

2002
Nr. 1-2
(231-232)

Kaina
10 Lt



LIETUVOS

SPARNAI

Dangus - begalinis, skriskime kartu!

FICHE DE RENSEIGNEMENT



NOM: *De genre: GARY, nom réel KARW*
et pseudonyme: K. Karw
PRENOMS: *Roman*
NATIONALITE ACTUELLE: *français (J.D. 14 juillet 1935, page 2536)*
DATE ET LIEU DE NAISSANCE: *le 14 1934 à Wilno (Pologne)*

**13TH
EUROPEAN
AEROBATIC
CHAMPIONSHIP**

**75TH ANNIVERSARY
OF THE AERO CLUB OF LITHUANIA**



VILNIUS
2003



8-17 August, 2003

EUROPEAN
HOT AIR
BALLOON
CHAMPIONSHIP

*"I hope the European Hot Air
Balloon Championship of 2003 to
become one of the most amazing
events of the city, that will not
only create an impressive
atmosphere, but will present the
capital of Lithuania world wide as
well", says the Mayor of Vilnius
Artūras Zuokas, the Patron of the
European Hot Air Balloon
Championship in 2003.*

<http://www.ballooning.lt>



Maža didelės aviacijos šalis

Lietuvos aeroklubą ir visus aviatorius nudžiugino Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) akrobatinio skraidymo komisijos sprendimas patikėti Lietuvai organizuoti tryliktąjį Europos akrobatinio skraidymo čempionatą. Tai - mūsų galimybių įvertinimas, pasitikėjimas ir lyg atpildas už praeitais metais sėkmingai įvykdytą Pirmąjį pasaulio moterų sklandymo čempionatą Pociūnuose.

Tampa gražia tradicija kasmet Lietuvoje organizuoti stambias tarptautines aviacinio sporto varžybas - kitais metais Vilniuje vyks Europos karšto oro balionų čempionatas, 2004-aisiais - Europos sklandymo čempionatas.

Dėkoju Europos akrobatinio skraidymo čempionato Organizacinio komiteto nariams, "Istros" aerodromo savininkams, visiems rėmėjams, Lietuvos akrobatinio skraidymo federacijai už pastangas ir atliktą titanišką darbą deramai sprendžiant pasiruošimo čempionatui reikalus.

Visiems čempionato dalyviams - akrobatinio skraidymo meistrams linkiu sėkmingų skrydžių, sportinės aistros ir pasiryžimo nugalėti bei objektyvaus teisėjavimo.

Stasys Murza

**Tarptautinės aeronautikos
federacijos viceprezidentas**

Lietuvos aeroklubo prezidentas





6



20



34



42



46



60

- 6 psl. LIETUVOS AEROKLUBUI 75 METAI
- 12 psl. NEAPRĖPIAMOS AVIACIJOS PATRIARCHO GYVENIMO ERDVĖS
- 16 psl. EUROPOS AKROBATINIO SKRAIDYMO ISTORIJA
- 17 psl. THE HISTORY OF EUROPEAN AEROBATC FLYING
- 20 psl. LAKŪNŲ AKROBATŲ SKRYDIS - NESIBAIGIANTIS IŠŠŪKIS
- 29 psl. NEVER-ENDING CHALLENGE OF FLYING ACROBATS
- 34 psl. LAKŪNO JUBILIEJUS - LĖKTUVO GIMTADIENIS
- 35 psl. PILOT'S ANNIVERSARY AND AIRPLANE'S BIRTHDAY
- 36 psl. LIETUVOS AVIACIJOS SPORTO VARŽYBŲ KALENDORIUS 2002 METAMS
- 38 psl. LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRAVIMO REZULTATAI EUROPOS IR PASAULIO ERDVĖJE
- 40 psl. KĄ GALVOJA AVIACIJOS GYDYTOJAS
- 42 psl. GYVENIMO TIKSLAS SKRISTI
- 44 psl. SKRAIDYMO ULTRALENGVAIS ORLAIVIAIS FILOSOFIJA ARBA SAUGAUS SKRYDŽIO PARADOKSAI
- 46 psl. ULTRA LENGVIEJI LĖKTUVAI 3XTRIM
- 50 psl. EUROPOS KARŠTO ORO BALIONŲ ČEMPIONATAS "EUROCENTRAS 2002"
- 52 psl. FOTOGALERIJA
PHOTO GALLERY
- 58 psl. LIETUVOJE GIMĖS, BET LIETUVIŲ PAMIRŠTAS ROMAIN GARY
- 60 psl. SKRAIDANTIS MUZIEJUS
- 62 psl. IŠ OKEANO - Į KOSMOSĄ
- 64 psl. "WINDJET" SIEKIA GREIČIO REKORDŲ
- 65 psl. AR ŽINAI KAD...
- 66 psl. SENJORŲ VARŽYBOS PANEVĖŽYJE
- 68 psl. PARASPARNIŲ ŠVENTĖ TRAKŲ PADANGĖJE
- 72 psl. AVIAMODELIUOTOJO ABC
- 73 psl. NAUJIENŲ APŽVALGA
- 76 psl. PZL-104 "WILGA"
- 78 psl. VAIKŲ PIEŠINIŲ KONKURSAS
- 80 psl. POPIERINIŲ MODELIŲ VARŽYBOS
- 81 psl. IŠ GINESO KNYGOS
- 82 psl. MAUDYMOSI KOSTIUMĖLIO ISTORIJA
- 84 psl. MENAS IŠGYVENTI JŪROJE
- 88 psl. DELFINŲ RIFAI
- 90 psl. PELEKAI
- 94 psl. STOP KADRAS

Vyriausia redaktorė / Chief editor
Jolanta Tūraitė-Koncevičienė

Vyr. redaktorės pavaduotojas / Deputy chief editor
Romualdas Bakanauskas

Konsultantai / Consultants:
Lietuvos Civilinės aviacijos administracija
Valstybės įmonė "Oro navigacija"
Lietuvos aeroklubas
Lietuvos orlaivių savininkų ir pilotų asociacija
Lietuvos aviacijos muziejus
Antanas Arbačiauskas
Darius Ereminas
Jonas Monkevičius
Saulius Lukšys
Artūras Dovydenas
Tatjana Novikova

Žurnalo atstovas Lenkijoje/
Representative of the Magazine in Poland
Jerzy Guca

Dizaineris / Designer
Tautvydas Strazdas

Viršelyje / Cover
Jurgio Kairio akrobatinio skraidymo lėktuvas "JUKA"

Redakcija už pateiktų reklamų turinį ir klaidas neatsako.
Perspausdinant straipsnius, reprodukuojant nuotraukas,
nuoroda į žurnalą būtina

Spaustuvė / Printing House
AB „Spauda“

Žurnalą „Lietuvos sparnai“ 1935 m. įsteigė Lietuvos aeroklubas
Lietuvos Sparnai established in 1935 by the Aero Club of
Lithuania

ISSN 1392-1703

Žurnalą leidžia viešoji įstaiga Oreivystės centras
The Magazine is published by Aeronautic Center

Redakcijos adresas / Mail address:
Pylimo g. 45, LT-2001 Vilnius
Tel. (8-22) 732 702, 611 113
Faksas (8-22) 732 703
El. paštas Isparnai@ballooning.lt
© 2000-2002 OREIVYSTĖS CENTRAS



Bendradarbiaujame su žurnalu „Air Fleet“
In collaboration with magazine Air Fleet

PAPYRUS

Popieriaus tiekėjas / Paper Supplier
UAB PAPYRUS DISTRIBUTION
Verkių g. 29, 13 korp., LT-2049 Vilnius
Tel. (8-22) 30 01 60
www.papyrus.com
Žurnalas atspausintas ant
G-print 90 gsm popieriaus

62



68



76



82



84



88



LIETUVOS AEROKLUBAS
AERO CLUB OF LITHUANIA
Member of Federation Aeronautique Internationale

Stasys Murza
Antanas Karpavičius

LIETUVOS AEROKLUBUI 75 METAI



Autožyras Kauno aerodrome,
šventinimo ceremonija



Iš kairės: sklandytojų komiteto pirmininkas
J. Pyragius, LAK pirmininkas prof. Z. Žemaitis,
orinio susisiekimo inspektorius J. Špokevičius



I-oji LAK lakūnų laida. Iš kairės: Narbutas,
Navickas, J. Garolis, L. Perednis, T. Zauka.

Po pirmojo pasaulinio karo, atgavusios nepriklausomybę lietuvių tautos jėgos ėmė aktyviai reikštis visose gyvenimo srityse. Ypač aktyvus buvo jaunimas. Jau 1923-24 metais buvo keliami pasiūlymai steigti organizaciją aviacijos sportui vystyti. Idėja subrendo ir ją parėmė garbūs Respublikos aviacijos ir visuomenės organizacijų veikėjai. 1927 m. balandžio 27 d. Kaune įvyko steigiamasis susirinkimas, kuris priėmė nutarimą įkurti Lietuvos aeroklubą. Lietuvos aeroklubo įkūrėjais buvo: gen. S. Žukauskas, St. Pundzevičius, gen. V. Nagevičius, gen. J. Bulota, J. Čaplikas, J. Vileišis, J. Dobkevičius, P. Blaževičius, M. Kalmantavičius-Kalmantas, L. Peseckas, A. Mačiuka, V. Norkus, V. Jablonskis, J. Narakas, J. Pyragius, S. Darius, J. Vailokaitis, J. Romanas, K. Petrauskas ir V. Balutis. Lietuvos aeroklubo pirmininku ir valdybos pirmininku buvo išrinktas gen. S. Žukauskas, pavaduotoju prof. Z. Žemaitis, valdybos nariais D. Blaveščiūnas ir St. Pundzevičius, išdinininku J. Pyragius. Valdybai pavedus S. Darius Lietuvos aeroklubo įstatus 1927 m. balandžio 30 d. įregistravo Kauno miesto ir apskrities įstaigoje. Rej. Nr. 931.

1927 m. įsikūrusiam Aeroklube tebuvo 54 nariai. Pirmuosius pora metų aeroklubas nedaug tenuveikė, trūko lėšų, nebuvo sąlygų ruošti sportininkus.

1929 m. Lietuvos aeroklubo pirmininku išrinkus prof. Z. Žemaitį reikalai pagerėjo. Posūkis įvyko nuo pirmos LAK suorganizuotos Kaune aviacijos dienos, kuri sulaukė didelio visuomenės pritarimo. Eilėje Lietuvos vietų buvo rengiamos aviacijos dienos, verbuojami tikrieji nariai ir nariai labdariai, visokeriopai propaguojamas aviacijos sportas jaunimo tarpe. Taip klubas palaipsniui pelnė visuomenėje gerą vardą, užsitikrino jos paramą. Aktyviai veikė aviamodeliuotojų būreliai.

Lietuvos aeroklubas užsibrėžė tikslą - stiprinti Lietuvos oro pajėgas, tobulinti ir piginti lakūnų ruošimą, daryti kandidatų į lakūnus atranką iš jaunuolių sklandytojų įvertinus jų tinkamumą motorinei aviacijai, rūpintis keleivinio susisiekimo plėtra, remti talentingus jaunuolius oreivybės ir technikos srityje, propaguoti aviaciją gyventojų tarpe, taip pat rūpintis gyventojų priešlėktuvine apsauga.

Iš šių tikslų matosi, kokią platų uždavinių spektrą kėlė pradėjęs veiklą Lietuvos aeroklubas.

Lietuvos aeroklubas daug dėmesio skyrė civiliniams lakūnams ruošti. 1929 m. klubas įsigijo pirmąjį lėktuvą Alb-B-11. Po teorinio apmokymo 1930 m. buvo išleista pirmoji civilinių lakūnų laida - 4 pilotai.

LAK užmezgė ryšius su Latvijos, Estijos ir Suomijos aeroklubais, ėmėsi iniciatyvos rengti periodines tų kraštų aeroklubų konferencijas, vėliau varžybas. LAK dalyvavo Suomijos, Estijos, Latvijos ir Lietuvos aeroklubų organizacijos SELL veikloje.

Siekdamas plėtoti tarptautinius ryšius Lietuvos aeroklubas 1931 m. prašė priimamas į Tarptautinę aeronautikos federaciją (FAI). FAI Generalinė konferencija, įvykusi 1931 m. birželio 6-14 d., patenkino Lietuvos aeroklubo prašymą ir priėmė jį FAI nariu.

1932 m. LAK įsigijo mokomąjį lėktuvą ANBO-2, o vėliau ir daugiau mokomųjų, lavinimosi ir pilotazinių lėktuvų.

1930-1938 m. buvo paruošta 58 civiliniai lakūnai.

Ženklių impulsą aviacijos sporto raidai turėjo transatlantinis S. Dariaus ir S. Girėno skrydis.

Siekdamas plėtoti sklandymo sportą, panaudoti ypač palankias sklandymui Nidos kopų sąlygas, Lietuvos aeroklubas 1933 m. įkūrė Nidos sklandymo mokyklą, kuri suvaidino lemiamą vaidmenį ruošiant pagrindus sklandymui vėlesniais karo ir pokario metais. Nidos sklandymo mokykla buvo gerai žinoma Europoje. Palankios sąlygos, galimybė pailsėti kurorte traukė čia ir kitų valstybių sklandytojus. Nidoje kartu su lietuviais skraidė vokiečiai, lenkai, čekai, prancūzai.

1933-1938 m. buvo paruošta 79 "C" pilotai, 147 "B" pilotai ir 282 "A" pilotai. Pirmieji "C" piloto kvalifikaciją įgijo Bronius Oškinis, Leonas Kinaitis, Antanas Paknys, Vladas Butkevičius, Jonas Pyragius, Viktoras Ašmenskas, Jonas Dovydaitis ir kt.

Nidoje pasiekti pirmieji Lietuvos sklandymo rekordai. 1935 m. J. Pyragius su sklandytuvu "Sakalas" atliko perskridimą maršrutu Nida-Palanga, įveikęs 75 km nuotolį, o 1938 m. Alf. Gysas be nusileidimo ore virš kopos skriejo 26 val. 3 min. - tai buvo trečia vieta pasaulyje.

1937 m. Lietuvos sklandytojai dalyvavo tarptautiniuose sklandytojų sąskrydžiuose Austrijoje ir Amerikoje, stebėjo pasaulio olimpiadą Berlyne. 1938 m. atidarius pirmąją oro liniją Kaunas-Palanga, ją aptarnavo LAK lakūnai.

1938 m. buvo surengtos pirmosios orinio sporto varžybos Lietuvoje. Dalyvavo aviamodeliuotojai, sklandytojai ir lėktuvų pilotai.

1939 m. rugpjūčio mėn. buvo surengtos pirmosios Pabaltijo aviacijos sporto varžybos. Jų programoje buvo perskridimas maršrutu Talinas-Ryga-Palanga-Kaunas, figūrinio skraidymo, sklandymo ir aviamodelizmo varžybos. Lėktuvų sporto nugalėtoju tapo L. Kinaitis, sklandymo - Alf. Gysas. Lietuvos lakūnų ir sklandytojų komandos tapo nugalėtojomis, aviamodeliuotojai buvo treči.

Lietuvos aeroklubas nuolat rūpinosi aviamodelių sporto plėtra. Pirmieji jo rekordininkai buvo moksleiviai - P. Motiekaitis ir A. Pranskėtis, tapę žymiais aviamodeliavimo propaguotojais, entuziastais ir instruktoriais.

Įvairiose Lietuvos vietose kūrėsi aviamodelizmo būreliai, dirbę savarankiškai, bei LAK instruktojami arba šelpiami medžiagomis. LAK rūpinosi aviamodelių sporto instruktorių rengimu ir jų kvalifikacijos ugdymu.

Daug dėmesio LAK skyrė spaudai. Jo leidžiamas iliustruotas žurnalas "Lietuvos sparnai" buvo populiarus jaunimo, ypač moksleivių tarpe, kėlė jų entuziazmą.

Parašutų sportas platesnio masto prieškario metais neįgavo. Parašutus lakūnai naudojo kaip gelbėjimo priemonę. 1933 m. per aviacijos šventę šuolį su parašutu atliko J. Steikūnas. 1936 m. su parašutais aviacijos šventės metu išsoko lakūnė Antanina Liorentaitė, lakūnai Viktoras Ašmenskas ir V. Butkevičius. 1937 m. gegužės 16 d. aviacijos šventės, skirtos minėti Lietuvos aeroklubo 10-metį, metu buvo atliktas dešimties parašiutininkų šuolis iš 5 lėktuvų ir 800 m aukščio.

Per dešimtmetį Lietuvos aeroklubas keliaropai išaugo. Susikūrė aviacijos sporto klubai Panevėžyje, Ukmergėje, Biržuose, Zarasuose. LAK turėjo 10 lėktuvų, jų tarpe vieną autožyrą, vieną keturvietį keleivinį, vieną penkiavietį sanitarinį ir dvidešimt mokomųjų ir lavinimosi sklandytuvų.

Didžioji šių sklandytuvų dalis buvo talentingų konstruktorių Broniaus Oškinio, Balio Karvelio, Antano Paknio, Alf. Gyso sukurti ir darbščių sklandytojų rankomis pastatyti sklandymo aparatai.

Tai, Br. Oškinio : T-1, T-2, BRO-3 "Pūkas", BRO-4 "Rūta", BRO-5 "Rūta II"; G. Miliūno-Br. Oškinio - MO; A. Gyso "Perkūnas", "Nykštukas"; A. Paknio P-1 "Uodas", P-3 "Nerija"; A. Paknio-A. Gyso PAGY (P-2); B. Karvelio BK-1 "Vanagas"; P. Motiekaičio MOTI-1.

1939 m. vokiečiams užgrobęs Klaipėdos kraštą, LAK neteko pagrindinės sklandytojų rengimo bazės - Nidos sklandymo mokyklos. Tai buvo ženklus nuostolis sklandymo sportui.

Reikalai pagerėjo atgavus Vilniaus kraštą. 1940 m. liepos 13 d. pradėjo veikti Lietuvos aeroklubui perduota Aukštągirio Dariaus ir Girėno sklandymo mokykla. Mokyklai pradžioje vadovavo Alf. Gysas, jam repatrijavus - B. Karvelis, po jo L. Taunys. Iki 1940 m. pabaigos mokykloje buvo paruošta 115 "A" pilotų, 42 "B" pilotai.

Prasidėjus karui vokiečiai uždarė Aukštągirio mokyklą, konfiskavo ten buvusį LAK turtą, išblaškė sklandytojus. Tačiau Lietuvos sklandytojų pastangos tęsti sklandymus nenutrūko. Būrelis entuziastų kauniečių, išnaudodami kiekvieną galimybę 1941 m. - 1945 m. skraidė tai Pažaislo smėlynuose, tai Kauno hipodrome ar nuo krantinės prie Karmelitų bažnyčios.

Siekdami įteisinti sportinę veiklą, sklandytojai 1942 m. gruodžio mėn. įkūrė Kauno sporto klubo "Perkūnas" Orinio sporto sekciją.

1943 m. buvo atgauta dalis vokiečių konfiskuotų Aukštągirio mokykloje sklandytuvų. Sklandymo reikalai pagerėjo.

1943 m. pabaigoje ir 1944 m., skriedami nuo Virbalūnų (prie Kulautuvos) šlaito 8 pilotai įvykdė "C" sklandytojo normatyvus, 6 pilotai "B" ir 10 "A" normatyvus.

Praūžus karo audrai, 1944 m. rudenį Kauno valstybiniame Vytauto Didžiojo universitete studentai įsteigė sklandymo sporto sekciją. Pirmininku išrinktas studentas V. Vaitkus.

Su pertraukomis buvo skraidoma nuo Virbalūnų šlaito 1945-1949 metais. Daug pastangų ir darbo reikalavo sklandytuvų remontai. Sklandytojai ir aviamodeliuotojai į būrelius būrėsi Klaipėdoje, Šiauliuose, Vilniuje ir kitur.

TSRS OSOAVIACHIMO organizacija parėmė Lietuvos lakūnų ir sklandytojų iniciatyvą. 1947 m. balandžio mėn. Vilniuje įkūrė Respublikinį aeroklubą, kurio sudėtyje buvo lakūnų, sklandytojų, o metais vėliau - ir parašiutininkų bei aviamodeliuotojų sekcijos.

1947 m. rudenį sklandytojus pradėta ruošti ir Kaune.

Lakūnų mokymui buvo naudojami lėktuvai Po-2, sklandytojų - dviviečiai sklandytuvai A-2, kuriuos į orą išvilkdavo lėktuvai Po-2.

1948-1949 m. Respublikinis aeroklubas išleido dvi lakūnų ir dvi sklandytojų laidas.

1949 m. po to, kai per Baltijos jūrą į Švediją perskrido du latvių aeroklubo kursantai, visose TSRS pasienio zonose skraidymai buvo uždrausti. Respublikinis aeroklubas perorganizuotas į Aviacijos technikos klubą, kuriame buvo ruošiami aviacijos technikos specialistai. Lietuvoje buvo uždrausta skraidyti net sklandytuvais išvelkant juos autostartu.

Vilniaus ATK buvo palikta tik parašutinė grandis, kuri organizavo šuolius daugiausia iš aerostatų.

Nuo 1947 m. Vilniuje, o nuo 1950 m. Kaune veikė parašiutininkų sekcijos. Vilniuje buvo šokinėjama iš lėktuvo Po-2 ir iš aerostatų, Kaune iš aerostatų. 1950 m. pabaigoje KPI Mechanikos fakultete buvo įkurta sklandymo sekcija, kuri pasiryžo pastatyti mokomąjį ir lavinimosi sklandytuvą.

1952 m. rudenį kauniečiai nuo šlaito jau skraidė ne tik sklandytuvu A-1, bet ir studentų pastatytais A. Kuzmicko konstrukcijos sklandytuvais M-1 ir M-2 (lavinimosi tipo).

1953 m. Vilniaus ATK surengė pirmas respublikines sklandymo varžybas.

1955 metais, ėmus plačiau naudoti mechaninį išvilktuvą (Dobachovo gervė), atsiranda didesnės galimybės skrieti ir lavintis. Sklandymo sportas iš saviveiklinio tapo labiau organizuotu. Tais metais Kaune buvo įkurta SDAALR Kauno sklandymo stotis. Viršininku paskirtas Br. Oškinis, instruktoriumi Z. Brazauskas, techniku A. Arbačiauskas. Sekcija naudojo sklandytuvą BRO-9.

1955 m. Kauno jaunųjų technikų stoties ir KPI sklandytojai susivienijo į Visuomeninę sklandymo stotį - pirmą TSRS. Viršininku buvo išrinktas Z. Brazauskas, pavaduotoju technikui J. Balčiūnas.

OSOAVIACHIMAS, nuo 1948 m. SDAAR, vadovaujamos TSRS karinių aviacijai remti) ir nuo 1951 m. SDAALR, vadovaujamos TSRS karinių struktūrų, siekė tikslų, kurie neatitiko FAI deklaruojamų aviacijos sporto principų. Pagrindinis dėmsys čia buvo skiriamas jaunuolių ruošimui karinei tarnybai, sportas buvo kaip priemonė pritraukti jaunimą, sudarant sąlygas sportuoti pasirinktoje sporto šakoje.

Reikėjo ieškoti išeities, sukurti alternatyvią struktūrą, visuomeniniais pagrindais vienijančią respublikos sportininkus, aviacijos būrelius ir klubus, ir, pasinaudojant SDAALR galimybėmis, siekti, kad aviacijos sporto plėtra labiau atitiktų FAI reikalavimus.



Su sklandytuvu BRO-1 atgai į startą (Nida, 1933 m.)

1958 m. balandžio mėn. įvyko Lietuvos aviacijos sporto aktyvo susirinkimas, kuris įkūrė visuomeninį Lietuvos aeroklubą. Aeroklubas ėmėsi vadovauti sklandymo, parašutų ir aviamodelių būrelių ir sekcijų veiklai. Klubo pirmininku buvo išrinktas Br. Oškinis, pavaduotoju Z. Javičius, sekretorium Z. Polinauskas.

Tais pačiais metais Lietuvos aeroklubo pagrindu buvo įkurta Lietuvos aviacijos sporto federacija, kaip labiau atitinkanti įvairias sporto šakas vienijanti demokratiniais pagrindais organizacija.

Jos pirmininku buvo išrinktas sklandytojas Anatolijus Speičys, sekretorium Zenonas Brazauskas. Aviacijos sporto federacija, veikdama visuomeniniais pagrindais, tęsė prieškarinio Lietuvos aeroklubo pradėtą darbą, telkė jaunimą, padėjo jam įsijungti į aviacijos sportininkų gretas, ugdyti technines žinias, kelti meistriškumą. Savo veiklos pradžioje ASF vienijo lėktuvų, sklandymo, parašutų ir



1944 -ieji, prisimenant praeitus metus Nidoje

aviamodelių sporto šakas, rūpinosi varžybų planavimu, rinktinių dalyvavimu sąjunginėse varžybose ir čempionatuose. Jos sudėtyje veikė Aviacijos istorijos komitetas, Darbo su vaikais ir jaunimu, Kosmonautikos ir Informacijos komisijos, Mokslo techninis komitetas.

Nuosekliai veikiant, remiant visuomenei, Respublikos ūkinėms organizacijoms, padedant SDAALR, buvo plėtojama aviacijos sporto bazė, kuriami nauji klubai. Sklandymo profilio visuomeniniai aviacijos technikos sporto klubai įkurti Vilniuje (Paluknyje), Alytuje, Klaipėdoje, Šilutėje, Akmenėje, Telšiuose, Panevėžyje, Jurbarko, Šiauliuose, Biržuose, Zarasuose, Utenoje.

Akrobatinio skraidymo centrais tapo Vilniaus aeroklubas (vėlesniais metais jam buvo suteiktas Dariaus ir Girėno vardas), Kauno ATSK ir Alytaus ATSK. Parašiutininkai buvo ruošiami Vilniaus aeroklube, Marijampolės ATSK, Mažeikių ATSK, Kauno aeroklube, vėliau Kauno parašiutininkų klube.

Klubuose išaugo ir aukštų sporto rezultatų pasiekė lakūnai: S. Artiškevičius, J. Bagdonas, V. Drupas, V. Gedminaitė, P. Girskutė, L. Jonys, A. Jurgelevičius, J. Kairys, V. Lapėnas, E. Meleckis, O. Motiejūnaitė, R. Paksas, P. Vinickas, Z. Polinauskas ir kt. Sklandytojai: A. Arbačiauskas, V. Dovydaitis, A. Beržinskas, Z. Brazauskas, R. Garmutė, J. Jaruševičius, A. Jonušas, R. Koronkevičius, A. Kryžanuskaitė, J. Leonavičienė, A. Rukas, V. Sabeckis, E. Skalskienė, St. Skalskis, R. Stašaitytė, V. Šliumba. Parašiutininkai: J. Brundzienė, P. Brundza, St. Čivilis, A. Gruzdis, J. Gutnikienė, V. Janušauskas, O. Horodničiūtė, B. Kailiuvienė, S. Karklys, R. Kostiuškevičius, A. Miečius, G. Vaivada. Aviamodeliuotojai: J. Adamonis, D. Babenskas, R. Jamontas, P. Motiekaitis, S. Nugaras, A. Pranskėtis, R. Steponėnas, G. Šablinskas, R. Šiumbrys ir daug kitų. Dalyvaujanti ir laimėdami sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose jie garsino Lietuvą.

LASF rūpinosi visuomenės švietimu ir aviacijos sporto propaganda. Nuo 1968 m. leidžiamas žurnalas "Sparnai".

Lietuvos aviacijos sporto federacija skatino ir rėmė naujų aviacijos sporto šakų plėtrą.

Pirmieji aviacijos sportininkų gretas papildė skraidūnai.

1975 m. KPI įkurta skraidyklių sekcija. Pirmininkas K. Valiulis-Petkevičius. 1977 m. įkurtas visuomeninis skraidyklių sporto organizacinis komitetas. Jo pirmininkas S. Prialgauskas. 1978-11-25 d. LASF Skraidyklių visuomeninį komitetą reorganizavo į LASF Skraidyklių komitetą. 1978 m. Lietuvoje surengtas pirmas Lietuvos, Latvijos, Baltarusijos skraidūnų sąskrydis. Nuo 1981 m. kasmet vyksta Lietuvos čempionatai, dalyvaujama sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose. Lietuvos skraidyklių sporto čempionų ir prizininkų vardus yra iškovoję K. Valiulis-Petkevičius, R. Liekis, R. Stonkus, V. Vainius, R. Dudas, D. Jakubauskas, K. Juodėnas, G. Kazakevičius ir kiti.

LASF, jos Mokslo ir technikos komitetas rūpinosi konstruktorių mėgėjų kūrybos plėtra. Lietuvoje lėktuvus konstravo J. Dobkevičius ir A. Gustaitis, sklandytuvus kūrė Br. Oškinis, A. Paknys, A. Kuzmickas, Alf. Gysas, B. Karvelis. Pokario metais susidomėta ultra lengvų skraidymo aparatų kūrimu ir gamyba.

Iki 1984 m. konstruktorių mėgėjų veikla Lietuvoje nebuvo koordinuojama. 1984-12-17 d. LASF pavedė Č. Kišonui, J. Valūnui, L. Pakniui, V. Ašmenskui, Č. Balčiūnui, K. Baltriečiui ir V. Paužuoliui išnagrinėti aviacijos konstruktorių mėgėjų veiklą ir ruošti pasiūlymus dėl jų veiklos plėtojimo.

1985 m. buvo įkurtas Respublikinis aviacijos mokslinės techninės kūrybos klubas. Pirmininku išrinktas Č. Kišonas. Konstruktorių mėgėjų sekcijos veikė Kaune, Panevėžyje, Ukmergėje, Pakruojyje, Tauragėje, Ignalinoje, Prienuose, Vilniuje, Marijampolėje, Kelmėje, Šiauliuose, Baisogaloje.

1986 m. buvo įkurta LASF Ultra lengvų skraidymo aparatų



konstruktorių mėgėjų federacija (ULSAK). Federacijos pirmininku išrinktas Č. Balčiūnas.

Federacija rengė respublikinius konstruktorių mėgėjų sąskrydžius-konkursus, dalyvavo sąjunginiuose konkursuose ir daugeliu atvejų grįždavo laimėtojais.

Siekiant aprūpinti sklandytojus moderniais sklandytuvais 1969 m. LASF Prienuose įkūrė Eksperimentinės sportinės aviacijos dirbtuves (1969-1971), kurios išaugo į Eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą (1971-1989), Valstybinę aviacijos gamyklą (1989-1995) ir AB "Sportinę aviaciją" (nuo 1995 m.). Kuriant gamyklą daug nusipelnė Vytautas Pakarskas.



Pirmieji sklandytojai Nidoje, 1933 m.

Gamykloje pagaminti aukštos klasės sklandytuvai LAK-12, LAK-12E, LAK-17, ankstesniais metais gaminti BRO-11M, LAK-14, LAK-16, LAK-16M pradinio mokymo sklandytuvai ir daug kitų modelių skraidymo aparatų labai pasitarnavo Lietuvos sklandymo sportui.

Motorinio skraidymo varžybos Respublikoje rengiamos nuo 1971 m. Jas rengė įkurta Lietuvos precizinės aeronavigacijos sekcija. 1988 m. gruodžio 28 d. įvyko steigiamasis susirinkimas, kuriame lakūnai navigatoriai įkūrė Lakūnų navigatorių federaciją. 1989 m. sausio 13 d. Lakūnų navigatorių federacija buvo priimta LASF nariu. Federacijos prezidentu buvo išrinktas Antanas Arbačiauskas.

Federacija organizuoja precizinio ir aeronavigacinio skraidymo čempionatus, o nuo 1974 metų "Sparnų" žurnalo redakcijos pereinamosios taurės varžybas.

Karšto oro balionų sporto šakos pradžia Lietuvoje galima laikyti 1988 m. vasario 27 dieną. Tą dieną įvyko steigiamoji Lietuvos oreivių draugijos konferencija. Konferencija Lietuvos oreivių draugijos pirmininku išrinko R. Maciulevičių. Tų metų balandžio 28 d. Leonas Simniška pirmą kartą savo gamybos polietileno plėvelės balionu demonstravo skrydžius grupei aviacijos sporto atstovų.

1989 m. gegužės 26-29 d. Vilniuje įvyko įspūdinga oro balionų fiesta, kurioje dalyvavo daugiau kaip 30 oro balionų, kuriuos atvežė oreiviai iš 17 šalių.

1989 m. rugsėjo 5 d. Lietuvos oreivių draugija buvo priimta Lietuvos aeroklubo nariu.

1990 m. pradžioje Lietuvoje jau buvo įsikūrę 7 oro balionų sporto klubai. Oreivių draugijai tuomet vadovavo Vidmantas Motieka.

Ypač svarbią reikšmę aviatorių sąmoningumui ir tautiškumui ugdyti turėjo renginiai S. Dariaus ir S. Girėno transatlantinio skrydžio žygdarbiui pažymėti. Okupacijos metais, pažymint skrydžio per Atlantą 35-ąsias metines - 1968 m. buvo surengtos respublikinės

sklandymo pirmenybės, dalyvauta minėjime lakūnų žūties vietoje, Lenkijoje.

Nuo 1969 m. rengiamos Dariaus ir Girėno taurės aukštojo pilotažo varžybos. Iškilmingai, skaitlingais renginiais Vilniuje, Kaune, Jūdrėnuose, Vytogaloje, Anykščiuose buvo pažymėtos skrydžio 50-osios ir 55-osios metinės, atstatomi pastatai Dariaus ir Girėno gimtinėse. Lietuvos kino studija sukūrė meninį filmą "Lituanikos sparnai" ir dokumentinį - "Skrydis per Atlantą".

Atkovojus nepriklausomybę Dariaus ir Girėno žygdarbiui skiriama dar didesnė reikšmė. Pažymint 60-metį įsteigtas valstybinis - Dariaus ir Girėno medalis, kuriuo apdovanojami asmenys už nuopelnus Lietuvos aviacijai, išleistas proginis pašto ženklas, surengti minėjimai ir aviacijos šventės (apdovanota 74.. LAK nariai).

Lietuvos aviacijos sporto federacija per daugiau kaip 30 savo veiklos metų subūrė skaitlingą būrį aviamodeliuotojų, sklandytojų, lakūnų, parašiutininkų, skraidūnų, aviakonstruktorių ir oro balionų pilotų.

Tarybinės okupacijos sąlygomis LASF negalėjo savarankiškai plėtoti tarptautinių ryšių, negalėjo dalyvauti FAI veikloje, neturėjo teisės atstovauti Lietuvai Europos ir pasaulio čempionatuose bei tarptautinėse taurių varžybose.

Prasidėjus tautinio atgimimo sąjūdžiui LASF prezidiumas 1989-02-11 d. nutarė pateikti konferencijai svarstyti klausimą dėl Lietuvos aeroklubo, okupantų uždaryto 1940 m., veiklos atnaujinimo ir LASF funkcijų perdavimo Lietuvos aeroklubui.

1989-02-26 d. LASF konferencija priėmė nutarimą "pritarti Lietuvos aeroklubo veiklos atnaujinimui ir LASF funkcijas perduoti Lietuvos aeroklubui".

1989-06-23 d. kreipėsi į FAI su prašymu atstatyti narysę šioje

tarptautinėje organizacijoje.

1989 liepos mėn., po 50 metų pertraukos, buvo surengtos antrosios Baltijos šalių aviacijos sporto varžybos. Jose dalyvavo Lietuvos, Latvijos, Estijos, Suomijos, Lenkijos, Vokietijos Federatyvinės Respublikos, Danijos ir Švedijos sportininkai.

Siekiant narystės atstatymo FAI buvo palaikomi ryšiai su atskirų sporto šakų FAI komisijomis. 1990-03-12 d. FAI oro balionų komisija CIA savo konferencijos priimtoje rezoliucijoje išreiškė pritarimą, kad Lietuva taptų jos nare ir pasiūlė, kad FAI taip pat tai remtų.

85-toji Tarptautinės aeronautikos federacijos Generalinė konferencija, įvykusi 1992 m. rugsėjo mėn. Atėnuose, Graikijoje, atstatė Lietuvos aeroklubo narystę šioje tarptautinėje organizacijoje ir priėmė Lietuvos aeroklubą FAI nariu. Atsivėrė galimybės savarankiškai plėtoti tarptautinius ryšius, su Lietuvos vėliava dalyvauti FAI rengiamose Europos ir pasaulio čempionatuose, pasaulio aviacijos sporto žaidynėse.

1991 m. aviacijos sportininkai dalyvavo IV pasaulio lietuvių sporto žaidynėse.



Pirmoji A pilotė Dapkuvienė, 1934 m. Nidoje

1997 m. Lietuvos aviacijos sporto rinktinė, kurios sudėtyje buvo aviamodeliuotojai, sklandytojai, parašiutininkai, precizinio skraidymo, skraidyklių ir parasparnių, ultra lengvų orlaivių ir oro balionų pilotai dalyvavo Turkijoje įvykusių Pirmosiose pasaulio aviacijos sporto žaidynėse.

Panašios sudėties atstovai dalyvavo ir 2-siose pasaulio aviacijos sporto žaidynėse 2001 metais Ispanijoje.

Lietuvoje aukštai vertinama Jurgio Kairio pergalė aukščiausio lygio akrobatinio skraidymo Pasaulio Grand Prix varžybose ir iškovotas 2000 metais Pasaulio taurės laimėtojo titulas ir Pasaulio taurė.

Džiugina aviamodeliuotojų A. Deikaus, A. Poškos ir A. Sluckaus (treneris V. Karmonas) iškovota komandinė taurė už 3-ją vietą kosminių modelių rungtyje Pirmosiose pasaulio aviacijos sporto žaidynėse 1997 m., taip pat E. Meleckio, D. Išganaičio, P. Jurgionio (treneris A. Žentelis) iškovota antra komandinė vieta 2-jame Europos akrobatinio skraidymo "Advanced" čempionate 2001 m. Vengrijoje bei mūsų sportininkų iškovotos prizinės vietos čempionatuose ir pasaulio taurių varžybose.

Dalyvaudami Europos ir pasaulio čempionatuose Lietuvos aviacijos sportininkai plėtoja tarpusavio ryšius, įgyja patirties ir kelia meistriskumą. FAI patiki Lietuvos aeroklubui rengti atsakingas tarptautines varžybas.

2001 metais Lietuvos aeroklubui ir Lietuvos sklandymo sporto federacijai buvo patikėta surengti Pirmąjį pasaulio moterų sklandymo čempionatą. FAI teigiamai įvertino čempionato organizacinį lygį.

2002 m. liepos mėn. aukščiausio lygio Europos akrobatinio skraidymo čempionatą Panevėžyje, įstros aerodrome, rengia LAK Lietuvos akrobatinio skraidymo federacija.

Europos karšto oro balionų čempionatas įvyks Vilniuje 2003 metais.

Lietuvos aeroklubas, FAI narys, išimtinai atstovauja Lietuvą šioje tarptautinėje organizacijoje.

Sutikdamas savo 75-ąsias įkūrimo metines Lietuvos aeroklubas jungia 9 aviacijos sporto šakų sporto šakų visuomenines organizacijas.

Lietuvos aeroklubo, kaip visuomeninių sporto organizacijų asociacijos, struktūrą apsprendžia Lietuvos visuomeninių organizacijų įstatymas ir LAK įstatai.

Lietuvos aeroklubo nariais yra: Lietuvos akrobatinio skraidymo federacija, Lietuvos aviakonstruktorių federacija, Lietuvos aviamodelių sporto federacija, Lietuvos parašiutų sporto federacija, Lietuvos precizinio skraidymo federacija, Lietuvos sklandymo sporto federacija, Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacija (įkurta 1997-03-28), Lietuvos ultra lengvų orlaivių pilotų federacija (įkurta 1997-03-25) ir Lietuvos oreivių draugija.

Veikia Lietuvos aeroklubo Aviacijos istorijos komitetas, Lietuvos



Aviacijos šventė Nidoje, 1947 m.

aviacijos veteranų sąjunga, Sportinės aviacijos rėmimo fondas, Informacijos komitetas.

Lietuvos aviacijos sporto klubuose rengiami pilotai mėgėjai ir pilotai profesionalai, akrobatinio skraidymo pilotai, sklandytojai, parašiutininkai, aviamodeliuotojai, skraidyklių, parasparnių bei oro balionų pilotai, plėtojama aviakonstruktorių veikla.

Lietuvos aeroklubas dėkingas Kūno kultūros ir sporto departamentui, Susisiekimo ministerijai, Krašto apsaugos ministerijai, Karinėms oro pajėgoms, Civilinės aviacijos administracijai už supratimą ir paramą aviacijos sportui.

Vaisingai bendradarbiaujama su Lietuvos tautiniu olimpinio komitetu, Lietuvos parolimpiniu komitetu, Lietuvos sporto federacijų sąjunga, Lietuvos neolimpiniu komitetu, Lietuvos asociacija "Sportas visiems". Lietuvos aeroklubas yra šių organizacijų prezidentų tarybos narys.

Lietuvos aviatoriai-sportininkai kartu su valstybe šiandien išgyvena ne pačias geriausias dienas, tačiau savarankiškai ir visiškai pilnateisiai pasaulio sportinės aviacijos visuomenės nariai, pasiryžę tęsti savo tėvų ir senelių pradėtą Lietuvos aeroklubo tradicijas, ugdyti jaunimo meilę aviacijai ir toliau vystyti drąsiųjų sportą Lietuvoje.

"Lietuvos rytas" pristato:



NEAPRĖPIAMOS AVIACIJOS PATRIARCHO GYVENIMO ERDVĖS

Edmundas Ganusauskas

Prieškario Lietuvos lakūnas ir parašiutininkas bei visų kartų aviatorių bičiulis, dabar jau ir aviacijos patriarchu vadinamas Viktoras Ašmenskas gimė 1912 metų vasario 19-ąją, beveik šešeriais metais aplenkęs pačią Nepriklausomybę, kuriai liko ištikimas visą didelį gyvenimą.

Tas gyvenimas pradėjo skleisti zanavykų žemėje - Šakių apskrities Jankų valsčiaus Vilūšių kaime. Viktorą krikštijo Višakio Rūdos Romos katalikų bažnyčioje. Šio miestelio kapinaitėse labai anksti, palikusi vos šešerių metų našlaitį, atgulė Viktoro mamytė Ona Bielskytė-Ašmenskienė.

Kai mirė tėvas Antanas Ašmenskas, Viktorui buvo trylika. Vis dėlto būtent tėvelis, tvirtas ūkininkas, tvarkęs 49 ha ūkį, paskatino Viktorą pakelti akis į dangų. Pirmąjį lėktuvą jis pamatė iš tėvo vežimo, o dar anksčiau pagal jo parūpintus brėžinius išmoko daryti altvarus: žinojo, kaip sukryžiuoti balanas, rasti svorio centrą ir visą tą konstrukciją, ištepęs ruginių miltų koše, apklijuoti laikraščiu.

Nepaprastai pagarbiai Viktoras Ašmenskas mini tėvelius bei vėliau jį auginusią pamotę Klementiną Bartkytę, kuriai, sovietams okupavus Lietuvą, buvo skirta mirti Sibiro tremtyje.

Jo mintys dažnai nuklsta į gimtinę. Kartais aplankyti gimtuosius kraštus pavyksta net labai originaliai. Pernai, po aviacijos šventės Klaipėdoje, lėktuvu grįždamas į Vilnių Viktoras parodė lakūnui savo gimtinę ir jie, neilgai svarstę, nusileido Kazlų Rūdos aerodrome.

Aviatoriams Viktoras - gyva aviacijos istorija, ryšys su jos herojais, žygiais ir praradimais. Šiandien tai atrodo kaip stebuklas -- būti šalia žmogaus, susirinkusio faneros gabalėlius Jurgio

Dobkevičiaus krauju apšlakstytoje žolėje, prie Vokietijos sienos pasitikusio "Derlufto" lėktuvą su didvyrių Stepono Dariaus ir Stasio Girėno palaikais.

Be jaudulio neįmanoma įsivaizduoti ir tokio epizodo iš Viktoro biografijos: štai jis, jaunas, bet jau apsiplunksnavęs Lietuvos Aero klubo lakūnas, palei žemę atlikęs šaunų manevrą nusileidžia, o nuo angaro su lazdele atžingsniuoja skridimą stebėjęs Aviacijos vadas, didžiausias jos šviesulys Antanas Gustaitis.

"Ar čia, tamsta, nusileidai?"

"Taip, ponas generole, aš".

"Tai va, berneli, negalima šitaip skraidyti."

Ką darysi taip užplėšęs nosį, jeigu šimto metrų aukštyje sustos variklis?"

Arba šviesaus atminimo Lietuvos Aeroklubo (LAK) pirmininkas Zigmas Žemaitis, taip nuoširdžiai jį globojęs? Viktoras ir dabar drovisi prisiminęs, kokius didelius nuopelnus jam priskyrė profesorius, kai, stojant dirbti į Valstybės kontrolę, 1934-aisiais prireikė charakteristikos.

Tačiau geru žodžiu atsiliepdamas profesorius Zigmas Žemaitis tikriausiai žinojo, ką daro. LAK nariu Viktoras tapo dar 1930 metais: lankė kursus, po metų jau darė sklandytuvą Aukštesniosios technikos mokyklos aviacijos būrelyje, skraidė virš Petrašiūnų smėlynų.

Neužmiršamos romantikos kupina buvo 1933-ųjų vasara, kai būrys bendraminčių, pakrovę į baržą sklandytuvus, cementą, medieną, oblius, kirvius ir kitokį statybose reikalingą gerą, leidosi Nemunu į Nidą statyti sklandymo mokyklos. Išmokęs skrieti virš kopų, Viktoras tapo C kategorijos pilotu.

1934 metais jis gavo LAK stipendiją, kuri leido tapti IV lakūnų laidos mokiniu ir, išėjus programą, įgyti tarptautinę piloto licenciją.

Skraidant, aišku, pasitaikydavo nuotykių. Sykį, skridamas čekišku "Šmolik-18", jis neaplenkė nedidelio, kaip atrodė, debesies. Griežčiausiai būdavo draudžiama lįsti į debesis, tikriausiai todėl ir magėjo perverti tą pilką kamuolį.

Greitai, kaip tikėjosi, iš debesies neištrūko, o lėktuvas staiga ėmė grėsmingai virpėti. Pilotas automatiškai nustūmė vairalazdę į priekį ir metė žvilgsnį į greičio rodyklę ant sparno. Pamatęs, kad ji jau atsilenkusi iki galo, rovė vairalazdę į save, net akys temo nuo perkrovimo. Laimei, lėktuvas išnėjo į vaisių padangę.

Kartą nerimo įvarė užduotis atlikti suktuką: "Kaip daryti, teoriškai žinojome, bet ... Ne juokas. Pakilau į 1000 metrų aukštį, bandau, bet vis nuslysta ant sparno, kažko trūksta, ne taip darau. Nuo žemės pamatė, kad darau kažkokią klaidą, bet radijo ryšio nėra. Buvo išsigandę, kad neįsuktų plokščias suktukas - nebuvome išmokyti, ką tokiu atveju daryti. Tik žinojome, kad tai - baisus dalykas".

Kita Viktoro aistra - parašiutai. Pirmasis Lietuvoje 1928 m sausio 26 d. su parašutu iš lėktuvo iššoko aviacijos kapitonas Vladas Morkus. Dideli šuolių mėgėjai buvo karo lakūnai Klemas Martinkus ir Romas Marcinkus.

Ne pramogai, o prispirtas mirtinos grėsmės, parašutu pirmasis pasinaudojo karo lakūnas Jeronimas Garolis. Tai atsitiko 1929 m birželio 20 d., kai, supažindinant karo lakūną Joną Nastarą su nauju jam itališku lėktuvu "Ansaldo", aparatas pateko į suktuką.

"Greitis pekliškas, -- gerokai vėliau avariją aprašė J. Garolis. - Pradedu traukti vairalazdę. Nieko. Aerodromo veja pašėlusiai arti. Atsisuku atgal. Surinku Nastarui. Ranka sugriebia diržo sagtį. Laisvą galą metu už savęs. Ir šoku iš mašinos, kuri lakūno neklauso. Ore apsisuku nuo atsitarančio parašuto smūgio. Ir tuoj trenkiu kojomis į žemę. Begalinė tyla. Už dešimties žingsnių pamatau žalumoje beformę metalo krūvą - mano puikųjį sidabrinį lėktuvą. Viskas taip sutrupėjo, kad vos iš žolės matėsi. Pro sutrintus rėmus mačiau Nastaro kombinezoną. Jis nesuspėjo iššokti. Aš buvau laimingesnis. Sekunde ar pusantros".

1934 metų rugpjūčio 26 dieną parašytu išsigelbėjo Viktoro draugas, tada dar moksleivis Jurgis Steikūnas, skridęs su taktart žuvusiu LAK lakūnu Vaclovu Juodžiu.

Tos istorijos būtų brangios, net jeigu sužinotum jas iš knygų ar archyvuose saugomų dokumentų. O kai jas girdi iš tų įvykių dalyvio?.. Kiek drąsos reikėjo Viktorui ir jo bičiuliui Vladui Butkevičiui, kai jie prieš 66 metus pirmieji iš civilių susirengė šokti su parašiuotais.

Tais metais Viktoras Ašmenskas kaip LAK atstovas kartu su Jonu Pyragiumi bei Jonu Dženkaičiu svečiavosi Berlyne, kur vyko XI olimpinės žaidynės, į kurių programą pirmąsyk buvo įtrauktas akrobatinis skraidymas bei sklandymas. Berlyne jie pamatė ir masinį parašiutininkų šuolį. Į Kauną Viktoras sugrįžo su mintimi apie parašiutus.

Aviacijos šventės Palangoje išvakarėse pagal angliškos instrukcijos piešinėlius (nes kalbos nemokėjo) jie susidėjo parašiuotus "Irving". Atrodė, kad sudėti pavyko pusiau su bėda. Jiedu aptarė, kaip reikės išlipti ant sparno, kada traukti žiedą, kad išsiskleidęs kupolas neužsikabintų už lėktuvo uodegos.

Didžiausia baimė, kad vėjas nenuneštų į jūrą. Įtampą kaitino šmaikštūs bičiuliai, raginę raštiškai perleisti mergaites, padovanoti draugams fotoaparatus - kam, girdi, jie aname pasaulyje.

Tačiau trauktis jau nebuvo kur. Išaušo 1936 metų rugpjūčio 16-oji. Iššokęs iš lėktuvo, Viktoras suskaičiavo, kaip buvo įsikalęs: "dvidešimt du, dvidešimt trys, dvidešimt keturi", ir taip patraukė žiedą, kad išrovė su visu trosu.

"Staiga kažkokia jėga griebė už sprando, pakratė, sutabalavo ore, ir pajutau begalinį džiaugsmą: gyvas, -- taip apie pirmąjį šuolį yra pasakojęs pats Viktoras. -- Netoliese pamačiau Vladą: jis, kabodamas po kupolu, šluostėsi kraują. Pasirodo, parašiutui skleidžiantis, keliu susimušė nosį".

1937-ųjų gegužės 16-ąją, minint LAK dešimtmetį, virš Kauno Aleksoto aerodromo vienu metu bolavo dešimt kupolų. Grupėje buvo ir merginos Birutė Civinskaitė bei Antanina Liorentaitė, prieš pat šventę atlikusios pirmuosius šuolius.

Maždaug 700-800 m aukštyje lėktuvų rikiuotė apsuko ratą virš Kauno ir nuo Senamiesčio ėmė tolti Aleksoto link. Tie, kurie skrido dvisparniais, pradėjo ropštis ant sparnų, o viensparniuose sėdėję parašiutininkai atidarė dureles. Rikiuotės priekyje skridęs Viktoras iškėlė baltą nosinaitę - tai buvo ženklas, kad jis tuoj šoks. Visi kiti pagal išankstinę jo instrukciją nuo lėktuvų turėjo atsispirti kas penkios sekundės.

Tų metų rudenį porą savaitių Viktoras Ašmenskas viešėjo Čekoslovakijoje, Ranos sklandymo mokykloje, skraidė čėkų sklandytuvais. Susidraugavęs su jos viršininku Liudviku Elnznicu po kurio laiko gavo jo kvietimą atvykti į vestuves. Tada nenuvyko, tačiau kvietimo neužmiršo.

Lygiai po 40 metų, nuvažiavęs į Čekoslovakiją stebėti akrobatinio skraidymo pasaulio čempionato, Viktoras iš vyresniųjų lakūnų sužinojo, kaip klostėsi jo senjo draugo likimas. Vėliau paskambino į jo buto duris: "Gavau kvietimą šokti jūsų vestuvėse, bet, atrodo, šiek tiek pavėlavau".

Taip sutapo, kad ypatingai daug Viktorui teko skraidyti 1939-aisiais, paskutiniaisiais Lietuvos laisvės metais. Viktoras buvo pašauktas į karo aviaciją stažuotei: skraidė A.Gustaičio lėktuvais Anbo III, V, VI, taip pat "Fokker" D VII.

Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui, Viktoras Ašmenskas buvo mobilizuotas į Krašto apsaugą. Tada teko išbandyti ir lengvuosius bombonešius "Ansaldo" A-120.

1939 metų LAK sportinės eskadrilės skraidymų žurnale išvardinti Viktoro Ašmensko skraidymai: aukštojo pilotažo lavinimas, tūpimai aprėžtame plote, aklojo skridimo mokymas, sklandytuvų išvilkinimas, tūpimai svetimuose aerodromuose, daugybė perskridimų, kuriuos dabar vadina maršrutiniais skridimais.

Ypatingas prieškarinio aviacijos įvykis - Kaune surengtos Baltijos šalių varžybos. Tik perskridimo rungtis neišsitéko Lietuvos ribose.

Varžybų įstatai skelbė: "1939 m. rugpjūčio 17 d. nuo 8 val. vidurinės Europos laiku visi dalyviai startuoja iš Talino aerodromo ir

Prieškario lakūnai V. Ašmenskas (kairėje) ir R. Hainrikas



turi praskristi 750 km maršrutą: Talinas-Ryga-Joniškis-Palanga-Kaunas. Visi dalyviai pakeliui turi nusileisti Rygos ir Palangos kontroliniuose aerodromuose".

Paskui varžybų ataskaitoje rašyta: "Reikia pažymėti, kad Viktoras Ašmenskas dviviečių lėktuvų kategorijoje atskrido taip pat be baudos taškų ir buvo pirmasis, tačiau, įvedus jo punktus į vienviečių pasiekus rezultatus, liko penktoje vietoje".

Kartu su Viktoru dviviečiu "Merkurijumi" žvalgo pozicijoje skrido inžinierius Zigmas Rimša. Aprašyti ir piloto įspūdžiai: "Estijoje ir Latvijoje lengviau orientuotis kaip Žemaitijoje. Sunkiausios paskutinės minutės. Kai kuriuos punktus praskridome sekundė į sekundę".

"Lietuvos aidas" rašė: "15 val. 49 min. užstaugė iš už medžių iššokęs mėlynas lėktuvas LY-LAC. Tai Viktoro Ašmensko "Merkurijus".

Prieš varžybas, kaip prisimena Viktoras, jis buvo gavęs tik vieną specialią treniruotę: skrydį iš Joniškio per Palangą į Kauną. Sportinės eskadrilės vadas Leonas Taunys juo pasitikėjo - porąsyk buvo leidęs net parsikristi į tėviškę. Nusileido dobilieneje. Žmonės apstojo lėktuvą, todėl ant žolės taip ir liko ištryptas kryžiaus formos lopas.

Pamatė, geraširdė moteris, tikra antroji mama, prašė: "Kai pakils, tik nieko nedaryk, nekvailiok.". Bet, kaip prisimena pats lakūnas, kur jau ten be figūrų - tuoj kilpa, immelmanas, suktukas.

Tačiau nepraejo nė metai, ir okupacija juodu brūkšniu, kaip ir viską Lietuvoje, perbraukė aviaciją ir jos žmonių likimus.

Viktoras Ašmenskas buvo aktyvus 1941 metų birželio 23-iosios sukilimo dalyvis.

Jį suėmė 1946 metų kovo 19 dieną. Taip atsitiko, kad po žiauraus tardymo atvilkas į kamerą KGB rūsyje Viktoras susitiko su sportinės eskadrilės vadu Leonu Tauniu, kurį ištiko toks pat likimas.

Pateiktame kaltinime KGB inkriminavo Viktorui Ašmenskui dalyvavimą Lietuvos tautinės tarybos ir Lietuvos ginkluotųjų pajėgų vyriausiosios vadovybės veikloje.

KGB tardytojai rašė, jog V.Ašmenskas, turėjęs slapyvardį "Skaistis", buvo įtrauktas į antisovietinę veiklą ir vykdė LTT bei LGPVV direktyvas. Susirišo su Kauno apygardos pagrindžiu, vėliau -- su Klaipėdos pagrindžiu, norėdamas Eržvilko aerodrome pagrobti lėktuvą ir pergabenti į Švediją. Atsišaukimą į pasaulio tautas ir Apžvalgą apie esamą padėtį".

Šių organizacijų veikla, jos vadovų suėmimai, tardymai ir nuosprendžiai yra išsamiai aprašyti 1997 metais pasirodžiusioje



nuotr. J. Koncvičienės

V. Ašmenskas

solidžioje 500 puslapių knygoje "Generolas Vėtra". Šios knygos autorius yra Viktoras Ašmenskas.

Kai atsivėrė KGB archyvo durys, jis kelerius metus buvo prapuolęs bičiuliams iš akių. Per tą laiką, pervertęs kalnus bylų, jis ne tik sudėjo į knygą savo bendražygių likimus, bet ir pateikė rezistencijos Lietuvoje panoramą. Viktoras nuveikė titanišką darbą, liudijantį ne tik begalinį darbštumą, bet ir literato gabumus. Šiuo metu Viktoras baigia rašyti jau antrąją Lietuvos aeroklubo istorijos dalį.

Tačiau dar reikėtų sugrįžti į 1957-uosius. Tų metų vasarį Viktoras grįžo į Lietuvą. Suprantama, niekas, išskyrus artimuosius, vakarykščio katorgininko, labai nelaukė, nesiūlė darbų ar postų. Vis dėlto lagerių kupra palengva mažėjo, ir po kelerių metų Viktoras jau dirbo Vilniaus gelžbetoninių konstrukcijų gamykloje vyriausioju technologu, paskui vyriausioju inžinieriumi.

Sugrįžęs iš Mordovijos lagerių, jis įdiegė daugiau kaip 60 racionalizatoriinių pasiūlymų sutaupydamas sovietų valdžiai beveik pusę milijono rublių.

Aviatoriai tikriausiai turėtų prisimti šokią tokį nuodėmę dėl to, kad sugrįžusio į Vilnių Viktoro dar ilgokai nebuvo matyti aerodromuose. Nauja lakūnų, parašiutininkų karta jo nepažinojo, o kai kurie bendražygiai gal kiek ir privengė, bent jau nepadrasino, neparagino iš naujo minti taką į aerodromus.

Vėl pakilti į orą pirmasis pasiūlė konstruktorius Vladas Kengaila.

"Vladas davė palaikyti vairs, -- sykį, prisiminęs aną skrydį lėktuvu Jak-12 virš Pociūnų aerodromo, pasakojo Viktoras. -- Manyje ugnelė plykst ir pradėjo liepsnoti".

Nuo tada Viktoras vėl pasinėrė į aviacijos sporto reikalus: po keletą metų vadovavo aukštojo pilotožo ir parašutų sporto komitetams, paskui buvo išrinktas LASF atsakinguoju sekretoriumi, o, atkūrus Lietuvos aeroklubo veiklą, tapo jo generaliniu sekretoriumi.

Nesuskaičiuosi, kiek Viktoro važinėta gaivinant atmintinas aviacijos vietas, įvykius, asmenybes, kurias sovietų režimas ilgai gramzdino užmarštin. Kiek jo, kartu su šviesios atminties Vytautu Pakarsku, važinėta dulkėtais Žemaitijos vieškeliais, kai reikėjo tos žemės žmonėms grąžinti kraštiečių Stepono Dariaus ir Stasio Girėno atminimą.

Į dzūkų sostinę Viktoro keliai sukdavo todėl, kad labai rūpėjo įminti Antano Gustaičio suėmimo pasienyje 1941 metų kovo 4-osios vakarą paslaptį.

Ne be Viktoro pastangų Nepriklausomybės kovų lakūnas Simas Stanaitis, po lagerių ir tremties senatvės dienas leidęs senelių prieglaudoje, bene pirmasis Kaune atgavo prieškarį statytą namą, kuriame ir sulaukė gyvenimo saulėlydžio.

Prieš keliolika metų, važiuojant į Soldiną paminėti 55-ųjų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydžio metinių, autobuso priekyje nuostabias istorijas pasakojo dabar jau amžiną atilsį Vytautas Žemkalnis-Landsbergis, tada jau sunkiai žengdavęs žingsnį, bet turėjęs šviesią galvą ir puikią atmintį.

Grįžtant namo, Vytautas Žemkalnis-Landsbergis paprašė vairuotojo sustoti Gožove, buvusiam Reicho mieste Landsberg Warte, kur karui baigiantis buvo kalinami prieš fašizmą kovoję lietuviai. Tarp kalinamų rezistentų buvo ir Vytauto Žemkalnio-Landsbergio sūnus Gabrielius. Mėgindamas padėti kaliniams, Vytautas Žemkalnis lankydavosi Landsberg Warte mieste ir iš sūnaus sužinojo, jog naciai numarino jauną studentą mediką Vytautą Viršilą.

Ir štai, praėjus 44 metams, kai pasitaikė proga vėl būti tuose kraštuose, Vytautui Žemkalniui prireikė surasti to jauno studento kapą. Šis gražus noras atrodė neįgyvendinamas, todėl visi keliauninkai, pasinaudoję sustojimu, pabiro po parduotuves.

Kartu su Vytautu Žemkalniu leistas į beviltišką, kaip atrodė, žygį sutiko tik Viktoras Ašmenskas ir kelionę į Soldiną globojęs tautietis iš Suvalkų lakūnas Gediminas Žilinskas. Tačiau nuostabiausia, kad jie surado tą kapą. Kapelionas bažnyčioje atvertė vokiečių laikų laidojimų registravimo knygą, kurioje buvo nurodyta ir Aleksandro Vytauto Viršilos kapavietė. 1990-aisiais ant jo kapo iškilo paminklas.

Viktorui rūpėjo sklandytuvų kūrimas Prienuose, žurnalo "Sparnai" leidyba, paminklo Dariui ir Girėnui statyba Kauno Ažuolyne... Daug kur, labai daug kur jis pridėjo ranką ir įdėjo širdies.

Tačiau nereikia manyti, kad už tas intencijas jis susilaukė daug padėkos. Net ir tada, kai sovietų griūtis buvo jau čia pat, sporto aviaciją savo rankose laikę uolūs režimo tarnai, tautiečiai generolas ir pulkininkas kiek įmanydami kando visada tiesą branginusiam Viktorui.

Laimei, galima prisiminti ir linksmesnių dalykų. Visai neseniai, per aviacijos šventę Kauno Aleksoto aerodrome Viktoras vėl iššoko su parašiotu. Šįsyk, tiesa, su dviviečiu. Bet po gerų šešiasdešimties metų pertraukos neblogai ir dvivietis.

Berods užpėnai tradicinėje Vytauto Lapėno šventėje "Žmogus paukštis" Viktoras dalyvavo akrobatinio skraidymo veteranų varžybose. Nors po prieškarinio Bu "Jungmeister" Jak-52 atrodė neįprastas, antroje kabinoje skridęs Jurgis Kairys paskui sakė kažką panašaus į trumpalaikę piloto paniką buvo pajutęs tik vienoje vietoje, kai po trijų kilpos ketvirčių reikėjo atlikti pusę statinės.

Įsimintinas ir dar vienas Viktoro skrydis -- savarankiškas, be jokių saugos pilotų. 1988-ųjų gegužės pradžioje sužinojome, kad mums tada dar nepažįstamas Leonas Simniška Jonavoje pasidarė oro balioną. Girdėjome, kad tas aparatas berods jau keturis kartus buvo kilęs į orą. Lietuvoje tuo metu dar nebuvo nė vieno tikro gamyklinio oro baliono. Tik po metų, pamatę, kas yra tikras oro balionas, galėjome suprasti, kokia šauni avantiūra buvo anas skridimas Jonavoje iš šiltnamių plėvelės suklajuota didžiule pūsle.

Gondola - tai greičiau tinklėlis bulvėms nešti, tik didesnis, su aliuminio rėmeliu viršuje. Kai Viktoras įlipo į tą krepšį, pagal konstruktoriaus komandą atleidome rankas. Balionas šoko į viršų, o apačioje pratrūko tokie džiaugsmingi mūsų šauksmai, tarsi Viktorą būtume palydėję į patį kosmosą.

Viktoro gyvenimas, kaip ir kosmosas, atrodo neaprepiamas: skrydžiai, darbai, šuoliai, nuotykių, rezistencija, lageriai, kančios, vėl aviacijos sporto reikalai, begaliniai tyrinėjimai archyvuose. Išties neaprepiamas gyvenimas. Tačiau jis yra toks.

"Lietuvos rytas" pristato:

EUROPOS AKROBATINIO SKRAIDYMO ISTORIJA

Edmundas Ganusauskas

Liepos 10-20 dienomis Vytauto Lapėno skraidymo mokyklos aerodrome, netoli Panevėžio, įvyks Europos akrobatinio skraidymo čempionatas. Jame ketina dalyvauti per 60 pilotų iš aukštojo pilotažo tradicijas turinčių žemyno šalių.

Čempionatu domisi ir JAV akrobatinio skraidymo meistrai, kurie, nepretenduodami į apdovanojimus, vis dėlto norėtų atvykti į Lietuvą ir susigrumti su europiečiais.

Lietuva dar nematė tokio aukšto lygio akrobatinio skraidymo varžybų. Sovietmečiu Vilniaus S. Dariaus ir S. Girėno aeroklubo bazėje Kyviškėse buvo surengti du Sovietų Sąjungos čempionatai (1979, 1987) ir dvejų socialistinio lagerio šalių varžybos (1983, 1988).

Prie akrobatikos ištakų

Vos tik pirmieji pilotai išmoko lėktuvais pakilti į orą, smalsūs protai ėmė prognozuoti perspektyvas, svarstė, koks turi būti skridimas. Vieniems atrodė, kad skrydis daugmaž saugus bus tik lėktuvui nuolat laikantis horizontalioje padėtyje. Kiti tikėjo didelėmis manevro galimybėmis.

1913 m. rugpjūčio 27 d. rusų lakūnas Piotras Nesterovas lėktuvu "Nieuport IV" 600 metrų aukštyje nubrėžė "mirties kilpą" - vertikalų apskritimą. Tų pačių metų rugsėjo 2 d. garsus prancūzų aviatorius Adolphe Pegoud ore išrietė vertikalų raidę S.

Akrobatinio skraidymo pagrindus dėjo ir Pirmojo pasaulinio karo pilotai. Rūsti karo kasdienybė vertė ieškoti naujų manevravimo galimybių. Netikėtas manevras oro mūšyje tapdavo galingu sumanaus piloto ginklu.

Apie 1920 metus pilotai akrobatiką įvairiose šalyse pradėjo rungtyniauti pagal taikos dienų taisykles, o 1934 metais Paryžiuje surengtos Coupe Mondiale d'Acrobatie Aerienne varžybos, kurias, pasak liudijimų, stebėjo 150 tūkstančių žiūrovų, jau panašėjo į pasaulio čempionatų užuomazgą.

Akrobatinis skraidymas 1936 metais buvo įtrauktas į Berlyno olimpiados programą. Prieškario metais varžybų favoritais dažniausiai būdavo prancūzai, vokiečiai, čekai.

Kai į Europą vėl sugrįžo taika, akrobatika kaip sportas pirmiausia atgimė Didžiojoje Britanijoje. Nuo 1955 metų visą dešimtmetį čia būdavo rengiamos Lockheed Trophy varžybos. Jose rungtyniaudavo ne tik geriausi Europos lakūnai, bet ir JAV, Argentinos, Izraelio pilotai. Tai būdavo šaunūs ir linksmi lakūnų susibūrimai. Programoje — vien laisvoji programa, kurią finale kartodavo geriausiai pasirodę lakūnai.

1959 metais čekai pasiūlė įkurti Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) akrobatikos komitetą CIVA. Čekoslovakijos lakūnų aktyvumas lėmė tai, kad 1960 metais Bratislavoje buvo surengtas pirmasis pasaulio akrobatinio skraidymo čempionatas. Jo programą sudarė net šeši pratimai.



Nuotr. Romo Bagono

"Istros" aerodromas 'Istra' aerodrome

To čempionato metu žuvo prancūzų pilotas Leonas Bjankotto. Praėjus keliolikai metų, 1974-aisiais, Prancūzijos mieste Rošfore dėl Leono Bjankotto taurės rungtyniavo 28 pilotai iš įvairių Europos šalių. Aukštą meistriškumą tradiciškai demonstravo čekai, anglai, rusai, o absoliučiu nugalėtoju tapo Šveicarijos pilotas Ericas Miulleris. Šios varžybos buvo tikra Europos čempionatų uvertiūra.

Keitėsi miestai ir vardai

Pirmojo Europos čempionato, 1975 metais įvykusio Danijos mieste Esbjerg, absoliučiu čempionu tapo žymus vokiečių pilotas Manfredas Strossenreutheris.

Po dvejų metų antrajame Europos čempionate Prancūzijos mieste Šatoru pergalės šventė sovietų pilotai Viktoras Lecko ir Lidija Leonova.

1981 metais Europos čempionatas įvyko Austrijoje, Punitzo mieste. Jame debiutavęs Jurgis Kairys laimėjo pirmąjį pratimą - privalomąją programą. Absoliučiais čempionais vėl tapo Sovietų Sąjungos meistrai Viktoras Smolinas iš tuometinio Leningrado ir minkietė Valentina Jaikova.

Po poros metų Italijos (Ravena) padangė buvo sėkminga čekui Peteriui Irmusui ir jau antrą kartą Valentinai Jaikovai.

Peteris Jirmus ir Valentina Jaikova ant aukščiausios Europos čempionato pakylės stovėjo ir 1985 metais Česke-Budejovicų aerodrome Čekoslovakijoje.

1987 metais geriausieji Europos akrobatinio skraidymo meistrai rungtyniavo Vokietijoje, prieš metus žuvusio Manfredo Strossenreutherio aerodrome Speichersdorfe. Nugalėjo sovietų pilotai Nikolajus Nikitiukas ir Liubovė Nemkova.

VII Europos čempionate Vengrijos mieste Bekeščaboje 1989 metais vėl pasižymėjo Nikolajus Nikitiukas. Antrąją vietą užėmė Jurgis Kairys, trečias - Vytautas Lapėnas. Moterų grupėje absoliučia čempione tapo sovietų komandos narė Irina Adabaš.

1991 metais Prancūzijos mieste Tulūzoje absoliučių Europos čempionų titulus iškovojo Nikolajus Nikitiukas ir prancūzė Christine Genin.

1993 metais Italijos mieste Grosset IX Europos čempionato nugalėtojai — prancūzai Patrickas Parisas ir Christine Genin. Trečiasis buvo Jurgis Kairys.

1995-aisiais Europos čempionatas kaip ir prieš dešimt metų įvyko Čekijoje, Hradec Kralove mieste. Pergalę vėl šventė prancūzai Patrickas Parisas ir Pascale Alajouanine.

XI Europos čempionatas buvo sutapatintas su pirmosiomis Pasaulio oro žaidynėmis Turkijoje. Patrickas Parisas trečiąjį kartą buvo pripažintas absoliučiu čempionu, o rusė Svetlana Kapanina šį titulą iškovojo pirmą sykį.

Ispanijos Cordobos apylinkių padangė 1999-aisiais buvo laiminga rusui Sergejui Rachmaninui ir jo tautietei Svetlanai Fedorenko.

Lėktuvų paradas

Kiekvienas čempionatas - tai ir naujų arba bent jau patobulintų, modifikuotų lėktuvų paradas. Europos čempionatų pradžia sutapo su naujų akrobatinių lėktuvų banga. Sovietų komanda įsigijo tiems laikams didelių galimybių Jak-50, čekai debiutavo lėktuvais Zlin-50. Vokietijoje buvo pastatyti "Tornado" bei šveicarų konstrukcijos "Akrostar". Prancūzai pademonstravo modifikuoto Cap-20L galimybes.

Praėjus dešimtmečiui, akrobatikos arenoje ėmė skambėti nauji pavadinimai. Sunkiai į pasaulį atėjęs rusų Su-26, nuo 1987 metų Europos čempionato jau šūripino sovietų varžovus, tada skraidžiusius vokiečių konstrukcijos "Extra-230", čekų Zlin-50LS bei prancūzų Cap-21, Cap-230.

Pastaraisiais metais pagal populiarumą pirmose gretose įsitvirtino Rusijos P. Suchojaus konstruktorių biuro sukurti Su-31, Su-26, Su-29, aplenkę prancūzų Cap-232 bei vokiečių "Extra-300".

Rungsis garsūs lakūnai

Be tradiciškai labai pajėgių Rusijos (Svetlana Kapanina, Jelena Klimovič, Michailas Mamistovas, Sergejus Rachmaninas) bei Prancūzijos (Pascale Alajouanine, Eddy Dussau) akrobatinio skraidymo meistrų, "Jstros" aerodrome varžovams rūpesčių gali sukelti Ispanai Aleksas McLeanas, Ramonas Alonso, kuriuos pastarąjį dešimtmetį treniravo Vytautas Lapėnas. Aukštas vietas įvairiose varžybose jau kuris laikas nuolat užima vokietis "Lufthansa" lainerio kapitonas Klausas Schrodts.

Lietuvos padangėje rungtyniaus jau legenda tapęs italas Sergio Dallanas, kuris nėra praleidęs nė vieno Europos čempionato.

Lietuvai Europos čempionate atstovaus Vytautas Lapėnas, Antanas Marčiukaitis ir Petras Jurgionis. Pasaulio taurės laimėtojas Jurgis Kairys atstovauti Lietuvai Europos čempionate atsisakė.

Čempionatas - penki pratimai

Čempionato programoje - penki pratimai. Pirmasis jų - kvalifikacinis, kurio grafiją vaizdą pilotai išvydo dar praėjusį rudenį. Šio pratimo rezultatai į čempionato įskaitą neįeina, bet gali lemti labai daug. Tam, kad patektų į pagrindines varžybas, už kvalifikacinę programą lakūnas turi surinkti ne mažiau 60 proc. teoriškai įmanomos maksimalios taškų sumos.

Prieš kvalifikacinius skrydžius pilotai traukia burtus dėl skridimo eilės. Visuose kituose pratimuose eiliškumas priklauso nuo lakūnų padėties turnyrinėje lentelėje: pirmas skrenda žemiausioje pozicijoje esantis pilotas, o paskutinis startuoja lyderis.

Į čempionato įskaitą įeina laisvoji ir dvi nežinomos programos. Maždaug trečdalis geriausiai pasirodžiusių pilotų dėl atskiro prizo rungtyniauja finale.

Belieka palinkėti ištvermės organizatoriams, puikių skrydžių — pilotams, gerų įspūdžių — publikai, visiems - sėkmės ir giedro dangaus virš Lietuvos.

Presented by Lietuvos Rytas

THE HISTORY OF EUROPEAN AEROBATIC FLYING

By Edmundas Ganusauskas

In the airfield of Vytautas Lapėnas piloting school, which is near Panevezys, the European Championship of Acrobatics will take place on July 10-20. About fifty pilots from the countries with aerial acrobatics tradition are going to take part in the Championship.

Flying masters from the USA are also interested in the Championship. Though not claiming for the awards, they are still willing to come to Lithuania and to compete with the Europeans.

Lithuania has not yet seen an acrobatics competition of such level. In the Soviet times, two Soviet Union Championships (in 1979 and 1987) and two competitions of the Soviet block (in 1983 and 1988) were organised in Vilnius depot aerodrome of S. Darius and S. Girenas Aero Club in Kyviskes.

As soon as the first pilots learned to fly, inquisitive minds started looking for new prospects and thinking of what the manner of flying should be. Some thought that a flight would be relatively safe only if the plane would all the time keep in a horizontal position. Others believed in immense manoeuvre possibilities.

In August 1913 the famous French aviator Adolphe Pegoud drew a vertical S shape figure in the air. A couple of weeks later, on August 13 of the same year, the Russian Piotr Nesterov rolled a 'death loop' - a vertical circle - in the height of six hundred metres.

Pilots of the World War I were also forming the basis of acrobatics. The harsh daily life of the war forced them to look for new possibilities of manoeuvre. An unexpected movement of a clever pilot in an air battle would become a powerful weapon.

Around 1920 pilots-acrobats started to compete in different countries according to the rules of peacetime, and Coupe Mondiale d'Acrobatie Aerienne competition in Paris in 1934, watched by a hundred and fifty thousands spectators, looked very much like a germ of the World Championship.

In 1936 acrobatics were included into the programme of the Olympic Games in Berlin. The French, the Germans, and the Czechs were the favourites of the prewar competitions.

When peace came back to Europe, the revival of acrobatics sport first took place in Great Britain. For a whole decade from 1955 Lockheed Trophy competition would be organised there. Best European pilots and those from the USA, Argentina, and Israel would take part in them. That would be lively and cheerful gatherings of pilots. The programme would consist only of the free programme, and the pilots who performed it best would repeat their programmes in the final.

In 1959 the Czechs proposed to found the Committee of Acrobatics

(CIVA) in the International Federation of Aeronautics (FAI). The result of the enthusiasm of the Check pilots was the organisation of the first World Championship of Acrobatics in 1960 in Bratislava. Its programme contained no less than six exercises.

In that championship, the French pilot Leon Bjankott crashed. Fifteen years later, in 1974, twenty-eight pilots from different European countries competed for Leon Bjankott Cup in Rosfore, in France. Traditionally, the Check, the English, and the Russians showed high proficiency, but the absolute winner of the contest was the Swiss pilot Eric Muller. The contest was a real dawn of European Championship.

In the first European Championship that took place in Esbjerg, in Denmark, the absolute champion was the famous German pilot Manfred Strossenreuther.

Two years later, in the second European Championship in Satoru, in France, the Soviet pilots Viktor Lecko and Lidija Leonova celebrated their victories.

In 1981 the European Championship took place in Punitz, in Austria. Jurgis Kairys, debuting there, won the first exercise - the compulsory programme. The absolute champions again were the Soviet Union masters Viktor Smolin from then called Leningrad and Valentina Jaikova from Minsk.

A couple of years later, the sky of Italy (Ravena) brought success to the Check Peter Jirmus and to - already for the second time - Valentina Jaikova.

Peter Irmus and Valentina Jaikova climbed on the highest step of the European Championship pedestal again in Cheske-Budejovic aerodrome in the Check Republic in 1985.

In 1987 the best pilots of acrobatics in Europe competed in Germany, in the aerodrome of Manfred Strossenreuther, who had crashed a year before. The winners were the Soviet pilots Nikolaj Nikitiuk and Liubov Nemkova.

In the seventh European Championship in Bekescaba, in Hungary, in 1989 Nikolaj Nikitiuk stood out again. Jurgis Kairys was the second, and Vytautas Lapenas was the third. In the women group, the absolute champion was the member of the Soviet team Irina Adabash.

In 1991 in Tuluza, in France, Nikolaj Nikitiuk and the French Christine Genin won the titles of the absolute European champions.

In 1993 in Grosset, in Italy, the winners of the ninth European Championship were the French Patrick Paris and Christine Genin. Jurgis Kairys was the third.

In 1995 the European Championship took place in the Check Republic - just like ten years before -, in Hradec Kralov. Again, the French Patrick Paris and Pascale Alajounine celebrated victory.

The eleventh European championship coincided with the first World Air Games in Turkey. Patrick Paris was acknowledged an absolute champion for the third time, and the Russian Svetlana Kapanina won the title for the first time.

In 1999, the sky of Cordoba surroundings, in Spain, were fortunate to the Russians Sergej Rachmanin and Svetlana Fedorenko.

Every championship is also a show of new or at least improved or modified planes. The beginning of European Championship coincided with a wave of new acrobatic planes. The Soviet team acquired Jak-50, a plane of great potential for that time; the Checks debuted on the planes Zlin-50. In Germany, 'Tornado' and 'Akrostar' - the latter of the Swiss design - were constructed. The French showed the potential of the modified Cap-20L.

A decade later, new titles were heard in the acrobatics field. Already since the European Championship in 1987, the Russian Su-26, having come out so painfully, has been sending shivers up and down the backs of the Soviet rivals who then piloted 'Extra-230' of the German design, the Check Zlin-50LS, and the French Cap-21 and Cap-230.

In these latter years, the most popular have proved to be Su-31, Su-26, and Su-29, all designed by Suchoj group of designers in Russia and leaving behind the French Cap-232 and the German 'Extra-300'.

In the 'Istra' aerodrome, except of the particularly strong Russian (Svetlana Kapanina, Jelena Klimovich, Michail Mamistov, and Sergej Rachmanin) and French (Catherine Maunoury and Eddy Dussau) masters of acrobatics, the Spaniards Aleks MaxLean and Ramon Alonso, who have been trained by Vytautas Lapenas for the last decade, may give trouble to the competitors. The German Klaus Schrodte, a captain of a Lufthansa liner, has been winning high awards in different competitions for some time already.

In the Lithuanian sky, Sergio Dallanas will compete, who has already become a legendary figure and has never missed a European Championship.

The cast of the team of the hosts of the Championship is not quite clear yet. It seems so far that, except of Vytautas Lapenas, Antanas Marciukaitis and Petras Jurgionis are getting ready for the Championship. It is not known yet what would be the answer of Jurgis Kairys to the Federation of Acrobatics invitation to represent Lithuania.

There are five exercises in the programme of the Championship. The first one is that of qualification, and the graphic view of it was given to pilots already in the last autumn. The results of this exercise are not included into the account of the Championship but it still may determine much. In order to pass to the main competition, the pilot must get for the qualification programme at least sixty per cent from the notionally possible maximum of the points.

Before the qualification flights, the pilots cast lots to decide on the order of flights. In all the following exercises, the order depends on the position of a pilot in the score table - the pilot in the last position flies the first, and the leader starts the last.

The account of the Championship includes the free and two unknown programmes. About a third of the pilots, who have been the best, compete in the final for a special prize.

To finish with, let us wish patience to the organisers, wonderful flights to the pilots, good impressions to the spectators, luck to all, and cloudless sky above in Lithuania.

**Translated by
Jurate Levina**



2002 liepos 10-20 d.

Įstros aerodromas,
Panevėžio raj., LIETUVA

13-ASIS EUROPOS AKROBATINIO SKRAIDYMO ČEMPIONATAS

Nugalėtojų apdovanojimas ir didžioji aviacijos šventė
liepos 20 d. 16 val

"Lietuvos rytas" pristato:

LAKŪNŲ AKROBATŲ SKRYDIS - NESIBAIGIANTIS IŠŠŪKIS

Edmundas Ganusauskas



Vienas akrobatinio skraidymo Lietuvoje pradininkų J. Dobkevičius
One of the pioneers of acrobatics in Lithuania Dobkevičius

"Nežiūrint į mano uždraudimą lakūnams dirbti ką nors iš aukštojo pilotažo be mano nurodymų, šiandien ltn. Dobkevičius labai nevykusiai padirbo "mirties kilpą". Aš stebiuosi, kad karininkai iki šiol nepripirato pildyti įsakymus, gi Dobkevičiui, kaip vadui oro eskadrilės, tuo labiau nedovanotinas nemąstytas prie įsakymų atsinešimas.

Ltn. Dobkevičiui skelbiu griežtą papeikimą ir kaip nedisciplinuotam lakūnui užlaikau pažymėjimą jo karo lakūno vardu ir perspēju, kad ateityje už nepildymą mano įsakymų bausiu neatsižvelgdamas nė į didelius nuopelnus".

Šis senoje Karo aviacijos knygoje išlikęs viršininko 1920 m. gruodžio 11 d. įsakymas grąžina į akrobatinio skraidymo Lietuvoje pradžią.

Jauno karo lakūno, būsimo aviacijos konstruktoriaus Jurgio Dobkevičiaus kilpa, tą dieną suriesta Pirmojo pasaulinio karo naikintuvu "Fokker D.VII" ir užtraukusi vado rūstybę, yra dramatiškos aukštojo pilotažo arba akrobatinio skraidymo Lietuvoje istorijos išeities taškas.

Drastiškas Jurgio Dobkevičiaus iššūkis ir kitais metais "aukštajam pilotui praeiti" paskirtų pirmųjų karo lakūnų Antano Gustaičio, Leonardo Pesecko, Antano Stašaičio, Vsevolodo Šenbergo skrydžiai - dar ne sportas, tačiau nėra abejonių, kad tuos grumtynėse su nežinomybe savo galvomis rizikavusius vyrus kaitino ir tarpusavio lenktyniavimo azartas. Nenumaldoma akrobatinio skraidymo pionierių aistra greitai pareikalavo aukų.

"I oro eskadrilės laisvai samdomą karo lakūną Aleksandrą Kaputauską ir laisvai samdomą e.p. jaun. inžinieriaus mechaniko Eduardą Vacetą, užsimušusius š.m. birželio 15 d. 19 val. 18 min. iš aukštumos maždaug 1000 metrų bemėginant ore HALB CL IV Nr.5814 po padarytos ir neišlygintos mirties kilpos vėliau perėjus į suktuką, skaityti žuvusius tarnybos pareigas einant", -- įrašyta 1921 metų Karo aviacijos įsakymų žurnale.

Tačiau draugų mirtys drąsuolių nesustabdė, ir po vienerių metų, aviacijos šventėje 1922-ųjų liepos 9 dieną, figūravo, kaip tada būdavo sakoma apie akrobatinį skraidymą, net penki aukštojo pilotažo kursai baigę karo lakūnai.

Po to, kai 1927 metų gegužės 1 dieną įsteigtam Lietuvos Aero Klubui (LAK) atiteko Antano Gustaičio konstrukcijos ANBO-II Nr.24, akrobatinis skraidymas tapo prieinamas ir civiliams aviacijos sporto mylėtojams.

Tačiau 1934 metų rugpjūčio 26 dieną Aleksoto aerodromą sukrėtė kraupi tragedija - žuvo LAK generalinis sekretorius, trečiosios laidos lakūnas, nepaprastai veiklus visuomenininkas, kelias užsienio kalbas mokėjęs Vytauto Didžiojo universiteto absolventas, nepamainomas pokštininkas, šiaip jau linksmas ir drąsus vyras Vaclovas Juodis.

Iki to laiko jau trylikos karo lakūnų gyvybės buvo nusinešęs suktukas, klatingas skridimo režimas, kai, netekęs greičio, lėktuvas staiga kniubdamas verčiasi per sparną ir ima gręžtis žemyn.

Aukštojo pilotažo treniruotės metu Vaclovas Juodis maždaug 1000 metrų aukštyje sąmoningai įvedė lėktuvą į suktuką, o po kelių vijų sėkmingai sustabdė pragaištingą aparato grėžimąsi žemyn. Tačiau statmenai kurį laiką piktavęs ANBO-II kažkodėl perėjo į neigiamą kampą, ir netrukus, neišlaikę perkrovų, lūžo sparno galai. Lėktuvas švilpdamas lėkė į žemę.

Vėliau prieita išvados, kad, lūžus sparno spyriams, pilotas ore buvo sužeistas, matyt todėl negalėjo greitai išsiropšti iš lėktuvo -- jo parašiuotas pradėjo skleistis vos aukščiau medžių viršūnių. Po kupolu išsigelbėjo tik moksleivis Jurgis Steikūnas, tąkart įsiprašęs kartu pakilti į orą.

Netekę ANBO-II, LAK lakūnai kurį laiką skraidė čekišku "Smolik 18", kuris tiko tik pradiniam mokymui. Tuo metu Aero Klubas turėjo ir anglų konstrukcijos "Gipsy Moth", kuriuo iš bėdos buvo galima išriesti ir kilpą.

Šiek tiek vėliau LAK įsigijo du irgi britų gamybos "Tiger Moth".



J. Dobkevičiaus "Dobi III" katastrofa 1926 m. birželio 8d.
Dobkevičius's 'Dobi III' crash on June 8 1926

Tais aparatais jau buvo galima apsiversti ir aukštyn ratais -- mat lėktuvai po pilvų turėjo atvirkščiam skridimui įtaisytą kuro bakelį. Apsivertus kiekvienąsyk reikėdavo perjungti kuro rankenėlę -- variklis kurį laiką trūkčiodavo ir pačiaudėdavo.

Vis dėlto tikra akrobatika prasidėjo LAK gavus vokiškus Bucker "Jungmann", o ypač pilotazui skirtą Bucker "Jungmeister". Kaip prisimena tų lėktuvų pilotai, vairuozdė buvusi lengva, jokių bakelių perjunginėti jau nereikėjo. Naujos galimybės smarkiai išplėtė pilotazų figūrų sąrašą.

1938 metų vasarą Kaune šeši lakūnai rungtyniavo pirmosiose lėktuvų sporto varžybose. Akrobatikos pratimą, atlikęs net 39 figūras, laimėjo garsus prieškario lakūnas, vėliau žinomas sovietų laikotarpio prozininkas Jonas Dovydaitis.

1939 metų rugpjūčio 18-19 dienomis Kauno Aleksoto aerodrome įvyko Baltijos šalių aviacijos olimpiados aukštojo pilotazų varžybos.

Šių varžybų įstatai skelbė: "Figūrinio skraidymo dalyviai pateikia pačių pasirinktas figūras iš "Oro akrobatikos figūrų klasifikacijos" ar savo pačių sukombinuotas ir jų atlikimo eilę. Figūriniam skraidymui kiekvienam dalyviui skiriama 15 min. laiko.



Pirmųjų prieškario akrobatikos varžybų nugalėtojas Jonas Dovydaitis
The winner of the first prewar competition in acrobatics Jonas Dovydaitis

Kiekvienas figūrinio skraidymo dalyvis 2 val. prieš varžybų pradžią pristato teisėjų komisijai savo figūrų sąrašą 5 egzemplioriuose. Figūrinis skraidymas turi būti atliekamas teisėjų komisijos nustatytose ribose ne žemiau kaip 200 m ir ne aukščiau 800 m".

Varžybų nugalėtoju tapo Lietuvos komandos pilotas Leonas Kinaitis.

Antrąją vietą užėmęs kapitonas Kazys Rimas vėliau rašė: "Aukštajame pilotaze turi žiūrėti tikslumo, precizijos, ir kartais nespėji pagalvoti ar pamatyti, o jau turi reaguoti vairais. Tai čia ne vien sugebėjimas, bet gal ir refleksai įeina.

Varžybose dalyvaujant, nėra kada pasižiūrėti į lėktuvo rodykles, figūros eina sekundėmis. Aš pats ant bortinės lentos išklijuodavau labai ryškius reikiamų figūrų brėžinius, kad tik žvilgtelėjęs tuoj žinočiau, kokia figūra turi sekti. O kai turi visas figūras išsidirbęs, žinai jų eilę, žinai, kad variklis tvarkoje, žinai iš anksto, kokį greitį turėsi, tada ir figūros turi preciziškai išeiti".

Nors Jonui Dovydaičiui tasyk nepasisėkė ir jis liko tik ketvirtas, po varžybų įvykusios aviacijos šventės metu, stebint 30 tūkstančių žiūrovų, būtent jo, nepralenkiamo prieškario parodomųjų skrydžių meistro, pasirodymas sukėlė minios susižavėjimą.

Tai liudija ir įrašas Karo aviacijos knygoje: "Jo skridimas ne viena silpnėsių nervų žmogų tiesiog pritrėnkia. Kiek laiko Jonas Dovydaitis skraidė ore, darydamas pavojingas ir šurpias figūras, tiek pat laiko daug žmonių, net kvėpavimą sulaikydami, jaudinosi, žiūrėdami į jo daromą ore žaismą su lėktuvu".

Iki šių dienų tarp senų lakūnų klaidžioja anekdotą primenantis aukšto svečio iš užsienio šalies klausimas, jeigu šitaip pilotuoja ketvirtos vietos laimėtojas, kaip tada pas jus skraido tas, kuris užėmė pirmąją vietą?

Pradininkų ryžto sparnais

Pokario metais pirmąsias kilpas surietė Vilniaus aeroklube instruktoriais įdarbinti buvę sovietų karo lakūnai, po frontų negrįžę į gimtas vietas ir įsitaisę Lietuvoje.

Kaip prisimena tuometis aeroklubo kursantas Zigmas Polinauskas, instruktoriai mokė kilpų, puskilpių, posūkių kampe. Aišku, tos į mokymo programą įtrauktos elementarios figūros -- joks sportas, tačiau žiūrovams jos darė įspūdį. Juolab leido įsibėgėti Stalino saulės nutviekstą gyvenimą apdainavusiems žurnalistams.

"Kurį laiką aukštąjį pilotazą vykdė tik vienas lėktuvas, -- 1948 metais "Tiesa" rašė apie aviacijos dieną stadione. - Paėmęs aukštį, jis staiga kaip strėlė sminga propeleriu žemyn, netrukus kiek stabtelėjęs, bet nepakeitęs padėties, ima vartalotis apie savo ašį. Baigęs pratimus, lakūnas 35 metrų aukštyje lėtai praskrenda pro tribūną.

Žiūrovai pamato moteriškus bruožus - taip, tai pirmoji lietuvė moteris-lakūnė Eglė Kupstaitė - geriausias aeroklubo pilotas".

Tačiau dar stipresnė už propagandą Stalino laikais buvo baimė, kad koks lakūnas nesumanytų bėgti į užsienį, todėl kitais metais skraidymas lėktuvais buvo uždraustas.

Sunku spėlioti, ką nulėmė šis draudimas, tačiau akrobatinių lėktuvų gausmo Lietuvoje nesigirdėjo labai ilgai. Per tą laiką tvirtas pozicijas išsikovojo Sovietų Sąjungos čempionais tapę sklandytojai, ir daugelio aviacijos autoritetų požiūris į akrobatiką net, atsiradus galimybėms, buvo, švelniai tariant, skeptiškas.

Pirmasis čekiškas dvivietis akrobatinis lėktuvas Z-326 Vilniaus aeroklube, Kyviškėse, atsirado, regis, 1963 metais, tačiau dar ilgokai pastovėjo, laukdamas tikrosios savo valandos. Mat aeroklubo viršininkas Juozas Jaruševičius, tuometis absoliutus sovietų sklandymo čempionas, amžinai važinėjo į stovyklas ir varžybas, o jį pavaduodavęs Zigmas Polinauskas lyg ir neturėjo visiškų laisvės veikti savo nuožiūra, be to, daug dirbo su parašiutininkais.

Net vėliau, kai iš Minsko atsikviestas instruktorius N. Zinevičius pirmąją sklandytojų grupę pamokė figūrų, akrobatinis skraidymas dar netapo kažin kokių masalu. Zigmas Polinauskas prisimena, kad, tik jam tapus aeroklubo viršininku, akrobatika arba aukštasis pilotazas tapo kasdiene duona.

Apskritai, pasak Zigmo Polinausko, sklandytojus pamokyti akrobatikos Maskva nurodė todėl, kad, nardydami uždraustuose debesyse, šie kartais nebežinodavo, kur dangus, kur žemė. Akrobatikos pradžiamokslis, generolų nuomone, kaip tik ir turėjo padėti sklandytojams kapanotis iš keblių situacijų.

Kita priežastis, dėl kurios Lietuvos aeroklubuose niekada netrūkdavo technikos, buvo mūsų aviacijos vyrų mokėjimas rasti kalbą su lėktuvais, sklandytuvais, parašiusiais ir kitokį gerą skirsčiusiais tais pačiais Maskvos generolais. Juolab, kad Rusijos aeroklubuose pagal "broliškos pagalbos" sutartis gautų čekiškų lėktuvų niekada netrūkdavo - stovėdavo ilgos eilės.

Ilgainiui skraidymai vis dėlto įsibėgėjo, ir Z-326 variklis ėmė kaupti kone nuo ryto iki vakaro. Pagal čekišką instrukciją įsivainę pagrindinius akrobatikos elementus, vilniečiai lakūnai netrukus ėmė skraidyti ir aukštyn ratais.

Panašiu metu kaip Kyviškių erdvę, akrobatinis Z-326 ėmė raižyti ir Pociūnų padangę. Lėktuvą iš Rusijos atskraidinęs sklandymo meistras Aleksandras Jonušas parodė suktuką, dar kai kurias figūras. Kauniečių aeroklube tada buvo daug laisvių bei demokratijos -- galimybė išmėginti save naujoje sferoje pasirodė patraukli nemažai grupei patyrusių sklandytojų. Tuo metu Pociūnuose aviacijos techniku dirbęs Pranas Vinickas prisimena Z-326 variklį užvesdavęs šeštą valandą ryto, o priešvartuodavęs lėktuvą temstant.

Pociūnų aerodrome, kuris Lietuvos sklandytojams visada reiškę

kažką panašaus kaip musulmonams Meka, dabar labai pastebimi pasidarė akrobatikos mėgėjai. Ore šaižiai kaukė variklis, o žemėje nuolat aidėjo negirdėti iki tol žodžiai -- visokie ranversmanai, imelmanai.

Užsidegę akrobatika, lakūnai skverbėsi į jos gelmes ir greitai toli paliko kažkada pirmųjų instruktorių nubrėžtas pilotažo ribas. Žinoma, drąsa ir noras įvaldyti sudėtingiausius skridimo elementus nereiškė, kad išsyt pavykdavo visa tai demonstruoti dar ir teisingai bei tiksliai.

Pranas Vinickas ir dabar nesulaiko juoko, prisiminęs anuos eksperimentus. Antai vilniečių vertikalės visada svirdavo į priekį, o kauniečių lėktuvas, šaudamas stačiai į viršų, tarsi atsilošdavo, amžinai krypėdavo atgal.

Lakūnai vaikščiodavo krauju nuo neigiamų perkrovų pasrūvusiomis akimis, tačiau laimingi. Tą laimę ne vienas buvo sutrikdęs nebent netikėtai lėktuvą stvėręs suktukas, kai Z-326, nepaisydamas vairs be gailėsčio daužydavusio piloto pastangų, vis gręždavosi artyn žemės. Visi tie atvejai baigėsi laimingai, pilotai vis dėlto sugebėdavo sutramdyti krentantį lėktuvą, bet figūrų baimė paskui neatleisdavo savaitėmis.

Supratę, kad patys visko neišmoks, kauniečiai kvietėsi patyrusius meistrus iš Minsko - šie parodė ir plokščią suktuką, pamokė suktukinių statinių, ir apskritai ištiesino kreivėsnės savamokslų pilotų akrobatikos vietas.

1966-ieji Lietuvos akrobatinio skraidymo istorijoje - ypatingi metai. Aršų neakivaizdinį lenktyniavimą tarp Vilniaus ir Kauno tų metų rugsėjį vainikavo Kyviškės įvykęs pirmasis Lietuvos aukštojo pilotažo čempionatas.

Abu aeroklubai delegavo po dvi komandas. Teisėjauti atvažiuovę tas pats minskietis N.Zinevičius, vartojant dabartinę leksiką, buvo apakęs: kaip tie savamoksliai tiek daug išmoko. Pažvelgus į anų varžybų kompleksus, tik stebėtis belieka ir šiandien - viržai su trimis, keturiomis statinėmis, suktukinės statinės kilpoje, daug atvirkščių arba neigiamų, kaip kartais sakoma, figūrų.

Privalomąjį pratimą geriausiai atliko vilnietis Jonas Kuzminskas, tuo metu keleivius skraidindavęs "Aerofloto" pilotas. Tačiau iki tol šio apsigimusio lakūno biografijoje jau buvo Rusijos aviacijos centro aerodrome, pilotuojant Jak-11, išlietas prakaitas.

Kitus du pratimus - nežinomąjį ir laisvąjį - laimėjo kaunietis Jonas Kavaliauskas, tapęs ir absoliučiu pirmųjų Lietuvos akrobatinio skraidymo varžybų nugalėtoju.

Pirmosios varžybos tapo istorinės dar ir todėl, kad jos pagal sudėtingumą visiškai atitiko tarptautinius reikalavimus.

Būtų neteisinga neįvardinti visų istorinio čempionato dalyvių, juo labiau kad kiekvienas jų ir be pirmųjų varžybų aviacijoje paliko ryškius pėdsakus. Komandomis nugalėjo pirmoji Vilniaus rinktinė: Zigmas Polinauskas, Jonas Kuzminskas, Zigmas Motiekaitis. Antra liko pagrindinė Kauno sudėtis: Jonas Kavaliauskas, Jonas Bagdonas, Pranas Vinickas.

Antrosiose komandose startavo vilniečiai Vytautas Pakarskas, Leonidas Jemeljanovas, Antanas Gasparas bei kauniečiai Vytautas Dovydaitis, Vladas Drupas ir Raimundas Kavaliauskas. Asmeniškai rungtyniavo dar ir vilnietis Algis Smilgevičius.

Tų vyrų ryžtą liudija šviesios atminties aviacijos žmogaus Vytauto Pakarsko istorija. Tą vasarą, kraunant į sunkvežimį sklandytuvą, jam per nelaimę lūžo ranka. Kol negalėjo skraidyti, organizavo angaro statybą, tačiau artėjant čempionatui neišlaikė - paprašė aeroklubo daktarą, tokį pat padangių pramuštgalvį Vytautą Žalpi, kad nuluptų nuo kairės rankos pirštų gipsą. Taip ir skraidė iš gipso kiauto styrojusiais pirštų galais stumdydamas variklio traukos rankenėlę.

Po poros metų lietuviai debiutavo Sovietų Sąjungos čempionate Stavropolyje. Tai buvo jau penkioliktasis sovietų čempionatas, paskutinis, į kurio programas buvo įtrauktas atvirkščiasis pilotažas. Tik lietuviai Jonas Kavaliauskas ir Pranas Vinickas skraidė tuomet jau aiškiai nuo gyvenimo atsilikusiais Z-326 - kiti 50 dalyvių pilotavo nepalyginamai didesnių galimybių lėktuvus Jak-18P.

Vis dėlto Lietuvos lakūnai buvo pastebėti - sovietų akrobatinio skraidymo autoritetai įžvelgė ambicingą lietuvių braižą ir net pakvietė į rinktinės komandos treniruočių stovyklą. Porą kartų po mėnesį skraidę su geriausiais Sovietų Sąjungos lakūnais, Jonas Kavaliauskas ir Pranas

Vinickas, žinoma, įgijo neįkainuojamos patirties, kurios Pociūnuose netrukus jau sėmėsi nauja pamišusių dėl akrobatinio skraidymo jaunuolių karta.

Vis dėlto pirmąjį Sovietų Sąjungos čempiono medalį iškovojo dar pradininkai - Jonas Bagdonas 1969-ųjų pirmenybėse Kijeve geriausiai skrido maršrutu. Nepaprastai pasišventęs skrydžiams aviatorius Jonas Bagdonas 1980 metų birželio 2 dieną žuvo bandydamas naujos sklandytuvo "Lietuva" serijos pirmąjį LAK-12 nr. 602.

Gaivi banga iš Lietuvos

Tai dabar Sovietų Sąjungos čempiono vardas trenkia priplėkusia praeitimi. Prieš trisdešimt ar dvidešimt metų buvo kitaip -- sovietų čempionatai skambėdavo kaip rimčiausių kovų arena.

Sąjungos rinktinė - elitinė kelių lakūnų grupė - paprastai skraidydavo aukštesnės klasės lėktuvais ir bent kartą per metus prasiverždavo į Vakarų aerodromus.

O daugybei puikių lakūnų iš nesuskaičiuojamų tais laikais imperijos aeroklubų nieko kito nelikdavo, kaip kautis dėl Sovietų Sąjungos čempionato medalių, kurie, be kita ko, padėdavo kai kuriems lakūnams patekti į sovietų rinktinę komandą.

Dėl Sovietų Sąjungos čempionatų apdovanojimų kasmet grumdavosi kelios dešimtys pilotų iš Rusijos, Ukrainos, Baltarusijos, Užkaukazės ir Vidurinės Azijos respublikų. Sovietų laikais lakūnų akrobatų neturėjo tik latviai, estai bei moldaviai.

Akrobatikos itin nemėgusio vieno Maskvos generolo veiklos metais bei po kraupių katastrofų, nuolat primindavusių apie sovietų akrobatinės technikos ydas, čempionatų programos turėdavo labai mažai ką bendro su aukštuoju pilotažu. Pilotai, kurių vaizduotė rėždavo erdvėje veržlią akrobatinio skrydžio grafiką, iš tikrųjų rungtyniaudavo skraidydami maršrutais, demonstruodami taisyklingą kilimą ir nusileidimą.

Suprantama, jeigu nori laimėti, šios rungtytys irgi reikalauja didžiulio meistriškumo. Net Jurgis Kairys savo pirmąjį Lietuvos čempionato medalį antrąją skraidymų vasarą iškovojo už maršrutą. Tais laikais vienkio ar kitokių su akrobatine technika susijusių problemų netrūkdavo kiekvieną vasarą.

Tokių, sakytum, netikrų akrobatikos pirmenybių laikais Sovietų Sąjungos čempionų vardus yra iškovoję vilniečiai Slavomiras Mačiakas, Romas Aleksiejus, Vytautas Armonas, Onutė Motiejūnaitė. 1976 metais Borkų aerodrome, netoli Maskvos, kaunietis Romas Pivnickas pirmasis iš lietuvių tapo absoliučiu Sovietų Sąjungos čempionu.

Dar po metų prasidėjo ypatingas laikotarpis: į pasaulį dominavusią sovietų akrobatiką viesulu veržėsi galinga gaivi banga iš Lietuvos. Daugiausia akrobatikos vėjus gerai jautusio Prano Vinicko pastangomis išugdytas lietuviškasis akrobatikos stilius - tai didžiuliai greičiai ir juos lydinčios perkrovos, energingi sukimai ir griežti stab-dymai.

Pirmą kartą atvykęs į Sovietų Sąjungos rinktinės treniruočių stovyklą, kaunietis Stepas Artiškevičius jos senbuvį, absoliutų pasaulio čempioną Igorį Jegorovą privertė ilgam užmiršti jo mėgiamą gitarą.

"Vaikiniai, mums laikas piešti naujus figūrų kompleksus", -- pamatęs debutanto iš Lietuvos skrydį, savo bičiuliams pasaulio čempionams pasakė šis talentingas lakūnas, dainų ir knygos apie akrobatiką autorius, vėliau žuvęs mėgėjiško lėktuvėlio bandymų metu.

Kitais metais Sąjungos rinktinės stovykloje pasirodė ir Jurgis Kairys, ne tik demonstravęs akiplėšiškai didelių krūvių, greitą, griežtą pilotažą, bet ir dėl savo charakterio nevengdavęs pasišaipyti iš tituluotų autoritetų: girdi, nemokate skristi, čempionai.

1978 metų Sovietų Sąjungos čempionato pradžią varžovus varė į neviltį. Po privalomosios programos visas garbės pjedestalas atiteko Lietuvai: ant aukščiausios pakopos stovėjo Stepas Artiškevičius, antras - Leonas Jonys, trečias liko Jurgis Kairys.

Treneris juolab gerai matė kiekvieno piloto stipriąsias vietas ir reikalavo ugdyti savo braižą. Jurgis Kairys kažkada sakė tebegirdįs ausyse Prano Vinicko bosą: trauk, plėšk, lupk, stabdyk.

Kai Kyviškių aerodrome pasirodė jaunėsnis už spėjusius pagarsėti asus Rolandas Paksas, treneriui padarė įspūdį nepaprastai imli šio vaikino prigimtis.



1979m. Lietuvos komanda Sovietų Sąjungos čempionato nugalėjo: (iš kairės) L. Jonys, treneris A. Unikauskas, J. Kairys, R. Paksas, S. Artiškevičius

The Lithuanian team, the winner of the Soviet Union Championship in 1979: (from the left) Jonys, the trainer Unikauskas, Kairys, Paksas, Artishevicius

"Vienas fantastiškai dirba eleronais, kitas - aukščio vairu, -- prisiminęs anuos laikus neseniai pasakojo Pranas Vinickas. - Kai atėjo Rolandas, pamačiau, kad šitas gali suimti į delną ir tą, ir tą. Plius dar - turi protą".

Kad daug žadantis, bet palyginti nedaug dar skraidęs lakūnas galėtų dalyvauti varžybose, juo pasitikėjęs Pranas Vinickas įsakė grandies vadui per naktį prirašyti į Rolando skraidymų knygėlę tiek skrydžių, kiek reikalavo dokumentai.

1979-ųjų rugpjūtį geriausi sovietų lakūnai susirinko į Kyviškes. Tai buvo ne tik Sąjungos čempionatas, bet ir VII-oji SSRS tautų spartakiada. Kas ketvirtį metį rengtos spartakiados sovietų ideologų būdavo labai sureikšminamos, todėl varžybos tapdavo lyg ir svaresnės negu paprasti čempionatai.

Šiaip ar taip tais metais Kyviškių padangė aidėjo Lietuvos lakūnų triumfo skrydžiais. Iškovoję devynis įvairių spalvų medalius, Lietuvos komanda - Violeta Gedminaitė, Stepas Artiškevičius, Jurgis Kairys, Leonas Jonys, Rolandas Paksas - varžovams nepaliko jokių vilčių.

Absoliučiu čempionu tapo Stepas, trečiasias vietas bendroje įskaitoje užėmė Violeta ir Jurgis.

Kitais metais demokratine tada vadintoje Vokietijoje pasibaigus socialistinio lagerio šalių varžyboms jų absoliutus nugalėtojas Stepas Artiškevičius ir antrąją vietą užėmęs Jurgis Kairys į savo kelionmaišius susižėrė po kelis medalius.

Vengrų išleistoje knygoje apie akrobatinį skraidymą yra įdėtas ir tose 1980 metais Karl-Marks-Stadte surengtose pirmenybėse Stepas demonstruotos pergalingos laisvosios programos grafinis vaizdas. Net dilekto akimi neįmanoma nepastebėti, kaip toli į priekį savo skrydžių sudėtingumu ir filosofija buvo pažengęs Stepas Artiškevičius.

Ilgametis Sovietų Sąjungos rinktinės komandos treneris Kasumas Nažmudinovas tais metais parašytoje knygoje Stepui, be kitko, skyrė ir tokius žodžius: "Šis talentingas sportininkas iš Lietuvos susilaukė tarptautinio pripažinimo. Jo pilotazas išsiskiria ypatingu susitelkimu, kovingumu, atlikimo grožiu, įvairove. Stepas - lakūnas ieškantis, novatorius, nepaprasto tikslumo meistras.

Ne be reikalo daugelis jame įžvelgia naują Vladimirą Martemjanovą (absoliutus pasaulio čempionas, žuvęs treniruotės metu lūžus Jak-18 sparnui. -E.G.). Toks pat braižas, nenumaldoma sportinė aistra, sudėtingos figūros, netikėti taktiniai sprendimai. Tačiau Stepo pilotazas ir sudėtingesnis, ir įvairiapusiškesnis".

Pasaulio akrobatinio skraidymo čempionatas 1980 metais vyko Jungtinėse Amerikos Valstijose. Sovietai jį ignoravo, ir Stepui nebuvo lemta užkopti ant aukščiausios pakylės, nors aukštojo pilotazo autoritetai tuo metu neabejojo, kad geresnio lakūno už jį nėra.

Tais metais Stepas savo unikalų talentą demonstravo ir Lietuvoje: Kyviškėse vykusiose tradicinėse S.Dariaus ir S.Girėno taurės varžybose jis laimėjo visus keturis pratimus, lygiai kaip ir visas antrąsias vietas užėmė Jurgis Kairys.

Sovietmečio gūdumoje įsteigtos tautos didvyrių atminimo varžybos akrobatikos meistrams visada kėlė ypatingus jausmus. Dalyvauti jose - garbė, laimėti - kiekvieno meistro didysis troškimas. Pirmuoju S.Dariaus ir S.Girėno taurės varžybų nugalėtoju 1970 metais tapo Pranas Vinickas. Vėlesniais metais šį prestižinį titulą yra iškovoję Jonas Bagdonas, Vladas Drupas, Petras Laurenčikas, Romas Pivnickas, Antanas Unikauskas, Antanas Žilinskas, Robertas Noreika, Onutė Motiejūnaitė, Leonas Jonys, Stepas Artiškevičius, Rolandas Paksas, Vytautas Lapėnas, Algis Jurgelevičius, Jurgis Kairys, Eltonas Meleckis.

1980 metų vasaros pabaigoje Lietuvos komanda Sovietų Sąjungos čempionate dalyvavo be Jurgio ir Stepo. Vis dėlto lietuviai Kijeve užėmė antrąją vietą komandomis, čempiono medalį už pratimą laimėjęs Rolandas Paksas bendroje įskaitoje irgi buvo antras. Paguodai liko absoliučiu čempionu tapusio seno aerodromų autoriteto maskviečio Michailo Molčianiuko žodžiai: "Rolandai, niekas geriau už tave čia neskraidė".

Absoliučią trečiąją vietą laimėjo Violeta Gedminaitė, medalį už pratimą laimėjo Leonas Jonys. Leonas iš Ukrainos sugrįžo tiesiai į savo brolio Alfonso laidotuves. Kauno aeroklubo grandies vadas Alfonsas Jonis ir su juo skridęs jaunas "Aerofloto" pilotas Vytautas Mikutis 1980 metų rugpjūčio 30 dieną netoli Pakuonio žuvo nedideliame aukštyje užstrigus lėktuvo Jak-52 aukščio vairui.

Skaudūs praradimai

Virš aerodromų tvieskė 1981-ųjų rugpjūčio 6 dienos saulė. Marijampolėje, kuri tada dar buvo pravadžiuojama Kapsuku, vyko S.Dariaus ir S.Girėno taurės varžybos. Kai ta proga vakarop pasitarti susirinko aukštojo pilotažo komitetas, nuo lūpų nenuėjo Stepo vardas. Mat artėjo Europos, o paskui Sovietų Sąjungos čempionatas. Stepas, Jurgis, kurie Pamaskvyje rengėsi Europai, bei ką tik taurę laimėjęs Rolandas - tokia komanda atrodė tiesiog neįveikiama.

Staiga treneris Antanas Unikauskas entuziastingai prašneko, girdi, turime naują Artiškevičių. Tai esąs Vytautas Lapėnas. Daug kam jis buvo net nematytas, tačiau tokia žinia nuskambėjo kaip dar vienas džiugus to nuostabaus, kaip atrodė, vakaro akcentas. Tada niekas nežinojo, jog tos dienos rytą Stepas žuvo.

"1981 metų rugpjūčio 6 d. 9 val. 16 min. lakūnas S.Artiškevičius pakilo lėktuvu Jak-50, -- rašyta tyrimo akte. - Septintąją užduoties minutę jam virš aerodromo atliekant devintąją Europos čempionato privalomojo komplekso figūrą (viena teigiamo sukuto vija po atvirksčio skridimo) atsiskyrė kairioji sparno plokštuma, kuri po to trenkė per piloto kabiną. Lėktuvas pikiruodamas atsimušė į žemę. Lakūnas S.Artiškevičius nukrito kartu su lėktuvu ir žuvo".

Šalia Borkų aerodromo, pačiame miškelio pakraštyje, kur buvo įsmigęs Stepo lėktuvas, jau dvidešimt metų dunkso Jurgio Kairio rūpesčiu pastatytas didelis akmuo. Kairysis sparnas po katastrofos gulėjo už keliolikos metrų. Stepą jis užmušė pačią lūžimo akimirką - tai buvo žaibiškas, prilygstantis kelių tonų jėgai smūgis per kabinos gaubtą.

Praėjus savaitei po Stepo laidotuvių, Jurgis išskrido į Austriją ir laimėjo pirmąjį Europos čempionato aukso medalį už privalomąją programą, kuri prieš keliolika dienų buvo lemtinga Stepui.

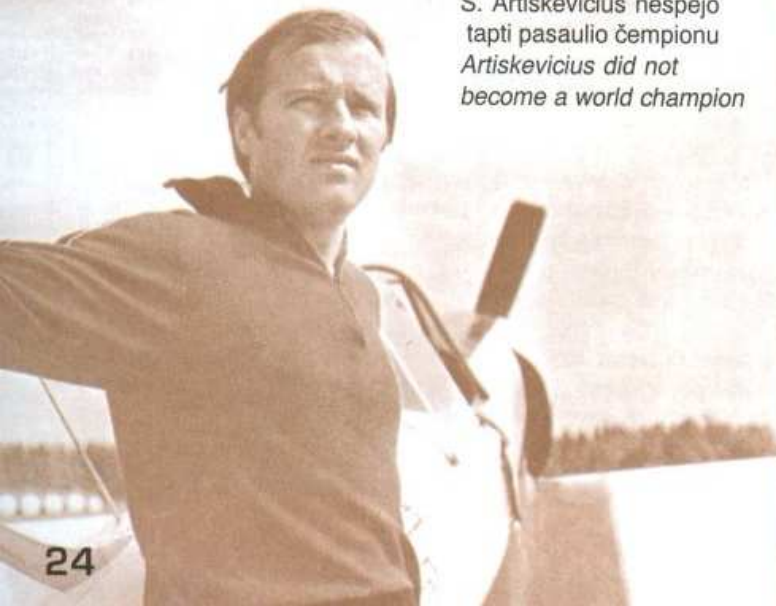
Kitais metais Jurgis Kairys buvo apdovanotas pasaulio čempionato aukso medaliu - taip pat už privalomąją programą. Išsyk pasaulio čempionate tarptautinį krikštą gavęs Rolandas Paksas gero įvertinimo susilaukė finale - buvo septintas.

Tų pačių 1982-ųjų rudenį abu lakūnai stovėjo ant Sovietų Sąjungos čempionato pakylas: Rolandas -- ant antrojo laiptelio, Jurgis -- ant trečiojo. Aukščiausiąją poziciją lyg ir savaime užėmė absoliučiu pasaulio čempionu Austrijoje tais metais tapęs leningradietis Viktoras Smolinas.

1983 metus vėl užtemdė skaudi katastrofa. Rugpjūčio 7-osios rytą netoli Jiezno palei plentą nukrito dvivietis mokomasis akrobatinis lėktuvas Jak-52. Sužnybti deformuotos lėktuvo konstrukcijos, jokių galimybių išsigelbėti neturėjo absoliutus Sovietų sąjungos čempionas Romas Pivnickas bei jauna sportininkė Laima Lelešiūtė.

Lūžinėjantys Jakovlevo firmos lėktuvų sparnai ir geriausių pilotų žūtys galiausiai perpildė sportininkų kantrybės taurę. Gūdžių sovietmečiu, kai skambėjo šūkis "geriausiais lėktuvais - geriausi lakūnai", leningradiečiai pilotai išdrįso parašyti į pačią Liaudies kontrolę prie Komunistų partijos centro komiteto.

S. Artiškevičius nespėjo tapti pasaulio čempionu
Artiškevičius did not become a world champion



"Pradedant 1978 metais nebuvo nė vieno sezono be lėktuvo Jak-50 katastrofos, -- rašė lakūnai. -- Pagal oficialias versijas jų priežastys - pačios įvairiausios, tačiau pagrindinė kaltė beveik visada priskiriama lakūnui. Jis žuvo, jam vis tiek. O gyviems katastrofų kaltininkams tokiu būdu pavyksta išvengti atsakomybės.

1978 m. rugpjūčio 13 dieną nukritęs Jak-50 nusinešė absoliutaus pasaulio čempiono Viktoro Lecko gyvybę. Katastafa įvyko ore sulūžus sparno įginiams elementams.

Po eilinių sparno "stiprinimų" ir išvakarėse atliktos sparno tvirtinimo mazgų magnetoskopijos 1981 m. rugpjūčio 6 d. lūžo Stepo Artiškevičiaus pilotuojamo Jak-50 sparno lonžeronas. Žuvo įžymus lakūnas, absoliutus Sovietų Sąjungos ir socialistinių šalių čempionas".

Nesivarginę esminių sprendimų paieškomis, A.Jakovlevo firmos konstruktoriai pasuko visiško absurdo keliu - įvardijo "saugų" aukštojo pilotažo figūrų skaičių. Atseit, garantuojame, kad iki 5000 figūrų lėktuvas nesubyrys. Net ne specialistams buvo aišku, kad tas skaičius negalėjo būti kaip nors apskaičiuotas -- tik nurašytas nuo lubų.

Tokia metodika greitai davė rezultatą. 1983 metų vasario 3 dieną žuvo absoliutus sovietų čempionas Jurijus Gomyliajevas. Lėktuvas dar nebuvo atlaikęs nė 4000 figūrų. Pirmą kartą konstruktoriai nesiginčijo, pripažino, kad lėktuvas subyrėjo dėl konstravimo klaidų ir neapkaitino lakūno.

Tačiau nebuvo pagrindo manyti, jog prabudo A.Jakovlevo firmos konstruktorių sąžinė - šiame lėktuve buvo įmontuotas avarinis registravimo prietaisas, plačiau žinomas kaip "juodoji dėžė". Bejausmis prietaisas užfiksavo, kad Jak-50 subyrėjo ore, o ne nuo smūgio į žemę, kaip iki tol būdavo mėginama teigti.

Jurijus kaip joks kitas rinktinės lakūnas negailėjo laiko avarinių atvejų imitacijoms, kad prireikus akimoku iššoktų iš lėktuvo. Treniruotės nuėjo perniek, nes lūžę sparnai iš abiejų pusių sutrėškė piloto kabiną. Akimoku atsідūręs mirtinuose spąstuose, Jurijus nespėjo net atidaryti kabinos gaubto.

Toje treniruočių stovykloje lėktuvu, kuris pražudė Jurijų, dar skraidė Rolandas ir maskvietė Natalija Sergejeva. Spėjusi tapti absoliučia pasaulio čempione, ši reto žavesio ir inteligentiškumo lakūnė 1995-ųjų rugpjūtį žuvo per treniruotę nauju A.Jakovlevo firmos akrobatiniu Jak-54 -- mat buvo sutikusi pademonstruoti šį lėktuvą aviacijos šventėje.

Jurijus Gomyliajevas lemtingą dieną skrido iškart po Rolando. Žuvus draugui, kuriam prieš keletą minučių užleidai vietą kabinoje, be apmaudo ir gailėsčio, sukiša ir kiti jausmai. Kiek kartų akrobatikos įkarštyje blokadavai tą lėktuvą į didžiules perkrovas, negalvodamas nei apie konstrukciją, nei apie save. Kas žino, kada įginiį mazgą paženklino pirmasis plika akimi nematomas įtrūkimas, kaip kaupėsi metalo nuovargis, kol napatvarūs sparnai galiausiai neišlaikė, nusinešdami draugo gyvybę? O kas pasakys, kodėl šioje absurdo loterijoje laimingasis bilietas atiteko tau?

Apie lemties ženklus tikriausiai šimtus kartų turėjęs progų pagalvoti Jurgis Kairys sykį, bekalbant apie Romą Pivnicką, su atodūsiu prasitarė parodęs jam savo suktukines statines. Tais metais buvo kuriamas dokumentinis filmas "Erdvės skonis", kurio emocių kulminacija pagal sumanymą turėjo tapti lakūno veidas, akrobatinio siautulio metu nufilmuotas kabinoje pritvirtinta kamera.

Idėjai įgyvendinti buvo pasirinktas Kauno aeroklubas. Grandies vadas Romas Pivnickas -- meistras ir autoritetas, tačiau Jurgis vertė visai naujus akrobatikos kodus, ir Romui, pasitaikius progai, rūpėjo pajusti grynai kairiško pilotavimo stilių, subtilybes, kurios kėlė jo akrobatiką į pasaulines aukštumas. Jis paprašė, o Jurgis, aišku, neatsisakė ore parodyti, kaip ir ką jis daro JAK-52 vairais.

Po kelių dienų Jak-52 subyrėjo, kai Romas akrobatikos zonoje suktukinių figūrų mokė gabią sportininkę Laimą Lelešiūtę.

Akrobatikos spalvos ir šešėliai

Katastrofiška padėtis, į kurią sovietų akrobatiką įvarė savimi patenkinti generolai ir A.Jakovlevo konstruktoriai, vertė lakūnus žūtubūtinai ieškoti išeities. Kai jaunų ambicingų konstruktorių grupelė Maskvoje sumanė kurti šiuolaikišką akrobatinį lėktuvą, juos karščiau už kitus rinktinės lakūnus palaikė Jurgis.

Trumpu raidžių deriniu Su pavadintų lėktuvų kūrimas - tai vilčių, klaidų, ieškojimų, nusivylimų, bandymų, kraupių nuotykių, nesėkmių ir pergalių epopėja, kurios epilogė turėtų būti pasakyta, jog šiandien lėktuvai Su-26, Su-29, Su-31 akrobatikos pasaulyje yra populiariausi.

Tačiau 1984-ųjų vasarą, kai pirmieji Su-26 pasirodė Pamaskvio aerodrome, skridimas jais greičiau priminė balansavimą ant lyno virš bedugnės negu pasirėngimą artėjusiam pasaulio čempionatui. Lėktuvus buvo visiškai "žalias", įnoringas, nepakentė kai kurių figūrų, o norėdavusiems jį sutramdyti lakūnams atsilygindavo mirtinai pavojingomis situacijomis.

Apie gerą pasirodymą pasaulio čempionate negalėjo būti nė kalbos. Rinktinės veteranai Viktoras Smolinas bei Nikolajus Nikitiukas pasirinko neseniai pasirodžiusį A.Jakovlevo Jak-55 ir laimėjo medalių. Jurgis Kairys ir Rolandas Paksas, norėdami palaikyti konstruktoriams ūpą, pilotavo Su-26 ir užėmė beviltiškai prastas pagal jų lygį vietas turnyrinės lentelės viduryje arba net žemiau jo.

Tų metų rudenį Rolandas apsisprendė pasitraukti iš rinktinės. Daug kas stebėjosi, nes iki tol savo noru dar niekas iš komandos nebuvo išėjęs. Maksimalistinė jo prigimtis nepajėgė susitaikyti su beviltiška artimiausių metų perspektyva: Jak-50 bei Jak-55 buvo ne tie lėktuvai, o Su-26, žinant sovietų tempus, reikėtų laukti mažiausiai kelerius metus.

Po kurio laiko Rolandas Paksas ėmė vadovauti Vilniaus S.Dariaus ir S.Girėno aeroklubui, o sovietų rinktinėje jo vietą užėmė Vytautas Lapėnas, 1985 metais tapęs absoliučiu Sovietų Sąjungos čempionu.

Šį kartą šlovė Lietuvos lakūnams, kuriuos tada treniravo Leonas Jonys, šypsojosi Taškente. Jau pats pirmasis aukso medalis atiteko kauniečiui Algiiui Jurgelevičiui. Kaunietė, kaip ir Algis, Palmira Girskutė - antra. Sidabro medalis Palmirai atiteko ir už laisvąją programą, o absoliučioje įskaitoje ji liko trečia. Algis Jurgelevičius ant nugalėtojų pjedestalo stovėjo šalia absoliučio čempiono tapusio Vytauto Lapėno. Tik tai -- vienu laipteliu žemiau.

Pasaulinėje arenoje tais ir dar kitais metais iš lietuvių grūmėsi tik Jurgis Kairys. Tai buvo beveik beviltiškos grumtynės - per tą laiką, kol jis rungtyniavo dar labai netobulą Su-26, teisėjai jį tarsi užmiršo, išbraukė iš nerašyto pretendentų į medalius sąrašo. Net ir tada, kai varžovai suprato, kokį toną Jurgis gali užduoti pilotuodamas jau ganėtinai išbaigtą Su-26, kai kurie teisėjai rašė jam nežinia ką.

1988 metų pasaulio čempionate Kanadoje sovietų rinktinėje kartu su Viktoru Smolinu, Nikolajumi Nikitiuku bei Jurgiu Kairiu jau rungtyniavo ir Vytautas Lapėnas. Komanda liko antra, nes Amerikos žemyne JAV rinktinė nė už ką negalėjo pralaimėti. Šį beveik nerealią uždavinį amerikiečių lakūnai galėjo išspėsti tik kartu su teisėjais.

Absoliučiu pasaulio čempionu buvo pripažintas 64 metų amžiaus JAV akrobatikos veteranas Henris Haigas. Sunku įsivaizduoti tokį fenomeną, turint galvoje Jurgio Kairio fizines galias, dinamišką aštrų braižą ir dideles tada jau lėktuvo Su-26M galimybes. Vienintelis dalykas, kuris gali užbraukti tą jėgą, tai - piloto klaida, tegul ir nedidelis netikslumas. Jurgis tąkart klaidų išvengė.

"Nė vienos klaidos, dėl kurios galėtų apsidžiaugti teisėjai, Jurgis nepadarė", -- dienoraštyje užsirašė jau tada tiesus bei kritiškas net ir Jurgio atžvilgiu Vytautas Lapėnas.

Vytauto dienoraštis, tiksliau sakant, nedažni užrašai laisvųjų programų variantais primargintame sąsiuvinyje leido pajusti čempionato ritmą geriau negu oficialūs biuleteniai.

"Taigi po dviejų pratimų pirmąją Majamio aviacijos muziejaus savininkas Kermitas Weeksas. Savo laisvąją programą, kuri sena ir neįdomi, jis parodė be didesnių klaidų. Jurgis - antras, atsilieka 33 taškais. Paskui H.Haigas, o ketvirtas - aš. Nelaukta vieta, bent jau man. Būseną pakili.

Vakare, gavę nežinomojo komplekso piešinį, mudu su Jurgiu užlipome ant Red Deero kalvos. Jeigu tikėsime padavimu, kadaise nuo jos indėnų kariai stebėdavo į medžioklės plotus artėjančias bizonų kaimenes. Na o mes čia ruošiamės trečiajam pratimui. Bato galu nubraižiau akrobatikos kvadrata, ir Jurgis sutiko mano aerodrome pasitreniruoti. Apgalvojome, atrodo, viską iki smulkmenų".

Nežinomąją programą, kaip ir rašo Vytautas, lakūnai gauna pratimo išvakarėse, ir neturi teisės pabandyti jos ore. Programa sudaroma sukomponavus kiekvienos komandos pasiūlytas figūras, kurios paprastai parenkamos taip, kad būtų kuo sunkiau įveikiamos pagrindiniams varžovams. Keletą figūrų savo nuožiūra pridėda tarptautinis žiuri.

Gavę programas, lakūnai apgalvoja kiekvieną detalę, numato greičius, aukščio atsargas, lėktuvo vietą kilometriniame akrobatikos kube prieš kiekvieną figūrą, kurių seką irgi pravartu daugmaž įsiminti, nes skrendant baisiai trūks laiko žvilgčioti į piešinį.

Nežinia, kaip nežinomajai programai rengėsi amerikiečiai, tačiau Kermitas Weeksas beviltiškai suklupo, atlikdamas sovietų pasiūlytą figūrą. Niekas neabejojo, kad vienas lyderių gaus nulį ir nusiris į turnyrinės lentelės apačią. Tačiau teisėjai nullo amerikiečiui neparašė. Užtat nepriekaištingą Jurgio skridimą jie įvertino 14-ąja vieta.

Teisėjai tąkart apskritai nebuvo dosnūs sovietų lakūnams, o šveicarė Marita Hugenart už kiekvieną pratimą Jurgiui skyrė po pusę tūkstančio taškų mažiau negu jos kolegos. Vis dėlto po trijų pratimų jam atiteko bendroji trečia vieta.

Tais metais akrobatikos bosai nusprendė netraukti į bendrąją įskaitą ketvirtojo - finalinio - pratimo rezultatų. Finale Jurgis Kairys buvo antras, ir jeigu tie taškai įeity į bendrąją įskaitą, kaip būdavo iki tol, jo pranašumas prieš absoliučiu čempionu tapusį H. Haigą būtų didžiulis. Kodėl buvo atskirtas finalas, yra visiškai aišku: atsiradus lėktuvams Su-26, įveikti sovietų pilotus tradiciniais kovos metodais neliko šansų.

Kitame pasaulio čempionate, 1990 metais Šveicarijoje, absoliutaus čempiono titulą, kuris, pasak lakūnų, prašyte prašėsi Jurgiui į rankas, jis pats iš jų ir išleido. Tada jis, be komandinio ir finalinio "aukso", buvo puikiai įvertintas ir už privalomąją bei nežinomąją programas. Viskas galėjo baigtis pasakiškai gerai, jeigu tarp šių pratimų nebūtų laisvosios kompozicijos. Atliekant pavadinimu "varpas" žinomą figūrą, kai Jurgio Su-26, ilgai kilęs stačiai į zenitą, akimirksniui sustojo ore ir ėmė kristi uodega į priekį, atsitiko nepataisoma klaida.

Ateina momentas, kai svorio centro veikiamas lėktuvas nustoja kritęs tiesia linija, o verčiasi į priekį arba atgal. Skrydį nuo žemės stebėję komandos draugai aiktėlėjo - Jurgio lėktuvas mostelėjo ne į tą pusę, kuri buvo nurodyta teisėjams pateiktame piešinyje. Nulis taškų už figūrą jį iš lyderio pozicijų nubloškė į keturioliktąją absoliučios įskaitos vietą.

Pilotas R. Pivnickas
Pilot Pivnickas



Per savo ilgą sportinę karjerą iškovojo daug įvairių spalvų medalių, Jurgis Kairys vis dėlto aplenkė absoliutaus Europos arba absoliutaus pasaulio čempiono titulai. Labai arti pergalės jis buvo 1989 metų Europos čempionate Vengrijoje, tačiau liko antras. Trečiąją vietą tada užėmė Vytautas Lapėnas, po to dar iškovojo aukso medalį už finalinę programą.

Bendrąją trečiąją vietą Jurgis Kairys, pirmą kartą startuodamas su Lietuvos vėliava, užėmė ir 1992 metų pasaulio čempionate Prancūzijos mieste Havre. Tada nuskambėjo ir būsimųjų akrobatinio skraidymo "Breitling" Pasaulio taurės varžybų uvertiūra. Pasibaigus pasaulio čempionato skrydžiams, apie 20 geriausiai pasirodžiusių pilotų susirungė demonstruodami jokių apribojimų nevaržomas kompozicijas - tikrą laisvės ir fantazijos šėlsmą. Pirmą kartą nugalėtojams buvo įteikti ir piniginiai prizai.

1993 metais įvyko pirmosios "Breitling" pasaulio taurės varžybos, turėjusios baigtis Jurgio Kairio triumfu. Po keturių etapų jis pirmavo taip užtikrintai, jog atrodė, kad varžovai neturi jokių šansų jo pasivyti. Vis dėlto tą šansą įžymiam Prancūzijos lakūnui Patrickui Parisui į delną įdavė pats Jurgis. Pirmąją penktojo etapo dieną per apmaudų neapsižiūrėjimą savo puikią programą atlikęs priešinga, negu nurodė organizatoriai, kryptimi, jis užsidirbo nulį ir leido etapą laimėjusiam prancūzui pavojingai priartėti.

Pralaimėjimą šeštajame etape JAV lėmė akimirka: lėktuvui didžiuliu greičiu gręžiantis žemyn, jis žvilgtelėjo į komplekso piešinį, kad nesumaišytų figūrų eilės. Kai vėl metė žvilgsnį į žemę, staiga pajuto nežinąs, kuris iš trijų apačioje veržliai besisukančių aerodromo nusileidimo takų yra pagrindinis jo orientyras. Kada stabdyti sukimąsi? Kirtęs vairsais, suprato, jog nepataikė. Pasitaisęs reikiama kryptimi, tęsė programą ir, kaip vėliau paaiškėjo, vėl gavo aukščiausius balus, tačiau tarp jų įsiterpęs nulis padarė savo - Pasaulio taurės slyste išslydo ir rankų.

Kitais metais labai įsibėgėti Jurgiui jau neleido "Breitling" mėcenatai ir teisėjai. Jis bandė protestuoti, ėmėsi demaršų, kurie nieko nesugrąžino, tiktai properša tarp garsiosios Šveicarijos laikrodžių kompanijos "Breitling" vadovų ir Lietuvos lakūno nuo tol nepaliaujamai plėtė. 1994 metais Jurgis vėl liko antras, o po metų - trečias.

Pasaulio taurės mėcenatai vienu metu siūlė Jurgiui Kairiui nebedalyvauti varžybose, tačiau galiausiai patys pasitraukė iš šios programos. 1999 metais Pasaulio taurės varžybos pradėtos vadinti "Grand Prix" vardu, tačiau jos tapo nepalyginamai skurdesnės ne vien todėl, kad per dvejus metus pavyko surengti tik keturis etapus -- po du Japonijoje ir Kinijoje. Nugalėjęs varžovus tris iš keturių kartų, Jurgis Kairys tapo "Grand Prix" laimėtoju.

Klasikiniuose Europos ir pasaulio čempionatuose Jurgis Kairys nerungtyniauja nuo 1996 metų. Kitų lakūnų, kurie būtų verti dalyvauti tokio lygio varžybose galėjo atsirasti tik tuo atveju, jeigu jiems per kokį nors stebuklą būtų atsivėrusios galimybės skraidyti šiuolaikiškais akrobatiniais lėktuvais.

Stebuklų nebuvo, ir bliviai situaciją vertinę lakūnai ėmė žvalgytis į žemesnę lygą -- "Advanced" kategorijos čempionatus. Debiutavusi šiose varžybose 1999-aisiais Čekijoje Lietuvos komanda Antanas Marčiukaitis, Petras Jurgionis ir Liutauras Džiužas aplenkė net prancūzus bei JAV rinktinę ir užėmė ketvirtąją vietą.

Antroji išvyka į "Advanced" čempionatą buvo itin sėkminga - pernai Vengrijoje Karinių oro pajėgų majoras Eltonas Meleckis bendroje įskaitoje užėmė trečiąją vietą, o Lietuvos komanda buvo antra.

Teisėjauti į šias varžybas yra kviečiami Eugenijus Raubickas ir Vytautas Tautkevičius, neperseniausiai tapę tarptautinės kategorijos teisėjais. Gerokai anksčiau šis vardas buvo suteiktas Antanui Unikauskui, Vytautui Lapėnui ir Rolandui Paksui.

Lakūnai sudėjo didelę auką

Ant akrobatinio skraidymo aukuro Lietuvos lakūnai sudėjo didelę auką. Be pilotų, kuriuos pražudė konstruktorių neatsakingumas ir klaidos, lakūnai į smėlio kalną ne sykį lydėjo ir dėl kitų priežasčių žuvusius draugus.

1983-ųjų gegužės 31 dieną, bandydamas savo darbo originalios konstrukcijos aparatą - ekranoplaną - Pociūnų aerodrome žuvo Kauno aeroklubo lakūnas Ričardas Adomaitis.

1984 metų birželio 25 dieną virš Kyviškių aerodromo po maršrutinio skridimo į suktuką nedideliame aukštyje nelemtai pateko rimto tvarkingo lakūno Vytauto Skarbauskio pilotuojamas Jak-52.

Senai ir, deja, brangiai kainuojančiai pagundai pademonstruoti akrobatiką virš gimtų kraštų 1993 metų birželio 26-ąją neatsispyrė Kauno aeroklubo sportininkas Aleksandras Podlipajevs. Tą dieną skridęs maršrutu, Aleksandras trenkėsi į žemę prie gimnazių sodybos, Jiezno pašonėje.

Nepaprastas noras skristi 1995 metų balandžio 23-iosios pavakare gyvybę kainavo Alytaus aeroklubo instruktoriui Feliksui Mikutai - patyręs pilotas žuvo kildamas mėgėjiškos konstrukcijos lėktuvu, kurį pats kelerius metus statė. Maždaug 20 metrų aukštyje lėktuvas, kaip sakė tragedijos liudininkai, pradėjo kairįjį posūkį, tačiau tą patį mirksnį vertėsi per sparną ir trenkėsi į garažų stogus.

Tų pačių metų liepos 2 dieną Alytaus aerodromo veją vėl apšlakstė lakūnų kraujas. Akrobatinio skrydžio metu žuvo tenykščio aeroklubo pilotas Vilius Saladžius ir lakūnas iš Suomijos Mika Aulis Termonenas. Apie kilometrą kritęs plokščiuoju suktuku, lėktuvas į žemę įsirėžė statmenai. Ši aplinkybė rodo, kad lakūnai jau buvo sustabdę pragaištingą lėktuvo sukimąsi, tačiau pervesti Jak-52 į horizontalų skridimą pritrūko aukščio.

Dar viena katastrofa 1995 metais įvyko Kaišiadorių rajone. Rugsėjo 26 dieną lėktuvas Jak-52, kurį pilotavo Kauno aeroklubo lakūnas sportininkas Vytautas Žiukas ir skraidymų organizavimo viršininkas Arvydas Vaicekauskas, nusileidimo metu, su dideliu pokrypiu slysdamas ant sparno, trenkėsi į žemę, atšokęs sparnu numušė telegrafo stulpo atramą ir užsidegė. Nuo patirtų traumų ir nudegimų Vytautas Žiukas rugsėjo 21 dieną mirė.

1996 metų spalio 16 dieną Kauno Aleksoto aerodrome nukrito Rusijos gamybos dvivietis lėktuvas SL-90 "Lešy". Lėktuvo savininkas Antanas Šumauskas žuvo išsyk, o žinomas akrobatikos meistras Vaclovas Kalpavičius nuo daugybės sužalojimų po kelių valandų mirė ligoninėje.

Lėktuvui kylant, maždaug 50 metrų aukštyje SL-90 variklis ėmė dirbti su pertrūkiais. Nusileisti kilimo kryptimi nebuvo jokių galimybių, nes tuoj už aerodromo ribų prasideda gyvenamųjų namų kvartalas.



Pilotas J. Kairys
Pilot Kairys

Vaclovas Kalpavičius išsyk pradėjo dešinįjį posūkį. Brėždamas ratą, lėktuvas sklendė su nedideliu pokrypiu, tačiau maždaug 15-20 metrų aukštyje staiga pateko į suktuką ir rėžėsi į žemę.

1997 metų rugpjūčio 29 dieną Lietuvos čempionato metu Aleksoto aerodrome žuvo Kauno aeroklubo instruktorius ir Lietuvos akrobatinio skraidymo federacijos prezidentas Aloyzas Cibarauskas.

Kaip ir kiti pajėgiausi lakūnai, rungtyniavę pagal Europos čempionato programą, Aloyzas pilotavo akrobatinį Jak-55M. Panašu, kad atlikdamas paskutinę, didžiulių perkrovų lydimą privalomojo komplekso figūrą, lakūnas vairais kirto akimirką pavėlavęs. Todėl užbaigiant programą jo Jak-55M skrido aukštyn ratais, o ne normalioje padėtyje, kaip turėjo būti pagal pratimo nuostatus.

Gali būti, kad po sudėtingos paskutinės figūros dar dorai neprašviesėjęs akyse Aloyzas automatiškai truktėlėjo vairolazdę, kad pakilęs aukštėliau pasirengtų nusileisti. Tačiau, lėktuvui skrendant aukštyn ratais, jis nepradėjo kilti aukštyn, o ėmė brėžti lemtingąją trajektoriją į žemę.

Maždaug 50 ar 60 metrų aukštyje, lėktuvui didžiuliu greičiu smingant žemyn, pilotas suprato savo padėtį. Katastrofos tyrimas nustatė, kad, bandydamas išsigelbėti, Aloyzas Cibarauskas dirbo labai profesionaliai. Neišvengiamos žūties akivaizdoje jis neprarado savitvardos, iki paskutinės akimirkos darė tai, ko reikalavo situacija.

Dar keletas aviatorių sovietmečiu tapo akrobatikos aukomis, nors tie įvykiai neturėjo nieko bendra su aviacijos sportu. 1970 metų liepos 26-ąją žuvo didelis skraidymo entuziastas, pirmojo Lietuvos čempionato dalyvis Leonidas Jemeljanovas. Tuo metu Leonidas vadovavo Šiaulių aeroklubui.

Nelaimės išvakarėse į aeroklubo aerodromą prie Šeduvos atskrido žemės ūkio darbų lėktuvo An-2 įgula. Rytą jos vadas Sigitas Burdulis kartu su Leonidu Jemeljanovu ir aeroklubo sportininku Aleksandru Rimu pakilo į orą. Katastrofą tyrusi komisija nustatė, kad lemtingojo skrydžio metu lakūnai akrobatiniams skraidymams visiškai nepritaikytų lėktuvu nesyk atliko pilotažo figūrą - perversimą per sparną. Vieną kartą pritrūko aukščio, ir dideliu greičiu vis žemėjančia trajektorija skridęs lėktuvas ėmė kirsti pušis.

1980 metų sausio 18 dieną, demonstruodamas tą patį perversimą per sparną, Kauno civilinės aviacijos padalinio lėktuvo An-2 vadas Jevgenijus Košelenka pasiuntė myriop inžinerinės tarnybos specialistus Vladą Valavičių, Jurijų Mickevičių ir Nikolajų Komarą.

Po perversimo lėktuvas trenkėsi į miško laukymėje iškilusią apsnigtą kalvą, kurios kontūrai buvo susilieję su pilku žiemos dangumi.

Seno padangių darbininko An-2 garbei reikia pasakyti, kad protingose rankose šis dvisparnis nerangus lėktuvas, pasirodo, šauniai raižo erdvėje akrobatinių figūrų trajektorijas. Klaipėdietis Adolfas Mačiulis ne kartą žavėjo aviacijos švenčių publiką šiuo lėktuvu atlikdamas net kilpas bei suktukus.

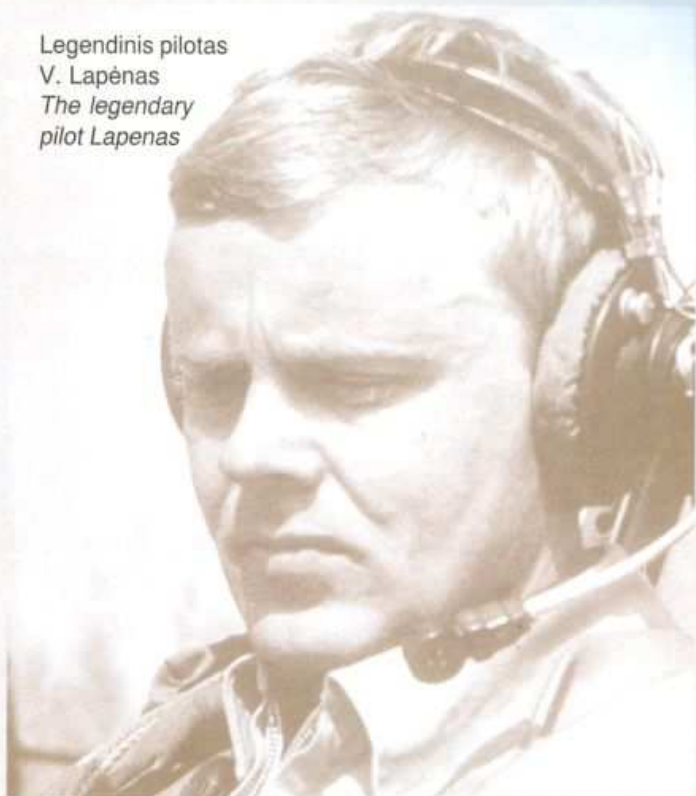
Žmogaus galimybių klodai

Akrobatikos meistro Vytauto Lapėno gyvenimas - tai sudėtingiausia drama, kurioje į neišsiraizgomą mazgą susipynė sėkmė ir nelaimė, gamtos malonė ir likimo grimasos, balansavimas ant nebūties ribos ir prisikėlimas naujam skrydžiui. Jo gyvenimas - pamoka, atvėrusi žmogaus galimybių klodus, apie kuriuos iki Vytauto avarijos Kyviškėse 1989 metų rugsėjo 19-ąją net nesusimąstydavome, nes niekada nebuvome ką nors panašaus matę ar išgyvenę.

Iki baisiosios akimirkos, kai jo JAK-55 didžiuliu greičiu rėžėsi į medžius, jo gyvenimas panešėjo į apdovanoto nepaprastu lakūno talentu, doro, ne pagal metus išmintingo jauno žmogaus triumfo žygį. Jis skraidė taip patikimai, kad kai kuriais metais nepralaimėdavo nė vienų varžybų. Europos čempiono titulas -- aukščiausia Vytauto pasiekta viršūnė, matuojant jo talento matais, galėjo būti tik tarpinė stotelė trumpam atokvėpiui prieš iškiliausių viršukalnių šturmą.

Tačiau atsitiko kitaip - smūgis, aukštyn ratais nukritusį lėktuvą užgriuvę medžiai, stikliniame kabinos sarkofage įkalintą kūną laižanti liepsna. Atrodo, pats Dievas jį pasirinko didžiam išbandymui. Apdovanojo talentais, pažėrė pirmąją šlovės saują, o kai jis lengvai pakėlė šią našta, bloškė į kančias, ilgą merdėjimą, agoniją, tarsi sakydamas, ir dabar parodyk, ką gali.

Legendinis pilotas
V. Lapėnas
*The legendary
pilot Lapėnas*



Prireikė beveik trijų mėnesių, kol jis - likęs su viena bejėge koja, be kairės rankos pirštų, išmargintas begalinių odos persodinimų - buvo pirmąsyk pasodintas ant lovos. Pasišventėlio pastangos, kasdien po trupinį grąžinusios prarastą judėjimą, per kitus tris mėnesius davė neįtikėtiną rezultatą: išrašytas iš Maskvos Višnevskio chirurgijos instituto, Vytautas pats nusileido laiptais, išėjo į kiemą, iš kurio prasidėjo jo kelionė į namus.

Po avarijos nebuvo suėję nė metai, kai jis pirmąkart antrajame savo gyvenime pakilo į orą. Lėktuvu Jak-18T Vytautas tada skrido kartu su Rolandu Paksu. Tuo metu akrobatikos pasaulyje vyko akcija, kurią galėtum pavadinti "Grąžinkime Lapėnui sparnus". Ją vainikavo iškilinga ceremonija, kurios metu 1992 -ųjų rudenį viename JAV Arizonos valstijos aerodromų Vytautui Lapėnui buvo padovanotas dvivietis rankinio valdymo lėktuvėlis "Ercoupe".

Taip kilniai prieš dešimt metų pasielgę lakūnai pernai, Ispanijoje vykstant antrosioms Pasaulio oro žaidynėms, neteko amo, kai pamatė Vytautą atvykusį vėl su jais rungtyniauti. Kokie jie buvo naivūs kažkada galvoję, jog nelaimę išgyvenusiam bičiuliui užteks ramaus pasiskraidymo vien rankomis valdomu lėktuvu.

Ispanijoje Vytautas pilotavo šiuolaikišką dvivietį akrobatinį lėktuvą Su-29 ir, aplenkęs du trečdalius Žaidynėse dalyvavusių geriausių pasaulio lakūnų, užėmė penkioliką vietą.

Tai buvo didžiausia Pasaulio oro žaidynių sensacija, uždavusi daugeliui lakūnų neįmenamą mįslę, kaip Vytautui be kairės kojos pavyksta preciziškai atlikti sudėtingiausias programas. Atrodo neįtikėtina, kad akrobatikos siautulyje bėpiršte ranka jis sugeba laiku ir kiek reikia pastumti kairės kojos protezą.

"Įdomu yra kovoti su savimi, -- po nuostabą tarp lakūnų sukėlusio antrojo debiuto pasaulinės klasės varžybose kalbėjo Vytautas. - Siekti labai aukštos vietos man dabar atrodo menkas tikslas. Jeigu viskas bus gerai, jos priartės savaime.

Yra kur kas svarbesnių dalykų - parengti komandą, organizuoti čempionatus, sukviesti žmones į šventę".

Daugiausiai Vytauto pastangomis pernai pirmą kartą Lietuvos akrobatinio skraidymo komanda dalyvavo pasaulio čempionate. Nors kitiems jos lakūnams Antanui Marčiukačiui ir Leonui Joniui sekėsi prasčiau, komandą šiltai sutiko visa pasaulinės akrobatikos bendrija.

Nuotaikingos šventės Vytauto Lapėno skraidymo mokyklos aerodrome, netoli Panevėžio, vyksta jau kelinti metai, o šią vasarą čionai rungtyniauti susirinks ir visi geriausieji Europos lakūnai.



**VYTAUTAS LAPĖNAS
FLIGHT SCHOOL
VYTAUTO LAPĖNO
SKRAIDYMO MOKYKLA**

Vytauto Lapėno skraidymo mokykla
Stanionių km.
Panevėžio raj.
Tel./faks. 8 45 55 43 32
8 698 2 77 53
8 687 7 78 90
el.p.: avia.istra@post.omnitel.net
www.aviaistra.lt

Vytautas Lapėnas flight school
Stanionių village
Panevėžys reg.
Phone +370 45 55 43 32
+370 698 2 77 53
+370 687 7 78 90
e-mail.: avia.istra@post.omnitel.net
www.aviaistra.lt





Presented by Lietuvos Rytas

NEVER-ENDING CHALLENGE OF FLYING ACROBATS

By Edmundas Ganusauskas

'In spite of my prohibition against doing anything of aerial acrobatics without my permission, Lt. Dobkevicius very amateurishly performed the 'death loop'. I am astounded that officers still have not learned to follow orders; furthermore, the careless attitude of Dobkevicius, being a captain of squadron, is particularly unforgivable.

'I give a penal reprimand to Lt. Dobkevicius.'

This commander's order of 11 December 1920 carries us back to the very beginning of acrobatic flying in Lithuania. The loop performed that day by the young war pilot and would-be aviation designer Jurgis Dobkevicius with a fighter plane of WWI 'Fokker D.VII' is a starting point in the dramatic history of aerial acrobatics, or acrobatic flying, in Lithuania.

The drastic challenge of Dobkevicius and the flights of the first war pilots 'reserved for aerial acrobatics' Antanas Gustaitis, Leonardas Peseckas, Antanas Stasaitis, and Vsevolod Senberg the following year is not sport yet. However, these men, setting their lives on chance in the fight with the unknown, were undoubtedly incited by the feeling of competition among themselves. Soon after, the irresistible passion of flying pioneers claimed for victims.

'The freelance war pilot Aleksandras Kaputauskas and the freelance junior mechanical engineer Eduardas Vacetas, Squadron I, being killed 7.19 p.m. on 11 July this year, in an attempt to regain control of HALB CL Nr.5814 in the height of 1000 m after an unsuccessful performance of the 'death loop' having switched to a spin, are to be considered to have died serving their duties.' - was written in the War Aviation order's journal in 1921.

Yet the death of companions did not stop the brave men, and a year later, in an aviation festival in 9 July 1922, five pilots took part, after a course of acrobatics.

When Lithuanian Aero Club (LAC), founded in 1 May 1927, got ANBO-II Nr.24 designed by Antanas Gustaitis, civilian amateurs of aviation sport gained access to acrobatic flying as well.

However, 26 August 1934, a terrible tragedy shocked the airport in Kaunas - Vaclovas Juodis, LAC president and a joyful and brave man, was killed.

Up to that time, the spin, a cunning flying mode, had taken already thirteen lives of war pilots.

In a training session, in the height of 1000 m Vaclovas Juodis deliberately set the plane into spin, and after several turns successfully stopped the aircraft's spinning down. However, ANBO-II, having darted vertically for some time, somehow switched to the negative angle, and in a moment the wing tips fell apart because of the overload. The plane dived down whistling.

Having lost ANBO-II, pilots flew on the Check 'Smolik 18' which was suitable only for initial stages of piloting training. At that time Aero Club also had 'Gypsy Moth' of the English design, with which it was more or less possible to roll a loop. A bit later LAC purchased two 'Tiger Moth' that were also produced by the British. These aircrafts already could fly upside down.

However, the real acrobatics began when LAC got the German Bucker 'Jungman', particularly Bucker 'Jungmeister' designed especially for acrobatics. As the pilots of these aircrafts remember, the stick was light, and there were no tanks to shift. New technological potential immensely extended the list of acrobatic figures.

In the summer 1938 six pilots participated in the first flying sport competition in Kaunas. Jonas Dovydaitis, a famous prewar pilot and later a known fiction writer of the Soviet period, won the acrobatics exercise having performed no less than thirty nine figures.

In August 18-19 1939 an aerial acrobatics contest of the Olympic Games of the Baltic States took place in the airport Aleksotas in Kaunas. According to the rules of the competition, each pilot could choose the figures for his performance himself, as well as the order of their arrangement. Everybody was given 15 minutes. Every participant of aerial acrobatics competition had to submit five copies of the list of his figures to the jury two hours before the beginning of the contest. The figures had to be performed at the height of 200-800 m. The winner of the contest was Leonas Kinaitis, a pilot of the Lithuanian team.

Stairs into the Sky

In the postwar time, the first loops were rolled by the former Soviet war pilots, who had not returned from front lines to their native towns but settled in Lithuania being employed as flying instructors in Vilnius Aviation Club.

As Zigmantas Polinauskas, a student in the aviation club at that time, remembers, instructors taught them loops, half-loops, and turns in an angle. Such elementary figures of course are not sport yet.

The following year piloting was banned to prevent pilots' refuge abroad in the Stalin times, so for a pretty long time the roaring of acrobatic planes was not heard in Lithuania.

The first Check acrobatic plane Z-326 appeared in Vilnius in 1963. Having mastered the main acrobatic elements following the Check guidelines, the pilots soon were also able to fly upside down.

Also, the acrobatic Z-326 appeared in Kaunas aviation club at approximately the same time as in Vilnius.

Pilots enthusiastically mastered the skills of acrobatics and soon after they were far beyond the limits of acrobatics drawn by their first instructors time ago. One of the pioneers of acrobatics Pranas Vinickas still cannot help laughing when he remembers those experiments. The verticals of Vilnius pilots, for instance, would always bend forward, while a plane of a Kaunas pilot would necessarily shoot up as if leaning back. Pilots would have bloodshot eyes of negative overload but they were happy.

Realising that it is impossible for them to learn everything themselves, pilots in Kaunas invited masters from Minsk - they showed the flat spin and the spinning roll, and generally polished the acrobatic flying manner of the self-made pilots.

1966 is a special year in the history of acrobatic flying in Lithuania. The harsh internal competition between Vilnius and Kaunas ended up in the first Lithuanian Aerial Acrobatics Championship in Vilnius in September that year. The clubs sent two teams each. Zinkevic, who came from Minsk to judge, was astonished at how much those self-made pilots were able to do. The complexes of the contest seem impressive even today - turns with three or four rolls, spinning roll in a loop, a number of negative figures, etc. Jonas Kuzmickas, who at that time was a pilot of the civil 'Aeroflot', was the best at the compulsory exercise. The other two exercises - unknown and free - were won by Jonas Kavaliauskas who became an absolute winner of the first Lithuanian acrobatic flying competition. The first contest has become a historically significant event for one more reason - the level of its complexity absolutely answered the international standards.

A couple of years later Lithuanians for the first time took part in a Soviet Union championship, in Stavropol. That was already the fifteenth Soviet championship, the last where acrobatics were included into the programmes. Only the Lithuanians Jonas Kavaliauskas and Pranas Vinickas were flying on the far outdated Z-326, the other fifty participants had Jak-18P, a plane of much more potential.

Nevertheless, the Lithuanians were noticed - authorities of Soviet acrobatic flying saw the ambitious Lithuanian manner and even invited them into the elite team training camp. Piloting with the best Soviet pilots for a month several times was an invaluable experience for Jonas Kavaliauskas and Pranas Vinickas. Soon after, they shared that experience with a new generation of young pilots obsessed with the acrobatic flying in Kaunas.

However, the first Soviet Union champion medal has been still won by a pioneer - Jonas Bagdonas was the best at the piloting in the rout in the championship in Kiev in 1969. Particularly devoted to aviation, Jonas Bagdonas crashed testing the firstborn of the new glider series 'Lietuva' LAK-12 nr. 602 in 2 June 1980.

Fresh and Powerful Way

It is just now that the Soviet Union champion title sounds old-fashioned. Twenty or thirty years ago things were different - Soviet championships seemed the most serious competition arena. The Soviet elite team - an elite group of several pilots - would usually pilot planes of a higher category and would get into Western airfields at least once a year. Yet for a great many of excellent pilots from innumerable aviation clubs of the empire of that time there was left nothing but to compete for Soviet Union championship awards which, however, could help get into the Soviet elite team.

In 1976 in Moscow, the pilot from Kaunas Romas Pivnickas became an absolute Soviet Union champion, the first of

Lithuanians. A year more later, a special period began - a fresh powerful wave from Lithuania flooded into the Soviet acrobatics. Thanks to the efforts of Pranas Vinickas, who felt the tendencies in the acrobatics best, Lithuanians nurtured their own particular style - high speed followed by impossible overloads, vigorous turns and sudden stops.

The Soviet championship of 1978 put the rivals of Lithuania in despair. After the compulsory programme all the pedestal of honour was given to the Lithuanians: the highest award was won by Stepas Artiskevicius, Leonas Kairys was the second, and Jurgis Kairys was the third.

However, when Rolandas Paksas, a bit younger than the famous professionals, turned up in Vilnius Aviation Club, the trainer was impressed by the particularly receptive nature of the young man.

In August 1979, the best pilots of Soviet Union gathered in Vilnius. The sky of the aviation club greeted the triumph of Lithuanian pilots. Winning nine medals of different colours, the Lithuanian team - Violeta Gediminaite, Stepas Artiskevicius, Jurgis Kairys, Leonas Jonys, and Rolandas Paksas - did not leave any hope for their rivals.

The following year a competition of socialist countries took place in Germany, then called Democratic. Stepas Artiskevicius, being the absolute winner of the contest, and Jurgis Kairys, getting the second award, again brought to Lithuania a couple of prizes each.

Kasum Nazmudinov, a long-term trainer of the Soviet Union elite team, in the book written that year dedicated to Stepas such words: 'This gifted sportsman from Lithuania gained the international recognition. His flying is particularly concentrated, fighting, beautifully performed, and varying.'

The World Championship took place in the United States of America in 1980. The Soviets ignored it, and Stepas was not given his chance to get the highest award though nobody doubted that he was the best.

That year, however, Stepas showed his talent in Lithuania: in the competition for the Cup of the conquerors of the Atlantics S. Darius and S. Girenas in Vilnius he won all the four exercises, just as all the second awards went to Jurgis Kairys.

Yet in the Soviet Union Championship at the end of the summer 1980 the Lithuanian team participated without Jurgis and Stepas. Still, the Lithuanians won the second award in the team performance, and Rolandas Paksas, winning the champion prize for the exercise, was the second in the overall account. The third award went to Violeta Gediminaite, and Leonas Jonys won one more prize for the exercise.

Victories and Catastrophies

'August 6 1981, at 9.16 a.m. the pilot Artiskevicius took off on the plane Jak-50,' - the act of investigation wrote, - 'the seventh minute of the task, performing the ninth figure of the compulsory complex of European Championship, the left surface of the wing fell apart and hit the pilot cabin. The plane struck the earth in a nose-down. The pilot Artiskevicius crashed together with the plane and died.'

A week after the funeral of Stepas, Jurgis went to Austria and won the first golden prize in European Championship for the compulsory programme which several days before had been fatal to Stepas.

The following year Jurgis Kairys was awarded the golden prize of the World Championship - again for the compulsory programme. Rolandas Paksas, getting an international initiation at the same time, also gained a good evaluation - he was the seventh in the final exercise.

In the autumn of the same 1982, both pilots were standing on the pedestal of the Soviet Union Championship: Rolandas Paksas was the second, and Jurgis Kairys was the third. The best award, as if as a matter of fact, went to Viktor Smolin from Leningrad, who had become an absolute winner of the World Championship in Austria that year.

Again, a terrible tragedy marked the year 1983. In the morning of August 7, a two-pilot training plane Jak-52 crashed near Jieznas. Squeezed in the deformed plane, Romas Pivnickas, an absolute champion of the Soviet Union, and the young sports-woman Laima Lelesliute had no chance to be rescued.

The catastrophic situation into which the Soviet acrobatics were put by the conceited generals and constructors of Jakovlev group, forced pilots to look for a way out. When a group of young and ambitious constructors decided to create a modern acrobatic plane in Moscow, Jurgis supported them more than anybody else from the elite team.

The creation of planes with the short two-letter name Su was an epic of expectations, mistakes, search, disappointments, attempts, uncanny adventures, failures, and victories. For the epilogue of that epic it should be said that today the planes Su-26, Su-29, and Su-31 are the most popular in the world of acrobatics. Yet in the summer 1984, when the first Su-26 appeared in the sky of Moscow, flying them was like balancing on a rope above an abyss rather than preparation for the coming World Championship. The plane was absolutely 'raw', whimsical, did not bear some figures, and would refute with deadly dangerous situations the pilots' attempts to bottle it. Nobody could think of a good performance in the championship. The old stagers Viktor Smolin and Nikolai Nikitiuk chose Jak-55, a new plane of the Jakovlev group, and won prizes. Jurgis Kairys, Rolandas Paksas, and the Russian Aleksandr Spigovski, willing to encourage the enthusiasm of the young constructors, flew on Su-26 and were in absolutely inadequate for their standards positions in the middle, or even below it, of the competition results list.

In the autumn of that year Rolandas decided to withdraw from the elite team. It seemed incomprehensible for many, as nobody had made such a decision before. His uncompromising nature did not allow him to accept the hopelessness of the closest future: Jak-50 and Jak-55 were wrong planes, and, knowing the pace of the Soviets, it would take at least three or four years to wait for Su-26.

Some time later Rolandas Paksas took the lead of Vilnius S. Darius and S. Girenas Aviation Club, and his place in the Soviet elite team was taken by Vytautas Lapenas, who was an absolute champion of the Soviet Union in 1985.

This time glory came to Lithuanians pilots, trained by Leonas Jonys, in Tashkent. The very first golden prize was given to Algis Jurgelevicius. Palmira Girskute, from Kaunas - just like Algis, was the second. Palmira won her silver medal for the free programme, and in the overall account she was the third. Algis Jurgelevicius was stood on the pedestal of the winners next to the new-made absolute champion Vytautas Lapenas - just a step lower.

The Master of Free Styles

That year and the following Jurgis Kairys was the only one from Lithuania on the world stage. It was almost a hopeless fight - during the time when he piloted still very imperfect Su-26, jury as if forgot about him, crossed him out from the list of favourites. Even when his rivals realised what tone can Jurgis set piloting already more or less completed Su-26, the jury still wrote incomprehensible evaluations.

In the 1988 World Championship in Canada, Vytautas Lapenas also participated in the Soviet elite team together with Viktor Smolin, Nikolai Nikitiuk, and Jurgis Kairys. The team was the second, and Jurgis Kairys was the third in the overall account, and the second in the final.

In the following World Championship, in 1990 in Switzerland, the title of absolute world champion just cried for Jurgis, as pilots say, but he missed it. Along with the team and the final gold, he was highly evaluated for the compulsory and for the unknown programmes. It could have ended up fantastically well if not for the free composition that followed. Performing the figure generally known as the 'bell', Jurgis made an irretrievable mistake when his Su-26, having skyrocketed for quite a long time, stopped for a moment in the air and started falling down with its tail forward.

There is a moment when due to the impact of the weight centre the plane sops falling straight but leans forwards or backwards. The team mates of Jurgis watching his fly from the ground gasped - Jurgis's plane bend to the other side than marked in the drawing to jury. The zero for the figure threw him from the leading to the fourteenth position in the overall account.

In his long sport career, Jurgis Kairys won many medals of different colours, however, the titles of the absolute champion of Europe or that of the world passed him by. He was very close to victory in the Europe Championship in 1989 in Hungary, but remained the second. Vytautas Lapenas was then the third, later winning the golden prize for the final programme.

Jurgis Kairys also won the overall third position in the World Championship in 1992 in France, for the first time competing under the flag of Lithuania. The championship was also the dawn of the 'Breitling' World Cup of acrobatic flying. When the World championship performances were over, about twenty best pilots competed demonstrating absolutely free compositions - a real fantasy and freedom spree. The winners were also given financial rewards for the first time.

Yet the first actual 'Breitling' World Cup competition took place in 1993, which was expected to end up in the triumph of Jurgis Kairys. After four stages he lead so safely that his rivals seemed to have no chance to catch up with him. Yet Jurgis gave that chance himself straight to the hands of the famous French pilot Patrick Paris. The first day of the fifth stage, Jurgis carelessly overlooked the directions of the organisers and performed the programme in the opposite direction, so he was given a zero, and this allowed the French, having won the stage, to get dangerously close.

The failure in the sixth stage in the USA was decided in a flash: while the plane was darting down at a highest speed, Jurgis looked up the drawing of the complex to make sure he would not mix the order of the figures. When he cast a glance on the ground again, he suddenly realised that he did not know which of the three wildly spinning runways was his main orientation. When to stop turning? Having hit the sticks, he realised he had made a bad shot. He corrected himself to the right direction and went on with the programme. As it turned out later on, he had again got the best evaluations, but a zero among them did its job - the World Cup just slipped from his hands.

The following year already the patrons and the jury of 'Breitling' did not let Jurgis warm up too much. He tried to protest but got no sympathy, only the break between him and the Swiss clock company 'Breitling' had been getting worse and worse. In 1994 Jurgis again was the second, and a year later he was the third.

The patrons of the World Cup once offered Jurgis to not participate in the contest, however, finally they withdrew from this programme themselves. In 1999 the World Cup was named 'Grand Prix', yet it got much worse not only because in two years there were only four stages - two in Japan and two in China. Having overcome the rivals three times out of four, Jurgis Kairys became the winner of the Grand Prix.

Jurgis has not competed in the European and World championships since 1996. There could have been other pilots worth to participate in competitions of such standards only if they had miraculously had been given a possibility to pilot modern acrobatic planes.

Colours and Shades of Acrobatics

Yet there were no miracles, and reasonably assessing the situation, pilots looked at a lower league - the championships of Advanced category. Competing in the contest for the first time in 1999 in Check Republic, the Lithuanian team - Antanas Marciukaitis, Petras Jurgionis, and Liutauras Dziuzas - overtook even the French and the USA elite team, winning the fourth position.

The second journey to the Advanced Championship was particularly successful - last year in Hungary the mayor of air forces Eltonas Meleckis was the third in the overall account, and the Lithuanian team was the second.

Eugenijus Raubickas and Vytautas Tautkevicus, who both have recently become referees of the international category, are being invited to judge the competition. Much earlier Antanas Unikauskas, Vytautas Lapenas, and Rolandas Paksas have been honoured the title.

August 29 1997 in the championship of Lithuania Aloyzas Cibarauskas, an instructor of Kaunas aviation club and the president of Aerial Acrobatics Federation crashed.

Like other best pilots, Aloyzas piloted the acrobatic Jak-55M. Apparently, performing the last figure of the compulsory complex, with heavy overloads, the pilot was just a moment too late to hit the sticks. Therefore, ending the programme, the plane flew upside down, not in the normal position as it had to be according to the rules of the exercise.

Perhaps, after the last complicated figure, still blinded of the overload, Aloyzas pulled the stick automatically to climb out to be able to land. However, as the plane was flying upside down, he did not start climbing out but fatally went down to the ground.

At about fifty or sixty metres high, the plane diving down at a highest speed, the pilot realised his condition. The investigation of the crash revealed that trying to rescue himself Aloyzas Cibarauskas worked professionally. Facing the inescapable death, he did not lose self-control and till the last moment did exactly what the situation required.

The life of the acrobatics master Viktoras Lapenas is a most complicated drama in which success and tragedy, the favours of nature and grimaces of fate, balancing on the edge of nothingness and resurrection for a new fly are tied in a hard knot. His life is a lesson that revealed the mines of human potential, about which we had never thought before the crash of Vytautas in September 19 1989 in Vilnius because we had never seen or experienced anything like that.

Before the terrible moment when his JAK-55 crashed at a highest speed into trees, his life had been more like a glorious march of a remarkably gifted pilot and an exceptionally wise young man. He piloted so confidently that in some years did not lose a competition. The European champion title - the high-

est peak achieved - according to Vytautas's standards may have been only a short stop to rest before climbing the highest tops.

Yet it happened another way - the crash, the trees falling on the plane up the wheels, the flame licking the body squeezed in the sarcophagus of the glass cabin. As if God had chosen him for a hardest trial. Endowed with talents, flung the first handful of glory, and when Vytautas easily coped with the load, threw him into pain, death-throes, agony, as if saying - 'Show me now what you can!'

It took almost three months before he - with one helpless leg, without left hand fingers, dappled by endless skin transplantations - was seated for the first time on his bed. Concerted efforts, each day returning back the lost ability to move, in three more months ended in an unbelievable result: leaving Vishnevskij Surgery Institute in Moscow, Vytautas descended the stairs and went to the yard himself, and this was where the journey home started.

Less than a year after the crash he took off into the air for the first time in his second life. Then he flew with Rolandas Paksas on Jak-18T. At that time there was a move in the world of acrobatics which may be called 'Let's return the wings to Lapenas'. It ended up in solemnity during which Vytautas Lapenas was presented with a small hand-controlled plane 'Ercoupe' in one of the airports in Arizona, USA, in the autumn 1992.

Last year, pilots, so generous ten years before, were wordless to see Vytautas having come to the second World Air Games to compete in Spain. How naive had they been to have thought that their friend, having survived the catastrophe, would do with a quiet fly on a hand-controlled plane!

In Spain Vytautas piloted a modern two-piloted acrobatic plane Su-29 and, overcoming the two thirds of the best pilots in the world participating in the Games, took the fifteenth position.

That was the most breathtaking event of the World Air Games which gave to many pilots an unsolvable riddle of how Vytautas without his left leg manages to perform the most difficult programmes so precisely. It seems unbelievable that in the frenzy of acrobatics he is able to move his left leg prosthesis in the right time and in the right direction with his fingerless hand.

'It is interesting to challenge yourself,' - said Vytautas after the second performance, still astonishing to the pilots, in a world class competition. 'High awards seem to me a poor aim now. If everything goes right, they will come themselves.'

'There are much more important things - to prepare the team, to organise championships, or to gather people to the feast.'

Mostly for the efforts of Vytautas the Lithuanian team of acrobatic flying took part in the World championship for the first time last year. Though other pilots of the team Antanas Marciukaitis and Leonas Jonys were not that successful, the team was warmly greeted by the world community of the acrobatics.

Vivacious feasts have been taking place at the airfield of Vytautas Lapenas piloting school near Panevezys for several years already, and this summer all the best pilots of Europe will gather here to compete.

Translated by
Jurate Levina



KAUNO AEROKLUBAS

KVIEČIAME Į ALEKSOTĄ

skraidyti



Veiverių g. 132
Tel.: +370 687 45132
+370 687 45133
+370 37 391400
+370 37 391399
El. paštas:
aeroklubas@takas.lt
www.aeorkaunas.lt

**Pilotų mokykla
Akrobatiniai ir
apžvalginiai skrydžiai
Reklama ant lėktuvų ir
reklaminių juostų
skraidinimas**



Nuotr. Romo Jurgailio

"Lietuvos rytas" pristato:

LAKŪNO JUBILIEJUS - LĖKTUVO GIMTADIENIS

Edmundas Ganusauskas

Lėktuvas surinktas Lietuvos avialinijų bazėje, dažytas automobilių dažykle UAB "Artūrita" specialioje kameroje.

Gegužės 6-ąją penkiasdešimtmetį šventęs garsusis lakūnas Jurgis Kairys Vilniaus tarptautiniame oro uoste pristatė akrobatinį lėktuvą "JUKA". Registravimo ženklus LY-JKA Civilinės aviacijos administracija lėktuvui irgi suteikė tą pačią dieną.

Jubiliejaus proga J.Kairys perone išnakiavo savo sportinės karjeros palydovus: lėktuvus Jak-50 ir Su-26. Pirmuoju jų prieš dvidešimt metų jis laimėjo Europos ir pasaulio čempionatų aukso medalius už privalomąsias programas.

Antrasis aparatas Su-26 yra nepalyginamai aukštesnės klasės lėktuvas. Prieš keliolika metų aktyviai talkinęs jo kūrėjams, J.Kairys šiuo lėktuvu iki šiol stebina aerodromų publiką.

Įspūdingas Su-26 galimybes J.Kairys savo gerbėjams pademonstravo ir savo 50-mečio dieną, tačiau ateities planus akrobatikos meistras jau sieja su "JUKA". Šį lėktuvą greta kitų lakūnas perone pastatė paskiausiai. Kol kas - tik apžiūrai, nes pirmą bandomąjį skrydį patyręs pilotas nepanoro siet su savo jubiliejumi bei jį lydėjusiu šventiniu šurmuliu.

Lakūnas patobulino lėktuvą

Lėktuvą, kuris iki J.Kairio buvo vadinamas MAI-90, į Vilnių iš Maskvos atsigabeno 1999 metų vasarą kaip vienintelį MAI-90 egzempliorių.

Originalus lėktuvas į orą pirmą kartą buvo pakeltas 1993 metų sausio pabaigoje. Tais metais maskviečiai lakūnai bandytojai atliko aštuoniasdešimt MAI-90 skrydžių.

Tačiau bandymų programai vos įpusėjus, pritrūko lėšų, specialistų kompetencijos ir projektas įstrigo.

J.Kairys nuo pat pradžių domėjosi šiuo įdomiu, kaip jam atrodė, konstruktorių darbu. "To lėktuvo galimybių nežino niekas", - tuo metu sakė akrobatikos meistras. Suprantama pirmuosius skrydžius MAI-90 atlikę lakūnai bandytojai specifinių lėktuvo ypatumų atskleisti negalėjo.

Ne vienerius metus trukusio J.Kairio derybos su lėktuvo kūrėjais baigėsi MAI-90 perdavimo sutartimi - nuo tol šį aparatą, perėmęs visas teises, išbaigė inžinerinės nuovokos nestokojantis J.Kairys.

Visiškai perdaryta piloto kabina, ženkliai perdaryti vairai, padidintas aukščio vairo potas, patobulinti eleronai bei konstrukcijos aptakai - "JUKA" gerokai skiriasi nuo buvusio MAI-90.

Geometriniais parametrais "JUKA" šiek tiek mažesnis nei J.Kairio lėktuvai Su-26 ir Su-31. Lėktuvo ilgis - 5,7 metro, sparno mostas - 7,15. Lėktuvo konstrukcija leis skraidyti maksimaliu 400 kilometrų per valandą greičiu. Teigiamų ir neigiamų perkrovų ribos - 11. Eksperimentinio aparato "JUKA", variklis M-14P kol kas yra 360 arklio galių.

Skridimo charakteristikos paaiškės po bandomųjų "JUKA" skrydžių, tačiau vienas privalumas yra aiškus jau dabar: šis lėktuvas yra maždaug šimtu kilogramų lengvesnis negu Su-26.

J.Kairys neslepia manąs, kad jo varžovų laukia nelengvos dienos. 2000 metų Pasaulio taurės laimėtojas ketina vėl rungtinauti šiose varžybose.

Paklaustas, kaip mano sertifikuoti lėktuvą, J.Kairys sakė, kad "JUKA" liks eksperimentinis aparatas.

Gegužės 16 d. buvo nuskrista į GRAND PRIX varžybas Prahoje, kur kvalifikacijoje užimta antra vieta, o varžybose - šešta. Lėktuvas išlaikė varžybų išbandymą.



Presented by Lietuvos Rytas

PILOT'S ANNIVERSARY AND AIRPLANE'S BIRTHDAY

By Edmundas Ganusauskas
Translated by Jūratė Levina

Nuotrauka iš J. Kairio archyvo

Celebrating his fiftieth birthday anniversary on May 6, Jurgis Kairys presented the acrobatic plane JUKA in Vilnius International Airport. On the same day, Civil Aviation Administration gave to the plane the registration number LY-JKA.

For the occasion of his anniversary, Jurgis Kairys lined up the escort of his sport career on the airfield platform – the planes Jak-50 and Su-26, with the former of which he won the golden prizes of European and World Championships for the compulsory programmes.

The latter airplane, Su-26, is of incomparably higher class. Several years ago having taken an active part in the creation of the machine, Kairys still surprises the public of airfields with this plane.

On his fiftieth anniversary day Kairys also demonstrated the impressive potential of Su-26; however, the future prospects of the acrobatics master are already associated with JUKA. The pilot placed the plane alongside the others the last – only to see it for the time being, as the experienced pilot, having had the first testing flight, did not want to associate it with his anniversary and the clamour of its celebration.

Airplane Improved by Pilot

In the summer 1999 Kairys brought from Moscow to Vilnius the plane that before him was called MAI-90 as the only one specimen of MAI-90.

The original plane took off for the first time in the end of January 1993. That year the Moscow test pilots did eighty flights on MAI-90.

Airplane collected at the base of Lithuanian Airlines, coloured in special camera at dye-house JSC "Arturita".

Yet just in the middle of the testing programme the project got stuck because of the lack of financing and competence of specialists.

Kairys had been interested in this fascinating – as it seemed to him – project of the designers. 'Nobody knows the potential of this plane,' – said the acrobatics master at that time. Understandably, the test pilots that did the first flights on MAI-90 could not appreciate the specific characteristics of the plane.

Negotiations of Kairys with the designers of the plane lasted for years before ended up in an agreement on the transfer of the plane – since now, taking over all the rights on the plane and having enough of engineering wits, Kairys was the one who finished up the machine.

The pilot cabin is absolutely changed, the surface of the elevator is remarkably bigger, the ailerons and the fairings of the construction are refined – JUKA is much different from the one-time MAI-90.

The geometric parameters of JUKA seem to be a bit smaller than those of Kairys's Su-26 and Su-31. The length of the plane is 5,7 m, the spread is 7,15. The construction of the plane will allow the maximum speed of 400 km an hour. The range of positive and negative overload is 11. The engine of the experimental JUKA is currently M-14P, and its horsepower is 360.

The flying characteristics will be cleared out after the testing flights of JUKA. Yet one advantage is already clear – the plane weights about one hundred kilograms less than Su-26.

Kairys is not afraid to say that hard days are awaiting his rivals. The winner of the World Cup 2000 is going to take part in the competition.

When asked about the certification of the plane, Kairys said that JUKA will remain an experimental machine.

May 16 J.Kairys participated in GRAND PRIX competition in Prague, where he won the second place during qualification and was sixth at the competition. The aeroplain passed the competition test well.

LIETUVOS AVIACIJOS SPORTO VARŽYBŲ KALENDORIUS 2002 METAMS

DATA	VARŽYBŲ PAVADINIMAS	VARŽYBŲ VYKDYMO VIETA
LIETUVOS AKROBATINIO SKRAIDYMO SPORTO FEDERACIJA		
04 27-28 kiekvieną savaitę	AKROBATINIO SKRAIDYMO LAKŪNŲ TOBULINIMOSI KURSAI	Aleksotas
07 10-21 kiekvieną savaitę	AUKŠČIAUSIOS KATEGORIJOS RINKTINĖS TRENIRUOTĖS	Jstros aerodromas
07 27-28	STANDARTINĖS KATEGORIJOS RINKTINĖS TRENIRUOTĖS	Alytus, Kaunas
08 16-18	13-ASIS EUROPOS AKROBATINIO SKRAIDYMO ČEMPIONATAS	Jstros aerodromas
08 16-18	LIETUVOS ČEMPIONATO "A" KATEGORIJOS VARŽYBOS	Molėtų aerodromas
08 16-18	LIETUVOS ČEMPIONATO "B" KATEGORIJOS VARŽYBOS	Alytus
08 16-18	ALYTAUS MIESTO TAURĖS VARŽYBOS	Alytus
08 27-31	LIETUVOS ČEMPIONATAS REAKTYVINIAIS LĖKTUVAIS	Kėdainiai
08 27-31	LIETUVOS ČEMPIONATO "C" KATEGORIJOS VARŽYBOS	Aleksotas
08 27-31	KAUNO MIESTO TAURĖS VARŽYBOS "B" IR "C" KATEGORIJA	Aleksotas
LIETUVOS AVIAMODELIŲ SPORTO FEDERACIJA		
04 06-07	KAMBARINIAI AVIAMODELIAI	
07 20-21	RESPUBLIKOS JAUNIŲ IR SUAUGUSIŲ ČEMPIONATAS	Panevėžio r.
12 21	ANYKŠČIŲ TAURĖ	Anykščiai
	Jaunių VILNIAUS TAURĖ	Vilnius
04 27-28	LAISVOJO SKRIDIMO AVIAMODELIAI	
06 15-18	Pasaulio taurės etapas "BALTIC CUP-2002"	Paluknys
07 13-14	A. PRANSKĖČIO taurė, Lietuvos taurės I etapas	Biržai
08 16-18	RESPUBLIKOS ČEMPIONATAS	Biržai
09 07	KLUBINĖS VARŽYBOS-Lietuvos taurės II etapas	Biržai
09 21	ŠIAULIŲ TAURĖ-Lietuvos taurės III etapas	Šiauliai
	VARĖNOS TAURĖ-Lietuvos taurės IV etapas	Varėna
05 11-12	KOSMINIAI MODELIAI	
06 15	RESPUBLIKOS ČEMPIONATAS	Šeduva
10 12	VILNIAUS TAURĖ	Kyviškės
	LIETUVOS TAURĖ	Kyviškės
04 27-28	RADIJO BANGOMIS VALDOMI MODELIAI	
05 11-12	SEZONO ATIDARYMO VARŽYBOS	Kyviškės
05 18	MAŽEIKIŲ TAURĖ	Mažeikiai
06 01-02	RMTKR ir JAUNIŲ SEZONO ATIDARYMO VARŽYBOS	Kyviškės
06 15-16	TRAKŲ TAURĖ	Trakai
06 29-30	JAUNIŲ IR MOKSLEIVIŲ ČEMPIONATAS F3J	Radviliškis
07 27-28	RESPUBLIKOS ČEMPIONATAS	Alytus
08 24-25	ALYTAUS TAURĖ	Alytus
08	KURŠENŲ TAURĖ	Kuršėnai
09 07-08	KLUBINĖS VARŽYBOS	Biržai
09 21-22	VILNIAUS TAURĖ	Paluknys
	SEZONO UŽDARYMO VARŽYBOS	Paluknys
05 04-05	KORDINIAI MODELIAI	
06 01	RESPUBLIKINĖS MOKSLEIVIŲ VARŽYBOS	Vilnius
07 06-07	KERNAVĖS TAURĖ 2002	Kernavė
08 16-18	LIETUVOS RESPUBLIKOS ČEMPIONATAS	Vilnius
09 07-08	KLUBŲ ČEMPIONATAS-Lietuvos taurės II etapas	Biržai
10 05-06	PANEVĖŽIO TAURĖ 2002-Lietuvos taurės III etapas	Panevėžys
	VILNIAUS TAURĖ 2002-Lietuvos taurės IV etapas	Vilnius
LIETUVOS AVIAKONSTRUKTORIŲ FEDERACIJA		
07 14-17	SKRYDIS APLINK LIETUVĄ	Maršrutai
08	SEZONO PRADŽIOS SĄSKRYDIS	Raseiniai
08	SĄSKRYDIS	Pociūnai
LIETUVOS PARAŠIŲTŲ SPORTO FEDERACIJA		
06 20-23	LIETUVOS STILIAUS IR TIKSLUMO ČEMPIONATAS	Marijampolė
07 01-12	TRENIRUOČIŲ STOVYKLA LAISVO KRITIMO DERINIŲ REKORDUI PAGERINTI	Pociūnai
07 13	AVIACIJOS ŠVENTĖ-KAUNO PARAŠIUTININKŲ KLUBUI 30 metų	Pociūnai
07 20-28	LAK TAURĖ	Palanga-Vilnius
08 09-11	JAUNIMO TIKSLAUS NUSILEIDIMO VARŽYBOS	Šiauliai
08 30-09 01	LAISVO KRITIMO DERINIŲ ČEMPIONATAS	Kaunas
LIETUVOS BENDROSIOS SPORTINĖS AVIACIJOS FEDERACIJA		
06 07-09	ATVIRAS LIETUVOS PRECIZINIO SKRAIDYMO ČEMPIONATAS	Klaipėda
09 19-22	"LIETUVOS SPARNŲ" TAURĖ ir 2-sis ATVIRAS LIETUVOS LĖKTUVINIO RALIO ČEMPIONATAS	Vilnius, Paluknys

LIETUVOS SKLANDYMO SPORTO FEDERACIJA

05 18-06 02
05 18-06 02
07 20-06 03
kiekvieną savaitę
08 10-24
08 10-24
08 01-14
data tikslinama

ATVIROS KLASĖS ČEMPIONATAS
STANDARTINĖS KLASĖS ČEMPIONATAS
KLUBINĖS KLASĖS ČEMPIONATAS
ANTANO RUKO TAURĖ
JAUNIMO ČEMPIONATAS
SENJORŲ ČEMPIONATAS
VILNIAUS TAURĖ
ŽEMAITIJOS TAURĖ

Pociūnai
Pociūnai
Paluknė
Pociūnai
Panevėžys
Panevėžys
Paluknė
Klaipėda

SKRAIDYKLIŲ IR PARASPARNIŲ SPORTO FEDERACIJA

05 04-12
08 20-26
08 12-15
06 10-14
09 10-14
03 01-11 01
02 12-18
06 01-15

LIETUVOS ATVIROS SKRAIDYKLIŲ XXII ČEMPIONATAS
2-asis LIETUVOS SKRAIDYKLIŲ GREIČIO ČEMPIONATAS
VILNIAUS TAURĖ
KRYMCEVO TAURĖ
KAUNO TAURĖ
LIETUVOS SKRAIDYKLIŲ TAURĖ ETAPAS
PARASPARNIŲ TIKSLAUS NUSILEIDIMO ČEMPIONATAS
LIETUVOS PARASPARNIŲ ČEMPIONATAS

Kėdainiai
Neringa
Valkininkai
Šeduva
Netonys
Respublikos teritorija
Trakai
Valkininkai

LIETUVOS ULTRA LENGVŲ ORLAIVIŲ PILOTŲ FEDERACIJA

08 15-18
08 15-18
data tikslinama

LIETUVOS ČEMPIONATAS
A. LIEKIO TAURĖ
AVIARALIS APLINK LIETUVĄ

Aleksotas
Aleksotas
-

LIETUVOS OREIVIŲ DRAUGIJA

06 06-09
07 19-20
07 31-08 04
08 15-18

GUBERNIJOS TAURĖ 2002
AUKŠTAITIJOS TAURĖ
EUROPOS KARŠTO ORO BALIONŲ PRIEŠČEMPIONATAS "EUROCENTRAS 2002", 10-ASIS LIETUVOS KARŠTO ORO BALIONŲ ČEMPIONATAS, 2-ASIS LATVIJOS KARŠTO ORO BALIONŲ ČEMPIONATAS
"GOTLIB BLANC" taurė

Šiauliai
Panevėžys
Vilnius

Baltnetos
KOMUNIKACIJOS

Naugarduko g. 32/2, Vilnius, tel. (22) 39 55 93
Draugystės g. 19, Kaunas, tel. (27) 40 01 40
Minijos g. 2, Klaipėda, tel. (26) 39 70 80
el.paštas: info@balt.net http://www.balt.net

INTERNETE judėk PATOGIAI



Civilinės aviacijos administracijos direktoriumi konkurso būdu tapo buvęs CAA direktoriaus pavaduotojas **Kęstutis Auryla**. Susisiekimo ministro įsakymu šioms pareigoms jis paskirtas nuo birželio 10 d.



Alvydas Šumskas

LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRAVIMO REZULTATAI EUROPOS IR PASAULIO ERDVĖJE

Nenorėčiau varginti "Lietuvos sparnų" skaitytojų ilgu valdininkišku straipsniu, tačiau jau pati šio pasakojimo tema diktuoja tam tikrus terminus, minčių dėstymo trafaretus.

Pati Civilinės aviacijos administracija trumpai buvo pristatyta paskutiniajame Jūsų žurnalo numeryje, todėl šiandien ketinu tik trumpai apžvelgti, ką gi pavyko nuveikti daugiau kaip pusmetį gyvuojančiai mūsų institucijai ir kas yra daroma, kad Lietuvos aviacijai pavyktų sklandžiai susijungti su Europos oro transporto sistema. Sąmoningai nesakau "integruotis", nes, pastaruoju metu dažnai vartojamas, šis žodis, ko gero, daugeliui jau pabodo.

Šiame staraisnyje norėčiau labiau akcentuoti kai kuriuos tarptautinius mūsų veiklos aspektus.

Pradžioje, kad būtų lengviau įsivaizduoti Lietuvos civilinės aviacijos valdymo struktūrą, siūlyčiau palyginti ją su piramide, kurios pagrindą sudaro įmonės ir organizacijos, tiesiogiai dalyvaujančios aviacijos veikloje, t.y. vežančios keleivius bei gabenančios krovinius, plėtojančios oro uostų ir skrydžių valdymo veiklą, užsilimančios orlaivių gamybą bei remontu, specialistų mokymu, komercine, sporto bei kitokia veikla.

Su visu tuo glaudžiai susijusi Civilinės aviacijos administracija (CAA), kurioje dirbantys pareigūnai turi gerai išmanyti visų skraidybos sričių specifiką, gebėti kontroliuoti šalies civilinės aviacijos skrydžių saugą. Šią instituciją statyčiau ant antrojo piramidės laiptelio.

Oro transporto politika ir ekonomika - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos išimtinė teisė. Jai skirta būti statinio viršuje.

Su tarptautinėmis ir užsienio organizacijomis, atskiromis užsienio šalimis bei kompanijomis savo lygiu bendradarbiauja visi išvardytieji - tiek juridiniai, tiek fiziniai - aviacinės veiklos dalyviai.

Išskyrčiau keletą Administracijos kompetencijai priklausančių tarptautinės svarbos klausimų, galinčių turėti įtakos ir visos Lietuvos civilinės aviacijos raidai

Kaip žinote, Lietuvos Respublika, įstojusi į Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (ICAO), Europos civilinės aviacijos konferenciją (ECAC) ir tapusi kandidatė į Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) nares, prisilimė ir įsipareigojimus šioms organizacijoms laikytis jų standartų bei rekomendacijų.

Kontroliuoti, kaip šie reikalavimai vykdomi, pavesta Civilinės aviacijos administracijai.

Pagal ICAO Asamblėjos patvirtintą skrydžių saugos priežiūros organizavimo vertinimo programą Lietuvoje kas keleri metai lankosi ICAO ekspertų komisija. Paskutiniojo vizito, kuris vyko 2001 m. spalio 22-25 dienomis, metu komisija teigiamai įvertino Lietuvos CAA pastangas taisant anksčiau nustatytus trūkumus organizacinėje, teisinėje, skrydžių vykdymo, personalo licencijavimo, orlaivių tinkamumo bei techninės priežiūros srityje.

Kaip Administracijos vadovui, man malonu konstatuoti, kad per dvejus metus mums pavyko ištaisyti 38 pastabas iš 41 ir dabar Lietuva minima kaip neblogų laimėjimų pasiekusi šalis.

Atstovaujame Lietuvai ir ICAO organizuojamuose įvairaus lygio susitikimuose. 2001 m. rugsėjo 24 - spalio 6 dienomis man teko dalyvauti aukščiausiosios ICAO institucijos Asamblėjos 33-ojoje sesijoje Monrealyje, kur buvo svarstomi aviacijos raidai svarbūs klausimai. Daugiausia dėmesio buvo skirta aviacijos saugumo stiprinimui.

Dar pridursiu, kad Lietuva dalyvauja ir vieno iš ICAO regioninių biurų - ICAO Europos ir Šiaurės Atlanto regiono biuro, skirto įgyvendinti ICAO oro navigacijos politiką Europoje - veikloje. Valstybės įmonės "Oro navigacija" ir CAA specialistai aktyviai dirba biuro specialiųjų darbo grupių pasitarimuose, kuriuose sprendžiamos meteorologijos, dažnių tvarkybos, skrydžių bet koku oru, skrydžių aerodromuose, oro eismo vadybos ir kitos problemos.

Esame įpareigoti atstovauti Lietuvai Europos civilinės aviacijos konferencijos šalių civilinės aviacijos administracijų generalinių direktorių (DGCA) susitikimuose, tikslinių darbo grupių pasitarimuose. Ten sprendžiami visoms Europos šalims svarbūs oro transporto politikos ir ekonomikos, aviacijos saugumo, formalumų supaprastinimo, aplinkosaugos ir kiti klausimai

Į paskutiniuosius, 114-ąjį ir 115-ąjį, DGCA susitikimus vykome jau kaip Civilinės aviacijos administracijos atstovai.

Lietuva taip pat dalyvauja įgyvendindama ECAC transporto ministrų patvirtintą 2000-2015 metų Europos oro eismo vadybos strategiją "ATM 2000+". Viena iš jos sudėtinųjų dalių yra Europos oro eismo vadybos programa (EATMP), į kurią Lietuva įsijungė dar 1995 metais.

Reikšmingu laiku faktą, kad nuo 2002 m. sausio 24 d. Lietuvoje, kaip ir visoje Europoje, įsigaliojo sumažintas vertikalusis orlaivių skirstymo minimumas (RVSM) tarp 290-ojo ir 410-ojo skrydžio lygių.

Iki tol vertikalojo skirstymo minimumas orlaiviams, skrendantiems žemiau 290-ojo skrydžio lygio, buvo nustatytas 1000, virš šio lygio - 2000 pėdų. Įvedus RVSM, Europos oro erdvėje atsirado šeši papildomi skrydžio lygiai, kurių dėka turėtų laidesnė tapti oro erdvė, tikimasi, kad sumažės skrydžių užlaikymų ir aplinkos tarša, oro vežėjai sutaupys pinigų, skrydžių vadovų darbas taps lankstesnis.

Tai vienas didžiausių ir svarbiausių ICAO oro erdvės tvarkybos projektų Europoje nuo 1950 metų. Jį vykdyti buvo patikėta Europos saugios oro navigacijos organizacijai (Eurokontrollei) kartu su atskirų šalių darbo grupėmis, atsakingomis už nacionalinių programų įgyvendinimą.

Lietuva, kaip ECAC narė, šiame projekte dalyvauja nuo 1999 metų.

Diegti RVSM Lietuvos oro erdvėje reikė koreguoti esančius arba kurti naujus skrydžių valdymo reikalavimus ir papildomus reikalavimus orlaiviams bei oro vežėjams.

Būdamas šio projekto vadovu Lietuvai, dabar galiu drąsiai teigti, kad tiek jame dalyvavę Civilinės aviacijos administracijos, tiek valstybės įmonės "Oro navigacija" specialistai tinkamai pasirengė šiai naujovei.

Pagal RVSM reikalavimus modifikuota skrydžių valdymo įranga, darbu naujomis sąlygomis parengti skrydžių vadovai, nustatyta oro vežėjų ir orlaivių sertifikavimo tvarka, sertifikuota aviakompanija "Lietuvos avialinijos" ir trys jos "Boeing" orlaiviai, su kaimyninėmis šalimis suderinti nauji oro keliai, parengti svarbiausi orlaivių įrangos bei skrydžių RVSM oro erdvėje reikalavimai.

Kartu reikėtų paminėti, kad Lietuvoje didelis dėmesys skiriamas ECAC asocijuotosios žinybos Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) reikalavimų, privalomų visoms Europos Sąjungos šalims, vykdymui. Visi nacionaliniai skrydžių saugos teisės aktai rengiami vadovaujantis šiais reikalavimais. Dabar šie

darbai užima išties nemažą Administracijos specialistų darbo laiko dalį, juolab, kad turime laikytis patvirtintų dokumentų rengimo terminų. JAA skrydžių saugos standartai turi įsigalioti nuo 2003 m. gruodžio 31 d. Iki to laiko juos reikia išversti į lietuvių kalbą, patvirtinti ir pradėti taikyti. Iki šiol parengti ir jau taikomi šešeri Lietuvos civilinės aviacijos teisės aktai, parengti JAA dokumentų pagrindu.

Mūsų pareigūnai kartu su kitais Lietuvos civilinės aviacijos specialistais nuolat tobulina ECAC ir JAA organizuojamuose seminaruose bei kursuose.

Lietuva dalyvauja vykdam ICAO inicijuotą ir ECAC bei JAA plėtojamą užsienio šalių orlaivių saugos įvertinimo programą (SAFA), pagal kurią pasirinktinai tikriname, kaip į mūsų šalį atskridę užsienio šalių orlaiviai laikosi skrydžių saugos reikalavimų.

Stengiamės draugiškai ir veiksmingai bendradarbiauti ir su artimiausiomis kaimyninėmis šalimis Latvija bei Estija.

Nuo praėjusių metų rugpjūčio mėnesio jau įvyko trys Baltijos šalių civilinės aviacijos administracijų generalinių direktorių pasitarimai, visoms trims šalims rūpimais klausimais. Nusprendėme derinti savo pozicijas siekiant pilnateisės narystės JAA, keistis informacija apie incidentus ir avarijas, bendradarbiauti mokymo srityje, organizuoti bendrus JAA reikalavimų mokymo seminarus, keistis egzaminuojančiaisiais inspektorais, bendrai spręsti kitas iškylančias problemas.

Lygiagrečiai visiems mano paminėtiems darbams, kartu labai atidžiai sekame ir Europos Sąjungos oro transporto politikos pokyčius. Visus rengiamus nacionalinius aviacijos teisės aktus deriname su Sąjungos Komisijos ir Tarybos direktyvų bei reglamentų nuostatomis.

Kartu turėčiau paminėti, kad Lietuva yra suderinusi Bendrąjį daugiašalį tarptautinį aviacijos susitarimą įsijungti į liberalizuotą Europos valstybių oro erdvę, ir yra pasirašiusi pereinamojo laikotarpio protokolo projektą.

Aviacijos veikla labai įvairialypė ir reikalauja pareiškimo iš tų, kurie jos imasi.

ĮTEIKTI S. DARIAUS IR S. GIRĖNO MEDALIAI




A. Babausko nuotr.

Lietuvos Respublikos Prezidento Valdo Adamkaus 2002 m. birželio 14 d. Nr. 1806 dekretu

S. Dariaus ir S. Girėno medaliais apdovanoti:

Danas Babenskas, Regina Gramutė - Čeponienė, Elena - Algima Kryžanauskaitė, Josifas Legenzovas, Kazys Mikalauskas, Zigmantas Motiekaitis, Saulius Prielgauskas, Vytautas Sriubas, Rimas Steponėnas, Jurgis Strazdas.



Darius Ereminas, m. dr.
Aviacijos medicinos ekspertas

KĄ GALVOJA AVIACIJOS GYDYTOJAS

Lietuvoje yra įregistruota virš 2000 aviacijos specialistų - transporto pilotų, komercijos aviacijos pilotų, pilotų mėgėjų, sklandytojų, skraidančiųjų inžinierių, šturmanų, lėktuvų palydovų (stiuardų), skrydžių vadovų, laisvojo aerostato pilotų, technikų/inžinierių, mokinių pilotų ir mokinių skrydžių vadovų. Iš šio nemažo sąrašo tik aviacijos technikams/inžinieriams nereikia specialių sveikatos pažymėjimų. Visi kiti, norėdami gauti ar pratęsti atitinkamą aviacijos specialisto licenciją, privalo turėti galiojantį sveikatos pažymėjimą. Licencijos savininko sveikata turi atitikti reikalavimus, nurodytus LR sveikatos apsaugos ir susisiekimo ministro įsakymu Nr. 652/394 1996 m. patvirtintose civilinės aviacijos specialistų medicinos ekspertizės atlikimo taisyklėse.

Kadangi aviacinė veikla yra susijusi su specifiniais reikalavimais ir padidinta rizika, sveikatos pažymėjimo savininkas turi būti psichiškai ir fiziškai tinkamas saugiai atlikti pareigas, nurodytas licencijoje. Aviacijos medicinos gydytojas ekspertas, tikrindamas aviacijos specialisto sveikatą turi įsitikinti, ar jis tinkamas tai veiklai dabar, ir ar jis bus tinkamas dar iki kitos ekspertizės. Šie gydytojai formuoja preliminarinę ekspertizės išvadą, o galutinį sprendimą priima ir sveikatos pažymėjimą išduoda vyriausiasis civilinės aviacijos medicinos ekspertas, tai patvirtindamas Aviacijos medicinos sektoriaus antspaudu ir savo parašu.

Pradinės ekspertizės metu aviacijos medicinos eksperto uždavinys žymiai sunkesnis - ne tik nustatyti, ar jis sveikas ir tinkamas pradėti aviatoriaus karjerą, bet ir ar ilgai tirimasis bus sveikas. Todėl pradinis sveikatos tyrimas yra išsamiausias ir visaapimantis. Pirmą kartą atliekant aviacijos medicinos ekspertizę kandidatas privalo pateikti aviacijos gydytojams ekspertams savo pasą, psichiatro ir narkologo išvadą, ambulatorinę kortelę arba išrašą iš jos ir kitus medicinos dokumentus, suteikiančius visapusišką informaciją apie jo sveikatos būklę ir ligas. Jos metu yra išsamiai įvertinama širdies ir kraujagyslių, kvėpavimo, virškinimo ir kitų organizmo sistemų būklė. Šiame straipsnyje nedetalizuosime aviacijos medicinos ekspertizės struktūros; jos esmę galima apibūdinti taip: kandidatas neturi sirgti arba turėti sveikatos sutrikimų, dėl kurių staiga prarandamas darbingumas ir kyla grėsmė skrydžių saugai. Aiškūs netinkamumo kriterijai: įgimtos ar įgytos anomalijos; aktyvi ar paslėpta negalė; ūmi arba lėtinė liga; sunkūs sužalojimai ar padariniai po operacijų - kas sukelia funkcinį nedarbingumą, kuris trukdytų minėtam asmeniui saugiai pilotuoti orlaivį ir/arba atlikti kitas orlaivio įgulos nario pareigas. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas įtariant psichozę, asmenybės sutrikimus, psichinius sutrikimus ir neurozę, alkoholizmą, psichotropinių vaistų arba panašių į juos medžiagų vartojimą ar piktnaudžiavimą jais (nesvarbu, ar kandidatai priklausomi nuo jų, ar ne).

Kitas nepakankamai žinomas klausimas - laikotarpis tarp medicinos ekspertizės. Juk yra daug priežasčių, sukeliančių greitą sveikatos pablogėjimą. Taisyklėse numatyta, kad licencijos savininkas, pablogėjęs sveikatai, privalo skubiai nutraukti savo profesinę veiklą ir informuoti Civilinės aviacijos administracijos Aviacijos medicinos sektorių. Be to jis nedelsdamas privalo informuoti Civilinės aviacijos administracijos Aviacijos medicinos sektorių apie:

- a) hospitalizaciją, trukusią ilgiau kaip 12 val.;
- b) chirurginę operaciją arba invazinę procedūrą;
- c) vaistų vartojimą;
- d) kontaktinių lęšių ir akinų nešiojimą.

Sveikatai pagerėjus, kiekvienas sveikatos pažymėjimo savininkas (-ė), kuris (-i):

- a) dėl sunkaus sužeidimo negalėjo atlikti savo profesinių pareigų;
- b) sirgo liga, dėl kurios negalėjo atlikti savo profesinių pareigų 21 ir daugiau dienų;
- c) negalėjo eiti pareigų dėl nėštumo,

privalo apie tai raštu informuoti Aviacijos medicinos sektorių.

Sveikatos pablogėjimas nebūtinai reiškia netinkamumą atlikti savo profesinę veiklą. Vyriausiasis civilinės aviacijos medicinos ekspertas įvertina tinkamumą pareigoms, jei reikia, siunčia atitinkamoms konsultacijoms. Jei vyriausiasis civilinės aviacijos medicinos ekspertas mano, kad liga arba sužeidimas negali pakenkti skrydžių saugai, jis gali pratęsti arba atnaujinti sveikatos pažymėjimo galiojimą be atitinkamų specialistų konsultacijos.

Jei kandidato arba Sveikatos pažymėjimo savininko sveikatos trūkumai yra nedideli, tačiau neatitinka reikalavimų, Aviacijos medicinos sektorius turi teisę išduoti, pratęsti arba atnaujinti sveikatos pažymėjimo galiojimą:

a) įvertinęs kandidato patyrimą ir galimybes eiti profesines pareigas konkrečioje darbo vietoje;

b) prireikus, patikrinęs kandidato sveikatą skrydžio metu.

Sveikatos pažymėjimo klasė ir jo galiojimo laikas įvairiems aviacijos specialistams yra:

a) komercinės aviacijos piloto, avialinių transporto piloto, navigatoriaus ir skraidančio inžinieriaus sveikata privalo atitikti 1 klasės reikalavimus; galioja 12 mėnesių;

b) piloto mėgėjo, sklandytojo, laisvojo aerostato piloto, ir lėktuvo palydovės sveikata privalo atitikti 2 klasės reikalavimus; galioja 24 mėnesius; (Piloto mėgėjo klausia turi atitikti 1 klasės reikalavimus, jei šis nori gauti licenciją, suteikiančią teisę skraidyti pagal prietaisus);

c) skrydžių vadovo sveikata turi atitikti 3 klasės reikalavimus; galioja 24 mėnesius.

Sukakus 40 metų, aviacijos specialistų sveikatos pažymėjimo galiojimo laikas ir sveikatos tikrinimų intervalai trumpesni:

a) avialinių transporto pilotų, komercinės aviacijos pilotų, navigatorių ir skraidančių inžinierių - 6 mėn.;

b) pilotų mėgėjų, sklandytojų, laisvojo aerostato pilotų ir lėktuvų palydovių, - 12 mėn.;

c) skrydžių vadovų - 12 mėn.

60 metų pilotas negali būti orlaivio, skrendančio komerciniu reis, įgulos nariu. Išimtis yra tie atvejai, kai orlaivio įgulą sudaro daugiau kaip vienas pilotas ir joje yra tik vienas pilotas, sulaukęs 60 metų.

65 metų pilotas negali būti orlaivio, skrendančio komerciniu reis, įgulos nariu.

Aviacijos medicinos sektorius gali pripažinti kitose valstybėse išduotą galiojantį sveikatos pažymėjimą, jei su tos valstybės Civilinės aviacijos administracija yra pasirašyta atitinkama sutartis. Užsienio valstybės piliečiams pirmoji aviacijos medicinos ekspertizė atliekama tik tuo atveju, kai pateikiami tos valstybės Civilinės aviacijos administracijos patvirtinti dokumentai originalai (psichiatro ir narkologo išvados, ambulatorinė kortelė arba išrašas iš jos ir kiti medicinos dokumentai, suteikiantys visapusišką informaciją apie jo sveikatos būklę ir ligas).

Taigi, civilinės aviacijos specialistų medicinos ekspertizės atlikimo taisyklė nėra negailestingas įrankis, užbraukiantis kelią lėktuvo link. Ir eilinės aviacijos medicinos ekspertizės tikslas yra ne kuo daugiau kandidatų nubrokuoti, bet laiku pastebėti sveikatos pokyčių tendenciją ir imtis sveikatą palaikančių priemonių. Pastarieji du uždaviniai Lietuvoje sprendžiami dar nepakankamai efektyviai.

Jei turite klausimų apie tinkamumą skraidyti, abejojate ar Jūsų sveikata leis pradėti aviatoriaus karjerą, norite pasitarti dėl vartojamų vaistų suderinamumo su skrydžiais, kreipkitės elektroniniu paštu, adresu: aplinsk@kmu.lt.



Vytautas Plytnikas

GYVENIMO TIKSLAS - SKRISTI

ALGIMANTAS RAUPELIS, per kelerius metus apleistą žemės ūkio aviacijos aerodromą netoli Molėtų pavertė svajonių išsipildymo lauku. Viskas prasidėjo dar vaikystėje, kai šaukštą košės nurydavo tik tada, kai jis "burgzdamas" įskrisdavo tiesiai burnon.

Jūs naujas žmogus aviacijoje.

Iš tiesų, visai neseniai pasirodžiau aviacijos padangėje ir manęs dar daug kas nepažįsta. Ketverius metus negalėjau skraidyti dėl kojos traumos, po to trejus labai daug dirbau. Ir piloto licenciją turiu vos kelerius metus. Didžioji dalis dabartinių pilotų į aviaciją atėjo ankstyvoje jaunystėje, dar "dosaafiniiais" laikais, todėl vieni kitus puikiai pažįsta jau daugelį metų. Paprasčiausiai - aš pradėjau skraidyti būdamas gerokai vyresnis. Ir gerai: jaunystės kvailumą jau buvau išbarstęs ant žemės kelių, į dangų pakilau šviesia galva ir ramia sąžine.

O kodėl ėmėte skraidyti?

Todėl, kad taip man labai reikia...

Mama pasakodavo, kad dar vaikystėje paėmęs šaukštą sakydavau "bzzzz...". Paprastas šaukštas su koše nepasiekdavo mano burnos - ji atsiverdavo tik prieš lėktuvą. Jau tada žavėjo technikos pasaulis.

Kai studentavau, kartu su grupės draugu ėmiau domėtis aviamodelizmu. Gaminome oro mūšio modelius (tuomet vadintus "boicovkėmis"). Buvo labai smagu. Tačiau dalyvauti varžybose jau buvau per "senas". Laiko taip pat daug neturėjau: studijavau, padėdavau tėvams ūkyje. Rimčiau aviacija susidomėjau tapęs verslininku. Viename reklaminiame skelbime perskaičiau, kad parduodamas savadarbis lėktuvas. Pagalvojau - kodėl gi jo nenusipirkus. Paskambinau. Suderėjom kainą. Pirkau katę maišę, nes net nežvilgtelėjęs sumokėjau avansą. Tai buvo mano pirmasis žingsnis aviacijos link.

Tik po to skraidymai, pažintys, nauji draugai ...

Išbandęs rimtesnius lėktuvus nusprendžiau, kad laikas įsigyti

JAK - 52. O jau tada ir prasidėjo tikroji aviacija...

Kodėl Molėtai?

Molėtai - tėvuko gimtinė. Dažnai savaitgaliais atvažiuodavom į vasamamį prie Bebruso ežero ar į tėviškę (tėvai šioms vietoms jaučia ypatingą nostalgiją). O aš norėjau skraidyti... Ėmiau dairytis, kur būtų galima šiose apylinkėse įrengti lėktuvų nusileidimo taką. Molėtiškiai draugai paskatino sakydami, kad netoliese yra apleistas žemės ūkio aviacijos aerodromas.

Nuvažiavom pasižiūrėti - puikiausias takas, tik labai apleistas: palikti rąstgaliai, dirvonai, mėšias, šiaudai ir ... besiganančios karvės. Viskas atrodė pakankamai baisiai. Tačiau pabudo savininko instinktas. Gal vis dėlto parduoda? Ėmiau domėtis. O jau po savaitės paskambino šio bankrutavusio ūkio direktorius. Parduoda! Iš karto pasakiau, kad daug nemokėsiu. Užteko. Taip nusipirkau pakilimo taką ir nebaigtą (tiksliau - nelabai pradėtą statyti, bet jau apgriuvusį) angarą.

Sutvarkę taką, pabandėme nusileisti lėktuvu. Puiku. Galima skraidyti! Bet dar laukė begalė darbų. Kai yra takas ir lėktuvas, turi būti ir angaras, ir namukas, ir dar daug visko, kas reikalinga aerodromo priežiūrai. Iš pradžių maniau, kad susitvarkysiu minimaliai. Bet gera pradžia skatino viską padaryti kuo puikiau. Taip prabėgo treji metai.

Tai ar jau viskas padaryta?

Nors sekasi neblogai, tačiau tai vis dar tik pradžia. Be jokios abejonės, pagrindiniai darbai jau atlikti: iš mažo priešgaisrinio telkinuko įrengtas puikus keturiskart didesnis tvenkinys, pastatytas rąstinis namelis, du dideli angarai, renovuotas takas. Jį dar reikėtų išlyginti bei pailginti kokiais 400 metrų. Tada ir kiti lėktuvai galėtų čia nutūpti. Ruošiamės kelių apsodinti eglaitėmis. Miškininkai permai sutvarkė šalikėlę. Šiomet irgi pažadėjo: "Atvažiuosim. Mums čia patinka".

Turim dabar ir sraigtasparnį, kurį reikia užregistruoti bei sutvarkyti. O jau pavasarį ir šlaip darbų netrūksta. O kur dar pagrindinis darbas, šeima su džiaugsmu ir rūpesčiais - tik spėti suktis. Po truputį judame į priekį, bet visų planų neatskleisiu.

Kas tai - būti aerodromo savininku?

Aišku, norėtuši, kad šis darbas bent šiek tiek atsipirktų. Lėktuvai brangūs, todėl kitais metais planuojame įsteigti aviacijos mokyklą. Gal ji bent šiek tiek padengtų aerodromo išlaikymo išlaidas. Galbūt statysime viešbutuką. Pasistengsime į jį privilioti kuo daugiau turistų. Kitais metais jau ir sraigtasparnis bus visiškai sutvarkytas. Atsiranda ir naujos technikos. Įkūrėme viešąją įstaigą "Molėtų Aeroklubas".



Tai nuosavybės ir atsakomybės pojūtis. Turtiniai santykiai įpareigoja, tačiau nemanau, kad tai blogai. Atsiranda pagarba savo paties darbui, juk kas "už ačiū" - tas ir nevertinama.

Ar sulaukiate svečių?

Molėtai - gražus ežerų kraštas. Žiūrint iš aukštai atsiveria nuostabūs vaizdai, todėl čia užklysta pažįstamų pažįstami, nemažai užsieniečių. Nebuvo nė vieno savaitgalio, o ypačiai vasarą, kad kas nors neatskristų ar neatvažiuotų. Lakūnams smalsu paskraidyti viename iš privačių Lietuvos aerodromų. Čia nėra didelių viršininkų, nereikia laukti kol tau teiksias atrakinti angarą ar duos raktus nuo lėktuvo - prašau, imk ir skrisk. Dėl to atmosfera jaukesnė.

Dažnai būname aerodrome?

Savaitgaliais ir beveik kasdien vakarais.

Anksčiau rūpėjo kavinės, panelės, merginimai, vilionės. Šiandien, kai esu vedęs, nepadoru į šonus žvalgytis, todėl mieliau važiuoju į aerodromą. Čia tai varžtą prisukti, tai dar ką sutvarkai - ir darbas atliktas, ir tu pats patenkintas. Atrodo, tapau skraidymo manijaku.

Kokiu orlaiviu labiausiai didžiuojatės?

Mano pasididžiavimas 1993 metų gamybos dvivietis sraigasparnis "Schweizer". Lietuvoje nėra jokios televizijos, kuri turėtų sraigasparnį. Kartais viena ar kita televizija filmavimui samdosi sraigasparnį Mi-8, tuomet sumontuojama speciali antivibracinė kėdė. "Robinzonas - 44" - tai sraigasparnis, iš kurio galima būtų filmuoti, tačiau, skrendant juo taip pat jaučiama vibracija. O štai sraigasparnis "Schweizer" labiausiai tinkamas filmavimui.

Ar pats turit aviacinių ambicijų?

Manau, kad šiuo metu esu rimtai užsidegęs sportine aviacija, tačiau laikas viską parodys. Apmaudu, kad pilotavimo aukštumos man sunkiai pasiekiamos dėl ūgio: sunkiai telpu į bet kurį sportinį lėktuvą. Kai sėdžiu JAK-52-am, kojos trukdo kokybiškai atlikti "bačkines" figūras. Mėginau ir su JAK - 50, ir JAK - 55. Deja, visi jie pritaikyti žemesniems.

Manau, kad yra nemažai vyrų, turinčių didelę patirtį, nebijančių skristi ir galinčių konkuruoti rimtesnėse varžybose. Linkiu jiems pasitikėti savo jėgomis. Nesvarbu kiek tau metų - svarbu pradėti. Kol vaikštai žeme, atrodo kad taip ir turi būti, tačiau tik pakilęs pamatai kitokį vaizdą, vertą pastangų.



SKRAIDYMO ULTRALENGVAIS ORLAIVIAIS FILOSOFIJA ARBA SAUGAUS SKRYDŽIO PARADOKSAI

Kęstutis Jurkėnas



Inga Braštėnaitė nuotrauka

Kai išlydime draugą į kelionę automobiliu, nepamirštame jo įspėti: "Važiuk atsargiai, neskubėk..." Visi žinome, jog kuo mažesnis judėjimo greitis, tuo mažesnė avarijos tikimybė. Net ir jai atsitikus - daugiau galimybių išgyventi esant mažam greičiui. Kaip įspėjamas žmogus, besiruošiantis išplaukti galingu kateriu į vandens platybes? Maždaug taip pat: "Būk žmogus, nevarinėk per greitai, neplauk toli nuo kranto". Jei kas atsitiks - daugiau galimybių išsigelbėti.

Saugumas aviacijoje - labai prieštaringas dalykas, kurį mes šiandien pabandysime detaliau panagrinėti ultralengvųjų orlaivių kontekste.

Pabandykite (turėdami kuo geriausius ketinimus) pasakyti pilotui, kad jis skraidytų kuo žemiau ir lėčiau. Vietoj laukiamos padėkos už rūpestį sulauksite maždaug tokio atsakymo: "Tu ką, niekše, mano mirties trokšti?" Skrydžiai mažame aukštyje, kada orlaivis lekia keliolika metrų virš žemės, "skuta" medžių viršūnes, iššoka iš už kalvų viršūnių klykiant atsitiktiniams stebėtojams arba išneria iš už pastato kampo kaip koks vaiduoklis - patys pavojingiausi ir rizikingiausi. Juos yra įvaldę tikrai nedaugelis oro meistrų. O jeigu dar atliekami minimaliais leidžiamais greičiais - tai tikrų tikriausias vaikščiojimas peilio ašmenimis.

Daugelis skraidymo aparatų sukurti taip, kad greitis ir aukštis jiems - gyvybė. Prarasdamas greitį lėktuvas netenka keliamosios galios savybių ir "smunka" (patenka į suktuką, sklendžia, kniumba, pereina į autorotaciją) - priklausomai nuo aparato schemos ir konstrukcijos. Iš esmės - krenta žemyn. Paprastas, visiems žinomas ir amžinai veikiantis žemės traukos dėsnis. Jeigu pilotas nesiima jokių veiksmų ištaisyti padėtį, taip ir krenta iki susidūrimo su žeme. Net jeigu mes laiku pastebėjome sudėtingą situaciją

ir ėmėmės reikalingų veiksmų, ištaisyti nepavydėtina situacijai reikia laiko. Krentant mažėja aukštis, o jeigu jo atsargos nepakankamos, kad ir kaip greitai ir teisingai taisytume padėtį, mums paprasčiausiai neužteks laiko.

Galimas ir kitoks atvejis: kažkas orlaiviui atsitiko (sulūžo, užsidegė, subyrėjo). Lėktuvas nebepali skristi ir vėl krenta siaubingai greitai mažėjant aukščiui. Belieka tikėtis gelbėtis - šokti su parašiotu. Bet tam taip pat reikia laiko. Be abejo, jei jūs skridote 1000 metrų aukštyje, jo turėsite šiek tiek daugiau. Būdamas ribiniame žemame aukštyje pilotas net nespėja suprasti, kas įvyko. Netgi bandant atlikti priverstinį tūpimą (sugedo variklis, baigėsi kuras ir t.t.), laimingos pabaigos tikimybė bus visados didesnė turint didesnę aukščio atsargą - daugiau galimybių pasirinkti vietą priverstiniam tūpimui.

Orlaiviai - "oro stichijos kūdikiai" - skirti judėti ore, padangėse, ir visos problemos, kaip taisyklė, atsiranda priartėjus prie žemės. Jiems žemė daugiau priešiška ir svetima nei artima: norint išlikti sveikiems, reikia kuo toliau laikytis nuo jos. O žmogui? Žmogui tas pats, ar jis nukris iš trisdešimties metrų aukščio esant 150 km/val. greičiui, ar iš šešių kilometrų aukščio esant 1500 km/val. greičiui (paieškos ir palaikų atpažinimo problemos tada jau nesvarbios) - rezultatas vienodas. Skirtumas galbūt tik tas, kad, skraidant arčiau žemės, artimais "kritimui" režimais, pilotas turi žymiai daugiau galimybių išbandyti žemės plutos tvirtumą. Tik tiek. Štai mes ir radome pirmąjį prieštaraivimą! Tie dalykai, kurie įprastame žmogaus gyvenime grasina jo trapijai gyvybei (aukštis virš žemės ir greitis jos atžvilgiu), tampa jo geriausiais draugais ore. Ir atvirkščiai - žemė, gimtieji namai tampa pačia pavojingiausia vieta nuo to momento, kai žmogus pakyla į dangaus erdves.

Didinant skrydžių saugumą svarbūs keli dalykai:

- skrydžio greičių diapazono išplėtimas;
- priešsuktukinių charakteristikų gerinimas (beje, yra orlaivių, niekada nepakliūnančių į suktuką);
- galingo variklio instaliacija (tam, kad būtų galimybė greičiau įveikti minimalių greičių ruožą ir pakilti į didesnę aukštį; todėl daugelis aviatorių nemėgsta labai silpnų variklių);
- orlaivio konstrukcijos patikimumo ir gyvybingumo gerinimas;
- saugos įrangos ir gelbėjimosi priemonių kūrimas.

Visa kita - pilotų reikalas. Jie gali tuo visu protingai pasinaudoti arba taip pat sėkmingai nuspjauti į konstruktorių ir gamintojų pastangas. Nėra ir negali būti priemonių, užtikrinančių absoliutų saugumą. Vienintelis dalykas, 99,9% garantuojantis apsidraudimą nuo nelaimingų atsitikimų aviacijoje, - tai visai nesiartinti prie orlaivių ir visko, kas su jais susiję. Tiesa, lieka 0,1% pavojaus - kad orlaivis pats užgrius jums ant galvos žemėje.

O kaip skrydžio saugumas tiesiogiai siejasi su ultralengvųjų orlaivių ypatybėmis? Apskritai, ULO saugesni nei vyresnieji, žymiai sunkesni ir greitesni, dangaus broliai.

Niekas nėra girdėjęs, kad ULO būtų sprogęs ore arba ant žemės (netgi gaisras iš aukštai nukritus - retas atvejis), nė vienas ULO pilotas nežuvo lūžus važiuoklei, įsibėgėjant ar riedant po tūpimo, susidūrus su kliūtimi ant žemės. Dauguma avarinių tūpimų (net ant vandens ar miško) ULO ekipažams baigiasi sąlyginai laimingai. Ir susidūrimas ore su kliūtimi kartais pasirodo ne toks tragiškas, kokio galima buvo tikėtis. O tuo, deja, "didžioji aviacija" jau seniai negali pasigirti.

Visa tai paaiškinama paprastais fizikos dėsniais, kurių čia nesiruošiamo aiškinti. Juos geriausiai iliustruos "rimtas" mokslinis anekdotas: Motociklistas dideliu greičiu rėžėsi į stulpą. Gulį nuolaužų krūvoje ir pusiau prarasdamas sąmonę šnabžda: "Gera, kad per pusę... gerai, kad per pusę... per pusę...". Atvyksta greitoji, čiumpa baikerį ir veža į ligoninę. O šis vis savo: "Gera, kad per pusę...". Greičio mėgėjas pasitaikė gyvybingas - atsigaivaliojo. Praveria po narkozės akis ir "Ačiū Dievui, per pusę!" Gydytojas išpučia akis: "Kas per pusę?". Motociklininkas linguoja sutvarstytą galvą: "Taigi m ir V kvadrato..."

Taigi didelis išgyvenusių ULO avarijose skaičius atsirado ne tik dėl to, "kad per pusę", bet ir dėl sąlyginai mažų m ir V. Avarijų metu atsiradę perkrovimai, veikiantys piloto organizmą, neviršija žmogaus kūno ir jo organų "kritinių atsparumo ribų".

Kuro kiekis ULO nedidelis, o suspausto oro balionų ši orlaivių klasė iš viso nežino. Viską sudėjus į vieną vietą galima paaiškinti ir labai mažą grėsmę "tretiesiems asmenims", esantiems žemėje, bei įvairiems statiniams.

Bet aviacija - įvairiausių prieštaravimų sankirta, kurioje ir ultralengvųjų orlaivių pramonė nėra išimtis. Dauguma ULO teigiamų pusių, darančių juos saugiais, tampa netinkamomis, kai norima panaudoti naujausias saugumo technologijas. Pavyzdžiui, ULO neįmanoma panaudoti apsauginių krėslų, pertvarų ar net saugumo kapsulių, kurios esant tokiems greičiams ypatingai tikty. Bėda ta, kad daugelis šių naujovių sveria panašiai kaip ir visas ultralengvasis orlaivis.

Todėl daugiausia, ką saugumo sumetimais ULO konstruktoriai gali leisti, tai:

- komponuotės pasirinkimas, kad būtų išvengta ekipažo traumų, grubių tūpimų, apsvertimų ir susidūrimų atvejais, bei konstrukcijos, leidžiančios greitai palikti orlaivio kabiną (saugos diržų konstrukcija bei kokybė);

- saugumą, nepriklausomai nuo ULO tipo, užtikrina ir apranga, avalynė bei šalmai.

Kaip matome, visos šios priemonės skirtos apsaugoti daugiau nuo apmaudžių klaidų nei nuo "pamatuoto" buko smūgio į žemę skrendant maksimaliu greičiu.

Panaši situacija ir su gelbėjimo sistemomis. Katapultas neįmanomas dėl didelės masės. O parašiutai ir GPS (greitai veikiančios parašiutinės sistemos, užtikrinančios viso ekipažo ir lėktuvo nusileidimą ant žemės) turi "apatinę ribą" - maždaug apie 50 metrų. Tačiau didžioji dalis ULO avarijų įvyksta žemiau šios ribos. O problema - kaina. Nors niekas tikrai nesiginčys, kad taupyti gyvybės kaina nėra protinga.

Reikėtų atkreipti dėmesį į GPS. Tai tikrai yra stebuklingas išradimas. Katapultas leidžia išsaugoti ne tik ekipažo gyvybę, bet ir skraidymo aparatą (tai labai svarbu orlaivio savininkui). Ir nereikia jokių parašiutų, su kuriais jūs į kai kuriuos ULO net netilpsite. Jau nekalbant apie tai, kad iš kabinos avarijos metu su visur kliūvančia "kuprine" tektų labai greitai iššokti, atitolti nuo ULO, išskleisti kupolą... Aukštis... Laikas... Rezultatas? Tikrai abejotinas! Be abejo, GPS - ne atsarginė padanga, jos neįmesi į bagažinę 10-iai metų. GPS reikia prižiūrėti, aptarnauti, keisti gamykloje piropatronus bei periodiškai perdėti kupolą. Ir visa tai už atskirą kainą. Bet, Dievas paliudys, GPS verta tokių pinigų!

Todėl natūralu, kad tokių sistemų populiarumas kiekvienais metais auga: oreiviai jas mėgsta ir deda dideles viltis, kurios daugeliu atveju pasiteisina, todėl pelnytai GPS atsiradimą vertina kaip revoliucinę naują ultralengvųjų orlaivių vystymęsi.

Deja, yra ir kita medalio pusė. Daugelis GPS pradeda laikyti panacėja, manydami, kad uždėję šią sistemą išsprendžia visas su saugumu susijusias problemas ir gali daryti ką tik nori: rizikuoti, atsainiai žiūrėti į orlaivio paruošimo ir priežiūros procedūras, daryti grubias pilotavimo klaidas. O jei kas atsitiks - GPS išgelbės!

Sparno broliai! Jeigu kas iš Jūsų atsidurs tokių iliuzijų nelaisvėje, nuoširdžiai rekomenduoju - nuimkite GPS sistemą ir skraidykite be jos tol, kol ji nustos veikti jūsų sąmonę, dėmesį, kol neišmoksate pasitikėti savo jėgomis bei skraidymo aparato galimybėmis. Kitu atveju priemonė, skirta išsaugoti jūsų gyvybę, užmuš tada, kada perlenksite lazda ir pateksite į situaciją, kur jokia sistema nebepadės.

Ir dar vienas aviacijos paradoksas: gelbėjimosi sistemos tobulumas neatleidžia nuo budrumo ir disciplinos ore.

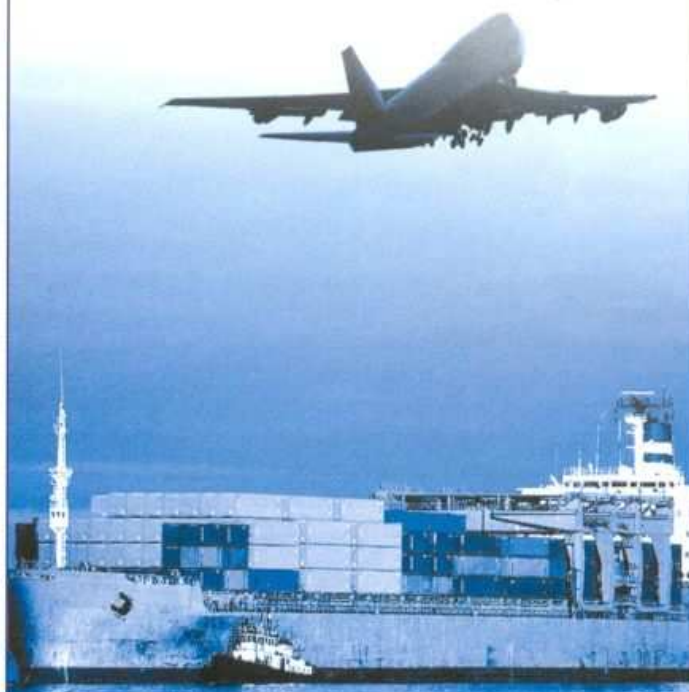
Senolių išmintis byloja, kad skirtumas tarp protingo ir išmintingo tas, kad pirmasis galų gale vis tiek ras išeitį iš bet kurios keblios situacijos, o išmintingasis niekuomet į keblias situacijas nepateks.

Ultralengvojo orlaivio pilotui tai galima pritaikyti taip: reikia prižiūrėti ULO taip, kad išvengtum gedimų, skraidyti taip, kad išvengtum incidentų ir mokėtum teisingai elgtis bet kurioje nestandartinėje situacijoje. O jei kas ir įvyks, tai bent jau ne dėl paties kaltės. Tam lemiamos reikšmės turi pasiruošimas. Geriau paaukoti daugiau laiko ir pinigų mokymuisi bei treniruotėms su patyrusiu instruktoriumi ir tikrai po to, kai priverstinis tūpimas jums nebus ypatinga užduotis, galvoti apie GPS įsigijimą. Tikrai jokių būdų ne atvirkščiai.

Visada reikia prisiminti, kad MŪSŲ SAUGUMAS TIESIOGIAI PROPORCINGAS SUVOKIMUI, KAD ABSOLIUTAUS SAUGUMO NEBŪNA. Tai jau nebe paradoksas, tai - taisyklė ir esmė, sumažinanti skrydžių saugumo ultralengvaisiais orlaiviais problemas.



- **Krovinių transportavimas oro ir jūros transportu**
- **Transporto paslaugos "nuo durų iki durų"**
- **Muitinės dokumentų tvarkymas Klaipėdos uoste**
- **Logistikos paslaugos**
- **Multimodaliniai pervežimai**





Ina Brazdžiūnaitė

Ultra lengvieji lėktuvai 3Xtrim



Autorės nuotrauka

Šiuo metu UL lėktuvų galime rasti pačių įvairiausių konstrukcijų, komplektacijų ir kainų. Natūralu, kad atitinkamai skiriasi ir jų kokybė bei patikimumas. O kiek kainuoja Jūsų saugumas - spręsti Jums.

Norėtume smulkiau papasakoti apie turbūt vieną geriausių pasaulyje - lenkų 3Xtrim UL lėktuvą.

Miestelyje Bielsko Biala, Lenkijoje, po karo buvo sukurta sklandytojams žinoma gamykla, kuri pati kūrė, konstravo ir gamino sklandytuvus. Su šios gamyklos sklandytuvais laimėta daug pasaulio ir Europos čempionatų. Šios gamyklos pagrindu, perėmusi geriausius konstruktorius, technologus bei gamybininkus ir buvo sukurta įmonė 3Xtrim.

Natūralu, kad kartu su žmonėmis atėjo patirtis ir technologijos. Būtent todėl 3Xtrim lėktuvai pagaminti iš stiklo plastiko, sutvirtinto anglies pluoštu, pasižymi puikiomis aerodinaminėmis ir techninėmis charakteristikomis.

Pagal paskirstymą tai ultra lengvas, vienmotoris, dvivietis aukštasparnis, su priekinio rato tritaškio važiuokle.

Pradėkime nuo oro sraigto: tai dviejų menčių fiksuoto žingsnio, oro sraigtas, pagamintas iš kompozicinių medžiagų. Oro sraigto žingsnis keičiamas žemėje.

Užsakant lėktuvą, galima užsakyti be oro sraigto ir pačiam pritaikyti keičiamą žingsnio oro sraigą.

Variklis yra lėktuvo priekyje, atskirtas nuo lakūno kabinos ugniai atsparia

sienele. Beje, tai irgi šis tas naujo - jos gamybai panaudota Fiberfrax keramika, kuri leidžia sumažinti aliuminės sienelės storį kelis kartus. Tuo pačiu sumažėja lėktuvo masė.

Gamykla kaip bazinį montuoja vokiečių gamybos Bombardier Rotax 912 UL modelio 81 AJ variklį. Tai 1211 kub.cm keturtaktis, keturių cilindrų su dviem karbiuratoriais ir dviem uždegimo sistemomis variklis. Atkreipiame Jūsų dėmesį į tai, kad variklis naudoja automobilinį A95 kūrą. Orientacinės kuro sąnaudos 15-20 litru valandai skrydžio. Užsakovo pageidavimu, be papildomo mokesčio, vietoj Rotax variklio gali būti montuojamas tokios pat galios grynai aviacinis Jabiru 2200 variklis.

Pilotų kabina apšildoma, priverstinai vėdinama ir pasižymi keliomis ypatybėmis:

1. Ji labai erdvi. Du petingi vyrai su žieminėmis striukėmis gali joje sėdėti nesiliesdami pečiais. Tą patį galima pasakyti ir apie kabinos aukštį. Jei Jūsų ūgis ne didesnis kaip 2.40m, Jūs tikrai jausitės patogiai.

2. Visiems aukštasparniams būdinga gera apžvalga, tačiau 3Xtrim modelyje tai ypatingai pastebima dėl didžiulio priekinio lango bei padidintų durų langų. Naujovė yra ir tai, kad 3Xtrim turi stoginius langus sparno plokštumoje. Tai suteikia galimybę matyti dangaus skliautą ne tik priešais Jus, bet ir už Jūsų. Nežinau, ar to labai reikia, bet tikrai gražu ir patogiu.

Kabinos durys pakeliamos į viršų dujinėmis spyruoklėmis su automatine fiksacija, bei avarine durų numetimo sistema skrydžio metu. Pakeliamos į viršų durys-tai papildomas patogumas įlipant ir išlipant. Prietaisų skydelis turi visus būtinus skrydžio bei variklio kontrolės prietaisus ir lieka pakankamai vietos

navigacinei įrangai, tokiai kaip GPS imtuvas, įmontuoti. Kabinoje taip pat įmontuota 5 kartos balistinė gelbėjimosi sistema BRS-5, užtikrinanti viso lėktuvo saugų nusileidimą kartu su žmonėmis nenumatytais atvejais (jei lėktuvo greitis neviršija 235 km/h.). Skrendant triukšmo lygis kabinoje yra toks pats kaip važiuojant vidutinės klasės automobiliu.

Kiekviena sėdynė turi keturių tvirtinimo taškų saugos diržų sistemas.

Kabina sudaryta iš jėginio karkaso (prie jo tvirtinasi variklis, sparnai, parašiutinė sistema bei pilotų sėdynės) ir išorinio gaubto. Tokia konstrukcija padidina kabinos atsparumą avarinio nusileidimo atveju bei sumažina bendrą lėktuvo svorį.

Kaip matote nuotraukoje, lėktuvas aukštasparnis.

Oi ne šiaip sau visi paukščiai - "aukštasparniai", oi ne šiaip sau...

Sparnai pagaminti iš stiklo plastiko, sutvirtinti anglies pluoštu (tai vadinama "sumuštinio" konstrukcija). Prie sparnų tvirtinami eleronai ir tarpusavyje sujungti užsparniai.

Papildomai sparnai paremti spyriais, suteikiančiais sparnams papildomo stangrumo. Naudojama konstrukcija pervežant lėktuvą leidžia nesunkiai sparnus nuimti pervežant lėktuvą. Tai ypač patogu susikonstravus ar įsigijus treilerį. Tada Jūs galite vykti atostogauti kartu su lėktuvu, ir sutaupoti angaro nuomos išlaidas.

Lėktuvo kilis suformuotas kaip vieninga korpuso dalis. Prie jo prijungtas krypties vairas, horizontalus stabilizatorius ir aukščio vairas. Beje, pastarasis turi elektrinį, iš kabinos valdomą trimerį. Krypties ir aukščio vairo pagaminti pagal subalansuotos masės schemą.

Lėktuvo važiuoklė sukonstruota pagal klasikinę tritaškio schemą su priekiniu vairuojamuoju ratu. Ratuose panaudoti hidrauliniai diskiniai stabdžiai. Pastarieji gali būti valdomi atskirai kiekvienam ratui (tai priimtinau patyrusiems pilotams ir didina lėktuvo manevringumą riedant žeme) arba su abiem ratams bendra stabdymo svirtimi (tai paprasčiau pradedantiems pilotams), montuojama tiesiai ant vairalazdės.

Priekinis ratas turi atskirą guminių žiedų amortizacinę sistemą, o šoniniai ratai sumontuoti ant amortizuojančios lingės, pagamintos iš kompozicinių medžiagų. Važiuoklės konstrukcija bei gana didelis ratų skersmuo (350 mm) leidžia naudotis žolės pakilimo takais. Priekinio rato valdymo pamonos sujungtos su krypties vairo.



Kalbant apie eksploatacines išlaidas, tai jos itin mažos: lėktuvas sunaudoja 15-20 litrų A95 benzino valandai skrydžio. Tai nedaug viršija automobilio kuro sąnaudas. Variklio motoresursas iki pirmo rimto techninio aptarnavimo - 1000 valandų, t.y. maždaug 4-5 metai intensyvaus skraidymo. Turint omenyje, kad sparnai, korpusas ir vairo pagaminti iš stiklo plastiko ir nerūdija, turint omenyje, kad sparnai nuimami ir saugojant lėktuvus užima itin mažai vietos, bei turint omenyje, kad tai apimai UL klasės lėktuvus, drąsiai galime teigti, kad išlaidos eksploatacijai minimalios.

Pabaigai keli žodžiai apie lėktuvo įsigijimą:

Gamykla, patvirtinusi užsakymą, pagamina paruoštą skristi lėktuvą per 6-7 savaites. Rinkinio (KIT-ą) per 5-6 savaites. Čia reikėtų pasakyti, kas turima omenyje. KIT,as-tai tas pats lėktuvas, tačiau be variklio ir be prietaisų. Korpusas, sparnai ir kitkas būna visiškai pagaminti, sparno kampai išstatyti, įdėtinės detalės įklijuotos. Žinoma, KIT,as neturi lėktuvo sertifikato, t.y. jis bus traktuojamas kaip eksperimentinis lėktuvas.

Plačiau apie 3Xtrim lėktuvus Jūs galite rasti WEB puslapyje www.3xtrim.pl arba e-mailu laivai@komruna.lt.



PASAULIO NAUJIENOS...LIETUVOS NAUJIENOS...VALIUTŲ KURSAI...EISMO INFORMACIJA...ĮDOMYBĖS...ORŲ PROGNOZĖS...SPAUDOS APŽVALGOS...

BIRŽOS NAUJIENOS. Kasdien - 14.10

visada žinios



VILNIUS: 97.3 FM, KAUNE: 104.9 FM, KLAIPĖDOJE: 102.2 FM, ŠIAULIUOSE: 97.0 FM, PANEVŽYJE: 107.9 FM, MARJAMPOLĖJE: 93.4 FM, UTENOJE: 104.4 FM, TURIAGĖJE: 104.8 FM, VIŠAGINĖ: 103.7 FM



Liepos 31 d. - rugpjūčio 3 d.

EUROPOS KARŠTO ORO BALIONŲ PRIEŠČEMPIONATAS

<http://www.ballooning.lt>

6-OSIOS TARPTAUTINĖS
KARŠTO ORO BALIONŲ VARŽYBOS
„EUROCENTRAS 2002“

10-ASIS LIETUVOS
KARŠTO ORO BALIONŲ
ČEMPIONATAS

2-ASIS
KARŠTO ORO BALIONŲ
LATVIJOS ČEMPIONATAS

EUROPOS KARŠTO ORO BALIONŲ PRIEŠČEMPIONATAS

Š.m. liepos 31 - rugpjūčio 4 dienomis Vilniuje ir jo apylinkėse vyks Europos karšto oro balionų čempionato kontrolinės varžybos (prieščempionatas). Kelias dienas Lietuvoje viešėjęs būsimųjų Senojo žemyno pirmenybių varžybų direktorius olandas Kornelis van Heldenas (Cornelis van Helden) teigiamai įvertino organizatorių atliktą darbą ir išreiškė nuomonę, kad bandomasis renginys prieš Europos čempionatą bus sėkmingai organizuotas bei turėtų susilaukti didelio visuomenės susidomėjimo.

Svečio skrydis virš „Akropolio“



Paraiškas dalyvauti Europos čempionato kontrolinėse varžybose iki liepos 1 dienos buvo pateikusi 31 oro balionų komanda iš įvairių Europos šalių. Šias varžybas rengia viešoji įstaiga Oreivystės centras kartu su Lietuvos aeroklubo ir Vilniaus miesto savivaldybe.

Vizito metu K. van Heldenas apžiūrėjo pagrindines varžybų starto vietas, aplankė keletą kitų numatomų startui laukų šalia Vilniaus, domėjosi kontrolinių varžybų sąmata bei renginio biudžetu, su organizatoriais aptarė kitus pasiruošimo varžyboms klausimus. Europos karšto oro balionų čempionato direktorius susitiko su VĮ „Oro navigacija“ atstovais, su kuriais aptarė planuojamus skrydžius virš Vilniaus. K. van Heldenas apsilankė Trakų pilyje bei su jos direktoriumi Virgilijumi Poviliūnu aptarė Europos karšto oro balionų prieščempionato metu vyksiančios rungties įgyvendinimo klausimus. Rungties metu varžybių dalyviai turės praskristi virš Trakų pilies bei numesti žymeklius į pilies kieme esantį taikinį.

Svečias vizito metu susitiko ir su Europos karšto oro balionų prieščempionato rėmėjo – pramogų centro „Akropolis“ – atstovais.

Liepos 6-ąją - Valstybės dieną - K. van Heldenas pažymėjo danguje. Patyręs balionų sporto meistras, kurio skrydžių patirtis yra didesnė nei 800 valandų,



K. van Heldenas apžvalginio
skrydžio metu

pats karšto oro balionu pakilo iš pagrindinės varžybų starto vietos, esančios šalia Baltojo tilto. Pasak renginio koordinatorės Jolantos Koncevičienės, svečias, atlikęs apžvalginį skrydį virš sostinės, išskyrė Vilnių, kaip puikų miestą karšto oro balionų šventėms. Patyrusiam oro balionų varžybų direktoriui susirūpinimą sukėlė tik nepakankamas renginio biudžetas. J. Koncevičienės teigimu, dėl ribotų renginio finansinių pajėgumų greičiausiai teks mažinti karšto oro balionų, dalyvausiančių varžybose, skaičių, taip pat kultūrinės programos sąnaudas.

Kitų metų rugpjūtį vyksiančiame Europos karšto oro balionų čempionate Lietuvos padangę papuoš apie 100 margaspalvių karšto oro balionų, kuriuos pilotuos patys geriausi Europos pilotai.



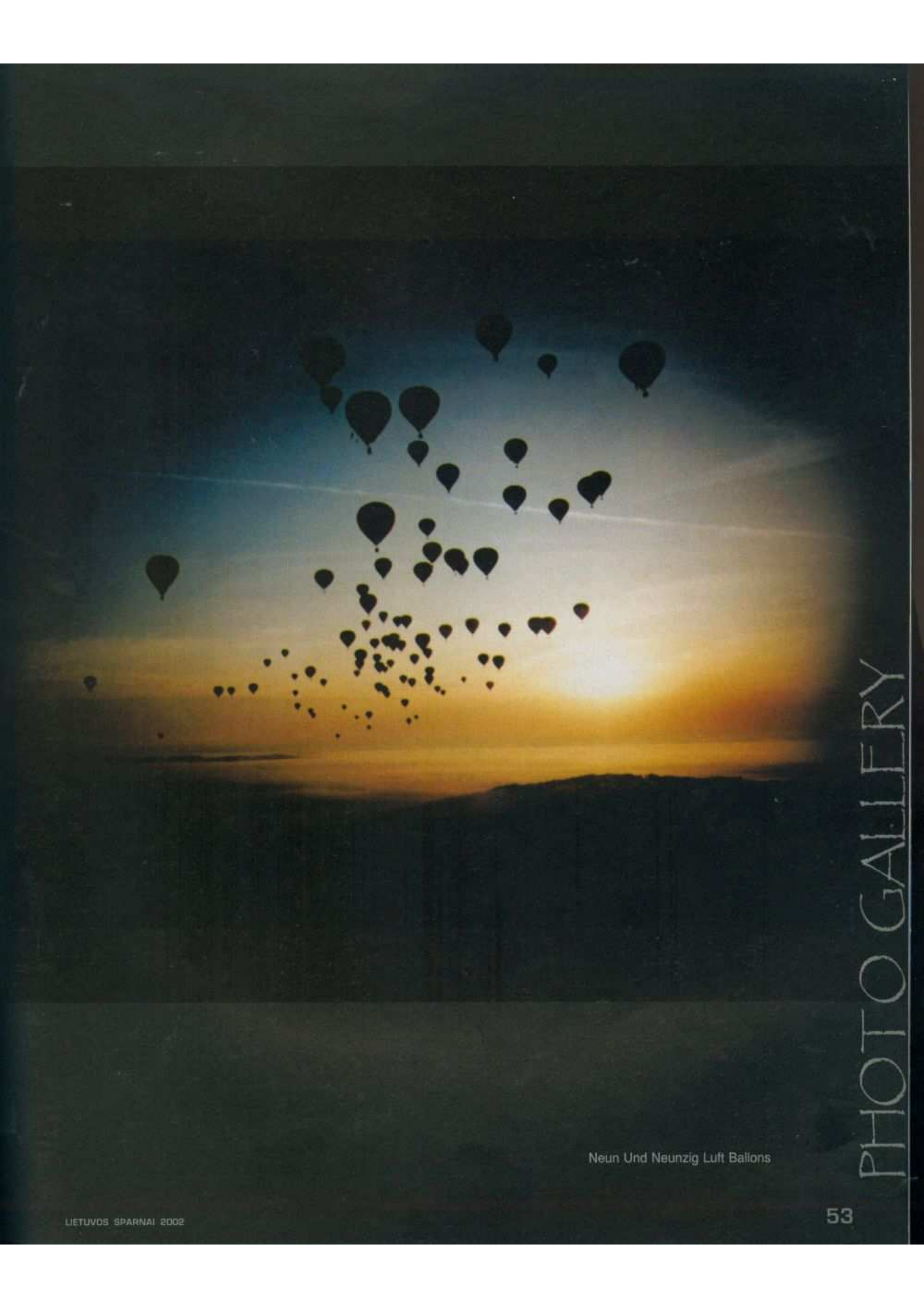
K. van Heldenas
ir Trakų pilies
direktorius
V. Poviliūnas



*November Uniform Oskar 1962 Romeo Oskar Bravo Eko Romeo Tango
Alfa Siera Kilo Oskar Mike Zulu Alfa*

*Golf India Mike Eko Uniform Zulu Alfa Uniform Golf Oskar India Romeo Mike
India Romeo Eko Siera Viktor Eko Kilo Siera November Oscar Julia Eko*

*Bravo Oskar Romeo November Golf Romeo Oskar Whiskey November Uniform
Papa Alfa November Delta Delta Eko Alfa Delta India November
Siera Viktor Eko Kilo Siera November Alfa*



Neun Und Neunzig Luft Ballons



Eko Romeo Oskar Tango India Kilo Alfa



Alfa Lima India Eko Julija Uniform Siera



Mike Alfa Tango Romeo India Charlie Alfa



Altitudė 1000

Dėkojame už
foto medžiagą
Prancūzų
kultūros
centrui

Tikriausiai tuomet ir
mau kaip menininkas"
(R.Gary)

Lietuvoje gimęs, bet lietuvių pamirštas ROMAIN GARY

Romas Ramanauskas

Tarp lakūno ir rašytojo iš esmės nėra skirtumo. Skirtingas tik kalbėjimo būdas. Jie abu stebi Žemę - žmonių planetą. O kartais atsitinka taip, kad ir lakūnas, ir rašytojas gyvena viename asmenyje. Toks yra Romain'as Gary.

Didžiojoji, kad svarbiausias R.Gary vaikystės miestas buvo Vilnius. Tikėjau jo ranka užpildytais dokumentais-anketomis, ir laimingas, kad tai pasitvirtino. Būtent Vilniuje 1914 m. gegužės 8 dieną (tikrasis vardas ir pavardė - Romain Kacew) jis gimė. Su mama kelerius metus praleidęs Rusijoje, R.Gary vėl grįžo į Vilnių. Tą laiką jis vėliau aprašys savo garsiojoje knygoje "Aušros pažadas" ("La promesse de l'aube"), išleistoje 1960 metais. 1999 metais romaną išleido "Baltų lankos" (vertė V.Tauragienė).. Wielka Pohulianka 16, Wilno - šią vietą ir čia patirtus vaikystės įspūdžius su jam būdingu humoru Romain'as aprašys daug kartų. Gyvendamas Vilniuje, dabartinėje Jono Basanavičiaus gatvėje, jis išgyveno ir pirmąją meilę - dėl reto grožio aštuonerių metų damos Valentinės suvalgė kaliošą, nes tik taip sugebėjo atkreipti jos dėmesį. Tai lydėjęs R.Gary visą gyvenimą - viskas dėl moters... "Mane auklėjo moters akys", - sakė jis.

Degti, tik ne rusenti...

"Aušros pažadas" - gražiausia kada nors literatūroje padovanota puokštė motinai, kuri jautė sūnaus sielą ir planavo ateitį: tiesiog prisakė užaugusiam būti diplomatu, karininku, rašytoju... Romain'as visus lūkesčius įgyvendino. Jis tapo vienu žymiausių praėjusio šimtmečio Prancūzijos plunksnos meistrų, sukūrusiu per 30 romanų ir esė. 1956 metais už romaną "Dangaus šaknys" ("Les Racines du ciel") (pirmasis romanas ekologine tema) jam buvo įteikta Goncourt'ų premija, o 1975-aisiais jis sugebėjo padaryti neįmanomą - laimėti šią premiją antrą kartą. Didysis mistifikatorius romaną "Gyvenimas prieš akis" ("La vie devant soi") pasirašė Emile'o Ajar'o pseudonimu. Šiandien šis kūrinys

aktualus kaip niekad: prostitutė žydė Roza augina kelis beglobius vaikus, ypatingai myli paauglį arabą Momo, kuris atsilygina tuo pačiu.

R.Gary tapo Generaliniu Prancūzijos konsulu, dirbo diplomatinį darbą Bulgarijoje, Šveicarijoje, JAV, Bolivijoje, kitose šalyse (nemėgdamas angliško stiliaus drabužių, visą gyvenimą juos dėvėjo). Jis išgarsėjo ir kaip karo lakūnas: už nuopelnus Antrajame pasauliniame kare apdovanotas Išvadavimo judėjimo ordinu (šis aukščiausias Prancūzijos apdovanojimas įteiktas tik maždaug 600 žmonių), Garbės legiono ordinu, Karo kryžiumi, kitais ordinais bei medaliais.

R.Gary - ir kino scenaristas, režisierius, vienu metu - gėdžiausias Prancūzijos moterų vyras... Savo ryškumu jo gyvenimas nenusileido kūrybai. Romain'as visą laiką "degė" (rus. "gari" reiškia "dek", "ožar" - "nudegimas"): buvo daugelio svarbių įvykių sukuryje, bendravo su ekstravagantiškiausiomis, paslaptingiausiomis, labiausiai šlovinamomis savo laikmečio asmenybėmis... 1980 metais nusižudė ("aš pasakiau viską"). Apie jį galima būtų kalbėti be galo...

Prancūzijoje R.Gary gyveno nuo keturiolikos metų. Baigė licėjų Nicoje, studijavo teisę Paryžiuje. 1938 m. lapkričio mėnesį užsirašė į aukštesniojo karinio parengimo kursą Provanso salone, o po šešių savaičių buvo išsiųstas į Avoro karinių oro pajėgų mokyklą, tapo instruktoriumi. 1940 metais įsijungė į patriotinį judėjimą "Laisva Prancūzija." 1940-1944 metais, būdamas "Lotaringijos" eskadrilės kapitonu, dalyvavo mūšyje už Angliją, afrikiečių žygiuose į Etiopiją ir Liviją, Normandijos išsilaipinime. Vieno skrydžio metu nuo skeveldrų beveik apako lėktuvo pilotas, Romain'as atliko užduotį - sugebėjo nutupdyti lėktuvą savo karinėje bazėje. Už šį žygdarbį Išvadavimo Kryžių prie jo krūtinės prisegė pats Šarlis de Golis (Charles de Gaulle).

"Jis niekada mūsų neišdavė", - sakė R.Gary apie Šarlį de Golį. Visą gyvenimą du didžius vyrus siejo ypatingas ryšys. Pirmą kartą jie susitiko 1940-ųjų birželį Londone. Romain'as buvo vienas iš daugelio jaunų lakūnų, degusių noru kovoti su priešu ir norinčių kuo greičiau įstoti į anglų eskadriles. Bet prancūzų karinė vadovybė delsė - laukė, kol susirinks "du su puse žmogaus", kad suburtų prancūzų dalinius. Lakūnai nekantravo, niršo. Jie buvo pakviesti pas Š. De Golį. Didžiudamasis juristo diplomu R.Gary ėmė drąsiai dėstyti, jog laukti nebegalima, kad nedelsiant reikia išleisti į anglų eskadriles, priešingu atveju Prancūzija juos teis kaip dezertyrus... De Golis klausėsi, jo ūsai iš piktumo kiek virpėjo. Atsistojęs jis pasakė: "Labai gerai. Vykite... ir svarbiausia - neužmirškite žūti!" R.Gary rašė: "Atiduodu pagarbą, apsisuku, einu prie durų. Tuomet prabunda senuko sąžinė - jis nori užglostyti savo griežtumą ir išberia: "Nors jums nieko neatsitiks. Žūsta visuomet tik tai geriausia!" Žodžiu, norėdamas suminkštinti savo žodžius paleidžia į mane bjaurumo salvę. Jis turėjo nedidelę sterviškumo dozę, versdavusią veltis net į muštynes. Jis buvo teisus - žuvo geriausia... Bet mes laimėjome" (iš R.Gary knygos-dialogo "Naktis bus rami", lakūnų gyvenimo aprašymui daug vietos skiriama ir "Aušros pažaduose").

Romain'as Gary po karo pasirenka Prancūzijos užsienio reikalų ministeriją ir 1946 metais siunčiamas dirbti pasiuntinybės sekretoriumi į jau komunistinę Bulgariją ("Komunizmas man nebuvo padaręs jokios įtakos ir todėl juo nusivylęs aš netapau antikomunistu, kaip atsitiko daugeliui iš mano kartos" - Romain Gary, "Naktis bus rami").

Nežiūrint į visą komunistinės diktatūros marazmą, Bulgarija R.Gary paliko maloniausius prisiminimus: Aš patyriau ten neužmirštas akimirkas. Pavyzdžiui, šnipai... Tu niekada nežinojai, kas ką seka, kieno naudai seka ir kokiom priemonėm tai daro: užpakalio, draugystės ar meilės. Britų karo atašė žmona visą savaitę laktė po Vakarų pasiuntinybės mums aiškina, kad ją nufotografavo pas bulgarą ginekologą. Jei mes gausim tas nuotraukas, nereikia manyti, jog tai slaptas susitikimas. Tai paprasčiausias vizitas pas ginekologą. Puiki moteris. Mane irgi nufotografavo... visais įmanomais rakursais. Tai siaubinga. Aš buvau blogos formos. Nebuvo įkvėpimo. Moteris visiškai nepadėjo, kad aš geriau atrodyčiau. Mes buvome pas ją. Kambarys pirmame aukšte, langai žvelgė į mažą kiemėlį. Bet vienas stiklas buvo išdaužtas ir, matyt, per tą skylę mus fotografavo. Aš atrodžiau nekaip. Nemanykit, kad bandau teisintis, tam pateisinimo nėra: visada reikia stengtis iš paskutiniųjų, bet... Ji buvo kaip medinė, todėl aš vienas neriausi iš kailio. Po savaitės du ūsuoti bulgarai mane užkalbino gatvėje ir pasisiūlė kai ką parodyti. Kavinėje ant stalo jie paklojo pluoštą

nuotraukų. Žiūriu į jas ir jaučiu, kaip skruostus užlieja raudonis: jose aš apgailėtinas, labai apgailėtinas. Kampas, iš kurio padarytos nuotraukos, dar labiau gadino ir liūdną vaizdą: tai buvo...vos įžiūrima. Aš buvau pažemintas. Man vos 30 metų, tai mano pirmosios diplomatinės pareigos, aš atstovauju Prancūzijai... Jei būčiau žinojęs, kad turėsiu liudininkų, kad įeisiu į istoriją kaip Prancūzijos atstovas užsienyje, būčiau iškrėtęs ką nors sukrečiančio. Galų gale, vardan mano šalies reikėjo išsaugoti jos šimtametę šlovę. Mažylė irgi nebuvo aukštumoje. Nuotraukoje buvo matyti jos veidas: keturiomis, kiek pasisukusi į mane ji tarsi klausė: "Ką čia šitas tipas veikia?" Aš atrodžiau lyg stumdamas vežimą. Žodžiu, tai buvo visiška nesėkmė. Siaubo kupinomis akimis žvelgiau į seklius: "Koks siaubas. Man gėda..." Jie buvo labai patenkinti... Pagaliau vienas jų pasiūlė: "Mums susitarus, viską galima užglaistyti". Ėmiau entuziastingai dėkoti: "Ačiū. Ačiū. Tik...prašau suteikti man dar vieną galimybę. Pakvieskite šią jauną damą arba, dar geriau, kitą, labiau įkvepiančią. O geriausia - jūsų Vidaus reikalų ministro dukrą. Aš taip noriu ją pačiupinėti. Jeigu jūs galėtumėte man padėti... Suplėšykim tas gėdingas nuotraukas ir pradėkim viską nuo pradžių. Pasižadu atlikti tą žygdarbį žymiai geriau, ypač jei kampe pastatysite trispalvę mano šalies vėliavą. Ji mane visuomet įkvepia tokiose situacijose - todėl ir tapau golistu. Jūs galėsite fotografuoti kiek tik norėsite ir geresniu rakursu, kad tik aš geriau atrodyčiau. Padarykite tai vardan Rable, Madlon, Moriso Torezo..." Sugrąžinęs nuotraukas aš išėjau.

Humanizmas, literatūra, aviacija - lyg ir skirtingi, ir kartu tokie artimi dalykai. Ir, turbūt, dėsninga, kad abu didieji humanistai Antoine de Saint-Exupery ir Romain'as Gary skraidė. Skrydyje negali smulkintis, negali meluoti... "Ne tai svarbu, kad gyventume pavojuje. Tai pretenzinga formulė. Nesizavui toreodorais. Nesimėgauju pavojumi. Žinau, ką myliu. Gyvenimą" (Antoine de Saint-Exupery). "...į gyvenimą žvelgiu kaip į didžiulę estafetę, kurioje kiekvienas mūsų prieš pargriūdamas privalo kuo toliau nunešti iššūkį būti žmogumi" (R.Gary). Visiems to linkiu.



Nuotraukoje: R. Gary su Jean Seberg Roquebrune, 1963 m.

Aš skraidau, kadangi tai mano mintis atpalaiduoja nuo nereikšmingų reikalų tironijos. (Antoine de Saint-Exupery)



Skulptūros projektas R. Gary, autorius R. Kvintas

Kaip Jūs atradote Romain'ą Gary?

Romain'as Gary plačiai pasaulyje žinomas rašytojas, politikas, lakūnas, ryškis ir įdomi asmenybė. Jis ne kentė bet kokios diktatūros: ir fašistinės, ir komunistinės. Galbūt todėl apie šį žmogų Sovietų sąjungoje buvo nutylima. Tik Perestroikos laikais atsivėrė galimybės plačiau pristatyti pasaulio protus. R.Gary mums atsiskleidė tik apie 90-uosius metus, pradžioje - rusų kalba. Mano kartos inteligentijos kelrodis į pasaulio literatūrą buvo žurnalas "Inostrannaja literatura". 1993-ųjų Nr. 2 buvo spausdinamas R.Gary romanas "Aušros pažadas". Perskaitęs vos porą puslapių supratau: tai mano literatūra, artima mano sielai. Aš panašiai jaučiu ir suvokių pasaulį... Taip būna - jauti, kad tai tavo knyga, tavo miestas, tavo žmogus...

Kokie autoriaus asmenybės bruožai žavi labiausiai?

Fantastiškas humoro jausmas! Stilius, būdingas tik jam. Aš skaičiau "Aušros pažadą" ir garsiai juokiausi! Žmonai pasakiau, kad kiek galėsiu garsinsiu šį žmogų ir jo kūrybą. Susitikau su Vilniaus restauratoriais, naršiau po archyvus. Įsitikinau, kad Wielka Pohulianka 16 - tai 18-tasis namas dabartinėje Jono Basanavičiaus gatvėje (aš augau vos už 100 metrų nuo šios vietos!). Užmezgiau ryšius su Prancūzų atstovybe. Buvo atidengta memorialinė lenta ant pastato, kuriame gyveno Romain'as, Lietuvos televizijoje 1998 metais parengiau laidą "Romain'o Gary pėdsakais". Atidarant Prancūzų kultūros centrą Vilniuje buvo organizuotas R.Gary minėjimas...

Kodėl svarbu tai, ką Jūs darote?

Mes turime tęsti vienas kitą. Ypač tuomet, kai randi giminingą sielą. Aš atlieku tam tikrą misiją. Humanistinės R.Gary idėjos, gyvenimas, ryškus kaip ir kūryba - žavu, įdomu, patrauklu, aktualu... Sąsajos su Lietuva (XX amžiuje ryškesnės asmenybės neturime) - tai ir būdas mūsų šalį pristatyti Europai, visam pasauliui. R.Gary fanų klubai įsteigti Prancūzijoje, Šveicarijoje, JAV, kitose šalyse, net Japonijoje. Tikiau, pavyks realizuoti dar vieną mintį - pastatyti netradicinį paminklą mažame skverelyje netoli R.Gary vaikystės namo. Idėją palaiko Vilniaus miesto meras Artūras Zuokas. Skulptorius Romas Kvintas jau sukūrė projekto montą: paauglys laiko rankoje kaliošą, jo akys žvelgia į dangų...



nuotr. V. Pyrnika

Nuotraukoje: R. Ramanauskas prie paminklinės lentos Romain'ui Gary Vilniuje J. Basanavičiaus 16.



Tai tikriausiai vienintelis muziejus, kurio eksponatai yra NAUDOJAMI... Ir tai dar ne viskas - eksponatai visada laikomi paruošti skrydžiams ir jie ... SKRAIDO!

Jerzy Guca

SKRAIDANTIS MUZIEJUS

"Arti prie bažnyčios - toli nuo Dievo" - ši patarlė tinka ir kai kuriems Gliwicos miestelio (Lenkija) gyventojams, kurie net nenutuokia, kad visai šalia jų įkurtas unikalus ne tik šalyje, bet ir Europoje senovinių sklandytuvų muziejus. Net ir senajame žemyne tokių yra tik du.

Unikaliojo muziejaus atsiradimo priežastis - noras išsaugoti lenkų gamintus sklandytuvus nuo užmiršimo ir negrąžinamo praradimo. Jie yra ne tik Lenkijos, bet yra pasaulinės aviacijos istorijos dalis.

Senovinių sklandytuvų muziejus Gliwicos aeroklube įkurtas 1989 metais. Jame nėra jokio prižiūrėtojo, vadybininko ar administratoriaus, jam neskiriamos subsidijos.

Dvidešimtojo amžiaus pabaigos karta turėjo retą progą tiesiogiai dalyvauti realizuojant amžinąją žmogaus svajonę - kilti dangun lyg paukščiui, pajusti tikrąją laivę ir mėgautis judėjimu erdvėje, beribiam ore vandenyne, kur nėra jokių kliūčių, nuolatos atsirandančių bet kokioje kelionėje žeme.

Žmonės sugalvojo daugybę būdų, padedančių įveikti žemės traukos jėgą, ir pakilti į orą: nuo oro balionų iki kosminių stočių. Sklandymas užima ypatingą vietą. Tylus skrydis patogioje sklandytuvo kabinoje, išnaudojant visus judančių oro masių privalumus, yra žaviausias pakilimo nuo žemės būdas.

Tačiau beviltingai klysta tas, kuris mano, jog sklandymas yra tik akinantis "skraidymo poezijos" žavesys ir grožis, kad kelias sklandytuvų angaro link yra nubarstytas rožių žiedlapiais. Kerintis "kelias į dangų" glaudžiai susijęs su žemiškąja proza, rūpesčiais bei pastangomis. Kartais net kova: direktorių valdyboje, administravime (susiduriant ne tik su ekonominėmis, bet ir biurokratinėmis problemomis), asmeninės Dedalo ir Ikaro sėkmės ieškojime.

Praejusio amžiaus šeštajame - septintajame dešimtmetyje lenkų sklandytuvai Jaskóuka, Mucha Standard, Zefir ar Foka buvo tarp geriausių pasaulyje. Jais pasiekta daugiau nei 200 pasaulio rekordų. Šie aparatai tuo metu buvo kur kas modernesni nei įprasta, todėl tapo šiuolaikinės konstrukcijos prototipais. Deja, apie 1970-80 metus, konstruojant galutinį sklandytuvo modelį, sėkmė nūsusuko. Pagrindinė priežastis - modernių medžiagų

nepriteklis ir garsioji socialistinė planinė ekonomika. Nebeleista naudoti medžio - pagrindinės konstrukcijų gamybos medžiagos. Pasaulyje sklandytuvus imta gaminti iš mišinių medžiagų, kurių sudėtyje buvo epoksidinių dervų ir stiklo audinių, vėliau įjungiant anglį, borą ir kevlaro audinius, naudojamus kosminių laivų statyboje. Lenkų dizaineriai apie tokias medžiagas galėjo tik svajoti, todėl jų sklandytuvai neišvengiamai prarado pasaulio lyderių pozicijas.

1970 metų pabaigoje Aeroklubas gavo naują įrangą. Senoji, nudėvėta ir nusibodusi, liko užmiršta, nes visi norėjo sklandyti naujaisiais sklandytuvais. Deja, senieji, vadovaujant regioniniam aeroklubui ir gavus Lenkijos Aeroklubų leidimą ar net rekomendacijas, buvo sunaikinti.

Laimei, ne visi uoliai vykdė "gautus iš aukščiau" įsakymus. Beveik kiekviename aeroklube išliko po kelias "lazdas" (taip vadinami mediniai sklandytuvai). Užtuot beatodairiškai naikinę senuosius sklandytuvus, žmonės kai kuriuos paslėpė daržinėse ar kluonuose ir paliko laukti geresnių laikų.

Ponas Vitoldas Novakas - sklandytuvų mechanikas, pilotas ir I-os klasės instruktorius, dirbantis Gliwicos aeroklube - tiesiog įsimylėjo medinius "senukus". Anot jo, - "jie turi sielą". Nusprendęs apsaugoti sklandytuvus nuo sunaikinimo ir užmaršties, sugalvojo įkurti "Senovinių sklandytuvų muziejų". Šia idėja pasidalino su Ričardu Mandziejumi, tuometiniu Gliwicos aeroklubo vadovu. Abu vyrai sukirto rankomis ir pradėjo rinkti pasenusius, sudūlėjusius, nuošaliuose aeroklubų angaruose kampuose užmirštus sklandytuvus.

Tačiau lengvesnė užduotis yra juos surinkti, ir visai kita - priversti skristi. Jokie ilgalaikiai bandymai nepadėjo pakilti senoviniams sklandytuvams. Niekas netikėjo, kad "senukų" atgaivinimas baigtųsi sėkme; kone kiekvienas pagalbos prašymas atsimušdavo į abejingumo sieną. Atrodė - niekam nesvarbu, ar šie unikalūs sklandytuvai bus sunaikinti, ar ne. Aviatorių komitetas niekaip negalėjo surasti išeities, todėl sakydavo: "Ne, nes - ne".

Vėliau Valdybos požiūris tapo europietiškesnis, todėl tarp visų kitų renovacijų buvo pradėtas sklandytuvų remontas (atnaujinimas ir taisymas) puoselėjant viltį atgaivinti skrydžiams senovinius sklandytuvus.

V. Novakas buvo girdėjęs apie tokių sklandytuvų muziejų JAV. Tačiau jame eksponuojami ir neskraidantys sklandytuvai, o ponas Vitoldas svajoto eksponuoti tik skraidančius. Apie Nacionalinio Aviacijos muziejaus globą negalėjo būti nė kalbos - į sklandytuvus būtų tik žiūrėta. Remontui buvo renkamos privačios lėšomis, ir... po daugelio metų Muziejus pradėjo skraidyti.

"Skraidančiame muziejuje" surinkta labai daug retenybų:

SDZ 25A Lis - 1961 metų gamybos sklandytuvai; jų buvo pagaminta 30, o tik 12 skraidė; išliko 5; net 4 yra Lenkijoje; 2 vis dar skraidė;

SDZ 12 Mucha 100 - išliko apie 10 sklandytuvų; keturiais dar galima skraidyti;

SDZ 22C Mucha Standard - pagamintas 1960 metais, du skraidantys;

SDZ 9 Bocian D - dviejų vietų sklandytuvai, pagaminti 1963 metais;

SDZ 35 Bekas - dvivietis sklandytuvo prototipas, 2 iš jų sklando pasaulyje;

SDZ 40x Halny - vienintelis pasaulyje skraidantis tokio tipo sklandytuvai;

SDZ 31 Zefir 4 - profesionalus sklandytuvai, pagaminti 1960 metais, vienintelis Lenkijoje skraidantis modelis;

SDZ 24 C Foka - profesionalus sklandytuvai, pagaminti 1963 metais, visuotinai pripažinti pačia gražiausia pasaulyje medine konstrukcija;

SDZ 32 A Foka 5 - profesionalus sklandytuvai, pagaminti 1970 metais, 2000 -aisiais išvežti į Angliją;

SDZ 21 2b Kobuz - akrobatinis sklandytuvai; jų iš viso yra tik trys, todėl niekur kitur pamatyti negalima; "kova" dėl šių sklandytuvų atgaivinimo truko kelerius metus; pirmasis skrydis įvyko 2001 metų pavasarį;

SDZ 8 Jaskółka - neseniai pirktas Belgijoje; šių metų balandžio mėnesį turėtų papildyti "Skraidančio muziejaus" ekspoziciją; po remonto tai bus vienintelis šio tipo skraidantis sklandytuvai visoje Europoje, o ir pasaulyje šiuo metu jų yra tik du.

"Skraidantis muziejus" negalėjo ir neturėjo egzistuoti tik dėl kelių entuziastų, todėl Vitoldas Novakas ir Voicekas Voičikas nusprendė surengti varžybas. 1999 metų balandžio 14-22 dienomis jie suorganizavo pirmąsias Lenkijoje STANISLAVO HANUSEKO VARDU TARPTAUTINES SENOVINIŲ SKLANDYTUVŲ VARŽYBAS.

Stanislavas Hanušekas buvo Glivicos aeroklubo vadovas, I-os klasės sklandytuvų pilotas ir dviejų deimantų nugalėtojas.

Po visą Europą išsiuntinėta per 500 pakvietimų. Pirmieji neigiami atsakymai atėjo iš Olandijos ir Vokietijos, nes tuo pačiu metu sklandymo 70-mečio proga Vokietijoje buvo organizuojamos senųjų sklandytuvų lenktynės. Pagaliau užsiregistravo 15 pilotų iš Lenkijos ir Čekijos. Varžybose dalyvavo 6 Fokas, 2 Muchas 100 Standard, Lis, Bekas ir Orlik iš Čekijos. Halny sklandė nevaržybinėje programoje.

Tai buvo puiki progą susitikti žmonėms, besizavintiems skraidymo istorija. Jie pasikeitė informacija apie įdomesnius sklandytuvų modelius. Susitikimas nutiekė optimistiškai, nes senoviškų sklandytuvų gerbėjų tarpe atsirado daug dvidešimtmečių. Šiais metais jau įsteigtas Senovinių sklandytuvų mėgėjų klubas, kurio krikštatėviu yra Piotras Lingvinskis, sklandytuvo Foka 4 savininkas.

2000 metais Glivicoje įvyko antrosios varžybos, į kurias atvyko Anglijos Senovinių sklandytuvų klubo sekretorius Janas Danklis su žmona. Šis klubas turi 2000 narių visame pasaulyje ir kiekvienais metais suorganizuoja po kelerias lenktynes Anglijoje ir vienerias kurioje nors kitoje Europos šalyje. Nors garbaus amžiaus (jam jau per 70), Janas turi jaunatvišką sielą: į Lenkiją atvyko su savo žmona Pat motociklu Honda 1100, gana sunkia mašina. Daugelis trisdešimtmečių būtų turėję su ja problemų - tik ne Janas. Jis per 2,5 dienas nukeliavo 2500 kilometrų. Paklaustas apie kelionės įspūdžius atsakė, kad Lenkijos keliai nutiesti japoniškai pakabai, anglų dantistų darbui ir geriatrijos pasiekimams išbandyti. Tačiau buvo sužavėtas varžybų organizacija. Emilis Silva, Čekijos Plachtarskeho Oldtimer klubo prezidentas, dalyvavo varžybose antrąjį kartą. Jo apsilankymas suteikė varžyboms svarbos bei padarė tarptautinėmis. Jano Danklio apsilankymo dėka Glivicos "Senovinių sklandytuvų mėgėjų" klubas tapo teisėtu Anglijos Senovinių sklandytuvų klubo nariu.

2001 metų liepos ir rugpjūčio mėnesiais Čekijoje, Zbraslavice, vyko Čekijos ir Slovakijos senovinių sklandytuvų varžybos. Čekijoje rengtos ir Europos Senovinių sklandytuvų klubo varžybos.

"Senovinių sklandytuvų mėgėjų" klubas įkurtas žmonėms, kuriems vis dar rūpi jų likimas. Jo užduotis - skrydžiams atgaivinti medinius orlaivius. Šie sklandytuvai turėjo didelės reikšmės Lenkijos sportinei aviacijai. Jais treniravosi ir laimėjo varžybas ne vienas pasaulio čempionas.

Nuoširdžiai noriu pakviesti Lietuvos pilotus, kurie rūpinasi senaisiais sklandytuvais, dalyvauti varžybose. Aš tikiu, jog greitai susitiksime, todėl noriu priminti, kad pagrindinis varžybų reikalavimas - sklandytuvo amžius. Jis turi būti nors 30 - ties metų senumo. Taip pat reikalingas sertifikatas bei techninis pažymėjimas.

Varžybos numatomos 2002 rugpjūčio 3 - 11 dienomis Glivicos aerodrome. Prašymus siųskite iki 2002 metų rugpjūčio trečiosios. Informaciją teikia Zbigniew Jezierski - telefonas: 48/32/230-84-63 (anglų, vokiečių, prancūzų kalbomis), E-mail: jeziarski@silesinet.pl

Mes garantuojame neišdildomus įspūdžius (nebūtinai susijusius su aviacija), gerą kompaniją ir progą surasti naujų bičiulių.



Autoriaus nuotraukos

Raketos-nešėjos
"Zenit-3SL" startas.
Vaizdas iš starto
platformos



Valerijus Alijevas
Aleksandras Šorinas

Iš okeano - į kosmosą

Nuotraukos iš RKK "Energijos" archyvo



Rakelinis-kosminis
kompleksas
"Jūros startas"

Pabandykite įsivaizduoti: - tylus ir ramus rytas (arba vakaras) kažkur Ramiajame vandenyne. Tarsi iš tolumos ataidi dundesys, ir matyti, kaip horizonte pakyla ir staigiai į žydrą dangų šauna raketa. Ne, tai ne Trečiojo pasaulinio karo pradžia. Tiesiog vyksta taikus darbas unikaliame komplekse.

1991 m. pabaigoje subyrėjus TSRS, tapo nebeaišku, kas yra tikrasis kosmodromo "Baikonur" šeimininkas. Dėl šios priežasties pradėtos svarstyti kitos alternatyvos, tarp kurių - ir pakilimo platformų statyba jūroje.

1993 m. pradžioje į JAV užmegzti ryšių savo kolegomis už Atlanto išvyko didelė Rusijos valdininkų ir kosminių įmonių vadovų delegacija. Lankantis "Boeing" kompanijoje, NPO "Energija" atstovai pasiūlė kartu pastatyti jūroje kompleksą, iš kurio būtų galima į kosmosą leisti dirbtinius Žemės palydovus.

Laimė, telekomunikaciniai palydovai vis dar labai populiari. Pasaulyje netrūksta kosmodromų, tačiau jie visi tinka tik labai pelningiems ryšių ir televizinių palydovų paleidimo projektams, o ne tokios brangios paleidimo aikštelės jau užsakytos porai metų į priekį.

Jūroje pastatytas palydovo pakilimo kompleksas turi nemažai privalumų. Tam nereikia neaprėpiamų žemės plotų ir parengiamųjų darbų, kainuojančių milžiniškus pinigus. Paleisti dirbtinį palydovą iš tokios aikštelės galima visomis kryptimis bet kuriame vandenyno taške (taip pat ir iš pusiaujo) maksimaliai panaudojus įcentrinę Žemės jėgą.

Palydovų ir raketų paruošimo skrydžiui darbai vyksta JAV. Vienintelis šio komplekso trūkumas - nieko panašaus dar nėra buvę.

1993 m. lapkričio mėnesį JAV kompanija "Boeing", Rusijos "Energija" ir Norvegijos laivų statybos įmonė "Kvaerner" pasirašė susitarimą dėl bendradarbiavimo. Pasaulinių gigantų partnerystė atvėrė geras perspektyvas gauti didelius kreditus ir kvotas palydovų paleidimui. "Boeing" teko rūpintis komercine projekto puse. Kadangi tartis su Vakarais buvo ypač sudėtinga. Buvo pasirinktos pigesnę produkciją gaminančios NSV šalys.

Jūros platybės jau seniai domina raketininkus. Antrojo pasaulinio karo pabaigoje vokiečiai ruošėsi apšaudyti Niujorką raketomis, buksyruotomis povandeniniais laivais. Po karo amerikiečiai leido raketą V-2 tiesiai iš lėktuvnešio denio. Apie penkiasdešimtuosius net kelių šalių povandeniniai laivai buvo apginkluoti balistinėmis raketomis, pasiekiančiomis kelių šimtų kilometrų aukštį. Iš platformos jūroje italai leido mokslinius palydovus. O visai neseniai iš vieno Rusijos povandeninio laivo raketa į kosmosą buvo išvestas dirbtinis Žemės palydovas.

Maskvos transporto mašinų gamykloje dar prieš dvidešimt metų buvo sukurti pakilimo komplekso jūroje eskizai raketai "Zenit". Jau tuomet buvo aišku, jog projektą įmanoma įgyvendinti panaudojus savaeigę, pusiau panirusią platformą - katamaraną.

Nuo 1994 m. vasario mėnesio prie projekto prisijungė Dniepropetrovsko (Ukraina) KB "Južnoje" ir kitos konstrukcinės, mokslinės ir gamybinės įmonės iš NVS šalių. Tų pačių metų kovą kosmodrome "Baikonur" kompanijos "Boeing", "Kvarner", "Energija" ir "Južnoje" paskelbė apie sprendimą įsteigtą bendrą įmonę. Tuo metu buvo rimtai diskutuojama, kas geriau tiktų pakilimo platformai: supertanklaivis ar naftos gręžimo platforma. 1994 m. lapkričio mėnesį Osle buvo priimta esminė projekto koncepcija - dirbtiniai palydovai startuos iš modifikuotos naftos platformos, o pagrindinis uostas įsikurs JAV.

1995 m. kovą pagaliau buvo pasirašytas susitarimas dėl kompanijos "Sea Launch Limited Partnership" įsteigimo. "Boeing Commercial Space Company" buvo atsakinga už bendrą vadovavimą projektui, taip pat radijo ir elektros įrangos pristatymą; RKK "Energija" - už trečiosios pakopos (įsibėgėjimo bloko) sukūrimą ir NVS šalių darbo koordinavimą; norvegų laivų statybos įmonė "Kvarner Rosenberg" - už pakilimo platformos ir aptarnaujančio laivo statybą; KB "Južnoje" ir gamykla "Jukmaš" - už pirmųjų dviejų raketos pakopų paruošimą.

Galinga raketa - nešėjas "Zenit-3SL" buvo sukurta 1985 m. skraidančios raketos "Zenit" bazėje. Jos pirmoji pakopa dukart skrido raketoje "Energija" (komplekse). Reikia pažymėti, kad raketai "Zenit" naudojamos beveik aplinkos neteršiančios medžiagos - žibalas ir skystas deguonis. Paruošiamieji darbai skrydžiui vyksta greitai: viskas automatizuota ir visai nekelia pavojaus žmonėms, kurie pasišalina iki starto likus kelioms valandoms.

Trečiąją raketos pakopą "DM-SL", į kurią telpa bet kuris iš dabar esančių palydovų - sukonstravo - RKK "Energija", kompanija "Boeing".

Aptarnaujantis laivas, pavadintas "Sea Launch Commander" ("Jūros starto vadas") buvo pastatytas koncernui "Kvarner" priklausančioje laivų statykloje Didžiojoje Britanijoje, krovinio Po-Po klasės laivo bazėje 1997 m. gruodžio mėnesį atplaukė į Kanoneros laivų remonto gamyklą, kur turėjo būti įmontuota speciali įranga.

"Kvarner Maritime" rekonstravo naftos gręžimo platformą. Palydovo pakilimui pritaikyta platforma buvo pavadinta "Odyssey" ("Odisėjas"). Startui reikalingos kompleksinės įrangos montavimo darbai vyko nuo 1997 m. kovo mėnesio Vyborgo laivų statykloje.

Platformoje privalo būti idealios sąlygos ruošiant raketą skrydžiui ir ją paleidžiant. Į cisternas pakrovus 20 000 tonų vandens, ji tampa stabili ir tvirta, kad atlaikytų į kosmosą kylančią 460 tonų svorio raketą. Prieš startą platforma privalo išsilaikyti apskaičiuotame atstumo intervale. Paklaidos galimybė - 50 m.

Bazinis aptarnaujančio laivo ir pakilimo platformos uostas įsikūrė Long Beach, Kalifornijoje netoli Los Angeleso. Čia saugomos raketos, skrydžiui ruošiami palydovai. Netoliese yra kompanija "Hughes Space & Communications Space" ir "Systems/Loral" - didžiausi ryšių palydovų tiekėjai pasaulyje.

1998 m. pradžioje pirmosios dvi raketos buvo pristatytos į bazinį uostą, kur pirmą kartą buvo perkrautos iš laivo į pakilimo platformą. Vėliau vyko treniruotės, o taip pat ir dirbtinio palydovo paleidimo repeticija.

1999 m. kovo 12 d. platforma su raketa išplaukė iš uosto prie Velykų salos. Kitą dieną ją pasekė ir aptarnaujantis laivas. Kovo 26 d. starto vietoje raketa buvo išridenta iš angaro ir sumontuota paleidimo įrenginyje. 1999 m. kovo 27 d. - skrydis iš pirmojo komercinio ir tarptautinio kosmodromo. Tąkart buvo paleistas kompanijos "Hughes" palydovo maketas "Galaxy". Po 62 minučių gautas pranešimas: "Kosminis aparatas sėkmingai atsiskyrė!".

1999 m. rugsėjo 26 d aptarnaujantis laivas ir pakilimo platforma vėl išplaukė iš pagrindinio uosto. Šįkart starto vieta numatyta už 400 km nuo Velykų salos ir 8000 km nuo Pietų Amerikos.

Šiltas (oro temperatūra 25 laipsniai) ir ramus (vėjo greitis -5/7 m/s) spalio 9 dienos vakaras. Likus valandai iki starto malūnsparnis išskrenda apsižvalgyti. Dirbtinio Žemės palydovo pakilimo trasoje laivų nepastebėta, ant platformos irgi viskas tvarkoje. 19 val. 28 min. vietiniu laiku pačiame Ramiojo vandenyno cente pakyla raketa, gabenanti į kosmosą telekompanijos DirectTV 1 palydovą - pirmąjį pakilimo platformos "Odyssey" komercinį palydovą.



Straipsnį pristato: Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės Ambasada

Alan Symes

"WINDJET" SIEKIA GREIČIO REKORDŲ

Jungtinės Karalystės projektas WINDJET, skirtas sutriuškinti vėju varomų įrengimų žeme, ledu ir vandeniui greičio rekordą, jau oficialiai pareiškė pasiekęs savo pirmą sėkmės etapą: - vėju generuoto greičio žeme rekordą. Jo užfiksuotas greitis buvo 138 kilometrai (86 mylios) per valandą.

"Mes esame labai laimingi, kad su WINDJET sumušėme Britanijos rekordą," - sako 24 metų pilotas Ričardas Dženkinsas (Richard Jenkins). "Apmaudu, kad nepasiekėme pasaulio rekordo, nes bandymų metu viršijome oficialiai užregistruotą greitį. Be abejo, tai yra didžiulis britų inžinerijos laimėjimas, (nė kiek neabejoju - greitai pasaulio rekordas priklausys mums)".

Jungtinės Karalystės konstruktorių kūrinyje puikiai dera Formulės 1 moto lenktynių technologija ir naujausi aerodinamikos pasiekimai. WINDJET konstrukcijos išradimas - lėktuvo sparną primenanti 7,35 metro aukščio burė. Pagrindinis WINDJET lekia penkis - šešis kartus greičiau už vyraujantį vėją. Standartinė aukšto galingumo žemės jachta gali tik tris ar keturis kartus pralenkti vėjo greitį.

Nuotraukoje užfiksuotas WINDJET, Karališkajam oro laivynė Vodingtone, rytų Anglijoje lenkiantis rekordą su vidutiniškai 19 mazgų vėju. Vėju varomo WINDJET aukštis yra aštuoni metrai, plotis - septyni, o ilgis - devyni.

"Esant palankioms sąlygoms, kai vėjo greitis viršija 25 mazgus, jis gali pasiekti didesnį nei 193 kilometrų (120 mylių) per valandą greitį ir taip pralenkti galingiausią sportinį automobilį," - priduria Ričardas Dženkinsas.

187 kilometrų (116 mylių) per valandą buriavimo žeme rekordas priklauso Jungtinėms Amerikos Valstijoms, tačiau augantis pasitikėjimas WINDJET leidžia manyti, kad ši kartelė bus pakelta dar aukščiau.

Kai WINDJET pasaulio greičio barjerą įveiks, bus pritaistos pačiūžos ir tolimesnis jo tikslas bus pralenkti Viskonsine, Jungtinėse Valstijose pasiektą 230 kilometrų (143 mylių) per valandą greičio rekordą. Tikimasi, kad skriedamas užšalusiu ežeru Švedijoje, jis pasieks 322 kilometrų (200 mylių) per valandą greitį. Tuomet WINDJET pilotas taptų pačiu greičiausiu planetos žmogumi, judančiu natūraliai gautos energijos dėka.

Projekto atstovas sakė: "WINDJET yra technikos, kuri varžysis dėl greičio rekordo vandens buriavime 2002 metų vasarą, prototipas."

46,52 mazgų rekordas buvo pasiektas Australijoje, o šiuo metu pasaulyje yra 14 komandų, bandančių pasiekti 50 mazgų rekordą. Buriavimo pasaulyje šis greičio barjeras jau tapo legendiniu ir jo pasiekimas būtų tikras istorinis įvykis.

WINDJET projekto darbo grupė teigia sukūrusi revoliucinę konstrukciją, apvainikavusią daugiau nei ketverius metus trukusį projektavimą, darbą vėjo tuneliuose ir atvirose vandenyse. Pranešama, kad prototipo bandymai parodė puikius rezultatus, kurie "turėtų žymiai pralenkti dabartinį rekordą ir 50 mazgų barjerą".



AR ŽINAI KAD...

1920 01 JAV konstruktorius Henri Berlinerius pirmą kartą pakėlė į orą savos konstrukcijos helikopterį Nr.1. Pasiektas 5-6 m. aukštis, pakeltas 410 kg. kroviny. Ore išbūta keletas minučių.

1809 01 06 d. gimė Aleksandras Griškevičius, knygos "Žemaičio Garolėkis" 1851m. autorius.

1899 01 18 d. gimė tarpukario karo aviacijos Gen. štabo pulk. Juozas Rapšys (1972 07 24 d.) Čikaga, JAV.

1809 01 25 d. Vilniuje Robertsonas pirmasis skraidė šilto oro pūse (mongoletjeru).

1906 01 25 d. gimė Olegas Konstantinovičius Antanovas. Garsus rusų sklandytuvų, lėktuvų konstruktorius. Savo kūrybine veikla kurį laiką buvo susijęs su Kaunu.

1928 01 26 d. pirmą kartą Lietuvoje atliktas bandomasis šuolis su italų gamybos parašiotu Salvator-D30, jo autorius aviacijos kapitonas Vl. Morkus.

1894 02 01 d. gimė Lietuvos karo aviacijos mokyklos viršininkas Jonas Martynas Laurinaitis (1966 09 25 d.).

1919 02 05 d. prie Jezno internuotas sovietų karo lėktuvas. Sopwith 11/2. Strutter gamyklinis Nr. 1527, kuris tapo pirmuoju Lietuvos aviacijos lėktuvu.

1938 02 19 d. gimė Ernestas Machas, Austrij fizikas, filosofas. Aerodinamikos pionierius, suformulavęs taip vadinamą Macho formulę.

1939 02 22 d. Kaune viešėjo garsi Naujos Zelandijos pasaulinio garso lakūnė Džein Batten.

1887 02 27 d. gimė Piotr Nesteras. Pirmas pasaulyje atliko mirties kilpą ir oro taraną.

1919 03 01 d. pirmą kartą pakilo į orą lėktuvas LUG.C.VI su lietuviškais ženklais.

1919 03 03 d. atliktas pirmasis kovinis žvalgybinis lėktuvo LUG.C.VI skridimas maršrutu: Kaunas - Vilnius - Kaunas. Skrido karo lakūnas vyr. leitenantas F. Šulcas (1919 09 28) ir oro žvalgas karininkas K. Fugalevičius (1893 - 1919 09 03).

1919 03 12 d. išleistas pirmasis įsakymas Kaune įsteigti Karo aviacijos mokyklai.

1929 03 13 d. kapitonas Jeronimas Garolis ir oro žvalgas kapitonas Motūras su lėktuvu LUG.C.VI gabeno maistą patekusiame į ledų nelaisvę prekybiniui laivui "ALBRECHTAS", o 1929 03 22 d. pakartojo skridimą su oro žvalgu Jonu Špokevičiumi. Užtai kapitonas J. Garolis buvo apdovanotas tarptautiniu Gelbėjimo lygos I-ojo laipsnio aukso medaliu.

1898 03 27 d. gimė karo lakūnas, inž. brigados generolas Antanas Gustaitis, lėktuvų ANBO konstruktorius.

1911 03 30 d. gimė Heini Dittmar'as Vokiečių sklandymo pionierius, inžinierius, pasaulio čempionas (1937). Pirmas lakūnas, gavęs Aukšinių sklandytojo ženklą. Sklandytuvų konstruktorius. Lakūnas bandytojas. Pirmas pasaulyje lakūnas pasiekęs 1000 km/h greitį.

1928 04 14 d. užpatentuotas pirmasis elektromechaninis aviacinis treniruoklis lakūnams. Jo autorius Edvardas Albertas Linkas (JAV).

1922 05 01 pro Kauną pradėjo skraidyti rusų - vokiečių akcinės bendrovės "DERULUFT" lėktuvas. Ši oro linija sujungė Maskvą - Karaliaučių, vėliau Berlyną. Pirmasis lėktuvas Fokker.F.III. R.R.1.



manteka

PATALPŲ APSAUGOS SISTEMOS

CENTRALIZUOTOS IR FIZINĖS SAUGOS PASLAUGOS

- atliekame projektavimo bei konsultavimo darbus;
- apsauginės - gaisrinės signalizacijos montavimas;
- video stebėjimo sistemos, video telefonspynės;
- įėjimo kontrolės sistemos;
- stebime objektus centralizuotame apsaugos pulta;
- į pavojaus signalus reaguoja mobilios apsaugos grupės;

UAB "Manteka", Kauno g. 34, Vilnius, Tel. (85) 213 34 88, faks. (8-22) 33 78 74, El. p. manteka@iti.lt



**Miestas miega
ramiai...**

Manteka

Pernai Panevėžyje
vykusio 10-ojo
čempionato dalyviai



Neringa Artinkutė

SENJORŲ VARŽYBOS PANEVĖŽYJE

Baltijos
sklandytojų
sparnai kasmet
tvirtesni

**Šią vasarą Panevėžyje jau vienuoliką kartą
rengiamas Baltijos šalių senjorų sklandymo
čempionatas.**

Idėja, gimusi prie alaus

Prieš dešimt metų Liudvikas Ramanauskas ir Antanas Mikutis - du garsūs šalies sklandymo veteranai - nusprendė suburti draugėn senuosius kolegas. Tada net ir patys nenujautė, kad jų sumanymas ilgainiui virs



Justino Lapinsko nuotr.

šiandien visoje Europoje analogų neturinčiomis senjorų sklandymo varžybomis.

"Prie alaus bokalo kalbėdamiesi su Antanu nutarėme, kad po daugelio metų ne pro šalį būtų bent kartą suvažiuoti visiems veteranams ir pažiūrėti, ar dar esame ko verti", -- prisiminimais apie idėjos surengti šalies

senjorų sklandymo varžybas gimimą dalinasi daugkartinis jų nugalėtojas ir prizinininkas panevėžietis L.Ramanauskas.

Šiais metais liepos 19-ąją - rugpjūčio 3-ąją Panevėžio aeroklube Stetiškėse jau vienuoliką kartą išskleis sparnus vienintelis Europoje Baltijos šalių senjorų sklandymo čempionatas

Be jau dešimt metų kartu su lietuviais besivaržančių latvių, estų bei rusų laukiama atvykstant ir lenkų, vokiečių, švedų bei suomių.

"Neabejoju, kad dar po kelerių metų mūsų čempionatas suburs visus aplink Baltiją gyvenančių tautų pilotus", - įsitikinęs L.Ramanauskas.

Varžosi garsiausi sklandytojai

Per dešimt metų Panevėžio, Alytaus ir Klaipėdos aeroklubuose vykusiose Baltijos šalių senjorų sklandymo varžybose iš viso dalyvavo 37 pilotai. Ore jie išbuvo daugiau kaip 660 valandų ir nuskrido beveik 32 tūkstančius kilometrų.

Šiose varžybose yra dalyvavę garsūs šalies sklandymo pilotai: Regina Garmutė, Algimantas Sarpalius, Juozas Jaruševičius, Algimantas Skurdenis, Jurgis Vileniškis, Povilas Vaišvila, Klemensas Inta.

Nė vienerių varžybų dešimt metų nėra praleidęs pirmųjų varžybų nugalėtoja R.Garmutė, o taip pat A.Sarpalius ir L.Ramanauskas.

Pasivaržyti į Lietuvą yra atskridę ir buvę Sovietų Sąjungos rinktinės nariai: estai Lembitas Pihlak, Ilmar Link, rusai Olga Manafova, Morisas Jekateriničevs.

1995 metais senjorų sklandymo varžybas kaip atskirą sporto šaką įtraukus į V-ųjų Pasaulio lietuvių žaidynių programą, jose dalyvavo ir JAV sklandymo veteranas Antanas Uknevičius.

"Pernai vasarą Panevėžyje viešėję užsieniečiai negalėjo atsistebėti ne tik aukštu varžybų, kurioms visus dešimt metų teisėjauja panevėžietis Gintas Kaikaris, bet ir dalyvių meistriškumu", -- teigė L.Ramanauskas.

Estas aukoja net triušius

"Jei ne šios varžybos, šiandien greičiausiai būčiau nei sau, nei kitiems neįdomus pensininkas", - nusijuokė 66 metų L.Ramanauskas, paklaustas, kas jį ir kitus jo amžiaus sklandytojus kiekvieną vasarą priverčia kelioms savaitėm atidėti darbus ir išvykti į senjorų sklandymo čempionatus.

Pasak panevėžiečio, sklandytojus vilioja tikslas nugalėti: "Varžybos - tai nervinė įtampa, kova, neleidžianti pasenti".

Pernai jubiliejinio čempionato dienomis Stetiškių aerodrome L.Ramanauskas netgi buvo apsigyvenęs palapinėje. "Kad nereikėtų blaškytis tarp šeimos ir aistros skraidyti", -- paaiškino sklandymo veteranas. Pasak jo, čempionato savaitėms metančių visus darbus entuziastų yra ir daugiau.

"Dėl varžybų Estas Jaakas Toomi palieka net savo ūkyje auginamus triušius, o latvis Karlis Vitoliņš, dėl blogo oro nukėlus varžybas nepatingi iš Rygos atvažiuoti ir antrą kartą", -- kaimynų aistra parungtyniauti aerodromuose žavėjosi L.Ramanauskas.

Išvengė incidentų

Prieš dešimt metų Panevėžyje surengtos Pirmosios senjorų sklandymo varžybos savo dalyvių skaičiumi pranoko net ir didžiausius rengėjų lūkesčius. Tą vasarą į Stetiškių aerodromą atvyko net 17 pilotų.

Vėliau metais šis skaičius svyravo, tačiau niekada nebuvo mažesnis nei 10.

L.Ramanausko manymu, dar Sovietų Sąjungos laikais garsinę Lietuvą, o vėliau dėl amžiaus nebeturėję galimybių dalyvauti varžybose sklandytojai tiesiog buvo pasiilę kovos ir bendravimo su kolegomis.

"Tai žmonės, ne tik pasiekę sportinių aukštumų, bet ir daugiausia prisidėję, kad pokario metais atgimtų Lietuvos aeroklubai", -- teigė L.Ramanauskas, daugiau kaip prieš 30 metų ėmęsis atkurti Panevėžio aeroklubą.

Per pirmąsias senjorų sklandymo varžybas dėl nepalankaus oro tik du pratimus atlikę pilotai vėliau nuskridavo vis toliau ir toliau.

Pasak L.Ramanausko, buvę metų, kai sklandytojams pavykdavo įveikti net po 200 kilometrų. Veteranų meistriškumą rodė ne tik nuskristi nuotoliai, bet ir faktas, kad per dešimt metų nebuvo nė vienos avarijos, net menkiausio sklandytovo įbrėžimo.

Per praėjusius metus gerokai atsinaujinęs Panevėžio aeroklubas šią vasarą rengiasi priimti ne tik sklandytojus senjorus, bet ir jaunimo sklandymo čempionato dalyvius: laukiama atvykstant daugiau kaip 30 sportininkų.



Justino Lapinsko nuotr.

2002 07 20 - 2002 08 03

Panevėžio aeroklubo
aerodrome "Stetiškės"

Baltijos šalių Seniorų 11- asis sklandymo čempionatas ir Lietuvos jaunimo sklandymo čempionatas

Oficialus čempionatų atidarymas 2002 07 20 11 val.
Oficialus čempionatų uždarymas 2002 08 03 11 val.

Generalinis rėmėjas:
Draudimo kompanija "Lindra"

Pagrindiniai rėmėjai:
firma "Zimbrava"

Rėmėjai:
"Sarpantinas", "Sagra", "Igis", Panevėžio miesto ir Panevėžio rajono savivaldybės, "Helisota", Panevėžio balsas, žurnalas Lietuvos sparnai, Panevėžio rytas, Aviacijos pasaulis, Lietuvos žinios, Pulsas, PanTV, KTVplus

BĖČIARAS

Pilotui ir jo draugams



nuosaida alui

**Žiemos sezoną
prisiminus...**



nuotraukys J. Konoševičenės

III Tarptautinis Parasparnių
tikslaus nusileidimo čempionatas 2002
(Trakai, 2002 02 15-17d.d.)

PARASPARNIŲ ŠVENTĖ TRAKŲ PADANGĖJE

Darius Jakubauskas



Vyr. teisėjui Dariui
Jakubauskui nestigo
žurnalistų dėmesio

III-asis Tarptautinis Parasparnių tikslaus nusileidimo čempionatas Trakuose jau tampa tradiciniu. Šiais metais vasario mėnesio 15-17 dienomis, minint Lietuvos nepriklausomybės atgavimą, visa senosios sostinės padangė mirgėjo nuo žmogaus sukurtų dangaus paukščių. Per kelerius metus šis renginys tapo žinomas tarp ne tik Lietuvoje, bet ir kaimyninėse šalyse, kurių sportininkai mielai atvyksta pasivaržyti.

Šiais metais orai nieko gero nežadėjo. Ilgalakis atšilimas beveik visiškai nutirpdė sniegą ir grasino, kad ledas neišlaikys drąsuolių pilotų. Galbūt todėl pilotai iš Slovakijos, Lenkijos, Baltarusijos likus vos kelioms dienoms iki čempionato pradžios pakeitė savo planus ir nusprendė nebeatvykti. Tačiau iki čempionato pradžios likus vos porai dienų paspaudė šaltukas ir ledo paviršius Galvės ežere sutvirtėjo. Visai išbandę ledo tvirtumą organizatoriai nusprendė - čempionatas vyks! Viskas dabar priklausys tik nuo vėjo krypties ir stiprumo.

I šį čempionatą atskubėjo 27 pilotai, tarp jų svečiai iš Latvijos ir Ukrainos.

Pirmoji diena prasidėjo pučiant stipriam vėjui; ledas buvo padengtas plonu vandens sluoksniu - sąlygos skraidymams, švelniai tariant, ne kokios. Tačiau juk i šį čempionatą susirinko geriausi Lietuvos pilotai! Buvo nuspręsta, kad varžybiniai

skridimai vyks. Bandomuosius skrydžius atliko Vytautas Grigoraitis. Tai padaršino - netrukus į orą pakilo ir kiti pilotai. Labai sunkiai, su pertraukomis, tądien buvo įveiktas pirmasis varžybų turas. O vakare čempionato dalyvių laukė skrydžių aptarimas, pasišildymas pirtelėje. Juk tikrai ne juokas - visą dieną prastypsoti ant ledo pučiant žvarbiam vėjui.

Ir kitą dieną meteorologai nepranašavo nieko geresnio, todėl varžybiniai skridimai buvo pradėti nuo pat ryto. Naktį paspaudė šaltukas, todėl ledas dar labiau sustiprėjo, tik nelabai maloniai traškėjo po kojomis. Smalsių žiūrovų net neleido ant ledo. Iki pietų buvo įveikti dar du varžybų turai, bet nuspręsta varžybų nebetęsti. Vėjas stiprėjo - skraidyti darėsi vis pavojingiau. Niekas nenorėjo rizikuoti pilotų saugumu ir sveikata. Žiūrovai, nesuspėję atvykti iki skraidymų pabaigos, buvo gerokai nuilūdę, tačiau Darius Lukoševičius iš Baisogalos skraidyklių sporto klubo dar kurį laiką demonstravo parodomuosius skrydžius pelnydamas žiūrovų simpatijas. Ore visokiausiais balsais užė radijo bangomis valdomi modeliai, o pranešėjas nuolat komentavo varžybų eigą.

Po sunkios ir įtemptos kovos individualioje įskaitoje pirmąją vietą iškovojo Sergey Jermolayev iš Latvijos (Daugpilio klubas "Ultra"), antras liko Jurij Jakovlev iš "Laisvo skrydžio" klubo (Vilnius), trečiąją vietą užėmė Elegijus Golcas taip pat iš "Laisvo skrydžio" klubo. Visi čempionato dalyviai buvo apdovanoti parasparnio formos atminimo medaliais su Trakų pilies vaizdu. Tačiau tai ne patys brangiausi apdovanojimai - visi išsivežė neišdildomus skrydžių virš Trakų pilies įspūdžius. Čempionato organizatoriai (klubas "Stratus" bei Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacija) tikisi, kad šios varžybos taps ne tik tradicinėmis, bet ir prestižinėmis ir jose dalyvaus vis daugiau pilotų ne tik iš Lietuvos ir kaimyninių šalių, bet ir iš visos Europos.



Kauno
ALUS

Darykla įkurta 1846 m.

www.kaunoalus.lt

DAIGINTŲ KVIEČIŲ ALIEJUS

Iš visų grūdinių kultūrų kviečiai yra bene seniausi, jais maitinosi dar mūsų protėviai. Šių grūdų rasta priešistorinio laikotarpio archeologiniuose radiniuose. Kviečių produktus ir dabar plačiai vartojame. Iš jų gaminama įvairiausių produktų. Apie vieną jų - daigintų kviečių aliejų - paprasčiausiai pasakoti Vilniaus universiteto Medicinos fakulteto docentą, medicinos mokslų daktarą Algimantą Vingrą.

Vaistinėse pasirodė daigintų kviečių aliejaus preparatų? Kuo jie yra ypatingi?

Tai pačios gamtos sukurtas natūralus, organizmui reikalingų medžiagų koncentratas. Jame daug natūralaus vitamino E, būtinųjų (nepakeičiamųjų) riebalų rūgščių (linolo ir linoleno), kitų riebalų rūgščių, fosfatidų ir fitosterolo bei ilgos grandinės alkoholio - oktakoanolio. Kiekviena šių medžiagų turi ypatingą naudingą poveikį. Daigintų kviečių aliejus spaudžiamas šaltu būdu, nerafinuojamas. Todėl jame visos minėtos medžiagos išlieka pirmą kartą, nepažeistos, biologškai aktyvios. Šiame aliejuje esantis riebalų rūgštis organizmas lengvai pasisavina ir naudoja energijos poreikiams tenkinti. Aliejuje esantis natūralus vitaminas E yra įvairių porūšių ir dėl to labai gerai pasisavinamas. Visi vitamino E porūšiai (gamma, beta, alfa tokoferoliai) yra gausiausi gamtos subalansuoti antioksidantai.

Kodėl organizmui reikia gerai pasisavinamo vitamino E? Kam reikalingas vitaminas E?

Vitaminas E yra vienas iš riebiuose tirpstančių vitaminų, t.y. toks, kurį organizmas pasisavina tuomet, kai jis gaunamas su lengvai pasisavinamais riebalais. Jis saugo milijardus organizme esančių ląstelių nuo medžiagų, vadinamų laisvaisiais radikalais (kurie ardo ląsteles, trikdo jų medžiagų apykaitą). Dėl gebėjimo įveikti laisvuosius radikalus, vitaminas E laikomas vienu geriausių antioksidantų.

Taip pat vitaminas E dalyvauja audinių kvėpavimo procesuose, t.y. padeda jiems apsirūpinti energija, užtikrina normalią jų veiklą, nes ląstelės dauginasi tik tuomet, kai pakanka energijos. Kitaip sakant, jis padeda augti, atsinaujinti, todėl yra reikalingas bet kurio amžiaus žmogui. Vitaminas E dalyvauja hemo (pagrindinio deguonies nešėjo kraujyje) susidarymo procese (biosintezėje). Tik tuomet, kai pakanka hemo, organizmo ląstelės gauna užtektinai deguonies ir gali atlikti joms gamtos skirtą veiklą. Trūkstant hemo, galima susirgti mažakraujyste, organai gauna mažiau deguonies ir todėl gali sutrikti normali jų veikla. Deguonies stygiui ypač jautrios smegenys. Jo trūkstama tiek suaugusieji, tiek vaikai sunkiau protauja, blogiau sprendžia įvairias užduotis, jiems sudėtinga sukaupti dėmesį.

Kai organizme trūksta vitamino E, sumažėja energiją išskiriančių medžiagų kepenyse, raumenyse. Dėl to silpnėja kūno raumenys, širdies raumuo. gali vykti nervinių ląstelių irimas. Dėl vitamino E stygiaus pakinta kapiliarai. Padidėja šių smulkiųjų kraujagyslių laidumas, jos tampa trapios.

Vitaminas E svarbus vyrų ir moterų lytinėms funkcijoms, jo trūkstama, pvz., gali sutrikti menstruacinis ciklas, sumažėti vyrų vaisingumas. Vitaminas E saugo kraujagysles, mažina aterosklerozės, infarkto, akies lęšiuko drumstumo (kataraktos) atsiradimo riziką, lėtina audinių senėjimą. Jis taip pat dalyvauja reguliuojant kraujo krešumą, neutralizuodamas medžiagas, vadinamojo protrombino, kuris tirština kraują, perteklių.

Vitaminas E yra apdorojant maistą, pvz., verdant, šaldant, ilgai laikant šviežioje. Todėl neretai organizme jo trūksta, ypač jei žmogus išrankus maistui arba dėl kitų priežasčių kasdien negali valgyti įvairaus, šviežio maisto. Tokiu atveju patartina vartoti maisto papildus, kuriuose yra vitamino E, pvz., daigintų kviečių aliejų.

Kodėl dvi riebalų rūgštis pavadinate būtinomis ir nepakeičiamomis?

Linolo (dar vadinama omega-6) ir linoleno (kartais vadinama omega-3) rūgštis pavadina būtinomis ir nepakeičiamomis todėl, kad organizmas nesugeba pagaminti jų iš kitų maisto medžiagų, patenkančių į organizmą, t.y., šių rūgščių žmogus turi gauti su maistu. Įrodyta, kad

be jų neįmanoma normali gyvybinė veikla. Kai trūksta linolo ir linoleno rūgščių, prasideda įvairūs negalavimai, kurių stiprumas priklauso nuo to, ar daug minėtų rūgščių trūksta.

Linolo rūgštis sudaro 10-15 proc. motinos piene esančių riebalų. Todėl kiekvienos žindančios kūdikį motinos maiste jos turėtų būti pakankamai, t.y. tiek, kad užtektų jai pačiai ir kūdikiui. Mokslininkai įrodė, kad linolo rūgštis skatina kūdikių ir mažų vaikų augimą.

Pasakykite, kokias funkcijas organizme atlieka linolo ir linoleno rūgštys? Kas atsitinka, kai jų ima trūkti?

Minėtos rūgštys dalyvauja įvairiuose organizme vykstančiuose medžiagų apykaitos procesuose. Pvz., jos gerina vitamino E ir medžiagų, vadinamų karotinoidais (iš kurių organizme susidaro vitaminas A), pasisavinimą. Abi rūgštys padeda organizmui apsirūpinti energija.

Iš linoleno rūgšties organizmas gamina kitas į hormonus panašias biologškai aktyvias medžiagas - prostaglandinus, leukotrienus, tromboksanus, prostaciklinus. Šios medžiagos aktyviai dalyvauja organizmo gyvybinėje veikloje: reguliuoja kraujo spaudimą, kraujo krešumą, reakciją į skausmą, audinių regeneracijos procesus. Jos taip pat padeda organizmui kovoti su uždegimu, kurį sukelia įvairios bakterijos ir virusai, gerina organizmo gebėjimą priešintis ligų sukėlėjams, t.y. stiprina imunitetą.

Linolo ir linoleno rūgštys organizmui dar yra naudingos tuo, kad mažina cholesterolio, skatinančio aterosklerozės progresavimą, kiekį. Aterosklerozei progresuojant, siaurėja kraujagyslės, dėl to visi organai blogiau aprūpinami maisto medžiagomis ir deguonimi. Įvairių organų audinių ląstelės, gaudamos mažiau maisto medžiagų ir deguonies, silpnėja, sensta ir nebesugeba atlikti savo funkcijų. Be to, aterosklerozės pažeistos kraujagyslės greičiau užsikemša ir dėl to gali įvykti infarktas, insultas, sutrikti atmintis ir fizinis darbingumas. Pro susiaurėjusią kraujagyslę širdžiai yra sunkiau stumti kraują, dėl to padidėja kraujospūdis, silpnėja širdis. Taigi, linolo ir linoleno rūgštys padeda reguliuoti kraujospūdį. Linolo ir linoleno rūgštys mažina raudonųjų kraujo kūnelių sulipimą, t.y. padeda išvengti trombozų, galinčių užkirsti aterosklerozės pažeistas kraujagysles, susidarymo.

Be to, linolo ir linoleno rūgštys reikalingos įvairių organizmo ląstelių regeneracijai. Kai trūksta linolo rūgšties, oda parausta, tampa jautri, sausa, trapi, linkusi į uždegimus, greitai pažeidžiama infekcijos. Kai organizmas gauna pakankamai linolo rūgšties, minėti pakitimai išnyksta.

Kas yra natūralūs fosfatidai ir fitosteroliai?

Tai biologškai aktyvios medžiagos, kurios gerina riebalų virškinimą.

Kuo naudingas organizmui oktakoanolis?

Daigintų kviečių aliejus yra vienintelis natūralus (t.y. gamtinio) oktakoanolio šaltinis.

Oktakoanolis padeda pasisavinti kitas maisto medžiagas, jas saugoti ir taupiai naudoti. Mokslininkai įrodė, kad ši medžiaga gema kūno audinių, ypač raumenų, aprūpinimą deguonimi. Jai veikiant, tvirtėja raumenys, didėja jų apimtis, trumpėja laikas, reikalingas jų poilsui. Oktakoanolis didina fizinį ištvėrimumą ir jėgą. Vadinasi, jis ypač naudingas įvairaus amžiaus žmonėms, dirbantiems fizinį darbą, svarbus organizmui senstant, kai pablogėja organizmo aprūpinimas deguonimi, pvz., dėl susilpnėjusių plaučių (sergant lėtiniu bronchitu ar lėtine obstrukcine plaučių liga), dėl širdies veiklos nepakankamumo arba progresuojant aterosklerozei. Oktakoanolis mažina raumenų maudimą bei skausmą po fizinio darbo ar treniruočių. Aktyvaus efekto pasiekiamas, kai daigintų kviečių aliejus vartojamas bent keletą savaičių.

Oktakoanolis reguliuoja cholesterolio apykaitą, padeda lengviau išgyventi stresines situacijas.

Teigiamas vitamino E, linolo ir linoleno rūgščių, oktakoanolio poveikis žmogaus organizmui ypač sustiprėja, kai jie vartojami kartu.

Kaip ir kada vartojamas daigintų kviečių aliejus?

Daigintų kviečių aliejus vartojamas po 1 kapsulę tris kartus per dieną prieš valgį. Kiekvienoje kapsulėje yra 150 mg natūralaus daigintų kviečių aliejaus. Jis tiekiamas želatinos kapsulėmis, kurias lengva praryti (kapsulių negalima kramtyti!). Kapsulės saugo linolo ir linoleno rūgštis nuo ardomojo deguonies poveikio. Vartojimo trukmė - neribota. Nežinoma pašalinio arba neigiamo daigintų kviečių aliejaus poveikio žmogui.

DAIGINTŲ KVIEČIŲ ALIEJUS

- padeda atkurti streso pažeistus audinius
- suteikia jėgų ir jaunatviškos energijos
- atjaunina odą

PRODUKTAS PAGAMINTAS IŠ NATŪRALIŲ MEDŽIAGŲ

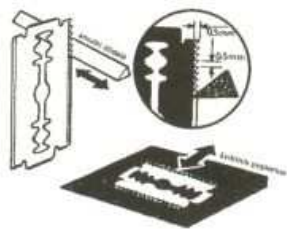
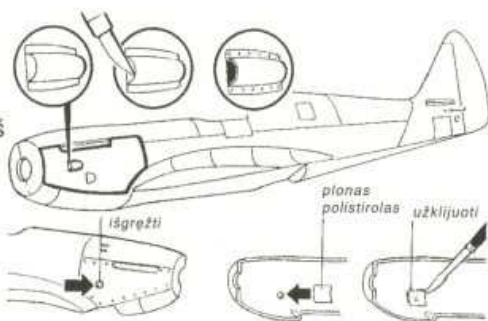


Gamtos namai

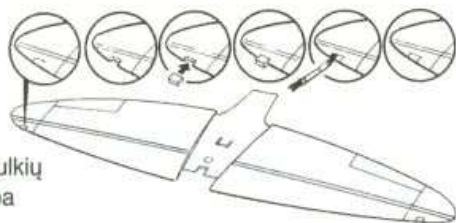
AVIAMODELIUOTOJO ABC

(ketvirta dalis, pradžia 2000 m. Nr. 1-2)

29. Angų išpjovimas ir "sandarinimas" iš vidaus pusės iki suklijuojant korpusą (sparnus ir pan.)



30. Judamų plokštumų išskyrimas



31. Naujų smulkių detalių gamyba

REMIGIJUS JANKAUSKAS

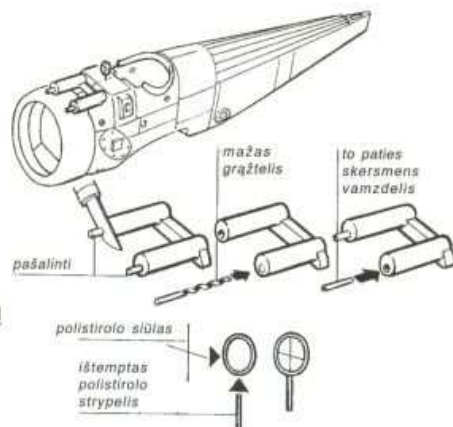
"Standartiniai" minimalūs pagerinimai, kuriuos rekomenduotina atlikti beveik visiems 1/72 mastelio lėktuvų modeliams, yra šie:

1. Suploninti antenas, raketų sparnelius, bombų bei torpedų stabilizatorius, važiuoklės dangčius, sparnų spyrius-atotampas;
2. Užsandarinti visas skylės ir ertmės, kad modelis neatrodytų tuščiaviduris;
3. Kur įmanoma, priartinti modelio siluetą prie atitinkamai sumažinto prototipo formų;
4. Išskirti judančias plokštumas ir įvairius nuimamus ir atidaromus liukus iš bendro modelio paviršiaus piešinio;
5. Papildomai imituoti smulkias detales bei įvairiausias angas (patrankų bei kulkosvaidžių vamzdžius, oro paėmimo įrenginius, išmetimo angas ir pan.);

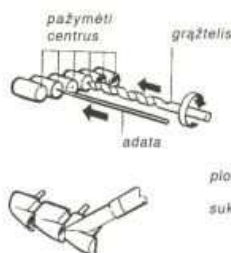
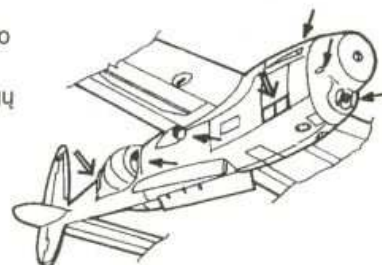
Šie pakeitimai ir patobulinimai pavaizduoti pav. Nr. 29 - 34.

Dar keli patarimai prieš dažymą. Modelio surinkimą bus žymiai lengviau testuoti, jei sukonstruosite lengvai nuimamus sraigtus ir propelerius. Tokia patobulinta konstrukcija pašalina nereikalingą laisvumą tarp besisukančių detalių, kuris pasitaiko daugelyje modelių. Sekdami dailininko patarimais (žr. Pav. Nr. 35), jūs lengvai išspręsite sraigčių problemas. Pav. Nr. 36 ir 37 pavaizduotas taip pat labai pageidautinas sustiprintas ratų tvirtinimas, leidžiantis teisingai fiksuoti besisukančių ratų padėtis. Modelis neatrodytų "suklypęs", be to, jis bus pakankamai atsparus transportavimui.

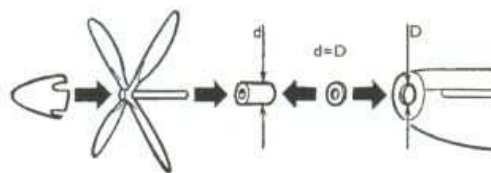
32. Kulkosvaidžių taikiklių ir pan. rekonstrukcija



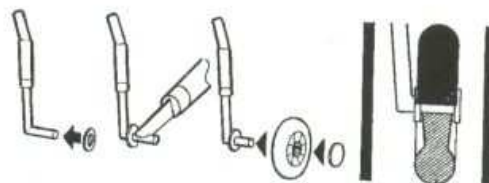
33. Įvairių oro paėmimo ir išleidimo angų imitacija



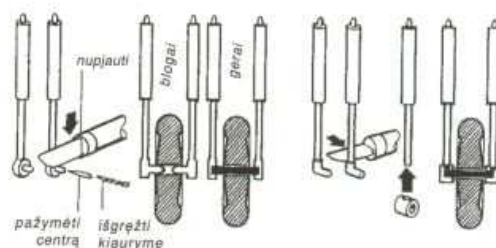
34. Išmetimo vamzdžių angų tobulinimas



35. Patobulintas sraigčių tvirtinimas



36. Šasi tvirtinimas



37. Ratų "guolių" įrengimas

NAUJIENŲ APŽVALGA

R. Jankauskas

Ekonominė situacija uždeda savo spaudą daugeliui pramogų, apribodama jaunimo galimybes užsiimti kiek brangiau kainuojančiais hobi. Šie procesai bendri visame pasaulyje, bankrotų ir reorganizacijų neišvengia net vidutinės firmos gaminančios modelius. Modelių nebegamina kaimynų latvių "Nakotne", nebėra ir ukrainiečių pasididžiavimo "Toko" (tiesa, jos darbus tęsia naujai įkurta "Roden"), labai sunkiai laikosi čekų pradininkai "KP", pažadėtų naujienų neišleido ir Sankt Peterburgo "Dakoplast". Greitu laiku lentynose nebeliks "ESCI" ir "Accurate miniatures" modelių - dauguma jų atsiras "Italeri" arsenale.

Tačiau su kiekviena diena tvirtėja kiniečių "Trumpeter", galinti gaminti ypač dideles liejimo formas. Sumaniai vadovaujami kiniečiai savuoju 1:32 mastelio A-10 jau užkariavo JAV rinkas ir veržiasi į Europą bei Rusijos platybes (čia kuriamos bendros firmos, o įdomiausi modeliai - pvz., 1:72 Tu-16, 1:48 Su-30 ar 1:32 MiG-21UM - pardavinėjami ištis pigiau, nei įprasta tokios klasės modeliams). Pažadėtos naujienos, tokios kaip 1:72 Tu-95, tikrai "veda iš proto" ne vieną kolekcionierių.

Korėjoje įsiviešpatavo "Academy". Po savo sparnu prigludusi bendros Kanados ir Korėjos "Hobbycraft", kitų smulkiųjų gamintojų įrangą, "Academy" neatsisakė ir savų projektų. Lietuvoje laukiami jų sukurti 1:72 mastelio Ju-87G ir F-86E. Be to išleista visa gama 1:35 mastelio sraigtasparnių. Neblogai sekasi kitoms modelius gaminančioms rytų firmoms, tačiau aviacinių jos negamina.

1:72 mastelio gerbėjus ukrainiečių ICM pradžiugino gerasi I-16, didžiuliu, puikiai imituota gofruota danga TB-3, gerai detalizuotais Su-2, o 1:48 mastelyje - "Spitfire Mk.IX" ir "Mustang" šeimomis. Kita ukrainiečių firma "Roden" galų gale išleido dar "Toko" pažadėtą He-111B. Tai pati įdomiausia ir visų geriausia šio vokiečių bombonešio 1:72 mastelio kopija, tačiau "Roden" taip pat tęsia ir I pasaulinio karo modelių seriją. Kokybė vidutinė, tačiau pasitaiko labai įdomių: bombonešis "Gotha G.III/G.V", kelių versijų naikintuvai "Fokker D.VII" (viename rinkinyje yra dekalės ir lietuviškam variantui) ir "Fokker Dr.I" bei kiti. "Roden" anonsuoja ir 1:48 mastelio "Gloster Gladiator", ypač įdomų renkantiems Lietuvoje naudotų lėktuvų modelius.

Klasikine technologija modelius gaminančias čekų firmas reprezentuoja tik "Condor" - kitos naujienų nepateikė. Puikiai dovana II pasaulinio karo vokiečių technikos gerbėjams tapo ilgai lauktas 1:72 mastelio FW-189A. Puikiai suprojektuotas ir gerai pagamintas, jis labai paklausus ir Lietuvos modelių rinkoje.

Prieš kurį laiką sumažėjęs euro kursas kiek atpigino smulkiaserijinę technologiją gaminamus modelius. Lietuvoje populiarėja čekų "MPM", "Azur", "AML", siūlydamos neblogos kokybės retų ar net egzotiškų aparatų modelius, tarp kurių 1:72 mastelio "Albacore", Ba-65, Bf.109D ir kt. Išsikovotų pozicijų neužleidžia ir ukrainiečių "A-model" - neblogos pasisekimo susilaukė ir Lietuvoje populiarus PZL-104 "Wilga" (žr. recenziją "Lietuvos sparnų" 2001.1-2 nr.), taip pat Jak-28PM ir Ka-26. Modelių kokybė gerėja, tačiau kyla ir kainos. Ka-26 kaina Lietuvoje (apie 40 Lt.) praktiškai jau susilygina su vokiškos "Huma" ar čekiškos "MPM" gaminamų nedidelių modelių kainomis.

Rusijos rublio kursas labai išpopuliarino ir anksčiau tvirtas pozicijas turėjusios "Zvezda" produkciją. Naujieji Su-39 (modifikuotas Su-25), Ka-27. MiG-31 tikrai patrauklūs vartotojams - nebloga kokybė už labai gerą kainą. Bet yra ir kita medalis pusė. Siekdami pelno, "Zvezda" vadybininkai atsisakė MiG-29 ir 29UB, Su-27, 33 ir kt., gamintų naudojant "Italeri" formas, ir į tas pačias dėžutes pradėjo pakuoti buvusius "Nakotne" gaminius (pastarųjų kolekcinė vertė labai maža). Artimiausiu metu laukiama naujojo "Zvezda" M1:72 Ka-50. Nors pakuojamas į ankstesnes dėžutes, manoma, kad tai bus geriausias iš iki šiol buvusių šio tipo modelių.

Lietuvoje vis labiau populiarėja "Italeri" modeliai. Kokybiški naujieji jų gaminiai iš 2001-2002 m. katalogo jau pasiekė Lietuvos pirkėjus - "Poligono" asortimente nuolat rasite A-129 "Hawk-100", M.C.202, Ju.87G, JAS-39, X-32, X-35, A-7E, F-22, EH-101 ir kitus geriausius "Italeri" gaminius. Galima aptikti ir kai kuriuos M1:48 - F-22, RAH-66, Ka-50 ir kitus.

"Revell" kiek sulėtino savo ekspansiją rinkoje. 2001-2002 m. kataloge tikros M1:72 naujienos - tik sraigtasparnis EC-135, bombonešis He.177 bei metų gale žadami BV.222 ir Breguet "Atlantic", o M1:48 - "Rafale" ir Do.217E-5. Kitos naujienos - svetimų firmų gaminiai "Revell" dėžutėse arba anksčiau gamintų modelių modifikacijos. Galima pasidžiaugti tik geros kokybės dekalėmis. Kolekcionieriams apmaudu, kad iš "Revell" pasiūlos išnyko dalis gerų modelių: M1:144 B-767; M1:72 - "Flitzer", Go.229, Ar.240, FW.200A; M1:48 - PBY-5, C-47, He-111, Ju-88A. Greičiausiai toks pat likimas laukia ir kitų pasiskolintų tipų. Tačiau tai vis dėlto geriau, nei visiška stagnacija "Airfix" ir "Heller" stovyklose. Beveik visos jų naujienos - naujai supakuoti keleto dešimtmečių senumo gaminiai.

Malonu, kad Lietuvoje pagaliau pasirodė naujausi M1:72 "Hasegawa" ir "Tamiya" firmų modeliai. Šiuos japonų gamintojus, nors jų gaminiai ir labai brangūs, ypač vertina kolekcionieriai. Tarp geriausių "Hasegawa" gaminių - Ki-67, G-3M, Ki-46, "Beaufighter" modifikacijos. Bet kurį pirkėją savo kokybe patenkins "Tamiya" Bf.109E, "Spitfire I/V", P-51D, FW.190, "Mosquito" ar kiti, pasižymintys ypač dideliu preciziškumu. Šiuos modelius ne visada aptiksite net specializuotose modelių parduotuvėse, nekalbant jau apie didesnius (M1:48) šių firmų gaminius, kuriuos galima įsigyti tik užsakius iš anksto.





Bf-109E-3/E-4

Gausybė Antrojo pasaulinio karo pradžios Vokietijos karinių oro pajėgų (Luftwaffe) naikintuvo replikų mažai panašios į originalą, todėl žinia apie naująjį japonų firmos "Tamiya" gaminį labai nudžiugino modeliotojus.

Didelė tvirta pakuotė atrodo kiek archaiškai. Vietoje įprasto titulinio piešinio - sukonstruoto modelio nuotrauka. Atidarę dėžutę kiek nustebsite - tik vienas pilko plastiko rėmelis (38 detalės) ir labai skaidrus keturių dalių kabinos gaubtas - (lengvai tilptų kelis kartus daugiau)... Detalės ypač tikslios, gerai suprojektuotos, todėl konstruoti - tikras malonumas. Visi suleidimai idealūs, geometriškai modelis labai panašus į originalą. Tai vienas geriausių Antrojo pasaulinio karo laikų M1/72 modelių. Žinoma, yra ir pastabų: instrukcijoje siūlomi atspalviai nėra visiškai autentiški. Istorikai patvirtina, kad tamsiai pilkas atspalvis RLM-66 kabinų interjeruose įvestas nuo 1941 m. lapkričio mėnesio. Iki tol tamsiai pilku atspalviu buvo dažomos tik prietaisų lentos. Taigi, ne tik Bf-109E, bet ir Bf-109F kabinų interjeras turėtų būti žalsvai pilkas (RLM-02). Beje, E-3 versijos lėktuvuose nebūdavo papildomų kuro bakų, jie nemėtydavo bombų, todėl neskubėkite pragręžti pažymėtų skylių. Skylių reikės pragręžti konstruojant kitų Bf-109E versijų modelius, kurių laukiame pasirodant ateityje. Dekalė ne visai ideali, bet Bf-109E dekalės gamina įvairiausios firmos, taip pat "Techmod", "Travers", "Tally-Ho" - jų gaminius nesunku įsigyti Lietuvoje.

Šis modelis patiks ir pradedančiajam, ir tikram žinovui, verta sumokėti prašomą sumą (apie 50 Lt.). Belieka su nekantrumu laukti naujų "Tamiya" gaminių.

A.Dzevaltauskas



Me-163 B/S

Me-163 - vienas paskutiniųjų naujos kartos "Academy" modelių. Ir nors iš pirmo žvilgsnio juntama senojo "Heller" įtaka, tačiau kokybiškai tai nauja miniatiūra: pakankamai gerai detalizuota kabina, kokybiškos įgilintos "piešinio" linijos, atskiri priešsparniai, pataisyta apvadų geometrija, be to galima konstruoti ir mokomąjį dvivietį Me-163S variantą.

Kabinos gaubtas - dviejų padėčių. Detalių nelabai daug - kartu su traktoriumi ir transportavimo vežimėliu - tik 51. Jos tinka puikiai, nedidukas modelis konstruojamas labai lengvai. Puikus pirkinys pradedantiesiems, pakankamai tikslus ir reikliausiems M1/72 fanams.

Naujosios "Academy" dekalės žymiai geresnės kokybės, kljuojasi be didesnių problemų, yra optimalaus storio. Rinkinyje - trys dažymo variantai, skirti konstruoti Antrojo pasaulinio karo laikų vokiečių karinių oro pajėgų (Luftwaffe) mašinas.

A.Dzevaltauskas



Su-34

Efektingoje dėžėje - du dideli šviesiai pilki ir vienas mažas permatomas plastikinis rėmelis su 123 detalėmis. Pakankamai turtinga (net 68 elementai) dekalė. Galima sukonstruoti du aparatus: T-10V-2 (borto Nr. 43) prototipą ir serijinį Su-32FN (Su-34, borto Nr. 45), demonstruotą Le Burže parodoje. Labai aiški instrukcija su dažymo schemomis. Liejinio kokybė gera, plastiko susitraukimų nėra. Kabinos gaubtas išlietas viena detale iš pakankamai skaidraus plastiko.

Dabar apie trūkumus. Jei konstruosite serijinę mašiną, priekį reikėtų kiek suapvalinti. Tobulinti reikėtų degalų pildymo ore įrangą, priekinių ratų purvasargį bei pagrindinės važiuoklės stovus. Daugiausia rūpesčių kelianti vieta - priekinio stovo niša. Tikrame lėktuve ekipažas į kabiną įlipa per šią nišą, o modelyje ji aklina. Kiek užapvalinti reikėtų priekinio stabilizatoriaus-sparno perėjimą. Žymiai autentiškiau modelis atrodytų išplovus pažymėtas papildomas oro tiekimo angas oro paėmimo kanalų apačioje bei priešpompazines sklendes vidiniuose jų šonuose. Greta papildomai galima imituoti pasienio siuoksnio nusiurbimo angas. Modelyje nevisiškai gerai pavaizduotas tarpas tarp sparno ir oro paėmimo kanalų - reikia papildomo pleišto. Truputį per daug apvalūs stabilizatoriaus ir kilių kampai, o kilių antenos ir navigacinės šviesos turėtų būti kiek kitose vietose.

Modelyje daug pakabinamos ginkluotės. Geometriškai gerai pavaizduotos tik raketos X-31 (53 ir 54 detalės), tačiau jos turėtų būti pakabintos apie 20 mm arčiau uodegos. Bombos KAB-500 ir raketos R-77 nėra labai tikslios.

Net sukonstruotas tiesiog "iš dėžutės" (be jokių papildomų perdirbimų) šio didelio, galingo, bet kartu elegantiško šturmuotojo modelis bus tikra kolekcijos puošmena. Jį konstruoti lengva, detalės tinka puikiai. Rekomenduotina visiems, mėgstantiems šiuolaikinę rusų techniką. Rasite tik specializuotose modelių parduotuvėse.

Ž.Valionis



POLIGONAS

Jūsų aviacinės periodikos šaltinis

SAVANORIŲ PR. 129,
KAUNAS, TEL. 332 118

**K.Janowicz. JG 26 "Schlageter".
Vol.1.- Lublin, Kagero, 2002, ser.
Lotnicze miniatury. Nr.2. - 72 p., il.**

Ši nedidelė A5 formato knygelė skaitytojų dėmesį patrauks spalvingu A.Wrobel'io viršeliu, o viduje rasite dar 10 spalvotų to paties dailininko JG 26 mašinų šoninių projekcijų. Jos išsamiai aprašytos, atspalviai pateikti RLM bei artimiausiai FS -595b standartų kodais, daugelis dažymo variantų dokumentuota nuotraukomis. Luftwaffe's fanų-modeliuotojų džiaugsmui leidinys komplektuojamas labai geros kokybės 1:48 ir 1:72 mastelių dekalėmis net septyniems skirtingiems JG 26 naikintuvams. Tekste rasite JG 26 priešistorę nuo 1936 m. pavasario, kai vokiečiai užėmė demilitarizuotą Rhineland'o zoną. Tada savo jėgą Vakarų šalims mistifikavo III.JG 134, vėliau įtraukta į 1937 m. pradžioje įkurtos naujos JG 234 sudėtį. 1938 metais junginio pavadinimas pakeistas į JG 132, o 1939 m. gegužės 1 d. į JG 26, suteikiant "Schlageter" vardą. Pirmojoje dalyje glaustai aprašoma junginio veikla iki operacijos "Adlertag", pradžios 1940.08.13, turėjusios galutinai įtvirtinti Luftwaffe's persvarą virš Britanijos. Dauguma nuotraukų geros kokybės, nors kai kurios labai nedidelės, o mažiausiai 6 iš 43 publikuojamų leidinyje nesusiję su JG 26. Kita vertus, leidinio vertė labai padidina išsamus JG 26 pilotų pergalių sąrašas, nurodant datą, laiką, padalinį, piloto laipsnį ir pavardę, numuštą tipą, vietovę, pergalės eilės numerį, bei kurios iš pergalių nepatvirtintos - iš viso 204 įrašai. Dar tikslėsnis 56 prarastų mašinų sąrašas (jame nėra visų duomenų tik apie jų gamyklinius numerius ir registracijos kodus). Tekstas ir nuotraukų užrašai pateikti lenkų ir anglų kalbomis. Pirmą šios serijos knygą, skirtą pradiniam JG 27 veiklos etapui aprašyti, taip pat bus puikus pirkinys Luftwaffe's fanams.



A. Noreika

**K.Krzysztofowicz, A.Jarski.
Grumman/Eastern TBF/TBM Avenger.
Cz.1. - Gdansk, AJ-Press, 2001, ser.
Monografie Lotnicze. Nr.80. - 88 p., il.**

Šios serijos leidiniai vis labiau orientuoti į Vakarų rinką: įspūdingas žyminis dailininko J.Wrobel viršelis vaizduoja tikrą istorinę akimirką, storas kreidinis popierius, daug didelių geros kokybės nuotraukų, spalvotų piešinių ir labai glaustas tekstas - mažiau nei 12 "grynų" puslapių. Tačiau įdėti "Rytų Europos stiliaus" (gera prasme) brėžiniai - net devyni A4 formato puslapiai. Aprašomas lėktuvo atsiradimas, 1942 m. sausyje prasidėjusi serijinė gamyba, eksportinės versijos. Čia pateikiamos ir lentelės su įvairių versijų gamybiniais numeriais ir pagamintų lėktuvų skaičiais. Net 19 puslapių skirta "Avenger" dažymui ir ženkliniui. Dažymo schemas, dažų atspalviai aprašyti labai profesionaliai. "Avenger" istoriją iliustruoja 114 nespaltvotų ir 8 spalvotos II-ojo pasaulinio karo laikų nuotraukos. Kita dalis turėtų būti skirta ilgai lėktuvo karjerai taivyno aviacijoje, pakrantės apsaugos tarnyboje bei gėsinant gaisrus miškuose net iki 1980 m. Geras leidinys, rekomenduojamas visiems JAV aviacijos gerbėjams.



Ž. Valionis



**Model aircraft monthly. Nr.3, 2002.
Bedford. - 66 p., il.**

Naujas, tik nuo 2002 metų leidžiamas anglų leidėjų "SAM Publications" mėnesinis žurnalas aviacijos entuziastams. Labai geros kokybės spauda, įdomios temos (žinoma, labiausiai - britams) bei nedidelė leidinio kaina (apie 20 Lt.) greitai sukurs leidiniui visuotinį pripažinimą.

Šiame numeryje rasite II pasaulinio karo laikų australų kovinio lėktuvo "Wirraway" aprašymą ir net 34 detales išlikusios mašinos nuotraukas, trumpą

reportažą apie naujuosius "Hawk 100" Australijos KOP bei visą "Hawk" šeimą, net 12 puslapių britų torpednešio Fairey "Albacore" aprašymą su 43 nuotraukomis ir trimis A4 formato brėžiniais, glaustą, bet 18 nuotraukų bei 1:48 ir 1:72 mastelio projekcijomis iliustruotą ankstyvųjų MiG-23 versijų aprašymą bei jo modelių apžvalgą. Skyrelyje "Photo album" sutilpo net 78 puikios "Tomado F.3" detalių nuotraukos, skiltis "Photorel" supažindins Jus su mažai žinomu I pasaulinio karo laikų hidroplanu "Hansa-Brandenburg CC". Vienintelis rimtesnis trūkumas - visuose šiuose skyriuose norėtųsi kiek išsamesnio nagrinėjamo aparato aprašymo.

Modeliavimui skirtose dalyje aprašoma, kaip konstruotas 48 kartus sumažintas rusų naikintuvas La-7, apžvelgiami nauji modeliai bei dekalės. Taip pat pateikiamas rekomenduojamų aviacinių interneto svetainių sąrašas. Reklamos žurnale nedaug. Tai tikrai neblogas leidinys - rekomenduoju.

R. Jankauskas



**Messerschmitt Bf.108B
Taifun - Warszawa, Rossa-graph, 2001, ser. Model de-
tail photo monograph.
Nr.4. - 32 p., il.**

Nors pažymėtas ketvirtuoju numeriu, iš tiesų tai pirmasis leidyklės Rossagraph leidinys.

Galima spėti, kad leidyklės pavadinime sukoncentruotas ir daugumos būsimų jų leidinių kredo - egzistuojančių karinės technikos pavyzdžių monografiniai kokybiškų ir detalių nuotraukų albumai. Daugeliui technikos fanų gerai pažįstamas ambicingas lenkų kolekcionierius ir fotografas Gregorz Rossa bei jo meilė technikai. Todėl sveikinu p. Rossa ir visus technikos mylėtojus: jau pirmojo leidinio pasirodymas - puiki dovana visiems... Tekstas ypatingai glaustas - kartu su lėktuvėlio techniniais duomenimis ir pagrindinius geometrinius dydžius iliustruojančiomis projekcijomis telpa trijuose puslapiuose. Tiesa, kai kurios nuotraukos turi kiek ilgesnius komentarus. Monografijoje 14 nespaltvotų istorinių ir 76 spalvotos dviejų skirtingų preciziškai restauruotų Bf.108 nuotraukos, dauguma kurių skirta konstrukcijos detalėms atvaizduoti. Monografijoje yra vienuolika grafinių atskirų mazgų piešinių ir Vengrijos Karališkųjų aviacijos pajėgų Bf.108 B-2 spalvota šoninės projekcijos rekonstrukcija. Knygelė kiek neįprasto B5 formato, nuotraukos nedidelės, tačiau ypač geros kokybės ir tobulos poligrafijos. Taip pat mane nustebino beveik dukart žemesnė, nei įprasta tokiems leidiniams, kaina (apie 15 Lt.). Visiems technikos fanams galima rekomenduoti net ir būsimus šios leidyklės leidinius - tikrai nesigailėsite.

V. Vaitkevičius

PZL-104 "WILGA"

nuotr. K. Jankausko





PZL-104



VAIKŲ PIEŠINIŲ KONKURSAI

Jau treči metai tarptautinė aviacijos sporto federacija organizuoja vaikų piešinių konkursą. Pernai viso pasaulio vaikai piešė ateities skraidymo priemones. Šių metų piešinių tema - "Tylus skrydis".

Lietuvoje šį konkursą rengė Respublikiniai moksleivių techninės kūrybos rūmai ir Lietuvos aeroklubas. Jiems padėjo Lietuvos aviamodelių federacija, Vilniaus oro uostas, VĮ Oro navigacija, Lietuvos avialinijos, žurnalas Lietuvos sparnai, UAB "Asama".

Konkurse dalyvavo per 3000 vaikų iš įvairiausių Lietuvos vietovių. Piešiniai suplaukė į Respublikinius moksleivių techninės kūrybos rūmus. Čia jie buvo įdėmiai apžiūrėti ir atrinkti parodai. Pagal amžių dalyviai buvo suskirstyti į 3 grupes. Iš kiekvienos 3 dailiausieji piešiniai bus siunčiami į Šveicarijos miestą Lozaną, FAI būstinę, kur gegužės mėnesį vyks "Tylaus skrydžio" paroda.

Kovo mėnesį Vilniaus oro uoste įvyko parodos "Tylus skrydis" atidarymas. Čia buvo eksponuojama 200 piešinių. Vėliau ši paroda persikėlė į Kauno aviacijos muziejų. Į atidarymo šventę atėjo ne tik jaunieji dailininkai, bet ir jų tėvai. Nugalėtojai gavo diplomus ir konkurso rėmėjų dovanas. Po iškilmių vaikams ir tėveliams buvo surengta ekskursija po Vilniaus Oro uostą.



nuotr. Leonas Jonio

Vertinimo komisijos nariai Aviamodelių federacijos prezidentas A.Bukauskas ir dailininkė V.Kalinauskaitė turėjo paplūšti iš peties ir iš širdies. Visi piešiniai su lėktuvais, oro balionais ir kitais "skraiduoliais" džiugino seno aviatoriaus širdį. (Seno reikėtų rašyti kabutėse, nes, anot A.Bukausko, pasaulio aviamodelių čempionatuose lietuviai atrodo tikri jaunuoliai tarp turtingų pensininkų iš brandaus kapitalizmo šalių). Piešinių konkurse lemdavo dailininkės V.Kalinauskaitės žodis. Ji įvertino kūrinių meniškumą, kompoziciją ir kitus tik profesionalo akimi sugaunamus dalykėlius.

A.Bukauskas džiaugiasi, kad tiek daug vaikų stengėsi nupiešti skrydžio žavesį ir tylą. Galbūt skridimo aistra juos nuves į aviamodelių būrelius ar aeroklubus. Pasigavusieji aviacijos bacilą tampa atsparesni tokioms jaunimo ligoms kaip narkomanija ar tiesiog neturėjimas ką veikti.

Galbūt kada nors vaikai pajus ne nupiešto, o tikro skrydžio tylą. Plazdės parašiuo šilkas arba šniokš oro balioną kaitinanti liepsna, o gal riaumos lėktuvo motoras, bet vis tiek bus labai tylu.

Tylu, nes ten negirdėti triukšmingos žemės kasdienybės.

Štai tie 9 konkurso nugalėtojai, atstovausiantys Lietuvai:

Ernesta Datenytė, Vilniaus Gabijos gimnazija, 9 m.

Lukas Rimeika, RMTKR, 9 m.

Julius Bendikas, Kauno "Žvaigždikio" dalės studija, 8 m.

Justė Žagūnaitė, Vilniaus Žemynos gimnazijos pradinė mokykla, 12 m.

Valentinas Gruzdis, Vilniaus Sietuvos vid.mokykla, 12 m.

Simona Gudmonaitė, Vilniaus Gabijos gimnazija, 10 m.

Roman Gorodeckij, Vilniaus Lukiškių vid.mokykla, 14 m.

Jurgita Navickaitė, Šiaulių Ragainės pagrindinė mokykla, 14 m.

Rasa Balažentytė, Kauno Noreikiškių vid.mokykla, 17 m.



Lakūnai, mėgėjai, o ir profesionalai, įrioglinę savo kūnus, apsunkusius nuo viršsvorio, nuodėmių ir paskutiniame mediciniame patikrinime rastų ligų užuomazgų, į sklandytuvą, lėktuvo kabiną, oro baliono pintinę ar dar kitokį skraidalą, akiai pasitikėdami Archimedo, Bernulio ir kitais keistais protingais dėsniais, sužinotais perlaikant aerodinamikos egzaminą pas Akulavičių ir tebenešini iš vaikystės ilgai tampytu noru skristi, pagaliau investavę į gyvenimo džiaugsmą, ieško kažko padebesiuose vis nespėdami pajauti tos taip ilgai lauktos skrydžio laimės, šiuo savo nepragmatišku pomėgiu stebindami draugus ir verslo partnerius.

Prisipažinkime, vaikystėje turėjom mažiau nuo-dėmių, bet daugiau svajonių.

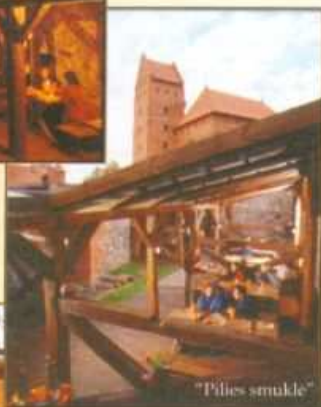
Griežtai auklėdami nesuprančius vaikus savo teisingai nugyvento gyvenimo pavyzdžiu, mes nebe-pakylame vaikystėn, kur taip svajota, kurta, piešta...

nuotr. Leonas Jonio





"Pilies smuklė"



"Pilies smuklė"



"Ritos smuklė"



"Ritos smuklė"



Kęstučio g. 4, Trakai (Trakų pilis)
tel. (8-528) 55280, faks. (8-22) 316 515
el.p. smukle@rita.lt; www.rita.lt

Restoranas "Pilies smuklė"

Mes didžiuojamės, kad turime galimybę jums patamauti Trakų pilyje. Čia Jus maloniai pasitiks ir šiltai priims paslaugūs tarnai. Rami senovinė muzika, neregėti patiekalai, atkurti pagal senovinių knygų receptus, viduramžių žaidimai padės pasijusti tame laike, kai Trakų pilyje virė tikrasis gyvenimas.

Laukiame Jūsų nuo gegužės 1 d. iki rugsėjo 30 d., 10-19 val.



Žirmūnų g. 68, Vilnius
tel. 77 07 86, faks. 316 515
el.p. smukle@rita.lt; www.rita.lt

Restoranas "Ritos smuklė"

Iš nuobodžiai modernaus pasaulio pateksite į autentiškai atkurtą senųjų smuklę, kur su draugais ar šeima ir smagaus alučio bokalą paklinsite, ir ant žarijų paskrudinto kepsnio užkimsite. O kas galėtų atsispirti mūsų pasididžiavimui - putliesiems cepelinams, užpiltiems nuo keptuvės čirškančiais spurgučiais?!

Laukiame Jūsų kasdien nuo 10 iki 24 val.

BLIKAS
FEJERVERKAI

Rengiame
profesionalių
fejerverkus
Atliekame sceninę
pirotechniką

Vilnius, tel. 2104104, mob. 699-94682

POPIERINIŲ MODELIŲ VARŽYBOS

Nemunas Kidulis

Aerodinamikos dėsniai vienodai galioja visiems virš žemės sklendžiantiems skraidūnams: paukščiams, lėktuvams, sklandytuvams, parašiutams, skraidantiems modeliams, aitvarams ir net vėjo pakeltam popieriaus lapui. Pastarojo skridimo galimybes daugelis mokame ir gerokai patobulinti - argi neskraidė mokyklose po klases jūsų iš sąsiuvinio lapo sulankstyti lėktuvėliai?

"Strėlė" - taip paprastai vadinamas dažniausiai vaikų skraidinimas lankstynys - tikrai yra pats populiariausias sklandytuvo modelis ne tik mūsų šalyje. Pasaulyje netgi įkurta Popierinių skraidančių aparatų asociacija (Paper AIRCRAFT ASSOCIATION).

Jiems skirtų įrašų rasite ir Gineso rekordų knygoje. Pasaulio popierinių lėktuvėlių skraidinimo salėse rekordai priklauso amerikiečiams. Toliausias skrydis - 58 metrai 82 centimetrai - nekinta nuo 1985 metų, o išsilaikymo ore - šiuo metu 27,6 sek. - keičiasi dažniau.

Kadangi pasigaminti ir skraidinti tokius modelius labai paprasta, jų mėgėjai dažnai rengia varžybas. Joms taip pat nereikia ypatingų sąlygų: - pakanka didesnės sporto salės ar kitokios erdvios patalpos, kurioje nebūtų stiprių skersvėjų.

Reikalavimai tokiems modeliams labai paprasti. Jie turi būti sulankstyti iš rašomojo popieriaus lapo, kurio (gramatūra gali būti ne didesnė nei 100 gsm). Konstrukcijos negalima sutvirtinti klėjais, segtukais ar kitomis priemonėmis, apsunkinti papildomomis detalėmis. Tikslėnius reikalavimus šiems modeliams galima rasti "Popierinių skraidančių aparatų asociacijos" interneto svetainėje.

Ir mūsų šalies rekordų knygoje yra popieriniams sklandytuvų modeliams - lankstiniams skirtas įrašas: "1995 metų lapkričio 24 dieną Šakių "Varpo" vidurinėje mokykloje vykusiose varžybose, kuriose dalyvavo pirmų - penktų klasių moksleiviai ir 5 mokytojos, toliausiai - 20 m 15 cm - iš sąsiuvinio lapo sulankstyta sklandytuvo modelį nuskraidino penktokas Aurimas Stanaitis."

O šių metų kovo mėnesį dienraštis "Lietuvos rytas" pranešė, kad po septynerių metų šį rekordą pagerino Anykščių moksleiviai.

Kovo 19 d. Anykščių Jono Biliūno gimnazijoje vyko Europos komisijos Socrates fondo mokyklinio bendradarbiavimo Comenius projekto "Aplinkosauginis švietimas Europoje" baigiamasis renginys. Prie šiais mokslo metais nagrinėtų temų "Oras" ir "Energija" puikiai derėjo popierinių lėktuvėlių skraidinimo varžybos. Tuo pačiu buvo originaliai pažymėta ir Žemės diena.

Didžiausiais varžybų entuziastais tapo pradinį kalsių mokiniai: kone du mėnesius jie mokėsi lankstyti įvairiausius popierinių lėktuvėlių modelius, treniravosi, kad jie skrietų kuo toliau.

Varžybų dieną pradinėms klasėms atstovavo 39 mokiniai, 13 mokinių iš 5-8 klasių ir 13 gimnazistų.

Tikriausiai vyresnių vaikų darbo tikslumas, o galbūt ir ūgis, lėmė, kad toliausiai nuskrido gimnazijos 2E klasės moksleivio Vytauto Pranskūno sulankstytas modelis. Jis mokyklos salės grindis pasiekė nuskriejęs net 22 metrus 57 centimetrus.

Tai, kaip patvirtino Lietuvos rekordus fiksuojančios agentūros "Factum" vadovas Vytautas Navaitis, ištis šiuo metu šalyje tolimiausias žinomas popierinio sparnuoto lankstinio skrydis uždaroje patalpoje.

Labai sumaniai anykštėnai apdovanojo varžybų nugalėtojus. Naujasis rekordininkas džiaugėsi ne tik rezultatu, bet ir dovana - dešimt nemokamų valandų gimnazijos interneto skaitykloje. Antrą vietą užėmė 8c klasės mokinys Darius Kuncevičius, kurio modelis nuskrido 17,63 m. Jis taip pat galės "skraidyti" po internetą, tik truputėlį trumpiau.

Jaunesniųjų klasių grupėje toliausiai lėktuvėlį nuskraidino Andrius Pečiukėnas (16,68 m.), antrasis buvo Lukas Grigalavičius, trečią vietą užėmė Paulius Čebulis. Jie visi buvo apdovanojami flomasterių rinkiniais.

Gimnazijos sporto salę varžyboms paruošė, rezultatus fiksavo aštuntokai, kuriems vadovavo mokytojai Virginija Kvedarienė ir Dalius Repečka. Tokias varžybas jie planuoja surengti ir kitais metais: "Jeigu kas sumanys pagerinti mūsų gimnazijos mokiniui dabar priklausančią rekordą, kaip

mat jį vėl grąžinsime į Anykščius."

Mūsų šalyje dar niekas nebandė matuoti popierinio sklandytuvo modelio skrydžio trukmę. Tad bent trumpam tapti šalies rekordininku galima labai lengvai. Tereikia surengti varžybas ir užfiksuoti jų rezultatus pranešti agentūrai "Factum".

Iš popieriaus lapo galima sulankstyti labai įvairių skraidančių modelių.

Iš standartinio A4 formato, ar netgi mokyklinio sąsiuvinio popieriaus lapo galima išlankstyti ne tik "strėlę" ar "balandžiu" vadinamus skraidančius modelius. Skirtingų jų tipų gali būti net kelios dešimtys.

Išmokyti lankstyti sudėtingus ir puikiai skraidančius popierinius modelius galima turint tam skirtų kompiuterinių programų. Vieną galite parsisiųsti internetu. Ją rasite adresu: (<http://www.khs.com>).

Šioje programoje yra nuoseklūs keleto modelių lankstymo, jų reguliavimo principų paaiškinimai, galima popieriaus lape atsispausdinti visas lenkimo linijas.

Kompaktinį diską su panašia rusų kalba parengta programa prieš metus pavyko įsigyti kompiuteriniais žaidimais prekiaujančioje parduotuvėje. Pagal jos patarimus galima sulankstyti kelias dešimtis skraidančių modelių. Jeigu norite dar daugiau sužinoti apie popierinius skraidančius modelius, susiraskite internete svetainę, kurios adresas: (<http://www.paper-aircraft.com>). Čia sužinosite apie begalę įvairių konstrukcijų, įdomybių apie šiuos modelius ir kaip rengti jų linksmas varžybas.



Autoriaus nuotraukos



IŠ GINESO KNYGOS

- Pirmas dokumentaliai užregistruotas lengvesnio už orą skraidančiojo aparato projektas priklauso dvasininkui - jezuitui Frančesko de Lana-Terei. Datuotas 1670 m. projektas numato trijų-keturių vietų valties pavidalo gondolą, keliamą į orą keturiomis pritvirtintomis prie jos varinėmis plonasieneėmis sferomis, iš kurių, tikslu sudaryti vakumą, atsiburiamas oras. Centrinis stiebas su stačiakampia bure turėjo užtikrinti horizontalų skrydį, rankinis irklas - krypties valdymą.
- Pirmą sėkmingą oro baliono, pripildyto šiltu oru, modelio demonstravimą atliko Žozefas Mongolfje. Tai buvo šilkinis, maišas, pakilęs prie lubų mėbliuotuose kambariuose Avinjone (Prancūzija) 1782 m. lapkritį.
- Pirmieji gyvi padarai atlikę skrydį oro balionu, buvo avis, antis ir gaidys. Juos broliai Mongolfje 1783 m. rugsejo 19 d. paleido į orą 13 metrų balionu Versalyje, dalyvaujant karaliui Liudvikui XVI, Marijai Antuanetei ir jų dvarui. Balionas pasiekė 520 m aukštį, o po 8 minučių, praskridęs 3 km, nusileido į Vokresono mišką. Keliauninkų būkle po skrydžio nepakito.
- Pirmuoju žmogumi pakilusiu oro balionu, o atitinkamai ir pirmuoju pasaulyje aeronautu buvo Fransua Pilotr de Rozje. 1783 m. spalio 15 d. jis 15 metrų mongolfjeru pakilo į 26 m. aukštį - būtent toks buvo oro balioną laikantčio lyno ilgis. Oras buvo šildomas deginant šiaudus po iš audinio pagamintu balionu, išsilaikysiu ore apie 4-5 min. Įdomu, kad garbes tapo pirmaisiais aeronautais vos nesusilaikę du nusikaltėliai, kurie pasiūlius karaliui Liudvikui XVI, galejo atgauti laisvę, jeigu savo noru būtų sutikę kristi oro balionu. De Rozje pareiškė protestą, tokiu būdu gavęs galimybę pirmuoju istorijoje pakilti į orą.
- Pirmosiomis moterimis, atlikusiomis pakilusiomis pakilimą pririštu aerostatu, buvo markiza de Montalamber, grafiuonė de Montalamber, grafiuonė de Podna ir madmuazele de Lagard. Jos pakilo į orą mongolfjeru 1784 m. gegužės 20d. Foburg Sent Antuane, viename iš Paryžiaus priemiesčių.
- Pirmą moterimi atlikusia laisvą skrydį oro balionu buvo madam Tibe, kuri pakilo mongolfjeru su mešje Fleranu 1784 m. birželio 4d. Lione (Prancūzija). Dalyvaujant Švedijos karaliui aerostatas "Le Gustav" pakilo į 2600 metrų aukštį.
- Pirmą kartą pririšamas aerostatas su žmonėmis buvo panaudotas karo veiksmuose 1794 m. birželį prancūzų respublikonų kariuomenėje prie Mabiložo (Belgija). Birželio 26d. kautynėse prie Flionuso kapitonas Kutelis pakilo į orą aerostatu "Antreprenan" oro žvalgybos pavedimui.
- Pirmuoju žmogumi, išlikusiu gyvu po aerostato žūties, buvo R.Jordanki Kuperanto, kuris 1808 m. liepos 24d. išsoko iš užsidegusio mongolfjero krepšio. Laimel, Kuperanto buvo numatęs saugos priemones ir leidosi į skrydį su parašutu.
- Pirmąją akcinę bendrovę, surištą su oreivyste, buvo "oreivystės asociacija", kuri 1837 m. išleido 4000 akcijų po 2 funtus sterlingų. Tikėdamasi gauti iki 200 procentų pelno, bendrovė planavo pagaminti patį didžiausią to meto aerostatą "talkinti geografiniams tyrinėjimams iki šiol nežinomuose žemės rutulio rajonuose ir, pirmiausia, Afrikos baltosiose dėmėse". Sumanymas baigėsi visiškai fiasko.
- Pirmasis karinis oreivystės padalinys buvo suformuotas Amerikoje 1861 m. spalio 1d. Jį sudarė 50 žmonių vadovaujant Tadeušui S.K.Loni, kuris po savo demonstravimo skrydžio buvo paskirtas vyriausioju šiauriečių armijos aerostatu. Pradžioje padalinys turėjo penkis aerostatus: "Konstituciją", "Intrepid", "Junion", "Junaited steits" ir "Vašington". Dar du "Ekselsior" ir "Igl"-jvesti į rikiuotę 1862 m. pradžioje. Jie buvo naudojami žvalgybai ir artilerijos ugnies koregavimui. Padalinys buvo išformuotas 1863 m. viduryje, beveik du metalo iki pilietinio karo pabaigos.

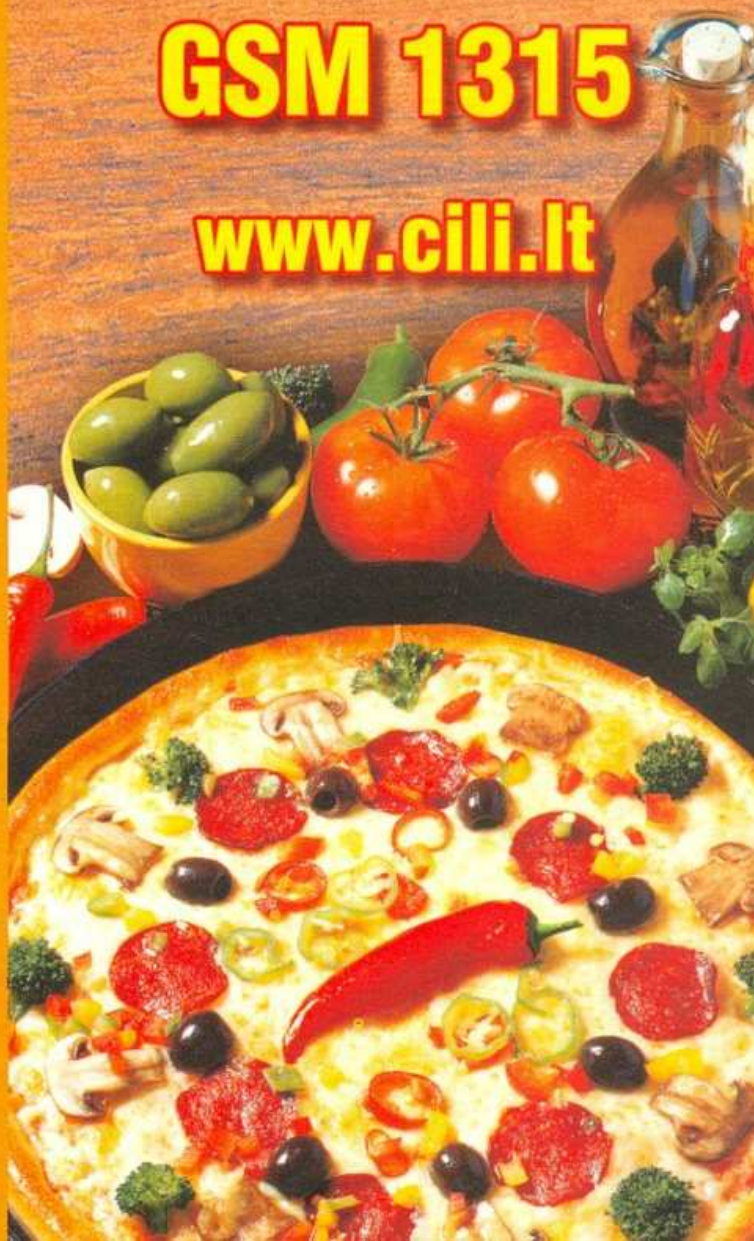


Pristatymas į namus

Tel. 333 555

GSM 1315

www.cili.lt





Rūta Guzevičiūtė

MAUDYMOŠI KOSTIUMĖLIO ISTORIJA



1931 m.



1900 m.

82

1913 m.



1930 m.

LIETUVOS SPARNAI 2002

Ampyre (XIX a.) kartu su kitomis pagrindinėmis reformomis (tokiomis, kaip atsisakymas nuo korseto) tapo madingos maudynės ir jūros vonios. Europiečiai pagaliau įtikėjo gyvybingu jūros poveikiu ir nebekeikė atsisakyti šio malonumo net ir sugrįžus korsetų madai. Bet iš tikrųjų maudymosi kostiumėlio istorija, tiksliau sparti jo evoliucija, prasidėjo tik nuo XX a.pr. Nepaprastai žaismingus šio proceso prisiminimus paliko savo "Autobiografijoje" žymiausia detektyvų meistrė Agata Kristi.

Dar XIX-XX a. sandūroje Anglijoje, kaip ir visoje Europoje, vyrai ir moterys privalėjo maudytis atskirai. Negana to, moterų plaže būdavo kelios persirengimo kabinos, kuriomis manipuliavo nervingas senukas. Jam mechanizmų pagalba tekdavo šias kabinas nuleisti į vandenį ir vėl pakelti. Besimaudančioji (tuomet dar paauglė Agata Kristi) įeidavo į linksmomis spalvomis išdažytas kabinas vidų, patikrindavo, ar tvirtai užrakintos abejos durys, ir sparčiai persirengdavo, nes atsakingas senyvasis džentelmenas bet kuriuo momentu galėjo pradėti nuleidinėti kabiną į vandenį. Tai įvykdavo staiga, be įspėjimo, todėl siūbuodama ir braškėdama kabina imdavo leisti per akmenis žemyn iškratydama visus vidurius. Ji sustodavo taip pat staigiai kaip ir pajudėdavo. Persirenginėjama buvo pakankamai bjauriu kostiumu, kurį siuvo iš tamsiai mėlynos ar juodos alpakos. Tai buvo daugybė sijonų su volanais ir raukšliniais, siekiančiais kelius. Persirengus buvo atrakinamos durys ir viršutinis kabinos laiptelis panirdavo į vandenį. Todėl išėjus iš kabinos tekdavo tikrai plaukti.. Apie deginimąsi saulėje tuo metu nebuvo nė kalbos. Moterų maudymosi įlanką per binoklius smaguriaudami stebėjo džentelmenai iš jachtklubo, esančio netoliese. Džentelmenų maudymosi įlanka buvo kiek tolėliau. Čia jie, prisidengę varganais trikampiais, galėjo mėgautis laisve kiek pageidavo, visai nebijodami damų.

Bet laikai keitėsi ir Anglijoje prasidėjo bendros maudynės. Pirmuoju bendro maudymosi rezultatu tapo greitas maudymosi kostiumėlio tobulėjimas. Damos maudydavosi apsimovę šilkinėmis kojineis, užtemptomis taip, kad nebūtų matyti nė vieno nuogos kojos milimetro. Maudymosi metu kojines reikalavo ypatingo dėmesio: pakakdavo atsispirti vandenyje tris-keturis kartus, kad kojines nusmuktų ir vos galima būtų jas išlaikyti ant kojų pirštais, o išnyrant jos pančiais apsisukdavo apie kulkšnį. Kojos, ypač kulkšnys, buvo tabu padoriame pokalbyje, jas derėjo vadinti "galūnėmis". Kaip rašo Agata Kristi, ji niekaip negalėjo suprasti, kaip prancūzės gebėjo maudytis taip, kad kojines nenuslinktų, nebent niekuomet nelįsdavo vandenin giliau nei iki kelių ir tik defiliuodavo plažėje demonstruodamos savo elegantiškumą. Korsetas, įvairūs sutempimai ir stormenos koregavo figūrą pagal tuometines estetiškes nuostatas, o maudymosi kostiumėlių papuošimus mezzginiais ir klostelėmis papildė puošni skrybėlaitė.

Nors bendros maudynės greitai išplito, konservatyviai nusiteikusios šeimos į šį reiškinį žiūrėjo labai įtariai. Paplūdimys dabar buvo skirstomas į damų, džentelmenų ir šeimos maudykles. Į bendrą paplūdimį galima buvo vaikščioti tik šeimomis. Tad jaunavedžiai ar vienišos moterys "nuomavosi" vaikus, kad be keblumų galėtų patekti į draudžiamą plažės zoną. Kalbėtis su dėdėmis ir pusbroliais galima buvo tik per plyšius tvoroje.

Maudymosi kostiumėliai, dar kurį laiką išlikę dorybės citadele, gerokai bjaurėjo žmones. Moterys vilkėjo ilgus raudonus tiko kombinezonus, kurie siekdavo kulkšnis, o apačioje, taip pat prie kaklo iškirptės būdavo apsiuvami balta medžiaga. Ant galvos pūpsojo geltonos

gumos čepčikai, apdailinti raudonu volanu, o ant kojų - juodos baletinės šlepetės, perrištos per kulkšnis ilgais kaspinais. Vandenyje kombinezonas išsipūsdavo kaip balionas, todėl jūroje tai čia, tai ten iškildavo raudonos ar mėlynos plūdės. Paprastai damos sėdėdavo krante pasipuošę skrybėlaitėmis, pilnomis dirbtinių gėlių ir vaisių, skaitė madingus romanus ar užsiiminėjo rankdarbiais. O vaikai žaidė smėliu. Vyrai plažėje atrodė ne mažiau komiškai: jie vaikštinėjo pasipuošę blauzdų vidurį siekiančiais paplūdimio kostiumais iš baltai - mėlynai arba baltai - raudonai dryžuoto trikotažo. Šie ponai dryžuotais triko, su kuriais buvo panašūs į zebrus arba kalinius, ant galvos dėvėjo šiaudines panamas.

Tikros maudymosi kostiumėlių reformos įvyko tarpukaryje, po audringų diskusijų apie racionalias jo formas. Jie vis dar buvo gaminami iš plono, blizgančio trikotažo ar taftos, ir nieko bendra neturėjo su sportiniu plaukimu. Būtinu galvos apdangalu plažėje tuo metu buvo turbanas iš šilkinio trikotažo, priderintas prie kostiumėlio spalvos, arba virš antakių parišta skarelė. Maudantis dėjos spalvotas gumines kepuraites, kurios buvo daromos pakankamai įmantrių formų: berečių, jarmulkų, čepčikų ar šalmų, ir būdavo susegamos po smakru. Ant kojų, kaip didelė naujovė, atsirado spalvoti guminiai bateliai.

Maudymosi kostiumas palaipsniui prarado vis daugiau medžiagos, dengiančios kūną, ir vis daugiau įmantrių, nefunkcionalių papuošimų, nesuderinamų su konstruktyvistine 1920-tųjų metų dvasia. Savo indėlį į kūno kultūros propagavimą įnešė ir madmuazelė Chanel. Ji pasirodė kartu su savo tuometiniu draugu, rusų kunigaikščiu Dimitrijumi Romanovu, Atlanto vandenyno pakrantės kurorte Bjarice nudegusi saulėje. Taip įdegimas buvo įvestas į madą. 1927 m. siurrealistai suformulavo tuo metu naują sampratą - "sex appeal". Saulė tapo dievu, todėl kaitinimasis jos spinduliuose tapo vis populiaresnis.

Nors šalia moteriškojo lygiagrečiai vystėsi ir vyriškasis maudymosi kostiumas, iki Antrojo pasaulinio karo vyrams demonstruoti savo apnuogintą krūtinę paplūdimyje buvo tiek pat nepadoru kaip ir moterims.

Netikėtas ir šokiruojantis žingsnis maudymosi kostiumėlio paprastėjimo kelyje buvo žengtas 1934 m., kai Jacques Heim'as pasiūlė dviejų dalių komplektą iš juodai baltos sarongos, sudarytą iš atskiros liemenėlės ir nemažų kelnaičių.

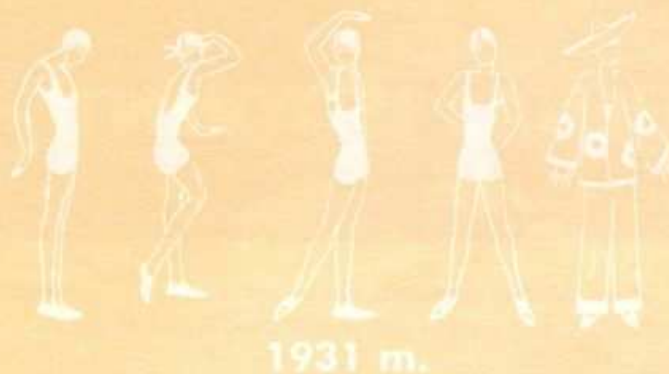
Karo netektys privertė jį pamiršti ir jau tik 1946 m. Rivjeroje Luis Reard'as kaip savo išradimą pristatė dviejų dalių maudymosi kostiumėlį, kuris buvo pavadintas "bikini". Pavadinimas siejamas su tuo pat metu atliktais atominio ginklo bandymais Bikinio atole Ramiajame vandenyne. Iki šiol lyginamas šių reiškinių atgarsis visuomenėje, nes abu sukėlė audringas reakcijas. Salos, kuriose vyko bandymai, buvo tokios pat siauros sausumos juostelės kaip ir bikini kostiumėlio. Doros saugotojai bandė priešintis šiam nuogumui. 1951 m. Anglijoje pirmajame "Mis Pasaulis" konkurse furorą sukėlė 30 konkursančių, pasirodžiusių su bikiniais. Tik palaipsniui buvo apsiprasta su įvairiais bikinio dydžiais ir formomis. Svarbų populiarintojų vaidmenį čia suvaidino tokios kino žvaigždės kaip Brigitte Bardot, Ursula Andres ir daugybė kitų.

Mini mada, pop muzika ir sekso revoliucija pavertė bikinį vaikišku žaidimu. Kitas apsinuoginimo etapas - vadinamasis "trikini". Tai komplektas iš trijų dalių: mini kelnaitės ir po dangalą ant kiekvienos krūties (juo galėjo būti ir dekoratyvinės gėlės). Bet toks maudymosi kostiumėlis nepasiteisino. Pagaliau atsirado "monokini" - vien siaurutės glaudės, be

viršutinės dalies. Šis "top les" principas egzistuoja jau daugiau nei 15 metų, tačiau netapo dominuojančiu. Beje, neišnyko ir kiti.

Minimalistinės maudymosi kostiumėlių tendencijos palietė ir vyrų aprangą. Taip "trikampus" pakeitė "šeimyninės" kelnaitės, šias - glaudės, o pastarąsias - "bermudai". Šie svyravimai net labiau negu moteriškos mados raida demonstruoja maudymosi kostiumėlių polinkį didėti ar mažėti priklausomai nuo mados svyravimų.

Nūdienė visuomenė, nepaisydama absurdiškų išdykaujančios mados pagundų, siūlančių ne tik maudymosi kostiumėlius, bet ir apatinius baltinius "praturtinti" brangakmeniais, toleruoja sveiku protu suvokiamas maudymosi kostiumėlių formas ir apimtis, atliekančias aiškų funkcinį vaidmenį. Galime tikėtis, kad pagaliau suvokėme, jog pats didžiausias brangakmenis yra žmogaus kūnas.



1931 m.



1934 m.

1959 m.



1974 m.



Artūras Dovydenas

MENAS IŠGYVENTI JŪROJE

Jūra. Menas išgyventi, arba kaip mes sukuriame sau sunkumus, kad paskui didvyriškai juos nugalėtume.

Lietuvos rusas Georgijus Jefremovas apibūdina lietuvių nacionalinį charakterį trimis žodžiais: solidumas, pakantumas ir ironija (arba autoironija). Šios savybės yra būtinos, kad neprapultum jūroje. Ne itališkas spontaniškumas, ne šiaurietiškas lėtumas, o būtent minėtosios savybės, kurias galima pavadinti "patirtimi išgyventi". Jūroje pamirškite aistrą - tai meilės preliudija. Pamirškite depresiją - tai silpnųjų "nedarbingumo lapelis". Pasisemkite išminties, išskaičiavimo ir niekada nepamirškite, kaip sakė Juozas Erlickas, trijų dalykų: pagrindinio, na ir tų, likusių dviejų. O jei rimtai, tai dalykai yra keturi: kur jūs esate, kas jūs esate, ką jūs galite ir ką jūs mokate.

Tačiau taip lietuvius apibūdina tik Georgijus Jefremovas. Daugiau panašių pasisakymų nesu girdėjęs. O juo labiau - apie lietuvių jūrininkus, kurie pasaulyje išvis gali būti traktuojami kaip pasakų personažai: tarp jūrininkų jų net nesijaučia, lyg būtų jie išgalvoti.

Jūrinis buriavimas - kas tai?

Turbūt nėra neteisingų atsakymų į šį klausimą. Vieni mano, kad tai buriavimas jūroje. Ir jie yra teisūs. Kiti įsivaizduoja, kad tai buriavimas esant didelėms bangoms ir stipriems vėjams. Ir šie yra teisūs. Treti įsivaizduoja, kad tai romantika, nepasiekiamą paprastam mirtingajam. Jie taip pat teisūs. Čia, naudodamasis proga ir auditorija, galiu pateikti savo supratimą, kas yra jūrinis buriavimas.

Tarkim, kad jūs, neišlipdami į krantą, dešimt kartų plaukėt iš Klaipėdos į Nidą ir atgal. Daugelis pasakytų, kad tai pakrančių buriavimas. Sutinku. Tačiau tik tada, jei subjurus orui jūs sustositė uoste. Jei nesustojot, - tai ir yra tikrasis jūrinis buriavimas. Navigacija, nuovargis, burių keitimas, besikeičiantis vėjas ir naktis, genanti dieną, prisitaikymas prie mažoje erdvėje tave supančių žmonių - štai kas yra jūrinis buriavimas. Kitaip tariant, - tai menas išgyventi.

Iš kur pūs vėjas?

Visi žino, kas yra meteorologija. Tačiau ne visi žino, kad tuo žodžiu iš tikrųjų vadinama hidrometeorologija - mokslas apie vandens ir oro sąveiką. Šios sąveikos rezultate kyla ciklonai ir anticiklonai (žemo ir aukšto slėgio zonos). Šiauriniame pusrutulyje, kur mes gyvename, vėjas ciklonuose sukasi prieš laikrodžio rodyklę, o anticiklonuose - pagal

laikrodžio rodyklę. Tačiau daugiausia bėdų sukelia ciklonai, nešantys darganą ir audras. Šiaurės Atlanto ribose jie dažniausiai juda šiaurės vakarų arba vakarų kryptimis. Kaip panaudoti šią informaciją? Geras klausimas. Savaimė šios žinios - kaip trauklapis mirusiam... Tačiau be galo naudingos, jei žinai jų prasmę ir esmę. Jei turite hidrometeorologinį žemėlapij su pažymėtomis slėgio kitimo izobotomis, uždavinys lengvesnis. Kai izobatos arti viena kitos, tose zonose bus stiprus vėjas. Jei izobatos toli viena nuo kitos, vėjai bus silpni. Vėjo kryptis - apie 30 laipsnių į izobatą iš jos išorės prieš laikrodžio rodyklę (ciklone). Bet dažniausiai tokio žemėlapio nėra arba jis pasenęs. Tada galioja keletas taisyklių, pagal kurias galima nustatyti: ateina ciklonas ar praeina, kur jo centras, kaip keisis vėjo kryptis. Bill Bao dėsnis sako: ciklono centras yra 150 laipsnių kryptimi į dešinę, jei žiūri tiesiai į vėją. Tokiu būdu, jūs jau žinote, kur ciklono centras. Vėjas ciklone sukasi prieš laikrodžio rodyklę. Žinodami jo centro judėjimo tendenciją (vakarai, šiaurės vakarai), galite suprasti, kaip pasikeis vėjo kryptis rytoj arba toje vietoje, į kurią plaukiate (ciklonai juda apie 200 kilometrų per parą).

Bill Bao dėsnį originaliai perfrazuoja Erlingas Byrgenas (Danija). Jo metodas galbūt bus priimtinesnis: atsukite nugarą į vėją ir laisvai kelkite kairę ranką. Ji pakils apie 30 laipsnių į šoną nuo jūsų nosies krypties. Ten ir bus ciklono centras.

Visa tai tinka šiauriniame pusrutuliui. Kaip yra pietiniame, negaliu pasakyti, nes niekada tenai ir nebuvau....

Jei patekote į rūką, plaukite kur sekiau

Kai vandens temperatūra tampa aukštesnė už oro, vanduo pradeda garuoti. Taip susidaro rūkas. Dažniausiai tai įvyksta tada, kai giedras dangus. Naktį oras staiga atšąla, tačiau, pakilus saulei, išyla, ir rūkas išsisklaido. Tas trumpas periodas, kol tvyro rūkas, jūroje yra labai pavojingas. Dabar dideli laivai rūke nemažina greičio, todėl padidėja susidūrimo tikimybė. Jei neturite radaro, belieka vadovautis tik išmintimi, kantrybe bei Tarptautinėmis Laivų Susidūrimo Išvengimo Taisyklėmis (TSLIT). Mesti inkarą nepatartina. Pirma, paskutiniu momentu prarandamas manevringumas ir galimybė išvengti susidūrimo, antra (tai būdinga potvynių ir atoslūgių zonoms), atoslūgio metu galima likti ant seklumos. Jei yra galimybė, reikia plaukti į mažesnius gylius, kur neplaukioja dideli laivai, ir laukti plaukiojant tarp vieno ir kito gylio gradacijų (sakysim nuo 10 metrų iki 15 ir atgal). Galima plaukioti zigzagais iki žinomo skiriamąjo plūdūro. Tik klausykites plūdūro skleidžiamo rūko signalo, nes galite į jį atsirenti.

Jei audra užklupo pakrantėje, plaukite toliau į jūrą.

Jūroje audra švelnesnė nei pakrantėje. Kuo arčiau krantų ir kuo mažesni gyiliai, tuo grėsmingesnės bangos ir srovės. Vėjas prie kranto irgi yra gūsingesnis, o jo kryptis ne tokia pastovi, nes kranto reljefas pradeda sąveikauti su oro masėmis. Jei nesat užtikrinti, kad įeisite į uostą, audros metu, geriau likite jūroje. Uostų įėjimai - itin pavojinga vieta. Kaip taisyklė, natūralūs uostai yra didelių upių deltozė. Vidaus vandenų tėkmė, susidurdama su jūrine, tik dar labiau pašaušia bangas. Jos pradeda lūžinėti ir mėtyti laivą. Gali jį apskuti, sustabdyti. Be greičio jachta tampa nevaldoma. Klaidpėdos uosto prieigose ne kartą jachtos buvo sudaužytos į uosto molus.





**Tarptautinė
XXXV
Kuršių marių
regata**

08 03-11
Klaipėda, Nida

LIUVOS BURIUOTOJŲ SĄJUNGA

Žemaitės 6, 2600 Vilnius, Lietuva
Tel./faks.: +370 2 33 74 57
El. paštas: LTULBS@TAKAS.LT

Jei bangos staiga išaugo, ruoškitės audrai

Jūros bangavimo pasikeitimas iš anksto įspėja apie ateinančią audrą. Jei bangavimas pasikeičia ir bangos tampa didesnės nei būdinga esamam vėjui, reiškia, kad artėja audra.

Kodėl reikia tai žinoti, jei nėra galimybės pasukti į uostą ir pasislėpti? Ogi todėl, kad, esant ramesnėms sąlygoms, iš anksto pasikeistumėte bures į mažesnes, pritrūktumėt viską, kas gali judėti laive ir ant denio, pagal prietaisus ir matomus orientyrus pasitiktumėte savo buvimo vietą, numatytumėte taktiką audros metu, pasiruoštumėte sumuštinį ir termosą arbatos. Iš anksto viską apgalvojus, audroje bus daug lengviau. Gal jūs rasite galimybę išmesti inkarą pavėjinėje salos pusėje arba laiku pabėgsite toliau nuo pakrančių seklumų, pakeisite kryptį (eisite į kitą uostą - ne prieš vėją, o nuo jo).



Nuleiskite bures - ir audra nurims

Bloga žinia ta, kad su stichija nekovojojama. Tai daugmaž aksioma. O gera žinia - audra praeina pati. Jei laivą sunku valdyti, yra pavojus, kad suplys bures ar nutrūks rangoutas ir esate toli nuo pakrančių pavojų, patausokite laivą ir įgulą. Imkite dreifuoti arba visai nuleiskite bures. Yra keli būdai štormuoti (praleisti audrą virš savęs): sumažinti bures iki minimumo (štorminis stakselis ir triselis); išleisti 50-100 metrų ilgio lynus, kad laivas stabiliau laikytųsi kurso, ir plaukti pavėjui; dreifuoti su štorminiu grotu ir pertrauktu stakseliu į antvėjį; dreifuoti su nuleistom burėm ir išmestu plaukiančiu inkaru (medžiaginis parašiuotas ant ilgo lino, blogiausiu atveju - kibiras arba kaušu surišta burė). Stiprios audros metu geriausia dreifuoti su plaukiančiu inkaru, tačiau esant itin dideliame bangavimui - plaukti pavėjui su išleistais lynais.

Tačiau yra ir kitų nuomonių. Štai garsus prancūzų buriuotojas Diuma teigia, kad, norint aplenkti bangas, yra daug saugiau plaukti pavėjui su pakankamu buringumu.

Silpniausia vieta - pavėjinis bortas.

Iš pirmo žvilgsnio keista situacija. Tiriant nuo audrų nukentėjusias ir paskendusias jachtas buvo nustatyta, kad dažniausia to priežastis - sulūžę pavėjiniai bortai arba suknežintos kajutės iš pavėjinės pusės. Tačiau priežastis aiškėja išanalizavus situaciją. Jachta apskaičiuota, paruošta ir pastatyta taip, kad išlaikytų bangų smūgius. Tačiau, krintant nuo bangos ant pavėjinio šono, jachtą užgula ne tik bangos, bet ir pačios jachtos masė. Tai veikia pavėjinį bortą jėga, lygia šių masių sumai, padaugintai iš pagreičio, kuriuo jachta trenkiasi į vandenį. Atsiranda milžiniška jėga. Niutonas mums paliko matematinę išraišką, paaiškinančią, kodėl ta pati masė su pagreičiu gali tapti nesuvaldoma jėga ($F=m \cdot a^2$).

"Mažinkite bures iš karto, kai tik ši mintis šovė jums į galvą."

Tai seno anglų buriuotojo žodžiai, kurių teisingumu daugeliui teko įsitikinti. Kartą, laiku nesusitvarkę, sumažinti burių jau nebegalėjome. Esant didelėms apkrovoms burės nuleidimo mechanizmas neatsidarė. Tačiau tai sužinojome jau "post factum", kai išėję į denį kapitonas mus nuramino: "Net nebandyk! Pučiant tokiam vėjui, mano jachtos mechanizmu neįmanoma nuleisti burės"....

Įsiminkite smulkmenas.

Londone yra RoSPA paroda (Royal Society for Prevention of Accidents). Joje nemažai įdomių eksponatų, iliustruojančių, kas atsitiko, kai žmonės neatsargiai elgėsi laivuose. Štai nuotrauka vyro, kuris neteko skalpo, kai "gervė" (būgnas šotams traukti) pačiujo po ilgą švelniorą. Sumaitotas gelbėjimo diržas

primena, kaip vienam bėdžiui jį įsuko sraigto velenas, kol žmogus gūdžią naktį krapštėsi prie variklio. Kartais atsitinka ir kuriozų. Ypač daug su žiedais ant pirštų. Tokie dalykai kaip nutraukti pirštai arba susiploję ir surakinę pirštą žiedai - nuobodi kasdienybė. Tačiau pasitaiko ir egzotiškesnių nuotykių. Štai vienam nelaimėliui pavyko užtrumpinti akumulatoriaus klemas žiedu, kuris netruko įkaisti iki raudonumo. Viena moteris paslydo lipdama iš laivo, stovėjusio ant kilbloko (laivo saugojimui krante skirta konstrukcija), ir užsikabino žiedu už kažkokio išsikišimo. Laimė, pirštą ji išsaugojo, tačiau teko pakentėti, kol atskubėjo pagalba ir išlaisvino iš šių žabangų (tikėkimės, kad žiedas nebuvo vestuvinis ir jos vyras kitą dieną su kaupu neatsiėmė už tai, kad "apžiedavo" nelaimėlę, o gal ir daugiau nusikalto, turint omenyje jaunystę, kurią už šį nelaimės nešančią žiedą paaukojo moteriškė).

Trijų pirštų kombinacija - ne tai, apie ką pagalvojote

Trys pirštai - smilius, didysis ir ketvirtasis (įtariu, kad jūs pagalvojote apie nykštį, smilių ir didįjį) - per ištiestą ranką uždengia 6 laipsnius horizonto. Ką tai duoda? Ogi gerokai daugiau, nei galima tikėtis. Anglas Tony Crowley išvystė visą teoriją apie tuos nekaltus 6 laipsnius. Pasirodo, kad 6 laipsniai - tai didžiausio tikėtino jachtos laviruotės dreifo kampas jūroje. Antra. Jei jūs matote visą švyturį ir žinote, kad jo aukštis yra 100 metrų, tai žinia apie tai, kad jo visas aukštis matomas 6 laipsnių kampų, reiškia, jog atstumas iki jo yra vienas kilometras. Analogiškai, jei kampas tesudaro 3 laipsnius, - atstumas yra 2 kilometrai, jei 12 laipsnių - tik 500 metrų. Trečia. Jei jūs ištiesite vieną pirštą, užmerksite vieną akį ir nustatysite pirštą į objektą, tai atmerkus kitą akį ir užmerkus buvusiąją, pirštas nuo objekto pasislinks per 6 laipsnius.

Gaila, bet nežinau, kokio sudėjimo buvo Tony Crowley, todėl negaliu garantuoti, jog šie patarimai tiks ir ploniems, ir storiems pirštams.

Pasitikėkite delfiniais

Jei patekote į vandenį, visada dar yra vilties išsigelbėti. Delfinai - nuostabūs gyvūnai. Yra daug rašytinių ir žodinių liudijimų, kaip delfinai išnešė į krantą žmones. Deja, mes ne visai tuo galime pasitikėti: niekas neužrašė liudijimų žmonių, kuriuos delfinai nešė priešinga kryptimi.

Žemė

Mes atsistumiame koja nuo kranto tam, kad vėl žengtume į jį. Tačiau grįžus į krantą žengti reikia atsargiai. Po ilgesnio plaukimo atrodo, kad krantas svyruoja, ir kelias pirmas akimirkas sunku išlaikyti pusiausvyrą.

Žemė iš jūros (priklausomai nuo kranto aukščio) pamatoma palyginti per nedidelį atstumą. Klaipėdos prieigose anksčiausiai, kai atstumas iki kranto būna likęs apie 10 kilometrų, pamatoma Juodkrantės didžkopė. Tačiau yra keli patikrinti būdai, kaip iš toliau nustatyti, kad artėja krantas. Pirma, tai debesų virtinės, kurios tiksliai atkartoja kranto liniją. Jas galima pamatyti ir iš 20, ir iš 30 kilometrų atstumo. Antra, tai žuvėdros ir kiti jūriniai paukščiai. Į jūrą jie skrenda toliausiai 20 kilometrų. Trečia, maži žvejybiniai laivai. Jie nutolsta nuo kranto netoli (giliose vandenyse - žuvis nemėgsta laikytis).



Tania Novikova
Nijolė Gaidulytė

Delfinų rifai

Tanios Novikovos nuotraukos

Raudonoje jūroje, į pietus nuo Hurgados, yra nuostabus rifas, Delfinų namais (Dolphin reef house) vadinamas. Po klajonių jūrose čia atplaukia būriai delfinų. Viena didžiausių viso pasaulio nardytojų svajonių - atsidurti prie rifo tada, kai ten susirenka delfinai, ir panardyti su jais. Tokios svajonės viliojami į kelionę po Raudonąją jūrą išsiruošėme ir mes - klubo "AKVANAUTAS" nariai.



Po kelių kelionės dienų atsидūrėme prie rifo. Plaukiame artyn, bet nesame tikri, ar delfinai jau ten: kartais jų galima laukti ištisas dienas, tačiau taip ir nepamatyti.

Didžiausiam mūsų džiaugsmui dar nepriplaukė rifo pamatėme nuostabiuosius jūros gyventojus. Delfinai tarsi lenktyniaudami su mumis veržliai plaukė laivo priekyje tai iššokdami virš bangų, tai vėl panirdami į gelmes. Nardytojai mojavę jiems, švilpė, šūkavo susižavėjimo pilnais balsais ir atrodė, kad delfinai ir žmonės sveikina vieni kitus.

Delfinų rife prisišvartavome. Labai greitai buvo paruoštas "ZODIAKAS"-

pripūčiama motorinė valtis, gabenanti nardytojus ten, kur negali įplaukti didesni nardymo laivai. Žaibo greitumu visi pasiruošė. Dėl to skubėjimo, kaip vėliau paaiškėjo, kai kas pamiršo kaukę, kai kas pelekus ar nardymo vamzdelį.

Egiptietis instruktorius ARMO griežtai įspėjo: "Į vandenį nusileiskite tyliai: nebaidykite delfinų". Tačiau nardytojai, pamatę čia pat būrius šių nuostabių gyvūnų, ir išgirdę jų išskvepiamo oro "u!", pamiršo instruktoriaus žodžius ir su didžiausiu triukšmu griuvo į vandenį. Stengdamiesi vieni kitus pralenkti solidžių firmų orūs vyrai ir moterys triukšmingai veržėsi pirmyn. O artimiausia banda - virš 40 delfinų - plaukė lėtai ir išdidžiai. Tačiau su delfinai plaukti buvo ne taip paprasta, kaip atrodė nuo laivo denio. Po keleto minučių banda išnyko jūros platybėse. Tarp dingstančių delfinų pastebėjome ir kelis nardytojus. Jų kojos, apautos pelekais, dirbo kaip motorinės valtys varikliai. Apsidairę pasigedom puikių plaukikų - Tanios ir Renatos. Liūdnom akim nulydėję tolstančius delfinus ir mūsų bendražyges, sustojom atsipūsti, pasižvalgyti į netoliese plūduriuojantį mūsų laivą.

Kai vėl pamatėme bandą delfinų, plaukiančius tiesiai į mus, džiaugsmui nebuvo ribų. Prisiminę AMRO pamokymus, tyliai panėrėm. Bandoj buvo jauniklių su motinom ir auklėm. Delfinukai glaudėsi prie patelių. Drąsesnius mažylius auklės baksnodavo nosimis versdamos laikytis arčiau mamų, o jauni suaugę delfinai vaikėsi vieni kitus, čia pat poravosi arba pešėsi dėl poros. Visur aidėjo pratisi švilpiančys garsai. Jų tamsių plieno spalvos kūnų buvo visur - mes atsидūrėme pačiam praplaukiančios bandos vidury. Matėm jų puikią odą (kai kurių ji buvo subraižyta, raudona); tiesėm rankas bandydami juos paliesti.

Ir kiek besistengė nardytojai prisiartinti, delfinai laikėsi per ištįstą ranką sugebėdami centimetro tikslumu išlaikyti atstumą tarp savęs ir žmogaus. Matydami daugybę nardytojų, sušokusį į vandenį ne tik iš mūsų laivo, bet ir nuo kitų nardymo laivų, delfinai nebuvo baikštūs, tačiau labai atsargūs. Tapo aišku, kad arčiau nieko neprisileis.

Visą vakarą kalba sukosi tik apie delfinus. Tačiau anksti ryte daugelis nardymo laivų pakėlė inkarus ir išplaukė į kitus rifus. Liko tik mūsų. Nutarėm keisti taktiką: nuplaukėm link delfinų nedidele grupe, todėl judėjom ramiai ir atsargiai. Plaukiodami paskui būrį pratinom juos prie savęs, stengėmės būti kuo arčiau: delfinai turėjo priprasti prie mūsų. Jie mus stebėjo, provokuojančiai sukosi aplinkui, panerdami ir iškildami, tarsi kviesdami žaidimui. Jautėme, kad kai kurie nusiteikę mus paerzinti.



Tania pastebėjo du ją įdėmiai apžiūrinėjančius delfinus. Gal juos patraukė jos ryškus kostiumas? O gal šviesūs vandenyje besidraikantys plaukai? Bet greičiausiai jie pajuto begalinę meilę, sklindančią iš visos moters esybės... Delfinai atsiskyrė nuo būrio ir prisiartinę. Netikėdama savo akimis Tania ištiesė ranką ir palietė delfiną. Po delnais jautė švelnią stangrią odą. Būrys tolo, tačiau smalsuoliai sukosi aplinkui. Jie plaukė lėtai, tarsi kviesdami Tanią kartu. Tamos ranka dar kartą švelniai palietė delfiną ir užkibo už jo viršutinio peleko. Delfinas nespriešino, tačiau tarsi to tik ir laukęs ėmė didinti greitį. Vamzdelis burnoje vibravo, todėl reikėjo laikyti jį stipriai sukandus dantimis. Tania pastebėjo, kad delfinas išsigando, todėl paleido peleką. Tačiau nepatikėjo savo akimis, kai šis tuoj pat sustojo, apsisuko ir sugrįžo. Delfinas kvietė žaisti! Jis suko ratą po rato, žvilgčiojo valiūkiškai primerktomis akimis. Prisiartinę ir antrasis. Tania net negalvodama ištiesė rankas ir suėmė abiejų nugaros pelekus. Delfinai, tarsi tik to ir laukę, pradėjo skrieti bangomis. Greitis gniaužė kvapą, o širdis spurdėjo iš neapsakomo džiaugsmo - svajonė paplaukioti su delfiniais atviroje jūroje išsipildė!

Kartkartėmis pasinerdami delfinai skriejo paviršiumi. Nelauktai vienas stabtelėjo ir atsisuko. Tania švelniai delnais suėmė jo galvą, pažvelgė į tamsių, protingų akių bedugnę. Pažvelgęs jis pratisai sušvilpė ir pradėjo loti. Garsas buvo malonus ausiai: atrodė, jog gyvūnas bando kalbėtis. Klausydama švilpiančių garsų Tania jautė delfino pasitikėjimą, palankumą - atrodė, kad šis nuostabus paslaptingas gyvūnas nori jai kažką pasakyti...

Dar kartą panyrant į jūrą "Delfinų rife", vienas delfinas priplaukė arčiau Tamos išskirdamas ją iš nardytojų būrio. Jam ant dešiniojo šono švietė jau pažįstamas užgijęs randas.

Delfinai nemėgsta triukšmo: nuo triukšmaujančių, negrabiai nardančių laikosi atokiai, nesileidžia liečiami. Jei nardantieji elgiasi ramiai, delfinai tarsi skanuoja, tiria žmogų. Jie pasirenka žaidimams tą, kuriuo pasitiki, leidžia prisiartinti, provokuoja žaidimams. Nuostabu juos matyti iš arti, girdėti jų švilpesius, stebėti žaidimus. Deja, ne visiems pasiseka paplaukioti su delfiniais.

Elegantiški, panašūs į žuvis gyvūnai, kaip ir mes, yra žinduoliai: veda gyvus vaikus ir maitina juos pienu. Kūno forma idealiai pritaikyta gyvenimui jūroje. Priekinių pelekų skeleto struktūra panaši į ištiestą žmogaus plaštaką. Dėl ypatingos odos struktūros, kuri neturi trinties su vandeniu, delfinai lengvai plaukia 50 km/val. greičiu. Kaip ir žmonių, jų odoje labai daug nervinių galūnių. Oda

jautri, plona, labai lengvai pažeidžiama net brūkštelėjus nagu. Tačiau greit sugyja. Delfinų smegenys, lyginant jų santykį su kūno mase, labai didelės ir kur kas sudėtingesnės nei žmonių. Tyrinėtojai testais nustatė didelį intelektą, protą ir talentą. Smegenys puikiai pritaikytos echolokacijai ir akustinei informacijai. Delfinai lengvai gali išspręsti bet kurią dresuotojų jiems siūlomą problemą. Iš 45 žinomų delfinų rūšių dauguma gyvena tropinėse jūrose ir retai įplaukia į šalto vandens rajonus.

Delfinai turi aukštą socialinę-visuomeninę struktūrą. Jie keliauja dideliais būriais, kartais net iki 1000 narių. Motinos su jaunikliais ir suaugę laikosi atokiai vieni nuo kitų. Maitinasi žuvimi. Ypač mėgsta tuną. Papuołę į tunams statomus tinklus, dažnai žuva uždusę. Rydami nekramto, o praryja iškart visą žuvį. Dantys - tik žuviai sučiupti ir prilaikyti. Nors kiekvieno delfino viršutiniai peleakai skirtingi, jie stabilizuoja kūno padėtį plaukiant. Ir po vandeniu, ir virš vandens delfinai puikiai mato. Kvėpavimo angos padeda kvėpuoti plaukiant. Miegant jų galva būna paviršiuje, kad oras patektų į plaučius. Puikiai įvaldę garsus, lengvai bendrauja vienas su kitu.

Stiprūs, protingi, gražūs - jie yra bejėgiai prieš žmonių klastą ir pinkles. Eilė civilizuotų šalių be atodairos naikina delfinus naudodami juos maistui, pramonei. Šimtai tūkstančių žuva patekę į gaudytojų rankas.



PELEKAI

Nijolė Gaidulytė,
CHAS instruktore "AKVANAUTAS"

Plaukiodami po vandeniu su akvalangu ar be jo, judame kojų pagalba, todėl pelekų pasirinkimas-kartais nelengva, bet labai svarbi užduotis. Tinkamai pasirinkti pelekai leis maksimaliu greičiu, bet su minimaliom pastangom lengvai ir ilgai plaukti tiek vandens paviršiuje, tiek ir po vandeniu. Pelekų yra įvairiausių. Monopelekai skirti sportui baseine. Jie gaminami rankiniu būdu iš stiklotekstolito ir peleko "kaliošo". Sportiniai, skirti nėrimui į gylį, yra ilgi ir stangrūs, pritaikyti treniruotai kojai. Treti-trumpi ir platūs- skirti nardymui povandeniniuose urvuose, ketvirtieji, lengvi ir neilgi, - pasiplaukiojimui baseine ar plažoje, o penktieji skirti nardytojams. Pastarieji pelekai su atviru reguliuojamu arba uždaru "kaliošinio" tipo kulnu. Pelekai su atviru kulnu yra reguliuojamieji: dydis dalinai keičiamas prilaikančiu dirželiu. Jie naudojami kartu su neopreniniu nardymo batu kietu padu. Apsiavus tokiais batais galima vaikščioti krantu: padas neplyšta, o kulnas apsaugotas nuo sužeidimų, kai nardytoji tenka stotis vandeny ant dugno. Pelekai su uždaru kulnu -"kaliošiniai"- skirti plaukikams ir nardytojams, kurie peleką auna ant nuogos ar apmautos neoprenine kojine kojos. Neopreninė kojine, kaip ir nardymo batas, apsaugo kojas nuo šalčio.

Rinktis pelekus būtina pagal:

1) savo kojos dydį. Pelekų dydžiai žymimi dvigubais skaičiais kitoje peleko puseje. Pavyzdžiui, jei dėvėt 42 dydžio avalynę, jums tiks 42-43 dydžio pelekai. Į tokį, kuris šiek tiek didesnis ir nespaudžia kojos, galima įmauti koją ir su neoprenine kojine. Pelekai būna vaikiški ir skirti suaugusiems, todėl ir dydžiai yra atitinkami. Suaugusiems skirti pelekai yra nuo 36/37 iki 46/47 dydžio;

2) peleko plokštumos stangrumą ir dydį. Kuo stangresnis pelekas ir didesnė jo plokštuma, tuo stipresnių kojų reikės su jais plaukiant. Keistai atrodys mažas žmogus su dideliais ir ilgais pelekais, o didelis - su mažais, verčiančiais tankiai judinti kojas;

3) vandenį, kuriuose plaukiosite: šiltose tropinėse jūrose ar šaltuose vidutinio klimato vandenyse. Kuo šaltesnis vanduo, tuo storesnių neopreninių kojinių reikės. Šiuo atveju geriausia pirkti pelekus su atviru reguliuojamu kulnu ir nardymo batus.



Pelekai turi gerai tikti jūsų kojai. Jei maži, - spaus, trikdydys kraujo apytaką, todėl kojos šals, jas skaudės, gali prasidėti mėšlungis ir traukuliai. Jai pelekai bus per dideli, plaukdamis galite juos pamesti. O jei nukris skęstantys (yra ir neskęstančių), tai galite nebesuspėti jų pagauti.

Šiuolaikinė nardymo priemonių industrija siūlo gausybę pelekų, todėl rinktis būna nelengva. Nardydami koralinėse jūrose, kur daug nuostabių koralų, nepirkite ilgų pelekų. Jais plaukdamis laužysite koralus, kelsit nuo dugno dumblą bei smėlį, painingos žolės ir turėsit nemalonumų su savo instruktorium.

Geri yra itališki firmų "Technisub", "Mares", "Cressi-sub" pelekai. Pastaruoju metu itin didelį susidomėjimą sukėlė firmos "Mares" net 8 patentus turintys pelekai "Volo". Lengvi, elegantiški, įspūdingo dizaino pelekai tikrai verti nardytojų dėmesio.



AKVANAUTAS

- Povandeninio nardymo kursai
- Tarptautinių sertifikatų išdavimas

O štai čia aš!



www.ScubaDivers.lt
Tania@ScubaDivers.lt
Tel. (8 298) 11580
Lietuvos vaikų ir jaunimo centras
Ukmergės g. 25, Vilnius

Atrask save naujam pasauly!



Švitrigailos g. 13/42,
LT-2006 Vilnius
Tel.(22) 338974

Savanorių pr. 1,
LT-3000 Kaunas
Tel.(37) 221206

Minijos g. 91,
LT-5813 Klaipėda
Tel.(26) 482177

www.gurda.lt




Parduodamas 1992 m. JAV gamybos karšto oro balionas Aerostar Aurora 54, LY-OAN.

Labai geros būklės, galiojanti techninė apžiūra.
Vienagubas degiklis, 70 litrų talpos horizontalus plieninis dujų balionas, temperatūros daviklis, aukštmatės ir variometras.
Aerostato skrida 180 val.
Kupo talpa 1600 kub. metrų.
Bendra komplekto kaina 14 000 Lt.

Tel. 8698 22810 arba 8-22 795589.

DANŲ KONSTRUKCIJOS AVIACINIAI ANGARAI (arkiniai)

Plotis 14, 16 ir 18 m. Ilgis pagal poreikį.
Orientacinė grindų 1 m² kaina - 200 Lt (be PVM).
Apšildinto angaro grindų 1 m² kaina - 300 Lt (be PVM).

Tel. 8698 21907



PASaulio Naujienos...Lietuvos Naujienos...Valiutų kursai...Eismo informacija...Dėmų bėbės...Orų prognozės...Spaudos apžvalgos...

BIRŽOS NAUJIENOS. Kasdien – 14.10

visada žinios



VILNIUJE 97.3 FM, KAUNE 104.9 FM, KLAIPĖDOJE 102.2 FM, ŠIAULIUOSE 97.0 FM, PANEVŽIJE 107.9 FM, MARLIAMPOLĖJE 93.4 FM, UTENOJE 104.4 FM, TAURAGĖJE 104.8 FM, VIŠAGIN 103.7 FM

KADRAS

STOP



<http://www.ballooning.lt>

VILNIUS
2002



Liepos 31 d. - rugpjūčio 3 d.

EUROPOS
KARŠTO ORO
BALIONŲ
PRIEŠČEMPIONATAS

VILNIUJE,
LIEPOS 31 d. - RUGPJŪČIO 3 d.,
PRIE BALTOJO TILTO

EUROPOS KARŠTO ORO
BALIONŲ PRIEŠČEMPIONATAS

6-OSIOS TARPTAUTINĖS
KARŠTO ORO BALIONŲ VARŽYBOS
„EUROCENTRAS 2002“

10-ASIS LIETUVOS
KARŠTO ORO BALIONŲ
ČEMPIONATAS

2-ASIS
KARŠTO ORO BALIONŲ
LATVIJOS ČEMPIONATAS



XXI AMŽIAUS

AKROPOLIS

PREKYBOS IR PRAMOGŲ SOSTINĖ

8-24

„AKROPOLIO LEDAS“ — ledo arena vaikams ir suaugusiems.
Jūsų paslaugoms pačiūžų nuoma, čiuožimo instruktoriai.
Smagi muzika ir šauniai praleistas laikas.
Kviečiame čiuožinėti. Tel. 38 79 48

AKROPOLIO
LEDAS



10-24

„AKROPOLIO KINAS“ — 8-ių salių moderniausias kino centras,
talpinantis 1700 žiūrovų. Vibruojančios ir dvivietės kėdės, vaikų kėdutės.
Didžiausia salė - 500 vietų. Geriausia vaizdo ir garso sistema.
Naujas kino pojūtis. Tel. 48 48 48

AKROPOLIO
Kinas



8-24

„LIDO“ — greito maitinimo restoranas. Jauki aplinka,
puiki vieta pusryčiauti, pietauti ar vakarientauti su verslo
partneriais ir visa šeima. Puiki virtuvė, įvairiausi patiekalai.
Linkime gero apetito. Tel. 38 79 60

LIDO
ANO 1987



10-22

„EUROOPA“ — žaidimų šalis vaikams nuo 2 iki 12 metų.
Kol tėveliai leidžia laiką parduotuvėje ar kavinėje,
profesionalūs auklėtojai pasirūpins jų vaikučiais. Taip pat
čia galite atšvęsti gimtadienius ar kitokias šventes. Tel. 38 79 32

EUROOPA



8-24

„HYPER MAXIMA“ — didžiausias prekybos centras Lietuvoje.
Asortimentas — iš daugiau nei 50 000 pavadinimų prekių.
Šviežiausi produktai, geriausios kainos. Didelis konditerijos ir
kulinarijos gaminių pasirinkimas. Tel. 38 78 75

hyper
MAXIMA



...ir dar daug kitų parduotuvių, salonų bei pramogų

Tel. 48 48 48, Vilnius, Ozo g. 25

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

