

Lietuvos sparnai

1997/2



LIETUVOS PADANGĖJE

● Vilniaus miesto meru išrinktas 41 metų žymus akrobatinio skraidymo lakūnas Rolandas Pakšas. Skraidyti jis pradėjo Telšių aeroklube dar mokymdamasis mokykloje. Atvykęs į Vilnių mokslus tęsė Vilniaus inžineriniame statybos institute, skraidė akrobatiniais lėktuvais S. Dariaus ir S. Girėno aeroklube. Turi sporto meistro vardą. Yra iškovojęs S. Dariaus ir S. Girėno taurę, Europos ir du kartus TSRS čempiono vardus.



R. Pakšas yra baigęs VISI ir Leningrado civilinės aviacijos akademiją. Ilgą laiką dirbo S. Dariaus ir S. Girėno aeroklubo viršininku. Paskutiniu metu buvo privačios firmos vadovas.

● Lietuvos tautinis olimpinis komitetas ir aviakompanija „Lietuvos avialinijos“ yra pasirašę sutartį. Ji numato vykstantiems į varžybas užsienioose mūsų sportininkams taikyti lengvatinius bilietų tarifus. Na, o š.m. balandžio 30 d. naują sutartį dėl lengvatinių bilietų tarifų taikymo sportininkams pasirašė Baltijos jūros šalių sporto žaidynių organizacinio komiteto pirmininko pavaduotojas Arūnas Kazlauskas ir LAL generalinis direktorius Stasys Dailidka. Lengvatos taikomos užsieniečiams, atvykstantiems į žaidynes „Lietuvos avialinijų“ lėktuvais. Bilietų kainos sumažintos 40 procentų. Taigi šiomis lengvatomis galės pasinaudoti skrendantys iš Maskvos, Helsinkio, Stokholmo ir Kopenhagos.

● Pažymint Lietuvos aeroklubo 70-metį Kauno viešojoje bibliotekoje buvo surengta jubiliejinė paroda. Jos ekspozicijoje nušviesta visa LAK veikla - nuo jo įsikūrimo 1927 m. gegužės 1 d. - iki šių dienų. Lankytojai istorinėse nuotraukose galėjo matyti visus LAK gyvenimo etapus, susipažinti su aviatorių sportiniais pasiekimais. Pateikti istoriniai dokumentai, LAK leidiniai.

Gegužės 6 d. Kauno aviacijos muziejuje įvyko LAK jubiliejui skirtas minėjimas. Gausiai susirinkusiems aviatoriams pranešimą apie aeroklubo kūrimosi istoriją ir pasiektus rezultatus padarė Lietuvos aviacijos istorijos komiteto pirmininkas Jonas Balčiūnas. Šiandieninį aviatorių gyvenimą ir LAK veiklą Tarptautinėje aeronautikos federacijoje (FAI) nušvietė dabartinis LAK prezidentas Jurgis Sta-

naitis. Aviacijos veteranas Viktoras Ašmenskas papasakojo apie pirmąjį aviatorių būrelį Kauno aukštesniojoje technikos mokykloje, Nidos sklandymo mokyklos įkūrimo istoriją.

Aviatorius sveikino Lietuvos šaulių sąjungos pirmininkas Rimvydas Mintautas, Jurgio Dobkevičiaus gimnazijos aviacijos skautų delegacija.

Kartu pagerbtas ir vienas Lietuvos karo aviacijos pradininkų lakūnas Pranas Hiksa, nuo kurio gimimo dienos gegužės mėnesį sukako 100 metų. Minėjime susirinkę giminės papasakojo apie šio istorinio lakūno gyvenimą. P. Hiksa 1919 metais Anglijoje baigė Royal Flying Corps (Karališkųjų oro pajėgų) aviacijos mokyklą. Lakūno dukra Ina Hiksaitė-Taletienė muziejui padovanojo gausiai nuotraukomis iliustruotą, jo paties parašytą autobiografinę knygą.

● Gegužės 24 dieną Utenos aeroklubo lėktuvą Wilga 35 A LY-AJY ištiko avarija. Vykdamas mokomuosius skraidymus lėktuvas buksyravo sklandytuvą L-13 Blanik. „Oro traukiniui“ pasiekus apie 150 m aukštį, staiga užgeso lėktuvo variklis. Sklandytuvo ekipažo ši aplinkybė nesutrikdė, atsikabino nuo buksyro ir laimingai nusileido. Neveikiant varikliui lėktuvas turi nedidelę kokybę ir iš tokio aukščio pasirinkti tinkamą aikštelę keblu. Todėl dideliu greičiu tupdant į aikštelę lėktuvą jis kapota-

● Kauno Karmėlavos aerodrome š.m. kovo 18 dieną nusileido aviakompanijos „Lietuva“ naujai įsigytas lėktuvas ATR 42-300, registruotas LY-ARI. Šis Prancūzijoje pagamintas 46 vietų keleivinis lėktuvas skirtas vidutinio nuotolio reisams. Spaudos atstovams ir garbingiems svečiams surengtame reprezentaciniame skridime lėktuvą pristatė aviakompanijos „Aero International Regional“ atstovai Atan Baruah ir Nicolas Boutin. Kainavęs 5 milijonus 800 tūkstančių USD, ATR 42-300 pradžioje skraidys iš Kauno per

● Prieš penkis mėnesius Vilnių pasiekęs švedų gamybos lėktuvas SAAB-340B eksploatuojamas save pateisino, ir „Lietuvos avialinijos“ neturėjo nė vieno nepelningo reiso. Tad gegužės 30 dieną iš Stokholmo atskraidintas ir antras šio tipo lėktuvas.

Prie Vilniaus aerouosto perone stovinčio SAAB-420 B LY-SBA atriedėjo LAL simbolika išdažytas jo „brolis“ LY-SBB. Atvykę Susisiekimo ministerijos vadovai, avia-

cijos įmonių darbuotojai, žurnalistai sutiko lėktuvu atskridusius SAAB atstovus, pasakė sveikinimo kalbas. Monsinjas Kazimieras Vasiliauskas pašventino abu lėktuvus.

Iki šiol buvęs LY-SBA dažniausiai skraidė į Varšuvą ir Berlyną. Įsigijus antrąjį SAAB-420 B bus skraidoma į Helsinkį, Taliną ir Sankt Peterburgą. Skraidyti šiais lėktuvais parengti šeši pilotų ekipažai.



vo ir sudužo tiek, kad jo atstatyti neįmanoma.

Tiriant įvykį išaiškėjo, kad nuo smūgio į žemę lūžo dešinio rato stovas, kuriame rastas jau anksčiau buvęs metalo įtrūkimas. Pagrindinė avarijos priežastis, dėl kurios užgeso variklis, dar tirama.

Palangą į Švedijos miestą Kristiansdą. Vėliau numatomi skraidymai į Hamburgą. Iki šiol šiuos reissus atliko aviakompanijos „Lietuva“ rusiški Jak-40, kuriuos ateityje planuojama parduoti.

Lėktuvus ATR gamina prancūzų firma Aerospatiale industrie kartu su italų Alena. ATR 42-300 turi du turbosraigtinius amerikiečių gamybos variklius PW 120 su keturių menčių propeleriais. Varikliai labai ekonomiškai ir kiekvienas jų turi 1343 kW galią. Skrendama vidutiniu 500 km/val. greičiu.

Lėktuvą pilotavęs Valdas Šulskis, išskraidęs šio tipo lėktuvu apie 60 valandų, tik šiek tiek apsibrozdino.

● Liuksemburgo Aeronautikos federacijos iniciatyva kasmet rengiami aviacijos mėgėjų skridimai į įvairias pasaulio šalis. Šį kartą tarptautinio aviacijos rally „Baltosios naktys“ numatyto maršruto trasa driekėsi per Vilnių.

Birželio 15 d. į tarptautinį Kirtimų aerodromą nusileido net dešimt nedidelių turizmui ir mokymui skirtų lengvų lėktuvų. Daugumą sudarė amerikiečių firmų Cessna ir Piper produkcija. Kiti skrido prancūziškais Jodel ir Wasmere lėktuvais. Tarp skridusiųjų - po tris ekipažus iš Vokietijos ir Prancūzijos, du Liuksemburgo, po vieną Anglijos ir Portugalijos.

Suskridę rally dalyviai startavo Liuksemburge ir pakelyje buvo nusileidę Berlyno Schönefeld aerodrome.

Vilniuje svečiai aplankė sostinės istorines vietas, buvo Trakuose, dalyvavo miesto mero Rolando Pakso surengtame priėmime.

Per Pskovą pasiekę Sankt Peterburgą ir ten pasisvečiavę, lakūnai per Helsinkį ir Stokholmą išsiskirstys į savo aerodromus.

Dalyvauti minėtame rally buvo pakviesti ir Lietuvos lakūnai. Skristi lėktuvu Jak-18T ruošėsi alytiškis Valdas Peštenis. Tačiau neradęs rėmėjų, dėl lėšų stokos šio įdomaus skridimo paskutinę akimirą atsisakė.



- Gerbiamas pone Ministre, štai jau kuris laikas, kai Jūs vadovaujate ministerijai, apimančiai svarbias oro, automobilių, geležinkelijų ir jūrų transporto sritis. Ar jau spėjote apsiprasti su naujomis pareigomis?

- Laikas bėga labai greitai. Atrodo, kad į ministeriją atėjau tik prieš kelias dienas, o praslinko jau visos pusmetis. Darbų ir problemų labai daug, tačiau jas stengiamės spręsti, o darbe, sakyčiau, man noriai talkina prityrę visų sričių specialistai.

- Neseniai įvyko kai kurių Civilinės aviacijos vadovų pasikeitimai. Kaip galėtumėte paaiškinti „Lietuvos avialinijų“ generalinio direktoriaus S. Dailidkos, vadovavusio šiai aviakompanijai nuo 1992 metų, atleidimą?

- Manau, kad apie buvusio LAL generalinio direktoriaus skandalingus sprendimus, dirbant aviakompanijoje, žino daugelis Lietuvos gyventojų, nes apie tai plačiai rašė pagrindiniai šalies dienraščiai. Pradėjus skraidyti į vakarų Europą, buvę „Aerofloto“ lėktuvai tapo nepopuliarūs, keleiviai nenorėjo jais skraidyti. Todėl LAL vadovybė nutarė įsigyti pasaulyje paplitusius amerikiečių gamybos Boeing 737 keleivinius lėktuvus. Vyriausybė negalėjo skirti lėšų naujiems šio tipo lėktuvams pirkti. Tad iš JAV aviakompanijos „Empire Capital Corporation“ įsigyti jau ilgai eksploatuoti Boeing 737-200 „Steponas Darius“ ir „Stasys Girėnas“. Lėktuvai buvo plačiai išreklamuoti, tačiau pradėjus skraidyti paaiškėjo, kad jų variklių keliamas triukšmas yra per didelis naujiems tarptautiniams reikalavimams ir dėl to užsienio aerouostams tenka mokėti baudas. Be to, tiriant Seimo ekonominių nusikaltimų komisijai išaiškėjo, kad juos perkant padaryta daug finansinių pažeidimų, dėl kurių buvo iškelta ir baudžiamoji byla.

Daug triukšmo sukėlė ir JAV pirktas „prezidentinis“ biznio klasės lėktuvas „Jetstar“, pagamintas dar 1973 metais. Nepaisant amžiaus, už jį sumokėta pernelyg didelė pinigų suma, o LAL aviakompanijai jis atnešė nemažą nuostolių.

Brangiai kainavo JAV verslininkui S. Velonskiui tarpininkaujant parengtas, taip ir nepanaudotas „Lietuvos avialinijų“ verslo planas.

Nustatyta, kad aiškiai mažesnis kainomis norėta parduoti lėktuvus Jak-42.

Nepaisant visų šių spaudoje atskleistų pažeidimų, buvęs susisiekimo ministras nesiėmė jokių priemonių.

Be to, Valstybės saugumo ir prokuratūros darbuotojams atliekant

kratą LAL būstinėje daug neaiškių mūsų iškilo dėl pokalbių pasiklausymo ir užrašymo aparatūros naudojimo.

Dėl minėtų ir kitų pažeidimų bei nepagrįstai nuostolinga aviakompanijos darbo susirinkusi LAL stebėtojų taryba nutarė atleisti S. Dailidką iš užimamų pareigų, kartu atimant įgaliojimus ir visai valdybai.

- Kaip žinoma, atsistatydino ir kitų civilinės aviacijos padalinių vadovai?

- Taip, šalių susitarimu atleis-

jungti aviakompanijas „Lietuvos avialinijos“ ir „Lietuva“, pastarąją paverčiant LAL dukterine įmone. Viena valdymas gerintų bendrą veiklą. Taip, pavyzdžiui, ne per seniausiai abi aviakompanijos artimos linijose pradėjo eksploatuoti turbosraigtinius lėktuvus - kauniečiai prancūzišką ATR-42, o vilniečiai švedišką SAAB-420B. Šie lėktuvai savo techninėmis savybėmis panašūs ir tik nežymiai skiriasi pervežamų keleivių skaičiumi. O jei abi kompanijos turėtų vienodo tipo lėktuvus, būtų mažiau išlaidų ruo-

kompaniją privatizuoti?

- Taip, sujungus į vieną aviakompaniją numatoma ją privatizuoti. Tačiau privatizuoti planuojama ne tiesiogiai įsileidžiant didžiųjų užsienio aviakompanijų investicijas, kurios, kaip parodė kitų patirtis, greitai imtų diktuoti savo sąlygas ir tapusios pilnateisiais šeiminingais Lietuvą paliktų be savo aviacijos. Tuo pačiu, išleidžiant naują akcijų emisiją, naudoti kreditus naujiems lėktuvams pirkti. Manau, kad „Lietuvos avialinijos“ ir toliau turėtų būti nacionalinė aviakompanija, kurios ne mažiau kaip 51 procentą akcijų turėtų Lietuvos pusė.

- Ministre, sakykite, o kokia ministerijos pavaldumo aviacijos gamyklų padėtis?

- Kauno aviacijos remonto gamyklą, kurioje remontuojami lėktuvai An-2 ir Jak-52, perėmė Kauno miesto savivaldybė. Prienų sportinės aviacijos gamykla, kurioje gaminami sklandytuvai ir kartu su amerikiečiais kuriamas naujas sklandytuvus „Genesis“, artimiausiu laiku bus privatizuota.

- Ką galėtumėte pasakyti apie Civilinės aviacijos direkcijos ir inspekcijos kontrolės sferoje esančią Lietuvos aeroklubo ir privačių savininkų aviaciją?

- Kaip žinoma, didžiausią Lietuvoje skraidančių pilotų skaičių turi Lietuvos aeroklubs. Pastaruoju metu didėja ir privačių lėktuvų skaičius. Aeroklubs tikrai atlieka didelį darbą puoselėdamas aviacijos sportą, ruošia naują lakūnų pamainą. Ir džiugu, kad daugelis Lietuvoje skraidančių aviakompanijų pilotų skraidyti išmoko aeroklube. Lietuvoje turime pasaulinio garso aviamodeliuotojų, sklandytojų ir akrobatinio skraidymo meistrų.

Tačiau nerimą kelia didelis nelaimingų atvejų skaičius. Liūdna, kad pėmai sezono pabaigoje dviejose privačių lėktuvų katastrofose žuvo net keturi žmonės. Šiemet, dar tik sezonui prasidėjus, avarijose jau sudaužyti du aeroklubo lėktuvai. Visa tai rodo, kad nekokybiškai prižiūrima ir laiku neremontuojama aviacinė technika. Aeroklubo ir privatūs lakūnai nelabai žino ir nesilaiko skraidymus reglamentuojančių dokumentų ir įstatymų. Todėl sveikinu Civilinės aviacijos direkcijos susitarimą su „Lietuvos sparnais“ nuolat spausdinti skraidymų taisykles, instrukcijas, įstatymus. Nagrinėti ypatingus atvejus ir incidentus. Manau, kad kvalifikuoti direkcijos ir inspekcijos darbuotojai galės atsakyti ir į skaitytus dominančius klausimus. Visa tai tikrai praplės aviatorių žinių akiratį, laiduos saugius skraidymus ir Lietuvos aviacijos plėtojimą.

- Ačiū už pokalbį.

KOKIA LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS ATEITIS?

[„L.S.“ klausimus atsako Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Algis ŽVALIAUSKAS



tas Civilinės aviacijos departamento direktorius N. Stukėnas, kurio nepatenkino biudžetinėje įstaigoje gaunamas fiksuotas atlyginimas. Parašė pareiškimą ir Lietuvos civilinės aviacijos direkcijos generalinis direktorius A. Šileika. Pastarasis atsistatydinimą motyvavo nesutariamu su kai kuriais darbuotojais ir noru sugrįžti į Klaipėdą.

- Kokias permainas numatote Lietuvos civilinėje susisiekimo aviacijoje?

- Artimiausiu laiku numatome tobulinti, o galbūt ir keisti kai kurias civilinės aviacijos valdymo struktūras. Priimtas sprendimas su-

šiant techninį personalą, aptarnaujant lėktuvus ir naudojant atsargines dalis.

Buvusius „Aerofloto“ lėktuvus, kurie morališkai pasenę, o jų remontas ir atsarginės dalys nepaprastai brangios, numatoma parduoti.

Sujungus aviakompanijas dirbs bendra valdyba ir stebėtojų taryba. Bus centralizuotai planuojami skridimų tvarkaraščiai, sujungtos biuletų pardavimo agentūros.

Numatoma suaktyvinti Palangos aerouosto veiklą, nes keleivių srautas į Palangą tiek iš vakarų, tiek iš rytų didėja.

- Ar ateityje planuojama avia-

Kaip toliau dirbsime?

I „Draugystės“ viešbutį dalyvauti LAK konferencijoje 1997 m. kovo 1 d. susirinko 111 delegatų. Konferencijoje dalyvavo Seimo pirmininko pavaduotojas A. Vidžiūnas, i.e. Kūno kultūros ir sporto departamento direktoriaus pareigas A. Kazlauskas, Civilinės aviacijos inspekcijos atstovas A. Šumskas.

Šiame vykusioje konferencijoje atskaitinė, ir tai buvo jaučiama nuo pat pradžios - prasidėjo ginčai dėl pirmininkaujančio kandidatūros, dėl balsavimo tvarkos, taip pat ir dėl federacijų, kurios dėl įvairių priežasčių dar nebuvo persiregistravusios įstatų, atstovavimui.

Aistroms aprimus LAK prezidentas padarė platų pranešimą apie LAK veiklą. Diskusijose kalbėjo atskirų federacijų prezidentai ir klubų atstovai. Visi jie daugiau minėjo sava - federacijų problemas, skundėsi lėšų trūkumu. Blogai paskirstyta valdiška skraidymų technika. Kai kuriuose klubuose jos trūksta, o kitur - stovi ir dulka. Klubuose neleidžiama ja naudotis, o būtų galima nenaudojamą pakeisti į naujesnę, labiau reikalingą. Buvo priekaištų, kad LAK įstatai turi daug trūkumų ir juos būtina peržiūrėti ir pakeisti.

Daug įdomių pasiūlymų aeroklubo darbui ir konstruktorių veiklai gerinti pateikė V. Kėnsaila. Jis

kritikavo paskutiniu metu vartojamą aviacinę terminologiją.

Z. Brazauskas iškėlė jaunųjų sklandytojų veiklos problemas. Trūksta mokomųjų sklandytuvų, kai kurie aeroklubų viršininkai į jaunimą žiūri kaip į pamestinius. Jaunimui teikiama mažai aviacinių žinių, užmirštama istorija. Jis priekaištavo, kad šiame darbe nepatenkinama Kauno aviacijos muziejaus veikla.

Dėl lėšų paskirstymo J. Kairys priekaištavo LAK vadovybei, kad ši sklandymui skiria daugiausiai lėšų. Tačiau ir pastarieji jaučiasi esą nuskriausti, mat vysto didžiausią veiklą tarp LAK federacijų.

Kandidatais į LAK prezidentus pasiūlyti G. Šimkus, J. Stanaitis ir A. Unikauskas supažindino konferencijos dalyvius su savomis rinkiminėmis programomis.

Balsų dauguma LAK prezidentu vėl išrinktas J. Stanaitis. Prezidentui pasiūlius, A. Karpačiūsus patvirtintas LAK generaliniu direktoriumi. Išrinkta revizijos komisija ir LAK garbės teismas. Patvirtintas LAK sporto renginių planas.

Nusipelnusiems aviacijos veikėjams Anatolijui Speičiui, Antanui Mikučiui, Jonui Čepuliui, Aleksandrui Jonušui, Jonui Kavaliauskui ir Jonui Jukniui suteikti LAK garbės vardai.

Priimtas LAK konferencijos nutarimas.

Amerikiečiai naudoja galingesnius variklius

Ilgą laiką pasaulio aukštojo pilotų arena dominavo buvusioje TSRS pagaminti akrobatiniai skraidymui skirti lėktuvai JAK-18P, Jak-55, o vėliau - Su-26 ir Su-29. Visi šie lėktuvai palyginti su užsieniškais turėjo žymiai mažesnius variklius, ir todėl jais buvo galima atlikti sudėtingesnes figūras, ypač vertikalią.

Paskutiniai, Su-26 ir Su-29, pagaminti Maskvoje, eksportuojami į dau-

gelį užsienio šalių, tarp jų ir į JAV, kur yra net nuolatinis šios firmos prekybos atstovas. Tačiau aukšta pardavimo kaina daugeliui neprieinama.

Tad savininkai, turintys lėktuvus su mažesnio galingumo varikliais, juos perdirba, įstatydami didesnio galingumo variklius. Ir čia populiariausi yra oru aušinami devynių cilindriniai varikliai „Vedeneyev“ - tai rusiško M-14P, turinčio 360 AJ, analogas.

Nuotraukose (kairėje): amerikiečių konstruktorius Jim Swick perdirbtas vokiškas, dar prieškarinio laikotarpio akrobatinis lėktuvas Bucker Bu 131 „Jungmeister“. Lėktuve papildomai įrengta antra kabina ir vietoj anksčiau naudoto 160 AJ variklio Siemens įmontuotas 360 AJ „Vedeneyev“.

Dešinėje - populiarius akrobatinis lėktuvas Pitts su tokio pat varikliu.

Naujas „Lietuvos avialinijų“ generalinis direktorius



Lietuvos respublikos susisiekimo ministerijoje LAL stebėtojų taryba š.m. gegužės 5 dieną iš užimamų pareigų atleido generalinį direktorių Stasį Dailįdą. Jis šiame poste dirbo nuo 1992 metų ir pastaruoju metu buvo susilaukęs nemažai kritikos dėl lėktuvų Boeing 737 ir Jetstar pirkimo bei kitų pažeidimų.

Nauju LAL generaliniu direktoriumi paskirtas 45 metų amžiaus pilotas Stasys Jarmalavičius, kuris iki tol dirbo skraidymų departamento direktoriaus pavaduotoju, buvo lakūnas-instruktorius.

S. Jarmalavičius aviaciją domėjosi nuo pat vaikystės. Varenos vidurinėje mokykloje aktyviai dalyvavo aviamodeliuotojų būrelyje. Nusprendė būti lakūnas ir Lietuvos „Aerofloto“ valdybai pateikė reikiamus dokumentus dėl stojimo į civilinės aviacijos mokyklą. Tačiau tuo metu lietuvių tautybės jaunuoliams patekti į Civilinės aviacijos skraidymo mokyklą buvo labai sunku. Buvusioje Lietuvos „Aerofloto“ valdyboje kandidatai būdavo atrenkami remiantis giminytės ryšiais ir „draugų“ rekomendacijomis. Nesėkmingai baigėsi ir antrasis bandymas ten įstoti.

Atvykęs į Vilnių S. Jarmalavičius įstojo mokytis į proftechnikos mokyklą, o laisvalaikį pradėjo skraidyti Vilniaus aeroklubo Kiviškių aerodrome. Instruktoriai pastebėjo

jaunuolio gabumus ir meilę aviacijai. Įgijęs „žemišką“ profesiją S. Jarmalavičius pasiuntė į buvusios SDAALR aviacijos instruktorių mokyklą Volčianske.

Su lakūno-instruktoriaus diplomu S. Jarmalavičius grįžo į Vilniaus aeroklubą ir ėmė mokyti kitus trokštančius skraidyti jaunuolius. Jo pirmųjų mokinių grupėje išaugo tokie žymūs lakūnai kaip dukart TSRS ir Europos čempionas, dabartinis Vilniaus meras Rolandas Paksas ir daugkartinis tarptautinių varžybų bei čempionatų nugalėtojas, prizininkas Jurgis Kairys. Pagaliau jau kaip prityręs lakūnas S. Jarmalavičius buvo priimtas į „Aerofloto“ civilinę aviaciją ir pradėjo skraidyti turbosraigtiniu lėktuvu An-24. Baigė Leningrado civilinės aviacijos akademiją. Vėliau jis skraidė turboreaktyviniu Tu-134. O kai po bandymų buvo pradėtas eksploatuoti naujos generacijos Jak-42, pirmąjį šio tipo lėktuvą į Vilnių atskraidino S. Jarmalavičius.

Atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę ir susikūrus aviakompanijai „Lietuvos avialinijos“, keitėsi ir darbo kryptys. Lietuvos aviaciją turėjo įeiti į vakarietišką sistemą. LAL įsigijo ir pradėjo eksploatuoti vakarietiškus Boeing 737-300. S. Jarmalavičius buvo vienas pirmųjų šio lainerio vadų ir instruktorių. Lėktuvais yra išskraidęs 12400 valandų.



Čempiono prizas - sklandytuvas

Šį rudenį būsiose Pasaulio 1-ose aviacijos sporto žaidynėse sklandytojai pirmą kartą rungtyniaus naujais - pasaulio klasės sklandytuvais, kuriais, beje, rengiamas ir pirmasis šios klasės čempionatas.

Sklandytuvui sukurti buvo surengtas tarptautinis konkursas, kuriame geriausiu pripažintas Lenkijos konstruktorių pateiktas skraidantis aparatas PW-5 Smyk. Čem-

pionato dalyviai skraidys tik šio tipo sklandytuvais, todėl visų dalyvių varžybų sąlygos bus vienodos.

Lenkijos aviacijos pramonininkai paskelbė, kad Pasaulio pirmųjų žaidynių ir pirmojo pasaulio klasės čempionato nugalėtojas bus apdovanotas šio tipo sklandytuvu. Tai gi, mūsų šaliai atstovaujantys sportininkai turi galimybę į Lietuvą sugrįžti su nuosavu sklandytuvu.



„Skrzydłata Polska“ nuotr.

Į septynerių metų kelionę

Į Jungtines Amerikos Valstijas atgabentas europinis kosminis zondas Huygens. Rudenį jis, drauge su amerikiečių kosminiu zondų Cassini, JAV raketa nešėja Titan/Centaur bus iškeltas į visatą. Speciali kosminė kapsulė nugabens zondų tandemą į už 1,4 milijardo kilometrų esančią Saturno planetos orbitą, joje skriejantį šios planetos mėnulį Titaną. Tai vienintelis Saulės sistemos mėnulis, kurį supa stora azoto atmosfera. Pasak mokslininkų, tai, ko gero, mūsų žemės praeities atmosferos atitikmuo.

Europos kosminės erdvės tyrimo agentūros (ESA) užsakymu prancūzų Aerospaciale ir vokiečių DSS (Dornier Satellitensysteme) pagamintas 343 kg svorio kosminis zondas Huygens (taip pavadintas olandų astronomo Christian Huygens, 1655 metais atradusio Titaną, garbei) - pirmasis senojo žemyn kosminis objektas, kuris „svečiuosis“ kitoje planetoje.

Po septynerius metus trukusios kelionės (iki 2004 m. rudens), kai kosminė kapsulė su dviem zondais pasieks planetos orbitą, zondas Huygens atsiskirs nuo kapsulės ir parašytu nusileis į Titaną. Jis čia matuos šio Saturno mėnulio atmosferos sudėtį ir dinamiką.

Šeši zonde įmontuoti specialūs instrumentai surinks įvairias žinias ir perduos duomenis į Saturno orbitoje skriejantį zondą Cassini, kuris taip pavadintas septynioliktojo amžiaus italų-prancūzų kilmės astronomo Jean-Domenico Cassini garbei. Šis kosminis zondas tirs planetą ir jos ledų mėnulių, taip pat Titaną iš kelių tūkstančių kilometrų atstumo.

Amerikiečių kosminio aparato veiklos trukmė numatyta iki 2008 metų, kai į 5150 km skersmens Titaną nuleistas europietiškas Huygens jau seniai bus baigęs savo „kosminę misiją“.

Atgimimas

Mūsų skaitytojai, be abejonės, prisimena triukšmą, kurį sukėlė JAV aviakompanijos Pan AM bankrotas. Tai buvo prieš penkerius metus. Ir štai - atgimimas. Pan AM vėl pasirodė civilinės aviacijos keleivinių aviakompanijų sąrašuose.

Bendrovė iš naujo pradėjo sa-

vo veiklą trimis išsinuomotais lėktuvais Airbus A300. Jos credo: skraidinti keleivius pigiau, aptarnauti - geriau, nei kiti. Tiesa, pradžioje bus skraidoma tik šalies vidaus reisiais. Ar pavyks Pan AM vėl iškilti į pasaulio populiariausių aviakompanijų gretą, parodys ateitis.

Mieli skaitytojai!

Paėmę į rankas šį „Lietuvos sparnų“ žurnalą nustebsite. Koks skirtumas tarp jo ir prieš tai buvusio, skirto Lietuvos aeroklubo 70-mečiui! Prastas popierius ir juodai baltos iliustracijos menkina žurnalo išvaizdą.

Manau, kad supratote, jog tai darome ne iš „gero“ gyvenimo. Į šešiasdešimt trečiuosius gyvavimo metus įžengęs žurnalas atsidūrė visiškoje finansinėje krizėje. Redakcijoje liko mažiau minimumo darbuotojų, autoriams už straipsnius ir nuotraukas nebegalime atlyginti visuomenės informavimo priemonių paprastai mokamu honoraru. O popieriaus ir spausdinimo kainos nuolat auga. Žurnalui iškilo rimta tolesnio egzistavimo grėsmė. Be dalykinės paramos jis vargu ar galės būti toliau leidžiamas.

Daug vilčių dėjome į Lietuvos vyriausybės įsteigtą nepriklausomos spaudos rėmimo fondą. Konkurso parengėme ir pateikėme konkrečią programą. Deja, komisija aviacijos propagavimo, matyt, nebuvo linkusi pripažinti kultūros veiklos sritimi. Vieninteliam šalies, senas tradicijas turinčiam aviacijos žurnalui nerado reikalo skirti nė vieno lito...

Savo ruožtu mes darysime viską, kad ištikimi žurnalo skaitytojai - šalies aviacijos mėgėjai - neliktų be savo spaudos.

Redakcija gauna nemažai laiškų, kuriuose skaitytojai skundžiasi, kad spaudos kioskuose negali nusipirkti mūsų leidinio. Ir tai atsitinka tuo metu, kai išspausdinę ir perdavę jį akcinėms bendrovėms „Lietuvos spauda“ ir „Kauno spauda“ gauname pastarųjų pranešimus, jog nemaži žurnalo kiekiai nurašyti. Priežastis: jie, esą, neparduoti. Tad redakcija patiria didelių nuostolių.

Kaip tik dėl to ateityje mažinsime žurnalo pardavimą spaudos kioskuose, pagrindinį dėmesį skirsime prenumeratai. Taigi skaitytojams, norintiems reguliariai gauti „Lietuvos sparnus“, patariame: patikimiausia žurnalą prenumeruoti!

Ir dar. Tikimės, jog Nepriklausomoje Lietuvoje atsiras blaiviai protaujančių žmonių, kurie ras galimybę padėti leisti žurnalą, padarys viską, kad jis ir ateityje lankytų aviacijos mėgėjus, skiepytų mūsų jaunimui patriotiškumą, ištikimybę bei meilę Tėvynei, kaip tai darė vyresnioji aviatorių karta. Padarykime drauge viską, kad mūsų krašto jaunimas būtų vertas Stepono Dariaus ir Stasio Girėno žodžių, parašytų jų Testamente: „Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių“!..

Džiugas bendradarbiavimas

„Lietuvos sparnų“ redakcija gavo vieno stambiausių Vokietijos pramonės koncernų Daimler-Benz Aerospace AG (Daimler-Benz aero-ir astronautikos akcinė bendrovė) atstovo spaudai ir informacijai pono Gregor von Kursell laišką, taip pat pluoštą bendrovės leidinių ir nuotraukų apie šio koncerno dukterinės firmos Dasa veiklą.

Turint galvoje, kad mūsų skaitytojai žurnalo puslapiuose dažnai susiduria su šia santrumpa, nutarėme ją išaiškinti, trumpai papasakoti apie jos veiklą, pasinaudoję Daimler-Benz Aerospace AG leidiniais ir nuotraukomis. Kai kurias faksu gautas informacijas spausdiname kituose mūsų žurnalo puslapiuose.

Privati akcinė bendrovė Dasa (Deutsche Aerospace AG - Vokietijos aero-ir astronautikos akcinė bendrovė) įkurta 1986 metų gegužės 19 dieną, sujungus daugelį VFR aviacijos, visatos tyrimo priemonių, variklių gamybos, ryšių bei elektronikos ir tiksliosios mechanikos pramonės įmonių. Deutsche Aerospace



Keleiviniai autobusai A321 baigiami montuoti Dasa įmonėje „Otto Lilienthal“, esančioje Hamburge (kairėje). Dasa pagamintas žemės palydovas, skriejantis mokslo tikslais visatoje.



AG įsiliejo į šalies automobilių ir aviacijos pramonės koncerną Daimler-Benz, kuris tapo Daimler-Benz Aerospace AG.

Dasa vienija tokias stambias firmas, kaip aviacijos ir astronautikos įmonių susivienijimas Dornier, variklių ir motorų gamybos sąjunga MTU (Motoren und Turbinen Union), sistemų ir ryšių technikos susivienijimas Telefunken (Telefunken Sys-

temtechnik) bei aviacijos gamyklų akcinė bendrovė Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB).

Visos šios pasaulinio garso firmos, susivienijusios į Dasa, dabar valdo šalies 13 įvairiausių pavadinimų aviacijos, astronautikos, gynybos technikos bei variklių įmonių gamybą. Ji integruota į daugelio Europos susivienijimų, tarptautinių konsorcių. Tad netenka stebėtis, kad

Dasa šiuo metu gamina galingiausius reaktyvinius variklius ir turbinas lėktuvams, kosminiams aparatams bei raketoms, įvairios paskirties žemės palydovus, kosminius zondus ir laboratorijų įrangą, skraidančių aparatų Fokker 70 ir 100, aerobusų A360-600 „Beluga“ liemens bei uodegos elementus, kuria lėktuvus Dornier, baigia montuoti aerobusus A319, A321, daug kitos technikos.

TENKINAME SKAITYTOJŲ PAGEIDAVIMUS

Gyvenu Kretingos rajone. Paprastai pirkdavau „Lietuvos sparnus“ rajono centro kioske. Bet pastaruoju metu jo negaunu nusipirkti. Kodėl?

Rimas PAŠKAUSKAS

Jūsų klausimą, gerbiamas pone, tiksliai atsakyti negalime. Reikėtų teirautis „Lietuvos spaudos“ darbuotojų. Mes akcinei bendrovei „Lietuvos spauda“ skiriame jos pageidaujamą žurnalų kiekį. Kaip ir kuo vadovaujantis žurnalas skirstomas - redakcijai nežinoma. Tačiau jau kuris laikas dalis žurnalų nurašinėjama. Aiškinama tuo, kad, esą, jie nebuvo parduoti. Tad, kaip matote, skriauda dviguba: Jūs skundžiatės, kad negalite nusipirkti „Lietuvos sparnų“, o mes prarandame lėšas už spausdintus, bet neparduotus žurnalus, už kuriuos, beje, taip pat mokame „Lietuvos spaudai“.

Patartume prenumeruoti „Lietuvos sparnus“. Ir rūpesčių bus mažiau - nereikės ieškoti kioskuose, ir patikimiau: žurnalas visada susiras prenumeratorių.

Aviamodeliuotojui Rimantui LABŽINČIUI iš Žarėnų į jo atsiųstą klausimą atsako Lietuvos aviamodelių sporto federacijos prezidentas Andrius BUKAUSKAS:

Įvairios kubatūros aviamodelių variklių, radijo valdomų modelių aparatų ir kitų aviamodeliavimui reikiamų prekių galima įsigyti Respublikinių moksleivių technikos kūrybos rūmų „Jaunojo techniko“ parduotuvėje. Adresas: Žirmūnų g-vė 1b, Vilnius 2012. Tel. (8-22) 76-68-68.

Alvydas BARTUSEVIČIUS iš Kupiškio rajono prašo spausdinti profilio NACA 23012 koordinacinių lentelę.

Patenkiname ir šį pageidavimą.

Dar kartą apie lietuviškus aviacijos terminus

Gerbiamas Redaktorium,

1996 m. „Lietuvos sparnų“ Nr. 1, „Skaitytojų laišku“ skyriuje, buvo išspausdintas Česlovo Pečiūros laiškas, kuriame aiškinama apie skraidančių aparatų klasifikavimą. Č. Pečiūra teisingai pastebi, kad orlaiviais galima vadinti tiksliai lengvesnius už orą skraidančius prietaisus. Siūlo daiktus vadinti jų vardais: diržablį - orlaiviu, o Boeing 474 - keleiviniu lėktuvu. Taip pat paaiškina pagrindines skraidančių aparatų skirstymo grupes ir siūlo juos vadinti taisyklingai, tiksliai ir taikliais lietuviškais aviacijos terminais.

Jau 1937 m. LAK išleido karo lakūno plk. ltn. Antano Mačiukos kapitalinį veikalą „Oreivybė“. Veikalas apie sparnuotą žmogų, aviacijos atsiradimą ir pažangą, buvo suskirstytas į dvi dalis. Pirmoje dalyje autorius pateikė aeronautiką - lengvesnį už orą prietaisų aprašymą - orpūslių ir orlaivių, o antro-

je dalyje - aviacijos atsiradimą, nagrinėjo sunkesnius už orą prietaisus. Veikalas buvo skirtas norintiems plačiau ir išsamiau susipažinti su oreivyste ir sparnuotu žmogumi, kurio anksčiau nebuvo. Autorius A. Mačiuka sukūrė nemažą jo sugalvotų aviacijos terminų, kurie skambėjimu ir turinio atžvilgiu daugeliu atvejų labai vykusiai parinkti, lengvai prigijo mūsų aviacijos terminologijoje. Tai - oreivybė, plasnotis, malūnsparnis, kopėjas, skriejikas, skersvairiai, pūtykla, skraidyba, erdvėlaivis ir kt. Taip pat buvo vartojami gražūs žodžiai, pavyzdžiui, pavaldis, skvarbus, pavaldu-mas, ir t.t. „Oreivybės“ veikalo autorius karo lakūnas pulkininkas leitenantas Antanas Mačiuka ne tik mėgo oreivystės istoriją, bet buvo ir aviacijos srities lietuviškų terminų pradininkas.

Vytautas PESECKAS

Čikaga

Vladą PUODŽIŲ, - pirmos klasės lakūną, skraidžiusį 32 metus, 65-ųjų gimimo metinių proga sveikina šeima ir linki geros sveikatos, palankaus vėjo ir giedro dangaus.

x	0,0	1,25	2,5	5,0	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
x_y	0,0	2,67	3,61	4,91	5,8	6,43	7,19	7,5	7,55	7,14	6,41	5,47	4,36	3,08	1,68	0,92	0
y_a	0,00	-1,23	-1,71	-2,26	-2,61	-2,92	-3,5	-3,97	-4,46	-4,48	-4,17	-3,67	-3,0	-2,16	-1,23	-0,70	0

1. AKROBATINIS SKRAIDYMAS

Dariaus ir Grėno taurė Kaunas, Dariaus ir Girėno aerodromas. Liepos 8-12 d.

Lietuvos čempionatas. Kaunas, Dariaus ir Girėno aerodromas. Rugsėjo 18-24 d.

2. AVIAMODELIAVIMAS

Sezono atidarymo varžybos kordiniais modeliais. Kaunas. Gegužės 31 - birželio 1 d.

Lietuvos čempionatas ir veteranų varžybos laisvai skraidančiais modeliais. Biržai. Birželio 6-8 d.

„Trakų taurė“ radiju valdomais modeliais. Trakai. Birželio 6-8 d.

Respublikos moksleivių varžybos. Sasnava. Birželio 20-22 d.

„A. Pranskėčio taurės“ atviros varžybos. Kyviškės. Liepos 4-6 d.

Lietuvos čempionatas kordiniais modeliais. Vilnius. Liepos 5-6 d.

„Klaipėdos taurė“ kordiniais modeliais. Klaipėda. Liepos 12-13 d.

Atviros Lietuvos čempionatas radiju valdomais modeliais. Alytus. Rugsėjo 8-10 d.

„Kuršėnų taurė“ radiju valdomais modeliais. Kuršėnai. Rugsėjo 12-14 d.

„Panevėžio taurė“ radiju valdomais modeliais. Panevėžys. Rugsėjo 16-17 d.

„Kauno taurė“ radiju valdomais modeliais. Kaunas. Rugsėjo 6-7 d.

Sezono uždarymo varžybos radiju valdomais modeliais. Vilnius. Rugsėjo 27-28 d.

KAS? KUR? KADA?

„LIETUVOS SPARNŲ“ SKAITYTOJAMS PATEIKIAME PAGRINDINIŲ ŠIŲ METŲ SPORTINIŲ RENGINIŲ TVARKARAŠTĮ:

3. BALIONŲ SPORTAS

„Dzūkijos taurė“ Alytus. Birželio 10-15 d.
„Eurocentras-97“. Vilnius. Rugsėjo 6-10 d.

4. KOSMINIS MODELIAVIMAS

„Vilniaus taurė“. Kyviškės. Birželio 14 d.
„Lietuvos taurė“. Sasnava. Spalio 18 d.

5. LAKŪNAI KONSTRUKTORIAI-MĖGĖJAI

Skrydis aplink Lietuvą. Liepos 11-13 d.
Respublikos čempionatas. Pociūnai. Rugsėjo 16-17 d.

Sezono uždarymo varžybos. Ukmergė. Rugsėjo 27-28 d.

6. SKLANDYMAS

Lietuvos atviros sklandymo čempionatas atviroje klasėje. Pociūnai. Gegužės 31 - birželio 14 d.

Lietuvos atviros čempionatas standartinėje klasėje (vyrai ir moterys). Biržai. Birželio 21-liepos 6 d.

Klubinės klasės varžybos „Blanikų“ klasėje. Biržai. Birželio 21-liepos 6 d.

Baltijos šalių senjorų čempionatas. Kartena. Liepos 19-30 d.

„Vilniaus taurė“ (visose klasėse). Paluknys.

Rugsėjo 3-10 d.

7. SKRAIDYKLIŲ SPORTAS

Mažoji „Icaria“ (antras etapas). Paluknys. Birželio 6-9 d.

Mažoji „Icaria“ (trečias etapas). Baisogala. Liepos 4-7 d.

8. PARAŠIUTŲ SPORTAS

Lietuvos čempionatas ir tarptautinė „Kauno taurė“. Kaunas. Liepos 24-27 d.

„Lietuvos aeroklubo“ taurė. Kyviškės. Rugsėjo 7-10 d.

Lietuvos jaunimo tikslumo čempionatas. Mažeikiai. Rugsėjo 22-24 d.

Laisvo kritimo derinių čempionatas. Palanga. Rugsėjo 23-31 d.

9. PRECIZINIS SKRAIDYMAS

Lietuvos čempionatas. Biržai. Liepos 24-30 d.

„Lietuvos sparnų“ taurė. Biržai. Rugsėjo 23-28 d.

10. ULTRALENGVŲ ORLAVIŲ SPORTAS

Lietuvos čempionatas. Alytus. Rugsėjo 9-16 d.

11. AVIACIJOS ŠVENTĖ

Aviacijos šventė, skirta Lietuvos aeroklubo 70-mečiui. Vilniaus tarptautinis aerodromas. 1997 m. rugsėjo 2 d. Dalyvauja geriausi Lietuvos aeroklubo sportininkai ir Italijos KOP parašutinininkai bei akrobatinė grupė Frecce Tricolori.

FAI POLITIKA

AVIACIJOS SPORTO RAIDA

(FAI prezidento pranešimas)

PRAEITIS

1905 m., tuo metu, kai aeroklubi buvo visų aeronautikos veiklos šakų pionieriai, FAI buvo traktuojama kaip organizacija, kurią sudarė nacionaliniai aeroklubi - jos nariai. FAI nariai vykdė organizacijos įgaliojimus savo šalyse. Šis principas vis dar galioja iki šių dienų ir kiekvienas FAI narys atstovauja jo šalyje kultivuojamoms aviacijos sporto šakoms.

Iki 1919 m. klestėjo karinė aviacija. Komeracinė aviacija tapo savarankiška, o privati buvo retai taikoma kaip susisiekimo priemonė ir po Antrojo pasaulinio karo ji tapo sportinės aviacijos dalimi. Aeroklubi rūpinosi laisvalaikio ir sportine veikla.

Apie trisdešimtuosius metus susiformavo atskiros aviacijos sporto šakos. Pirmiausia - sklandymas, po to aviamodeliavimas. Visi aeronautikos rekordai ir varžybos buvo pavaldūs FAI sportiniam kodeksui (Code Sportif). Sportinį kodeksą sukūrė ir daro pataisas CASI (bendra sportinės aviacijos komisija). Buvo sukurtos atskirų sporto šakų komisijos: CIAG (pagrindinės aviacijos - precizinis skraidymas), CIAM (aviamodeliavimo), CIVV (sklandymo), CIVA (akrobatinio skraidymo).

Nuo 1945 iki 1985 m. ėmė rasti naujų aviacijos sporto šakų, kurioms įkurtos FAI komisijos: CIP (parašutizmo) - 1949, CIA (balionų sporto) - 1965, CIVL (skraidyklių) - 1974, CIMA (ultralengvų aparatų) - 1980, CIG (sraigatarnių) - 1980.

Visų naujų aviacijos sporto šakų federacijos įsilejo į nacionalinius aeroklubus ir tapo pavaldžios Civilinės aviacijos įstatymams savo šalyse. Daugeliu atvejų nacionaliniai aeroklubi jau seniai bendradarbiavo su aviacijos pareigūnais ir buvo pajėgūs sukurti saugią įstatyminę bazę naujai veiklai.

Aeroklubais buvo naudojamos kaip įrankiu aviacijos sporto šakoms norint gauti leidimą naudotis oro erdve. Tik tie aeroklubi, kurie sugebėjo išlaikyti ir net įtvirtinti šį vaidmenį, išliko aviacijos sporto šakų atstovais jų atstovaujamos šalyse. Tie, kurie nesugebėjo to padaryti, pastebėjo, kad naujų aviacijos sporto šakų mėgėjai kuria savas organizacijas. Rezultatas - daugelyje

šalių susikūrė federacijų pobūdžio organizacijos, veikiančios atskirai nuo aeroklubų.

DABARTIS

Mano apžvelgtas istorinis procesas davė pradžią dideliems pokyčiams aviacijos sporto pasaulyje, ir tai labiausiai paveikė FAI narius. Naujosios aviacijos sporto šakos, pradedant 1950 m., gerokai išaugo, tuo tarpu tradicinės aviacijos sporto šakos, tarp jų sklandymas ir pagrindinė aviacija tarsi sustingo. Šiandien daugelyje šalių naujų aviacijos sporto šakų mėgėjų skaičius gerokai viršija tradicinės aviacijos sporto šakos kultivuojančių skaičių.

Labai svarbu, kad naujos aviacijos sporto šakos neišstumtų senų tradicinių aviacijos sporto šakų. Jos dažniausiai tiesiogiai įsilejo į aviacijos veiklą, neturėdamos tradicinės prasmės net pačių pagrindinių žinių apie aviaciją. Skirtingos naujų aviacijos sporto šakų aplinkos savo kilmę labai tolimos nuo tradicinės aviacijos.

Tai dažnai kelia nesusipratimų, blogėja ryšiai tarp naujų aviacijos sporto šakų ir tiesioginės pirminės aeroklubų veiklos. Naujosios federacijos skiriasi nuo nacionalinių aeroklubų ne tik savo kultūra. Paprastai jos yra savarankiškos ir finansiniu, ir valdymo požiūriu. Todėl nėra vieningo požiūrio į šalies aviacijos pareigūnus (valdžią). Tuose aeroklubuose, kur ryšiai su aviacijos pareigūnais tvarkymas patikėtas atskiroms aviacijos sporto šakoms, kiekviena federacija turi kovoti už savo valdymo reikalus, taigi, aviacijos pareigūnai turi idealias (neribotas) galimybes skaldyti ir valdyti, nuteikdami vieną aviacijos sporto šaką prieš kitą.

FAI yra pasirengusi pripažinti naujas aviacijos sporto šakas globaliniu lygiu labiau, nei daugelis FAI narių nacionaliniu lygiu. Naujų aviacijos sporto šakų atsiradimą ir vystymąsi perėmė FAI komisijos, kurių delegatais buvo ir ne aeroklubų nariai.

Tokiu būdu aviacijos sporto komisijos atstovauja paprastiesiems FAI interesams. Jos yra varžybų taisyklių kūrėjai ir pripažintos visų tarptautinių varžybų.

Šiandien FAI komisijos, kaip ekspertai, atsakingos už visus techninius reikalus, varžybų taisykles, standartus, tarptautinių čempionatų paskirstymą. Tai jos daro be kitų FAI vadovaujančių organų įsikišimo. Komisijų prezidentai yra tikrieji Tarybos nariai, turintys FAI viceprezidento laipsnį. CASI veikia apribota tik Sportinio kodekso bendrosios dalies sudarymu, ji gali taip pat tyrinėti skundus ir teikti pagalbą naujoms aviacijos sporto šakoms.

ATEITIS

Nekomercinė aviacija ir aviacijos sportas yra nuolat spaudžiamas įvairių suinteresuotų grupių, kurios grąsina išstumti mus iš oro erdvės ir aerodromų. Aplinkosaugininkai nori, kad būtų panaikinti privatūs skraidymai, komercinė aviacija ketina išstumti mus iš oro erdvės, civilinė aviacija riboja skraidymus ir kelia kainas. Aplinkosaugininkai pasirinko nekomercinę aviaciją ir aviacijos sportą savo tiesioginiu taikiniu, nes mano, kad ją galima greitai užkariauti.

Nacionalinių aeroklubų pagrindinis uždavinys yra kovoti su šiais grąsinimais, įtakojant sprendimų kūrėjus ir politikus, pasitelkus visus pilotus ir aviacijos sportininkus kiekvienoje šalyje.

Pagal tradiciją, geri aeroklubi beveik visada turi gerus ryšius ir pažintis, kurie jau yra seniai nusistovėję, nuo pat skraidymų pradžios. Šios aplinkybės turi būti gerai išnaudotos, norint naudotis oro erdve ir išlaikant mūsų aviacijos bendruomenės narių teises. Atskiros federacijos negali daryti jokio poveikio.

Visi nacionaliniai aeroklubi susiduria su klausimu, išskylančiu dėl jų narystės:

Už ką jums turime mokėti pinigų?

Šiame klausime glūdi įsitikinimas, kad jie turi teisę naudotis oro erdve, kad jie gali laisvai skraidyti. Šiandieninė tikrovė yra kitokia: norint naudotis oro erdve, reikia nuolat už tai kovoti. Tad atsakymas į ankstesnį klausimą yra toks:

mes esame, kad laiduotume Jūsų skraidymą.

Tie aeroklubi, kurie nesugeba susidoroti su šiuo uždaviniu, turi peržiūrėti savo poziciją. Jei jie negali skraidyti, tai koks tada yra jų tikslas? Jei aviacijos sportui lemia išlikti, jo atstovai turi būti kiekvienoje šalyje kaip tolygūs antrininkai Civilinės aviacijos ir aplinkos apsaugos pareigūnams. Atitinkamai taip turėtų būti ir tarptautiniu lygiu. Tai yra vienas FAI uždavinys.

(Žurn. AIR SPORTS INTERNATIONAL, 1996, 6 tomas, Nr. 3)

J praeitame mūsų žurnalo numeryje išspausdintą straipsnį „Juris Kairys skrido po tiltu“ atsiliepė buvęs Lietuvos karo lakūnas Vladas Murmulaitis. Jis patikslino, kad rašinyje yra klaida. 1937 metais buvo skrista ne po Tytuvėnų, o ne per toliausiai nuo jų esančiu Lyduvėnų geležinkelio tiltu. Ir tą skridimą atliko jis pats.

Redakcijos prašymu V. Murmulaitis atsiuntė šio ir kitų įdomesnių skridimų aprašymą.

O JEIGU TAI TRIUKAI...

Perskaitęs p. Antano Kauno straipsnį „Lakūnų triukai“, prisiminiau ir aš kai kuriuos skraidymo epizodus prieškarinėje karo aviacijoje.

Tikrai Kaune sklido kalbos, kad po Žaliuoju tiltu praskrido lėktuvas. Mes, jaunimas, sakydavome, kad tai galėjo atlikti rimtas ir šaltakraujiškas lakūnas. Visuomenėje dargi linksniuodavo lakūno pavardę. Kai gyvenimas nubloškė mane į karo aviacijos puskarininkių mokyklą, asmeniškai susidūriau su tuo „pasakų“ lakūnu. Jis dėstė mums braižybą ir aviacijos motorų praktiką. Kartą per jo pamoką kažkuris iš mokinių išdrįso paklausti, ar teisybė, kas žmonėse kalbama dėl praskridimo po Žaliuoju tiltu. Jis nieko neatsakė, tik šyptelėjęs tarė: kai tapsime lakūnais, tada pamatysime, ar galima praskristi po tiltu. Taip ir liko iki šiol tos pačios kalbos, nežinomybė. Suprantama, ir jis, ir dešimtys lakūnų atsakytų „ne“. Nes tai - didelis karinės drausmės pažeidimas. Po to sektų baudmės sankcijos, gal ir sunkesnės, negu patyrė rusų lakūnas Valerijus Čkalovas. Šiaip ar taip skraidymų pažeidimų drausmės atžvilgiu būdavo. Jaunimas! Tačiau iki šiol daug kas liko paslaptis. Prisimenu, kaip dar mokykloje, kai jau savarankiškai skraidėme, daug kas norėjo praskristi pro savo tėviškę ir ten į savo sodybą numesti sveikinimo laiškelį.

Vieną kartą mokinyš lakūnas per maršrutinį skridimą pro savo tėviškę Raseiniuose numetė į turgaus aikštę tėvams adresuotą laišką. Gal šis skridimas ir nebūtų viešai iškilęs, bet išmestas laiškelis nukrito turguje, o pasibaigė arkliu sudaužė molinių indų. O kai atskrido atgal į Kauną, aviacijos viršininkai jau žinojo apie įvykį. Tai buvo mokinyš lakūnas šviesaus atminimo Romas Mažonas. Jo brolis žuvo lėktuvo katastrofoje būdamas karo lakūnu, dar prieš Romui įstojant į karo lakūnų mokyklą. Taigi Romą Mažoną nubaudė drausmine bauda. O turguje už sukultus molinius puodus sumokėjo jo tėvas, tada buvęs Raseinių burmistras.

Panašaus laiškelio numetimas

tėviškėn Bartinkuose dviem lakūnams kainavo gyvybes (pilotas Juozas Vilkaitis, žvalgas Jonas Vidūnas). Žuvimo priežastis - pilotavimo klaida prie žemės.

Jaunas lakūnas dažnai galvoja esąs didvyris ir, negalvodamas apie pasekmes, pažeidžia pilotavimo tai-



Rašinio autorius 1940 metais.

sykles ir dėl to įvyksta žiaurios tragedijos.

Nežinau, gal ir mane toks jausmas buvo apėmęs. 1937 metų rudenį, skrisdamas iš Žemaitijos atlikęs fotografavimo Lietuvos žemėlapiui pratimus, pamačiau Lyduvėnų geležinkelio tiltą ir susigundžiau pro jį pralįsti. Tiltas, kaip žinote, aukštas, atramos plačios. Popietė - vėjo beveik nėra. Nužemėjęs bandžiau pralįsti pro jo apačią. Bet lėktuvo greitis didelis, tilto anga greit artėjo ir atrodė, kad gali būti blogai. Tada patraukiau lėktuvą aukštyrą ir į šoną. Lėktuvas Anbo IV buvo jautrus ir be jokios rizikos išsiplėšiau aukštyrą. Žvalgas Eduardas Lisauskas pasilenkęs kažką skaitė (mačiau veidrodelyje). Padaręs ratą, sumažinau greitį ir iš toli pradėjau eiti beveik pažeme, žiūrėdamas į kairįjį sparną, o lėktuvas kaip mat jau buvo kitoje pusėje tilto. Pralindau. Valio! Tik negarsiai! O žvalgas (atrodo) neste-

bėjo mano manevrų. Tik per aviofoną riktėlėje: „Kokius čia velnius išdarinėji“. Aš jam nieko negalėjau atsakyti. Tuo laiku buvo tokia technika, kad žvalgas tau gali ką nori sakyti, o tu, pilotas, negali. Į tą jo pasakymą aš per veidrodėlį jam šyptelėjau ir paėmiau kursą į Kauną. Jaučiausi visai normaliai, jokio susinervinimo. Nieko ypatingo nebuvo. Šiandien sakau, kad tai nebuvo triukas, o didelis drausmės pažeidimas, už kurį reiktų labai skaudžiai atsakyti.

O čia pat Ariogala, Čekiškė. Čia pat, ant Dubysos kranto, buvusios eskadrilės vado Vinco Švitrio sodyba. Jis dabar atstogauja arba išėjęs į atsargą. Puikus, sukalbamas žmogus buvo. Reikia pasveikinti. Mano aukštis nebuvo didelis, tad gal šiek tiek mane matė - nežinau, nes prie sodybos žmonių nebuvo. Kada lėktuvą pradėjau traukti iš mažos „pikės“, kažkas motore šovė ir ėmė kalti lyg kulkosvaidis. Tuojau pamačiau, kad motoro dešinėje išmuštas kontaktas su laidu nuo žvakės. Skubiai į aerodromą. Į Kauną! Kai padidinau greitį, laidas su žvakės galu pradėjo slėptis už kitų motoro cilindų. Ėmiau baimintis, kad kontaktas gali kur nors paliesti karbiuratorių ir užsidegti. Pradėjau mažinti greitį ir laidas vėl pasirodė. Taip, jį stebėdamas, pasiekiau aerodromą. Nutūpiu ir skubiai išjungiau motorą. Atvažiuoju į tūpimo vietą mechanikai nutarė, kad lėktuvą reikia buksyruoti prie angarų su traktoriais, užvesti motorą pavojinga.

Apie Lyduvėnų tilto „operaciją“ žvalgas nieko nesakė, aš taip pat tylėjau. Tad visą laiką tarp mudvių buvo tylioji paslaptis. Tik šiandien, po 60-ties metų, prabilau, manydamas, kad redakcija šią mano „tilto operaciją“ priskaitys prie „triukų“.

Ir dar.

1939 metų rudenį, kuomet raudonoji armija užėmė Lenkiją, kartu ir Vilniaus kraštą (Ribentropo-Molotovo susitarimas), mūsų kariuomenei buvo įsakyta dislokuotis prie demarkacijos linijos pagal generalinio štabo nurodymą ir laukti tolesnių įsakymų. Kadangi toks mūsų kariuomenės išsidėstymas ilgokai užtruko, centrinėse bazavimosi vietose susikaupė įvairios korespondencijos, kurią reikėjo atiduoti į laikinai dislokuotas vietas. Paštą per-

duoti buvo įpareigota karo aviacija. Man buvo pavesta išmesti paštą prie Varėnos. Antras punktas (tiksliai nepamenu) Labanoro-Kuktiškio vietovėje. Paštą reikėjo išmesti ton vieton, kur buvo paženklinta - iš baltos drobės padarytas kryžius. Paskirtą dieną su Anbo 41 greit pasiekiau Varėną ir prie Merkio tilto pamačiau ant žemės baltą kryžių. Paėmiau žemą aukštį ir mažų greičiu skrisdamas pamačiau, kaip žvalgas (tuo metu eskadrilės vado pavaduotojas) tiksliai išmetė pašto maišą. Čia pat už tilto, link Varėnos geležinkelio stoties, pamačiau rusų kariuonį, žiopsančių į mano lėktuvą. Pamatęs, kad mūsų kariai paėmė paštą, lėktuvą pasukau į šiaurę. Nepamenu tos vietos, kur baltas kryžius buvo ištiestas. Išmetęs paštą žvalgas klausia, ar matau Saldutiškį. Matau - rikteliu. O truputį į rytus gražią sodybą ar matau. Matau! Tad nužemėk, sak, aš išmesiu prie tos sodybos surištus maišus. Kiek atsimenu, iš sodybos išėjo žmonės pradėjo mosuoti rankomis (matyt, žvalgo giminaičiai) ir pamatė, kur nusirito pundas maišų. Atsisveikindamas pamojau sparnais ir paėmiau kursą į Kauną. Taigi ir vadams prireikė nušizengti drausmingumui.

O kas toliau?

Nutūpiu. Žvalgas atraportavo eskadrilės vadui, kad duotas uždavinys įvykdytas reikiamu tikslumu. Bet apie maišų išmetimą nieko nesakė. O tuo tarpu eskadrilės vadas Ignas Šešplaukis pasakė, kad pranešta į karo aviacijos štabą, jog mes įskridom į SSSR teritoriją ties Saldutiškiu. Keista. Kad ties Varėna praskridom pro raudonarmiečių kepurės, tai tiesa, nes žemai darydamas posūkį galėjau užskristi, o jie galėjo pamatyti mano lėktuvo numerį. Bet ties Saldutiškiu nieko nesimatė. Matyt, ties ta vieta buvo fanatiškas raudonarmiečių politrukas ir, jau iš toli pamatęs svetimą lėktuvą, bėgte pranešė savo vadovybei. Aš ir žvalgas tai aiškinome eskadrilės vadui, tačiau jis į mano užduočių knygutę įrašė: „Perskrido sieną su SSSR“ („vade, vade - reikia mokėti skirti valstybines sienas“, pamaniau).

Per mano devynerius metus, ištarnautus karo aviacijos kovos eskadrilėje, pasitaike įvairių smulkių nuotykių bei drausmės pažeidimų. Manau, kad likusieji gyvi karo lakūnai turi taip pat įvairių prisiminimų, tad pasidalinkime jais!

Vladas MURMULAITIS,
karo lakūnas,
dimisijos jaun. leitenantas

SRAIGTASPARNIS Mi-2



Kaip rašėme 1996 m. 3 „L.S“ numeryje, Lenkijos gynybos ministerija Lietuvos KOP dovanavo penkis sraigtasparnius Mi-2. Po generalinės apžiūros ir kiek paremontuoti sraigtasparniai iš Bydgoščo karinio aerodromo buvo atskraidinti į Panevėžį.

Vienas jų (gamyklos Nr. 510543117/0543) Lenkijos KOP naudotas ryšiui. Antras (Nr. 531448040/0543) - keleivinis, su įrengtais krėsiais. Du (Nr. 543604064/3604 ir 544036035/0543) Lenkijoje buvo naudojami pilotams mokytį ir jų treniruotėms. Penktasis (Nr. 562646112/2646) ankščiau buvo su 4 kulkosvaidžių ginkluote, kuri vėliau nuimta, ir jis naudotas ryšiui.

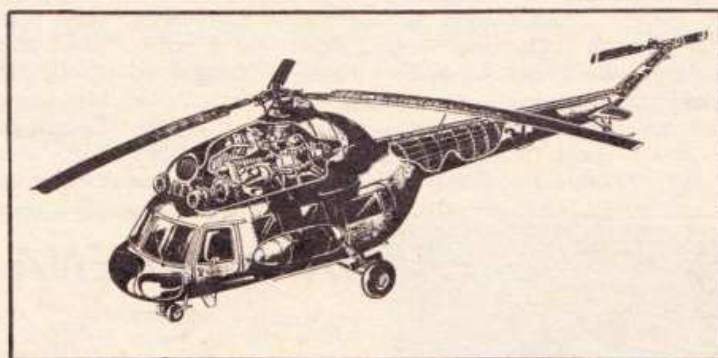
Mūsų KOP gautus Mi-2 skirs jauniems pilotams mokytį ir treniruotėms, valstybinei sienai patruliuoti, ekonominėms zonoms prižiūrėti ir radiacijai stebėti bei civilinės apsaugos užduotims vykdyti ekstremaliomis sąlygomis.

SRAIGTASPARNIO KONSTRUKCIJA

Mi-2 (prototipas vadintas V-2) sukurtas Michail Mil konstruktorių biure 1961 metais. Baigus bandymus, nuo 1963 metų pradėta serijinė jų gamyba. Vėliau licenciją įsigijo Lenkija ir nuo 1965 metų ji tapo pagrindine Mi-2 gamintoja ir eksportuotoja. Sraigtasparnis gaminamas Svidniko aviacijos gamykloje.

Mi-2 yra universalus metalinės konstrukcijos sraigtasparnis, su vienu nešančiu rotoriumi ir vertikaliu propeleriu uodegoje.

Liemens karkasas sudarytas iš profiliuotų špantų, profiliuotų stringerių, dengtas duraliuminio skarda. Liemens nosytėje išdėstyta aparatūra ir borto prietaisų lenta. Kabinos priekyje yra pilotų krėsiai ir valdymo įrenginiai. Mokomajame Mi-2 variante valdymo sistemos sudėjętos. Sraigtasparnio salone erd-



vūs langai, ir tai pilotams ir keleiviams sudaro gerą matomumą. Abiejose liemens pusėse yra plačios durys. Liemens centre įtaisyta 600 litrų talpos kuro bakas. Du papildomi bakai, kurių kiekviename telpa po 238 litrus kuro, išdėstyti iš šonų liemens išorėje.

Liemens viršuje vienas šalia kito įrengti bendro 400 AJ galingumo turbininiai varikliai GTD-350. Kiekvienas jų atskirais reduktoriais sujungtas su pagrindiniu rotoriaus reduktoriumi. Avarijos atveju juos galima atjungti ir rotorius pervedamas į autorotaciją.

Nešantis rotorius - trijų menčių, metalinės konstrukcijos. Paskutinėje Mi-2 serijose naudotos ir plastmasinės mentys. Menčių priekinėje dalyje įtaisyti elektriniai šildytuvai, apsaugantys rotorius nuo apledėjimo. Rotorius valdomas hidrauline sustiprinta valdymo sistema. Už variklių liemens gondolės viršus pereina į apskritą uodegos balkį, kurio gale įrengtas vertikalus, keičiamo žingsnio, dviejų menčių propeleris. Nuo variklių jis sukamas per reduktorių ir kardaninius velenus. Pedalais reguliuojant uodegos menčių pastatymo kampą, sraigtasparnis keičia kryptį. Uodegos propeleris nuo apledėjimo taip pat šildomas elektra.

Važiuklė triratė, neitraukiama. Pagrindiniai važiuklės ratai (600 x 180 mm) pritvirtinti ant piramidi-

nės konstrukcijos rėmų su hidrauliniiais amortizatoriais. Ant priekinio važiuklės stovo sudvejinti (300x125 mm) ratai. Kad tupiant dideliu kampu, ypač autorotacijos atveju, būtų apsaugotas propeleris, uodegos balkio gale įtaisyta amortizuojantis ramstis.

Neveikiant varikliui elektros energija gaunama iš dviejų 24 V akumuliatorių.

Sraigtasparniai Mi-2 gaminami įvairių variantų. Pagrindinis - skirtas keleiviams skraidinti ir ryšiams. Jame yra erdvi kabina ir aštuonių vietų minkštasuoliai. Salonas įrengtas su garso izoliacija, oro kondicionieriumi, šildomas.

Transportinis Mi-2 pajėgus gabenti 700 kilogramų krovinį. Didelių gabaritų kroviniai gali būti transportuojami pakabinami sraigtasparnio apačioje.

Sanitariniame variante yra pirmos medicininės pagalbos įranga, keturi neštuvai ligoniams. Nukentėjusius gelbstinti ir pristatant į ligoninę iš tokių vietovių kaip kalnai, miškai, vandens telkiniai, kur sraigtasparnis negali nusileisti, sužeistieji į sraigtasparnį įkeliama specialia sistema su plieniniu trosu.

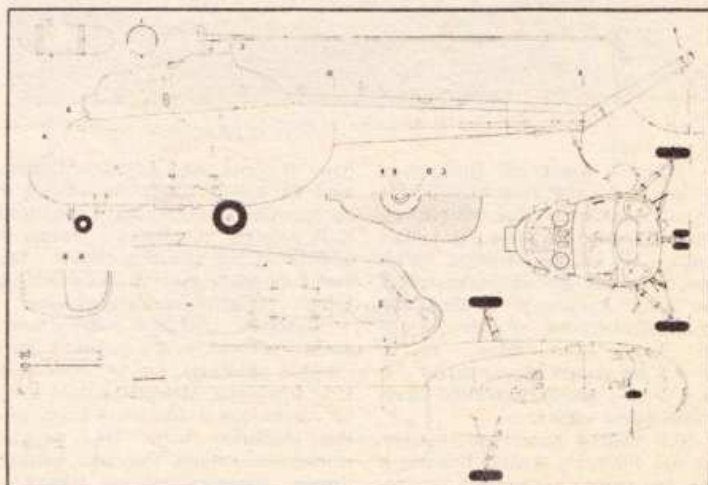
Mi-2 plačiai taikomi žemės ūkio reikmėms. Esant nedideliui - iki nullo - skridimo greičiui chemikalų galima išpilti tiksliai į reikiamą vietą. Cheminės medžiagos gabenamos iš stiklaplasčio pagamintuose konteineriuose po 600 kg, kurie tvirtinami abi juose liemens pusėse. Skystiems chemikalams naudojamos vamzdžių sistemos. Įmontuojami elektriniai dozimetrai ir siurbiai.

Karo aviacijoje galima naudoti įvairių pakabinamą ginkluotę. Naudoti žvalgybai, patruliavimui, aerofotografijai, ryšiams, transportui ir t.t.

Sraigtasparniai Mi-2 plačiai naudojami civiliniams ir karo lakūnams mokytį.

TECHNINIAI DUOMENYS

Rotoriaus diametras	14,50 m
Liemens ilgis	11,94 m
Ilgis su rotoriumi	17,42 m
Sraigtasparnio aukštis	3,75 m
Uodegos propelerio diametras	2,70 m
Skridimo svoris	4640 kg
Maksimalus skridimo greitis	220 km/val.
Kelionės greitis	190 km/val.
Aukščio lubos	4000 m
Skridimo nuotolis	350 km
Skridimo nuotolis su papildomais bakais	715 km



Kas vyksta su Europos aviakompanijomis, susijungusiomis į AEA (Association of European Airlines - Europos avialinių asociaciją)? 1994-ųjų trečiame ketvirtyje vėlavo 20,4 procento visų reisų, o praėjusiais metais vėlavimai peržengė jau ir 25 procentų atžymą. Suprantama, tai kenkia kiekvienos aviakompanijos ir visos AEA prestižui. Tad kur glūdi šių vėlavimų priežastys? VFR žurnalo „Flug Revue“ korespondentui į šį klausimą atsakė AEA generalinis sekretorius Karl Heinz Neumeister.

Pasak jo, vėluojama dėl to, kad stambiausiose aerouostuose pasidarė ankšta, ten kamšatis ir „siauros vietos“. Antra vertus, kaltas dar ir nepakankamas europinių skrydžių saugumo sistemų integravimas. Tuo paaiškinama net septyniadesimt procentų visų vėlavimų. Jeigu prisiminsime, kad kiek anksčiau dėl tų pačių priežasčių vėlavo „tik“ 61,4 procentai visų reisų, suprasime, jog būtina skubiai kažko imtis.

Europai pagaliau reikalinga vieninga skrydžių saugumo sistema. Deja, EATCHIP programa, kuri turėtų harmonizuoti Europos šalių skrydžių saugumo sistemas ir padaryti taip, kad jos viena kitą dengtų, gyvuoja jau penkerius metus, bet savęs nepateisina.

Kodėl taip atsitinka?

JAA (Joint Airworthiness Authorities - Bendroji erdvės naudojimo tarnyba), būdama Europos aviakompanijų aukščiausias organas, parengia taisykles ir patvirtina standartus, kuriuos vėliau valstybės gali priimti. Pabrėžiama - gali, bet tai nėra privaloma. Tai viena didžiausių blogybių.

Kodėl vėluoja lėktuvai?

Kita, susijusi su biurokratizmu, suvežėjusiu Europos Sąjungos buveinėje Briuselyje. Pavyzdžiui, bet kuris reikalavimų pakeitimas įsigalioja tik tuo atveju, kai jis išverstas į visas valstybių Sąjungos narių kalbas. Tai - tiesus kelias į teisinius nesusipratimus, nes niekas negali pasakyti, kas, pavyzdžiui, šiuo metu galioja ir kas ne.

Kaip nurodo AEA generalinis sekretorius, tuo pačiu metu Europoje didėja skirtingi požiūriai į oro susisiekimo interesus, pastebimas savotiškas susiskaldymas. Paaiškinama tai labai paprastai: pernelyg daug institucijų, organizacijų, organų. Visi jie nėra pavaldūs vieni kitiems, nedengia vieni kitų, trūksta glaudaus

bendradarbiavimo. Tad dažnai vieni nežino, ką daro kiti. Antai valstybė A, pavyzdžiui, turi savo atstovų instancijoje, organizacijoje arba organe X bei Y, tuo tarpu šalis B siunčia savo atstovus į Z ir X, bet ne į Y. Tokių pavyzdžių daug. Ir tai nėra normalu.

Specialistai spėlioja, kad iki 2005 metų aviakompanijų skraidomų keleivių skaičius, palyginti su 1995 metais, padvigubės. Suprantama, jog tokiu atveju bus ne tik daugiau linijų, bet padidės ir reisų skaičius. Mūsų senojo žemyno padangėje pasidarys labai ankšta. Tad tik tvarka, drausmė ir visiems privaloma, vieninga Europos skrydžių saugumo sistema galės laiduoti tiek griežtą tvarkaraščio vykdymą, tiek ir saugius keleivių skrydžius. Vėluojantys reisai - ryškė. Tai blogi reisai, kurie turi būti išgyvendinti.

...Keleivis, laukiantis išskristi vėluojančio lėktuvo, kaip ir jį pasitinkantis žmogus, dėl lėktuvo vėlavimo praranda brangų laiką. Jis nežino vėlavimo priežasčių. Jis kaltina aviakompaniją, netvarką, nesiskaitymą su keleiviu ir t.t. ir pan. Ir jie teisūs. JAA privalo per ECAC - Europos civilinės aviacijos konferenciją, kuri yra aukščiausias civilinės aviacijos organas žemyne, per Europos Sąjungą pasiekti, kad su lėktuvų vėlavimais būtų baigta karta ir visiems laikams! - tokia yra ir Lietuvos aviacijos specialistų nuomonė.

LEMIAMA DIENA



Cathay Pacific aviakompanijos Boeing 747-400 Honkongo centre esančiame Kai Tak oro uoste.

Liepos 1 dieną, kai šimtmečius šią koloniją valdžiusios Didžiosios Britanijos gubernatorius atsisveikindamas nukels skrybėlę, o į salą įžengs KLR liaudies armijos kariai, nustos tikrės šio rojus kampelio, kinų kalba - kvepiančių vandenų slėnio, pasaulietiškas laikrodis. Jį pakeis Pekino laiko matas - ne visiems ir ne visada suprantamas. Pagal jį pradės tekėti Honkongo gyvenimas. Kokia vaga?

KLR valdžia nuolat pabrėždavo, kad šio Pietryčių Azijos finansų ir prekybos centro autonomija liks nepaliesta. Bet žmogaus teisių specia-

listai įsitikinę, kad nuleidus Didžiosios Britanijos karalystės vėliavą ir ją pakeitus raudonuoju žvaigždėtu KLR auksu, nugarmės į prarają ir nuomonių bei spaudos laisvė - tai, kuo tiek metų nuo daugelio Azijos žemyno šalių skyrėsi Honkongas.

Žmonės, bijodami bekompromisinės KLR vadovybės politikos, kuri visiškai paaiškėja, kai kalbama apie kinų interesus, stengėsi palikti salą. Už Australijos ir JAV vizas buvo siūlomi didžiuliai pinigai. Tik... ne visi Honkonge turtingi. Pagaliau bankai, firmos, konsorciškai bei kompanijos paprasčiausiai negali išvykti. Tarp

pastarųjų - ir aviakompanija Cathay Pacific Airways, kurios šaknys yra Didžiojoje Britanijoje. Pasak aviakompanijos vadovo direktoriaus Simon Heale, „liepos pirmoji, kai prie šalies vairo stos nauji valdininkai, aviakompanijai nebus ypatinga diena. Viskas vyks kaip paprastai - planingai“.

Honkongas turi nepaprastą geografinį pranašumą: iš čia per penkias skrydžio valandas galima pasiekti bet kurią žemės rutulio pusę esančią šalį. Suprantama, jog ši tiesa pulkiai žinoma ir kinams, kurie pastaruoju metu ypač stengiasi žengti koją kojon su visu aviaciniu pasauliu. Dar praėjusių metų pradžioje Cathay Pacific, viso pasaulio aviakompanijų nuostabai, paskelbė, kad ji didina savo pagrindinį kapitalą bemaž 1 milijardu JAV dolerių. Ir visą šią sumą į sąskaitą Cathay Pacific, kuri priklauso Didžiosios Britanijos koncernui Swire, pervėdė Kinijos Liaudies Respublika. Šią transakciją ji atliko per savo investicinę firmą Citic Pacific Ltd. Tokiu būdu kinai, anksčiau turėję vos dešimt procentų klestinčios aviakompanijos akcijų, padidino jų skaičių iki dvidešimt penkių. Na, o koncernas, turėjęs 52,6 proc. kapitalo, prarado kontrolinį akcijų paketą - jo žinioje liko tik 43,9 procentai.

KLR nemano žlugdyti Cathay Pacific. Tai byloja ir faktas, jog kinai jau anksčiau investavo lėšas į Cathay dukterinę aviakompaniją Dragonair. Citic Pacific bendrovei dabar priklauso net 46,15 proc. jos kapitalo. Be to, China National Aviation Corporation (CNAC - Kinijos nacionalinė aviacijos korporacija) įsigijo šios aviakompanijos akcijų už dar 230 milijonų JAV dolerių. Tad dabar KLR dalis Dragonair sudaro daugiau nei 64 procentus viso kapitalo. Kitaip tariant, šią aviakompaniją, dar iki KLR perimant Honkongą, jau kontroliavo kinai. Jie, jau senokai įsibro-

vę į Honkongo civilinę aviaciją, iš dalies prisidėjo ir prie naujojo - greitimoje saloje įrengiamo oro uosto Chek Lap Kok įrengimo.

Pasak Simon Heale, Cathay Pacific yra lyg ir valstybės valstybėje, ir jai „liepos pirmoji nėra svarbi“. Su kinais seniai bendradarbiaujama, jie nebando diktuoti, nurodinėti, jie nereikalauja nieko keisti. Juolab, kad Cathay Pacific Airways 1995 metais gavo 382 milijonus JAV dolerių gryno pelno, o aviakompanijos oro laivyną sudaro moderniausi lėktuvai, tarp kurių - trimotoriai Lockheed L1011.

Cathay Pacific Airways žvelgia į ateitį su viltimi, nusiteikusi optimistiškai. Taip elgtis ją skatina 1998 metų pavasaris, kai aviakompanija perkels savo administracines patalpas į naująjį Chek Lap Kok aerouostą - oro vartus, kuriems negresia jokie laiko ribojimai, skraidymų draudimai, kurie veiks ištisą parą ir galės aptarnauti kur kas daugiau avialinių lėktuvų ir, suprantama, keleivių. Naujasis oro uostas saloje daug patogesnis ir pilotams - jį lengviau tūpti, iš jo kilti - aplink nėra namų, vien vanduo.

Apie optimistiškus Honkongo aviacijos planus byloja ir tai, kad balandį Chek Lap Kok aerouostui užsakytas naujas krovinių terminalas su naujausia technika, kurį statys ir įrengs Vokietijos korporacija Daimler-Benz Aerospace AG.

Neseniai penkiasdešimtmetį atšventusi Cathay Pacific Airways klesti, jos planai dideli ir realūs. Tad netenka stebėtis, kad S. Heale, paklaustas, kaip jis įsivaizduoja aviakompanijos 100-ąjį jubiliejų, atkirto: „Mes ir tada būsimė Honkongo aviakompanija“...

Taigi atrodo, jog kalbos apie pokyčius Honkonge po 1997 metų liepos 1 dienos Cathay Pacific atveju primena audrą vandens stiklinėje. Bet juk ne be reikalo taos imintis mus moko: negirk dienos be vakaro!

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ
NUTARIMAS**1997 m. kovo 17 d. Nr. 226
Vilnius**Dėl licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo taisyklių patvirtinimo**

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos įstatymo 54 straipsniu, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a :

1. Patvirtinti Licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo taisykles (pridedama).
2. Pavesti Susisiekimo ministerijai išduoti nustatytą tvarką licencijas oro susisiekimui vykdyti, užtikrinti licencijuojamos įmonių veiklos priežiūrą, taip pat prireikus sustabdyti ir panaikinti licencijų galiojimą bei patvirtinti Licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo taisyklėse numatytų paraiškų ir licencijų formas.
3. Nustatyti, kad įmonės, kurios iki Licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo taisyklių patvirtinimo vertėsi šia veikla, turi iki 1997 m. gruodžio 31 d. gauti licencijas oro susisiekimui vykdyti.

Ministras Pirmininkas
Susisiekimo ministrasGediminas Vagnorius
Algis ŽvaliauskasPATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos Vyriausybės
1997 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 226**LICENCIJŲ ORO SUSISIEKIMUI VYKDYTI IŠDAVIMO TAISYKLĖS****Bendrosios nuostatos****1. Šiose taisyklėse vartojamos sąvokos:**

1.1. įmonė - Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka įsteigta ir juridinio arba fizinio asmens teisėmis įregistruota įmonė, kurios veiksmingos kontrolės teisė priklauso Lietuvos piliečiams, savivaldybėms, valstybei ar kitoms Lietuvos kilmės įmonėms, kurių savo ruožtu veiksmingos kontrolės teisės taip pat priklauso Lietuvos piliečiams, savivaldybėms ar valstybei;

1.2. vežėjas oru - įmonė, turinti galiojančią licenciją;

1.3. licencija - įmonei suteiktas leidimas vykdyti oro susisiekimą;

1.4. vežėjo oru sertifikatas - įmonei išduotas dokumentas, kuris patvirtina, kad šis vežėjas oru turi reikiamų profesinių įgūdžių ir organizacinę įmonės struktūrą, užtikrinančią saugų orlaivių panaudojimą sertifikate nurodytai veiklai;

1.5. verslo planas - išsamus vežėjo oru planuojamos komercinės-ūkinės veiklos aprašymas ir skaičiavimai numatytam laikotarpiui (įskaitant esamos rinkos būklės ir galimų investicijų įvertinimą);

- 1.6. veiksminga kontrolė - įmonės tokios kapitalo dalies (akcijų paketo) priklausymas, kuris užtikrina sprendžiamąjį balsą primant disponavimo nuosavybe ir įmonės, filialo ar padalinio valdymo sprendimus.
2. Šios taisyklės reglamentuoja licencijų vykdyti keleivių ir (arba) krovinių bei pašto vežimą oro transportu išdavimą, jų galiojimo sustabdymą, galiojimo sustabdymo ir galiojimo panaikinimą įmonėms bei šių įmonių veiklos, kuriai licencija yra išduota, priežiūrą.
3. Šios taisyklės netaikomos, kai keleiviai ir (arba) kroviniai bei paštas vežami bemotoriais ir (arba) ultralengvaisiais orlaiviais, taip pat kai vykdomi vietiniai skrydžiai ne tarp skirtingų aerodromų.
4. Įmonei, įvykdžiusiai šių taisyklių reikalavimus, turi būti išduodama licencija. Tačiau šios licencijos suteikimas neduoda teisės eksploatuoti konkrečius maršrutus arba rinkas.
5. Įmonei draudžiama už užmokestį ir (arba) nuomos pagrindu vežti keleivius ir (arba) krovinius bei pašta, jeigu ji neturi galiojančios licencijos (išskyrus šių taisyklių 3 punkte numatytus atvejus).

Licencijų rūšys

6. Licencijos išduodamos šiai komercinei-ūkinei veiklai:
 - 6.1. vežti keleivius ir (arba) krovinius bei pašta už užmokestį ir (arba) nuomos pagrindu (A tipo licencija);
 - 6.2. vežti keleivius ir (arba) krovinius bei pašta už užmokestį ir (arba) nuomos pagrindu vien tik tokiais orlaiviais, kurių maksimali kilimo masė yra mažesnė kaip 10 tonų ir (arba) kuriuose yra mažiau kaip 20 sėdimųjų vietų (B tipo licencija).

Paraiška licencijai gauti

7. Įmonė turi pateikti Susisiekimo ministerijai paraišką licencijai gauti (dviem egzemplioriais). Antrasis paraiškos egzempliorius su paraiškos gavimo žyma gražinamas paraiškos pateikėjui (toliau vadinama - pareiškėjas).
8. Paraiškoje turi būti nurodyta:
 - 8.1. duomenys apie pareiškėją - įmonės kodas, pavadinimas, adresas, telefono numeris;
 - 8.2. veiklos pagal licenciją pradžios data;

- 8.3. duomenys apie vežėjo oru sertifikatą - išdavimo data, numeris, kokiai veiklai jis yra išduotas;
- 8.4. licencijuojamos veiklos pavadinimas;
- 8.5. duomenys apie turimus orlaivius - tipas ir registracijos ženklai;
- 8.6. maršrutai, kuriais ketinama vykdyti skrydžius pagal licenciją, arba geografinis rajonas;
- 8.7. duomenys apie įmonės akcininkus (savininkus) - vardas ir pavardė arba pavadinimas, pilietybė arba registravimo vieta, turimų akcijų skaičius;
- 8.8. duomenys apie įmonės vadovus - vardas ir pavardė, pareigos, pilietybė;
- 8.9. paraiškos pateikimo data ir numeris.
9. Kartu su paraiška turi būti pateikiami:
 - 9.1. notariškai patvirtintos įmonės įregistravimo pažymėjimo ir įstatų (jeigu to reikalauja atitinkamos rūšies įmonių įstatymas) kopijos;
 - 9.2. dokumentai, įrodantys įmonės atitikimą šių taisyklių 20 ir 21 punktų reikalavimus;
 - 9.3. žyminio mokesčio sumokėjimo kvitas (pateikiamas priėmus sprendimą išduoti licenciją).
10. Susisiekimo ministerija turi teisę nepriimti paraiškos, jeigu:
 - 10.1. pateikti ne visi šių taisyklių 8 ir 9 punktuose nurodyti duomenys bei dokumentai;
 - 10.2. ją pasirašė ne įmonės vadovas (savininkas) arba jo įgaliotas asmuo.

Licencijos išdavimo sąlygos ir reikalavimai

11. Licencija gali būti išduodama tik toms įmonėms:
 - 11.1. kurių pagrindinė veiklos vieta ir buveinė yra Lietuvos Respublikoje;
 - 11.2. kurių pagrindinė veikla yra vien tik vežimas oru ar vežimas oru kartu su bet kuriuo kitu komerciniu orlaivių eksploatavimu, remontu ar technine priežiūra;
 - 11.3. kurių veiksmingos kontrolės teisės priklauso Lietuvos piliečiams, savivaldybėms, valstybei ar kitoms Lietuvos kilmės įmonėms, kurių savo ruožtu veiksmingos kontrolės teisės taip pat priklauso Lietuvos piliečiams, savivaldybėms ar valstybei;

- 11.4. kurios turi nustatyta tvarka išduotą ir galiojantį vežėjo oru sertifikatą;
 - 11.5. kurių pareiškėjas (arba įmonės vadovai) turi pakankamą patirtį oro transporto klausimais (yra dirbęs aviacijos įmonėse vadovaujančiu darbuotoju arba specialistu ne mažiau kaip 3 metus);
 - 11.6. kurių pareiškėjo ištekliai ir finansinės galimybės atitinka esamus ir galimus jo įsipareigojimus, susijusius su verslo plane numatyta veikla;
 - 11.7. kurių numatytoji veikla yra ekonomiškai gyvybinga;
 - 11.8. kurios užtikrina tarptautinių sutarčių įgyvendinimą.
12. Vežėjas oru visuomet turi būti pasirengęs įrodyti Susisiekimo ministerijai, kad jis atitinka šių taisyklių 11 punkto reikalavimus.
 13. Įmonė, kuriai licencija išduodama pirmą kartą, privalo įrodyti Susisiekimo ministerijai, kad ji:
 - 13.1. gali vykdyti įsipareigojimus, nustatytus 12-kai mėnesių nuo veiklos pradžios;
 - 13.2. gali apmokėti fiksuotąsias ir eksploatacines išlaidas, kurios realiomis aplinkybėmis gali susidaryti per 3 mėnesius nuo verslo plane numatytos veiklos pradžios nepriklausomai nuo gaunamų iš šios veiklos pajamų.
 14. Vykdydamas šių taisyklių 13 punkto reikalavimus, kiekvienas pareiškėjas kartu su paraiška privalo pateikti verslo planą, apimantį mažiausiai pirmuosius 2 veiklos metus.
 15. Gavusi visus reikiamus dokumentus ir informaciją, Susisiekimo ministerija per 30 dienų privalo juos išnagrinėti ir išduoti licenciją arba priimti sprendimą jos neišduoti.
 16. Tais atvejais, kai priimamas sprendimas neišduoti licencijos, pareiškėjui apie tai turi būti pranešta raštu. Pranešime turi būti nurodomi atsisakymo išduoti licenciją motyvai.
 17. Sprendimas neišduoti licencijos gali būti priimamas, jeigu pareiškėjas arba jo verslo plane numatyta veikla neatitinka šių taisyklių 11, 13, 20 ir 21 punktų reikalavimų.
 18. Licencijoje turi būti nurodyta:
 - 18.1. ją išdavusi institucija;
 - 18.2. licencijos tipas ir numeris;
 - 18.3. komercinės-ūkinės veiklos, kuriai išduodama licencija, pavadinimas;
 - 18.4. licencijos išdavimo data.
 19. Licencija vežėjui oru išduodama neterminuotai.
- ### Licencijuojamos veiklos sąlygos
20. Vežėjas oru turi būti apsidraudęs tokiai sumai, kuri kiekvienu atveju užtikrintų jo padarytos žalos keleiviams, bagažui, kroviniams, paštui ir trečiajam asmeniui (civilinės atsakomybės draudimas) atlyginimą.
 21. Įmonė, norinti gauti licenciją, privalo turėti vieną arba daugiau orlaivių nuosavybės teise ar kurios nors nuomos forma.
 22. Vežėjo oru naudojami orlaiviai turi būti įregistruoti Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre, išskyrus šių taisyklių 24 punkte numatytus atvejus.
 23. Siekdamas užtikrinti skrydžių saugą, vežėjas oru, ketinantis išsinuomoti kitos įmonės orlaivį ar išnuomoti savo orlaivį kitai įmonei, privalo iš anksto gauti Susisiekimo ministerijos sutikimą. Sutikimo sąlyga turi būti numatyta orlaivio nuomos sutartyje.
 24. Kai laikinoms vežėjo oru reikmėms tenkinti arba kitomis ypatingomis aplinkybėmis sudaromos trumpalaikės (iki 3 mėnesių) orlaivio nuomos sutartys, Susisiekimo ministerija turi teisę duoti leidimą naudoti orlaivį, registruotą užsienio valstybėje.
 25. Susisiekimo ministerija neduoda sutikimo išnuomoti arba išsinuomoti orlaivį su įgula, jeigu vežėjas oru, turintis Susisiekimo ministerijos išduotą licenciją, nesilaiko aviacinės saugos standartų.
 26. Šių taisyklių 13, 14, 27, 28, 32 ir 33 punktų reikalavimai netaikomi vežėjams oru, naudojančioms vien tik tokius orlaivius, kurių maksimali kilimo masė mažesnė kaip 10 tonų ir (arba) kuriuose yra mažiau kaip 20 sėdimųjų vietų. Šie vežėjai oru Susisiekimo ministerijos reikalavimu privalo įrodyti, kad jų įmonėje valstybės (savivaldybės) arba nuosavas kapitalas sudaro ne mažiau kaip 400000 litų. Tačiau šių taisyklių 13, 14, 27, 28, 32 ir 33 punktų reikalavimai taikomi minėtiesiems vežėjams oru, jeigu jie vykdo reguliary orų susisiekimą arba jų metinė apyvarta viršija 15000000 litų.
 27. Vežėjas oru privalo iš anksto pateikti Susisiekimo ministerijai savo planus dėl naujo reguliaraus ar nereguliaraus susisiekimo žemyne arba regione, kuris dar nebuvo aptarnaujamas, dėl naudojamų orlaivių tipų ir jų skaičiaus bei svarbesnių veiklos tikslų pakeitimo. Be to, vežėjas oru privalo iš anksto pranešti apie numatomą reorganizaciją, o per 14 die-

nų - apie bet kuriuos kiekvieno akcininko (savininko), turinčio 10 procentų ar daugiau visų vežėjo akcijų teikiančių balsų, nuosavybės šioje įmonėje pasikeitimus.

28. Jeigu šių taisyklių 27 punkte nurodyti pasikeitimai gali turėti įtakos vežėjo oru finansinei būklei, Susisiekimo ministerija privalo reikalauti pateikti mažiausiai 12 mėnesių verslo planą, kuriame numatyti minėtieji pakeitimai.

Licencijos galiojimo sustabdymas arba panaikinimas

29. Kai yra aiškių požymių, kad vežėjas oru turi finansinių problemų, Susisiekimo ministerija turi įvertinti jo finansinę veiklą ir sustabdyti licencijos galiojimą, jeigu nėra įsitikinusi, kad vežėjas oru gali vykdyti esamus ir galimus įsipareigojimus 12 mėnesių laikotarpiu.
30. Sustabdžiusi licencijos galiojimą pagal šių taisyklių 29 punktą, Susisiekimo ministerija gali išduoti laikiną licenciją, jeigu nėra pavojaus skrydžių saugai.
31. Sustabdžiusi licencijos galiojimą pagal šių taisyklių 29 punktą, Susisiekimo ministerija privalo apie tai pranešti vežėjui oru ir nurodyti terminą, per kurį vežėjas oru privalo atlikti reikiamus pertvarkymus.
32. Pasibaigus kiekvieniems ūkiniams metams, vežėjai oru privalo pateikti Susisiekimo ministerijai revizines praėjusių metų ataskaitas.
33. Įgyvendindama šių taisyklių 29 punkto nuostatas, Susisiekimo ministerija turi teisę bet kuriuo metu pareikalauti vežėjo oru pateikti jam reikiamus duomenis, o vežėjas oru privalo vykdyti šį jos reikalavimą.
34. Licencija gali būti panaikinta, jeigu:
- 34.1. to prašo jos savininkas;
 - 34.2. licencijos galiojimas buvo sustabdytas, o vežėjas oru nustatytu laiku neatliko reikiamų pertvarkymų;
 - 34.3. vežėjas oru buvo nutraukęs veiklą 6 mėnesiams arba nėra pradėjęs veiklos per 6 mėnesius po licencijos išdavimo dienos;
 - 34.4. vežėjui oru yra pradėta bankroto procedūra;
 - 34.5. savo veikloje vežėjas oru nesilaiko civilinę aviaciją reglamentuojančių įstatymų,

šių taisyklių ir kitų teisės aktų, taip pat tarptautinių konvencijų ir sutarčių, kurių dalyvė yra Lietuvos Respublika.

35. Apie licencijos panaikinimą ir jo priežastis turi būti pranešta jos savininkui. Licencijos savininkas, gavęs tokį pranešimą, per 5 dienas privalo licenciją gražinti ją išdavusiai institucijai.

Registras

36. Vežėjams oru išduotų licencijų registrą tvarko Susisiekimo ministerija.
37. Registre turi būti nurodyta:
- 37.1. licencijos numeris;
 - 37.2. licencijos savininkas - įmonės pavadinimas, kodas ir adresas;
 - 37.3. komercinės-ūkinės veiklos, kuriai išduodama licencija, pavadinimas;
 - 37.4. licencijos sąlygos - naudojamų orlaivių tipai ir skaičius;
 - 37.5. licencijos išdavimo data;
 - 37.6. licencijos galiojimo sustabdymo data;
 - 37.7. licencijos galiojimo sustabdymo panaikinimo data;
 - 37.8. licencijos panaikinimo data.

Baigiamosios nuostatos

38. Susisiekimo ministerijos sprendimą neišduoti licencijos arba panaikinti jos galiojimą suinteresuota įmonė (vežėjas oru) gali apskųsti įstatymų nustatyta tvarka.
39. Priėmusi sprendimą išduoti, sustabdyti arba panaikinti licenciją, Susisiekimo ministerija apie tai skelbia "Valstybės žiniuose". Skelbime nurodomi šie duomenys: įmonės pavadinimas, kodas ir adresas, veikla, kuriai išduota licencija, licencijos numeris, licencijos išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo arba licencijos galiojimo panaikinimo data.
40. Konfidenciali informacija, esanti paraiškoje ir kituose dokumentuose, pateiktuose pagal šių taisyklių reikalavimus, laikoma komercine paslaptimi.

Dok. galas

ATLANTO NUGALĖTOJAS

CHARLES LINDBERGH SKRIDIMAS
NIUJORKAS-PARYŽIUS



Atlanto nugalėtojas Charles LINDBERGH

Paryžiuje, šalia Buržė aerodromo, stovi paminklas, kuriame pavaizduotas rankoje odinį šalimą laikantis lakūnas, o šalia jo – rankas ištiesusio jaunuolio skulptūra, vaizduojanti vaikystės skrydžio troškimą. Paminklas skirtas lakūnui Charles Lindbergh, kuris prieš 70 metų nusileido šiame aerodrome, vienas įveikęs Atlanto vandenyną. Šio žygdarbio herojus Charles Lindbergh pelnė „Atlanto nugalėtojo“ vardą.

Iki šio nepaprasto skridimo Ch. Lindbergh nuėjo sudėtingą ir su daugybe pavojų susijusį gyvenimo etapą. Jis gimė 1902 m. vasario 4 d. Detroite švedų išeivio advokato šeimoje. Mokslus pradėjo Vašingtone, į kurį šeima persikėlė tėvui tapus kongresmenu. 1912 metais Charles pirmą kartą pamatė lėktuvą ir nuo to laiko aviacija tapo jo svajone. Baigęs mokyklą įstojo į Viskonsino Medicinos universiteto inžinerijos skyrių. Tačiau mokslas jo netraukė – mieliau važinėdavo motociklu ir dalyvaudavo šaudymo varžybose. Šiaip taip baigęs tris semestrus nusprendė mokytis skraidyti. 1922 metais motociklu atvyko į Neb-raskos valstijos Lincolno aviacijos mokyklą. Čia balandžio 9 dieną keleivio vaidmenyje pirmą kartą pakilo į orą lėktuvu. Netrukus pradėjo mokytis skraidyti. Per mėnesį su instruktoriumi jau buvo išskraidęs 8 valandas, kurios jam kainavo 500 dolerių. Instruktorius pareiškė, kad mokins jau pakankamai parengtas savarankiškiems skraidymams. Bet gyvenimas šią svarbiausią kiekvieno lakūno svajonę atidėjo vėlesniam laikui. Mat šeimininkas prieš savarankišką skridimą pareikalavo užstatyti lėktuvo vertės pinigų sumą, kurios jaunuolis neturėjo.

Prisišliejęs prie vieno prityrusio lakūno padėjėju ir mechaniku, Ch. Lindbergh skraidė po įvairias JAV vietas, kur buvo vežiojami norintys paskraidyti. Tuo metu vienas 5-10 minučių skridimas keleiviui kainavo 5 dolerius. Norėdamas į tokius renginius sutraukti daugiau žmonių, Ch. Lindbergh ėmė ore atlikinėti įvairius triukus. Išlipęs iš kabinos jis vaikščiojo lėktuvo sparnais. Vėliau pradėjo šokinėti parašiutais. Jis labiausiai mėgo demonstruoti šuolį

su dviem parašiutais. Iššokęs iš lėktuvo ir išskleidęs vieną kupolą, po kurio laiko jį nupjaudavo ir kiek pakritęs atskleidavo antrą parašiutą. Taip jis užsidirbdavo nemažai pinigų.

Sutaupęs nusprendė įsigyti nuosavą lėktuvą. Varžytinėse, kur buvo pardavinėjami Pirmojo pasaulinio karo mokomieji lėktuvai, už 500 dolerių įsigijo Curtiss „Jennies“ biplaną su 90 AJ varikliu. Susitvarkęs ir išbandęs variklį Ch. Lindbergh nežinojo ką daryti. Niekas nežinojo, kad jis neturi nė vieno savarankiško skridimo. Pagaliau vieną dieną ryžosi skristi pats. Vos pakilęs pajuto, kad lėktuvas slysta į šoną, ir išjungė variklį. Lėktuvas, sparnu užkabinęs žemę, susisukęs sustojo. Laimė, niekas nelūžo. Po kelių dienų su kitu pilotu atlikęs kelis skridimus atstatė lėktuvo valdymo įgūdžius ir išskrido savarankiškai. Savaitę paskraidęs, į antrą kabiną susikrovė savo nedidelę mantą ir išskrido link Minesotos. Skraidyti maršrutais jis buvo prapratus uždarbiaudamas su kitais pilotais.

Tuo metu įrengtų aerodromų buvo nedaug, ir lakūnai, prireikus, iš oro nusižiūrėdavo lygias

pievas ir jose nutūpdavo. Vakarėjant ir baigiantis kuriai Ch. Lindbergh išsirinko aikštelę ir nusileidęs pernakojo pas fermerį. Rytą užsisakęs benzino jis patenkino norinčio paskraidyti prašymą ir taip užsidirbo pirmuosius lakūno 5 dolerius.

Kitą dieną skridamas tolyn sutiko audrą ir tūpdamas pataikė į griovį. Lėktuvas kapotavo, bet lūžo tik propeleris. Gavęs naują propelerį, čia pat ėmė skraidinti norinčius, kurių atsirado gana daug. Taip jis ir pradėjo savo komercinę veiklą. Skraidydamas aikštelėse jis patyrė dar vieną lėktuvo palaužimą. Po kurio laiko paskraidino ir savo tėvus.

Jauną lakūną traukė nauji įspūdžiai. Jis nusprendė įstoti į karo aviacijos mokyklą. Išlaikęs egzaminus ir ištirtas medicinos komisijos 1924 m. kovo 18 d. tapo kariūnu. Mokykloje buvo griežti reikalavimai, ir dėl nedidelių prasižengimų kandidatų vis mažėjo. 1924 m. balandžio 1 d. prasidėjo skraidymai. Dauguma kariūnų buvo niekad neskraidę, o Ch. Lindbergh ore jau buvo praleidęs 325 valandas. Tad po trijų kontrolinių skridimų instruktorius jį išleido savarankiškai. Kariūnai, išskraidę po

10 valandų su instruktoriumi, bet neišskridę savarankiškai, iš mokyklos būdavo šalinami. Iš 104 įstojusiųjų pirmą apmokymo kursą baigė tik 33 asmenys, vidutiniškai išskraidę po 75 valandas.

Nuo 1924 m. rugsėjo prasi-dėjo apmokymas karo lėktuvais. Lėktuvais SE-5 buvo atliekami skraidymai rikiuotėje, tūpimas per kliūtis, šaudymo pratimai į žemės ir oro taikinius. Vėliau kariūnai skraidė ir dvimotoriais TW-5. Metė bombas, fotografavo žvalgybos objektus.

Ch. Lindbergh buvo paskirtas į naikintojų grupę ir skraidė lėktuvais SE-5 ir MB-3. Dalyvavo ir surengtuose manevruose. Sykį rikiuotėje puolant taikinius Ch. Lindbergh lėktuvais SE-5 ore susidūrė su šalia skridusiu. Abu lakūnai išsigelbėjo iššokę parašiutais. Iš kartu pradėjusių mokslus visą mokyklos kursą baigė ir atsargos jaunesniojo leitenanto vardą gavo tik 18 karo lakūnų.

Gavęs diplomą Ch. Lindbergh ėmė rūpintis tolesniu likimu. JAV tuo metu aviacija pradėta naudoti pašto pervežimams. Atvykęs į Sent Luisą jis pareiškė norą dirbti pašto lakūnu besikuriančioje „Robertson Aircraft Corporation“ firmoje. Laukdamas linijos atidarymo, jis atliko įvairius užsakymus. Demonstravo akrobatinį skraidymą, vaikščiodavo sparnais, kopetėlėmis perlėpavo iš vieno lėktuvo į kitą. Naktį skraidydavo su fejerverkais. 1925 m. birželio 2 d. bandant naują keleivinį lėktuvą šis tapo nevaldomas, ir Ch. Lindbergh antrą kartą teko gelbėtis parašiotu.

Firmai gavus leidimą dirbti Ch. Lindbergh ėmė skraidyti linijoje Sent Luisas-Čikaga. Skraidymai vyko dieną ir naktį. O tada dar nebuvo deramai dirbančios meteorologinės tarnybos ir radijo ryšio. Pašto lakūnai kartais patekdavo ir į rūką. Tuomet skridavo tol, kol turėjo kuro. Išmetę paštą palikdavo lėktuvą ir išsigelbėdavo išskleidę parašiutus. Tokiomis aplinkybėmis du kartus teko išsigelbėti ir Ch. Lindbergh.

Koks rizikingas buvo to meto pašto lakūnų darbas, galima spręsti vien iš to, kad iš keturi-dešimties pradžioje priimtų lakūnų 1926-1927 metais 31 žuvo.

Tuo laikotarpiu viso pasaulio dėmesio centre buvo Atlanto van-



Lėktuvas „Spirit of St. Louis“ ridenamas iš angaro.

denyno šturmas. Po pilotų John Alcock ir Arthur Brown sėkmingo perskridimo 1919 metais į Airiją, Atlantą įveikti bandė ne vienas lakūnas. Bandymus ypač skatino pramonininko Raimond Otreiga paskelbta 25000 dolerių premija pirmam lakūnui, lėktuvu be nutūpimo perskridusiam iš Niujorko į Paryžių.

Būdamas pašto lakūnas, skraidydamas tolimais maršrutais, Ch. Lindbergh ir pasiryžo šiam skrydžiui. Bet reikėjo daug lėšų ir tinkamo lėktuvo. Išnagrinėjęs kitų patyrimą ir atlikęs skaičiavimus, Ch. Lindbergh nusprendė, kad tinkamiausias skristi būtų monoplanas su vienu oru aušinamu varikliu. Panašaus tipo buvo populiarusis Bellanca. Tačiau jo kaina Ch. Lindbergh buvo neprieinama.

Iš Sent Luiso verslininkų gavęs paramą, Ch. Lindbergh 1927 m. vasario 28 d. pasirašė sutartį su San Diego esančia firma „Ryan Air Lines“. Buvo pasirinktas čia gaminamas lėktuvas Ryan M-2. Lakūnas nuo pat pirmos dienos prižiūrėjo lėktuvo gamybą ir dažnai diktavo savo sąlygas. Darbas firmoje vyko be pertraukos dieną ir naktį. Kad lėktuvas be nutūpimo nuskrystų iš Niujorko į Paryžių (5800 km), reikėjo daug kuro, ir liemu tapo savotiška benzino cisterna. Didėjant skridimo svoriui, reikėjo didinti ir sparnų plotą, stiprinti važiuoklę. Už 10580 dolerių buvo nupirtas naujas devynių cilindry oru aušinamas 200 AJ variklis Wright Whirlwind J-5.

Stigdamas lėšų lėktuvui statyti ir paruošti, Ch. Lindbergh paėmė kreditus, kurių garantas buvo ... R. Otreiga premija.

Per neįtikėtinai trumpą laiką - 60 dienų - pastatyta lėktuvą balandžio 28 d. Ch. Lindbergh išbandė ore. Lėktuvas nuo žemės

atplyšo po šešių su puse sekundžių, prabėgęs vos 50 metrų. Buvo pasiektas maksimalus 209 km/val. greitis. O jo pavaldumas pranoko visus lūkesčius. Lėktuvas pažymėtas firmos Ryan NYP (Niujorkas-Paryžius) ženklu, o rėmėjų garbei jam suteiktas „Spirit of St. Louis“ („Švento Luiso siela“) vardas.

Palaipsniui didindamas skridimo svorį, Ch. Lindbergh toliau vykdė bandymus ir gegužės 10 dienos rytą, prisipildęs 1100 litrų benzino, iš San Diego Ryan NYP pakilo Sent Luiso link. Po 14 val. 25 minutes trukusio skridimo jis nusileido Lamberto aerodrome. Lėktuvą apžiūrėjo skridimo programą rėmę verslininkai ir St. Luiso miesto gyventojai. Gegužės 12 d. „Spirit of St. Louis“ nusileido Niujorko Curtiss aerodrome. Čia lakūnas dar kartą atliko bandymus, patikrino visas valdymo sistemas ir prietaisus. Į kabiną stengėsi pasiimti kuo mažiau daiktų. Atsisakė net 40 kilogramų sveriančio radijo aparato. Kaip anekdotas pasakojama, kad Ch. Lindbergh atsisakė pervežti vieno filatelisto 500 gramų pašto ženklų siuntą, nors už tai kolekcionierius siūlė 1000 dolerių. O visas kelionės turtas buvo: du kišeniniai žibintuvėliai, po ryšulį virvės ir špagato, medžioklinis peilis, 4 raudonos raketos, neperšlampama degtukų dėžutė, adata, indas su 4 litrais vandens, indas su litru vandens, guminė valtis, dvi pripučiamos guminės pagalvėlės, universalus pjūklas-kirvis, 5 dėžutės karinio naliečiamo daivinio ir keli sumuštiniai.

Tomis dienomis virš Atlanto vandenyno siautėjo šalto oro ciklonai, pūtė stiprūs vėjai su sniegu ir lietumi. Pagaliau meteorologai žadėjo, kad gegužės 19 d.

oro sąlygos pagerės. Lėktuvas buvo perkeltas į kaimyninį Roosevelt Field aerodromą.

Ch. Lindbergh, atvykęs į aerodromą ankstų gegužės 20 dienos rytą, jį pamatė permirkusį. Dangumi ritosi žemi debesys. Ratų padangos klumpo į šlapia žemę. Nepaisant to jis nusprendė startuoti.

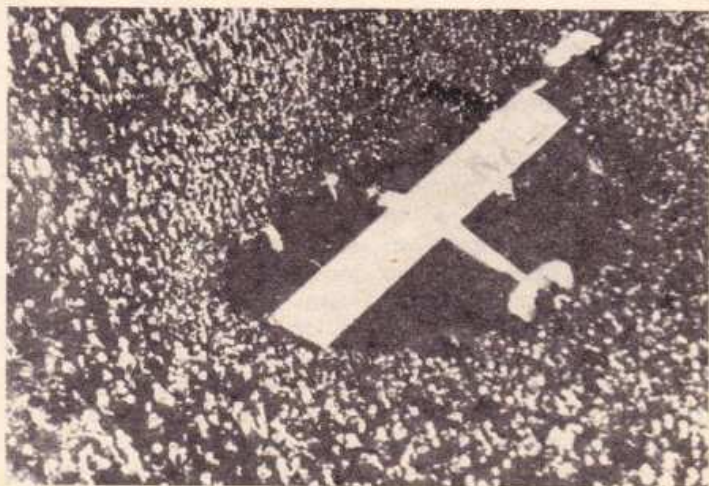
7 val. 52 min. maksimaliai pakrautas lėktuvas pajudėjo į priekį. Aerodromo vidurį žymintis baltas ratas, nuo kurio praktiškai jau negalima nutraukti starto, buvo pervažiuotas lėktuvo ratais žeme. Didėjant greičiui lėktuvas iš lėto atplyšo nuo žemės ir praskrido tik kelis metrus virš aukštos įtampos laidų aerodromo pakraštyje.

Lėktuvas tuoj pat atsidūrė virš vandens ir nedideliame aukštyje skrido iki pat Niufaundlendo. Mat smarkiai apkrautu lėktuvu taupydamas kurą jis nekilo aukšty. Netrukus lėktuvo priekyje buvo tik Atlantas. Pakilęs aukšty pilotas sumažino variklio sūkius ir pradėjo skristi ekonominiu greičiu. Tada pateko į sluoksninius lietaus

debesis ir ilgą laiką skrido pagal prietaisus. Tamsoje pasišviesdamas kišeniniu žibintuvėliu per šoninį langelį pamatė lietų su sniegu ir apledėjusius lėktuvo spyrius. Ledo sluoksnis ne tik perkrauna lėktuvą, bet gali sugadinti ir prietaisus, veikti jų parodymus. Pilotas pradėjo žemėti, kad patektų į šiltesnius oro sluoksnius. Kiek prašvito, ir per viršutinius lėktuvo langus pasirodė žvaigždėtas dangus. Pagal žvaigždes pasitikrino skridimo kryptį, nes net ir nedidelis nukrypimas per didelį atstumą gali sukelti neatitaisomų pasekmių. Pasirodė ir mėnulis.

Prašvitus prasidėjo monotoniškas skridimas. Vandenyne pilotas nematė jokių laivų. Sykį matė daug paukščių, kurie paprastai lydi laivus, ir daugiau nieko. O dviejų laivų įgulos pastebėjo praskrendantį lėktuvą ir apie tai pranešė į žemyną.

Pagaliau pilotas pamatė pirmą žvejybos laivą ir nusprendė, kad jau ne per toliausiai turi būti žemynas. Vėliau pasirodė visa žvejybos laivų flotilė. Praskridęs 29 valandas Ch. Lindbergh išvydo žemyno kontūrą. Pakrantę palygino su žemėlapiu ir pasirodė, kad Airijos krantus pasiekė beveik be nukrypimo. Iki skridimo tikslo dar buvo likę apie 1000 kilometrų, tačiau lakūnas jautė pergaltį džiaugsmą, nes jau pasiekė Europą. Perskridęs Airiją ir Angliją, temstant pasiekė Lamanšo sąsiaurį. Pasiekęs Prancūzijos pakrantę pamatė liniją žibintų, kurie buvo pastatyti lėktuvams, skrendantiems iš Paryžiaus į Londoną. Apie 22 valandą lėktuvas pasiekė Prancūzijos sostinės pakraščius. Laimingas lakūnas, apsukęs aplink Eifelio bokštą, 22 val. 24 min. nusileido Buržė aerodrome. Vienišas lakūnas įveikė 5800 kilometrų trasą per 33 val. 30 min.



Ch. LINDBERGH lėktuvas apgultas žmonių Buržė aerodrome.

Lėktuvui nusileidus laukusiųjų minia puolė bėgti lėktuvo link. Lakūnas turėjo tuoj pat išjungti variklį, kad ko nors neužkapotų propeleriu. Tvarką saugojusi policija buvo bejėgė. Iš lėktuvo išlipusiam pilotui minia apie pusę valandos neleido atsistoti ant žemės. Tarp sutinkančiųjų buvo ir Lietuvos karo lakūnas Steponas Darius, kuris tuo metu vyko į Ameriką. Tikriausiai šis renginys dar labiau sutvirtino jo ryžtą lėktuvu parsiskristi į tėvynę - pakilus Niujorke nusileisti Kaune.

Ch. Lindbergh skrydis per At-

lantą įvertintas aviacijos istorijoje kaip didžiausias to meto pasiekimas. Jis skrido vienas, neturėjo radijo aparatos ir svarbiausia - sujungė du didelius skirtingų kontinentų miestus.

Po skridimo jis buvo pavadintas „Atlanto nugalėtoju“. Jį priėmė Prancūzijos prezidentas, jam suteiktas Garbės legiono kavaliariaus ordinas. Atliko vizitus pas Belgijos ir Anglijos karalius. 1927 m. liepos 16 dieną iš R. Orteiga rankų gavo 25000 dolerių čekį.

Sugrįžęs į JAV laivu, kuris atgabeno ir nusipelnusį „Spirit of

St. Louis“, aplankė daugelį JAV valstijų. Skrido į Meksiką, Pietų Ameriką ir Karibų salas. Vėliau su žmona nuosavu lėktuvu Lockheed „Sirius“ skrido į Japoniją ir Kiniją.

1932 metais Ch. Lindbergh ištiko didelę nelaimę. Grobikai įkaitu paėmė jo mažą sūnelį Charles. Nors tėvas ir sumokėjo reikalaujamą pinigų sumą, sūnus buvo nužudytas. Sunkiai išgyvenęs šią tragediją Ch. Lindbergh išvyko į Angliją ir čia dirbo aviacijos ekspertu. 1941 metais sugrįžo į JAV. Dirbo gamyklose apskraidamas bombonešius B-24. Vėliau kovos veiksmuose prieš Japoniją aviacijai pristatydavo lėktuvus F.4U-1 „Corsair“. Dalyvavo JAV techninėje komisijoje tyrinėjant fašistinės Vokietijos lėktuvus ir raketas. Dirbo Pentagono. 1954 metais jam suteiktas brigados generolo laipsnis. Išėjęs į atsargą rašė atsiminimus. Susirgo limfinių mazgų vėžiu. Jo paties pageidavimu buvo atvežtas į Havajų Mani salą, kur, pagyvenęs vos aštuonias dienas, 1974 m. rugpjūčio 26 d. mirė.



Charles LINDBERGH 1944 metais.

Ten ir palaidotas Hanos vietovėje.

Viena Ch. Lindbergh knygutė „Aš ir lėktuvas“ 1932 metais išleista Kaune lietuvių kalba.

A. BAČINIS



Atlanto nugalėtojui skirtas 25.000 dolerių čekis.

Rekordininkas KING AIR



Prieš trisdešimt trejus metus Raytheon Aircraft Company (JAV) iškėlė į orą pirmąjį skraidantį aparatą, pavadintą King Air. Nuo to laiko lėktuvas ne kartą modernizuotas, tobulintas. Naujausias skraidantis aparatas - King Air 350 - su dviem varikliais, kurių kiekvieno galingumas siekia 1050 AJ. Jis išvysto 585 km/val. kelionės greitį.

Vienai medienos perdirbimo įmonei parduotas King Air 350 yra 5000-tasis šios markės lėktuvas. Tai absoliutus aviacijos pramonės rekordas: dar nė viena pasaulio korporacija niekada nėra pagaminusi tiek daug vieno modelio lėktuvų!



PALYGINKIME: King Air, atlikęs pirmąjį skrydį 1964 m. sausio 20 d. (viršuje) ir... 5000-tasis King Air 350.

AVIACIJOS NAUJIENOS IŠ VISO PASAULIO

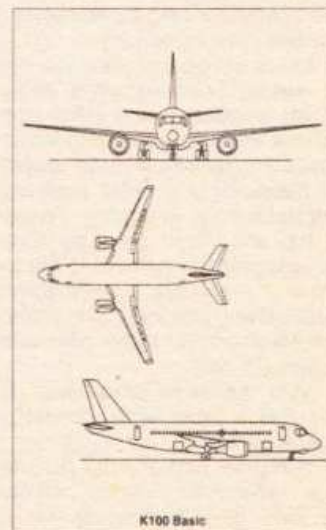
Korėjiečiai
imasi
aviacijos



Jau kuris laikas Korėjos aviacijos susivienijimas, kuriame pirmu smūku groja elektronikos gigantas Samsung, veda derybas su bankrutuojančios aviacijos pramonės korporacijos Fokker atstovais. Korėjiečiai pasirenkę perimti Fokker įmones ir ne tik toliau gaminti populiarius olandų lėktuvus, bet ir imtis savo regioniniams skrydžiams skirtos flotilės kūrimo.

„Samsungiškos“ K 100 šeimos, kuri numato tris įvairius šio skraidančio

aparato variantus, regioniniams skrydžiams skirti lėktuvai turėtų skraidinti nuo 93 iki 123 keleivių.



NETIKĖTAS
SVEČIAS

Iki Antrojo pasaulinio karo pradžios Vokietijos Luftwaffe (karinės oro pajėgos) neturėjo nė vieno nakties naikintuvo. Jos vadas reichsmaršalas Hermann Göring buvo įsitikinęs, kad nė vienas priešas lėktuvus nepajėgs prasiskverbti į Trečiojo reicho teritoriją. Tačiau realybė bylojo kitką. Tad jau 1939 m. gruodį suformuotas pirmas nakties naikintuvų junginys. Jų nuolat daugėjo, ypač kai prasidėjo dažni Didžiosios Britanijos RAF (karališkųjų oro pajėgų) didelių bombonešių grupių atskrydžiai. Vokietija pradėjo karštingą nakties naikintuvų bei radijo priemonių gamybą.

1942 metų pavasarį kovai naktį skirti Luftwaffe junginiai buvo visiškai suformuoti. Vyriausioji jų vadovybė savo žinioje turėjo tris nakties naikintuvų divizijas. Šioms priklausė ir 4 aviacinės eskadros II grupė, dislokuota Paryžiaus priemiesčio Kullomierso aerodrome. Šios grupės nakties naikintuvų pareiga buvo neleisti RAF bombonešiams naikinti Prancūzijos sostinės geležinkelio mazgų, plentų bei kariuomenės telkimosi vietų.

Ne vieną ir ne du kartus skrydžiams kovai su britų bombonešiais kilo į padangę piloto viršilios Günther Konzack įgula, kurią sudarė šaulys vyr. grandinis Alfred Elster ir radistas puskarininkis Artur Ruprecht. Tą atmintiną 1944-ųjų gegužės pirmosios naktį įgula pagal pavojaus signalą pakilo Prancūzijoje, o po kelių valandų sėdėjo Bazelio Birsfeldeno aerodromo karininkų ramovėje. Kaip tai atsitiko?

Štai ištrauka iš nesenai paskelbtų tuomet dvidešimt vienerių metų radisto puskarininkio Artur Ruprecht prisiminimų:

„1944 m. gegužės pirmąją radijo prietaisai išaiškino, kad virš Lamanšo sąsiaurio skrenda daug priešų lėktuvų. Skrydžio kryptis rodė, kad jų tikslas yra Paryžius. Tad buvome skubiai pakelti į orą ir gavome nurodymą, jog jeigu po priešų persekiojimo pritrūktume degalų, leistumės į atsarginį Tavu aerodromą.

Kai pakilome, virš Paryžiaus ne ką matėme. Gal vieną-kitą deglį, nuleistą parašutais, bei kelias gaisravytes. Radaras nieko nerodė. Vadovybė į užklausimus nieko neatsakė. Staiga lėktuvo vadas pastebėjo danguje šviesos kaskadas. Paprastai taip atrodydavo prancūzų lėktuvai, kurie naktimis skisdavo iš Šiaurės Afrikos į Prancūziją, kad aprūpintų Pasipriešinimo judėjimo dalyvius ginklais, šaudmenimis, radijo ryšio priemonėmis ir pan.

„Vyrai, turime dar pakankamai degalų. Pakutensime jiems uodegas“, - pasakė pilotas.

Skridome paskui juos, bet atakuoti nebandėme: vienas naikintuvas prieš gerai organizuotą lėktuvų rikiuotę nedaug galėjo padaryti. Be to, ir užduotis buvo kita - sekti,

Bėga meta. Jie vis labiau atitolina mus nuo Antrojo pasaulinio karo, su juo susijusių įvykių. Ir vis dėlto dar šiandien atskleidžiama įvairių to meto įvykių, kurie dėl susiklosčiusių aplinkybių nebuvo skelb-

ti ir todėl kelia pagrįstą susidomėjimą. Tarp tokių ir 1944-ųjų naktį iš gegužės 1 į 2 d. į Bazelio Birsfeldeno aerodromą nutūpusio hitlerinės Vokietijos nakties naikintuvo Dornier 217N-2 atvejis.



Lėktuvas Do 217N-2 iš priekio.

stebėti ir išsiaiškinti krovinių nuleidimo, galimas tūpimo vietas. Tikėjome, kad į mūsų pranešimus iš Tavu aerodromo pakils daugiau nakties naikintuvų. Savo trumpabangio ausinėse girdėjau, kad aerouoste kažkas vyksta. Tik... paspirties nesulaukėme. Kai pilotas pareiškė, jog degalų atsargos senka, jis įsakė man užmegzti ryšį su atsarginiu aerodromu. Bet šis tylėjo. Iškelėme atsarginę anteną. Mezgiau ryšį su Štutgartu ir Miunchenu. Pagaliau į eterį išstuk-senau SOS signalą. Jokio atsako. Buvome 3000 m aukštyje. Švietė mėnulis. Pamatėme upę. Buvome tikri, kad tai Rona. Tad skrisdami pagal ją turėjome patekti į Lioną. Bet tai buvo Reinas. Nukrypome nuo kurso apie 300 km. Pasiekėme Strasbūrą ir iššovėme priverstinio tūpimo signalą.

Pasak H. Göringo įsakymo, iššovus šį šviesos signalą, visi vokiečių aerodromai turėjo įjungti kilimo-tūpimo tako šviesą. Deja, niekas į signalą nereagavo. Gal jo nepastebėjo. O Bazelio Birsfeldeno aerodrome į vienišo lėktuvo signalą sureagavo. Čia dislokuotas šveicarų dviratinių batalionas gavo įsakymą važinėti uždegtais prožektoriais šalia tūpimo tako. Tad... kai pamatėme apšviestą taką, nusileidome. Sparnais kliudėme šalia pasodintas pupeles, jas palaikančias lazdeles. Atrodė, kad trauka kulkosvaidžius. Kai lėktuvas pagaliau sustojo, pakėliau kabinos gaubtą ir pamaciau laikrodį. Man tai pasirodė įtartina - Vokietijos aerodromuose jau seniai nebuvo laikrodžių. Netrukus pasigirdo ir komanda: „Hands up“ - manyta, jog mes amerikiečiai, kurie Šveicarijos aerodromuose tais laikais būdavo gan dažni svečiai. Išlipome iš lėktuvo, išsiaiškinome. Buvome nugabenti į aerodromo karininkų ramovę, kur gavome parūkyti ir buvome tardomi Helvetijos karo žval-

gybos karininkų. Mandagiai, gražiai, bet reikliai.”

Tolesnis trejeto likimas susiklostė toli gražu ne taip gražiai. Internuoti vokiečių kariškiai buvo nugabenti į vieną Berno viešbutį. Netrukus Vokietijos konsului padedant trejetas prie sienos su Vokietija perduotas jų laukusiam eskadrinės karininkui. Šis ištarė gan keistą frazę: „Malonu, vyrai, jus matyti, bet turiu įsakymą nugabenti jus į karo lauko teismą“.

Čia lakūnams buvo inkriminuojamas tyčinis skrydis į Šveicariją. Likimas pasigailėjo piloto Günther Konzack įgulos: teismas neturėjo pakankamai įkalčių, kad apkaltintų juos dezertyravimu. Tad po daugelio įvairiausių „tampymų“ lakūnai grąžinti į savo eskadrilę, kurioje tęsė oro kovas prieš antihitlerinės koalicijos karo aviaciją.

Na, o po šios nekasdieniškos istorijos keletas žodžių apie lėktuvą.

Dornier Do 217 nakties naikintuvas nuo 1942 metų buvo dislokuoti visoje Vokietijoje ir jos okupuotose Vakarų valstybėse. Bet ne šiai bombonešio Do 217E atmainai teko pagrindinis kovos su priešų bombonešiais krūvis, o specialiai sukonstruotiems Messerschmitt Bf 110 G bei Junkers Ju 88. Ir vis dėlto lėktuvo Do 217 liemenyje buvo įmontuotos keturios 20 mm patrankėlės ir keturi 7,9 mm kalibro kulkosvaidžiai. Be to, variantas E turėjo dar ir po vieną stambaus kalibro - 13 mm - kulkosvaidį bokštelyje. Šie iš bombonešių į naikintuvus perdaryti lėktuvai buvo su radarais FuG 202.

Pirmasis Do 217N pakilo į orą 1942 m. liepos 31 d. Du galingi Daimler Benz DB 603A varikliai 2100 m aukštyje siekė po 1850 AJ galin-gumą. Nepaisant to, šis skraidantis aparatas lakūnų buvo smarkiai kritikuotas. Tad patobulintas variantas

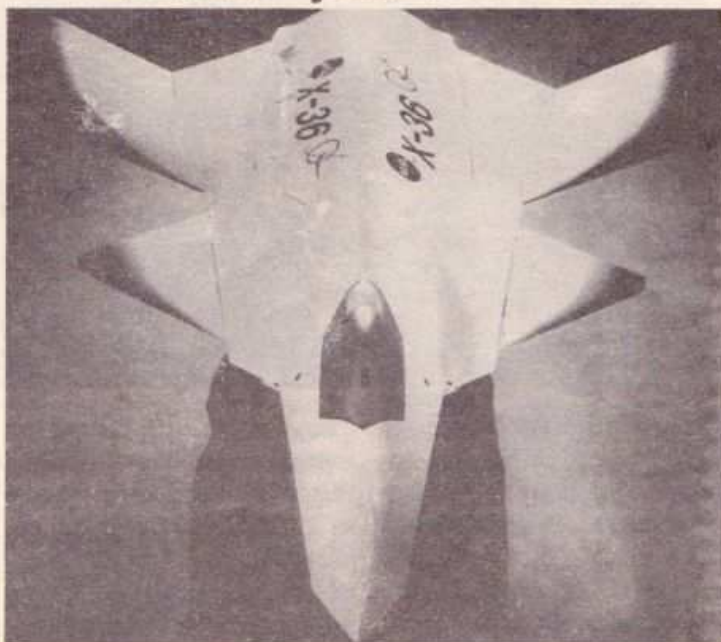
Do 217N-2, nuo kurio pašalintas šaulio bokštelis bei patrankėlės vamzdis, buvo 2 tonomis lengvesnis. Lėktuvo greitis padidėjo iki 500 km/val. Jis buvo ginkluotas keturiais stambaus kalibro - 20 mm ir keturiais 17 mm kulkosvaidžiais, įmontuotais liemenyje, bei keturiais 20 mm kulkosvaidžiais ties nešančių plokštumų pradžia. Radarą FuG 202 pakeitė patikimesnis ir modernesnis FuG SN-2. Pastarųjų lėktuvų pagaminta 210 vienetų. Dėl nelabai ilgų sparnų - 19,20 m - jie buvo nepakankamai manevringi. Didelis nešančių plokštumų (57 m²) krūvis turėjo įtakos tūpimo greičiui, tad tupiant naktį dažnai būta avarių.

Šveicarijoje nusileidęs nakties naikintuvas Do 217N-2 3C+IP buvo su patobulintu radaru FuG 202 Lichtens-tein B/C, kurio trijuose ekranuose galima buvo sekti priešų lėktuvų skridimo kryptį ir nustatyti nuotolį. Radaras veikė 4000 m atstumu. Nuo 1943 m. jie praktiškai ne ką padėdavo, mat stambios antihitlerinės koalicijos lėktuvų grupuotės paprastai naudojo kontrapriemonę, pavadinta „Window“. Tai buvo dideliame aukštyje numetamos plieninės plokštelės, kurios vokiečių lėktuvų radarų ekranuose buvo panašios į lėktuvą. Tai klaidino nakties naikintuvus ir trukdė nustatyti tikslią priešų lėktuvų buvimo vietą.

Na, o 1944 m. gegužės antrosios naktį į Šveicariją atskridęs Do 217 buvo įkurdintas šalia dviejų kitų mūsų neutralioje valstybėje nusileidusių nakties naikintuvų Diubendorfo aerodromo pakraštyje. 1948 m. visas „trofėjinis trejetas“ atiduotas į metalo laužą. Liko tik vienas dviejų DB 603 variklių, kuriam rasta vietos Diubendorfo aviacijos muziejuje. Jis šalia kitų eksponatų čia primena Ant-rąjį pasaulinį karą.

Tom STALDER

Dabar jau ir X-36



Paprastai teigiama, kad dabar - vyraujant tarptautiniam atlydžiui - jokių paslapčių nėra, jog visa informacija, ypač Vakaruose, JAV - visiems prieinama. Taip teigiama. Bet taip nėra! Ir tai įrodo žemiau spausdinamas rašinys.

Kas yra ką nors girdėjęs, žino apie JAV kuriamą lėktuvą, sąlyginai pavadintą X-36? Dargi ne lėktuvą, o veikiau jo modelį masteliu 1:3? Niekas! Kitaip ir būti negalėjo. Nes tai - superslaptas McDonnell Douglas ir NASA projektas, apie kurį iki pavasario žinojo labai ribotas skaičius žmonių - tų, kurie tiesiogiai susiję su jo gamyba. Kodėl? O gi dėl to, kad šis lėktuvas buvo labai slapta gaminamas ir baimintis, kad „kita pusė“ - o jų gali būti labai daug - nepasigrobtų projekto, nerealizuotų jo ir nepralenktų. Tai ir yra slaptumo esmė. Nauja, netradicinė!

Tad koks gi tas superslaptas lėktuvas-modelis?

X-36 buvo statomas McDonnell Douglas korporacijos Phantom Works gamykloje St. Luise (Misūrio valstija). Tai NASA principu „geriau, greičiau, pigiau“ vadovaujantis gamintas iš atstumo valdomas, naikintuvo „gabumų“ turintis skraidantis aparatas be posūkio vairų (mūsų žurnale 1996 m. Nr. 2 rašėme, jog bandymai šiai problemai spręsti atlikti su X-31). Labai gausiai taikyti X-31 gamybos būdai leido korporacijai pagaminti X-36 vos per dvidešimt aštuonis mėnesius. Jo kaina siekia tik 10 milijonų USD. Tiesa, šio aparato programai įgyvendinti skirta 30 milijonų USD. Tai 12-13 milijonų, kurie sunaudoti pagrindiniams šio bepiločio lėktuvo kūrybos tyrimams, pradėtiems dar 1989 metais, na ir dar septyni milijonai buvo skirti iš NASA pirmajai bandomųjų skridimų fazei vykdyti.

Tai oficialūs duomenys. Bet jie taip ir neduoda konkretaus atsakymo į logišką klausimą: kam JAV išleidžia 30 milijonų dolerių? Koks tokio miniaikintuvo kūrimo tikslas, kokie jo uždaviniai? Atsakymas, kad ir oficialiai neskelbtas, toks: JAV nacionalinė aeronautikos ir visatos tyrimo agentūra, palaikoma visų karo lėktuvų gaminančių korporacijų, nutarė sukurti nematomą naikintuvą, kurio galimybės būti užfiksuotam radarų ekranuose sumažintos iki minimumo! Na, o šiuo atveju posūkio vairai, kurie praktiškai yra pagrindinis reflektorius, nereikalingi. Būdy, kaip jų atsikratyti, išnaudojant kitas aparato savybes, buvo ieškoma bandant jau aukščiau minėtą X-31. Vairuoti aparatą be posūkio vairų anksčiau niekas nė nemėgino. Bent jau vadinamuosiuose „nematomuose“ lėktuvuose, kurie turėjo demonstruoti puikų manevringumą. X-36 atveju ši problema išspręsta tikrai aviacijai revoliuciniu principu: į aparatą įmontuotas traukos nukreipimo įrenginys - laipsniškai

mažėjančio skersmens vamzdelis, kuris padeda didinti skraidančio aparato greitį tuo pačiu metu mažinant jo statinį spaudimą. Be to, aparate įmontuota ir daug kitų posūkio vairų funkcijas prisilimančių, juos pakeičiančių naujovių (kurios slaptos iki šiol - tai galima suprasti!).

Be aukščio vairų, kiekvienoje aparato pusėje - po du - sparnų segmentus, kurie, nepriklausomai vienas nuo kito, gali būti keičiami +60/-30 arba +30/-60 laipsnių. Tad jie gali būti naudojami ir kaip vairai, lygiai ir kaip stabdžiai ir t.t. Kitaip tariant, naujasis slaptas skraidantis aparatas gali būti vairuojamas aerodinaminių vairavimo plokštumų, na o įrenginys traukai nukreipti skirtas poveikiui didinti.

Perkrovimams iki g5 apskaičiuotas X-36 pagamintas iš sustiprinto, žymiai atsparesnio aliuminio bei anglies pluošto. Beje, Phantom Works gamykla pagamino du lėktuvus-modelius. Kiekviename jų įmontuoti Williams turboreaktyviniai varikliai F112, kurie, kaip žinome, buvo sukonstruoti kovinėms raketoms. Variklio trauka siekia 3,1 kN. Per startą jų galingumo pakanka skraidinti vos 575 kg sveriantį lėktuvą-modelį 0,5 mach greičiu.

McDonnell Douglas korporacija, turinti didžiulį civilinių bei karinių lėktuvų gamybos patyrimą, nutarė instaliuoti į „greitąjį mažylį“ moderniausias elektronikos sistemas. „Pilotoja“ X-36 vienas žmogus iš žemės. Savo dispečerėje jis mato tikslų „mažylio“ vaizdą. Autopilotas padeda lengvai valdyti X-36. Suprantama, jog visos sistemos žymiai mažesnės nei normalaus naikintuvo. Pasinaudojus aštuntame dešimtmetyje Rockwell sukurtu bepiločio skraidančio aparato Himat patyrimu, visos naujojo aparato sistemos neturi analogų. Na, o nenumatytam ypatingam atvejui „mažy-

lis“ turi savo parašutą, kuris gali švelniai nuleisti lėktuvą-modelį į žemę.

Kaip pavyko sužinoti, X-36 bandymai vyksta Edvardso KOP bazėje (Kalifornijos valstija). Per keliasdešimt bandomųjų skrydžių bus bandomas lėktuvo-modelio manevringumas. Tai atliekant pradžioje numatytas 300 km/val. greitis, esant 33 laipsnių sparnų kampui. Po to seks didieji bandymai aerodinamiame vamzdyje, kiti galimybių tikrinimo bandymai ore. Per pirmąjį skrydį, vykusį gegužės 17 d. ir trukusį 5 min., aparatas pakilo į 500 m aukštį.

Turint galvoje slaptą X-36 kūrimą, jo programos neįžvelgiamumą, galima tik spėlioti, kad šis lėktuvas-modelis skirtas padėti kurti kitos kartos kovinius lėktuvus. Suprantama, jog McDonnell Douglas, bandydama X-36 esant įvairioms situacijoms, gaus labai vertingos informacijos. Na, o ši, be abejonės, bus korporacijos panaudota ruošiantis įgyvendinti programą konkursui JAST, kurį numato, kad skraidantis aparatas turi būti be posūkio vairų - jame turi būti tik aukščio vairai.

Beje, reikia manyti, kad korporacija McDonnell Douglas, kuri jau pateikė paraišką dalyvauti JAST-JSF (bendro smogiomojo naikintuvo) konkurse JAV ginkluotosioms pajėgoms sukurti, žino, ką daro. Paraišką dalyvauti šiame konkurse ji padavė dar nebūdama susijungusi su Boeing, tad bandė jėgas drauge su Northrop ir British Aerospace. Be jų į užsakyką gaminti X-32 A/B/C ir X-35 A/B/C pretenduoja Boeing ir Lockheed Martin. Kaip matome, kompanija, kad ir nedidelė, bet labai galinga.

Pasak paskelbtų konkurso sąlygų, Pentagonas pasirengęs investuoti į aukščiau minėto bendro smo-

giomojo naikintuvo sukūrimą 1,1 milijardo USD. Numatyta, kad bandomieji pretendentai „amžius“ užsakyką naikintuvui privalės taip pat atlikti ir lyginamuosius skrydžius, imituojant kovos sąlygas. Visa tai vyks iki 2001 metų, o juk tik po to prasidės naujojo bendrojo smogiomojo naikintuvo serijinė gamyba.

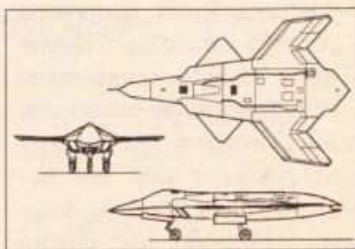
Konkurso sąlygos taip pat numato, kad lėktuvas turės būti gaminamas trijų variantų: a) bendras kovos lėktuvas, b) jo pagrindu sukurtas skraidantis aparatas, kuris bus dislokuojamas lėktuvnešiuose ir c) antrasis prototipas lėktuvo, skirtas JAV kariniam jūrų laivynui. Šiam aparatui keliamas dar ir reikalavimas kilti iš trumpų takų ir vertikaliai tūpti.

Kad naujasis bendras smogiomasis naikintuvas tikrai atitinka tokius įvairiapusių reikalavimus, turės patvirtinti ilgalaikę prototipų sugebėjimų demonstravimo fazę. Nugalėtoją lems lėktuvo paprastumas jį valdyti bei įsisavinti, kaina, gamybos kaštai. Antras vertinimo kriterijus - efektyvus aparato kūrimas, kuriam numatyta skirti 90 mėnesių. Suprantama, jog tam konkurso dalyviui, kuriam pavyks lengviausiai įveikti aukščiau aprašytas užkardas, atiteks, pasak JAV gynybos ministerijos ginkluotės valdybos, užsakykas 3038 bendriems smogiomiesiems naikintuvams gaminti. Jie turėtų būti tiekiami iki 2030 metų.

Kad tai labai pelningas užsakykas, aiškinti nereikia. Tad rimti ir konkurentai, turintys „rimtą užnugarį“. Ir vis dėlto, nepaisant visų galimų „laviravimų“, kaip kad buvo atrenkant geriausią lėktuvą JAV GP pilotams treniruotis („L.S.“ Nr. 1/96), manoma, kad lemiamą pranašumą turės patyrimas, kurį McDonnell Douglas įgijo drauge su NASA, nagrinėdamos X-36 programą. Tiesa, dar yra nemažai „povandeningų“, kurių negalima išleisti iš akiračio.

Kaip ten bebūtų, sprendimo šiam milijardiniam užsakymui greitai nebūs. Tad lieka tik viena - kantriai laukti. Tačiau norėtume atkreipti skaitytųjų dėmesį į vieną dalyką: X-36 projektas išslaptintas beveik baigiantis laikui, skirtam konkurso JAST-JSF paraiškoms pateikti. Matyt, kuriama viešoji nuomonė, kuri turėtų įtakos sprendžiant konkurso likimą. Be reikalo, be „suplanuotos uždelsto veikimo diplomatijos“ slaptieji projektai staiga netampa prieinami visiems!

Bronius NAVICKAS



RYAN NYP „Spirit of St. Louis“

Nusprendęs įveikti Atlanto vandenyną Ch. Lindbergh pasirinko jau išbandytą ir serijoje gamintą lėktuvą RYAN M2. Tačiau jau projektuojant ir gamybos metu buvo padaryta nepaprastai daug pakeitimų, ir tokiu būdu atsirado visiškai nauja konstrukcija.

6000 kilometrų nuotoliui nuskristi reikėjo lėktuve turėti 2150 litrų benzino ir tepalo. Visa centrinė liemens dalis tapo kuro baku. Ch. Lindbergh, nenorėdamas rizikuoti gyvybe, jei kylant atsitiktų nelaimė ir jis galėtų būti suspaustas tarp variklio ir kuro bako, nusprendė piloto krėslą perkelti toliau, link uodegos. Tačiau dėl to prarado šiek tiek matomumo į priekį. Lngas buvo įtaisytas liemens viršuje. Šonuose buvo padaryti nedideli langeliai. Norint retkarčiais žvilgtelti į priekį, buvo naudojamas paprastas į šoną išstumiamas perskopolas.

Dėl didelio kuro kiekio, stiprinant liemens ir važiuoklės elementus, padidėjo lėktuvo svoris, todėl buvo padidintas ir sparnų plotas.

Statant lėktuvą Ch. Lindbergh pats visą laiką bendravo su konstruktoriais ir darbininkais. Per neįtikėtinai trumpą laiką sumontuotą lėktuvą išrideno iš gamyklos. Tai buvo vienmotoris, aukštasparnis su neįtraukiama važiuokle specialiai tolimam skrydžiui pritaikytas lėktuvas.

Liemens forma suvirinama iš plieninių vamzdžių. Priekinė jo dalis dengta duraliuminio skarda. Toliau visas liemuo aptrauktas aviacione drobe, kuri buvo priklijuota prie ant fermos pritvirtintų medinių stringerių. Už variklio, tarp motoro

rėmo, buvo įtaisytas tepalo bakas, kurį nuo pagrindinio bako liemenyje skyrė priešgaisrinė pertvara. Piloto kabinoje, kurios aukštis buvo 130 cm, ilgis 93 cm ir plotis 81 cm, buvo piloto krėslas su šoninėmis atramomis rankoms, navigaciniai prietaisai, vairo lazde ir pakabinami pedalai. Po sėdyne buvo vienintelė gelbėjimosi priemonė - pripučiamas valtis. Priešais pilotą buvo išdėstytos ir kuro bakų perjungimo sklendės. Viršuje už kabinos buvo įmontuotas indukcinis kompasas.

Sparnas - medinės konstrukcijos. Pagamintas ištisai, turėjo du nešančius dėžutines konstrukcijos lonžeronus ir tankiai išdėstytas nerviūras. Panaudotas 12% profilis Clark Y. Nuoslydžio briauna pagaminta iš duraliuminio. Priekinė sparno dalis iki pirmojo lonžerono dengta medine klijuote. Toliau - celonu impregnuota drobe. Sparnuose įmontuoti trys bendros 700 litrų talpos kuro bakai. Sparnai su liemeniu ir važiuokle sutvirtinti metaliniais, balza profiliuotais spyriais. Sparnų galai taip pat pagaminti iš balzos.

Uodegos plokštumos suvirintos iš plonasienių plieninių vamzdžių. Aptrauktos drobe.

Pagrindinės važiuoklės stovai pagaminti iš plieninių vamzdžių, profiliuotų balza. Ratai su plieniniais stipiniais, dengti drobe. Važiuoklė ir uodegos ramstis turėjo guminės virvės amortizatorius.

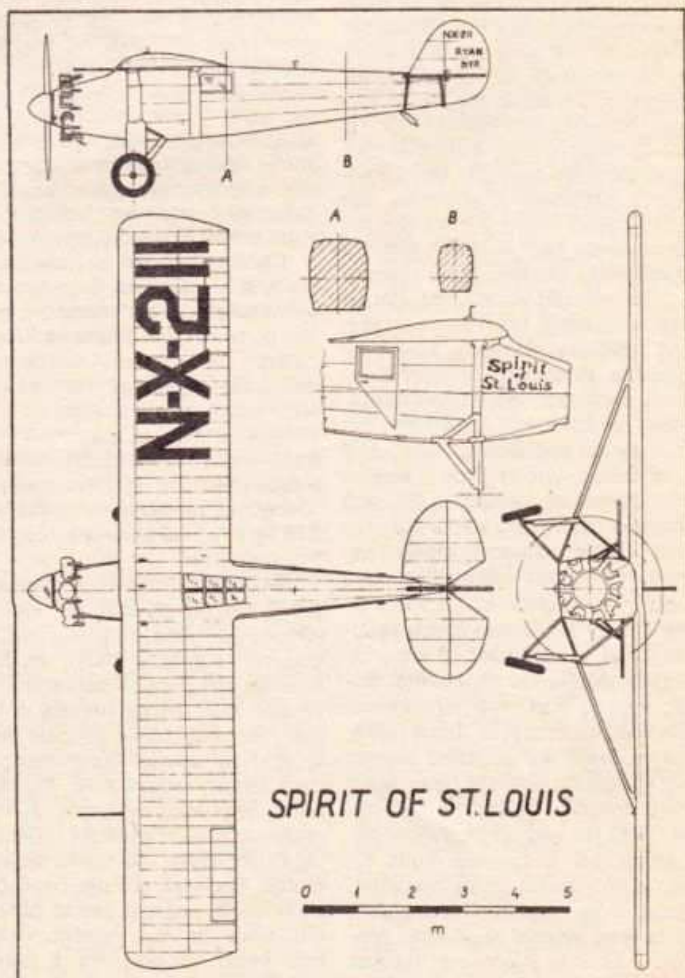
RYAN NYP buvo įrengtas

žvaigždinis, devynių cilindrų, oru aušinamas variklis Whirlwind Wright J-5, kurio maksimali galia 232 AJ (1950 ap/min.), nominali - 220 AJ (1800 ap/min.). Propeleris - dviejų menčių, pagamintas iš duraliuminio.

Lėktuvas, kuriuo 1927 metais Charles Lindbergh perskrido Atlantą, stovi Vašingtone, Smithsoniano aviacijos muziejuje.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	14,02 m
Lėktuvo ilgis	8,43 m
Lėktuvo aukštis	3,00 m
Sparno styga	2,12 m
Sparnų plotas	29,62 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	975 kg
Skridimo svoris	2380 kg
Maksimalus greitis	192,3 km/val.
Kelionės greitis	173 km/val.



Jubiliejinė stendinių modelių paroda

Prieš dešimt metų į Kauno kultūros rūmus kreipėsi nedidelė aviacijos mėgėjų grupė, prašydama iesti kartą per savaitę čia susiburti plastmasinių stendinių modelių kolekcionieriams. Žmonėms, nesusipažinusiems su šiuo įdomiu pomėgiu, kiek keistai atrodė suaugusieji, iš kartoninių dėžučių imantys į žaislus panašius gležnus lėktuvų modelius.

Džiugu, kad tuometinė rūmų vadovybė sugebėjo suprasti entuziastų

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis

„SPIRIT OF ST. LOUIS“ STENDE

Kolekcionieriai Ch. Lindbergh lėktuvą RYAN NYP modelį masteliu 1:72 gali pasigaminti iš rinkinio Nr. 166. Rinkinys pagamintas „Krugozor“ gamykloje, Maskvoje.

Lėktuvas buvo dažytas aliuminio pudra su nitrolaku. Liemens priekinė dalis ir propelerio kokas buvo pagaminti iš natūralaus duriuminio ir turėjo apvalias dėmes, būdingas šlifuiotam metalui.



siekius, ir buvo įkurtas Kauno stendinių aviamodeliuotojų būrelis, kuris vėliau išaugo į klubą „Sparnai 72“.

Hobby parduotuvėse parduvinėjama šimtai įvairių lėktuvų modelių rinkinių. Lėktuvų modelius galima pasigaminti įvairių mastelių, tačiau bene pats populiariausias yra 1:72. T.y. lėktuvas sumažintas 72 kartus.

Įsigijęs plastmasinio modelio rinkinį, naudodamasis pateiktomis schemomis, iš detalių suklipuoti „lėktuviuką“ praktiškai gali kiekvienas, tačiau tikrų kolekcionierių akimis žiūrint tai tik pusfabrikatas. Norint pagaminti pilnavertę kopiją reikia susirasti istorinę medžiagą apie norimą lėktuvą. Serijomis gaminami lėktuvai kartais būdavo šiek tiek keičiami ir, remiantis brėžiniais, pakeitimus reikia pataisyti modelyje. Įtaisomi atidaromi kabinos gaubtai,

nudažomos bortinės prietaisų lentos.

Ypač svarbus yra modelio nudažymas. Be įvairių bendro vaizdo spalvų, bene kiekvienas labiau pasižymėjęs lakūnas turėjo savo lėktuvo nudažymo atributiką. Kartais

tai buvo vardai, emblemos, raidės ir, savaime aišku, numuštų lėktuvų ar sunaikintų tankų skaičiaus žymėjimas. Dažant modelį atkreipiamas dėmesys net į tokias smulkmenas, kaip prie variklio išmetimo vamzdžių pavaizduotos sudegusių dujų dėmės, paraku aprūkusių kulkosvaidžių vamzdžių galai. Galima pagaminti modelius su atidengtais variklio gaubtais ir net oro mūšiuose pažeistomis detalėmis.

Taigi per susirinkimus kolekcionieriai ne tik keičiasi rinkiniais, bet ir dalijasi turima istorine literatūra bei informacija.

Per dešimt „Sparnų 72“ veiklos metų Kauno kultūros rūmuose apsilankę šimtai kolekcionierių, buvo rengiamos parodos.

Didelė paroda, skirta jubiliejui, įvyko š.m. balandžio 4-6 dienomis. Buvo išstatyta per 300 aviamodelių. Be jų buvo eksponuojama ir kita aviacijos technika. Aviacijos istorikas Jonas Monkevičius iš savo kolekcijos demonstravo senų lėktuvų propelerius, įvairias vairo laz-

des, prietaisų lentą. Veikė aviakompanijų „Lietuva“ bei „Aviabaltika“, Karinių oro pajėgų ir Kauno aviacijos muziejaus stendai.

Parodoje buvo surengtas atskirų amžiaus grupių konkursas. Tarp suaugusiųjų geriausiai įvertintas Antano Dzevaltausko bombonešio Lancaster BMG modelis. Nugalėtojai aviakompanija „Lietuva“ skyrė nemokamą kelionę lėktuvu į Pragę. Antrą vietą užėmė Gintas Staniulis, trečias - Vytautas Bakšys.

Vertinimo komisijai buvo pateikta 20 moksleivių modelių. Nugalėtoju pripažintas 50-osios vidurinės mokyklos šeštos klasės mokinys Vitalijus Liachas. Antras - 25-osios vidurinės mokyklos devintokas Alekšas Krašninas, trečias - J. Jablonskio vidurinės mokyklos septyntokas Kristupas Jarmulka.

Paroda susilaukė didelio susidomėjimo. Ir galbūt reikėtų, kad įgijęs patyrimą klubas „Sparnai 72“ ją pademonstruotų ir kituose miestuose.

UAB

PICOTRON

KOMPIUTERIAI, PROGRAMOS, TINKLAI, INTERNETAS



SKRENDAME Į XXI AMŽIŲ!

Dirbame pagal Jūsų užsakymus, instaliuojame Jūsų darbo vietoje. Siūlome DEC 600 MHz ir Intel PENTIUM II 233-300 MHz.

Garantija - 5 metai.

Skambinkite:
3702-222023, 624658.
Vilnius, Šilo 5a.

PIRKSIU

Jak-52 propelerį
arba jo mentis.

Skambinti telefonu:
8-238 - 65793.

Supergigantiškų lainerių nebus!

„Jūsų 1996 metų antrame žurnalo numeryje rašėte apie tai, kad Boeing korporacija numato gaminti lėktuvus, kurie galėtų skraidinti iki 700 keleivių. Teko girdėti, kad ruošiamasi gaminti kitus lėktuvus, kurie skraidins dar daugiau žmonių. Ar tai atitinka tikrovę?

Klaipėda

Vladas DAUBARAS

Tokių kalbų, gerbiamas V. Daubarai, tikrai būta. Dar daugiau, egzistavo net projektai, kurie numatė daugiau nei 1000 keleivių skraidinimą. Tarp kitų aviacijos korporacijų šią problemą gvildeno ir Boeing. Bet neseniai ji savo produkcijos strategijos skyriaus viceprezidento Borge Boeskov lūpomis paskelbė pasauliui, kad „keleivių ir aviacijos specialistų apklausa parodė, jog kurti superlainerius nėra naudinga“. Pasak šio korporacijos atstovo, nutarta apsiriboti B-747 „šeimos“ skraidančiais aparatais. Didžiausias jų - B-747-600 skraidins 546 keleivius.

„Kurti lėktuvus, kurie turėtų daugiau krėslų, paprasčiausiai neekonomiška“, - teigia B. Boeskov.

Toks lėktuvas galės nenuitūpdamas įveikti 14 446 km, iš kurių 741 km - atsarginiai, kitaip tariant „nereikalingi“ konkrečioms maršrutams, kaip antai Singapūras-Frankfurtas prie Maino, Honkongas-Los Andželas, Singapūras-Londonas arba Honkongas-Frankfurtas, įveikti.

Suprantama, jog tokie lėktuvai turės būti didesnių gabaritų. Bet tuo pat metu jie liks normalių matmenų. „Didysis - B-747-600 bus

ilgesnis nei „mažasis“ 747-400 - 13 metrų ir sieks 85 m. Na, o „vidutinis“ - B-747-500 - bus 80 m ilgio. Žymiai didesnės bus ir nešančios plokštumos, lengvesni ir galingesni - varikliai. Na, o keleivių skaičius numatomas toks: 747-400 skraidins iki 416, 747-500 - iki 450.

Taigi visos kalbos apie superlainerius, bent jau Boeing kompanijos, pripažintos nerealiomis. Korporacijos specialistų atliktas tyrimas rodo, kad „superlainerių poveikis nebus didelis. Dar daugiau - kur kas mažesnis nei realių B-747 „šeimos“ modifikacijų. Tad žinant, kad tiek Boeing, tiek ir antra didžiausia pasaulio lėktuvų gamybos korporacija - Airbus Industrie - geriausi atveju galėtų parduoti po 200 didžiųjų skraidančių aparatų, visas darbas tampa „monkey bussines“.

Tai vienas argumentų, bylojančių prieš lėktuvų, galinčių skraidinti tūkstantį ir daugiau keleivių, gamy-

bą. Antras - superlainerių priėmimas oro uostuose, jų aptarnavimo galimybės ir sąlygos. Kaip išsiaiškino ACI (Airports Council International - tarptautinė aerouostų organizacija), supergigantiškų keleivinių lėktuvų priėmimas ir aptarnavimas pareikalautų iš kiekvieno jų naudojamo oro uostų modernizavimo ir išplėtimo darbų už 105 milijonus JAV dolerių. Suprantama, jog tokių „laisvų“ pinigų neturi nė vieni oro vartai. Turint galvoje, kad superlaineriai neduotų ekonominio efekto, oro uostų rekonstrukcijos bei naujų statybių darbai realiai nukeltini bent jau 20 arba 30 metų. O gal ir visiems laikams. Tad automatiškai neberealus tampa ir supergigantiško keleivinio lėktuvo variantas.

Kas kita - praktiškas, ekonomiškas, bet pakankamą keleivių skaičių skraidinantis aparatas, kaip, pavyzdžiui, naujoji Airbus Industrie aerobusų karta.



Didysis aerobusas skraidys XXI amžiaus pradžioje

rastai krovinių konteineriams skirtose vietose „kroviniame denyje“, kuris žemiau pirmojo. Tiesa, priklausomai nuo užsakovo pageidavimo, atsiskius poilsio kabinų, laineryje bus galima papildomai įrengti iki 14 sėdimų vietų. Žodžiu, jau dabar galvojama apie įvairius lėktuvo variantus, nors šis skraidantis aparatas dienos šviesą turėtų išvysti tik 2003 metais. Bet jau šiandien aišku, jog visų trijų klasių (biznio, pirmos ir ekonominės) salonuose turi būti iki 656 vietų.

Numatyti trys skirtingi skraidantys aparatai. Jų vietų skaičius varijuoja nuo 555 iki 656. Pagrindinis juos skiriantis bruožas - skrydžio tolis. Antai jei A3XX-100 turėtų nenuitūpdamas ir nepapildęs ore degalų įveikti 13 797 km, jo „jaunesnysis brolis“ - A3XX-100R - jau net 15 650 km. O tai reiškia, kad tokie keleiviniai lėktuvai galės nenuitūpami sujungti svarbiausius pasaulio miestus, skraidyti ypač populiariomis trasomis. Dabar keleiviai priversti nutraukti poilsį arba darbą per

degalų papildymą tarpiniuose aerouostuose, gaišti laiką.

Pagaliau reikia pažymėti ir tai, jog jauniausios kartos aerobusas skris iki 0,87 M greičiu (B 747-500/600 - 0,87 M).

Airbus Industrie ekspertai numato, kad po dviejų dešimtmečių poreikis lėktuvų, kurie pajėgs skraidinti apie penkis šimtus keleivių, labai išaugs. Tad ir planuojama gaminti nuo 1400 iki 1800 lėktuvų A3XX.

Suprantama, jog tokiai naujai gamybai pradėti reikia milžiniškų lėšų. Kalbama, kad suma gali siekti 8 milijardus USD. Aišku, tiek atliekamų pinigų neturi niekas. Bet Tulūzoje galvojama, jog atsirastų pakankamai kompanijų, bankų ir korporacijų, kurios investuos į naują lėktuvą. Ypač iš Rytų Azijos, iš kur keleivių srautas auga kaip ant mielių.

Na, laiko iki pirmojo A3XX, kurio skrydis planuojamas kito amžiaus pradžioje, dar yra. Tad reikia tikėtis, kad ir visos problemos bus išspręstos.

Aleksandras ICIKAVIČIUS

Lenktyniaujama ne vien bėgimo bei vandens takelyje. Lenktyniaujama visur ir dėl visko. Taigi klysta tas, kas galvoja, kad lenktyniavimas - socializmo padarinys. Juk lenktyniavimas tai, kitaip tariant, konkurencija, o šis terminas buvo žinomas dar gerokai iki 1917 metų revoliucijos Rusijoje...

„Manau, jog tai, ko gero, didžiausias iššūkis per visą civilinės aviacijos istoriją. Po penkerių metų studijavimo ir svarstymo mes, mano galva, pasirinkome teisingą koncepciją“. Tai Airbus Industrie viceprezidento Jürgen Thomas žodžiai. Jie pasakyti turint galvoje didžiausio Airbus šeimos lainerio A3XX, lenktyniaujančio su Boeing 747-600, gamybą.

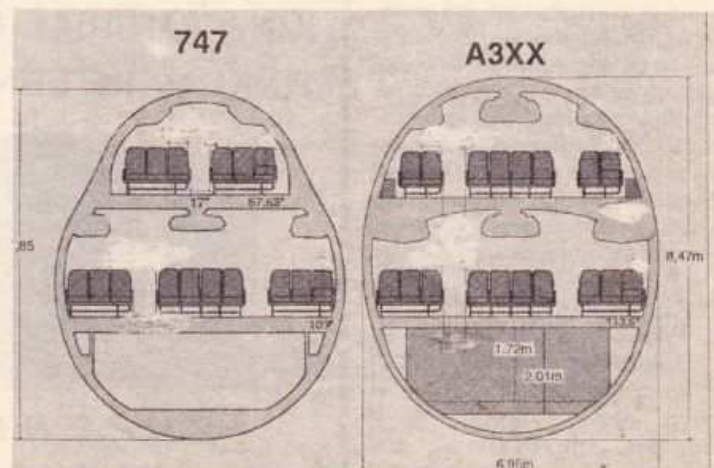
Aviacijos pramonės gigantai atsiskė superlainerių koncepcijos. Bet didelis, daug keleivių skraidinantis lėktuvas buvo ir bus pagrindinis aviacijos pramonės „arkiukas“. Ir kaip nebus, jeigu provizorinė Airbus 3XX kaina sieks 180 milijonų Jungtinių Amerikos Valstijų dolerių.

Na, bet tai neturi nieko bendra su lenktyniavimu bei jau minėtu iššūkiu. Paaškiname: tik po to, kai korporacija Boeing paskelbė visam pasauliui, kad ji amžių sandūroje ža-

da iškelti į padangę didžiausią Boeing lėktuvą B 747-500/600, apie savo milžiną prabilo ir Airbus. Ir ne tik prabilo. Airbus Industrie (AI) pateikė spaudos atstovams bei suinteresuotiems tokius stulbinančius duomenis, kurie sukėlė sąmyšį ne vien civilinės aviacijos specialistų gretose.

AI nedetalizuodama nurodė, jog jos didžiojo lainerio ekonomiškumas: aptarnavimas, priežiūra, eilinis remontas, kuro sunaudojimas ir kita bus 23 procentais pigesnis nei konkurento - Boeing 747-500/600. Ne juokail! Tik ne tai svarbiausia. AI žada padaryti savo naują lėktuvą tikru skraidančiu laivu. Jis faktiškai bus trijų aukštų. Tad ir netenka stebėtis, kad planuojamas lėktuvo aukštis - 24,3 m. (paprastai angarai statomi 25 m aukščio). Esant liemens aukščiui 8,47 m ir pločiui 6,95 m (B 747-500/600 atitinkamai 7,85 ir 6,48 m), AI numato du bemaž per visą lainerio ilgį (77,4 m) įrengtus „denius“. Viršutiniame jų keleiviai sėdės krėsluose, kurie išdėstyti eilėmis 2+4+2, o apatiniame - pagrindiniame - 3+4+3. Bet ir tai dar ne viskas. Biznio ir pirmos klasės keleiviai A3XX turės galimybę išsitiesti jaukiose poilsio skritose dvivietėse arba keturvietėse kabinose. Jas numatoma įrengti pap-

KAS KĄ



Boeing 747 ir A3XX liemens skerspjūviai



MARSOMOBILIS

Septintą ir aštuntą dešimtmečiais JAV ir buvusi TSRS kiekviena atskirai bandė tirti Raudonąją planetą. Dabar, pradėjus žymiai glaudžiau bendradarbiauti daugelyje gyvenimo sričių, žadama bendromis pastangomis šturmuoti Marsą. Tai bus amžiaus pabaigoje.



Vienas naujojo zondavimo prietaisų, kurie bus nuleisti į Raudonąją planetą, bus JAV ir Rusijos pagamintas Marsomobilis, kuris, skirtinai nei amerikiečių stovinčios Marso kapsulės Viking, galėtų judėti planetos paviršiumi. Jis kosmoso specialistų pramintas „šleivakoku“. Šios ypatingos riedančios laboratorijos pirma užduotis bus ištirti Marso atmosferą, geologinę struktūrą bei smėlio paviršiaus cheminę sudėtį.

1,5 m ilgio ir 150 kg svorio „šleivakokis“ robotas savo įkrypusiais ratais gali įveikti nemažą kliūtis. Speciali kamera nurodys žemėje esančiam kontrolinio punkto „vairuotojui“ marsomobilio kelią, kai šis ims keliauti po Raudonąją planetą.

AEROBUSAS 500 KELEIVIŲ?

Pasak kai kurių užsienio spaudoje pranešimų, Airbus korporacija kuria naują A-340 variantą. Aerobusas, pavadintas „Super-Stretch“, turėtų skraidinti iki 500 keleivių, kurių kėslai išdėstyti vienos klasės salonoose.

Naujajame A-340-600 turėtų būti įmontuotos moderniausios ADP turbos „su apdangalu“. Numatomas skridimo tolis - 12.400 km. Gegužę Badforde (Didžioji Britanija) esančiame aerodinaminiam vamzdyje atlikti būsimojo keleivinio lėktuvo bandymai. Nustatyta, kad padidinus nešančias plokštumas nuo 361 iki 437 m² bus sudaryto sąlygos aerobusui skristi ir

DABAR - SU MITSUBISHI T-4

Japonija nenori atsilikti nuo Vakarų pasaulio. Ir tai - visose gyvenimo srityse. Ne išimtis ir grupinė aviacijos akrobatika, kurią šios šalies pilotai nuo 1982 iki šiol atliko lėktuvais Mitsubishi T-2.

Tekančios saulės šalies grupinio aukštojo pilotažo figūras japonai pradėjo demonstruoti dar prieš 21 metus. Jie bazavosi Hamamatsu ir skraidė pradžioje su F-86F Sabre. Jais atlikta 545 pasirodymai. Po to aviacijos akrobatų komanda, pavadinta „Blue Impulse“ (mėlynasis impulsas), kurios bazė buvo Mataušimoje, persėdo, kaip jau minėta, į Mitsubishi T-2. Per skrydžių jais metus pilotai demonstravo savo meistriškumą 175 kartus, o stebėjo juos per 15 milijonų žmonių.

Ir štai atėjo trečiasis „Blue Im-

greičiau, ir toliau.

Įdomiausia tai, kad Airbus Industries atstovai oficialiai šių gandų nei patvirtino, nei paneigė.

DAR VIENA BOEING NAUJOVĖ

Pasak užsienio spaudoje, Everete esančioje Boeing korporacijos gamykloje gimsta naujas B777 variantas. Tai bus B777-200 IGW (Increased Gross Weight - papildomo didelio svorio) lėktuvas.

Nuo bazinio modelio šie „trys septynetai“ pirmiausia skirsis savo kilimo svoriu. Jis išaugs iki 286 900 kg. Šis „išaugęs“ svoris paaiškinamas papildomais 51 860 litrais kuro. Tad bendras startuojančio B777-200 kuro kiekis sieks 177 957 litrus! Didesnis skraidinamo kuro kiekis turi padėti lėktuvui įveikti nenutūpus žymiai ilgesnį nuotolį: nuo 9 130 km (bazinis B777) iki 13 400 km.

KOSMINĖS LABORATORIJOS MODULIS

1,25 milijardo vokiečių markių sumokės ESA vokiečių kosminės technikos kūrimo susivienijimui Dasa/Erno, esančiam netoli Bremeno, už tai, kad šis pagamins Europos visatos tyrimo agentūrai kosminį modulį-laboratoriją. Šis bus prijungtas prie kosminės stoties Alpha 2002 metais.

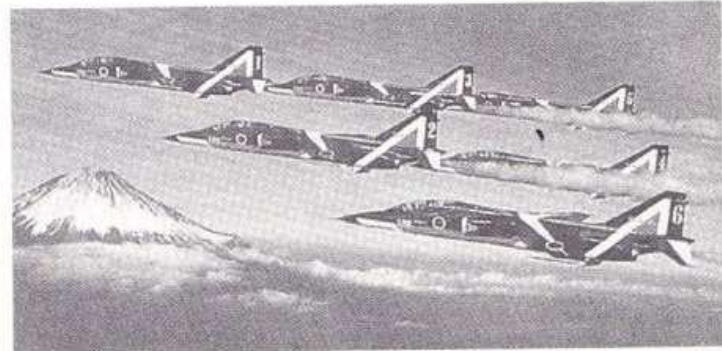
Laboratorijos modulis Columbus bus 4,5 pločio ir 6 m ilgio. Jis visiškai tokių pat matmenų, kaip ir anksčiau susivienijimo amerikiečiams pagaminta kosminė laboratorija Space-lab, kuri ne kartą skraidinta į visatą „kosminiais keltais“.

PARDUOTI MIRAGE III

Prancūzijos vyriausybė leido eksportuoti į Pakistaną keturiasdešimt naudotų Dassault Mirage III.

Naikintuvais iki tol skraidė Armee de l'Air. Iki parduodant jie bus kiek modernizuoti. Be to, vyks ta derybos ir dėl Mirage 2000-5 pardavimo šiai islamiškai valstybei.

Pakistano susidomėjimas naudotais prancūzų lėktuvais aiškinamas



„Blue Impulse“ aviacijos grupė per savo paskutinį pasirodymą T-2 lėktuvais praskrenda virš japonų šventojo Fudzijamos kalno.

pulse“ veiklos etapas. Japonijos gynybinių oro pajėgų 11 eskadrilės lakūnai, kurie dabar sudaro „Blue Impulse“ branduolį, persėdo į moderniausius šalies pramonės giganto Mit-

subishi pagamintus karo pilotų treniruotėms skirtus lėktuvus T-4.

Gero skrydžio, „Blue Impulse“, teikite žmonėms dar daug džiaugsmo!

tu, jog iki šiol vykusios derybos su Lockheed Martin dėl F-16 Fighting Falcon pardavimo nesusilaukė JAV vyriausybės pritarimo.

PIRMAS BANDYMAS

Išbandytas Eurofighter 2000 prototipas DA5. Tai Vokietijai skirtas europinio naikintuvo penktas skraidantis aparatas, kuriame įmontuotas naujas reaktyvinis variklis EJ200. Pirmose lėktuvo Eurofighter prototipuose, kurių montavimo darbai taip pat baigti Vokietijoje, dar buvo varikliai RB199, kurie paprastai montuojami į kovos lėktuvus Tornado.

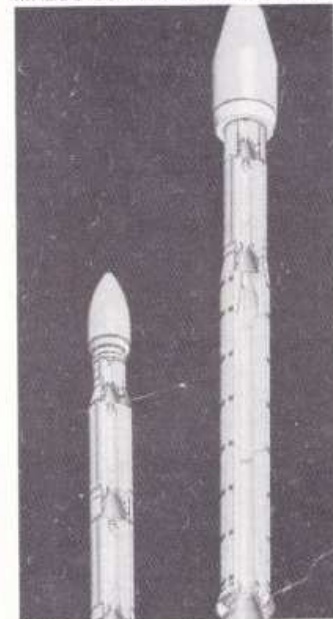
Per pirmąjį vokiečių europinio prototipo DA5 skrydį naikintuvą valdė koncerno Daimler-Benz Aerospace AG vyriausiasis pilotas Wolfgang Schirdewahn. Skrydžio trukmė - 1 val.

Eurofighter E2000 variklis EJ200, kurio gamybai vadovauja Dasa priklausanti AB MTU, yra bendras šios firmos, taip pat Rolls Royce (Didžioji Britanija), FiatAvio (Italija) ir ITP (Ispanija) gaminys. Šie varikliai įmontuoti ir į kitus du E2000 naikintuvus. Tuo prototipų gamybos darbai baigti.

Beje, MTU, įsikūrusi Miunchene, drauge su FiatAvia ir prancūzų Snecma sukūrė ir projektą variklio M138, kurie turėtų būti montuojami į europinį didįjį transporto lėktuvą FLA. Šis variklis, kaip mums pranešė Daimler-Benz Aerospace spaudoje ir informacijos tarnyba, gaminamas naudojantis populiaraus variklio M88 patyrimu. Naujam varikliui gaminti žadama sukurti trijų minėtų susivienijimų bendrą firmą, į kurią žadama priimti ir kitų Europos valstybių variklius gaminančias įmones.

Įdomu, jog serijomis vis dar negaminamų Eurofighter 2000 susidomėjo Norvegijos gynybos ministerija. Ji planuoja nuo 2003 metų perginkluoti savo aviaciją. NATO narė žada įsigyti 48 naujausios kartos naikintuvus. Tad pradėtos derybos dėl europinio E2000 ir amerikiečių gamybos F-16 Fighting Falcon.

MAŽOSIOS RAKETOS EUROPAI



Aerospatiale ir DASA žada naudoti Ariane 5 greitintuvus raketoms iškelti.

Nuolat didėjančios Rusijos ir VFR ginčams ir problemoms dėl bendrų europinių raketų nešėjų kūrimo, vokiečiai nutarė „persėsti į kitą traukinį“. Pastaruoju šiuo atveju pasirinkti prancūzai.

Pagrindas dviem vidutinės klasės raketoms nešėjoms sukurti bus raketos nešėjos Ariane 5 kieto kuro greitintuvas (bosteris). Planuojama, kad šios „vidutiniokės“ iškels į kosminę orbitą aplink žemę naudingus krovininius nuo 800 iki 4 000 kg.

Aerospatiale ir DASA nutarė raketą kurti ne ESA, bet savo lėšomis, kad būtų ir galimo naujo „kosminių arklių“ susivienijimo šeiminiškės. Prancūzai turėtų tiekti Aerospatiale gamybos bosterius, o vokiečiai - naują paskutinę pakopą su visa jai būdinga elektronika ir krovininiu skyriumi žemės palydovams, kosminiams zondams ir kitiems objektams.

**Lietuvos
sparnai**

AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS
ŽURNALAS.

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

1997. Nr. 2 (220).

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

ARBAČIAUSKAS, atsakingasis sekretorius Aleksandras IČIKAVIČIUS, stilistė Vlada RADZIVILOVIČIENE. SL 361. Užsakymas 514. Kaina 4,0 litai. Redakcijos adresas: Polocko g. 16, 2007 Vilnius. Telefonai: 61 73 00, 61 39 83.

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

Viršelyje: paminklas pirmajam lakūnui, vienam perskridusiam Atlanto vandenyną, Charles LINDBERGH ir jo lėktuvas „Spirit of St. Louis“.

VAIKŲ PIEŠINIŲ KONKURSAS

Skelbtas vaikų piešinių konkursas, skirtas Lietuvos aeroklubo 70-mečiui, susilaukė nepaprastai didelio susidomėjimo. „Lietuvos sparnų“ redakcija iš įvairių šalies kampelių gavo per pusantro tūkstančio piešinių. Autoritetinga komisija atrinko geriausius piešinius, kuriuos numatoma demonstruoti viešai surengtoje parodoje.

Žurnale visų geriausių išspausdinti neįmanoma, todėl skaitytojams pateikiame kiekvienos amžiaus grupės tik po tris piešinius.

Redakcija dėkoja visiems konkurso dalyviams ir jų mokytojams už kruopštų ir nuoširdų darbą.

5-8 METŲ GRUPĖ



„Mes atėjome į šventę“.
Rėjus ČEMOLONSKAS 5 m.
Kaunas.



„Oro duobėje“.
Indrė RAČKAUSKAITĖ 7 m.
Viekšnių vid. mokykla.



„Šventė padangėje“
Edvinas MIKĖNAS 6 m. Kupiškės „Saulutės“ lopšelis-darželis.

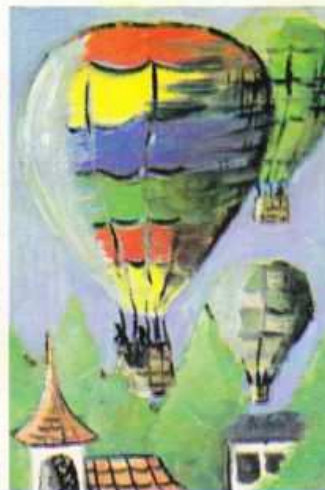
9-12 METŲ GRUPĖ



„Lituanikos tragedija“
Aušra MARTUSEVIČIŪTĖ 10 m.
Jonavos meno mokykla.



„Skrydžiai“
Gintarė JANINAITĖ 10 m.
Naujamiesčio vid. mokykla.



„J erdves“
Vaida BARKAUSKAITĖ 12 m.
Utenos dailės mokykla.

13-16 METŲ GRUPĖ



„Parašiutininkai“
Mindaugas BAKIJANOVAS 14 m.
Šveičionėlių 1-oji vid. mokykla.



„Skrydis po tiltu“
Aurimas BANYŠ 16 m.
Anykščių kūrybos ir dailės mokykla.



„Skrydis virš Labanoro girios“.
Indrė ŽVIKAITĖ 14 m.
Sauginčių vid. mokykla, Molėtų raj.

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

