

Lietuvos sparnai

1995/1

60



1935 METŲ SAUSIO PABAIGOJE AVIACIJOS MĖGĖJUS PASIEKĖ PIRMASIS „LIETUVOS SPARNŲ“ ŽURNALO NUMERIS. ŽURNALAS ATLIKO DIDELĮ AVIACIJOS PROPAGANDOS, PAŽINIMO IR AUKLĖJIMO VAIDMENĮ. JO DĖKA NEMAŽA ŠIANDIEN ŽINOMŲ GARSŲ AVIATORIŲ, KONSTRUKTORIŲ PASIRINKO SAU GYVENIMO KELIĄ. PRIEŠ 60 METŲ GIMUSIO LIETUVIŠKO PERIODINIO AVIACINIO ŽURNALO TRADICIJAS TĘSIA ŠIANDIENINIAI „LIETUVOS SPARNAI“.



x Kaune įvykusioje metinėje sklandymo federacijos konferencijoje apsvastyta šios federacijos veikla, numatytos tolesnės darbo gairės. Nauju federacijos prezidentu išrinktas žinomas sklandytojas Vytautas Sabeckis.

Prezidentą pakeitė ir lakūnų konstruktorių mėgėjų federacija. Dabar išrinktas prieniškis Rolandas Kalinauskas.

x Praėjusių metų spalio 11 dieną „Lietuvos avialinijų“ lėktuvo Jak-42 LY-AAN įgula lėktuvui skrendant viršum Juodosios jūros pajuto sparno vibraciją. Lėktuvas, kuriame buvo 57 keleiviai ir jų bagažas, skrido iš Stambulo į Vilnių. Vengdami rizikos, lakūnai priverstinai nusileido arčiausiai buvusiam Odesos aerouoste.

Iš Vilniaus atskridę techninės tarnybos atstovai nustatė, kad vibracija atsirado dėl kairiojo sparno užsparnio defekto. Lėktuvas buvo greitai sutvarkytas, o jo keleiviai į Vilnių atskraidinti kitu reisui.

x Aukščiausiasis Teismas Kaune nagrinėjo buvusio Lietuvos SDAALR (DOSAAF) pirmininko Ginučio Taurinsko bylą. Jis buvo kaltinamas dalyvavęs antivalstybinėje veikloje, kaip TSRS karščių rėmęs svetimos valstybės interesus, trukdęs Lietuvos Respublikos valstybinių institucijų darbui. Generolas G. Taurinskas buvo teisiamas pagal LR BK 67 ir 70 straipsnius.

Teismo procese dauguma pateiktų kaltinimų buvo įrodyti. Įvertinti ir jo atlikti darbai. Jam vadovaujant pastatytas automobilių žiedas Kačerginėje, sustiprinta Prienų sportinės aviacijos gamyklos bazė, įsigyta daug automobilių ir aviacinės technikos. Visa tai suirutės metu buvo išsaugota. Be to, jis iš Lietuvos nepabėgo ir netgi savo medžioklinį šautuvą įregistravo policijoje.

Į visa tai atsižvelgusi Aukščiausiojo Teismo kolegija Ginučiiui Taurinskui paskyrė 2,6 metų laisvės atėmimą, bausmę atliekant sustiprinto režimo pataisos darbų kolonijoje. Nutarta konfiskuoti jo turtą ir skirti 200 Lt piniginę baudą.

x Baigiantis metams, 1994 m. gruodžio 17 dieną, „Draugystės“ viešbučio banketų salės hole svečius pasitiko skraidyklininko ekipuote aprengtas manekenas ir didžiulė skraidyklė. Salės kampe pulkavosi iš vyelių supinta šildomo oro baliono gondola. O aplink salę išdėliotos įrėmintos meninės fotografijos, atspindinčios aviacijos sporto šakų įvairovę.

Į metinę čempionų ir geriau-

sių aviacijos sportininkų pagerbimo šventę susirinko daugelio klubų atstovai, kviesi garbingi svečiai. Lietuvos Aeroklubo prezidentas Jurgis Stanaitis pasveikino susirinkusius, įžanginiame žodyje trumpai apžvelgė skraidymų sezono rezultatus. Kaip svarbiausią dalyką akcentavo, kad, nors aeroklubams labai sunku šiuo pereinamojo etapo laiku, klubai nesugriuvo, brangiai kainuojantis aviacijos sportas išsilaikė. Aviatoriai neprarado sportinės formos ir respublikos čempionatuose pasiekė gerų rezultatų, kiek galėdami dalyvavo varžybose užsienyje. Prezidentas padėkojo sportininkams ir palinkėjo nesustoti vietoje, plačiau išskleisti sparnus stiprinant Lietuvos aviaciją.

Prezidento Kanceliarijos vadovas Andrius Meškauskas Prienų sportinės aviacijos gamyklos lakūnui-bandytojui Vytautui Sabeckiiui įteikė S. Dariaus ir S. Girėno medalį. Laiku atsiimti apdovanojimą jam sutrukdė vasarą sklandytuvu LAK-17 patirta avarija. Nors dar vaikšto su ramensiais, sportininkas kupinas optimizmo ir pasiryžęs pavasarį vėl sėsti į sklandytuvą.

Toliau asmeniškai pasveikinti ir meninėmis nuotraukomis apdovanoti visų aviacijos sporto rūšių prizininkai. Kaip ir dera, tarp apdovanotųjų buvo aviamodeliuotojai. Jie praėjusiais metais surengė varžybas net penkiolikoje aviamodelių klasių. Tarp jų daugkartiniai respublikos čempionai Algimantas Narkevičius, Grigorijus Orlovas, Petras Akinis, Leonas Malachatka ir kt. Praėjusiais metais Lietuvos aviamodeliuotojai pirmą kartą startavo su raketų modeliais pasaulio čempionate Lenkijoje, o su laisvai skraidančiais modeliais - Europos čempionate Ukrainoje.

Lakūnai-navigatoriai dėl čempionų titulo kovojo precizinio skraidymo varžybose Šėduvoje. Ir šį kartą nugalėjo didžiausią patyrimą turintys biržiečiai Gedminas Venskis ir Vytautas Vėgys, trečioje vietoje palikę klaidę Steponą Gerviną. Biržų aeroklubo komandai įteikta ir „Lietuvos sparnų“ pereinamoji taurė. Lakūnų rėmėjų „Utenos gėrimai“ šefuojami precizinio skraidymo sportininkai rungtyniavo Zarasuose. Šį kartą respublikos čempionui Gediminui Venskui pirmojo poziciją teko užleisti prie-

niškiui Arvydui Vaicekauskui, skridusiam lėktuvu Jak-52.

Įvairiapusiška šiandieninių parašutininčių varžybų programa. Be klasikinio - nusileidimo tikslumo ir akrobatikos šuolių - čempionato įvykdytos ir respublikos „Para sky“ pirmenybės. 1994 metų čempionų vardus iškovojo vilniečiai Jonas Savickas, Varvara Laskova, Raimundas Čepulis ir kaunietis Audrius Miečius. Mūsų parašutininčiai dalyvavo varžybose Austrijoje, Bulgarijoje ir Šveicarijoje. FAI Tarptautinę teisėjo kategoriją turinti šios federacijos prezidentė Ona Horodničiūtė teisėjavo pasaulio čempionate Pekine.

Tarp sklandytojų šiemet čempiono vardą laisvos klasės aparatu jau devintą kartą iškovojo Vytautas Sabeckis, standartinės klasės - kaunietis Vladas Motūza. Beje, šis sportininkas dalyvavo ir Prancūzijoje surengtose jaunimo pirmenybėse.

Šiemet Lietuvos čempionate motorizuotomis skraidyklėmis buvo rungtyniaujama pagal pasaulio čempionato programą. Ji panaši į lakūnų precizinio skraidymo varžybas. Nugalėjo Elektrėnų skraidūnas Stanislovas Petruskevičius. Antras - Rimantas Dūdas (Vilnius), o trečias - kaunietis Kęstutis Želnys.

Svariausių rezultatų praėjusiais metais pasiekė akrobatinio skraidymo meistrų lyderis Jurgis Kairys. Antrą kartą iš eilės jis užėmė antrą vietą pasaulio „Breitling“ taurės varžybose. Iškovojo respublikos čempiono vardą, tapo S. Dariaus ir S. Girėno prizo varžybų nugalėtoju. Pirmą kartą pasaulio akrobatinio skraidymo čempionate Vengrijoje dalyvavo Lietuvos komanda (J. Kairys, O. Motiejūnaitė ir Algimantas Jurgelevičius).

Daugėja Lietuvoje jauniausios aviacijos sporto šakos - skraidančių šildomo oro balionais sportininkų. Mažeikiuose surengtame čempionate nugalėjo kaunietis Gintautas Mockaitis. Sidabro medalį iškovojo prieniškis Vidmantas Stankevičius. Trečioji vieta atiteko vilniečiui Robertui Komžai.

Nepamiršti ir geriausi aviakonstruktorių mėgėjų federacijos lakūnai - prieniškiai Virgis Bubliauskas, Rolandas Kalinauskas, marijampolietis Algis Kašuba bei panevėžietis Vladas Kensgaila.

Aviatorius pasveikino Lietuvos kūno kultūros ir sporto departamento generalinis daktaras Vytautas Nėnys.

Didelio pasisekimo sulaukė svečiams surengta loterija, kurioje buvo galima laimėti paveikslą aviacine tematika.

Vakaronėje buvo demonstruotos varžybose įrašytos videokašėtos, surengta sportinių trofėjų ekspozicija, daug kalbėta apie startus varžybose. Neužmirštos ir sporto raidai trukdančios problemos.

Malonu, kad 1993 metais pradėta sportininkų pagerbimo tradicija tęsiama ir jau tapo tikrai gražia ir įdomia.

x Gruodžio pabaigoje Vilniaus sporto rūmuose įvyko tradicinės sportinių metų palydos. Į vakaronę susirinkę sporto vadovai, treneriai, žurnalistai pagerbė geriausius 1994 metų sportininkus - Pasaulio ir Europos čempionus bei prizininkus.



Sveikinimo žodį tarė Kūno kultūros ir sporto departamento generalinis direktorius Vytautas Nėnys. Po to įvyko geriausiųjų sportininkų ir trenerių apdovanojimas. Tarp apdovanotųjų ir vienas aviatorius - akrobatinio skraidymo lakūnas Jurgis Kairys, Pasaulio taurės varžybose iškovojęs antrąją vietą.

Vakaro dalyviams koncertavo estrados solistai, pasirodė Visagino akrobatai, karatistai, kultūristai, sportinių šokių kolektyvai.

Sportininkus sveikino renginyje dalyvavęs Lietuvos Ministras Pirmininkas Adolfas Šleževičius.

M. AMBRAZO nuotr.

Po I pasaulinio karo Lietuvoje turta kurti nauja kariuomenė. Jauni, vyARTU - aviacija. pakilti pasaulio, te. miska nepatiki- mals lėktuvais to meto lakūnai drąsiai įsijungė į karo veiksmus kovose su bolševikais ir lenkų interventais. Respublikai sustiprėjus ekonomiškai, remiant kariškiams buvo kuriama Lietuvos civilinė aviacija. Jos branduolį sudarė 1927 m. gegužės 1 d. įkurtas Lietuvos aeroklubas. Šalyje atsirado vis daugiau norinčių pažinti aviaciją, trokštančių skraidyti žmonių. Aviatorių gyvenimą tuo metu iš dalies nušviesdavo ir dienraščiai, daug vietos aviacijai skyrė žurnalai „Karys“, „Bangos“. Tačiau smulkiai nagrinėti techninius aviacijos dalykus galėjo tik specifinis, tam skirtas leidinys. 1934 metais buvo išleistas Vlado Adomavičiaus redaguotas žurnalo pavado vien- kartinis leidinys „Sparnai“. Lei- diny susilaukė platau pripaži- nimo. Tai ir davė impulsą aerok- lubui leisti periodinį aviacinį žurnalą.

1935 metų sausio mėnesį šviesą išvydo pirmasis mėne- sinio žurnalo „Lietuvos spar- nai“ numeris. Įvardiniame straipsnyje skaitome: „*Lietuvos sparnai*“ bus tribūna visiems, kam rūpi aviacijos mokslo sklė- dimas, oreivystės idėjų popu- liarinimas, lietuvių ekspansija oro erdvėn ir Lietuvos oro ap- sauga.

„*Lietuvos sparnai*“ bus ži- nynas visiems, trokšantiems ar- čiau pažinti nuostabius žmo- gaus proto pasiekimus erdvių nukariavime ir siekiantiems lie- tuvių įsistiprinimo erdvėse ly- gioj gretoį su kitomis tauto- mis“.

Pirmame numeryje yra iš- samus, probleminis LAK pir- mininko prof. Z. Žemaičio straipsnis „Lietuvos aeroklubo uždaviniai“. Daugiausia vietos skirta 1934 metais įvykusiam lietuvių lakūnų skridimui aplink Europą A. Gustaičio konst- rukcijos lėktuvais ANBO IV. Šio skridimo dalyvio kpt. J. Namiko straipsnis „Lietuvos eskad- rilė aplink Europą“ gausiai iliustruotas nuotraukomis. Ap- rašyti sklandytojų šokiadieniai Nidos sklandymo mokykloje. Sprendžiamos Dariaus ir Girė- no žygio įamžinimo problemos. „Lietuvos sparnuose“ buvo įvestas ir nuolatinis priešlėk-

tuvinės ir priešcheminės ap- saugos skyrius. Mat norėta su- pažindinti plačiąją visuomenę, kaip elgtis lėktuvų atakų ir che- minio ginklo naudojimo atve- jais. Su kasdieniniais gyveni- mo įvykiais Lietuvoje ir užsie- nyje trumpai supažindino sky- relis „Kronika“. Pirmuosius du „Lietuvos sparnų“ numerius re- dagavo Jonas Pyragius. Vėliau iki 1938 metų kovo mėnesio šias pareigas ėjo Juozas Kry- geris. Jį pakeitęs Juozas Nara- kas redaktoriavo iki 1940 metų liepos vidurio. Beje, nuo 1940 metų „Lietuvos sparnai“ įvedė naują, platų skyrių automobili- ninkams „Lietuvos Auto“. Žur- nalą imta leisti dukart per mė- nesį.

Politinės situacijos pokyčiai atsispindėjo ir „Lietuvos spar- nuose“. Raudonajai armijai oku- pavus Lietuvą keitėsi ir spaus- dinamos medžiagos turinys. Pa-

skaityti ilgą 1-mo „Liaudies sparnų“ numerio vedamąjį, pa- rašytą LAK politinio vadovo D. Skirniaus. Jis baigiamas tokiais žodžiais: „*Visi semkimės sau įkvėpimo naujiems žygiams, naujiems darbams, naujiems skridimams iš darbo žmonių tėvo, genijų genijaus, mylimiau- siojo plieno sakalų mokytojo, draugo STALINO*“.

Tokiu būdu „Liaudies spar- nai“ tolydžio vis daugiau vie- tos skyrė naujai okupantų pri- mestai ideologijai ir svetimos aviacijos propagandai. Jie bu- vo leidžiami iki pat Vokietijos- TSRS karo pradžios, 1941 me- tais išleisti devyni numeriai.

Karo audra sunaikino visą Lietuvos aviaciją, neliko ir avia- cinės spaudos. Tačiau tautos potraukis aviacijai neišblėso. Ir tam tikrai daug įtakos turėjo ir „Lietuvos sparnai“.

Pokario metais Vilniuje įs-

skyrė vadovai vadovavo tik Glavitui. Tik kartais „ant kili- mo“ buvo kviečiami nepatiku- sius straipsnius išspausdinę lei- dinių redaktoriai arba jų auto- riai. O leidimus dėl naujų pe- riodinių leidinių steigimo išduo- davo tik Maskvoje.

Entuziastai, ir visų pirma Vy- tautas Pakarskas, nenuleido rankų. Aktyviai remiant buvu- siam Lietuvos SDAALR pirmi- ninkui generolui Jonui Žibur- kui, pritariant Feliksui Bieliaus- kui, Aviacijos federacijai, 1968 metais gautas leidimas išleisti vienkartinį aviacinį leidinį. Su- daryta redakcinė kolegija, ku- rios vyr. redaktorium išrinktas buvęs Informacijos instituto di- rektorius Juozas Zujus, ir iš- leistas leidinys „Sparnai“.

Nuo 1969 metų „Sparnai“, kaip informacinis Aviacijos sporto federacijos biuletenis, pradėti leisti periodiškai, ketu- riskart per metus. Biuletenį re- dagavo rašytojas Jonas Dovy- daitis, o Juozas Zujus liko, kaip tuo metu buvo priimta, visuomeniniu vyriausioju re- daktoriumi. Beje, jis institute priglaudė ir redakciją, suteikęs patalpas ir padovanojęs baldus.

J. Dovydaičiui atsisakius, 1970 metų pabaigoje LKP CK redaktoriui paskyrė jauną, ryž- tingą žmogų Algimantą Liekį. Tačiau šis, nepaklusęs nuro- dymams „iš viršaus“, greitai buvo pakeistas Juozu Chlivic- ku. Nuo 1972-ųjų šešerius me- tus „Sparnus“ redagavo spor- to žurnalistas Kazys Kilčiaus- kas. 1978 metais „Sparnai“ kei- čia savo veidą. Prie aviacijos prijungiamos visos SDAALR kultivuojamos techninės spor- to šakos, vietoj J. Zujaus eta- tininiu vyr. redaktoriumi skiria- mas Šarūnas Skapcevičius. Kei- čiamas ir „Sparnų“ statusas. Nuo 1979 metų biuletenis įtei- sinamas kaip techninio sporto žurnalas.

Lietuvai atkūrus nepriklau- somybę pirmasis 1991 metų nu- meris skaitytojus pasiekė at- gavęs savo seną „Lietuvos sparnų“ pavadinimą ir atskir- tas nuo kitų, nieko bendra su aviacija neturinčių sporto ša- kų. Nuo 1992 m. trečio nume- rio žurnalo vyr. redaktoriumi vėl paskirtas Juozas Zujus.

Už aviacijos propagandą 1987 metais mūsų žurnalas

LIETUVOS AVIACINĖS PERIODIKOS JUBILIEJUS

sirodė Tarybinę armiją girian- čių straipsnių. 1940 m. „Lietu- vos sparnų“ 12 numeryje pas- kelbta, kad LAK valdybos nu- tarime Lietuvos Respublikos Prezidentas Antanas Smetona nebelaikomas Lietuvos aerok- lubo garbės pirmininku. Išs- pausdintas prof. Z. Žemaičio perduotas Lietuvos aeroklubo sveikinimas Lietuvos Respub- likos Prezidentui Justui Palec- kiui ir išspausdinta jo nuot- rauka.

Nauju redaktoriumi skiria- mas Vytautas Tupčiauskas. O 1940 metų 14 numeryje jau skai- tome:

„*LIETUVA SSSR TAUTŲ ŠEI- MOS NARYS.*“

Naujiųjų skyrelyje parašy- ta, kad Lietuvos Aero Klubo politiniu vadovu paskirtas D. Skirnius.

1940 m. rugpjūtį vietoj pa- mėgtų „Lietuvos sparnų“ skai- tytojus pasiekė penkiakampe papuošti „Liaudies sparnai“. Šiandien mums tikrai įdomu

teigtas Lietuvos aeroklubas, ku- riam vadovavo ir instruktoriais dirbo demobilizuoti tarybinės kariuomenės lakūnai. Buvo ren- giami kadrai kariniam oro lai- vynui („spec. kontingent“). O tuo metu Kaune susibūrę mė- gėjai, vadovaujami instruktorių Broniaus Oškinio, Antano Kuz- micko, Balio Karvelio, statė sklandytuvus ir jais skraidė. Jauni aviacijos mėgėjai skaitė iš senų aviatorių pasiskolintus „Lietuvos sparnų“ komplektus. Visuomeniniai klubai kūrėsi ir kituose miestuose. Tad Lietu- voje vėl susibūrė aviacinė vi- suomenė. Sklandytojų pasieki- mų negalėjo nepripažinti ir DO- SAAF aviacijos valdyba Mask- voje. Lietuviai garsėjo kaip sklandytojai, o įsisavinus aukš- tąjį pilotąžą nepralenkiami ta- po akrobatinio skraidymo la- kūnai.

Gyvenimas skatino atgaivinti ir lietuvišką aviacinę spaudą. Tačiau tuo metu Lietuvos KP CK agitacijos ir propagandos

Nukelta į 9 psl.

1994 METŲ PASAULIO TAURĖS VARŽYBOSE JURGIS KAIRYS VĖL ANTRAS



Pasaulio taurės antras - Jurgis KAIRYS su savo lėktuvu.

Kaip ir praėjusį kartą, paskutinis „Breitling“ Pasaulio taurės etapas vyko Floridoje. Šį sykį geriausieji pasaulio akrobatinio skraidymo meistrai savo meistriškumą demonstravo Sanford airfield aerodrome per Orlando aviacijos šventę. Rungėsi vienuolika sportininkų, tarp jų trys amerikiečiai.

Taurės likimas jau buvo nuspėstas iš anksto, mat iki tol pirmąsias prancūzas Xavier de Lapparent, per penkis etapus surinkęs 50 taškų, tapo nepralenkiamas. O toliau padėtis galėjo keistis. Mat Jurgis Kairys turėjo 35 taškus, o prancūzas Patric Paris nuo jo atsiliko tik dviem taškais. Teoriškai į antrą vietą su 28 taškais pretendavo ir ketvirtą vietą užimantis žinomas Rusijos lakūnas Nikolaj Nikitiuk.

Dėl didelių lėktuvo transporto išlaidų J. Kairys šį etapą skrido skolintu lėktuvu Su-26. Šį serijinės

gamybos lėktuvą paskolino amerikietis lakūnas, nusipirkęs jį Rusijoje.

Nors šio lėktuvo galimybės prasčiau nei Su-31, pirmą varžybų dieną Jurgio atliekamas figūrų kompleksas, puikiai suderintas su muzika, niekam nekėlė abejonių. Jo skridimą aukščiausiais balais įvertino teisėjai. Ypač džiaugėsi šventėje buvę Amerikos lietuviai, kurie žiūrovų minioje išsiskyrė mojuodami trispalvėmis. Antra vieta pripažinta rusui N. Nikitiuk, kuris aplenkė prancūzą X. de Lapparent.

Paskelbus rezultatus prancūzai tarptautinei žiūri įteikė protestą, pareikšdami, kad skridimų metu meteorologinės sąlygos neatitiko reikalavimų. Žiūri jų protestą patenkino, ir pirmos dienos rezultatai buvo anuliuoti. Nutarta etape užimtas vietas paskirstyti tik pagal antros dienos skridimų rezultatus.

Antra varžybų diena prasidėjo

staigmena. Sugedo vienintelis prancūzų lėktuvas Cap 231 EX. Taigi jiems teko pasitraukti iš varžybų ir likti tik stebėtojais. Šį kartą teisėjai pirmą vietą skyrė Rusijos atstovui Nikolaj Nikitiuk, skridusiam taip pat lėktuvu Su-26. Antra vieta pripažinta Jurgiui Kairiui. Apmadū, tačiau peržiūrėjus atskirų teisėjų ver-



rės etapas Buochs (Šveicarija), 9 - etapas Farnborough, 10 - etapas Orlande, 11- bendra taškų suma.

Komandomis pirmą vietą laimėjo Prancūzija (83 taškai). Antrą - Rusija (47 taškai). Trečią - vieno piloto Jurgio Kairio atstovaujama Lietuva (45 taškai).

Trumpa Pasaulio taurės nugalėtojo prancūzo Xavier de Lapparent vizitinė kortelė: gimęs 1970 metų balandžio 26 dieną, nevedęs, profesionalus lakūnas. Jo pomėgis - groti trimitu. Pradėjo skraidyti 1988 metais. Yra išskraidęs per 1000 valandų, tarp jų 300 valandų skirta aukštajam pilotavimui. Prancūzijos čempionate 1991 ir 1993 metais užėmė antrą vietą, 1993 metais iškovojo Prancūzijos taurę. Yra lai-



Prancūzų akrobatinis lėktuvas CAP 231 EX



Pirmas interviu gimtojoje žemėje.

tinimo rezultatus, vėl išaiškėjo negražios tendencijos. Vietų paskirstymą lėmė teisėjavusio Rusijos akrobatinio skraidymo trenerio Chasum Nažmudinov balų pridėjimas „savam“ lakūnui ir jų sumažinimas J. Kairiui. Trečią vietą užėmė vengras Peter Beseneyei.

Visi „Breitling“ Pasaulio taurės varžybų rezultatai pateikti Lentelėje. Eilės tvarka: 1 - užimta vieta, 2 - dalyvio vardas ir pavardė, 3 - šalis, 4 - lėktuvo tipas, 5 - 1-ojo etapo Berlyne rezultatai (vieta ir taškai), 6 - pasaulio čempionato Debrecene rezultatai, 7 - „Breitling“ taurės etapas Debrecane, 8 - tau-

mėjęs Breitling Masters varžybas Havre (Prancūzija) 1992 metais.

Šiais metais pirmasis Pasaulio taurės varžybų etapas įvyks Australijoje, Melbourne Avalon aerodrome, kovo 21-26 dienomis. Antras - Paryžiuje, Le Bourget aviasalone, birželio 11-18 d. Trečias - Kanadoje, Vankuveryje, Abbotsford aerodrome, rugpjūčio 9-13 d. Ketvirtas - JAV, Kalifornijoje, San Diego apylinkėje, Miramar aerodrome, rugpjūčio 25-27 d. Penktas - Austrijoje, Wiener Neustadt, rugsėjo 14-17 d. Ir baigiamasis - Japonijoje, Tajima vietovėje, spalio 14-17 d.

1	X. DE LAPPARENT	Prancūzija	Cap 231 EX	3/8 t.	1/12 t.	2/10 t.	2/10 t.	11/0 t.	50 t.
2	J. KAIRYS	Lietuva	Su-31	2/10 t.	6/1 t.	1/12 t.	*1/12 t.	2/10 t.	45 t.
3	N. NIKITIUK	Rusija	Su-31	9/0 t.	2/10 t.	3/8 t.	5/3 t.	4/5 t.	1/12 t.
4	P. PARIS	Prancūzija	Cap 231 EX	1/12 t.	4/5 t.	5/3 t.	1/12 t.	6/1 t.	11/0 t.
5	P. BESENEYEI	Vengrija	Extra 300 S	5/3 t.	3/8 t.	4/5 t.	6/1 t.	5/3 t.	3/8 t.
6	C. SCHWEIZER	Šveicarija	Cap 231	- -	8/0 t.	3/8 t.	3/8 t.	4/5 t.	21 t.
7	D. ROLAND	Prancūzija	Cap EX	4/5 t.	5/3 t.	7/0 t.	7/0 t.	7/0 t.	11/0 t.
8	J. KLIMOVIČ	Rusija	Su-31	6/1 t.	-	9/0 t.	4/5 t.	8/0 t.	6/1 t.
9	N. TIMOFEJEV	Rusija	Su-31	-	7/0 t.	-	9/0 t.	5/3 t.	3 t.
10	R. MASSEGE	JAV	Su-26	- -	6/1 t.	- -	9/0 t.	1 t.	

*Žvaigždute pažymėtas langelis, kuriame nėra rezultato, nes Jurgis Kairys atsisakė skristi dėl neobjektyvaus teisėjavimo.

A. BAČINIS

LĖKTUVAS, KURIUO STARTUOJA JURGIS KAIRYS



SUCHOJ SU-31

1938 metais Maskvoje naujai įkurtam konstruktorių biurui pradėjo vadovauti generalinis konstruktorius Pavel Suchoj, iki tol dirbęs A. Tupolevo firmoje. Čia sukurti kariniai lėktuvai - naikintuvai ir atakos - Su-2, Su-6, Su-8. 1946 metais pagamintas ir dvimotoris turboreaktyvinis naikintuvas Su-9, kuriame naudoti vokiečių trofėjiniai varikliai Junkers Jumo 003. Vėliau sukurti viršgarsiniai T-405, T-431 ir Su-7. Ypač geromis savybėmis pasižymėjo atakos lėktuvas Su-22.

Generaliniam konstruktoriui mirus, nuo 1977 metų jo vietą užėmė jaunas, talentingas Kazanės aviacijos instituto absolventas Michail Simonov. Dar studijuodamas jis sukūrė sklandy-

tuvus KAI-11, KAI-12 „Primorec“, KAI-14 ir KAI-19.

Devinto dešimtmečio pradžioje Tarybų Sąjungoje gaminami akrobatiniam skraidymui skirti lėktuvai Jak-18P, Jak-50 ir Jak-52 dėl konstrukcinių defektų patyrė nemažą katastrofų. Lūžus sparnams žuvo ir du geriausi Lietuvos lakūnai - Stepas Artiškevičius ir Romas Pivnickas. Artėjant 1984 metų pasaulio čempionatui, aukštojo pilotažo varžybose pirmavusi šalis liko be lėktuvo. Darbo ėmėsi Suchoj firmos konstruktorių grupė, kuri kartu su Maskvos aviacijos instituto studentais per labai trumpą laiką sukūrė naują pilotažinį lėktuvą Su-26. Jame plačiai naudotos naujos patvarios medžiagos - stiklaplastis, anglies pluoštas, titano lydiniai. 1984 m. birželio mėnesį lakūnas bandyto-

jas Jevgenij Frolov jį išbandė. Lėktuvas buvo pavaldis, o jo atsparumas leido perkrovimus +11-9 g. Baigus gamyklinius bandymus, po dviejų savaičių šis lėktuvas jau skraidė pasaulio čempionate.

Vėliau lėktuvas buvo tobulinamas. Pagaminta serija Su-26M, dviviečio Su-29. Šie lėktuvai susilaukė pirkėjų užsienyje. Naujausias, kuriuo šiemet pradėjo skraidyti Jurgis Kairys, yra Su-31.

Lėktuvas Su-31 - vienvietis, laisvai nešančiais sparnais ir stabilizuojančiomis plokštumomis, skirtas aukštojo pilotažo figūroms. Pagamintas kaip ir jo pirmtakai naudojant stiklaplastį, anglies pluoštą ir titaną. Lėktuvu galima atlikti perkrovimus +12-10 g.

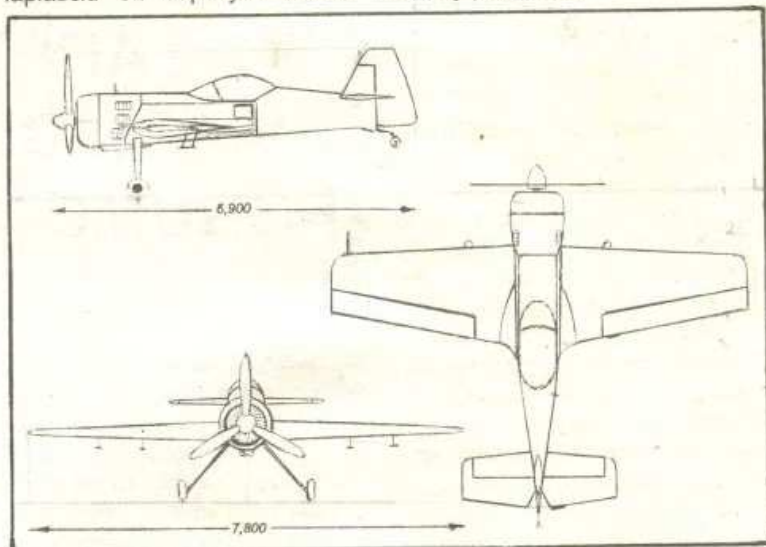
Sparnas trapecinis, neturi „V“ formos. Simetrinio profilio. Jis pagamintas ištisai. Turi du lonžeronus iš anglies pluošto ir padengtas trijų sluoksnių stiklaplastu su užpildytu kevalu.

Eleronai su išsverta mase, išbalansuoti aerodinamiškai ir pagaminti iš stiklaplastio, viduje užpildyti putų plastu. Analogiškos konstrukcijos ir uodegos plokštumos.

Liemuo suvirintas iš plieninių vamzdžių, dengtas stiklaplastu. Kabinos gaubto priekinė dalis stabili, likusioji atsidaro į šoną. Aukštumos vairs ir eleronai valdomi kietomis traukėmis. Posūkio vairs nuo pedalų per skriemulius sujungtas trosais. Kabinos šonuose ir dugne įrengtos permatomos, organiniu stiklu dengtos angos lėktuvo padėčiai kontroliuoti.

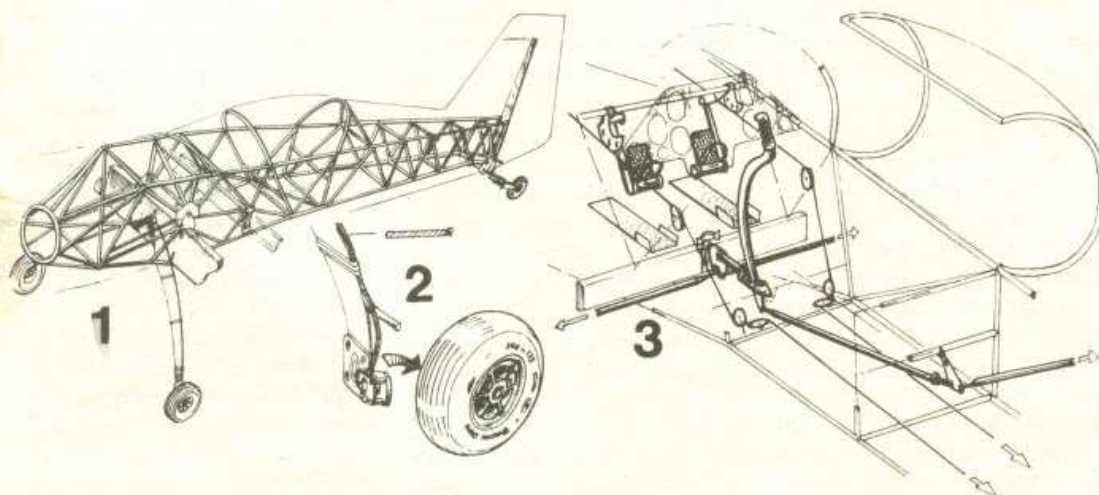
Pagrindinės važiuoklės stovai ir uodegos ratuko ramstis amortizuoja lingės principu. Ratai su diskinais stabdžiais.

Lėktuve - žvaigždinis, 9 cilindrų, oru aušinamas 400 AJ galingumo variklis M-14PF. Su-31 prototipas išbandytas su trijų menčių propeleriu. J. Kairio turimame lėktuve įtaisyta 4 menčių propeleris.



TECHINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	7,80 m
Lėktuvo ilgis	6,90 m
Lėktuvo aukštis	2,27 m
Nešančių plokštumų plotas	11,83 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	650 kg
Skridimo svoris akrobatikai	780 kg
Maksimalus skridimo svoris	960 kg
Maksimalus skridimo greitis	300 km/val.
Didžiausias leidžiamas greitis	450 km/val.
Tūpimo greitis	115 km/val.
Skridimo nuotolis	500 km



Piešinyje: 1. Iš plieninių vamzdžių suvirintas liemens karkasas. 2. Važiuoklės rato tvirtinimo mazgas. 3. Aukštumos vairo, eleronų ir posūkio vairo valdymo schema

1994 m. spalio 10-15 dienomis Turkijoje, Anatolijos mieste, vyko Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) 87 generalinė konferencija. Ši tarptautinė aeronautikos ir astronautikos organizacija vienija 75 nacionalines ir tarptautines aeronautikos organizacijas - tikruosius narius ir 19 asocijuotų narių, atstovaujančių tik vienai savo šalies aviacijos sporto ar astronautikos šakai. FAI veikia apima skraidymus aerostatais, oro balionais, lėktuvais, sklandytuvais, sraigtasparniais, skraidyklėmis, nusileidimus parašiuotais, aviamodeliavimą, akrobatinį ir navigacinį skraidymą, mėgėjišką lėktuvų gamybą ir skraidymą, taip pat astronautiką, kai skrydžio nuotolis nuo žemės paviršiaus didesnis kaip 100 km. FAI registruoja visų aviacijos sporto šakų ir astronautikos pasaulio rekordus. FAI pripažintos sporto šakos ir dalyvių skaičius 1994 m. pateiktas lentelėje:

FAI sporto šakos ir dalyvių skaičius 1994 m.

Sporto šakos pavadinimas, dalyvių skaičius, procentas nuo bendro skaičiaus

Balionų	14911	2
Motorinis skraidymas	66102	7
Sklandymas	106881	11
Sraigtasparnių	1595	0
Parašiuotų	66786	7
Aviamodelių	380012	39
Akrobatinio skraidymo	7982	1
Skraidyklų	116622	12
Ultralengvų skraidymo		
aparatus	54446	6
Konstruktorių mėgėjų	148934	15
Raumenų jėga varomų		
skraidymo aparatų	0	0
Iš viso	964271	100

Kiekviena šių sporto šakų skirstoma į pošakius. Balionų - dujų balionais, karšto oro balionais, dujiniais aerostatais, karšto oro aerostatais. Motorinis skraidymas - precizinis skraidymas, aviaralis, tolimojo nuotolio oro lenktynės. Sklandymo - sklandytuvais, motorizuotais sklandytuvais. Sraigtasparnių - sraigtasparniais ir malūnsparniais (autožirais). Parašiuotų - klasikinis, grupinė akrobatika, kupolinė akrobatika. Aviamodelių: laisvo skridimo, kordiniais modeliais, radiju valdomais, varomais elektra. Skraidyklų: skraidyklėmis ir parasparniais. Ultralengvų skraidymo aparatų - aerodinamiškai valdomu pritvirtintu sparnu, motorinėmis skraidyklėmis ir motorizuotu parasparniu.

Tarptautinės organizacijos pagrindinis tikslas - suburti aviacijos sporto plėtojimui visus žmones, nepaisant jų politinių arba religinių požiūrių, tobulinti žmonių fizines ir moralines savybes, technikos žinias ir kompetenciją, nes tai yra astronautikos ir aviacijos sporto veiklos pagrindas, taip pat vienyti pasaulio aviacijos sportininkus per tarptautines varžybas.

Lietuva FAI nare buvo priimta 1931 metais. 1940 metais narystė buvo nutraukta ne dėl Lietuvos aeroklubo kaltės. 1992 m. Lietuvos

aeroklupas vėl buvo sugrąžintas į tarptautinę aviacijos sporto šeimą.

87 FAI generalinėje konferencijoje, kurioje dalyvavo Lietuvos aeroklubo prezidentas J. Stanaitis ir generalinis sekretorius A. Karpavičius, buvo išsamiai išnagrinėti 1993-1994 metų tarptautinės aviacijos sporto veiklos rezultatai, įstatų papildymo, biznio plėtros, narystės bei visuomeninių santykių plėtojimo ir kiti klausimai. Patvirtintas nario mokes-

IŠ TARPTAUTINIO AVIACIJOS SPORTO FORUMO SUGRĮŽUS

tis, 1995 m. ir ateinančių metų biudžetas. Aptartas programos FAI-2000 projektas, taip pat patvirtinti 1995 m. tarptautinių sporto renginių ir tarptautinių aviacijos sporto šakų komisijų ir FAI komitetų metinių konferencijų kalendoriniai planai.

Konferencija apsparsė Pasaulio aviacijos sporto žaidynių - Ikarada-95 - rengimo klausimą. Ikarados iniciatorė - Graikija - dėl finansinių sunkumų rengti žaidynes atsisakė. Vėlesniais metais žaidynes pageidavo rengti JAV, Pietų Afrika, Turkija bei Australija. Tačiau šioje konferencijoje galutinis sprendimas nebuvo priimtas.

Išsamias darbo ataskaitas konferencijoje pateikė FAI generalinis sekretorius, aviacijos sporto šakų komisijų ir komitetų prezidentai. 1994 m. FAI surengė 29 pasaulio ir Europos čempionatus, daug Pasaulio taurių ir kitų tarptautinių varžybų. Tikraisiais nariais priimtos Baltarusijos ir Kazachstano nacionalinės aviacijos sporto organizacijos.

Lietuvos aeroklubo atstovai konferencijoje siekė dviejų pagrindinių tikslų:

pateikti siūlymą dėl FAI 90-osios generalinės konferencijos surengimo Lietuvoje 1997 metais, kai Lietuvos aeroklupas minės savo įkūrimo 75-ąsias metines;

plačiau supažindinti šalių - FAI narių - aviacijos sporto atstovus su Lietuvos dabartimi ir jos aviacijos sportu. Užmegzti glaudesnius ryšius su šiaurės šalių ir kitų valstybių aeroklubų atstovais.

Savo pasiūlymus dėl FAI generalinės konferencijos rengimo 1997 m., be Lietuvos, buvo pareiškusios Šveicarijos, Suomijos ir Brazilijos delegacijos. Šveicarijai ir Suomijai atsiėmus savo kandidatūras, pasiūlymą trečią kartą iš eilės pateikė Rumunija.

Motyvuojuant pasiūlymą, buvo išplatinta informacija apie Lietuvą ir Lietuvos aeroklubą. LAK prezidentas J. Stanaitis skaitė pranešimą, kuriame motyvavo pasiūlymo su-



renginius, sporto organizavimo patirtį klausimais, nutarta kviešti sportininkus dalyvauti nacionaliniuose aviacijos sporto čempionatuose, taip pat pagalbos teikimo Lietuvos aeroklubui reikalai. Alžyro aeroklupas pareiškė susidomėjimą galimybe ruošti Lietuvoje aviacijos sportininkus.

Konferencijos dalyviai aptarė dopingo kontrolės klausimą. Prieš keletą metų aviacijos sporte dopingo kontrolės problemos nebuvo. Dabar ši problema jau iškilo. FAI numato peržiūrėti narkotinių priemonių vartojimo ypatybes, patvirtinti atitinkamas taisykles. Numatoma priartinti Tarptautinio olimpinio komiteto nuostatai, šalinti varžybų dalyvių, naudojančių draudžiamus vaistų preparatus. Ateityje bus plačiai keičiamasi informacija ir bendradarbiaujama. 1995 m. vasarą Monrealyje bus surengti renginiai, skirti pažymėti FAI 90-mečio ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ICAO 50-mečio sukaktis.

Labiausiai nusipelnę aviacijos sportui žmonės buvo apdovanoti FAI medaliais ir diplomais. Paul Tissandier diplomu už ryžtą, siekiant sugrįžti po katastrofos į aviacijos sportą, apdovanotas Vytautas Lapėnas, daugkartinis Lietuvos čempionas, tarptautinių akrobatinio skraidymo varžybų nugalėtojas. 1989 m. treniruodami metu jis patyrė avariją, apdegė, neteko kojos. Po ilgo gydymo, nepaisydamas gautų traumų, jis atkakliai treniravosi, 1992 metais pradėjo skraidyti, įvaldė akrobatinio skraidymo figūras.

Lietuvos aeroklubui buvo įteiktas tikrojo FAI nario ženklas.

Konferencija naujuoju FAI prezidentu išrinko Norvegijos atstovą p. Elif Ness, pirmuoju viceprezidentu - Olandijos atstovą p. Wim Kroes. Lietuvos aeroklubo prezidentas J. Stanaitis patvirtintas FAI viceprezidentu.

Lietuvos aeroklupas nuosirdžiai dėkoja Lietuvos avialinijoms ir „Koope-racijos“ bankui už paramą, suteiktą vykstant į FAI generalinę konferenciją.

A. KARPAVIČIUS,
LAK generalinis sekretorius

Honorarą skiriu „Lietuvos spamų“ žurnalui



Pokario metais išstobulinti sraigtasparniai susilaukė plataus pritaikymo visose ūkio šakose. Dėl pagrindinių ypatybių - kilti ir tūpti vertikaliai, kabėti ore vietoje arba judėti atgal ir į bet kurią pusę - pradėti naudoti statybose, geologijos žvalgyboje, transporte, sanitarinėje aviacijoje ir gesinant gaisrus. Tačiau didžiausia paklausa buvo karo aviacijoje. Pirmą kartą sraigtasparnius plačiai naudojo amerikiečiai Vietnamo kare, kur buvo atskleistos visos jų galimybės.

Per Afganistano agresiją ypač pasižymėjo sraigtasparnis Mi-8. Sraigtasparnis Mi-8 sukurtas Michail Mil konstruktorių biure 1962 metais. Bandymai vyko įvairiomis klimato sąlygomis. 1965 metais demonstruotas tarptautiniame aerosalone Paryžiuje ir buvo gerai įvertintas. Gauta daug užsienio užsakymų.

Sraigtasparnis Mi-8 yra metalinės konstrukcijos, su vienu nešančiu rotoriumi ir vertikaliu propeleriu uodegoje. Konstrukcijoje plačiai panaudota nauja technologija (metalų klijavimas) ir naujos kompozicinės medžiagos. Liepmuo kevalinės konstrukcijos, dviejų dalių. Priekyje, plačiai įstiklintoje liemens dalyje, yra dviejų pilotų kabina ir prietaisų skydas. Valdymo sistema sudvejinta, ir bet kuris pilotas sraigtasparnį gali valdyti nepriklausomai. Pilotas turi vairo lazde, o kaire



ranka valdo rotoriaus nešančio sraigto menčių pastatymo kampą ir variklio darbo režimą. Jų tarpusavio kinematinis ryšys su reguliuotas taip, kad panašios į motociklo rankenos sukimu vienu metu keičiama keliamoji jėga.

Toliau esančioje 6,42 m ilgio, 2,20 m pločio ir 1,80 m aukščio erdvėje galima sudėti krovinius (4 tonas) arba kitą karinę techniką. Keleiviniame variante čia įrengtas 28 vietų salonas. Įgulos ir keleivių kabina - su oro kondensatoriais, todėl čia nuolat yra 20° temperatūra, net ir tuo atveju, kai lauke temperatūra siekia -50°. Priekinės dalies viršuje įrengti varikliai, reduktoriai ir kuro bakas. Priekinė kabinos stiklo dalis apšildo-

ma elektra nuo galimo apledėjimo. Kairėje liemens pusėje yra durys keleiviams įlipti, o gondolos užpakalyje - atidarymo anga kroviniams krauti

Tolesnė liemens dalis vamzdžio pavidalo. Gale įtaisytas uodegos propeleris, kuriame keičiant žingsnį sraigtasparnis įgauna išilginį pastovumą, valdomas pedalais. Uodegoje yra mažos stabilizuojančios plokštumos.

Važiuklė su trimis ratais. Priekiniai - sudvejinti. Su hidrauliniiais amortizatoriais.

Rotorius (nešantis sraigas) yra su penkiomis, trapezinės formos mentimis. Jos pagamintos iš plieno, duraliuminio, stiklaplasčio. Priekinėje briaunoje įrengta šildymo sistema nuo apledėjimo. Rotorius - su hidrauline valdymo sistema.

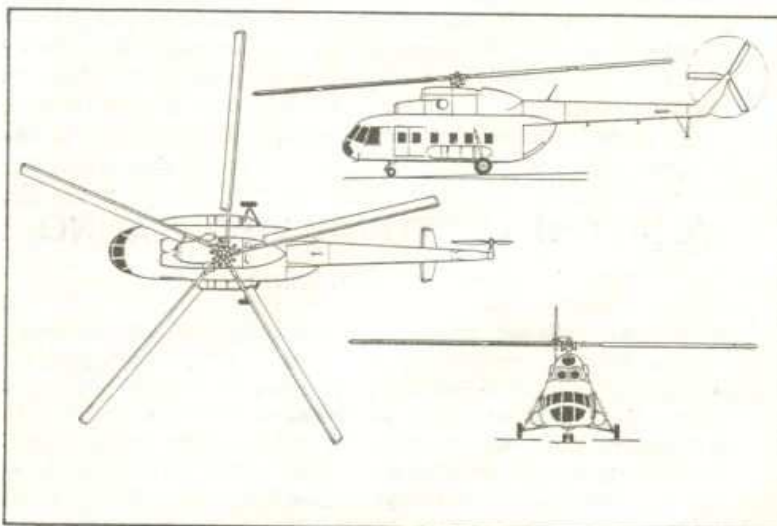
Sraigtasparnyje Mi-8 yra du turbininiai varikliai TV-2-117, kurių kiekvieno galingumas - 1500 AJ. Per reduktorių sukamas rotorius ir uodegos propeleris. Variklis įsukamas elektros starteriais, varomais šešių 24 V akumuliatorių.

Mi-8 įrengti trys pagrindiniai kuro bakai, kuriuose telpa 1450 litrų kuro.

Sraigtasparniai Mi-8 naudojami ir Lietuvos karinėse oro pajėgose.

TECHNINIAI DUOMENYS

Rotoriaus diametras	21,29 m
Liemens ilgis	25,28 m
Sraigtasparnio aukštis	5,60 m
Tuščio svoris	7161 kg
Skridimo svoris	12000 kg
Maksimalus skridimo greitis	230 km/val.
Kelionės greitis	180 km/val.
Skridimo nuotolis	540 km





NAIKINTUVAS - LETOV Š-20L

Pasibaigus Nepriklausomybės kovoms Lietuvos karo vadovybė stengėsi plėsti ryšius su draugiškomis valstybėmis. Reikėjo pasidomėti, kaip jos aprūpina kariuomenę, o ir pasenusius, Lietuvos karo aviacijos naudotus, Pirmojo pasaulinio karo metu statytus lėktuvus keisti naujais, modernesniais. Šiais tikslais 1923 m. rugsėjo 24-29 d. su oficialiu vizitu Čekoslovakijoje lankėsi Lietuvos karo aviacijos vadas generolas Juozas Kraucevičius ir leitenantas Jurgis Dobkevičius. Juos pasitiko Čekoslovakijos KOP vadas pulkininkas František Kolažik, o vėliau jie apsilankė ir pas gynybos ministrą František Udržal. Lietuvos atstovai aplankė aviacijos gamyklas, Škodos koncerną, kur tuo metu pagal licenciją buvo gaminama Hispano-Suiza variklių lėktuvams serija.

Prahos Kbely aerodrome mūsų aviacijos atstovams buvo parodyti Čekoslovakijos aviacijos

pramonės gaminiai. Pilotas Jaroslav Skala skrido nauju lėktuvu Avia BH-5, o vadovaujantis karo lakūnas Alois Ježek ore demonstravo naikintuvą Letov Š-7. Šeimininkams pasiūlius, šiuo naikintuvu pažintinį skridimą atliko ir Jurgis Dobkevičius. Vėliau skridęs lėktuvais Avia BH-3 ir Aero A-18 jaunas, vos 23 metų, lietuvių lakūnas nustebino šeimininkus nepriekaištingomis aukštojo pilotažo figūromis.

Užmegzti draugiški ryšiai nutrūko. Po 1924 metų Prahoje surengto aviasalono mūsų vadovybė nutarė įsigyti Čekoslovakijoje pagamintų naikintuvų. Jų apžiūrėti į Čekoslovakiją buvo nuvykęs ir mūsų konstruktorius Antanas Gustaitis. Su prekybos atstovais Lietuvos vadovybė pasirašė kontraktą, ketindama pirkti aštuonis naikintuvus Letov Š-20, kurių kaina buvo 53800 Amerikos dolerių. Lietuvai pagamintiems lėktuvams (serijiniai numeriai nuo

51 iki 58) buvo pridėtos raidės L. Lėktuvai buvo pagaminti 1925 metų balandžio pabaigoje ir išbandyti ore. Juos priėmė į Prahą atvykę mūsų karo aviacijos atstovai Antanas Gustaitis ir Leonardas Peseckas. 1925 m. birželio 27 d. pakrauti į geležinkelio platformas lėktuvai iškeliavo į Kauną.

Kaune lėktuvai Letov Š-20L buvo paskirti 1-ai oro eskadrilei. Mūsų lakūnai pagal konstruktoriaus Šmolik pavardę šiuos lėktuvus paprastai ir vadino „Šmolikais“.

Eksloatuojami lėktuvai Letov Š-20L pasirodė jautrūs suktukui ir jais patirta nemaža katastrofų. 1927 m. liepos 16 d., kai skrido vyr. leitenantas Vincas Mačiokas, jam tik pakilus sugedo Šmoliko variklis. Pilotas stengėsi lėktuvą apsukti ir nusileisti aerodrome. Tačiau netekęs greičio lėktuvą pateko į suktuką ir sudužo. Lakūnas žuvo.

1930 m. birželio 13 d., šaudant į žemės taikinius, į Rėky-

vos ežerą įsirėžė viršilus Antano Kairaičio valdomas Šmolikas. Suktuku įsirėžęs į žemę 1931 m. gegužės 16 d. žuvo vyr. leitenantas Erikas Mačikas, o 1934 m. birželio 25 d. - lakūnas-mokinys Leonas Meškėnas.

Paskutinis Lietuvos KOP lėktuvus Letov Š-20L buvo nurašytas 1940 metais, prieš pat Raudonosios armijos okupaciją.

LĖKTUVO KONSTRUKCIJA

Naikintuvą Letov Š-20L sukūrė prityręs aviacijos inžinierius Alois Šmolik, pirmąjį savo lėktuvą Letov Š-1 išbandęs 1920 metais. 1924 metais jis pastatė naikintuvo Š-20 prototipą, o po metų pradėta serijinė jo gamyba. Lietuvai skirta serija turėjo Letov Š-20L žymėjimą.

Letov Š-20L - vienvietis biplanas, mišrios konstrukcijos. Konstruktoriui pavyko sukurti gerų aerodinaminių savybių liemenį. Variklis ir du sinchronizuoti Vickers firmos kulkosvaidžiai visi padengti diuraliuminio skarda. Kiekvienas kulkosvaidis turėjo po 400 šovinių.

Variklis Hispano-Suiza 8Fb, 300 AJ galingumo, aušinamas skysčiu. Jo skysčio aušinimo radiatoriai pritvirtinti ant pagrindinių važiuoklės atramų. Propeleris dviejų menčių.

Lietuvai skirti lėktuvai buvo nudažyti tipišku tuo laikotarpiu Čekoslovakijoje naudotu kamufliažu. Nudažymo pavyzdžiai pateikti 24 puslapyje.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	9,70 m
Lėktuvo ilgis	7,44 m
Lėktuvo aukštis	2,95 m
Tuščio lėktuvo svoris	728 kg
Skridimo svoris	1048 kg
Maksimalus skridimo greitis	256 km/val.
Kelionės greitis	223 km/val.
Aukščio lubos	7200 m
Skridimo nuotolis	528 km

VOKIEČIŲ LĖKTUVAI VIRŠ KAUNO

(Iš mano prisiminimų)

Perskaitęs Lietuvos KOP (Karių oro pajėgų) pulkininko S. Murzės straipsnį apie dabartinės mūsų karo aviacijos uždavinius ir bejėgišką padėtį, prisiminiau tarpukario Nepriklausomos Lietuvos gyvenimo laikotarpį. Kokia tada buvo efektyvūs sienų ir oro erdvės kontrolė bei

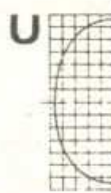
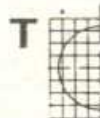
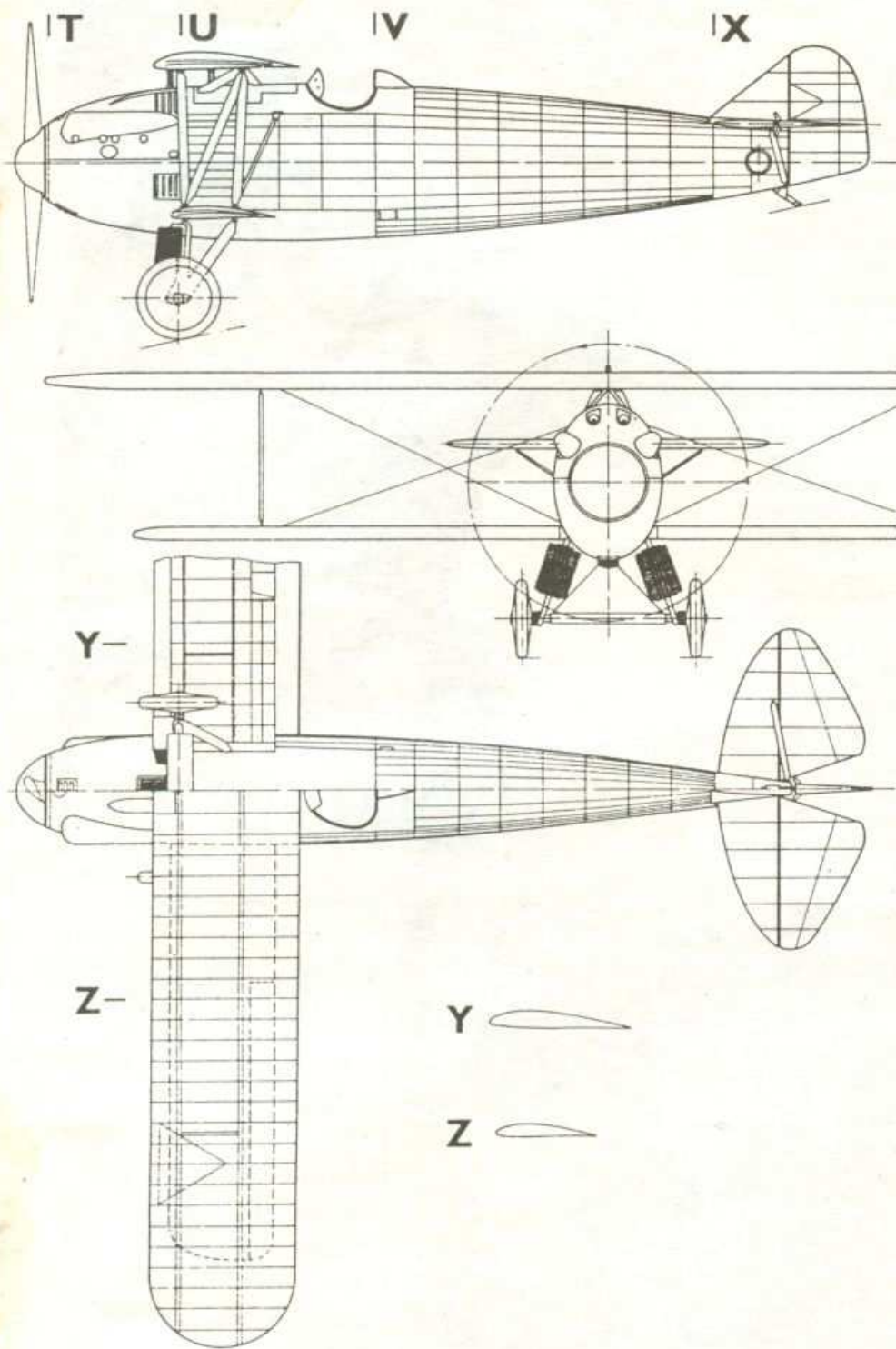
kokia greita vadovybės reakcija.

Tai buvo 1939 m. liepos 25 d. Tą dieną 12 val. aš, perimdamas budėjimą iš budinio karininko karo aviacijos štabe Aukšt. Fredoje, buvau informuotas, kad anksti rytą vokiečių lėktuvai pažeidė Lietuvos oro erdvę ir buvo priverstas nusi-

leisti Jurbarko rajone.

Vėliau paaiškėjo, kad vokiečių lakūnai (lt. Limke su lakūnu puskarininku, kurio pavardės nebeprišimenu), skrido iš Rytprūsių (Karaliaučiaus srities) į Gardiną-Bialystoką žvalgybos tikslais. Grįždami atgal nukrypo nuo kurso ir vietoj Gardino atskrido virš Kauno. Susiorientavę pasuko palei Nemuną vakarų kryptimi. Čia jiems kelią pastojo iš Kauno aerodromo pakilęs

karo lakūnas kpt. A. Svila. Priverstė paklusti ir nusileisti netoli Jurbarko. Nusileidusį lėktuvą apsupo Jurbarko šauliai ir sulaukė vokiečių lakūnus. Tos pačios dienos vakarą majoras V. Šenbergas vokiečių lakūnas parvežė į Kauną. Lakūnas puskarininkis buvo perduotas Kauno karo komendantui žiniai, o lt. Limke pristatytas į aviacijos štabą ir uždarytas atskiroje patalpoje. Man buvo duotas nurodymas prie tos



ATKELTA IŠ 3 p.

apdovanotas Tarptautinės aviacijos federacijos FAI garbės diplomu - „Diplome d'Honneur“.

Brangūs skaitytojai, redakcija gauna Jūsų laiškus, kuriuose randame ir kritikos, ir pasiūlymų, ir pagyrimų bei padėkų. Tačiau dažniausiai skaitome pageidavimus padidinti žurnalo periodiškumą. Labai dėkojame už Jūsų bendradarbiavimą su mumis, už padėkas, dėkojame ir už kritiką.

Kartu norime pasakyti, kad padidinti žurnalo periodiškumo neįmanoma, nes redakcijos materialinė būklė yra nepaprastai sunki. Dėl lėšų stokos kurį laiką mums net buvo atjungti telefonai. Vienos tonos ofsetinio popieriaus, ant kurio dabar spausdinamas mūsų žurnalas, kaina jau pasiekė 1200 JAV dolerių. Kylant elektros, kuro, vandens, šildymo kainoms kasdien didėja spausdinimo išlaidos. Dėl tų pačių priežasčių, ir dar brangstant automobilių kurui, brangsta „Lietuvos spaudos“ ir „Lietuvos pašto“ paslaugos. „Lietuvos sparnai“, kaip ir daugelis kitų specifinių leidinių, yra nuostolingi. Valstybė iš biudžeto spaudos neremia. Iš kuklių biudžeto lėšų sunkiai vėrčiasi ir žurnalo steigėjas - Lietuvos aeroklubas.

Kad neliktume skolingi nuolatiniams mūsų skaitytojams-prenumeratoriams, tikimės dar kaip nors išleisti antrą šių metų numerį. O jeigu nerasime rėmimo šaltinių, redakciją teks laikinai uždaryti. Dėl neaiškios rytdienos gali nebūti ir „Lietuvos sparnų“ prenumerator ant ram šių metų pusmečiui.

Mieli skaitytojai, labai nenorėtume tokiais liūdnais žodžiais pažymėti žurnalo 60 metų jubiliejų. Galime tik pasiguosti, kad ir prieškario metais mūsų aviacijos šviesulys buvo nuostolingas. Štai 1940 metų penktame „Lietuvos sparnų“ numeryje paskelbtas 1939 metų LAK finansinis balansas rodo, kad žurnalo „Lietuvos sparnai“ leidimo išlaidos viršijo pajamas 8127 litais. O 1940 metams buvo planuojama 10550 litų deficitas. Tačiau „Lietuvos sparnai“ tuomet nežlugo.

Tad tikėkime ir mes, kad rasime mylinčių aviaciją rėmėjų, kurių padedami sugebėsime nenuleisti po ilgų išbandymų ištiestų sparnų.

REDAKCIJA

patalpos pastatyti sargybini, kuris turėjo lakūną saugoti. Vokietis lakūnas pasinaudodamas tamsa bandė pabėgti, bet sargybinis laiku man pranešė, ir aš spėjau jį sulaikyti, grąžinti į jam skirtą patalpą perspėdamas neišjungti šviesos. Ltn. Limke davė karininko žodį, kad daugiau bėgti nebandysias.

Kitą dieną pranešta vokiečių atstovybei Kaune, ir vokiečių lakūno likimas buvo sprendžiamas vyriaus-

sybių.

Panašus atvejis buvo ir mūsų karo aviacijos gyvenime, apie kurį man kadaise pasakojo karo lakūnas kpt. K. Biknius. Jis, dar jaunas lakūnas, skrisdamas maršrutu Kaunas-Klaipėda, pateko į tirštą rūką ir nukrypęs nuo kurso buvo priverstas nusileisti Rytprūsioose. Vokiečiai nuvežė jį į Karaliaučių ir laikė internuotą, kol vyriausybės išsiaiškino nukrypimo priežastis. Bu-

vo rastas taikus sprendimas. Lakūnas buvo paleistas ir grįžo namo.

Tiek vienas, tiek antras atvejis rodo bešališką tarptautinių įsipareigojimų vykdymą, nepriklausomą nuo valstybių dydžio ar galybės. Kaip visa tai tada atrodė paprasta ir suprantama. O dabar iš visko daromos didžiausios problemos.

Petras URBĖTIS,
buvęs Lietuvos karo lakūnas

ĮRENGTA NAUJA SKRYDŽIŲ VALDYMO SISTEMA

1994 metų lapkričio 24 dieną Vilniuje iškilmingoje aplinkoje Lietuvos susisiekimo ministras Jonas Biržiškis atidarė naują automatizuotą „Eurocat“ tipo skrydžių valdymo sistemą. Visą lauko ir vidaus įrangą pateikė ir sumontavo prancūzų firma „Thomson-CSF“.

Automatinė skrydžių valdymo sistema pritaikyta skridimo kontrolei trasose ir Vilniaus aerodromo rajone. Keturiuose 360x480 mm dydžio spalvotuose ekranuose stebima oro erdvė ir automatiškai apdorojamas sudarytas skraidymų planas.

Sistemą sudaro du aerodromo rajono kontrolės radiolokatoriai TA 10 MTD ir radiolokatoriai kontrolei trasose RSM 970, pastatyti Vilniuje ir Klaipėdoje. Vėliau numatoma pastatyti dar vieną Kaune. Tai pati naujausia ir tobuliausia aparatūra pasaulyje.

Per demonstravimą ekranuose buvo matyti ne tik tuo mo-

mentu virš Lietuvos atskridusių lėktuvų vieta, bet ir sfera iki Švedijos vakaruose bei Suomijos šiaurėje.

Naujoji „Thomson-CSF“ sistema kainavo 15 milijonų JAV dolerių. Lengvatinę paskolą Lietuvos aviatoriams suteikė Prancūzija. Ją reikės grąžinti iki 2001 metų gruodžio mėnesio. Verta pastebėti, kad skrydžių tarnyba per metus uždirba apie 5-6 milijonus JAV dolerių. Jie gaunami už tranzitu praskrendančius lėktuvus, kurių per mėnesį Lietuvą praskrenda apie 5 tūkstančiai.

Personalą, skirtą eksploatuoti ir aptarnauti naują sistemą, bei dispečerius apmokė Prancūzija.

Per atidarymo ceremoniją sveikinimo žodį tarė Prancūzijos ambasadorius Lietuvoje Philippe de Suremain. Dalyvavo ir kitų užsienio šalių susisiekimo ministrai, skrydžių valdymo specialistai.



Skrydžių valdymo tarnybos dispečeriai prie pultų.

SKELBIMAI

Galiu perleisti visą pokario metų „Sparnų“ ir „Lietuvos sparnų“ komplektą. Skambinti Vilniuje (8-22) 41 28 64.

Dingusią komercinio aviacijos piloto licenciją serija KA Nr. 034, išduotą Algimantui ŽENTELIUI, pripažinti negaliojančia.

Dingusią piloto licenciją serija AT Nr. 027, išduotą Michailui DOMNINUI, pripažinti negaliojančia.

GARBINGAS ICAO JUBILIEJUS



Monrealyje, Tarptautinės civilinės aviacijos ICAO (International Civil Aviation Organization) būstinėje paminėtas šios organizacijos įkūrimo 50-ties metų jubiliejus. Ta proga vykusioje konferencijoje dalyvavo daugelio pasaulio šalių delegacijos. Tarp neseniai naujai priimtų narių ypač šiltai sutikta Lietuvos delegacija, vadovaujama Respublikos susisiekimo ministro Jono Biržiškio.

Žmonijos istorijoje 50 metų - tai nedidelis laiko tarpas, ne visa vienos kartos kaita. Tačiau aviacijos raidoje per jį žengtas milžiniškas šuolis. Iki tol buvusius su stūmokliniais vėdaus degimo varikliais pakeitė milžiniški lėktuvai su reaktyviniais varikliais. Jie skraidino po kelis šimtus kilometrų. Daugiau kaip dvidešimt metų eksploatuojami angli-prancūzų sukurti viršgarsiniai Concorde.

Dar neilgas ir visas aviacijos gyvavimo laikotarpis. Pirmąjį valdomą skridimą 1903 m. gruodžio 17 dieną sėkmingai atliko Wilbur ir Orville Wright sukonstruotas lėktuvas. Per 59 sekundes nusukristas 260 metrų atstumas. Nuo tada prasidėjusi didžiulė aviacijos pažanga privertė kurti skraidymo taisykles, valdymo organus.

1919 metais Paryžiuje buvo pasirašyta tarptautinio oro eismo konvencija. Nuolat veikiantis Paryžiaus konvencijos organas buvo Tarptautinė aeronavigacijos komisija (SINA), kuri tvirtino skraidymo taisykles ir technines normas. Komisija išleido 17 techninių Paryžiaus konvencijos priedų, unifikavodama daugelį tarptautinės aeronavigacijos normų ir taisyklių. Šis unifikavimas aktualus tik toms šalims, kurios buvo pasirašiusios Paryžiaus konvenciją (tarp pasirašiusių nebuvo Tarybų Sąjungos, JAV ir daugelio kitų šalių). SINA pradėjo didelį ir reikšmingą darbą. Paryžiaus konvencija pirmą kartą istorijoje juridškai patvirtino visišką kiekvienos šalies suverenumą savo oro erdvei.

Be Tarptautinės aeronavigacijos komisijos, tuo metu veikė Tarptautinis juridinių ekspertų techninis komitetas. Nuolatinė Amerikos aviacijos komisija ir kt. Šios organizacijos rengdavo konferencijas, kurių metu buvo pasirašoma nemažai daugiašalių konvencijų. Konferencijose dalyvaudavo ne tik valstybės - šių organizacijų narės, bet ir kitos šalys.

Visų tarptautinių organizacijų veikla apmirė, prasidėjus Antrajam pasauliniam karui.

1944 metų pabaigoje Jungtinių Amerikos Valstijų iniciatyva Čikagoje buvo suaukta tarptautinė konferencija, kurios dalyviai gruodžio 7 d. pasirašė Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją. Taip buvo įkurta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija ICAO (International Civil Aviation Organization).

Į konferenciją Čikagoje buvo

pakviestos ir joje dalyvavo šalys, kurios kovėsi prieš hitlerinę Vokietiją ir jos sąjungininkus, taip pat neutralios Europos, Amerikos ir Azijos valstybės. Tačiau Tarybų Sąjunga konferencijoje nedalyvavo.

Kalbant apie ICAO įkūrimo tikslus, reikia pažymėti, kad, visų Čikagos konferencijos dalyvių nuomone, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija turėjo gvildinti dvi klausimų grupes: technines skraidymo normas bei taisykles ir ekonominio pobūdžio problemas. Techninių skraidymo normų ir taisyklių unifikavimas tarptautiniu mastu padidintų tarptautinių oro linijų saugumą ir eismo reguliarumą. Šios grupės klausimai buvo greitai ir lengvai išspręsti, suderinti bei įtraukti į konvencijos tekstą. Daugiausiai nesutarimų iškilo sprendžiant ekonominio pobūdžio klausimus. Buvo pateikti keturi svarbiausi projektai: JAV, Anglijos, Kanados ir bendras Australijos bei Naujosios Zelandijos.

Anglija, gindama savo aviakompanijų interesus, pateikė projektą, kuriame reikalaujama, kad ICAO reguliuotų tarptautinius pervežimus - nurodytų, kiek keleivių ir krovinių nustatytu laiku ir tam tikra tarptautine oro linija gali pervežti kiekviena valstybė (organizacijos narė).

Kanados projekte buvo siūloma įsteigti tarptautinį organą, kuris nacionalinėms aviakompanijoms duotų licencijas eksploatuoti atitinkamas tarptautines oro linijas. Šiuo planu buvo stengiamasi sušvelninti konkurenciją.

Australija ir naujoji Zelandija savo projekte siūlė įsteigti tarptautinę korporaciją, kuri galėtų eksploatuoti lėktuvus visose tarptautinėse oro linijose, paskirstydama pelną valstybėms, organizacijos narėms. Šis projektas iš karto buvo pripažintas nerealiu ir atmestas.

Kadangi nė vienas projektas negalėjo būti priimtas toks, kokį jį pateikė atskiros šalys, JAV, Angli-



Lietuvos delegacija įteikia ICAO valdybai dovaną - gintaru inkrustuotą S. Dariaus ir S. Girėno paveikslą. Iš kairės: LAL generalinis direktorius Stasys DAILYDKA, Civilinės aviacijos departamento generalinis direktorius Antanas LAPINSKAS, ICAO Tarybos Prezidentas dr. Assad KOTAITE, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Jonas BIRŽIŠKIS, Lietuvos Civilinės aviacijos tarnybos generalinis direktorius Vladimiras VALUJEVAS, Aviacijos departamento skyriaus viršininkas Gvidas KERUŠAUSKAS.

Jungtinių Amerikos Valstijų projektas atspindėjo pramoninių ir finansinių sluoksnių siekimą sukurti ekonominę oro laisvę, eksploatuojant visas tarptautines oro linijas, t.y. pritaikyti oro transportui „atvirų durų“ formulę. Projekte buvo reikalaujama, kad tarptautinė organizacija nesikištų į ekonominį tarptautinio oro transporto reguliavimą, užtikrintų laisvą konkurenciją. Tokia pozicija buvo labai patogi stambioms Amerikos aviacijos kompanijoms, formalios lygybės sąlygomis galinčioms konkuruoti su silpnėmis kitų valstybių aviakompanijomis. Be to, pasibaigus karui, JAV aviacija turėjo daug daugiau transporto lėktuvų negu karo nualintos Europos šalys.

Ir Kanada pradėjo intensyviai konsultuotis ir pateikė bendrą projektą, kuriuo buvo siūloma ekonominėje srityje organizacijai suteikti tik konsultavimo funkcijas.

Čikagos konferencija baigė darbą 1944 m. gruodžio 7 d. Visos dalyvavusios šalys, išskyrus Liberiją, pasirašė baigiamąjį aktą apie konferencijos darbo rezultatus.

1947 m. gegužės mėnesį įvyko pirmoji ICAO asamblėja, kuri išrinko ICAO tarybą ir kitus vadovaujančius organus. 1947 m. spalio mėnesį ICAO buvo pripažinta specializuota JTO organizacija.

Oficialūs ICAO tikslai ir uždaviniai išdėstyti Čikagos konvencijos 44 straipsnyje. Buvo numatoma plėtoti tarptautinius oro susisiekimo prin-

cipinius ir techninius metodus, skatinti lėktuvų konstravimo meną ir eksploatavimą taikiais tikslais, tobulinti oro trasas, aerouostus ir aeronavigacinius įrengimus, užtikrinti visoms pasaulio tautoms saugų, reguliarių, patikimų ir ekonomišką oro susisiekimą, išvengti ekonominių nuostolių intensyvios konkurencijos sąlygomis, visoms susitariančioms valstybėms suteikti lygias teises eksploatuoti tarptautines oro linijas, gerbti susitariančių valstybių teises, užkirsti kelią diskriminavimui, skatinti visapusišką tarptautinės aviacijos plėtojimą.

Kiekviena valstybė, pasirašiusi Čikagos konvenciją, automatiškai tampa ICAO nariu. Jai suteikiamos visos teisės ir pareigos, numatytos ICAO įstatuose. Valstybėms, kurios Antrojo pasaulinio karo metu kovojo hitlerinės Vokietijos pusėje, įstoti į ICAO buvo sudėtingiau.

Išstoti iš ICAO gali bet kuri valstybė, paskelbusi Čikagos konvencijos denonsavimą. Taip pat bet kuri valstybė, ICAO narė, gali būti pašalinta iš šios organizacijos, jeigu iki nustatyto laiko ji neratifikuoja konvencijos pataisų, kurią, asamblėjos nuomone, privalo priimti visi organizacijos nariai.

Valstybės, pasirašiusios Čikagos konvenciją ir tapusios ICAO narėmis, įsipareigoja leisti visų valstybių, ICAO narių, civilinės aviacijos lėktuvams reguliariai ir nereguliariai skraidyti virš jos teritorijos, laikytis reikalavimų, kurie nustatyti lėktuvams ir įguloms, atliekančioms tarptautinius skridimus.

Asamblėja - vyriausiasis ICAO organas - iki 1956 m. gruodžio 12 d. buvo šaukiama kasmet. Įsigalėjus 48-ojo konvencijos straipsnio pataisai, ji šaukiama vieną kartą per trejus metus. Asamblėja renka tarybos narius, tvirtina organizacijos biudžetą, nustato nario mokesčio dydį, revizuoja finansinę ICAO veiklą, steigia laikinas ir nuolatinės pagalbinės komisijas. Tik asamblėja turi teisę sudarinėti svarbias sutartis su JTO, nagrinėti ir 2/3 balsų dauguma priimti konvencijos pataisas.

Nuolat veikiantis vykdomasis organizacijos organas - ICAO taryba - renkama 3 metams. Taryba turi teisę keisti ir papildyti konvencijos techninius priedus, apimančius rekomendacijas ir standartus visais tarptautinės civilinės aviacijos klausimais. Į ICAO sudėtį taip pat įeina šie nuolat veikiantys organai: aeronavigacijos komisija, aviatransporto komitetas, juridinis komitetas, bendro aeronavigacijos tarnybų finan-

SUJUDIMAS
AZIJOJE

Kad didysis Azijos žemynas seniai tapo naujosios technikos kūrimo bazė - nieko nauja. Bet aviacijoje azijiečiai - ar tai būtų japonai ar tailandiečiai, kinei ar korėjiečiai - paprastai buvo amerikinių aviacijos pramonės gigantų pigūs „užsakymų vykdytojai“. Tikslūs, kruopštūs, gerbiami ir giriama, bet... tik „užsakymų vykdytojai“. Ir ne daugiau! Turint galvoje šių šalių pramonės, technikos ir ypač elektronikos potencialą, klestinčią ekonomiką galima suprasti, jog toks vaidmuo azijiečiams pakankamai įgrišo. Kai kas teigia, jog galbūt šis veiksnys ir buvo pagrindinis Azijos šalių apsisprendimo akstinas, ta jėga, kuri pastūmėjo jas kooperuotis.

Postūmiu tam tapo ginčas tarp Tailando ir JAV bei Didžiosios Britanijos kompanijų. Pirmieji iš pradžių buvo pavadinti partneriais gaminant MD-12 ir British Aerospace regioniniams skrydžiams skirtus lėktuvus. Bet... kai pradėjo ryškėti darbų apimtys, azijiečiai buvo didžiųjų koncernų „pastatyti į vietą“. Jiems patikėta tik vykdyti nurodymus, tiekti pigią darbo jėgą ir gerą produkciją, o visa kita „didieji“ ėmėsi spręsti patys, numoję ranka į tariamus partnerius. Tailandas į tokį akibrokštą atsakė labai griežtai - atsisakė bendradarbiauti. Šis atvejis nėra vienintelis. Tad ir nieko nuostabaus, kad tokia Amerikos ir kitų didžiųjų valstybių aviacijos pramonės gigantų pažūra sukėlė aktyvaus pasipriešinimo bangą. Ir...

Pietų Korėja parodė iniciatyvą. Jos tikslas - skatinti kaimyninių Azijos žemyno valstybių kooperavimąsi. Koncernas Samsung pasirašė sutartį su Kinijos Aviation Industries of China (AVIC). Jos užduotys - Phoenix projektas. Dar šiais metais žadama bendromis jėgomis imtis kurti naują lainerį, kurio gamyba turėtų prasidėti 1998 metais.

Dar toliau siekia planas sukurti bendrą kelių Azijos valstybių skraidantį aparatą, sutartinai pavadintą „Asian Air Express“. Tai turėtų būti regioniniams skrydžiams skirtas 106-



Korėjiečių keleivinio lėktuvo, skirto skraidinti nuo 50 iki 100 keleivių, modelis. Ar ilgai jam teks vaidinti tik masalo vaidmenį?

150 vietų laineris. Jo projektavimo ir pasirodymo gamybai suma siekia milijardą USD. Šiuos pinigus aviacijos pramonės korporacijos, kurias aktyviai remia šalių vyriausybės, pažadėjo surasti. Tik štai jų pranešimas, kad laineris skris jau 1998-aisiais, vargu ar realus. Nors... Negalima pamiršti, jog azijiečiai labai užsispyrę, ambicingi ir dėl savo šalių garbės bei rimtos konkurencijos amerikiečiams ir europiečiams gali padaryti stebuklus. Juolab kad artėjanti galimybė sukurti Azijos valstybių aviacijos pramonės aljansą (sutartinai vadinamą Asian Aerospace), panašų į europinį Airbus Industrie, paragino prisijungti prie jo ir Indijai bei Singapūrai.

Neatsilieka ir Indonezija. Šios valstybės naujų technologijų ministras dr. Habibhe per Singapūrę vykusią parodą oficialiai pasiūlė Azijos šalims bendrai įgyvendinti programą, pavadintą N-250. Ja numatoma sukurti regioniniams skrydžiams skirtas lėktuvus, galintis skraidinti 68 keleivius.

Suprantama, kad nepaisant gerų norų ir atkaklumo, šios korporacijos ir kompanijos vienos nedaug pasiektų. Visko neapėmėsi, ypač iš karto. Todėl bendradarbiaujama su Prancūzija, bandant pirkti iš jos ištisas technologines linijas. Rytų žingiai ir realūs užmojai!

Neatsitiktinai kai kurie Europos aviacijos pramonės koncernai, gerai žinantys azijiečių užmojus bei galimybes, skuba pasinaudoti rinkta. Airbus Industrie žada pateikti technologines linijas, o Vokietijos Dornier žengs dar toliau. Koncernas pasiūlė azijiečiams gaminti pagal vokiečių licencijas Do-228. DA-SA prezidentas Hartmut Mehdorn net pareiškė, kad „Jeigu kas žada gaminti kad ir penkiasdešimt lėk-

tuvų, klausimas dėl licencijų gali būti dalykiško pokalbio tema“. Tokia pažūra yra pirmiausia kalbant apie turbosraigtinius lėktuvus, kurių paklausa Europoje gerokai sumažėjo. Tačiau net ATR - bendras prancūzų ir italų susivienijimas susimąstė: ar nevertėtų įsteigti kinų ekonominėje zonoje (į ją įskaitomos ir netoliese esančios valstybės) pagal licencijas gaminamų ATR-72 visišką montavimo liniją? Šio susivienijimo prezidento Henri Paul Puel žodžiais, Azijoje yra puikios aviacijos pramonės plėtojimo perspektyvos. Juk ir dabar iš pasaulio padangėje skraidančių 365 ATR aparatų daugiau negu dešimt procentų priklauso Azijos aviakompanijoms.

Šalia daugelio keleivinių bei biznio aparatų, Azijos šalyse nemaža ir „vyresnio amžiaus“ karo lėktuvų - amerikiečių bei rusų gamybos. Izraeliečiai tuo puikiai naudojasi. Jie juos modernizuoja. Tad teisėtai ir visiškai logiškas azijiečių klausimas: kodėl ši sritis perleista Izraelio ir Rusijos firmoms? Kooperacijos pagrindu žadama sukurti korporaciją, kuri pati atliktų šiuos darbus, juolab kad atsargines dalis, naujausią elektroniką pasirenkę tiekti net amerikiečiai.

Azijos žemynas, turintis didžiules galimybes ir potencialą, žada artimiausiu metu tapti labai rimtu konkurentu Amerikai ir Europai. Jame yra viskas - žaliavos, aukščiausios klasės elektronika, puiki technika ir pagaliau viso pasaulio labai vertinamas protas ir darbštūs žmonės. Na, o jeigu Asian Aerospace ko nors trūktų - už jėgas ir juanus galima gauti visko. Azijiečiai tai puikiai žino.

„TVIRTOVĖ“
PASIRODĖ ESANTI
NEPAKANKAMAI
TVIRTA

Pavadinimas Ispanijos tvirtovės Alcazar, kuri garsi keturiais gynybos bokštais, buvo pasirinktas mėginant sukurti stambiausią Europos civilinės aviacijos kompanijų susivienijimą. Dar 1993-aisiais Šveicarijos Swissair, Olandijos KLM, Skandinavijos valstybių korporacija SAS ir Austrijos AUA (Austrian Airlines) pradėjo derybas. Jų tikslas buvo sujungti jėgas bei techniką ir įkurti civilinės aviacijos susivienijimą, kuris per metus skraidintų 32,8 mln. keleivių. Gražus sumanymas. Juolab kad didėjant konkurencinei kovai dėl rinkos, dėl galimybės „išgyventi“, atskiroms aviakompanijoms sunku atsispirti spaudimui, kurį didina „banginiai“ iš JAV ir Tolumų Rytų.

Atrodytų, ko reikia - jungtis ir... Bet tas „ir“ turi savo šaknis, kurios išryškėjo aptariant Alcazar kūrimo detales. Po to oficialiai paskelbta, kad „keturbokštė tvirtovė“ sugriuvo dėl... „iš esmės kitokio požiūrio į partnerius iš JAV“. Mat Olandijos valstybinė aviakompanija primygtinai reikalavo, kad Alcazar partneris Jungtinėse Valstijose būtų Northwest Air Lines, kurios 20 procentų kapitalo priklausauja savo partnerio JAV - Delta Air Lines. Pasirodo, Šveicarijos valstybinei aviakompanijai priklausauja 5 proc. šios kompanijos kapitalo, o pastarajai - tiek pat kapitalo Swissair. Kiti du „tvirtovės“ kūrimo dalyviai iš pradžių nerodė jokio aktyvumo. Paprasčiausiai - jie su niekuo užjūryje nėra susiję. Todėl per ginčą galėjo paremti bet kurią pusę. Bet kai olandai ėmė įrodinėti, kad ieškant partnerių JAV lemiama reikšmė turėtų būti teikiama jų partneriui, požiūris tiek išsiskyrė, kad „tvirtovė“ pasirodė esanti nepakankamai tvirta.

Anot piktų liežuvių, šis nesutarimas buvęs tik matomoji ledkalnio dalis. Po „vandeniu“ slėpėsi didžiulis keturių europinių aviakompanijų ir jų partnerių deficitinis balansas. Na, o kaip žinome, kad ir kiek elgetų suėmtų draugėn, turtingesni jie ne taps...

Matyt, tai ir buvo tas povandeninis rīfas, į kurį atsitrenkęs ir sudužo „keturių bokštų laivas“.

Aleksas ŠURKUS

DAR VIENAS
„SKYLIŲ LOPYTOJAS“

Firma Laerjet, įsikūrusi Vičtoje, JAV, ruošiasi pateikti vartotojams malonią staigmeną - ji pradėjo gaminti serijomis „skylių lopytoja“. Taip pavadintas Laerjet 45. Tai dešimt keleivių skraidinantis, dviejų pilotų valdomas lėktuvas, kuris užpildė spragą tarp mažojo Laer 31 ir didžiojo Laerjet 60.

Specialistai teigia, jog tai - kainos, skraidymo galimybių, rentabilumo ir salono dydžio sintezė. Naujasis skraidymo aparatas kainuoja lygiai 6 milijonus JAV dolerių.

Du jo Garrett TFE 731-20 varik-

liai išvysto po 15.876 kg trauką. Tai įgalina aparatą, kurio ilgis 17,68 m, sparnų ilgis 14,56 m, aukštis 4,29 m, išvystyti 859 km/val greitį. Nuskristi nepapildęs degalų atsargų Laerjet 45 gali 4074 km. Jo aukščio lubos - 15.545 m.

Po aviakompanijų keleivių apklausos, kuri išaiškino, jog žmonės, skrendantys lėktuvais, pageidauja, kad salonas būtų didesnis ir aukštesnis, Laerjet Incorporation atkreipė į tai dėmesį, ir jaunėlis turi keleiviams skirtą 6,02 m ilgio ir 1,50 m pločio bei 1,55

m aukščio saloną. Kaip jau rašėme, laineris skirtas skraidinti dešimt keleivių. Bet jeigu salone būtų įrengti tik aštuoni kėdsalai, keleiviai galėtų sukrotis juose 180°. Tad biznio žmonės, kurie skris šiuo lėktuvu, gali ramiau sėdėti, atsigrežti į savo bendradarbius arba kolegas, nevaržomai perduoti bylas, dokumentus.

Ką gi, už 6 000 000 dolerių ištisus vertėtų užsisakyti tokį lėktuvą. Ko gero, po trejų metų ir eilė prieitų. Klausimas tėra: kur gauti tuos 6 milijonus?!

ILGAI LAUKTAS KONKURENTAS

Taip yra visose gyvenimo srityse: nauja keičia sena. Keičia, tapdama nauju „darbo arkliu“, kurį po tam tikro laiko ir vėl kas nors pakeis...

Civilinė aviacija nėra išimtis. Ir čia galioja tie patys dėsniai. Geriausiai šią mintį patvirtina JAV kompanijos Beech Aircraft naujausias regioniniams skrydžiams skirtas lėktuvas 1900D.

Jį gaminant buvo atsižvelgta į aviakompanijų pageidavimus: daugiau erdvės, daugiau komforto, pagaliau - greičiau! Kaip tik dėl šių reikalavimų 1900D tapo didžiausiu korporacijos Beech Aircraft kūdikiu.

Šios korporacijos atstovas Vokietijoje Siegfried Jurksaitis įsitikinęs, jog pakanka specialistui tik mesti akį į „jaunėlį“, kad suprastų, jog prieš jį ne ankstesnio regioniniams skrydžiams skirtu lėktuvu variantas, o visiškai naujas dvimotoris skraidantis aparatas.

Lėktuvo salono aukštis atitinka šiuolaikinių lainerių aukštį. Tai - 1,80 m, t.y. net 35 cm aukščiau nei vyresniojo „brolio“. Na, o bendras salono plotas padidintas 28,5 proc.

Ir nors jame tik 19 krėslų keleiviams, kaip ir 1900C, keleivis jaučiasi lyg nedidelio namo hole. Pagerintos lėktuvo aerodinaminės savybės, jis tapo stabilėsnis. Žymiai galingesni ir varikliai. 1900C esančius Pratt and Whitney turbosraiginius PT6A-65B pakeitė net 182



Ore - Beech 1900D.

AJ galingesni PT-67D. Abu varikliai išvysto 2558 AJ galingumą, o tai užtikrina 532 km/val. greitį ir įgalina lėktuvą skristi 7620 m aukštyje. Taigi naujasis nedidukas „de“ greitesnis už savo pirmtaką „C“ 61 km/val.

Bet ne vien tai lemia 1900D pranašumą. Šiais sunkiais civilinei aviacijai laikais labai didelė reikšmė tenka lėktuvo ekonominiams rodikliams. O šioje srityje „jaunėlis“ ištis fenomenalus. Jeigu lėktuvas per metus nuskris 926 000 km, jis sutaupys palyginti su savo pirmtaku net 25 300 USD.

Vertas dėmesio ir tas faktas,

nei 1900C. Šis pranašumas turi ypatingos reikšmės žinant, kad „skubioji aviacija“ dažnai atlieka skrydžius virš Šiaurės Amerikos kalnų, kad ji vis daugiau naudojama ir Pietų Amerikos žemyne, pasižymintame kalnynais, Europoje.

Tiesa, pasak Beech Aircraft korporacijos atstovo spaudai Mike Potts, senajame žemyne 1900D dar vis jaučiasi esąs „vargšas gimnaitis“. Per pusantrų prekiavimo juo metų atstovybė Berlyne pardavė Berliner Spezialflug vieną lėktuvą, kitas skraido čekų Top Air, o trečias - Prancūzijoje. Pasirodo, 5 milijonus dolerių kainuojantis 19 vietų lėktuvas tuo tarpu nesugebėjo pralenkti europiečių taip pamėgtų ir daugelį metų eksploatuojamų regioniniams skrydžiams skirtų lėktuvų Fokker 50, ATR 42/72 arba De Havilland Dash 8. Bet ne veltui sakoma, kad laikas viską keičia. To tikisi ir Beech Aircraft Corporation, kuri, kupina optimizmo, laukia senojo žemyno aviakompanijų dėmesio savo „naujagimiui“.

Ką gi, gali būti, kad ir Lietuvos Avialinijos kada nors užsisakys ir įsigis 1900D. Žinoma, jeigu LAL turės tuos nelemtus 5 milijonus dolerių...

BENDROS GAMYBOS VARIKLIAI

Susitarimą dėl tolesnio bendro aviacijos variklių projektavimo, jų gamybos tobulinimo ir prekybos Maskvoje pasirašė D. Britanijos aviacijos inžinierinis susivienijimas Textron Lycoming ir Rusijos aviacijos technikos susivienijimas Sojuz.

Naujos „santuokos vaisiais“ iš pradžių žada būti kooperavimosi principu gaminami varikliai turboaktyviniams ir turbosraiginiams lėktuvams. Tai Rusijos R-126 bei Lycoming L-500 „šėlmos“ įvairių modifikacijų varikliai.

Pasak abiejų susivienijimų vadovų, jų tikslas - ieškoti rinkos bendrai produkcijai Rusijoje, Rytų Europoje ir Kinijoje. Jie įsitikinę, kad naujoji „šėlma“ bendromis įėgomis sugebės gaminti geriausius pasaulio variklius vidutinės klasės civiliniams ir karo lėktuvams, sraigtasparniams.

„Santuoka“ nebuvo atsitiktinė. Lycoming varikliai, ypač L-500 „šėlmos“, pripažinti viso pasaulio aviacijos pramonės gigantų, o R-126 taip pat ne naujokas. Jis išvysto 3500-4000 kg trauką, pulkia tinka regioninės bei biznio klasės skraidantiems aparatams.

Numatyta ir nauja produkcija. Tai serijos P 120 įvairių modifikacijų varikliai, skirti sraigtasparniams ir nedidelėms regioninės klasės lėktuvams.

PASEKĖJAS

Jau skelbėme, kad McDonnell Douglas (MDD) korporacija ruošiasi pradėti naujų regioniniams skrydžiams skirtų lėktuvų MD-95 gamybą. Tai turi būti trumpiems ir vidutiniams nuotoliams įveikti skirtas laineris 100 keleivių. Tik lėktuvas - ne dviratis. Jo serijinei gamybai paruošti reikia ne vienerių metų. Ir ne tik technologinėms linijoms įrengti, bet ir paklausai išsiaiškinti.

Suprantama, kad daugelis šios aviacijos pramonės korporacijos gaminių naudotojų, ypač tie, kurie ilgus metus eksploatavo MD-9, paprasė nuodugnesnės informacijos apie MD-95. Mat rinkoje, kurią žada užkariauti MDD, jau yra rimtas konkurentas - Fokker 100. Tad aišku, kad prieš užsisakydamos „dar gilioje slankiojančią mešką“, aviakompanijos nori lyginti, skaičiuoti, svarsyti. Juk regioniniams skrydžiams skirtas laineris kainuoja ne vieną milijoną dolerių.

Pareikalavo ir... nustebo! Mat McDonnell Douglas savo prospektuose juodu ant baltos paskelbė, kad jų laineris bus visų „gėrybių įsikūnijimas“. Jis bus, anot korporacijos, regioninių lėktuvų etalonas. Keleiviams bus pasiūlyti iki šiol neregėti patogumai, prabanga, jo gamybai bus naudojama labai mažai žmonių kenksmingų medžiagų (turima galvoje salono krėslų apmušalai ir plastmasiniai dirbiniai), lėktuvas bus pigus, ekonominis efektas - didelis, o



planinio remonto kaštai - mažiausi. Žodžiu, MDD korporacija siūlo vos ne aviacijos superšėdėvą. Tik... iš pradžių buvo kalbama apie 1000 lėktuvų seriją, o dabar šis skaičius sumažėjo per pusę.

Pasak korporacijos, MD-95 bus gaminamas trijų modifikacijų. Jis bus vienu metru ilgesnis nei MD-9-30, bet gerokai trumpesnis už mažiausią šios korporacijos MD-80 serijos aparatą MD-87. Lėktuvas, sąlyginai pavadintas MD-95-30, skraidins 100 keleivių į 3500 km nuotolį. Kitas „brolis“ - MD-95-30ER - skraidins taip pat 100 keleivių, bet j kur kas ilgesnį - 4260 km nuotolį. O ekonomiškiausias šios šėlmos narys - MD-95-50 galės skraidinti 122 keleivius į 3000 km nuotolį.

Naujieji civilinei aviacijai skirti lėktuvai, sakoma prospekte, visais atvejais bus labai ekonomiški, gerokai pralenks visus konkurentus ir naudos 20 proc. mažiau degalų, nei populiariusis MD-9.

Kur slypi naujojo, ko gero, tik 1998-aisiais numatomo gaminti lėktuvo ekonomiškumo paslaptys? Pirmiausia tai - moderniausi varikliai. Juos,

pavadintus BR-715, gamins BMW ir Rolls Royce. Kiekvieno tokio variklio galingumas (o jų bus du) sieks 9500 kg! O kuro 100 km nuotoliui įveikti lėktuvas sunaudos tik 95 litrus.

Žinant, jog Fokker 100 jau skrenda, kad yra dar ir Boeing 737, o MD-95 galės pasirodyti „arenoje“ tik amžiaus pabaigoje, pirmieji, be abejonės, turi milžinišką pranašumą. Bet McDonnell Douglas specialistai įsitikinę, kad gera naujojo lėktuvo pirmtako reputacija bei labai efektyvūs MD-95 rodikliai ir maži eksploatavimo kaštai garantuos naujajam „mekdonelui“ ne tik sėkmę, bet ir ilgaamžiškumą.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Ilgis	36,36 m
Sparnų ilgis	28,47 m
Aukštis	8,60 m
Maksimalus kilimo svoris	51700 kg
Kuro talpa	11565 k
Maksimalus greitis	812 km/val
Maksimalus skridimo tolis	4260 km
Aukščio lubos	5100 m



Sveiki, mieli bičiuliai Lietuvoje! Mano rašinio antraštė - emblema, kuri buvo skirta didžiulei aviacijos šventei, vykusiai Nidvaldene (Centrinė Šveicarija), Buošo mieste. Ko gero, apie ją ir nerašyčiau Lietuvos aviacijos mėgėjams, bet paprasčiausiai noriu papasakoti apie tai, kaip tokie renginiai organizuojami mano šalyje. Juolab kad šis - nepaprastas. Jis buvo skirtas mūsų karo aviacijos 80-mečiui ir šveicarų grupinės akrobatikos eskadrilės „Patrouille Suisse” 30-mečiui. Tad...

„Air 94 Bouchs” vyko dvi dienas. Pirmąją, penktadienį, ją apylankė 30 tūkstančių, o antrąją - šeštadienį - net 70 tūkstančių žiūrovų. Išties įspūdingi skaičiai. Ir tai tokioje nedidelėje valstybėje, kokia yra Šveicarija!

Manau, jog gausus žiūrovų skaičius paaiškinamas ne vien tuo, kad atvykimas automobiliais bei geležinkelio buvo kuo puikiau organizuotas, kad nė vienam „ratuotam” aviacijos mėgėjui neteko ieškoti automobilio stovėjimo aikštelių vietos jose. Visiems visko pakako. Tai viena. Bet daugiausiai lėmė puiki programa, jos įtampa, kuri, patraukusi aviacijos gerbėjų nuo pat atė-

jimo į šventę, nepaleido jo dar daug valandų ir po paskutinio pasirodymo. Juk buvo galima „iš arti” pasižiūrėti daug karo lėktuvų, kurių čia buvo tikrai gausu.

Šventę pradėjo vietos aviacijos gamyklos Pilatus-Werke lėktuvai - P-2, P-3, PC-6, PC-7, PC-9 ir naujausias skraidantis aparatas PC-12. O paskui juos į dangaus žydrynę pakilo ir istoriniai skraidantys aparatai - „senoliai” - Fieseler Storch ir kiti. Na, o amerikiečių P-51 Mustang ir šveicariškas lėktuvas FW C-3603 pademonstravo oro kautybes. Visiškai tokias, kokios vyko viršum Helvetijos Antrojo pasaulinio karo dienomis. Po to padangėje „baletą šoko” ryškiai raudoni oro erdvės apsaugos junginio skraidymo mokytojų akrobatikos eskadrilės lėktuvai PC-7.

Viskas įdomu, patrauklu. Bet kai viršum aerodromo pasirodė Ispanijos karališkųjų karo oro pajėgų Patrulla Aguilla, žiūrovai apstulbo. Padabinę savo Casa C-101 raudona-geltona-sidabrine spalvomis, lėktuvai padangėje demonstravo žavias figūras, žaibiškai persigrupuodavo, o baigę pasirodymą paleisdami viršum aerodromo storą dūmų uždangą, kurią sudarė Ispanijos nacionalinės vėliavos spalvos - raudona-geltona-raudona.

Svečius pakeitė vietos karo parašiutininkai. PC-6 Turbo Porter pakėlė juos į padangę ir atsidūrė vir-



Šveicarijos KOP F-5E Tiger II.



Vokietijos Luftwaffės Tornado.



Ispanijos karališkųjų KOP F/A-18.

šum aerodromo tame aukštyje, kurį užsisakė melsvus „čiuzinius” įvaldę desantininkai. Šiems nespėjus nusiiešti, padangę sudrebino prancūzų akrobatinio skraidymo eskadrilė „Patrouille de France”, atskridusi sekundės tikslumu į pasirodymą tiesiai iš Salon de Provence.

Po jų savo sugebėjimus Hunter lėktuvais demonstravo „Patrouille Suisse”. Ji parodė programą, kuri demonstruota ir Famborou parodoje. Tai buvo paskutinis hunterių pasirodymas. Kitą dieną jie drauge - penkios eskadrilės - pakilo į orą, ir čia „kūrė” įvairiausias sudėtingas fi-



Šveicarijos KOP Mirage IIIS.



Čekijos KOP Su-22.

gūras. Sudie, hunteriai, jūs sažinin-
gai atlikote savo darbą Šveicarijoje!

Toliau buvo čekų An-26, šveicarų PC-7 ir PC-9 bendri skrydžiai, ištisas oro paradas, pagaliau F-5E Tiger ir dviejų Mirage S oro kovos manevrai, kurie pavergė žiūrovų širdis. Šį reginį pagyveno dar ir tai, kad F-5E naudojosi dūmų uždanga, tai išlįsdamas iš už jos, tai vėl pasislėpdamas... Be audringų plojimų neliko ir Italijos akrobatinio skraidymo eskadrilė Freccia Tricolori. Kartais atrodė, kad lėktuvai būtinai susidurs. Bet... juos valdę pilotai puikiai išmano savo darbą!

„Lietuvos sparnų“ skaitytojas jau žino iš mano ankstesnio rašinio, jog Šveicarija perginkluoja savo KOP, kad mūsų asai laukia F/A-18-ųjų. Tad suprantama, kad mano tėvynės aviacijos gerbėjai pastaruosius, atskridusius iš Ispanijos karališkųjų karo oro pajėgų bazės Saragose, pasitikio ypač šiltai. Juk nebetoli tas laikas - 1997-ieji, kai ir mes jų turėsime savo oro erdvei ginti. Beje, ankstesniais metais šiuos lėktuvus paprastai demonstruodavo Vokietijoje dislokuoti kanadiečiai. Bet... tie metai nuėjo į nebūtį. Kanadiečių nebėra Europoje...

Suprantama, kad savo sugebėjimus pademonstravo ir sraigtasparnininkai. Oro virazus „raitė“ Super Puma ir Alouette III.

Jau minėjau, kad pirmą šventės dieną „Patrouille de France“ tik atskrido. Užtat tie, kurie matė šią aviacijos šventę antrą dieną, išvydo ištisą oro spektaklį, kuriame dalyvavo ir garsieji Concorde. O baigė šventę čekų Su-22 ir L-59. Rudos spalvos karo lėktuvai gerokai skyrėsi nuo kitų valstybių aparatų. Bet ne tik tai sudrebino Helvetijos piliečių širdis. Nejprasta dar matyti „kitos pusės“ skraidančius aparatus, kad ir atvykusius taikiais tikslais. Su-22 demonstravo ištis aukščiausios klasės pilotą, per kurį buvo naudojami didžiuliai perkrovimai, keičiamos sparnų plokštumos. Visa tai palieka labai didelį įspūdį.

Aviacijos šventėje buvo ne tik skraidoma. Žiūrovai pamatė išnikuotus JAV KOP F-15, kuriuos puošė karo Persų įlankoje simboliai, vokiečių Tornado, šveicarų Mirage IIIS ir IIIRS, daug kitų. Įspūdinga!

Turiu prisipažinti, jog kaip ir daugelis šios šventės žiūrovų, turėjau laimės pamatyti iš tikrųjų dėmesio vertą ir įsimintiną renginį, kurį parėngė ir pademonstravo įvairių šalių kariškiai. Ir belieka tik laukti, kada ir vėl turėsime progos taip įdomiai praleisti laisvalaikį. Juk sportinių lėktuvų, sklandytuvų, skraidyklininkų „baletą padangėje“ matome bemaž kasdien. O tokius „šokių“!

Štai tiek ir norėjau Jums papasakoti. Kaip iliustraciją siunčiu pluoštą įvairių skraidančių aparatų nuotraukų.

Sėkmingų Naujųjų metų, bičiuliai!

Tom STALDER

DEBIUTAS

Pirmą kartą atkūrus Lietuvos nepriklausomybę mūsų šalies sportininkai, skraidinantys laisvo skridimo aviamodelius, dalyvavo Europos čempionate, kuris vyko 1994 m. rugpjūčio 7-10 d. Kijeve.

Viskas prasidėjo nuo ilgų diskusijų aviamodeliavimo sporto konferencijoje dėl rinktinės formavimo principų. Buvo nutarta startuoti tik vienoje - F-I-A - sklandytuvų klasėje. Mūsų šalies sportininkai šioje klasėje visais laikais pasiekdavo neblogo rezultato.

Liepos 31-rugpjūčio 3 d. tame pat aerodrome vyko pasaulio taurės etapas (Antonovo taurė-94), tad nusprendėme vykti anksčiau ir dalyvauti šiose varžybose, kad geriau priprastume prie vietinių sąlygų. Sklandytuvų klasėje dalyvavo 141 dalyvis, atstovavęs 19 šalių. Geriausiai sekėsi R. Bražėnui, užėmusiam 28 vietą (1247 tšk.). S. Jakutis, surinkęs 1211 tšk., užėmė 47 vietą. Labai nesisekė V. Dimavičiui. Jis, surinkęs 818 tšk., užėmė 128 vietą. Dar vienas mūsų šalies reprezentantas V. Nikolajevs, surinkęs 1110 tšk., užėmė 96 vietą. Nugalėjo Rusijos atstovai. Pirmas - M. Kočkariov, surinkęs 1260+271 tšk., antras - A. Durnev - 1260+260 tšk., trečias - švedas P. Findhal - 1260+242 tšk.

Modelių su gumos varikliais F-I-B klasėje nugalėjo taip pat Rusijos atstovai. Pirmas buvo N. Michejev - 1290+260+420 tšk., antras - R. Kurejev - 1290+300+414 tšk. Šioje modelių klasėje startavo 89 sportininkai.

F-I-C taimerinių modelių klasėje, kurioje dalyvavo 46 sportininkai, taip pat nugalėjo Rusijos atstovas L. Fuzjev - 1320+300 Antras - Ukrainos atstovas V. Aleksandrov - 1320+294 tšk., trečias - JAV atstovas R. Siffert - 1320+288 tšk.

ŽEMAITIJOS TAURĖ TELŠIEČIAMS

Akmenėje vykusiose tradicinėse Žemaitijos taurės varžybose dalyvavo šešios komandos. Sportininkai skraidė laisvos, standartinės ir monotipo (L-13 „Blanik“) sklandytuvais. Įvykdyti penki įskaitiniai pratimai. Blanikais geriausiai skraidė Telšių aeroklubo sklandytojas Stasys Bukauskas, surinkęs 1529 taškus. Tarp standartinės klasės sklandytuvais startavusių nugalėjo klaipėdietis Linas Zubė (1793 t.), o laisvos - Šilutės aeroklubo atstovas Vytautas Šveikauskas (2072).



Lietuvos ir kaimyninės Latvijos aviamodeliuotojai per čempionato atidarymą

Europos čempionatas prasidėjo įspūdingu atidarymu, kuris vyko „Čaikos“ sporto komplekse.

Sklandytuvų F-I-A modelių klasės startai vyko rugpjūčio 8 d. Buvo labai karšta. Temperatūra dieną buvo pakilusi iki +34°C, vėjas - silpnas, 0-2 m/s. Pirmieji trys turai mūsų šalies atstovams buvo sėkmingi. Nepradarome nė vieno taško. Per ketvirtą turą labai nepasisekė R. Bražėnui. Jo modelis skrido tik 57 sek., tad užimti aukštą komandinę vietą buvo nerealu. Geriausiai sekėsi V. Dimavičiui. Jis surinko daugiausiai taškų - 1260 ir pateko į papildomą 8 turą, kuriame startavo 30 dalyvių. S. Jakutis, paskutiniame 7 ture padaręs taktinę klaidą ir surinkęs 1257

tšk., užėmė 30 vietą. Geriausią rezultatą per 8 turų parodęs Rumunijos atstovas E. Popa vėliau buvo techninės komisijos diskvalifikuotas. R. Bražėnas, surinkęs 1137 tšk., užėmė 52 vietą. V. Dimavičius per papildomą 8 turą surinkęs 225 tšk. užėmė aukštą 11 vietą. Lietuvos komanda liko 14 vietoje.

Asmeniškai nugalėjo Vokietijos atstovas D. Sauter - 1260+291 tšk. Antrą ir trečią vietas užėmė Rusijos atstovai: S. Makarov - 1260+272 tšk. ir M. Kočkariov - 1260 267 tšk. Komandomis nugalėjo Rusijos modeliuotojai, antri - Vokietijos atstovai, tretii - vengrai.

R. BRAŽĖNAS



Telšių ir Šilutės aeroklubo sklandytojai su iškovotomis taurėmis.

Tarp komandų nugalėjo Telšė Šilutės, trečią - Klaipėdos šių atstovai. Antrą vietą užė sklandytojų komanda.

Grupė Kauno vaikų, besidominčių skraidyklių sportu, pageidauja, kad redakcija supažindintų skaitytojus su skraidyklių ir parasparnių pasaulio rekordais.

Patenkiname šį prašymą.

Informacija pateikiama Tarptautinės federacijos vartojama anglų kalba tokia tvarka: pasiekimas, pilotas, šalis, data, skraidyklė, vietovė, kurioje pasiektas rekordas.

Naujai pasiekti pasaulio rekordai pažymėti N.

1 KLASĖ: SKRAIDYKLĖS

Skridimo nuotolis

- bendra kategorija: 488,2 km, Lary Tudor, JAV, 1990.07.03. Wills Wing HP AT 158, (Hobbs, New Mexico, USA)

- moterų kategorija: 335,8 km, Kati Castle, JAV, 1991.07.22, Wills Wing AT 145 (Horseshoe, Meadows, Owens Valley, California, USA)

Skridimo į tikslą nuotolis

- bendra kategorija: 488,2 km, Lary Tudor, JAV, 1990.07.03. Wills Wing HP AT 158 (Hobbs, New Mexico, USA)

- moterų kategorija: 212,5 km, Liavan Mallin, Airija, 1992.07.31, Airwave Magic 4 (Horseshoe, Meadows, Owens Valley, California, USA)

Skridimo nuotolis su vienu posūkio punktu

- bendra kategorija: 412,6 km, Mark Gibson, JAV, 1992.07.31, Wills Wing HP AT 158 (Horseshoe, Meadows, Owens Valley, California, USA)

- moterų kategorija: 292,1 km, Kati Castle, JAV, 1990.07.01, Pacific Airwave Magic Kiss (Hobbs, New Mexico, USA)

Skridimo nuotolis į tikslą su sugrįžimu

- bendra kategorija: 310,3 km, 1988.06.26, jungtinis rekordas: Geoffrey R. Lyons, Didžioji Britanija, Enterprise Wing Foil 160B Racer ir Lary Tudor, JAV, Wills Wing HP II 170 (Horseshoe, Meadows, Owens Valley, California, USA)

- moterų kategorija: 132,0 km, Tove Buas-Hansen, Norvegija, 1989.07.06, UP Axis 13 (Gunter, Owens Valley, California, USA)

-dvivietė kategorija: 132,0 km, Kevin Klinefelter, JAV 1989.07.06, Moyes GTR 210 (Gunter, Owens Valley, California, USA)

Skridimo nuotolis trikampiu maršrutu

- bendra kategorija: 196,1 km, James G. Lee, JAV, 1991.07.04, Wills Wing HP AT 158 (Wild Horse Mesa, Colorado, USA)

- moterų kategorija: 114,1 km,

Judy Leden, Didžioji Britanija, 1991.06.22, Airwave K2 Mylar (Unterberghorn, Kossen, Austria)

Greitis trikampiu 25 km maršrutu

- bendra kategorija: 42,6 km/h, James G. Lee, JAV, 1989.09.14, Wills Wing HP AT (Gold Hill, Telluride, Colorado, USA)

- moterų kategorija: 26,0 km/h, Jenny Ganterton, Australija, 1990.02.14, Enterprice Wings Foil 152 c (Forbes, New South Wales, Australija)

Greitis 50 km trikampio maršrutu

- bendra kategorija: 38,5 km/h, Cristian Durif, Prancūzija, 1989.08.23, La Mouette Compact

SKRAIDYKLIŲ IR PARASPARNIŲ SPORTO PASAULIO REKORDAI

(Col des Robines, Alpes de Haute de Provence, France)

- moterų kategorija: 21,0 km/h, Annelise Mueller, Šveicarija, 1992.07.23, Wills Wing HP AT 145 (Fiesch, Switzerland)

Greitis 100 km trikampio maršrutu

- bendra kategorija: 29,7 km/h, Cristian Durif, Prancūzija, 1989.08.07, La Mouette Compact (Col des Robines, Alpes de Haute de Provence, France)

Greitis 150 km trikampio maršrutu

- Bendra kategorija: 26,3 km/h, Wayne (Drew) Cooper, Australija, 1989.06.10, Moyes XS 155 (Unterberghorn, Kossen, Austria)

Greitis į tikslą su sugrįžimu 100 km maršrutu

- bendra kategorija: 35,9 km/h, Christop Ambuhl, Šveicarija, 1992.07.31, Icaro 2000 Brazil (Fiesch, Switzerland)

- moterų kategorija: 24,2 km/h, Annelise Mueller, Šveicarija, 1990.07.31, Wills Wing HP AT 145 (Fiesch, Switzerland)

Greitis į tikslą su sugrįžimu 200 km maršrutu

- bendra kategorija: 35,8 km/h, Jean Claude Hauchecorne, Kanada, 1990.07.20, Wills Wing HP AT

(Mt. Seven, Golden, BC, Canada)

Pasiektas aukštis

- bendra kategorija: 4340 m, Lary Tudor, JAV, 1985.08.04, UP GZ 155 (Horseshoe, Meadows, Owens Valley, California, USA)

- moterų kategorija: 3970 m, Judy Leden, Didžioji Britanija, 1992.12.01, Wills Wing HP AT 145 (Kurman, South Afrika)

- dvivietė kategorija: 3350 m, Kevin Klinefelter, JAV, 1989.07.06, Moyes GTR 210 (Gunter, Owens Valley, California, USA)

2 KLASĖ: KIETO SPARNO SKRAIDYKLĖS

Skridimo nuotolis

- bendra kategorija: N 230,2 km, William Woodruff, JAV, 1993.06.26, Air Sports International Vector 156 (Lone Pine, California, USA)

Skridimo į tolį nuotolis

- bendra kategorija: N 170,3 km, William Woodruff, JAV,

1992.11.28, Edel Space 40 (Vryburg, South Afrika)

Skridimo į tikslą nuotolis

- bendra kategorija: N 182,5 km, 1992.12.28, jungtinis rekordas: Masahiri Minegishi, Japonija, UP Katana 51 ir Etsushi Matsuo, Japonija, UP Katana 49 FR (Kurman Airfield, South Afrika)

- moterų kategorija: N 100,7 km, Sarah Fenwick, Didžioji Britanija, 1994.07.18, Nova Sphinx 125 (Piedrahita, Spain)

Skridimo nuotolis su vienu posūkio punktu

- bendra kategorija: 252,0 Robbie Whittall, Didžioji Britanija, 1993.01.22, Firebird Navajo Proto (Kurman Airfield, South Afrika)

- moterų kategorija: 129,1 km, Judy Leden, Didžioji Britanija, 1992.12.09, Firebird Apache 23 (Vryburg, South Afrika)

Skridimo nuotolis į tikslą su sugrįžimu

- bendra kategorija: 134,9 km, Xavier Remond, Prancūzija, 1992.05.13, Advance Omega 2 (Billing, Himachal Pradesh, India)

- dvivietė kategorija: N 73,5 km, Roland Wurgler, Šveicarija, 1994.08.05, UP Pick-UP (Fiesch, Switzerland)

Skridimo nuotolis trikampiu maršrutu

- bendra kategorija: 89,6 km, Christian Heinrich, Austrija, 1993.05.17, Nova Sphinx (Mautställe, Loserstrasse, Austria)

- moterų kategorija: N 50,3 km, 1994.06.20, jungtinis rekordas: Judy Leden, Didžioji Britanija, Edel Rainbow 26 ir Sarah Fenwick, Didžioji Britanija, Nova Sphinx 125 (Piedrahita, Spain)

Greitis 50 km trikampio maršrutu

- bendra kategorija: N 15,8 km/h, Judy Leden, Didžioji Britanija, 1994.06.20, Edel Rainbow 26 (Piedrahita, Spain)

- moterų kategorija: N 15,8 km/h, Judy Leden, Didžioji Britanija, 1994.06.20, Edel Rainbow 26 (Piedrahita, Spain)

Pasiektas aukštis

- bendra kategorija: 4530 m, Robbie Whittall, Didžioji Britanija, 1993.01.06, Firebird Navajo Proto (Brandvlei, South Afrika)

- moterų kategorija: 2970 m, Verena Muhr, Vokietija, 1991.12.13, Firebird Ninja (Bitterwasser, Namibia)

- dvivietė kategorija: N 4150 m, Urs Haari, Šveicarija, 1992.11.30, Edel Space 40 (Vryburg, South Afrika)



Šis „Mohikanų mohikanas” - iš Pietų Amerikos į JAV grąžintas lėktuvas su Meksikos registravimo numeriais. Dabar senolis puikuoja Pima Air muziejuje Tuskone (Arizonos valstija).

Antrasis pasaulinis karas buvo tik pasibaigęs. Įsigalėjo ekonominis nuosmūkis. Tad civiliniams tikslams skirtas bendrovės Northrop trimotorių transporto lėktuvas N-32 Pioneer neturėjo pasisėkimo. Bet, kaip sakoma, gero darbo, o juo labiau patyrimo išmesti nevalia. Ir kompanija nutarė panaudoti savo įgytas žinias ir patyrimą konstruojant kariškiams skirtą transporto skraidantį aparatą. Tai buvo YC-125 Raider.

Trimotorių lėktuvų pranašumas yra tas, kad sudėgus vienam varikliui aparatas praranda tik vieną trečdajį greičio, jis lieka patikimas ir palyginti saugus ir su dviem varikliais. Na, ir kas dar labai svarbu - tokie lėktuvai paprastai startuoja iš nelabai ilgų pakilimo takų, net jeigu šie nėra labai tobuli.

Būtent šias savybes JAV kariškiai ir norėjo išnaudoti, kai 1948-aisiais patikėjo bendrovei Northrop pagaminti N-23 Pioneer pagrindu karo transporto lėktuvą. Užduočiai įgyvendinti buvo skirta 5,5 milijono dolerių. Už juos turėjo būti pagaminti 23 aparatai, pavadinti YC-125 Raider.

Šiems aparatams buvo skirtas bandomųjų triušų vaidmuo įvairiose JAV KOP bazėse. Reikėjo įsitikinti: ar pajėgūs šie lėktuvai deramai pakeisti krovininius sklandytuvus, naudotus Antrajame pasauliniame kare, ir ar jie sugeba atlikti pafrontės zonų aprūpintųjų vaidmenį. Klausimas buvo keliamas taip: lėktuvas turi greitai ir saugiai nugabenti į reikiamą vietą dalinius, kad čia būtų galima įkurti laikinus atramos taškus. Juk tai 1948-iejį, „šaltojo karo“ karščiausiu metais JAV kariškiams rūpėjo, reikalui esant, išlaipinti savo dalinius bemaž pusėje pasaulio! Buvo ir dar viena užduotis, kurią užsakovai kėlė gamintojui:

lėktuvai turėjo būti pajėgūs reikalui esant atlikti JAV Arktikos korpuso - atsarginių dalinių-gelbėjimo darbus.

YC-125 buvo ištisai metalinis lėktuvas, pastatytas labai paprastai, bet patogiai. Jo variklius buvo galima lengvai pakeisti net nesant arti aerouosto. Visos sistemos ir galimo remonto reikalingi mazgai buvo dengti pakeliamomis plokštėmis, kad nebūtų jokių sunkumų juos pasiekti. Pagaliau visi laidai, vairavimo lynai bei kabeliai suėdavo į liemens priekinę dalį, kuri buvo labai lengvai prieinama. Užriestų lėktuvo sparnų konfigūracija parinkta tam, kad būtų galima tūpti netgi tarp krūmų bei medžių, o ratal - toli vienas nuo kito, kad lėktuvui būtų patogiu tūpti ir kilti net žolėtoje vietovėje. Pagaliau, turint galvoje universalią lėktuvo veiklos zoną, prie jo buvo galima primontuoti plūdes arba slides.

Firma Northrop turėjo neblogą parengtį (kad ir N-23 Pioneer). Tad naujasis užsakymas buvo pradėtas vykdyti jau po septyniolikos mėnesių. 1949-ųjų rugpjūčio 1-ąją lakūnas bandytojas Max Stanley pakilo lėktuvu YC-125 pirmam skrydžiui, kuris truko 32 minutes, ir po jo labai gerai įvertino aparatą. Tad jau 1950-aisiais produkcija pradėjo keliauti į KOP bazes. Pagrindinis jos gavimo centras buvo Wright-Patterson KOP bazė Daltone, Ohajo valstijoje. Čia mėginta transporto lėktuvais gabenti ne tik kareivius, bet ir sunkvežimius, žvalgybinių lėktuvų L-5 liemenis, kitus krovinius. Viskas vyko kaip geram dirigentui vadovaujant. Maža to, buvo pagaminta hidraulinė sistema, kuri palengvindavo pakrovimo ir iškrovimo darbus, o važiuoklė tapo pakeliamą ir nuleidžiamą, kad krovinys kuo paprasčiausiai atsидurtų 20,44

m ilgio ir 7,03 m aukščio, 105 m² nešančių plokštumų (sparnų ilgis 26,36 m) lėktuvo „pilve”.

Sakoma: apetitas didėja valgant. Tad siekiant dar labiau pagerinti pakrovimo darbus, per pilotų kabiną, buvusią žemutinėje liemens dalyje, galima buvo įverti lyną, kurį abu YC-125 A pilotai užverdavo ant įrenginio, skirto krovininui į liemenį įtraukti. Atrodytų, viskas kuo puikiau. Bet...

Bandymai parodė, kad nepaisant puikaus lėktuvo įrengimo ir jo gamybos būdų yra vienas rimtas trūkumas. Tai buvo nepakankamas variklių galingumas. Trys Wright R-1820-99 žvaigždiniai varikliai, kurių kiekvienas 1217 AJ galingumo, buvo apskaičiuoti lėktuvui, kurio maksimalus kilimo svoris turėjo būti 18,5 tonos. Šie duomenys nesikeitė, bet užtat lėktuvo svoris...

Transporto lėktuvo statybos darbai vyko visu tempu, kai kariškiai pareikalavo sustiprinti lėktuvo liemens dugną, kad būtų galima skraidinti ir sunkius artilerijos pabūklus. Kiek vėliau - naujas reikalavimas: įrengti dar vienerias duris, kad būtų patogiu mėtyti parašiutininkus. Pagaliau savo pageidavimus pareiškė ir Arktikos korpusas (YC-125B). Jam reikėjo, kad aparatas būtų papildomai apšildomas, įrengti agregatai ledui nuo sparnų tirpdyti. Visa tai darė lėktuvą dar sunkesnę ir, savaime suprantama, veikė krovinio kiekį. Vien armijos reikalavimų įgyvendinimas apsunkino lėktuvą 1360 kg. Tad papildomai galima buvo pakrauti tik 3630 kg krovinį arba 32 visiškai ekipuotus kareivius. Su tokiu krovinio lėktuvas galėjo įveikti 3473 km nuotolį, sunaudodamas bemaž visą degalų atsargą - 6800 kg, kurie buvo supilti keturiuose nešančių plokštumų bakuose.

Ir vėl apie apetitą... Kad būtų galima „pailginti” lėktuvo skrydžio nuotolį, jo važiuoklės priekinėje dalyje pragręžtos skylės, į kurias buvo galima įverti lynus, siekiant tempti transportinį lėktuvą, kaip sklandytuvą. Maža to, kad galima būtų naudotis dar trumpesniu pakilimo taku (planinis - 597 m) prie lėktuvo būdavo tvirtinamos šešios pagalbinės starto raketos, vadinami JATO-bosteriai (greitintuvai), kurie įgalindavo pakilti ir iš 150 m žemės tako. Nusileisti YC-125 reikėjo vos 141 m tako. Mat per bemaž visą sparną buvo

įrengti užsparniai. Tiesa, kaip nėra to blogo, kas neišeitų į gera, taip ir atvirkščiai: užsparniai leido lėktuvui leistis labai nedideliu greičiu - iki 300 m.

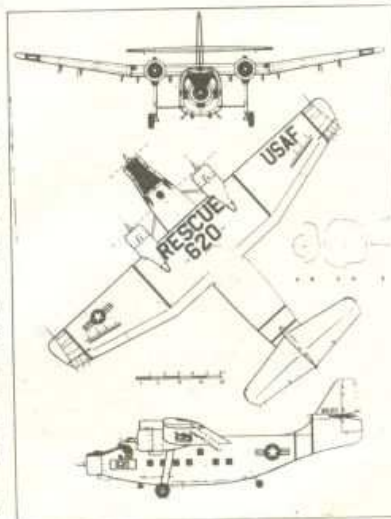
Arktikos korpuso - YC-125B buvo skirtas keturiems įgulos nariams, mat čia teko sodinti dar ir šturmaną bei radistą. Šis lėktuvas buvo gausiai aprūpintas naujais, jau elektronine radijo bei navigacine aparatais. Bet... nė vienas šių lėktuvų taip ir nepasiekė savo paskyrimo vietos. Mat vadovybė nutarė, kad Arktikoje geriau seksis sraigtasparniams... Lygiai ta pati mintis kilo ir dėl YC-125A. Jie buvo atskraidinti į Šepardo karo aviacijos bazę, kur nuo 1951-ųjų buvo naudojami mechanikams mokytis, remonto darbams simuliuoti. Taigi nė nesukrėdę lėktuvai YC-125 baigė savo gyvavimą žemėje.

Kai pagaliau 1955-aisiais kariškiai nurašė šią nesukrėdusią skraidančią techniką, lėktuvai YC-125 buvo parduoti į Lotynų Ameriką. Nuėmus „šarvus” ir įmontavus galingesnius variklius šie lėktuvai čia pelnė gerą šlovę...

JAV papūtė „gaivūs sraigtasparnių vėjai” pakeitę gynybos ministerijos orientavimąsi, todėl daugiau užsakymų bendrovė Northrop šiam lėktuvui nesusilaukė. Tad šis lėktuvas buvo pirmas ir paskutinis tarp savo kartos atstovų.

Beje, vienas šių „mohikanų” grįžo į JAV. Aštuntojo dešimtmečio pradžioje iš Meksikos buvo nupirktas YC-125, kuris dabar puikuoja šalia kitų retenybų ir senolių muziejuje po atviru dangumi Tuskone, Arizonos valstijoje. Jis registruotas kaip XB-GEY.

Aleksas HENINGAS



DIDYSIS RUSIJOS LĖKTUVNEŠIS “ADMIRAL KUZNECOV”

Jeigu mūsų žurnalo redakcija būtų ankstesniais laikais bandžiusi išspausdinti šią nuotrauką, nė neabejojame, kad skaitytojai laiku žurnalo nebūtų sulaukę. „Glavlitas“ (suprask - cenzūra) būtų sulaukęs žurnalo spausdinimą, privertęs pakeisti iliustraciją. Mat didysis tarybinis lėktuvnešis „Admiral Kuznecov“, kaip ir daugelis kitos karo technikos, buvo „tabu“. Už septynių užraktų paslėptas jis lyg ir neegzistavo, nors ne tik JAV centrinė žvalgybos valdyba puikiai žinojo, kad pirmas toks didysis lėktuvnešis plaukioja (tiesa, vien po teritorinius vandenius), kad specialiai jam pagaminti kovos lėktuvų MiG-29 ir Su-27 „jūriniai“ variantai.

Jslaptintas priedanga sunkaus kreiserio, pavadinto „Tbilisi“, ir ginkluoto aviacija, „Admiral Kuznecov“ paprastai buvo įmetęs inkarą Nikolaievo uoste, kuris svetimoms akims buvo toks pat neprieinamas, kaip NKVD archyvai. Bet žmonės vis dėlto žinojo, kalbėjo. O dabar daug kas ir mus pasiekė. Tad...

„Admiral Kuznecov“ - pirmas buvusios TSRS tikraja šio žodžio prasme lėktuvnešis. Iš jo, kaip ir iš „Kijev“, gali kilti vertikalčiai startuojantys lėktuvai. Pirmąjį bandymą nusileisti į lėktuvnešį paprastu naikintuvu atliko žymus tarybinis lakūnas bandytojas Viktor Pugačiovas. Tai buvo 1989 metų lapkričio 1 dieną. Tuo metu lėktuvnešis dar buvo vadinamas „Tbilisi“. Kartu su dar trimis iš Saki (Krymas) aerodromo pakilusiais naikintuvais jis ilgai tūkėsi tūpti, daug kartų perskrido lėktuvnešį žemėdamas virš jo ir vėl kildamas, kol pagaliau ryžosi. Jo



pilotuojamas Su-27 nusileido tiesiai ties lynu Nr. 2, paskui aparatas dar riedėjo taku 50 m.

Po Pugačiovo į lėktuvnešį su MiG-29 ryžosi tūpti Tokar Aibakirov bei Igor Votincev ir Aleksandr Krutov Su-25. Vėliau į „Admiral Kuznecov“ tūpė ir iš jo kilo vienuolika lakūnų bandytojų. Manoma, kad pirmą bandymo stadiją apsiribojo šimtu startų ir tūpimų, iš kurių daugiausia tenka Su-27.

Drauge su MiG-29 ir Su-25 jie atskrisdavo ir vėl leisdavosi į Saki karo aviacijos bazę. Mat čia pilotų treniruotėms buvo įrengta speciali lėktuvnešio denį imituojanti platforma, skirta lėktuvams nusileisti ir kilti. Ja, paprastai vadinama „blok“, buvo naudojamos mokant karinio jūrų laivyno pilotus. Mat šis mokymo įrenginys visiškai atitiko „Admiral Kuznecov“ denį bei 16 m iš jo į vandenį išsikišusį „tiltą“. Lėktuvams tūpti įrengti keturi gaudantys lynai. Pirmas - 40 m iki denio, kiti išdėstyti kas 12 m. Vertinimų skalė numato didžiausią balą tam pilotui, kuris „užkabins“ lėktuvo kablį į trečią lyną. Tai reiškia, jog jis tūpė ne per žemai, tiksliai apskaičiavo visą manevrą. Blogiausiai vertinamas „užkabinimas“ už pirmo ir paskutinio lyno. Mat pirmuoju atveju lakūnas skrido pernelyg žemai, o antruoju - lynui plyšus pilotas geriausiu atveju būtų priverstas kilti dar kartą arba... Suprantama, kad tūpimai į „Admiral Kuznecov“ vyko ne tik dieną. Naktį tūpimo tikslumą

fiksavo specialiai įrengta elektronika. Pilotas savo lėktuvo nusileidimo vertinimą matė ekrane. Jeigu mirgėjo žalia ugnelė - tvarka, pasirodžius geltonai ar raudonai pilotas žinojo, jog tūpė nesėkmingai.

Skirtingai nuo ankstesnių lėktuvnešių, kuriuose buvo starto kaptapultos, kylant iš „Admiral Kuznecov“ naudojamos priekyje įrengta 120 m rampa. Šiuo atveju Su-27 startui pakanka 100 m. Jog tai toli gražu nėra paprasta, patvirtino daugelis bandymų, kurie įrodė, jog dalis pilotų, laiku nesusiorientavę, buvo priversti staigiai kilti stačiu kampu.

Per visus bandymus ties lėktuvnešiu nuolat skraidė sraigasparniai Ka-27 ir Ka-29, iš kurių instruktoriai ir vadovai stebėjo pratimus. Be to, šie sraigasparniai buvo pasirengę suteikti pagalbą į kritišką situaciją patekusiam pilotui. Na, o lėktuvų lėktuvnešyje - 60. Jų daugumą sudaro Su-27, kurių skridimo distancija kur kas ilgesnė nei MiG-29. Bet pastarieji labiau tinka kovai prieš iš oro puolantį priešininką, taip pat naikinant sausumos objektus. Tad... reikia visokių!

Savaime aišku, kad lėktuvai, bazuojami lėktuvnešyje, skiriasi nuo savo „žemiškų brolių“. Pirmieji turi sustiprintą liemenį bei važiuokles, visos jų metalinės dalys padengiamos antikoroziine medžiaga. Lėktuvų sparnai sudedami aukštyn. Visa tai buvo planuojama ir ruošiamama ramiai, tykliai, kaip kad būdinga taikos metui.

Užsienio žvalgyba užfiksavo, kad lėktuvnešį „Admiral Kuznecov“ aptarnauja vieno varianto MiG-29-iejį ir trijų variantų - Su-27-iejį. Kiekvienas pastarųjų skiriasi nuo kito tuo, kad lėktuvai aprūpinami vis naujesne technika, modernesne elektronika, ginkluote. Jie visą laiką tobulinami. Beje, yra ir vienas dvivietis Su-27, kuriame lakūnai sėdi vienas paskui kitą, taip pat specialiai šiam lėktuvnešiui ir kitiems jūrų aviacijos daliniams pagamintų „jūrinų“ Su-33.

Natūralu, kad „slapto“ lėktuvnešio slapti duomenys. Žinome tik tai, kad „Admiral Kuznecov“ yra 300 m ilgio, 70 m pločio, jo vandens talpa - 65 tūkstančiai tonų, greitis - 55 km/val. Jame įrengtos dujomis varomos turbos, kurių bendras galingumas siekia 200 000 AJ.

Lėktuvnešis ginkluotas 12 raketų SS-M-19 įrenginiu ir raketomis povandeniniams laivams naikinti, turi aštuonias 30 mm patrankėles ir raketas SA-18. Jame gausu moderniausių radarų, elektronikos, ryšių priemonių.

Lėktuvnešio „Admiral Kuznecov“ gamyba buvo pradėta dar „šaltojo karo“ metais. Jo eksploatavimas labai brangus. Tad ką dabar daryti su „plaukiančiu aerodromu ir arsenalu“ - klausimas, į kurį vargu ar gali atsakyti net Rusijos ginkluotųjų pajėgų vadovai!

Bronius NAVICKAS



Su-27 su pagalbiniais raketų tipo varikliais startuoja iš lėktuvnešio.

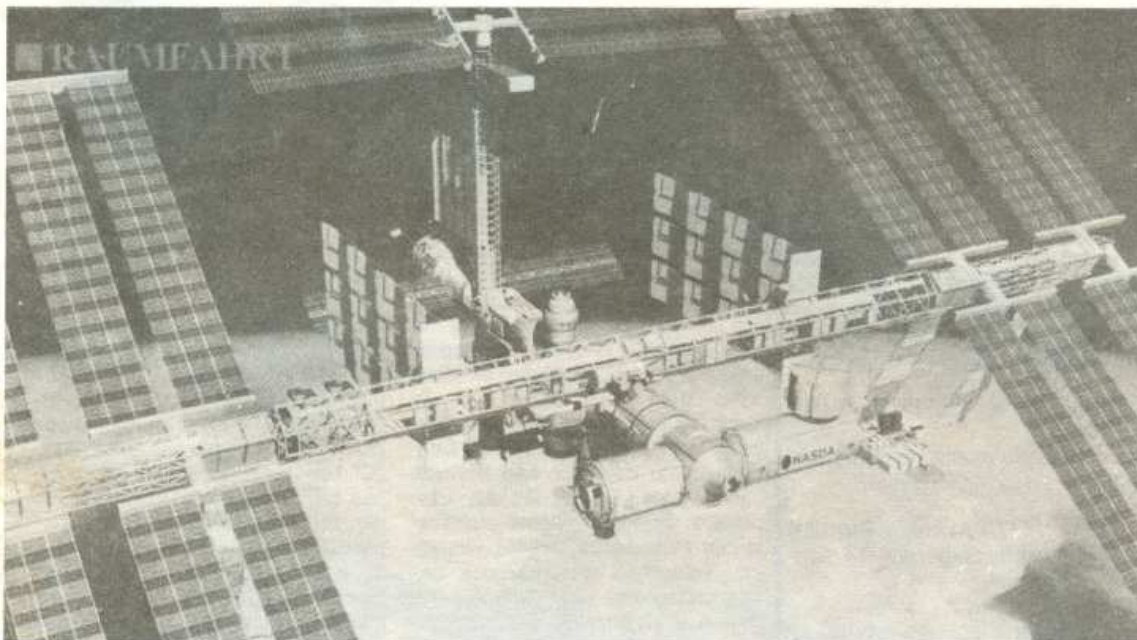


Pirmas tarybinis pilotas, nutūpęs į lėktuvnešį - Viktor Pugačov, po sėkmingo bandymo nusifotografavo drauge su lėktuvnešio vadovybe.

Praėjusių metų žurnalo ketvirtame numeryje rašėte apie JAV ir Rusijos bendradarbiavimą, įsisavinant kosmosą. Teko girdėti, kad šalia Jūsų minėtų bendrų programų yra dar ir tarptautinės kosminės stoties kūrimo projektas. Ar tai tiesa? Jeigu toks projektas yra, prašau apie tai plačiau parašyti.

Sigitas VAITKEVIČIUS

TARPTAUTINĖ KOSMINĖ STOTIS



Taip, dizainerių akimis, atrodys tarptautinė kosminė stotis ALPHA. Priekyje matome prie bazinio bloko prijungtą Europos visatos tyrimo agentūros laboratoriją (kairėje) ir japonų moksliniams eksperimentams skirtą modulį. Priešingoje bloko pusėje - prisišvartavęs amerikiečių modulis. Saulės baterijų platformos bei akumuliatorių blokai aprūpina stotį energija. Visatoje - ištisas mokslinis kompleksas su tiriamajam darbui skirtomis laboratorijomis, buitinėmis patalpomis, stoties „smegenų centru“ šerdyje, taip pat nedideliais kosminiais varikliais. Visai šiai technikai į visatą nugabenti prireiks 40-ties kosminių skrydžių.

Taip, gerbiamas S. Vaitkevičiaus, Jūs teisus. Toks projektas, kol kas pavadintas Alpha, yra. Savo rašinyje jo neminėjau, nes tai ne vien JAV ir Rusijos reikalas. Įgyvendinant projektą Alpha bendradarbiaus ir Japonija, Kanada, Italija bei Europos visatos erdvės agentūra (ESA). Na, o dabar apie, mūsų šaliai kalbant, „Alfos“ kosminę stotį.

Nepaisant to, kad amerikiečiai vis dar palyginti skeptiškai žiūri į rusų pramonės gaminius, NASA ir Rusijos kosminės erdvės institutas (IKI - Institut kosmičeskich issledovaniij) susitarė, jog abi kosminės valstybės, kitoms suinteresuotoms šalims padedant, visatoje įkurs tarptautinę kosminę stotį. Mat Rusijai priklausanti „Mir“ su visais jos moduliais jau baigia gyvavimą - jos saulės baterijų blokus reikia keisti, susidėvėjo ir kita technika, tad remonto darbai gali pareikalauti daugiau lėšų, nei naujos bendros stoties kūrimas. Tai rusus skatinantis veiksnys. Na, o amerikiečiai, savos kosminės stoties projektavimo darbams iš-

leidę bemaž 11 milijardų dolerių, apsižiūrėjo, jog ji gali „suryti“ dar labai daug milijardų, bet garantijos, kad Freedom stotis tikrai bus, niekas duoti negalėjo. JAV senatas jau seniai kritikavo jos kūrimo programą, pabrėždamas, kad tai bergždžias lėšų švaistymas. Kaip žinome, būta nesutarimų dėl Freedom ir tarp NASA ir ESA. Tad... variantas, pavadintas „Projektu Alpha“, buvo tas „gelbėjimo laivelis“, kuris pačiu laiku atplaukė į amerikiečių bei rusų kosminių stočių „skendimo“ vietas.

Nepaisant to, kad dar nepateikti visi būsimosios tarptautinės kosminės stoties parametrai, žinoma, kad jos laboratorija bus mažesnė nei planuotoji Freedom. Bet nereikia pamiršti, kad prie šios stoties galės būti montuojami įvairūs moduliai, tarp kurių ir Europos valstybių kosminė laboratorija Columbus. Į ją jau įkišta tiek lėšų, kad trauktis nebėra kur. Juolab kad prancūzai ir vokiečiai atsisakė minties pastatyti erdvėlaivį Hermes, o angliai - savąjį Hotol. Tiesa, kai kas Didžiojoje Britanijoje vis dar kalba apie

prestižą, apie savą kosminį laivą, bet jeigu jis neturės prie ko visatoje švartuotis, kažin ar bus pateisinta idėja tokį laivą kurti. Esant tokiai situacijai, NASA ir IKI pasirašė susitarimą, prie kurio prisidėjo dar ir Kanada, Japonija (abi šalys pradžioje buvo Freedom kūrimo dalyvės), taip pat Italija ir ESA.

bus montuojami prie rusų bazinio pagrindo. Tad jo patikimumas turi būti šimtaprocentinis. Matyt, kaip tik dėl to NASA patikėjo korporacijai Lockheed bendradarbiauti per visą bazės gamybos laiką su Rusijos mokslinio tyrimo susivienijimu „Kruničev“... Bazėje bus taip pat įrengta stoties kosminio kuro degalinė. Šešiolika jos bakų talpina 5,7 tonos degalų. Pagrindinė energija bus išgaunama saulės baterijomis, blokai akumuliuos saulės energiją. Jos turi pakakti aprūpinti amerikiečių bei rusų elementus energija. Didelis vaidmuo šiame tarptautinės kosminės stoties kūrimo etape teks mažagabaričiams varikliams. Jie iškels stotį į saugų aukštį, kai atmosferos atliekos pradės stabdyti jos skriejamą visatą.

Kitas stoties elementas - susijungimo sekcija. Čia bus varikliai bei kiti įrengimai, susijungimo mazgai, panašūs į rusų kosminio transporto laivo „Progres“. Juos į visatą kels rusų kosminis laivas „Sojuz“, tuo tarpu amerikiečiai, kurie savo stoties detales skraidins „šatlais“, pradėjo savo „kosminių keltų“ flotilės „perginklavimą“. Kiekvienas dabartinių laivų - Atlantis, Discovery, Columbia bei Endeavour papildomas prisijungimo blokais, kurie tiks rusų bazei ir bus išbandyti iki pirmųjų skrydžių į Alpha per susijungimus su kosminiu kompleksu „Mir-Kvant“.

Suprantama, jog panašiai nori eigtis ir ESA šalys. Jos ketina visus mazgus ir detales, kurios bus montuojamos tarptautinėje stotyje, į visatą gabenti savo raketa nešėja Ariane 5.

Tačiau visa tai dar labai toli. Skrydžiai bus pradėti 1997-ųjų pavasarį, o baigti montavimo darbus planuojama tik 2002-aisiais! Per tuos penkerius metus bus daug dirbama, montuojama. Visi darbai pasikirstyti fazėmis, kurių privalo laikytis visi stoties kūrėjai. Nepadarius „A“, nebus galima daryti ir „B“. O mokslininkai jau šiandien nekantariai laukia tos dienos, kai pagaliau bus galima pasakyti, jog tarptautinė kosminė stotis Alpha pradėjo darbą. Tiesa, iki tol, ko gero, pasikeis ir laikinas stoties pavadinimas. Bet argi tai svarbiausia? Kur kas svarbiau, kad žmonija suvienija jėgas bendram naudingam reikalui, kai visų pastangomis kito tūkstantmečio pradžioje kosminėje erdvėje ims veikti tarptautinė kosminė stotis.

Aleksandras ICIKAVIČIUS

SPAUSDINAME LAIŠKĄ LIETUVOS PILOTAMS, KURĮ MUMS ATSIUNTĖ LIUKSEMBURGO AERONAUTIKOS FEDERACIJA

Brangūs pilotai,

Gal norite keliauti drauge mūsų skrydžių maršrutais?

Ar norite susipažinti su savotiška Pietinės Prancūzijos gamta, kur didesnę metų dalį daugiausia saulėtų dienų? Jei taip, - dėkites prie mūsų, ir aplankysime gražias Rusilono ir Langedoko vietas. Ten jūsų laukia viduramžių pilys, neapbrėpti vynuogynai, nusidriekiantys kiek akys užmato, apsupti kalnų ir jūros. Jus visą kelionę lydės tūkstančiai nuostabių kvapų.

Atvykite pas mus, keliaukite su mumis. Mes jus kviečiame su šeimomis ir draugais dalyvauti Tarptautiniame aviaralyje ARIV-95.

Liuksemburgo aeronautikos federacija (FAL) organizuoja šį Tarptautinį oro raliį kartu su Rusijono, Perpinjano ir Karkasino srities Odės aeroklubais. Ralis įvyks 1995 m. rugsėjo pirmąjį savaitgalį. Organizatoriams taip pat talkina saulėtojo Langedoko ir Rusilono vynuogių augintojų bendrovės iš Pirėnų kalnų šlaitų. Tai nuostabi proga beveik 50 igulų susitikti ir pakeliauti savo lėktuvais per visą Europą iki paties piečiausio Prancūzijos taško.

Be to, organizatoriai priims dar 20 įgulų, kurios galės dalyvauti turistiniuose skrydžiuose.

Tarptautinio aviaralio ARIV-95 „Ruduo ir vynas“ šūkis - vynas, turizmas, nacionaliniai skanėstai, o svarbiausia - draugystė tarp lakūnų. Ir paskutinis, bet ne mažiau svarbus, šio tikrai išskirtinio renginio tikslas - skatinti Europos valstybių lakūnus perskristi savo šalių sienas ir leisti naujais keliais. Tokia patirtis praplės jūsų navigacines žinias ir jus pasinaudosite savo lėktuvu originaliems tikslams, kuriems jis ir buvo sukurtas, t.y. keliauti greitai, patogiai ir saugiai nuo pat jūsų namų iki tolimojo tikslo. FAL prezidentas Jean BIRGEN rūpinasi šio aviaralio organizavimu.

IAOPA-Europos regiono viceprezidentas Marcel FELTEN bus ralio direktorius.

Jau dabar registruojame pageidaujancius. Rašykite mums arba kreipkitės faksu ir mes atsakysime į jūsų klausimus.

Su geriausiais linkėjimais,

FAL/Jean BIRGEN

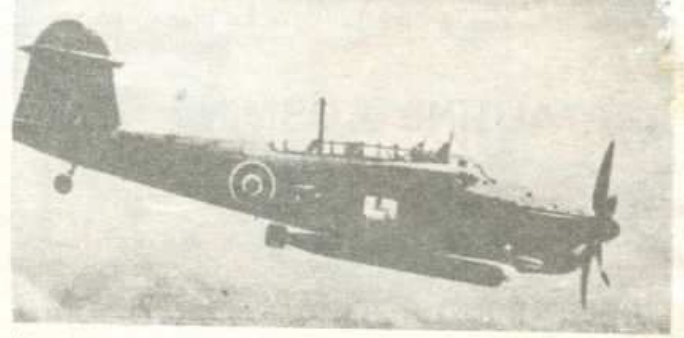
Adresas: FAL - Federation Aeronautique Luxembourgeoise, 14 Avenue de la Gare, B.P. 2541, L-1610 Luxembourg.
FAX: (+352) 49 38 52 arba 43 68 52.



ARIV 95
Air-Rallye
International des
Vendanges

Plastmasinių modelių kolekcionierius supažindins jus su rinkinyje indeksu Nr. 161 pažymėtu lėktuvu

TORPEDNEŠIS FAIREY BARRACUDA



Ilgą laiką Anglijos karo pajėgų lėktuvnešiuose naudotus lėktuvus Fairey Swordfish buvo numatyta pakeisti naujais. Paskelbtą lėktuvo konkursą bombų ir torpedų atakoms iš oro laimėjo tos pačios Fairey firmos sukurtas lėktuvas Barracuda. Lėktuvo prototipas pirmą skridimą atliko 1940 m. gruodžio 7 d. Jis turėjo 1300 Aj galingumo variklį Merlin 30 ir trijų menčių propelerį. Bandydami metu išaiškėjo, kad lėktuvas sunkiai kyla. Be to, išleisus užsparnius, žemai įtaisytame stabilizatoriuje atsirasdavo didelės vibracijos. Tiesnėse modifikacijose lėktuve panaudotas keturių menčių propeleris ir stabilizatorius su aukštesnės varo, įtaisyti virš užsparnių turbulentiško oro srauto. 1940 metais buvo pagaminta pirmoji 30 lėktuvų Barracuda Mk I serija. Tačiau ir toliau lėktuvas su pakabinta torpeda sunkiai kilo, lėtai ėmė aukštį. Įtaisius galingesnį Merlin 32 (1640 AJ) variklį, nuo 1943 metų pradėta gaminti nauja Barracuda Mk II serija. O startui pritaikius raketinius

greitintuvus, šie lėktuvai pradėti naudoti Anglijos KOP lėktuvnešiuose.

Fairey Barracuda yra trijų vietų (pilotas, šturmanas ir oro žvalgas-šaulys), metalinės konstrukcijos lėktuvas. Sparnai laisvai nešančios, trapecinės formos. Juose panaudotas storas profilis ir atskirai išstumiami užsparniai, kurie neutralioje padėtyje padidina nešančių plokštumų plotą. Starto metu jie atlenkiami 20° žemyn. Tūpimo metu šis kampas buvo padidinamas iki 30 laipsnių. Stačiai pikruojantį į taikinį užsparniai atlenkiami 30° kampu į viršų ir atlieka oro stabdžių paskirį. Liemuo siauras, aptakių aerodinaminų formų. Šturmanui ir žvalgui-šauliui (kuris atliko dar ir radisto pareigas) liemenyje, po sparnais buvo įrengti papildomi keturi stebėjimo langai.

Pagrindiniai važiuoklės ratai įtraukiami į sparnus. Prabėgimo distancijai sutrumpinti lėktuvas turėjo ištraukiamą kabli, kuris užsikabinavo už ant denio ištiestų amortizatorių. Tam panaudota ir naujovė

sekretoriato darbuotojai renkami konkurso tvarka ir atstovauja visų žemynų valstybėms.

Kiekviena valstybė (organizacijos narė) privalo sumokėti nario mokestį, kurio dydis nustatomas, atsižvelgiant į valstybės nacionalines pajamas, realias valstybės mokėjimo galimybes ir valstybės suinteresuotumą plėtoti civilinę aviaciją.

Kitas ICAO pajamų šaltinis - spausdinami leidiniai. Šios pajamos naudojamos sekretoriatui išlaikyti, įvairiems pasitarimams organizuoti, bendroms tarnyboms finansuoti bei įrengimams pirkti.

Viena svarbiausių ICAO veiklos sričių - darbas skraidymo ir technikos srityje.

Skraidymo taisyklių normos ir unifikavimas nurodo, kad lėktuvo įgula skridimo metu privalo palaikyti ryšį su antžeminėmis stotimis, kad galėtų pranešti savo buvimo vietą ir gauti informaciją apie kitų lėktuvų buvimo vietą, meteorologines ir kitas skridimo bei tūpimo sąlygas. Veikia nematomas nuolatinis ryšys tarp lėktuvų ir antžeminių aviacijos stočių, taip pat tarp pačių antžeminių stočių. Tarptautinis standartiza-

vimas būtinas visose aviacijos tarnybose: aerodromuose, telekomunikacijos, meteorologijos, aeronavigacijos tarnybose. Jis būtinas, kontroliuojant oro susisiekimą, sudarant aviacinius žemėlapius, organizuojant paieškas ir gelbėjimą.

Daugelis tarptautinės civilinės aviacijos problemų įvairiuose geografiniuose žemės rajonuose turi savo specifiką. Pvz., iš Amerikos į Europą skrendama nenutūpiant oro erdve, nepriklausančia kuriai nors valstybei, o kelionė iš Afrikos į Indiją - tai trumpų ir vidutinių nuotolių skrydžiai, kurių metu kertama daugelio suverenių valstybių oro erdvė. Kad būtų išspręstos šios problemos, visas žemės rutulys padalintas į septynis rajonus. Kiekvienam jų ruošiami regioniniai tarptautiniai aeronavigacijos plėtojimo planai.

Kai kuriose valstybėse didelių finansinių ir kitokių sunkumų sukelia priimtų standartų ir rekomendacijų įgyvendinimas, todėl ICAO ne tik juos paruošia, bet ir padeda realizuoti.

Techninė pagalba, kurią ICAO teikia besivystančioms šalims, tai Jungtinių Tautų Organizacijos paruoštos plačios ekonominės pagal-

bos dalis. Šiuo metu yra keletas fondų, kurie sudaromi iš savanoriškų JTO narių įnašų (išplėstinė techninė pagalbos programa, specialusis fondas) arba iš ilgalaikių suinteresuotų valstybių kreditų.

Specialusis fondas apima tyrimo institutų, mokymo ir treniravimo centrų steigimo, nacionalinių kadro rengimo bei ekonominių išteklių tyrimo sritis.

ICAO taryba patvirtino statistines ataskaitų formas, pagal kurias visi ICAO nariai nustatyto laiku privalo duoti ataskaitas. Jose turi būti duomenų apie pervežimų dydį, sezoninius pervežimus, lėktuvų parką tarptautiniams skraidymams, įgulų skaičių, jų išskraidytas valandas ir vidutinį uždarbį, aviacijos įmonių biudžetą, pajamas ir nuostolius, avarijų skaičių ir t.t. Remdamasis šiais duomenimis, sekretoriatas išleidžia periodinius rinkinius, kuriuose plačiai nušviečiama daugelio pasaulio šalių aviacijos pervežimų dinamika.

Šiuo metu ICAO jungia 183 valstybes. Lietuva buvo priimta 1992 m. vasario 7 d.

Antanas ARBAČIAUSKAS



Atkelta iš 11 psl

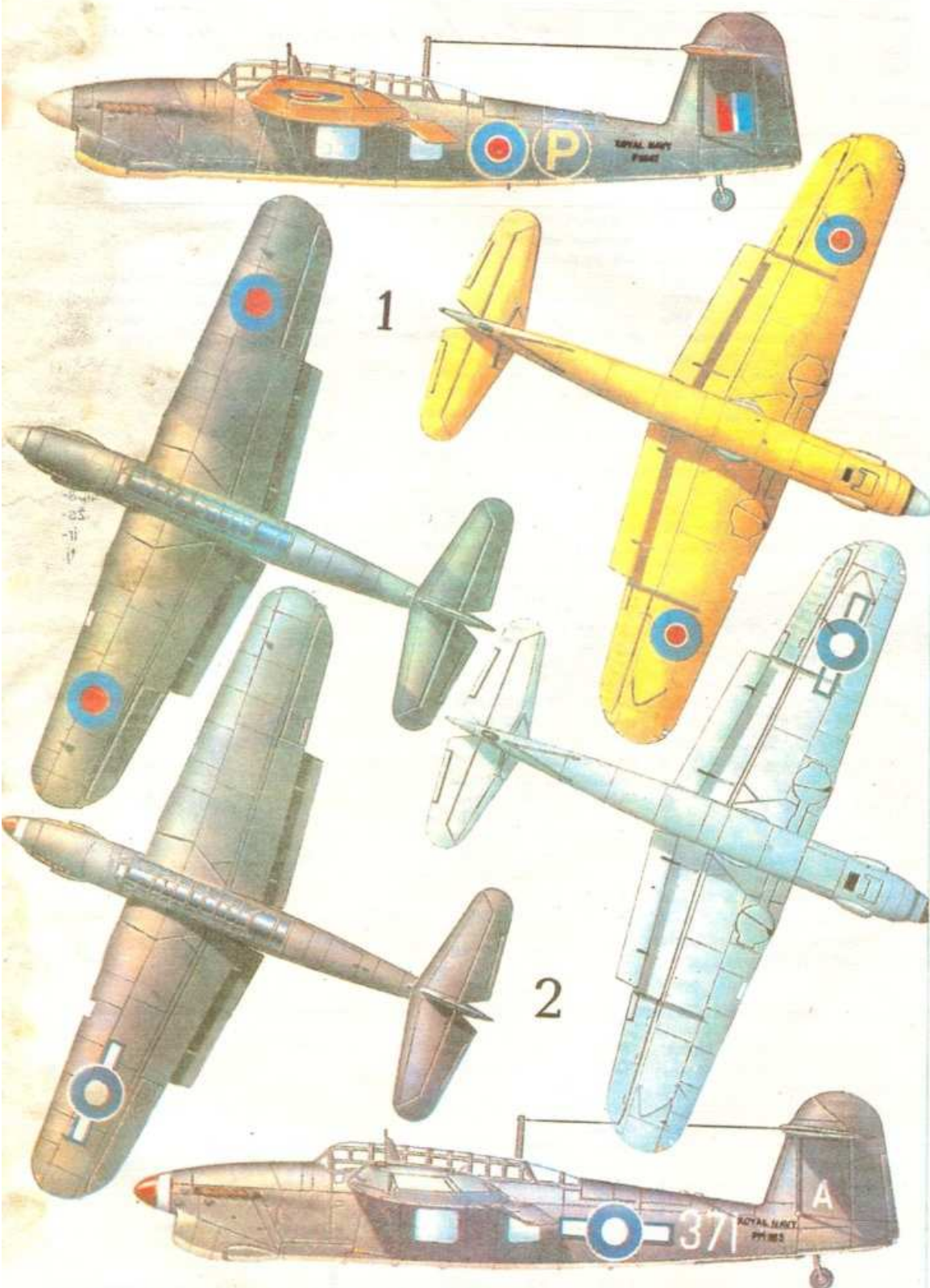
savimo komitetas, finansų komitetas ir sekretoriatas. Visi komitetai, išskyrus juridinį, į kurį gali įeiti visi organizacijos nariai, sudaromi iš valstybių, ICAO tarybos narių. Kitaip tariant, šiuose komitetuose vietos skiriamos ne atskiroms specialistams, o valstybėms, ICAO tarybos narėms, kurios siunčia savo atstovus.

Sekretoriatas privalo užtikrinti normalų asamblėjos, tarybos ir kitų ICAO organų darbą, palaikyti ryšį su visais organizacijos nariais ir kitomis valstybėmis. Vadovaujantys

- stabdymas propeleru. Nutūpus jo mentys buvo perstatomos tokiu kampu, kad sudarydavo neliamą trauką. Lėktuvas turėjo ir radiolokatorius, skirtus laivams jūros paviršiuje stebėti.

Saulio ginkluotė buvo du Vickers K, 7,7 mm judantys kulkos-

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



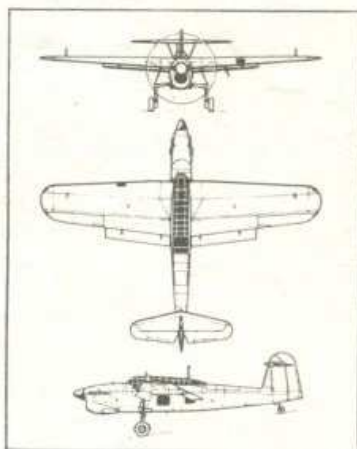
vaidžiai. Barracuda galėjo nešti 735 kg svorio, po liemeniu pritvirtintą torpedą arba po sparnais pakabinatas 800 kg bombas. Buvo naudojamos ir giluminės bombos.

Iš viso lėktuvų Barracuda Mk II pagaminti 1688 vienetai. Vėliau dar 800 vienetai Mk III (su nauju radiolokatoriumi) ir 30 Mk V su 2020 AJ galingumo varikliais Griffon 37. Pastarieji pagaminti jau 1945 metų pabaigoje ir karo veiksmuose nedalyvavo.

Barracuda labiausiai išgarsėjo 1944 m. balandžio 3 d. puolant netoli Šiaurės Norvegijos vokiečių linijinį kreiserį „Admiral Tirpitz“. Dviejose atakose dalyvavo 42 Barracuda tipo lėktuvai, kuriuos dengė 80 naikintuvų. Iš numestų daugiau kaip 100 bombų apie 20 pataikė į kreiserį. Šie lėktuvai buvo naudojami ir mūšiuose prieš Japoniją, Sumatroje, naikinant povandeninius laivus.

Pokario metais likę lėktuvai iki 1953 metų buvo naudojami naujų lakūnų koviniam rengimui.

Nudažymo pavyzdys: 1. Barracuda Mk II prototipas. 2. Anglijos KOP 812 eskadrilės, 1945 metais veikusios Ramiajame vandenyne, Barracuda Mk II



TECHINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	14,50 m
Lėktuvo ilgis	12,18 m
Lėktuvo aukštis	4,60 m
Sparnų plotas	37,62 m
Tuščio lėktuvo svoris	4445 kg
Skridimo svoris	5715 kg
Maksimalus skridimo greitis	340 km/val.
Kelonės greitis	310 km/val.
Aukščio lubos	6000 m
Skridimo nuotolis	1100 km

Parengė Petras PETRAITIS

NAUJIENA!!!

„AIRFIX“, „HELLER“, „MINI-RAFT“ ir kitų firmų plastmasiniai modeliai paštu!

Taip pat dekolės ir literatūra.

ra. Didelis pasirinkimas, mažos kainos!

Atsiųskite sau adresuotą voką

su pašto ženklu, ir mes nemokamai išsiųsime Jums katalogą su

kainomis ir modelių įsigijimo sąlygomis.

Informaciją galima gauti ir faksu (8-27) 23 65 00

Rašykite mums adresu: „Hobby paštu“, Urbšo 17-75, 3042 Kaunas.



Viename ikikariniame Lenkijos žurnale perskačiau žinutę, kad 1934 m. Varšuvoje prasidėjusiame „Tarptautiniame skrydyje aplink Europą“ dalyvavo net keturi medinės konstrukcijos lėktuvai Kl 36. Būčiau dėkingas, jeigu redakcija plačiau parašytų apie šių lėktuvų kūrėją ir jo skraidančius aparatus.

A. STEFANOVIČIUS
Vilnius

Boblingo lengvųjų lėktuvų konstruktorius Hanns Klemm visada pasižymėjo originalumu. Tuo metu, kai daugelis jau kūrė ir statė lėktuvus iš metalo, Klemm liko ištikimas savo pamėgtai statybinei medžiagai - medžiui. Jo lėktuvai nuo kitų skyrėsi dar ir tuo, kad jis skraidančių aparatų liemenį lygino su kriaušė. Pasakojama, kad kadaise valgydamas kriaušę ir peiliuku valydamas perpjautus kriaušės šerdį, jis staiga sušuko: „Eureka“. Jam toptelėjo, kad pusė išskaptuotos kriaušės tolygi pusei lėktuvo liemens. Ir... konstruktorius ėmėsi „kriaušį“ pusių kūrimo. Po jo lengvųjų L20, vėliau fanera dengtų L25/L26, jis pastatė taip pat iš medžio ir jo gaminių lėktuvą trims asmenims Kl 32. Vėliau sekė kiti.

Šio originalaus konstruktoriaus pozicijos nepaveikė ir nesėkmė per „Tarptautinį skrydį aplink Europą“.



Specialiai skrydžiams Rusijoje pritaikytas Kl 151 su stacionaria važiuokle.

VALGANT KRIAUSĘ

Pagal varžybų nuostatus reikėjo, kad dalyvaujantys lėktuvai būtų daugiaviečiai, išvystytų kreiserinį 220 km/val ir minimalų 75 km/val. greitį, kad juose būtų patogų ir saugų skristi, o aparatas svėrėtų ne daugiau kaip 560 kg. Vokietija pavedė Bavarijos lėktuvų gamyklai sukurti tokius aparatus. Šie patikėjo šį darbą Fieseler ir Klemm. Konstruktorius Klemm asmeniškai atlydėjo savo Kl36 į Lenkijos sostinę. Bet... visi keturi aparatai sugedo, kai reikėjo įveikti didžiulį 9600 km maršrutą. Tuo tarpu konkurento Willy Messerschmitt pagamintas Bf 108 Taifun, kuris buvo ištisai iš duraliuminio, pasirodė kur kas sėkmingiau. Bet ir tai „neišmetė Klemm

iš balno“. Apsaugojęs savo lėktuvų gamybos būdus įvairiausiais patentais, jis dirbo toliau. Pradėjo naudoti medžio kalades, vėliau savo konstrukcijose ėmė taikyti ir molį. 1937 metais jis apgynė disertaciją, kurioje įrodė specialaus kaurit - WHK molio pranašumus.

Jis dirbo savo namuose Boblingene. Kūrė pusės kriaušės tipo liemenis. Drauge su inžinieriumi Carl Bucher iš Kl 35 sukūrė naują žemasparnį Kl 106. Šis, taip pat vėliau pagamintas Kl 105 keleivinis lėktuvas su uždara kabina turėjo 50 AJ variklį. Tai, žinoma, negalėjo patenkinti nei konstruktoriaus, nei jo aparatų pirkėjų. Tad naujame Kl 107 jau buvo palikta vietos galingesniai varikliui. Vėliau sekė ir keturviečiai Kl 151 bei Kl 152 su dviem varikliais.

Vokietijos pradėtas karas trumpam nutraukė Klemm veiklą. Tačiau vėliau jis buvo iškviestas į Aviacijos ministeriją, kur žymusis vokiečių lakūnas, Pirmojo pasaulinio karo didvyris Ernst Udet jam pareiškė, jog būtina spartinti Kl 151 gamybą, nes šis lėktuvas privalėjo pakeisti Vokietijos karinių oro pajėgų susisiekimo lėktuvą Bf 108. Reikalas tas, kad duraliuminio aparatai galėjo būti panaudoti daug efektyviau, jų žaliava buvo deficitas, o medienos nestigo.

Buvo pagaminti du šio aparato variantai: Kl 151A, kuriame instaliuotas 200 AJ galingumo variklis Argus AS 10P. Lėktuvo greitis siekė 280 km/val. Antras variantas - Kl 151B su įmontuotu varikliu Argus 410, ku-

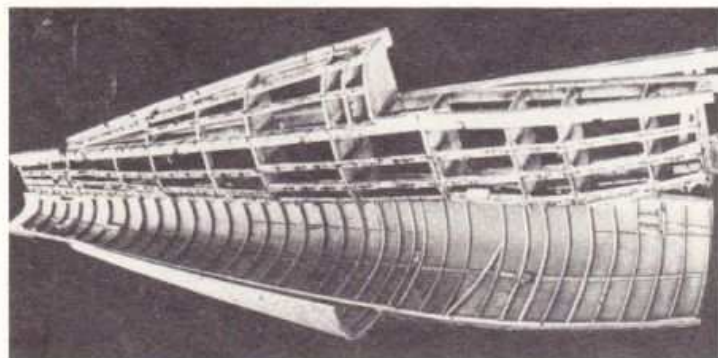
ris buvo 315 AJ galingumo, ir lėktuvas galėjo skristi 350 km/val. greičiu.

Kuriant šiuos aparatus Klemm iškilo įtraukiamos važiuoklės problema, tačiau konstruktorius ir jo gamybos vadovas bei inžinierius Bucher rado išeitį. Turint galvoje, kad Luftwaffe daugelyje okupuotos Rusijos aerodromų nebuvo betoninių kilimo-nusileidimo takų, aparatai, skirti Rytų frontui, buvo su stacionaria važiuokle.

Šis lėktuvas, kurį Luftwaffe naudojo skubiems pranešimams, vadams bei įsakymams skraidinti, buvo jo kūrėjo iš dalies „pasiskolintas“ iš Kl 107. Iki prasidedant karui jis perbandomąjį skrydį patyrė avariją. Naujaušios Klemm „kriaušės“ variantas sėkmingai susidorojo su užduotimi. Vėliau jo gamyba buvo perduota gamyklai Zlin, įsikūrusiai tuometinėje fašistų okupuotoje Čekoslovakijoje.

KAI KURIE LĖKTUVO Kl 151 TECHNINIAI DUOMENYS

Ilgis	9,30 m
Svoris	800 kg
Sparnų ilgis	11,21 m
Sparnų plotas	20,80 m ²
Kilimo svoris	1500 kg
Maksimalus greitis	280 km/val.
Skridimo tolis	1000 km



Liemens dalis, suklipuota iš atskirų medinių gabaliukų - štai Klemm skraidančių aparatų ypatybė. Jos pranašumas - pakankamas kiekis medžiagos, kai tuo tarpu metaliniams lėktuvams gaminti Vokietija turėjo ieškoti žaliavos net neutraliose valstybėse.

Praėjusių metų gruodžio 22 dieną staiga mirė Savanoriškos krašto apsaugos Vilniaus S. Dariaus ir S. Girėno sportinės eskadrilės medicinos tarnybos viršininkas, parašutininkas



Vytautas ŽALPYS.

V. Žalpis gimė 1930 m. birželio 15 d. Želmelio miestelyje. Čia baigęs pradžios mokyklą toliau mokėsi Šaukėnų bei Šiaulių gimnazijose. Nuo jaunystės domėjosi aviacija, dalyvavo pokario metais įkurtame Šiaulių miesto sklandytojų būrelyje.

1949 m. įstojo į Stalingrado Karo aviacijos techninę mokyklą. Dėl tuo metu Lietuvoje represuoto tėvo, baigęs antrą kursą V. Žalpis iš mokyklos buvo pašalintas ir pervestas į karinę tarnybą pėstininku. Būdamas Stalingrade Vytautas atliko pirmuosius šuolius parašutu. Paskui šią sporto šaką kultivavo Baltarusijos Borisovo aeroklube.

Grįžęs į Lietuvą 1954 metais įstojo į Kauno medicinos institutą. Vėliau persikėlė į Vilnių ir 1960 metais čia baigė Lietuvos valstybinio

universiteto medicinos fakultetą. Nuo 1958 metų dirbo aviacijos gydytoju. Buvo Lietuvos sportinės medicinos komisijos pirmininkas. Nuolat keldamas kvalifikaciją tapo puikiu aviacijos medicinos specialistu.

Studijuodamas šokinėjo parašutu. Buvo laisvo kritimo figūrų pradininkas Lietuvoje. Jo iniciatyva 1958 metais Pociūnuose surengtas pirmasis Lietuvos parašutininkų čempionatas. Tais pačiais metais V. Žalpis su respublikos komanda dalyvavo sąjunginiame čempionate. Atliko per 400 šuolių parašutu, pasiekė nemažai respublikos rekordų.

Pamėgęs parašutizmą V. Žalpis nepamiršo ir sklandymo. Atsiradus galimybei, skraidydavo sklandytuvais. Kartu su pilotu J.

Kuzminsku yra respublikos ir TSRS sklandymo aukščio rekordų dviviečiais sklandytuvais bendraautoris. Savarankiškai skraidė ir lėktuvu Jak-12.

Šviesus specialisto, nuoširdaus bičiulio Vytauto Žalpio atminimas ilgam liks tarp sportininkų ir bendradarbių.

Su giliu liūdesiu pranešame, kad š.m. sausio 1 dieną po sunkios automobilio avarijos mirė jaunas, talentingas lakūnas

Giedrius PAUŽA

Nuoširdžiai užjaučiame jo šeimą ir artimuosius.

Lietuvos Precizinio sklandymo federacija



PIRKITE PIGŲ CESSNA

Keturvietis lėktuvas Cessna Cyclone 180 nebegaminamas. Bet firma Avionnerie Lac St. Jeam, įsikūrusi Kanados mieste Dolbe, siūlo aviacijos mėgėjams pirkti nesumontuotus Cessna skraidančius aparatus. Paprasčiausias lėktuvas Cessna Cyclone 180 variantas (be variklio, propelerio ir instrumentų) parduodamas už 12 000 JAV dolerių. Mėgėjo reikalus pirkti kokį nori variklį ir visa kita. Tai gi, atrodo pigu, tiesa? Turint galvoje, kad šis skraidantis aparatas



tas tikrai vertas dėmesio, galime tikėtis, kad Cessna 170/180 arba Cyclone 180 Lietuvoje atras piningų žmonių.

MIG SĖKMĖ

Malaizija pasirašė sutartį su Rusija, kuria numatoma, jog šiai



Šis keturių variklių transporto lėktuvas - didžiausias senojo žemyno valstybių kooperavimosi pavyzdys. Kuriant naują ir labai laukiamą skraidantį aparatą bendradarbiauja DASA, Aerospetiale, BAe, CASA, Flabel, Ogma ir Tusas. Projektas bus pradėtas įgyvendinti 1996-aisiais, pirmojo skrydžio lau-

pietryčių Azijos valstybei bus parduota 18 kovos lėktuvų MiG-29. Sutarties suma siekia 500 milijonų dolerių, kurių dalis išmokama grynais, o kita - palmių aliejumi.

Malaizijai tiekiami lėktuvai šalia įprastinės ginkluotės turės vidutinio veikimo nuotolio valdomas raketas oras-oras. Beje, ši valstybė pastaruoju metu įsigijo dar ir aštuonis McDonnell Douglas F-18, turi dar ir dvidešimt aštuonis BAe Hawk 100/200. Tai bent karo aviacija! Neaišku tik, prieš ką malaiziečiai ketina panaudoti šiuos modernius lėktuvus?

MIRAGE III PRISKRAIDĖ 3 000 000 VALANDŲ

Šis prancūzų kovos lėktuvas pradėtas gaminti prieš 30 metų.

kiama 2000-aisiais, o šių lėktuvų tiekimas užsakovams prasidės 2002-aisiais.

Pasak specialistų, naujasis FLA (Futurs Large Aircraf - ateities didysis lėktuvas) vystys 0,72 Ma. greitį, jis svers iki 110 tonų, o startuoti ir leistis galės į 900 m ilgio taką. Kiti duomenys tuo tarpu nepaskelbti.

Pirmieji jo egzemplioriai buvo perduoti Armee de l'Air - Prancūzijos karinėms oro pajėgoms, vėliau lėktuvas pradėtas eksportuoti. Dabar Mirage III skraido dvidešimtyje pasaulio šalių. Iš viso pagamintas 1401 lėktuvas, iš jų 944 naudojami užsieniečių. Na, o priskraidė Mirage III ir jo modifikacijos Mirage 5 bei 50 per tuos metus net tris milijonus valandų.

KINIJA RUOŠIASI SKRAIDINTI ŽMOGŲ Į VISATĄ

Pasak Kinijos LR kosminių tyrimų ministerijos atstovo profesoriaus Ruan Xinmin, šioje šalyje pradėta vykdyti programa, kuri numato nusiųsti žmogų į visatą. 1996-aisiais turi būti pradėti bepiločių kosminių kapsulių skrydžiai, o 2000-aisiais KLR planuoja nuskraidinti į visatą pilotuojamą kosminį laivą. Šį pranešimą papildė raketinės technikos direktorius Zhang Xiliang, kuris pareiškė, jog Bejingio kosminės medicinos ir inžinerijos institutas šio dešimtmečio antroje pusėje pradės rengti kandidatus skristi į visatą. Jų parengimo centro techninė įranga atitinka amerikiečių bei rusų kosminius įrengimus. Biomedicinos eksperimentiniame institute įrengta didžiulė centrifuga, kurios ilgis 30, o aukštis 9 m.

Šalia pilotuojamo kosminio skrydžio programos, mokslininkai taip pat ieško būdų, kaip dvipakopės raketas panaudoti daug kartų.

Įgyvendindami globalinę kosminę programą Kinijoje darbuojasi 100 000 žmonių, kurie atstovauja daugiau kaip 300 firmų ir mokslinių tyrimų institutų.

Lietuvos sparnai

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

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

1995. Nr. 1 (212).
Leidžia Lietuvos aeroklubas.
Remia Respublikos Susisiekimo ministerija,
Įkurtas 1935 metais.
Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius
Juozas ZUJUS

REDAKCIJINĖ KOLEGIJA:

Antanas ARBAČIAUSKAS, Jonas BALČIUNAS, Jonas BIRŽIŠKIS, Edmundas GANUSAUSKAS, Ona HORODNIČIUTĖ, Antanas KARPAVIČIUS, Rimas KORONKEVIČIUS, Vytautas LAPĖNAS, Antanas LAPINSKAS, Romanas MIKELEVIČIUS, Antanas MIKUTIS, Jurgis STANAITIS, Antanas UNIKAUSKAS, Jonas VAITKEVIČIUS, Zenonas VEGELEVIČIUS, Raimondas ZALUBA.

Duota rinkti 1995.01.05. Pasirašyta spaudai 1995.01.31. SL 361. Ofsetinė spauda. 2,33 sąl. aps. I. 0,64 sąl. spal. atsp. 5,1s aps. I. Užsakymas 20. Kaina 2,50 lito, prenumeratoriams - 2 litai. Redakcijos adresas: Polocko 16. 2007 Vilnius.

Telefonai: 61-73-00, 61-39-83. Spausdino valstybinė įmonė „Spauda“. Laisvės pr. 60. 2056 Vilnius.

(LITHUANIAN WINGS)
JOURNAL OF AVIATION AND COSMONAUTICS.

© „Lietuvos sparnai“.
1995

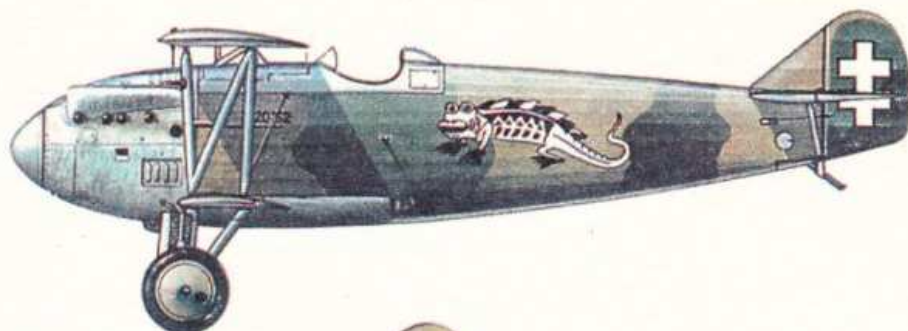
„ILJUŠIN“ ŠEIMOS KETURVIETIS



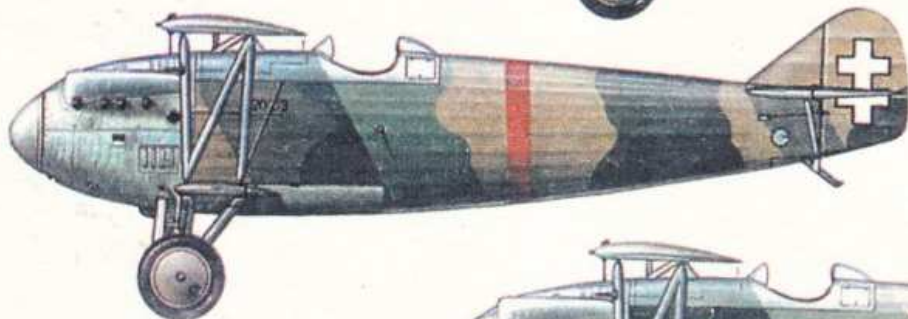
Naujojo Iljušin konstruktorių biuro kūdikio - Iljušin Il-103 - bus du variantai. Mokymo-treniravimo, kuriame suporintos vairo lazdos bei valdymo prietaisai, ir keleivinis keturvietis, į kurį įmontuota naujausia navigacinė technika ir elekt-

ronika. Lėktuvą skraidins 250 Aj Continental variklis 10-360E. Lėktuvo mokomojo varianto kilimo svoris - 965, keleivinio - 1310 kg. Aparato kuro bakai talpina 300 l degalų, kurių pakanka 1240 m nuotoliui įveikti.

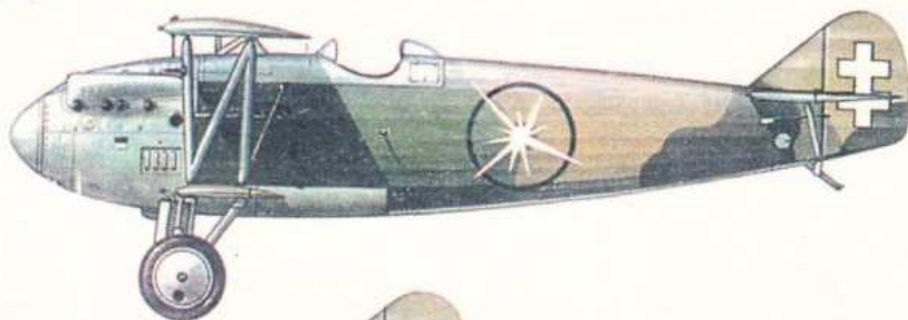
Š-20L Nr. 52



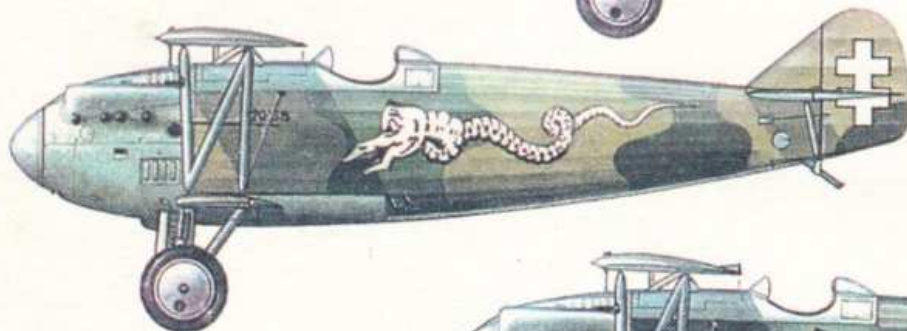
Š-20L Nr. 53



Š-20L Nr. 54



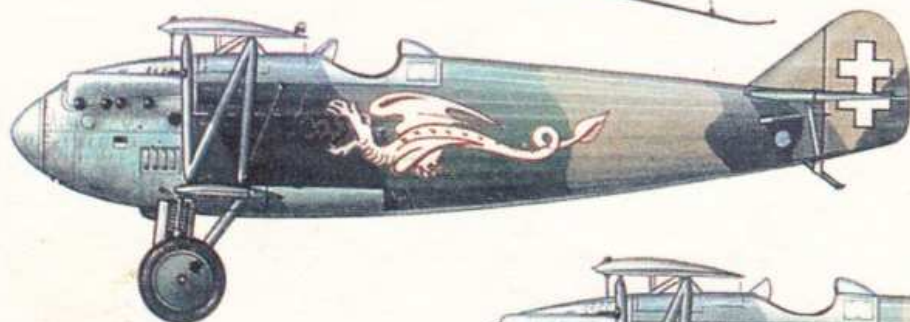
Š-20L Nr. 55



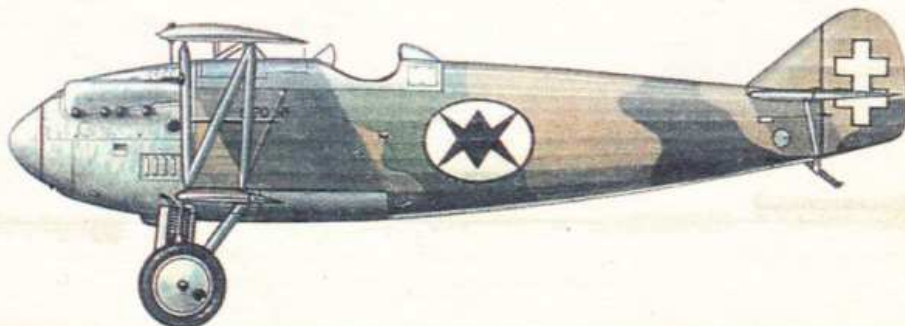
Š-20L Nr. 55
(perdažytas po remonto)



Š-20L Nr. 57



Š-20L Nr. 58



El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

