruktorius 1923 metais persikėlė į Angliją ir čia kartu su kitomis aviacijos firmomis tęsė tyrinėjimus. Vėliau įkūrė savą firmą The Cierva Autogiro Company Limited. 1929 metais savo konstrukcijos malūnsparniu C-19 perskrido Lamanšo sąsiaurį. 1930 metais išbandė Cierva C-30, kuris konstruktoriui atnešė didelę šlovę.

Malūnsparnis nuo jau tuo metu plačiai įsigalėjusių lėktuvų skyrėsi tuo,

ro skirtinga keliama jėga. Kad malūnsparnis nevirstų ant šono, rotorius centre įrengta jų atakos kampo keitimo sistema. Be to, malūnsparnio stabilizatoriaus dešinė pusė turėjo normalų sparno profilį, o kairėje pusėje buvo simetriškas profilis. Tad skrendant susidarydavo skirtinga keliama jėga ir tokiu būdu išsilaikydavo malūnsparnio šoninis pastovumas.

Malūnsparnis Cierva C-30 dvivietis, su trijų menčių nešančiu rotoriumi skraidantis aparatas. Rotoriaus mentys buvo su plieninio vamzdžio lonžeronu ir medinėmis nerviūromis. Nosytė dengta medine klijuote, toliau aptraukta drobė. Rotoriaus menčių galuose joms išbalansuoti buvo įtaisyti trimeriai.

Liemuo suvirintas iš plieninių vamzdelių, dengtas celonu (nitrolaku) impregnuota drobė. Tik priekinė liemens dalis dengta duraluminio skar-

da. Priekinė piloto sėdynė buvo tarp rotorii remiamų spyrių, o krėslo liemens kairėje pusėje buvo atlenkiama plokštelė įlipti.

Uodegos plokštumos sutvirtintos spyriais. Stabilizatorius buvo su dviem lonžeronais ir medinėmis nerviūromis. Kilio pabaigoje - nedidelis posūkių vairas. Uodegos plokštumos dengtos drobė.

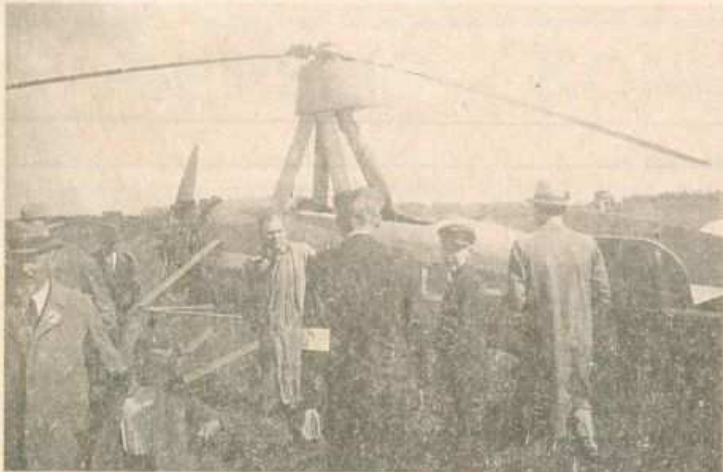
Vaziuoklės ratai plačiai išskėsti su hidro-pneumatiniais amortizatoriais. Uodegos ratukas veikė kartu su pedalais.

Malūnsparnyje Cierva C-30 buvo žvaigždinis septynių cilindrų oru aušinamas 140 AJ variklis Armstrong Siddeley Genet Major. Propeleris - pastovaus žingsnio, dvimentis, medinis. 105 litrų talpos benzino bakas buvo įtaisytas viršutinėje liemens dalyje tarp variklio ir priekinės pilotų kabinos. Tepalo bakas - jo apačioje.

Mūsų malūnsparnio C-30P liemuo buvo dažytas mėlynai, raidės LY-LAS baltos. Rotoriaus mentys - duraluminio spalvos.

TECHNINIAI DUOMENYS

Rotoriaus diametras	11,28 m
Liemens ilgis	5,91 m
Aukštis	3,32 m
Menčių plotas	4,35 m ²
Tuščio svoris	562 kg
Skridimo svoris	840 kg
Maksimalus skridimo greitis	172 km/val.
Kelionės greitis	137 km/val.
Minimalus greitis	26 km/val.
Prabėgimas kylant	30 m
Prabėgimas tupiant	3 m
Aukščio lubos	3960 m
Skridimo nuotolis	400 km



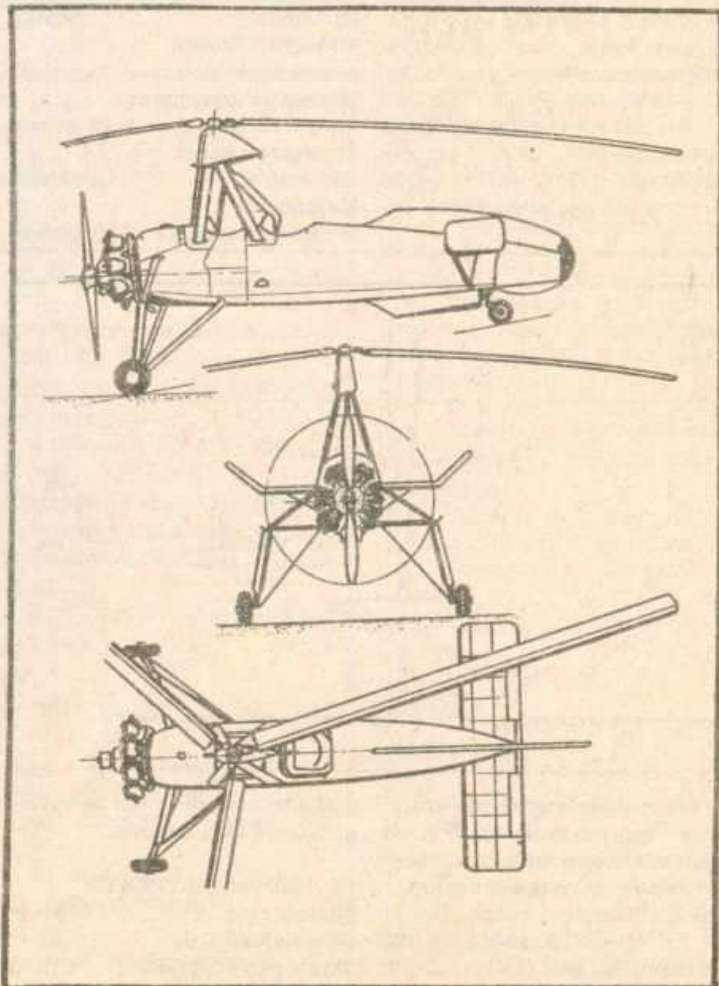
Vienoje aviacijos švenčių.

kartu su vienu vietos žurnalistu malūnsparniu nusileidęs centriniame miesto stadione ir iš jo pakilęs.

Grįžtant namo mūsų malūnsparnio lakūnai ilgesnį laiką užtruko Rygoje. Čia Latvijos KOP pageidavimu C-30P buvo demonstruojamas vietos lakūnams. Nemažas skaičius KOP ir aizsargų pilotų malūnsparnį išbandė ore. Eksploatuojant malūnsparnį Kaune juo buvo apmokyti kiti civiliniai lakūnai.

Prasidėjus Lietuvos okupacijai malūnsparnis C-30P kartu su kita aeroklubo technika buvo atskraidintas į

kad vietoj sparnų jo keliama jėga sudaro viršuje besisukantis propeleris - rotorius, kuris be papildomos jėgos autorotacijoje sukasi nuo oro srauto pasipriešinimo. Praktiškai analogišku principu veikia ir vėjo malūnai. Tik skirtumas tas, kad malūno mentys turi didelį neigiamą kampą ir sukimo momentu atsiradusią jėgą perduoda gimoms. O autožiro mentys turi teigiamą kampą ir mažą pasipriešinimą. Malūnsparnis juda į priekį traukiamas propelerio, o per skridimą malūnsparnio mentys gauna skirtingo greičio oro srautą. Taip susida-



Pasaulinės klasės PW-5 SMYK



Aukštos klasės sklandytuvų gamybai pradėjus naudoti naujas kompozicines medžiagas gerokai išaugo jų kainos. Be to, nemaža problemų atsiranda ilgasparnius sklandytuvus transportuojant bei tupiant į aikštelės. O skirtingos aerodinaminės kokybės sklandytuvai ir sportininkams sudaro nevienodas sąlygas.

Norint suvienodinti varžybų dalyvių skraidymo sąlygas buvo paskelbtas tarptautinis konkursas. Geriausiu pripažintas pigus, nedidelių gabaritų sklandytuvas PW-5 Smyk. Tuo būdu atsirado nauja sklandytuvų klasė, kuri gavo „Pasaulinės klasės“ vardą. Šiais monotipo sklandytuvais Turkijos padangėje kartu su aviacijos žaidynėmis vyko ir Pasaulinės klasės 1-asis skraidymo čempionatas.

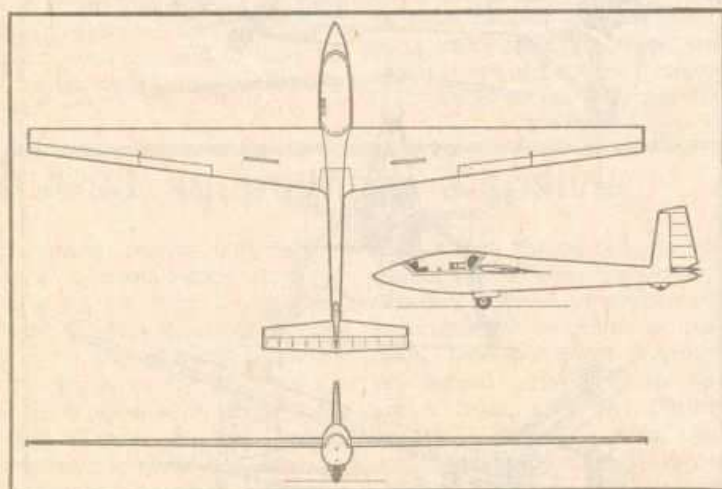
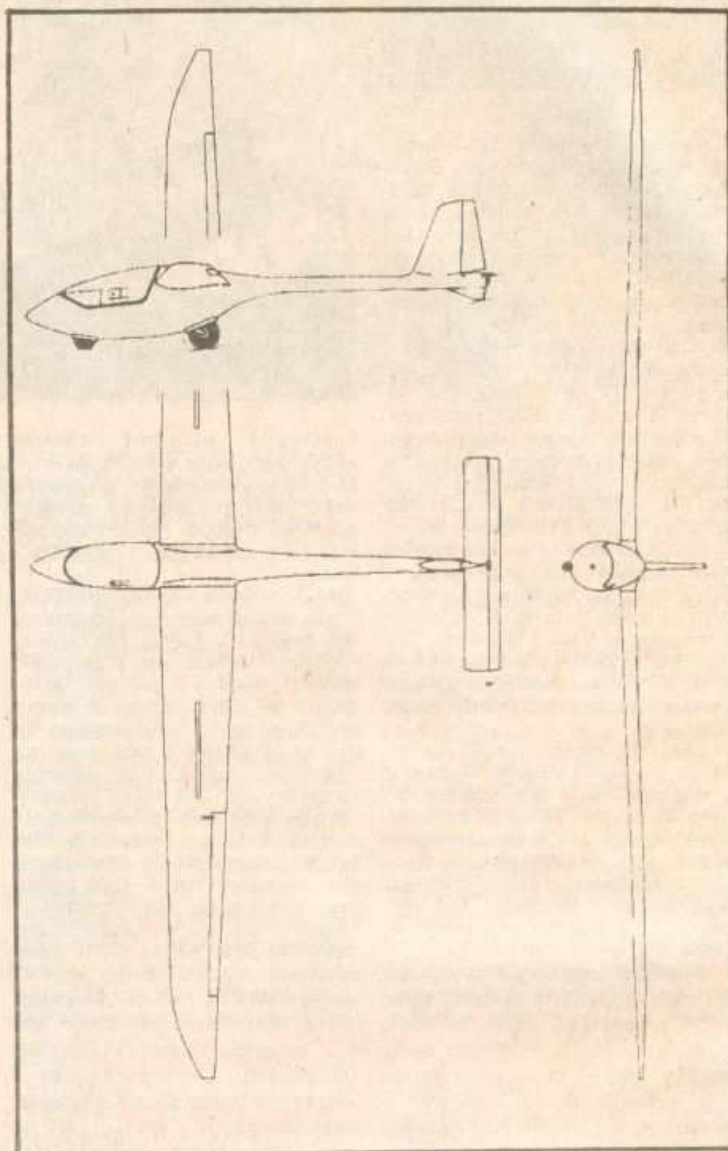
Sklandytuvas PW-5 Smyk sukonstruotas Varšuvos politechnikos institute. Serijinė jo gamyba pradėta gamykloje PZL-Swidnik S.A. Vėliau gamybos licenciją įsigijo ir kitos šalys.

Sklandytuvą pagamintas iš kompozicinių medžiagų, su neįtraukiama važiuokle. Sparnui naudotas profilis Politechnika Warszawska.

Lietuvoje turime du šio tipo sklandytuvus. Prieš Pasaulio žaidynes juos įsigijo Biržų ir Utenos aeroklubai.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	13,44 m
Sklandytuvo ilgis	6,22 m
Sklandytuvo aukštis	1,95 m
Sparnų plotas	10,16 m ²
Sparnų prailgėjimas	17,8
Tuščio svoris	190 kg
Skridimo svoris	300 kg
Įkrovimas	29,5 kg
Maksimali kokybė (esant 88 km/val.)	32
Minimalus žemėjimas (esant 73 km/val.)	0,67 m/sek.
Žemėjimas esant 100 km/val.	1,0 m/sek.
Maksimalus leidžiamas greitis	200 km/val.



Akrobatinio skraidymo varžybose sportininkai daugiausia rungtyniavo specialiai tam sukurtais lenkų gamybos sklandytuvais Swift-S1.

Tai ištisai iš kompozicinių medžiagų Bielsko Biala aviacijos

institute sukurti ir ten serijomis gaminami sklandytuvai.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	13,0 m
Sklandytuvo ilgis	6,91 m
Sklandytuvo aukštis	2,15 m

SWIFT S-1



Sparnų prailgėjimas	14,3	(esant 104 km/val.)	1,0 m/sek.
Sparnų plotas	11,8 m ²	Minimalus skridimo greitis	73 km/val.
Tuščio svoris	280 kg	Maksimalus leidžiamas greitis	300 km/val.
Skridimo svoris	390 kg	Leidžiamas perkrovimas	+10/-10 g
Maksimali kokybė (esant 107 km/val.)	32,5		
Minimalus žemėjimas			

Konstruktorių-mėgėjų sąskrydis „EXPERIMENTAL“

Lenkijos Olesnicos mokomajame aviacijos inžineriniame centre įvyko Europos konstruktorių-mėgėjų VII sąskrydis. Konkursui pateikti 54 skraidantys aparatai, tarp

dej už motorizuotą skraidyklę MA2 Szaman.

Geriausią savos gamybos variklį pagamino Kazimierz Franczak.



Bucker B133 Jungmann

kurių buvo lėktuvai, motorizuotos skraidyklės, motorizuoti parasparniai, malūnsparnis ir net skraidantis aparatas ant oro pagalvės. Ekspozitai buvo vertinami pagal atskiras temas. Daugiausiai apdovanojimų pelnė lenkų konstruktoriai.

Už geriausią išpildymo kokybę pirmą vietą atiteko Tadeusz Zwolinski, iš rinkinio pagaminusiam malūnsparnį RAF 2000 GTX.

Tarp ultralengvų skraidančių aparatų aukščiausią apdovanojimą gavo konstruktorius Jan Ma-



Cessna C-140

KO-5

Nuotraukos „Skrzydlatą Polska“



AT-2



Eugeniusz Pieniżek nugalėjo istorinių lėktuvų konkurse. Jis atstatė vokišką akrobatinį lėktuvą Bucker B133 Jungmann.

Specialiais prizais apdovanoti vokiečiai Hans Adomaitis, atstatęs lėktuvą Cessna 140, ir lenkas konstruktorius Kazimierz Muchowski už savos konstrukcijos lėktuvą KO-5 Pelikan.

O pagrindinis apdovanojimas - „Grand Prix'97“ - įteiktas konstruktoriui mėgėjui Tomasz Antoniowski, sukūrusiam ir pastačiusiam lėktuvą AT-2.

DĖMESIO - KONKURSAS!

Kauno kultūros rūmų klubas „Sparnai '72“ ir Respublikiniai moksleivių techninės kūrybos rūmai rengia stendinių lėktuvų modelių konkursą.

Konkursui pateikti lėktuvų modeliai vertinami pagal tris kategorijas:

- I. Modeliai masteliu 1:50 ir didesni.
- II. Modeliai masteliu nuo 1:49 iki 1:75.
- III. Modeliai masteliu nuo 1:76 ir mažesni.

Konkursas vyks pagal tris amžiaus grupes:

- I. Vaikų - iki 14 metų.
- II. Jaunimo - 14-17 metų.
- III. Suaugusių - vyresni kaip 17 metų.

Pažymint Lietuvos Nepriklausomybės akto paskelbimo 80-metį atskirai bus apdovanoti dalyviai, pateikę konkursui Lietuvos karo aviacijoje naudotų ir dabar eksploatuojamų lėktuvų modelius.

Konkursui pateikti modeliai bus demonstruojami parodoje, kuri vyks Respublikiniuose moksleivių techninės kūrybos rūmuose 1998 m. vasario 14-22 dienomis.

Kiekvienas dalyvis gali pateikti vertinti tik po vieną modelį atskirai kategorijai.

Lygiagrečiai rengiamas ir literatūrinis konkursas apie Nepriklausomos Lietuvos karo aviaciją.

Paraiškas dalyvauti konkurse, rašinius slųsti ir modelius pateikti iki 1998 m. vasario 7 dienos į Respublikinius moksleivių techninės kūrybos rūmus, Žirmūnų g-vė 1b, 2012 Vilnius. Paraiškoje nurodykite savo vardą, pavardę, amžių, adresą ir telefoną.

Per parodą laukiama įdomių pažinčių, susitikimų su įžymiais aviatoriais, aviacijos veteranais. Bus demonstruojami filmai iš klubo „Sparnai '72“ videotekos.

Visi dalyviai bus apdovanoti atminimo dovanėlėmis, o konkurso nugalėtojai - vertingomis dovanomis.

Parodos atidarymas ir dalyvių apdovanojimas įvyks 1998 m. vasario 14 d. 12 val.

Renginio rėmėjai - modeliais prekiaujančios firmos „Modelita“, „Poligonas“, Lietuvos aviamodeliavimo federacija, žurnalas „Lietuvos sparnai“.

INFORMACIJA PASITEIRAUTI:

Tel. 8-22 76-67-25, 8-22 77-36-14

Fax. 8-22 76-65-78.

SP UAB „STABUVA“

skelbia patalpų nuomos konkursą. Išnuojamos patalpos Vilniuje:

- Švitrigailos g. 7/16, 1 aukštas, plotas 131,08 m². 1 m² kainą - 11,90 Lt. Patalpos tinka ofisui;

- Švitrigailos g. 7/16, pus-rūsis, plotas 255,34 m². 1 m² kainą - 7,53 Lt. Patalpos tinka komercijai;

- Vaduvos g. 3, 1 aukštas, plotas 300 m². 1 m² kainą - 8,11 Lt. Patalpos tinka sandėliavimui;

- Pietario g. 8, 1 aukštas, plotas 259,90 m². 1 m² kainą - 11,20 Lt. Patalpos tinka komercijai;

- P. Vileišio g. 16, 1 aukštas, plotas 369,25 m². 1 m² kainą - 11,23 Lt. Patalpos tinka kavinei, restoranui.

Pareiškimų dalyvauti nuomos konkurse pateikimo terminas - 10 dienų nuo paskelbimo dienos, adresu Vilnius, Švitrigailos g. 7/16.

Rungtyniavo jaunimas



Rugpjūčio 19-22 dienomis Pociūnuose karaliavo jaunieji sklandytojai, pagarbiai vadinami „ereliais“. 34 berniukai ir 12 mergaičių iš Vilniaus, Kauno, Kėdainių, Šeduvos, Šilutės, Biržų, Telšių suvažiuo išaiškinti geriausius Lietuvos jaunuosius sklandytojus bei komandas.

Varžybose reikėjo atlikti penkias užduotis - atsikabinus 1 m ir 5 m aukštyje gražiai nuskleisti ir tiksliai nusileisti. Autoritetinga teisėjų komisija: Zenonas Brazauskas, Jonas Matuzevičius, Rolandas Stonkus, Rimas Šliažas, Tadas Valkauskas, Ramūnas Jurekštas, Kęstutis Aleknavičius atidžiai stebėjo kiekvieną skrydį. Dažnai čia ateidavo ir Robert Mudd iš JAV, AB „Sportinė aviacija“ gamykloje gaminantis sklandytuvą Genesis. Jis daug fotografavo ir sakė, kad apie tai rengiasi papasakoti Amerikoje. Jo šalyje tokių vaikų varžybų nebūna.

Gera organizacija, nuostabus oras leido visas užduotis atlikti per kelias dienas, tad jaunieji sklandytojai aplankė sklandytuvų gamyklą,

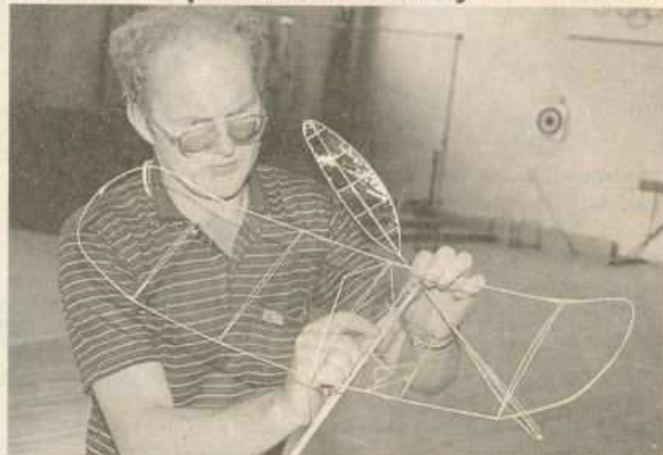


Varžybų nugalėtojai - Šeduvos komanda. Valdas Šackus, Martynas Grytė, Kęstas Kavaliauskas, Jurgita Puskepalytė ir jos treneris Rolandas Stonkus. AUTORĖS nuotraukos

stebėjo „asų“ skrydžius, išsklavo, o Z. Brazauskas ir J. Matuzevičius, prisiminę jaunystę, skriejo Blaniku. Pagaliau varžybų vyriausiasis teisėjas Arvydas Valcekauskas paskelbė nugalėtojus. 10-13 metų amžiaus mergaičių grupėje prizines vietas iškovojo Lina Jurkšaitė (Šilutė), Ana Priadkaitė (Kėdainiai), Ieva Juknaitė (Biržai), 13-16 metų - Jolanta Stašionytė (Kėdainiai), Jurgita Puskepalytė (Šeduva), Eglė Pociūtė (Kaunas). Iš jaunesniųjų berniukų geriausiai skrido Nerijus Stašionis (Kėdainiai), Artūras Daraškevičius (Telšiai), Mindaugas Lukauskas (Kėdainiai), vyresniųjų - Kęstas Jurkštas (Šilutė), Andrejus Priadko (Kėdainiai), Audrius Stašaitis (Kėdainiai). Daugiausiai taškų surinko Šeduvos komanda. Antri - kėdainiškiai, treči - šilutiškiai. Jauniausi „ereliai“ - dešimtmečiai Ana Priadkaitė ir Šarūnas Saja - apdovanoti specialiais prizais - arbūzais. Varžybas organizavo Kauno aeroklubas.

Onutė VALKAUSKIENĖ

Rekordas pasiektas Anykščiuose



Almanto ČIELIO nuotraukoje - Rimantas STEPONENAS ruošia modelį rekordiniam skridimui.

Anykščių Antano Baranausko vid. mokykloje įvyko F-1D klasės kambarinių aviamodelių varžybos Anykščių taurei laimėti. Jose dalyvavo sportininkai iš Vilniaus, Panevėžio ir Anykščių. Nepaisant to, jos buvo įdomios ir įsimintinos. Anykštėnui Rimui Steponėnui pavyko pagerinti Lietuvos aviamodelių sklandymo rekordą. Jo modelis per vieną skridimą ore išsilaikė 18 min. 15 sek.

Antrąją vietą laimėjo Vitalijus Sologubovas iš Panevėžio, kurio lėktuvo modelio geriausias skridimo laikas - 8 min. 47 sek. Trečiąją vietą užėmė jauniausias Anykščių aviamodeliuotojas Vilius Steponėnas, kuris tik vieną sekundę pralaimėjo panevėziečiui.

Varžybų organizatoriai tiki, kad šios varžybos taps tradicinėmis ir pritrauks daugiau šios sporto šakos mėgėjų.

Gintaras DAUGĖLA,
varžybų teisėjas

Vladas KASELIS



Gimė 1920 m. Ukmergės apskrities Atkočių kaime. Nuo jaunystės domėjosi aviacija. 1938 m. Ukmergėje susikūrus LAK aviacijos būreliui jis gamino aviamodelius.

MŪSŲ NETEKTYS

Vėliau Ukmergės amatų mokykloje dalyvavo mokomojo sklandytuvo „Gandras“ statyboje. Šiuo sklandytuvu išmoko skraidyti ir gavo sklandytojo A piloto kvalifikaciją. Kartu su kitais jaunuoliais V. Kaselis dalyvavo konstruktoriaus Broniaus Oškinio nebaigto statyti lėktuvo darbuose.

Visus užsibrėžtus siekius nutraukė prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas.

Lietuvoje susikūrus aviacijos veteranų komitetui, V. Kaselis aktyviai dalyvavo jo veikloje. Kurį laiką buvo Vilniaus aviacijos veteranų sekcijos sekretoriumi.

Mirė 1997 m. rugpjūčio 17 d.

Vygandas ABELTINIS



Sklandytojas, aviacijos veteranas. Gimė 1937 metais Kaune. Dar

mokydamasis Vilniaus vidurinėje mokykloje aktyviai sportavo. Jis buvo fechtavimo sporto meistras, Lietuvos rinktinės narys.

1957 m. Lietuvos aeroklube atliko pirmuosius šuolius parašutu. O nuo 1959 metų pradėjo skraidyti sklandytuvais. V. Abeltinis yra įvaldęs 10 sklandytuvų tipų. Talentingas pilotas, visuomeninis instruktorius talkino Vilniaus aeroklubui, padėjo ruošti jaunus sklandytojus.

Dėl pablogėjusios sveikatos pasitraukęs iš sporto, V. Abeltinis buvo Lietuvos aviacijos veteranų komiteto narys.

Mirė 1997 m. spalio 23 d.

AVIACIJOS VETERANAI



KOVA DĖL AUSTRIJOS UŽSAKYMO

Neutralios Austrijos KOP žada atsisakyti dabar naudojamų naikintuvų Draken. Tad suprantama, jog įsivardindami galimą gerą pelną jau dabar dėl užsakymo tiekti šiai šaliai naujausios kartos naikintuvus kovoją prancūzų kompanija Dassault, siūlydama Mirage 2000-5, amerikiečių kompanijai Lockheed Martin - F 16 Fighting Falcon bei McDonnell Douglas - F/A 18 Hornet, švedų Saab-JAS 39 Gripen bei rusų MAPO - MIG 29. Juk kvepia milijardais!

Netenka stebėtis, kad galimi tiektėjai neapsiriboja žmonių išmintimi, pasak kurios „gera prekė pati save giria“. Gausus reklaminių bukletų, puikių albumų srautas grūte užgriuvo austrų aukštuosius kariškių sluoksnius. Tačiau įdomiausia ne tai. Imta taikyti naujovę: pasiūla sujungiamas su vietos pramonės inkorporavimu į karo aviacijos lėktuvų gamybą. Bendrovė Saab, pavyzdžiui, siūlo austrų firmoms ne tik bendradarbiauti technikos srityje, bet ir tiekti kai kuriuos komponentus. McDonnell Douglas pritaria, jog šveicarai jau patys montuoja jos F/A 18 Hornet ir žada dalį mazgų bei smulkių detalių gaminti ne tik Helvetijoje, bet ir Tirolio krašte.

Tačiau patį patraukliausią komercinį projektą pasiūlė rusai. Koncernas MAPO žada Austrijai, mainais už užsakymą naikintuvams tiekti, pa-



tikėti keleivinio ir krovininio lėktuvo MIG 110 montavimą. Siūloma, kad Rusija nukreips į Tirolio šalį aparato sparnus bei liemens segmentus, firma Allison - turbosraigtinius variklius lėktuvams, o įvairios JAV firmos - elektroniką bei visus prietaisus. Tad austrams lieka gan plati veiklos dirva. Ji gali padėti sukurti nuo keturių iki penkių tūkstančių naujų darbo vietų. Labai patrauklus pasiūlymas.

Kam atiteks tikrai pelningas užsakymas, išaiškės tik kitą rudenį, kai tiektėjams bus leista demonstruoti savo „prekę“ ore. Na, o tiekti lėktuvus Austrijos KOP reiktų pradėdant 2002-aisiais.

LABAI PIGŪS PRIETAISAI TAKLIOMS BOMBOMS

18 tūkstančių USD už ypač tikslią aviacinę bombą. Tai daug ar mažai? Be jokios abejonės, tai labai pigu. Bet... reikalias tas, kad už tokius pinigus naujos taiklios bombos nepagaminsi. Tad McDonnell Douglas korporacijos raketų sistemų versio susivienijimas siūlo už šią sumą... modernizuoti JAV KOP bei sausumos kariuomenės sandėliuojamas 900 kg svorio bombas Mk. 84 ir BLU-109. Šių esama per 87 tūkstančius!

Pasak JDAM (Joint Direct Attack Munition - bendros taiklios puolamosios bombos) kūrėjų, pradėjusių savo veiklą dar 1994 metais, jie už 18 tūkstančių USD atsiųs užsakovui konteinerį, kuriame bus viskas, kas reikalinga, kad aukščiau minėtos paprastos aviacinės bombos taptų ypač taikliomis (nukrypimas nuo taikinio - ne daugiau kaip 10 m!). Kas tame konteineryje?

Tai užduotį apskaičiuojanti elektronika, žiedinė lazerio veiklos platforma, GPS aparatas, įrengimas, reguliuojantis tris vairavimo plokštumas, baterija bei srovę tiekiantis įrengimas. Visa tai primontavus prie esamų bombų, pastarosios, numestos iš 13 km aukščio esant 0,8 Mach greičiui, pataiko į tikslą 25 km spinduliu.

Beje, iš piloto, skraidinančio JDAM, nieko ypatingo nereikalaujama. Bombos taikiniai užprogramuojami žemėje, iki pakraunant į lėktuvą. Kai skraidantis aparatas pasiekia tikslo zoną, pilotas gauna „lango“ komandą (nurodymus pozicijos, aukščio ir greičio), per kurį jis turi numesti priekabintą bombą.

Per menesį McDonnell Douglas korporacijos specialus susivienijimas gamina bemaž tūkstantį ypač taiklių puolamųjų bombų įrenginių komplektų, kuriuos skraidinti gali daugelis JAV ir Didžiosios Britanijos gamybos karo lėktuvų.

KARO LĖKTUVŲ „POILSIO NAMAI“

Arizonos dykumoje įsikūrusi JAV KOP bazė Delvis Montein iš pirmo žvilgsnio primena didžiulį karo lėktuvų kapinyną. Čia jų per 5.200. Gerai užkonservuoti šie iš JAV KOP bei kariuomenės dalinių nurašyti lėktuvai ne tik nerūdija, bet ir bazės specialistai gali būti greitai parengti stoti „į rikiuotę“. Ir jie stoja...

Dykumos „poilsio namuose“ bešilsiintys Boeing, Grumman, McDonnell Douglas bei kitų aviacijos ginkluotės gamintojų lėktuvai, kurių JAV kariškiai nenaudoja, mielai perkami kitų, ypač Azijos, šalių. Tik, žinoma, ne viskas ir visiems parduodama. Juk čia yra ir gan naujų skraidančių aparatų, kurie „išsis“ dėl įvairiausių priežasčių, bet nėra nurašyti.

„STAR ALLIANCE“

Taip pavadintas naujas civilinės aviacijos susivienijimas. Į jį susibūrė Lufthansa, SAS, United Airlines, Air Canada, Thai Airways International bei brazilų aviakompanija Varig.

Šių aviakompanijų lėktuvai skrai-

do į 578 oro uostus 106 pasaulio valstybėse. Pernai jų skraidintų keleivių skaičius siekė 174 milijonus.

„Mūsų tiksliai nenumatoma aviacijos susiliejimo į vieną „mamutą“. Mes tik suvienijome jėgas, kad atsispirtum konkurentams“, - pareiškė „Star Alliance“ atstovas.

VISKAS NAUJOVIŠKA, VISKAS STEBINA

Tokių ir panašių žodžių pasakė ne vienas polisautojas, atskridęs lėktuvu šių metų vasarą į Maljorkos oro uostą. O jame, kaip ir kitose puikiose Ispanijos kurortinėse vietovėse, lankosi ir vis daugiau mūsų šalies gyventojų.

Reikalias tas, kad buvusiam mažame Maljorkos oro uoste iki balandžio 12 d. būdavo nepaprasta spūstis. Vidurvasarį čia kasdien kil-davo ir leisdavosi iki 700 lėktuvų. Savaitgaliais tekdavo aptarnauti net iki 120 tūkstančių keleivių. Tad suprantama, kaip šie plūdosi ir piktinosi ilgal stovėdami eilėse.

Dabar, kai darbą pradėjo naujieji oro vartai ir dirba bemaž pusė planuotų 64 keleivių tiltelių, spūsties nebėra. Bendras oro uosto plotas siekia 33 tūkstančius kvadratinį metrų. Du kilimo ir tūpimo takai visiškai patenkina lėktuvus, kurie per dieną atskraidina ir išskraidina apie 130 tūkstančių pageidaujančių. Tad nėra ko stebėtis, kad žmonės, kurie čia lankosi ne pirmą kartą, maloniai nustebe naujaisiais Maljorkos oro vartais. Tiesa, padaryta dar ne viskas, bet net pirmojo darbų etapo rezultatai verti dėmesio.

AIR FRANCE RŪPESČIAI

Pirmą kartą po aštuonerių metų Prancūzijos valstybinė aviakompanija Air France baigė metus be nuostolių. 1996/1997 finansinių metų rezultatas - 250 milijonų litų pelnas. Ši sėkmė aiškinama pirmiausia maksimaliai eksploatuojamu Charles de Gaulle oro uostu bei puikiai lėktuvų apkrovimu, siekiančiu 75,6 proc. (žinoma, buvo manipuluojama kainomis, atlikta daug charterinių reisų).

Atrodytų, kad esant tokiems metų rodikliams nėra ko jaudintis. Tik taip nėra. Aviakompaniją užgriuvo numatyti rūpesčiai, kurie siejami su Air France privatizavimu. Ji buvo numatyta atlikti šių metų pabaigoje. Bet, lyg perkūnas iš giedro dangaus, trenkė naujosios vyriausybės sprendimas. Socialistas Lionel Jospin vadovaujama vyriausybė nusprendė, jog nėra reikalo privatizuoti aviakompanijos. Bet ne dėl to, kad ji tpo pajaminga. Prisiminta, jog per ankstesnius metus šalies vadovai iš bludžeto skyrė Air France apie 20 milijardų frankų (15 milijardų litų).

Logiškai manant, vargu ar po to būtina skubėti atsikratyti „višta, dedančia auksinius kiaušinius“ - pajaminga aviakompanija. Juk kai ji buvo nuostolinga, niekas nenorėjo įsigyti Air France. Užtat dabar labai daug klientų, kurie nori susižerti valstybės daugelį metų remtos aviakompanijos pelną.

IR VOKIEČIAI KURIA MARSOMOBILĮ

Vokietijos aviacijos ir visatos tyrimo valdyba (DLR) drauge su įvairiomis firmomis sukūrė mini marsomobilį. Šią užduotį DLR 1995 m. patikėjo Europos visatos tyrimo agentūra (ESA).

Mažasis marsomobilis, sutrumpintai pavadintas MIDD Rover, telpa batų dėžutėje. Jis yra 40x25x20 cm dydžio ir sveria vos 5 kg. Trečdalis šio svorio sudaro instrumentai. Jų šeši. Vienas tokių prietaisų, pavyzdžiui, gali paimti Marso arba kitos planetos grunto mėginį, kaitinti jį specialioje krosnyje ir analizuoti chromatografijos prietaisais per kaitinimo procesą atsirandančių dujų chemines savybes.

DLR atliekamų darbų tikslas - sukurti ateityje tokius visureigius, kurių naudingo krovinio svoris būtų tolygus transporto priemonės svoriui. Pasak šios valdybos instituto vadovo profesoriaus Berndt Feuerbacher, tik labai maži ir lengvi visureigiai turi didelių ateities perspektyvų. Mat vieno kg naudingo svorio iškeitimas į geostatinę orbitą kainuoja apytikriai 50 tūkstančių USD, o tokio svorio nusikraidinimas į Marsą - dešimt kartų daugiau.

Pirmas išbandytas vokiečių visureigis pagamintas specialiai Marsui, kuriame vyrauja dulkių debesys, o temperatūra siekia iki minus 130 laipsnių. Jo maksimalus darbų laikas - 200 dienų, esant bendram 50 val. riedėjimo laikui. O judėti šis aparatas gali vos 1 mm/sec. greičiu. Marsomobilis vairuojamas per 60 m ilga kabelį, kuris aprūpina riedantį prietaisą energija ir perduoda matavimų prietaisų duomenis į atgabenančiam kosminiam zondui, nuleidžiamam į planetą.

DASA - TBILISIS



Daimler Benz Aerospace dukterinė firma Dornier Satellitensysteme pasirašė bendradarbiavimo sutartį su Gruzijos sostinėje Tbilisye kosminių konstrukcijų kūrimo institutu. Numatyta bendromis pastangomis tirti didelių geostatinėje orbitoje įkurdinamų telekomunikacinių antenų rinką ir technines galimybes.

Antenos, kurių skersmuo nuo 12 iki 17 metrų, gali būti naudojamos regioniniams mobiliesiems ryšiams. Viena tokia didelė antena turėtų atstoti daug mažų ryšių palydovų, kurių gamyba bei iškelimas į visatą kainuoja nepaprastai brangiai.

**Lietuvos
sparnai**

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS
ŽURNALAS.

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

1997. Nr. 4 (222).

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

ARBAČIAUSKAS, atsakingasis sekretorius Aleksandras IČIKAVIČIUS, stilistė Vlada RADŽIVILOVIČIENĖ. SL 361. Užsakymas 1368. Kaina 4,0 litai. Redakcijos adresas: Połocko g. 16, 2007 Vilnius. Telefonai: 61 73 00, 61 39 83.

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

VIRŠĖLYJE: aviamodeliuotojas Danas BABENSKAS - pirmas lietuvis, iškovojęs Pasaulio aviacijos sporto žaidynių medalį.

pavėsi raskavo tik palapinėse, „klasikų“ starto palapinės stovėjo ūksmingame sode po topoliais ir mandarinmedžiais, o į videosalę teko eiti per tiltelį virš baseinėlio su plaukiojančiais upėtakiais. Tiesa, lėktuvai su sportininkais kilo didžiajame aerodrome, už kokių 5 km, į kurį pasiruošusius šuolių vežiojo autobusiukai.

Kiekvienai šaliai čempionų taurės varžybose galėjo atstovauti 4 sportininkai: šalies čempionai - moteris, vyras, jaunė ir jaunis (iki 24 metų). Lietuvos garbę gynė absoliutūs 1997 metų Lietuvos čempionai Violeta Seniut ir Raimundas Čepulis, 11 teisėjų kolegijos gretose buvo ir šių eilučių autorė.

Pirmą kartą tokio rango varžybose buvo išbandytas vadinamasis „atviras“ stiliaus teisėjavimas. Iki šiol stiliaus šuolių videoįrašą teisėjai žiūrėdavo ir vertindavo patalpoje, kurioje neturėjo teisės dalyvauti sportininkai ir treneriai, dėl ko visada kildavo įtarimų darant kažkokias machinacijas. Pastarieji galėjo pamatyti savo šuolių įrašus kitoje patalpoje. Šįkart, „atviro“ teisėjavimo metu, teisėjai savo darbą atliko salėje, į kurią galėjo įeiti visi. Reikalavimas buvo vienas - „tyla!“. Dideliuose ekranuose sportininkai matė kiekvieno šuolio įrašą normaliu, po to sulėtintu greičiu. Teisėjai stebėjo visa tai savo monitoriuose, vertino visą šuolį ir perduodavo savo

vertinimus į kompiuterį. Šis tuojau parodydavo didžiajame ekrane kiekvieno teisėjo ir bendrą oficialųjį rezultatą. Kartais pasigirdavo ir švilpimų už per daug „kietą“ vertinimą. Teisėjų darbo naujovė - pagaliau nutrauktas paslapties šydas. Visiems aišku, kas kokias klaidas padarė. Tiesa, teisėjams kartais atsiranda pagunda šiek tiek prisiderinti prie bendros teisėjų brigados nuomonės, ir ne kiekvienas turi pakanka-

mai „teisėjiškos pilietinės sąžinės“, kad atsisilaikytų šiai pagundai. Atrodo, kad šis teisėjavimo būdas prigis - juk tai naujovė, pajvairinanti šiaip jau ne itin žiūrovams patrauklias stiliaus varžybas.

Sąlygos tikslumo šuoliams buvo nelengvos - jau pirmąją varžybų dieną vyr. teisėjas su žiūri nusprendė sumažinti anksčiau šioms varžyboms paskelbtą maksimalų vėjo greitį nuo 8 m/sec. (naujovė!) iki tradicinio kodekso numatytų 7 m/sec. Vidurdienį vėjas gerokai viršydavo leistiną ribą, ir tikslumo šuolius tekdavo nutraukti. Todėl reikėjo kuo geriau išnaudoti ramų rytą ir važiuoti į aerodromą 6 val. ryto, kad pradėtų darbą dar prieš septynias. Dėl šios sunkios darbotvarkės varžybų programa buvo visiškai įvykdyta.

Kaip sekėsi mūsų tikslumo šuoliams? Violeta Seniut buvo 18-ta atliekant tikslumo, 14-ta stiliaus šuolius ir užėmė 19-tą vietą dvikovėje, o Raimundas Čepulis - 23-ias tikslumo, 26-tas stiliaus ir 26-tas dvikovėje. Varžybų čempione tarp moterų tapo jau legenda tapusi amerikietė Sheryl Stearns, kuri laimėjo tikslumą ir buvo antra, atliekant sti-

liaus šuolius. Sidabrą pelnė slovėnė Irena Avbelj (tikslumo - antra, stiliaus - septinta). Rusė Elena Jar-molčiuk turėjo tenkintis trečia vieta (tikslumo - 6-ta, stiliaus - 4-ta). Šiuo metu geriausia oro akrobatė - stiliaus varžybų čempionė vokieetė Denis Bar dvikovėje buvo ketvirta. Tiesa, pernai pasaulio čempionė Vengrijoje Denis Jrodė, kad ir per tikslumo šuolius ji „ne pėsčia“ - ėmė ir laimėjo. Tačiau tradiciškai jai geriau sekasi stiliaus šuoliai. Tarp jaunių čempionė tapo tautiečių karšta palaikoma turke Ozlem Hunakinci. Ji vienu tašku aplenkė jau į pasaulinį parašiutininkų elitą įsiveržusią lenkaitę Moniką Filipovską bei visada ryžtingai kovojančią Kinijos atstovę Janvel Song.

Tarp vyrų tikslumo pratimą laimėjo rusas Vladimir Fiodorov, stiliaus - vokietis Marco Phlueger, aplenkęs garsųjį prancūzą Franc Bernachot. Marko tapo dvikovės čempionu, sidabrą laimėjo V. Fiodorov, bronzą - slovėnas Bohdan Jug. Jaunių čempionu tapo prancūzas Philippe Valois, palikęs antrą vietą simpatiškam amerikiečiui Brian Smith, kuris laimėjo jaunių tikslumo pratimą.

Viso pasaulio žvaigždės, susirinkusios į Turkiją, parodė tikrai aukštus rezultatus atliekant stiliaus šuolius. Įdomu, kad net trijų pirmųjų vyrų rezultatas be baudų mažesnis negu 6 sek., o čempionas už pirmą šuolį su baudomis gavo 5,56 sek. Net šešių moterų rezultatai buvo žemiau 7 sek. ribos. Kiek kuklesni tikslumo rezultatai. Tarp moterų pir-



Šuoliui pasiruošę mūsų sportininkai V. SENIUT ir Raimundas ČEPULIS. Vidmanto ZUBĖS nuotr.

Virš akmenuotų kalnų viršūnių

Viduržemio jūros pakrantėje įsikūręs istorinis Antalių miestas tapo lakūnų aviacijos rally varžybų arena. Jos vyko aerodrome su dviem lygiagrečiais kilimo-tūpimo takais. Viena jų skraidė susisiekimo lėktuvai, kita - Turkijos karo aviacijos take - Pasaulio 1-ųjų aviacijos žaidynių lakūnai. Kartu vyko ir pasaulio 10-asis aviacijos rally čempionatas. Į startą stojo 82 ekipažai iš 31 šalies.

Nuo 1971 metų Lietuvoje rengiamos lakūnų varžybos paskutiniu metu buvo vykdomos vadovaujantis tarptautiniais precizinio skraidymo varžybų nuostatais. Šiai sporto šakai Lietuvos aeroklube buvo įkurta ir Precizinio skraidymo federacija. O FAI organizacijoje šiai aviacijos sporto šakai vadovauja Bendrosios aviacijos komisija (General Aviation Commission). Ji rengia Europos ir pasaulio precizinio skraidymo bei aviacijos rally čempionatus. Skirsto kasmetinius FAI apdovanojimus. Iki šiol mūsų sportininkai yra startavę kartą Europos ir kartą pasaulio precizinio skraidymo čempionatuose. Su aviacijos rally šiemet teko susipažinti pirmą kartą.

Rally varžybose, skirtingai nei preciziniame skraidyme, lėktuvu skrenda du pilotai. Vienas jų atlieka

šturmano pareigas. Skridimo užduotis ekipažui duodama prieš pat skridimą. Šturmanui tenka labai sunki užduotis - paruošti su daugelio posūkio punktų painiai nurodytą skridimo maršrutą, išskirstyti posūkio punktų nuotraukas. Kartu su pilotu skridimo trasoje atpažinti ne mažiau kaip dvidešimtyje nuotraukų pavaižduotus objektus, sekundžių tikslumu išlaikyti nustatytą skridimo greitį. Be to, skrendant maršrutu reikia tūpti ir kitame aerodrome. Tupiant savame ir tarpiniame aerodromuose įvertinamas nusileidimo tikslumas į nustatytas zonas. Rally vieno skridimo trukmė maždaug dvigubai ilgesnė nei precizinio skraidymo.

Ruošiantis varžyboms buvo planuota startuoti visa komanda - dviem ekipažais. Tačiau dėl finansų trūkumo į Antalią nuvyko tik vienas. Tai daugkartinis Lietuvos precizinio skraidymo čempionas Gediminas Venskis ir jam šturmanu talkinantis Biržų aeroklubo viršininkas Vidmantas Jukna. Net po penkis ekipažus atsivežė Austrijos, Čilės, Graikijos, Lenkijos, Pietų Afrikos ir Vokietijos delegacijos. Turtingos...

Dėl didelio nuotolio, skridimo per daugelio šalių oro erdvę, kas labai brangiai kainuoja, buvo atsisakyta skristi savu lėktuvu. Nutarta vietoje

nuomoti Turkijos karinių oro pajėgų lėktuvą Cessna 172. Viena skridimo valanda kainavo 90 JAV dolerių. Dar viena bėda, kad Lietuvos aeroklube šio tipo lėktuvų neturi, o Cessna nuo mūsų naudojamų Wilga 35 A gerokai skiriasi. Į žaidynes teko vykti nesitreniravus, atlikus vos po kelis susipažinimo skridimus VTU aviacijos institute.

Atvykus į Antalią, kelios dienos prieš varžybas buvo skirtos treniruotėms. Žaidynių štabe išsipirkus žemėlapius ir skraidymų užduotis išaiškėjo, kad laukia sunkios užduotys. Varžyboms skirti žemėlapiai nieko bendra neturi su įprastais aviacijoje naudojamais ir labiau panašūs į mokyklinius fizinius žemėlapius. Sutikti čia jau pernai varžy-

bose skraidę lenkų ir vokiečių lakūnai įspėjo, kad visiškai pasitikėti žemėlapiu rizikinga. Jie perspausdinti pagal 1993 metais paruoštus kartografinius duomenis. O per tą laiką Turkija nutiesė daug naujų modernių kelių. Pastatė naujų gyvenviečių. Žalia spalva, kuria paprastai žymimi miškai, čia reiškia, kad auga augmenija - nesvarbu ar tai miškai, ar pievos, ar dirbamos žemės. Tiesa, kas ruda ir pilka - nuogi kalnai. Dauguma žemėlapyje pažymėtų upelių išdžiūvę - jie vandeningi tik iki vasaros vidurio. Tik jūra yra kaip jūra... O objektams atpažinti kiekvienoje užduotyje pateikta apie 20 nuotraukų (!).

Organizatorių reikalavimu nuomojantys Turkijos KOP lėktuvus pi-



Cessna 172 per tūpimo tikslumo pratimą.

AUTORĖS nuotr.

mają vietą užėmusi Š. Sterns per 10 šuolių surinko 7 cm, vyrų čempionas V. Fiodorov - 5 cm.

Netikėtai gerai pasirodė labai draugiška ir vieninga Turkijos komanda. Be jaunių čempionės laurų šeimininkai pelnė sidabrą per vyrų tikslumo (Tankut Aysel) ir sidabrą - jaunių stiliaus (Haluk Kirkalic) pratimus. Visi Turkijos rinktinės nariai, nedalyvaujantys varžybose, dirbo įvairius darbus starte ir sekretoriatoje, smagiai šokinėjo vėjo šuolius, dažnai „duodami nulį“. Kiekvieną rytą virš mandarinų sodo iškilmingai praplaukdavo juodas varžybų vyr. teisėjo vokiečio Helmuto Šlecht kupolas. Jis ramiai ir solidžiai pareiškėdavo (neiliuotas kalbos vertimas iš anglų): „Vienas šuolis per dieną nuvaro šalin daktarus“.

Neapsieita ir be kuriozų. Naujosios Zelandijos sportininkas Malcolm Mcooke sumanė atlikti tikslumo šuolius greituminiu kupolu (tai beveik tas pat, kaip pradėti dailiojo čiuožimo varžybas bėgimo pačiužomis). Ir štai tarp tiksliai ir ramiai, kaip plaštakės „tupiančių į blyną“ Para-Foilų kupolų, atlekia didžiausiu „skutamuoju“ greičiu Malcolm, teisėjai ir žiūrovai lyg pabaidytos vištos sprunka šalin, o jis, tekstelėjęs koja į „blyną“, nutūpia už 25 metrų aptvaro! Vyr. teisėjas nusprendžia nebeleisti tokių šuolių, bet vyrukas juk sumokėjo starto mokesį! Šuoliai jam priklauso, o sporto kodekse nėra nė žodžio apie tikslumo šuolius greituminių kupolais, nes kam gi galėtų į galvą ateiti

tokie dalykai. Vyrukas paduoda protestą. Žiuri posėdžiauja 3 valandas ir leidžia toliau dalyvauti. Pratimo teisėjas, protestuodamas prieš tokį teisėjų gyvybes į pavojų statantį sprendimą, atsako dirbti. Tai ketina daryti ir kiti teisėjai. Tačiau vyr. teisėjas pataria jiems dar kartą riziikuoti. Atkaklusis naujazelandietis atlieka dar du kasdadininko vertus šuolius, bet juos jau stebi keletas žiuri narių. Pagaliau „koridą“ uždaro dar tris valandas posėdžiausius žiuri. Taip nuo gėdingos mirties ant žemės pavojaus buvo išgelbėti teisėjai ir neskaitlingi žiūrovai.

Laisvo kritimo derinių pasaulio čempionato auksą laimėjo amerikiečių ketvertukas - vidutinė vieno šuolio taškų suma - 21. Mūsų ketvertas - Vitalijus Janušauskas, Sigitas Augustauskas, Valentinas Banelis, Ugnius Pažūsis, Audrius Miečius ir videooperatorius Vidmantas Zubė buvo 27-ti (iš viso dalyvavo 38 komandos). Jų šuolio figūrų vidurkis 7,63. Per pirmą šuolį užfiksuotas Lietuvos laisvo kritimo derinių ketveto su blokais rekordas - 10 figūrų. Aštuoneto varžybas taip pat laimėjo JAV komanda - vidurkis 22,4 figūros. Ketvirtajame šuolyje jie pasiekė pasaulio rekordą - 30 taškų.



Ore figūrų derinius atlieka Lietuvos ketvertukas. Baltas - V. JANUŠAUSKAS, raudonas - U. PAŽŪSIS, mėlynas - S. AUGUSTAUSKAS ir geltonas - V. BANELIS.

Kaip vertinu mūsų sportininkų pasirodymą? Teigiamai. Turint galvoje jų kasmet atliekamų šuolių skaičių, jie padarė viską, ką galėjo. Nebuvo „žioply“ klaidų. Ketvertas turi trenerį - Vitalijų Janušauską (kuris, beje, už šį darbą negauna jokio atlyginimo), o „klasikai“ išvis dirba be trenerio, jeigu neskaitysime porą savaičių juos „paauklėjusios“ Jūratės Gutnikienės. Iš valstybės biudžeto treniruotės nebuvo skirta nė cento. Lėšos buvo gautos tik kelionei ir starto mokesčiui. Beje, ir tos apkarpytos. Ačiū Dievui, kad visi mūsų sportininkai tarnauja Lietuvos

kariuomenėje ir turi galimybę ten treniruotis.

Mano nuomone, Pasaulio pirmosios aviacijos žaidynės turėtų būti prilygintos olimpiadai. Kažin ar kam nors ateitų į galvą skirti olimpiečiui pinigų tik kelionei ir starto mokesčiui, jo treniruotėms išlaidas padėdant Dievo valiai?

O. HORODNIČIŪTĖ, FAI teisėja

AUTORĖS PRIERAŠAS: Šiame rašinyje reiškiu savo mintis ir komentarus, kurie gali nesutapti su oficialiaja Lietuvos aeroklubo nuomone. Kviečiu neigti, įrodinėti, diskutuoti.



Lietuvos komanda prie lėktuvo su LAL reklama. Juo varžybose startavo: Gediminas VENSKUS (kairėje), komandos vadovas Antanas ARBAČIAUSKAS (viduryje) ir Vidmantas JUKNA

lotai turėjo padaryti kontrolinius skridimus su vietos karo aviacijos instruktoriais. Priimančios mūsų komandai skirtą lėktuvą paaiškėjo, kad neveikia ryšiai su vadovavimo bokštu skirta radijo stotis. Beje, skraidymams tiesiogiai vadovavo susisiekimo aviacijos dispečerinė tarnyba. Teko keisti lėktuvą. Apsirengęs nauja, matyt, žaidynėms išduota skraidymų apranga, jaunas KOP instruktorius, atliekantis tik kontrolinius skridimus, liko patenkintas mūsų lakūnų pilotavimu ir leido savarankiškai treniruotis.

Treniruotėse dienomis kaitaliodami maršrutus mūsų pilotai išskraidė daugiau kaip 11 valandų. Intensyviai treniravosi ir kitų šalių lakūnai. Žiūrint nuo žemės buvo baisu stebėti kalnų viršūnėmis ir tarpekiais į įvairias puses skraidančius lėktuvus. Mat treniruotėse kiekvienas pasirinkdavo maršrutą savo nuožiūra. O skirtingų tipų ir skirtingais greičiais skraidantys lėktuvai sudarė tikrai nepaprastą situaciją ir reikalavo ypatingo dėmesio.

Varžybose daugumą sudarė amerikiečių gamybos Cessna 172.

Buvo po vieną SOCATA TB-20, Cessna T 34A ir nauja lenkų Wilga PZL-104 W su Lycoming varikliu bei trijų menčių keičiamo žingsnio propeleriu. Rusijos pilotai skraidė dviem Jak-18 T. Prieš pat varžybas trimis čekų gamybos lėktuvais Zlin Z-142 atskrido Rumunijos lakūnai. Tačiau varžybų organizatoriai saugumo sumetimais dalyvauti žaidynėse jiems neleido. Buvo motyvuojama tuo, kad jie šiame skraidymų rajone neturėjo nė vieno treniruotės skridimo.

Dėl didelio dalyvių skaičiaus visi ekipažai buvo padalinti į dvi grupes. Pirmoji jų startus pradėdavo tuoj po saulėtekio, o antroji - vidurdienį. Paprastai vienu lėktuvu naudodavosi du ekipažai, skraidantys skirtingose grupėse. Mūsų lakūnai pasikeisdami skraidė su Lenkijos penktuoju ekipažu, kurį sudarė Dariusz Zawlocki ir Jerzy Markiewicz.

Nuo pirmųjų startų išryškėjo lenkų lakūnų pranašumas. Pirmąjį etapą jie neužleido iki varžybų pabaigos. Šios šalies lakūnų pergalė nėra atsitiktinė, nes Lenkijos aeroklube praktiškai turi etatinę pagrindinės aviacijos rinktinę, kuri daug treniruojasi ir nepraleidžia jokio varžybų. Jų komanda čia startavo jau pernai surengtose varžybose, na ir šiemet treniruotėms skyrė net aštuonias dienas.

Kaip minėjome, mūsų pilotai aviacijos rally varžybose dalyvavo pirmą kartą. Per trumpas treniruotes nepakankamai įvaldė naują lėktuvo tipą. Tik varžyboms įpusėjus suprato, kad šturmanui patogiau sėdėti ne priekiniame dešiniame krėslė, o kairėje pusėje, už lakūno. Tuo būdu per kairį bortą abu pilotai mato tą pačią erdvę ir jiems žymiai lengviau atpažinti nuotraukose pavaizduotus objektus. Dalį nusileidimo tikslumo elementų teko atlikti tupiant pavėjui. Mat keičiantis vėjo kryptiai teisėjai tūpimo krypties keisti neskubėdavo.

Susumavus rezultatus mūsų ekipažas užėmė 56-tą vietą. Rezultatas gana kuklus, ir galima tik pasiguosti, kad vis dėlto 26 varžovai liko žemesnėse lentelės eilutėse.

Žaidynių nugalėtojų ir pasaulio rally čempionų vardus iškovojo lenkai broliai Wacław ir Krzysztof Wiczorek. Kiti lenkų ekipažai užėmė antrą, trečią, ketvirtą ir aštuntą vietas.

Lenkai tvirtai nugalėjo ir komandomis (sumuojami dviejų geriausių šalies ekipažų taškai). Antrą vietą iškovojo čekų lakūnai, bronzą atiteko Austrijos komandai.

Gausus dalyvių skaičius rodo, kad aviacijos rally pasaulyje susilaukia vis platesnio pripažinimo. O mūsų pilotams tai buvo gera skraidymo kalnuotose vietovėse mokykla.

Algimanta KRYŽANAUSKAITĖ

FILATELIJOS NAUJIENOS

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



Olimpinėms žaidynėms prilygstančios Pasaulio 1-osios aviacijos sporto žaidynės sukėlė didelį aviacijos mėgėjų susidomėjimą. Neužmiršti ir filatelijos mėgėjai. Šiam istoriniam renginiui įamžinti išleisti spalvoti atvirlaiškiai su žaidynių emblemomis ir atskiras sporto šakas vaizduojančiais piešiniais. Analogiški piešiniai perkelti ir į pašto ženklus. Žaidynių dienomis visa tai buvo antspauduojama specialiais žymekliais su žaidynių emblemomis ir atskirų sporto šakų simbolika. Gražų, spalvingą dvidešimties ženklų

bloką išleido JAV pašto tarnyba. Besidomintys aviacija čia pamatys pažįstamų lėktuvų siluetus. Dauguma jų - istoriniai lėktuvai, kuriais skraidant įneštas svarus indėlis į aviacijos pasiekimus. Čia matomi ir legendiniai Antrojo pasaulinio karo lėktuvai - naikintuvai North American P-51 Mustang, Lockheed P-38 Lightning, atakos lėktuvai Grumman F4F Wildcat, F4U Corsair, bombonešis Boeing B-17 Flying Fortress (skraidančioji tvirtovė). Pašto ženklų nugarėlėse pateikta trumpa lėktuvų skrydžių istorija.



El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

