

2002
Nr. 3-4
(233-234)

Kaina
5,90 Lt



BALTIC WINGS

LIETUVOS SPARNAI

Dangus - begalinis, skriskyje kartu!



PASAULIO AKROBATIKOS GRUPĖS

EUROPOS ČEMPIONATAS
GARSINO LIETUVĄ PASAULYJE

LUFTWAFFE - MITAI IR TIKROVĖ

DIDŽIOSIOS LENKTYNĖS

KELIONĖ Į FIDŽI

DŽINSŲ ISTORIJA



**DRAUGŲ
SKRYDIS
LIETUVAI**





VILNIUS 2003

13TH 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>

Organizacinio komiteto būstinė
Pylimo g. 45, LT - 2001 Vilnius
Tel.: (5) 2732703, 2611113
El.paštas oreivystes.centras@ballooning.lt



LIETUVOS SPARNAI

LINKIME

BEPROTIŠKŲ IDĖJŲ

Prieš 100 metų sėkmingai pakilo aviacijos pradininkų brolių Raitų (Wright) lėktuvas.

RYŽTO

Prieš 70 metų, kai S.Dariaus ir S.Girėno pilotuojama "Lituanica" įveikė Atlanto vandenyną.

ŽYDINČIO DANGAUS

2003 m. Vilniuje vyks 13-asis Europos karšto oro balionų čempionatas

GERŲ SKRYDŽIŲ, IŠSIPILDŽIUSIŲ SVAJONIŲ
BEI OPTIMIZMO ATEINANČIAIS 2003!





CRÉATEUR D'AUTOMOBILES



Jūsų patikimas RENAULT partneris – UAB **Lautra Motors**,
Vilnius, Ukmergės g. 41, tel. 72 41 09, Savanorių pr. 139D, tel. 31 16 16.

RENAULT



TURINYS



6 DRAUGŲ SKRYDIS LIETUVAI

8 VICTORIUOS FLIGHT
OF AN AEROBATICS GROUP UNDER A BRIDGE
10 RYŠIO ŠAUKINIJOSE: AIR FORCE ONE

14 PASAULIO AKROBATIKOS GRUPĖS.
FRECCIE TRICOLORI
22 EUROPOS ČEMPIONATAS
GARSINO LIETUVĄ PASAULYJE
34 EUROPEAN CHAMPIONSHIPS
SPREAD LITHUANIA'S FAME FAR AND WIDE
36 AERONAUTIKOS GELBĖJIMO
KOORDINACINIS CENTRAS
38 ORLAIVIŲ TRIUKŠMAS

42 TRIUKŠMO ĮTAKA ĮGULOS NARIŲ SVEIKATAI

45 APIE AVIACINIŲ RIZIKŲ DRAUDIMĄ

46 KAIP ĮVYKO TRAGEDIJA

52 FOTO GALERIJA / PHOTO GALLERY

60 LUFTWAFFE - MITAI IR TIKROVĖ

68 DIDŽIOSIOS LENKTYNĖS. DIDYSIS OREIVIŲ ATRADIMAS

74 THE BIG RACE AS THE GREAT DISCOVERY

78 RCV KETURTAKTIS VARIKLIS

80 AVIAMODELIUOTOJO ABC

82 DŽINSŲ ISTORIJA

88 KELIONĖ Į FIDŽI

92 HIDROKOSTIUMAI

Vyriausia redaktorė / Chief editor
Jolanta Tūraitė-Koncevičienė

Vyr. redaktorės pavaduotojas / Deputy chief editor
Romualdas Bakanauskas

Redaktorė / Editor
Eglė Pečiulytė

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

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

Dizaineriai / Designers
Tautvydas Strazdas
Indrė Selenytė
Lina Sasnauskaitė

Viršelyje / Cover
L. Jonyš, R. Paksas, R. Noreika

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

Spaustuvė / Printing House
UAB "Sapnų sala"

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:
Sporto g. 34, LT-2051 Vilnius
Tel. (8-5) 2732 703, 2611 113
El. paštas lsparnai@ballooning.lt
© 2000-2002 OREIVYSTĖS CENTRAS

Bendradarbiaujame su žurnalu "Air Fleet"
In collaboration with magazine Air Fleet



Popieriaus tiekėjas / Paper Supplier
UAB POPYRUS DISTRIBUTION

PAPYRUS

Verkių g. 29, 13 korp., LT-2049 Vilnius
Tel. (8-5) 2300 160
www.papyrus.com

Žurnalas atspausdintas ant G-print 90 gsm popieriaus



"Lietuvos rytas" pristato:

DRAUGŲ SKRYDIS LIETUVAI

Edmundas Ganusauskas



Nuotraukoje (iš kairės): Leonas Jonys, Rolandas Paksas, Robertas Noreika.

PRIEŠ 27 METUS ABU NERIES KRANTUS TIES VIEVIU SUJUNGĘS VERKŠNIONIŲ TILTAS ŠIEMET SPALIO 3 DIENĄ TAPO GARSUS IR RIMTAI PRETENDUOJA PATEKTI Į GUINNESSO REKORDŲ KNYGĄ. TAČIAU IŠ TIKRŲJŲ NE TILTĄ, O LIETUVĄ IŠGARSINO TRYS VIENU METU PO ŠIUO TILTU PRASKRIDĘ VILNIEČIAI LAKŪNAI ROLANDAS PAKSAS, ROBERTAS NOREIKA IR LEONAS JONYŠ.

Kol kas dar ankstoka tikėtis kurią nors dieną sulaukti džiugios žinios iš Didžiosios Britanijos, nes paprastai unikalių faktų registravimo procedūra užsitęsia iki pusės metų. Tuo tarpu į Lietuvos rekordų knygą Rolando Pakso grupės skrydį agentūra "Factum" jau įregistravo.

Šio skrydžio idėja kilo prieš penkerius metus, kai 1997 metų liepos 7 dieną Jurgis Kairys pirmą kartą Vilniuje skrido po Baltuoju tiltu. Ta proga tūkstančiams lietaus nepabūgusių vilniečių grupinę akrobatiką demonstravo ir Rolandas Paksas su sparno broliais Robertu Noreika ir Leonu Joniu.

Nuo tada mintis trise pranerti po tiltu šių vyrų jau nebepaleido. Tačiau tai nereiškė, kad beliko apsispręsti, kada ir po kokių tiltu. Šios idėjos realumas dar daug metų jiems kėlė abejonių.

Kažkada garsūs akrobatinio skraidymo meistrai ir čempionai į grupę susibūrė prieš septyniolika metų, kai dukart Sovietų Sąjungos čempionas Rolandas Paksas ėmė vadovauti Vilniaus S.Dariaus ir S.Girėno aeroklubui. Robertas Noreika buvo jo pavaduotojas, o Leonas Jonys treniravo Lietuvos rinktinę.

Pirmuosius bandymus trise atlikti paprastą posūkį, vadinamąją mirties kilpą, lakūnai dabar prisimena su šypsena, tačiau tada, kai po treniruotės šlapi išlipdavo iš lėktuvų, jiems būdavo visai nejuokinga. Skristi glaudžioje rikiuotėje nėra paprasta ir tiesia

linija - nuolat dirgina akivaizdus pavojus, kurį, rodos, ne tik jauti, bet ir matai akimis.

Tačiau skristi tiesiai reikėtų būti diletantais ir pasmerkti žiūrovus nuoboduliui. Savaime aišku, kad asai negalėjo pasirašyti sau tokio nuosprendžio. Antraip nebūtų nė pradėję. Bėgo dienos, ir su kiekviena treniruote tolydžio stiprėjo įgūdžiai, plėtėsi įvaldytų akrobatikos figūrų arsenalas. Kyviškių lakūnai bei technikai kasdien matydavo vis glaudesnę ir darnesnę trijų Jak-50 rikiuotę.

Jau pirmasis Rolando Pakso grupės pasirodymas aviacijos šventėje Kyviškėse sukėlė žiūrovų pasigerėjimą. Kai trys lėktuvai, tarsi surišti nematomais saitais, raižo sudėtingas trajektorijas, atrodo, jog regi erdvės grafiką, girdi ne technikos riaumojimą, o padangės muziką. Tačiau žiūrovai nemato, koku prakaitu aplaistytas gimstas tas akį veriantis grožis.

Grupei atliekant sudėtingas trajektorijas, pilotai yra priversti nuolat kaitalioti variklių sūkius: kiekvienas lėktuvas rėžia padangę vis kitoku spinduliu. Nuolat keičiasi lėktuvų greitis bei padėtis erdvėje, tačiau tarp lėktuvų visada turi išlikti tie patys du-trys metrai - minimalus, gyvybės kaina matuojamas intervalas. Neveltui sakoma, jog grupinė akrobatika priklauso pačių sudėtingiausių skrydžių kategorijai jau vien dėl didžiulių emocinių krūvių.

Griauti skrydžio harmoniją dažnai kėsinaši vėjas, vasaros dienomis kunkuliuojančios terminės oro srovės. Grupės darną dažnai bandantis ardyti blaškymas, net ir gerai treniruotiems pilotams nemenkos perkrovos - tokia yra grupinės akrobatikos pilotų kasdienybė.

Už skrydžio pradžią ir pabaigą atsakantis lyderis privalo ne tik preciziškai brėžti programoje numatytas trajektorijas. Vedančiojo piloto sfera - grupės padėtis erdvėje, aukštis, kryptis, kliūtys, skrydžio saugumas. Jis nė akimirkai neužmiršta greta skrendančių pilotų, sakytum, nuolat jaučia jų kvėpavimą.

"Rolandui sunkiau ir psichologiškai, nes iš abiejų pusių suspaustas besisukančių propelerių, jis neturi manevro laisvės", - sakė Robertas Noreika.

Šalia lyderio skrendantys pilotai nežiūri į prietaisus, nemato debesų nei žemės - tik jo sparno galą, ir tik akys yra tas svarbiausias, pastovų intervalą tarp lėktuvų išlaikantis instrumentas. Informacija - smegenims, komandos - vairų judesius dozuojančioms rankoms bei kojoms. Šis, atrodytų, savaiminis, treniruočių nugludintas procesas ilgainiui ir prilygina grupės skrydį tobulam kūrinui.

Ir Robertas, ir Leonas vienu balsu tvirtina, kad Rolandas kaip lyderis skraido labai patikimai ir niekada per ilgus skraidymų metus nepateikė jiems nemalonių netikėtumų. Pasitikėjimas lyderiu buvo vienas svarbiausių motyvų jiems ryžtis ir skridimui po tiltu. Kita vertus, jokiais kitais metais pilotai neskraidė tiek daug, kaip šiemet, todėl, baigdami sezoną, vyrai nusprendė, kad jau yra pasirengę įgyvendinti savo sumanymą.

LIETUVOS SPARNAI | 2002 Nr. 3-4

Verkšnionių tiltą jie pasirinko neatsitiktinai. Ne sykį, grįždami po parodomųjų skrydžių virš Kernavės, jie tiltą žvalgė iš oro. Vasarą matavo jį žingsniais, tyrinėjo prieigas. Aukštis iki vandens - 8,5 metro. Atramas, tarp kurių turėjo trise praskristi, skiria apie 60 metrų.

Vieno Jak-50 sparno mostas yra 9,5 metro. Nesileidę virš vandens, jie prie tilto turės artėti maždaug 250 kilometrų per valandą greičiu.

"Mes su Robertu turime visiškai pasitikėti lyderiu ir išlaikyti pastovią savo lėktuvų padėtį jo sparno atžvilgiu", - tada kalbėjo Leonas Jonys, tarsi primindamas, kad skridimo po tiltu metu pilotai nematys, nei kur, nei kokiame aukštyje skris jų Jak-50. Jie privalės tik laikytis Rolando sparno.

Plačiai negarsintų solo skrydžių po tiltais patyrimą jau turėjęs Rolandas neabejojo, kad vienas lengvai praskristų iš bet kurios pusės. Tačiau kai jis pabandė nusileisti virš vagos, vesdamas iš abiejų pusių šalia jo lėktuvo prisispaudusius sparno draugus, tokio skridimo sudėtingumas ir atsakomybė staiga pasidarė tokie akivaizdūs, kad prieš pat tiltą grupei pagal komandą šaunant į viršų, Rolandui dingtelėjo, jog būtų protingiau sumanymo atsisakyti. Tačiau tai buvo akimirkos dvejonė, nes trauktis atgal - niekada nebuvo jo stilius.

Išvakarėse, kai jie atsikrdo į paskutinę žvalgybą, staiga virš upės vagos ėmė springti Leono lėktuvo variklis. Tarsi kulkosvaidis kalenęs variklis, laimei, nesustojo, ir visi lakūnai laimingai sugrįžo į Kyviškes. Po profilaktikos darbų Leonas išbandė lėktuvą ore, ir vyrai, kurį laiką dvejoję, vis dėlto nusprendė skrydžio neatidėlioti.

Spalio 3-ąją lygiai 16 valandą virš Neries pasirodžiusi grupė pirmiausiai praskrido aukščiau tilto turėklų. Po to Rolandas du kartus po tiltu nėrė vienas, paskui - poroje su Robertu, dar po minutės kitos - su Leonu. Tada jau Rolandas radijo kanalu pakvietė prisigretinti abu sparno pilotus.

Aviatorius, girdėjęs radijo ryšį, gerai nuteikė žaismingas Rolando Pakso tonas, tikriausiai ir pilotams padėjęs atsikratyti įtampos. Piršosi įspūdis, kad pasitikintys savo jėgomis vyrai tarsi su šypsena leidžiasi į sudėtingą žygį - nėra tokių kliūčių, kurios galėtų jiems užstoti kelią.

Virš aukštos kalvos iš už miško viršūnių išnirę lėktuvai gana stačia trajektorija ėmė leisti artyn vago. Netrukus iš dešinės šmėkstelėjo salos medžiai, iki tilto liko trys-ketrios sekundės, ir Rolandas preciziškai tiksliai nukreipė grupę į tilto konstrukcijų įremtos erdvės centrą.

Dar mirksnis, ir trys lėktuvai nėrė po tiltu, paskui staigiai šovė į viršų, o Neries pakrantėmis nusirito džiaugsmingi istorinio skrydžio liudininkų šūksniai.

VICTORIUOS FLIGHT OF AN AEROBATICS GROUP UNDER A BRIDGE

by Edmundas Ganusauskas



Photo: M. Kuliš

ON OCTOBER 3RD, THE PILOTS OF THE VILNIUS AEROBATICS GROUP, ROLANDAS PAKSAS, ROBERTAS NOREIKA, AND LEONAS JONYNS, FLEW TOGETHER UNDER A BRIDGE SPANNING THE RIVER NERIS. THE UNIQUE FLIGHT HAS BEEN PROPOSED TO BE INCLUDED IN THE GUINNESS BOOK OF WORLD RECORDS.

The idea of this flight was born five years ago, when on July 7, 1997, Jurgis Kairys first flew under the White bridge in Vilnius. On the same occasion, a program of group aerobatics was demonstrated by Rolandas Paksas, who was then mayor of Vilnius, and his "wing brothers", Robertas Noreika and Leonas Jonys, to the thousands of inhabitants of Vilnius who came to watch the show despite the rainy weather.

Since then, the thought of dashing under a bridge together was constantly present in the minds of these three men. But this did not mean that all they had to do was choose the time and the bridge. For many years, they doubted whether it was feasible.

The once famous masters and champions of aerobatics teamed up seventeen years ago, when Rolandas Paksas, twice champion of the Soviet Union, headed the S. Darius and S. Girėnas aeroclub of Vilnius. Robertas was his deputy, and Leonas coached the Lithuanian team.

Today, the pilots smile when they remember their first attempts of making a simple turn or a loop together, but at that time, when they would come out of their planes drenched in sweat, none of this seemed funny. But, as days went by, the experience, as well as the number of aerobatics figures, grew with every hour of practice. The pilots and the technical personnel of the club saw the three Yak-50s fly in an ever closer and more synchronized formation.

The very first appearance of the group of Rolandas Paksas at an air show in Kyviškės delighted the spectators. When the three airplanes, as if tied by invisible strings, draw complex trajectories, one has

the impression of seeing a graphic representation of the open space and hearing celestial music rather than engine noise. What the spectators do not see is the sweat it takes to create this astounding beauty.

Rolandas found time to fly with the group even when he was head of the Lithuanian Government. Neither did he forget flying this year, when he is candidate to the post of the head of State.

The wing pilots, Robertas and Leonas, assure in unison that Rolandas is a very reliable flight leader and that in those long years of flying he did not cause them any unpleasant surprises. The trust in their leader was one of the most important reasons in resolving to fly under a bridge. Besides, this year the pilots have flown more than ever, so, as a final touch of the season, they decided they were ready to carry out their project.

The Verksnionys bridge over Neris was not a random choice. More than once, flying back after a show from the historic capital of Lithuania, Kernavė, they examined this bridge from above. In the summer, they paced it and measured it, examined the approaches. The height of the bridge over water is 8,5 m. The pillars between which they had to fly are separated by about 60 m. The wingspan of a Yak-50 is 9,5 m. Coming down over water they were to approach the bridge at the speed of about 250 km per hour.

"Robertas and I have to have absolute trust in the leader and maintain our planes in the same position in relation to his wing," explained Leonas Jonys, as if to remind that during the flight under the bridge the wing pilots would not see where or at what height their Yak-50 were. All they would have to do is follow the leader's wing.

Rolandas, who had some experience of solo flights under bridges, which had not been widely publicized, did not doubt that alone he could easily fly through from either side. But when he tried to come down over the river, leading his friends who were closely following his wings, the difficulty and the responsibility of such a flight suddenly became so obvious that, as he commanded the formation to go straight up just before reaching the bridge, he thought that it would perhaps be wiser to give up the project. But it was no more than a moment's hesitation, because turning back has never been his style.

On October 3rd, at 4 p.m. sharp, the formation appeared over Neris and first flew right above the railings of the bridge. Then Rolandas flew under the bridge alone twice, a little later, followed by Robertas, and after a few minutes, with Leonas. Only then on the radio Rolandas invited both wing pilots to follow him.

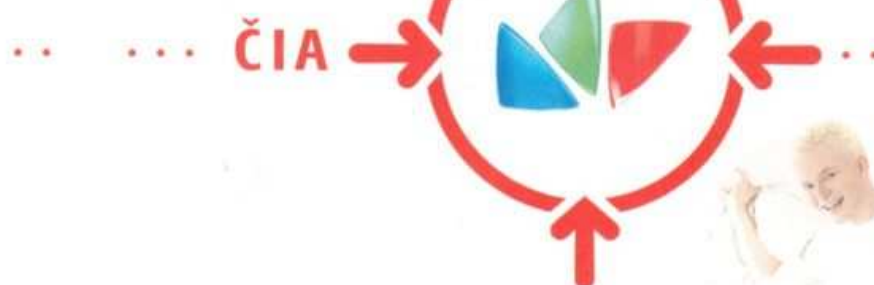
The aviators who heard the conversation on the radio were in good spirits, thanks to the playful tone of Rolandas Paksas, which probably helped to ease the pilots' tension as well. One could only think that these men had confidence in themselves and were leaving on a dangerous adventure with a smile on their lips, and that no obstacles could stop them.

The airplanes came over a high hill, from behind the treetops, and started their descent over the river in a straight line. On the right, trees went swiftly by, only a few seconds were left before they reached the bridge, and Rolandas directed the formation towards the center of the space between the pillars with great precision.

Another moment, and the three airplanes dashed under the bridge, then suddenly went straight up, and the banks of Neris resounded with loud cheers of the spectators of this historic flight.

Translated by Natalija Vyšniauskaitė

ČIA ➔ mūsu namai





RYŠIO ŠAUKINIUOSE: AIR FORCE ONE



ŠIANDIEN VISI KALBA APIE ISTORINĮ JUNGTINIŲ VALSTIJŲ PREZIDENTO DŽORDŽO BUŠO VIZITĄ LIETUVOJE. ŠIŲ METŲ LAPKRIČIO 21-23 DIENOMIS VIENOS GALINGIAUSIŲ PASAULIO VALSTYBIŲ PREZIDENTAS Į VILNIŲ ATVYKO LAINERIU BOEING 747-200B, KITAIP VADINAMU "SKRAIDANČIAIS BALTAISIAIS RŪMAIS". KOKIE GI TIE SKRAIDANTYS RŪMAI?

Neįprasti JAV karinių oro pajėgų lektuvai

Brangiausiu pasaulyje keleiviniu lėktuvu skraido JAV prezidentas. Į tolimas keliones po savo šalį ir užsienį jis leidžiasi specialiai įrengtu Boeing 747-200B.

Oficialiai šis lėktuvas vadinamas VC-25A, o kuomet juo skrenda prezidentas, ryšio šaukiniuose vadinamas "Air Force One".

Dabartinis JAV prezidentams skirtas lėktuvas buvo pastatytas 1990 metais. Pirmas oficialus jo skrydis įvyko 1990 metų rugsėjo 6 dieną: tuometinis JAV prezidentas George Bush keliavo į Kansasą ir Floridą.

Ligi tol septyni JAV prezidentai, pradedant J.F.Kennedy, net trisdešimt metų buvo skraidinami specialiai modifikuotu Boeing 707-320 tipo lėktuvu. Dabar jis stovi JAV karinių oro pajėgų aviacijos muziejuje Wright - Patterson Ohio valstijoje.

Naujasis svarbiausias JAV lėktuvas paveldejo ne tik firmos vardą, bet ir spalvas, kurių derinį sugalvojo prezidentas J.F.Kennedy.

VC-25A (B 747-200B) buvo pastatytas Boeing firmos gamykloje Everett'e, o prezidento poreikiams pritaikytas įmonėje, kuri yra Wichita mieste Kansaso valstijoje. Prezidentui skirti du identiški šio tipo lėktuvai. Kilus bent mažiausiam gedimui, tuoj pat galima pasinaudoti rezerviniu Boeing'u.

Abu lėktuvai priklauso 89-ajai JAV karinių oro pajėgų eskadrinei (Airlift Wing), kurios bazė Andrews yra Maryland valstijoje.

Jie įrengti taip, kad dažnai vadinami "skraidančiais Baltaisiais rūmais". Čia yra viskas, kad galingosios pasaulio valstybės vadovas galėtų netrukdomas dirbti ir būti visiškai saugus.

Senjinis Boeing 747-200 skraidina 390 keleivių, o pritaikytame prezidentui - tik 70 žmonių. Užtat labai patogiai.

Prezidento lėktuvo įguloje yra 23 specialistai. 10 iš jų užsiima lėktuvo valdymu, 3 - ryšių operatoriai ir dar 10 - aptarnaujantis personalas.



E. Peciulytės nuotrauka

Sparnuoti "Baltieji rūmai" kainavo daug

Oficialiai iš valstybės kasos už abu lėktuvus buvo sumokėta 262 milijonai dolerių. Tai maždaug po 15 milijonų dolerių daugiau, nei kainuoja tokia serijinė mašina. Tačiau, pildant vis naujus užsakovų pageidavimus, šių dvynukų kaina išaugo iki 660 milijonų dolerių.

Be to prezidento lėktuvams už 50 mln. USD. buvo pastatytas specialus 15 000 kvadratinį metrų ploto angaras bei sukurta atsarginių dalių bazė, kuri kainavo dar apie 100 mln. USD. Tad naujieji "skraidantys Baltieji rūmai" JAV mokesčių mokėtojams kainavo apie 800 mln. USD.

Pagrindinės šio didžiulio oro laimeno konstrukcijos charakteristikos liko nepakitusios. Platus jo korpusas padalintas į tris lygius: viršutiniame įrengti prezidento apartamentai ir įgulos patalpos, vidurinis skirtas kartu skrendančiai palydai, o žemiausiame vežamas reikalingas bagažas.

Pendirbtame багаžo skyriuje yra įrengti laiptai, kuriais iš lėktuvo galima išlipti ir be aerodromo tarnybų paslaugų.

Šio Jumbo pagrindinio salono ilgis 57 metrai, plotis 6,13 m (328 kvadratiniai metrai). Kaip jame išdėstytos patalpos - laikoma paslapytyje. Spaudoje galima rasti tik keleto kambarių nuotraukas.

Visuomet saugu ir patogu

Prezidentui lėktuve įrengtas patogus kabinetas, šalia - patarėjų kambarys, kuris gali būti paverstas operacine. Atskiras kambarys skirtas vyriausybės vadovo poilsiui. Čia yra ir asmeninis tualetas, dušo kabina, garderobas.

Pokalbių kambaryje, kuris tampa ir prezidento bei jo patarėjų valgomuoju, yra aštuoni oda traukti minkštasuoliai. Kitiems keleiviams įrengta kuklesnė patalpa, kurią galima palyginti su keleivinio lėktuvo pirmosios klasės salonu.

JAV prezidento lėktuve yra nemažai maisto atsargų. Vienu metu iš jų galima paruošti užkandžių 2000 žmonių, o dviuose virtuvėse parengti 100 skirtingų patiekalų.

Nesvarbu, kioje pasaulio vietoje bebūtų Air Force One, prezidentas ir jo bendrakeleiviai gali naudotis palydoviniu ryšiu. Lėktuve yra 87 telefono linijos, 19 televizorių. Kad jie veiktų be sutrikimų, čia įrengtos 57 antenos (serijiniame Boeing jį yra tik 20). Pokalbių slaptumą saugo karinės radijo signalų kodavimo sistemos.

Reikalui esant prezidentas gali susisiekti su kiekvieno skrendančio karinių oro pajėgų lėktuvo pilotu ar net panirusio povandeninio laivo kapitonu.

Skristi Air Force One gali bet kokiomis oro sąlygomis. Jo bakuose esančių degalų

pakanka įveikti 11 500 km. Bet VC-25A degalų atsargas gali papildyti ir ore. Numatyta, kad nenusileisdamas jis gali skraidyti net septynias dienas.

Nuo serijinių savo brolių prezidento lėktuvams skiriasi ir saugos sistemomis. Keleiviai ir elektronine įranga apsaugoti nuo atominio sprogdimo veiksmų. Čia įrengta ir artėjančių kovinių raketų aptikimo bei apsaugos sistema. Air Force One gali pažerti debesį radarus klaidinančių metalizuotų folijos juostelių, iššauti specialius įtaisus, kurie klaidina raketas, reaguojančias į variklių šilumą.

Kontrolės prietaisus pilotai vadina laikrodžiais

Tuščias Air Force One sveria apie 220 tonų, o su 200 tūkst. litrų degalų - 370 t. Jo ilgis 70,4 m, sparnų mostas 60 m, o 19 metrų aukščio kilis yra sulig šeštu daugiaaukščio namo balkonu.

Įprastiniai šio lėktuvo skrydžiai vyksta 11 000 m aukštyje 900 km/h greičiu. Maksimalus jo greitis 1014 km/h.

Šiuo metu jau negalima VC-24A vadinti moderniausiu Boeing lėktuvu. Bet jis įrengtas taip, kad dar ilgai tarnautų Baltųjų rūmų šeimininkams. Nors pilotai dabar juokauja, kad skraido laikrodžių parduotuvėje, nes jų kabinoje įrengti seno tipo prietaisai.

Senjoromis jau gaminamas naujusias garsios firmos kūrinyse Boeing 747-400, kuriame pilotai reikalingą informaciją mato skystų kristalų ekranuose.

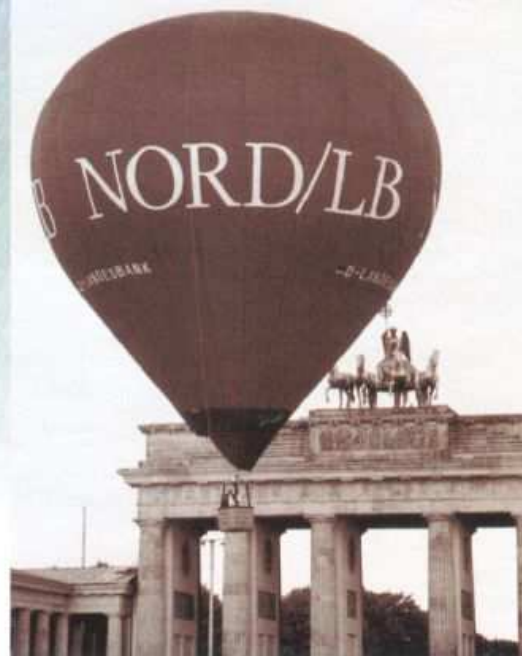
Karo atveju JAV prezidentas gali naudotis ir skraidančia vadaviute E-4B. Tai kitas specialiai pendirbtas Boeing 747 lėktuvas.

Trumpiems skrydžiams JAV prezidentui skirtas dar ir sraigatasparsis Sikorsky VH-60N. Jį į užsienio keliones atgabeną specialus transportinis lėktuvas.

parengė Nemunas Kidulis

DEKJAME
AMERIKOS INFORMACIJOS CENTRUI
UŽ FOTO MEDŽIAGĄ

Lietuvos žemės ūkio bankas - vienas seniausių ir stambiausių Lietuvos bankų. Banko istorijos šaknys siekia Lietuvos valstybės finansų sistemos kūrimosi metus (1924 m.). Tai bankas, nuėjęs ilgą kelią - nuo žemės ūkio kreditavimo iki modernaus komercinio banko, užimančio tvirtas pozicijas Lietuvos finansų rinkoje.



2002 m. kovo 19 d. naujuoju banko savininku tapo pirmaujantis Šiaurės Vokietijos bankas - Norddeutsche Landesbank-Girozentrale (Nord/LB). Jis garantuoja stiprų finansinį kapitalą bei ilgametės tarptautinės bankinės patirties perdavimą Lietuvos žemės ūkio bankui. Tapęs Nord/LB grupės nariu, Lietuvos žemės ūkio bankas siekia būti geriausiu banku Lietuvoje, teikiančiu aukštos kokybės tarptautinės bankininkystės paslaugas.

„Mes save matome ne tik kaip mažmeninį, bet ir kaip universalų banką. Sieksime kurti naujų produktų ir tapti geriausiais klientų aptarnavimo srityje, - teigia banko valdybos pirmininkas Thomas Stephan Buerkle.

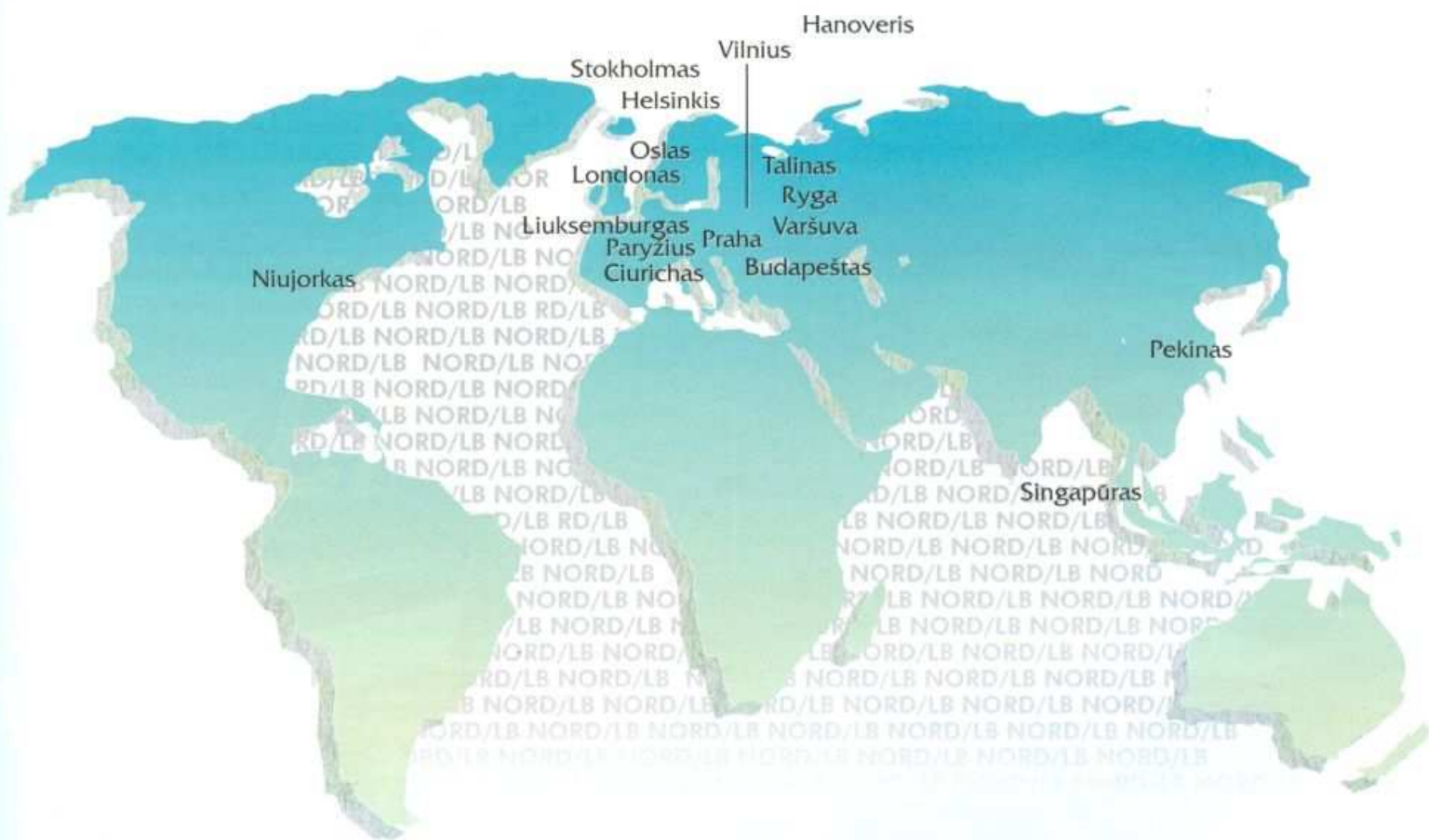
Lietuvos žemės ūkio bankas klientą pasitinka kaip partnerį, kuriuo pasitiki ir tiki jo sėkme. Bankas, turintis 46 skyrius didžiausiuose Lietuvos miestuose ir rajonuose, siekia klientą pritraukti ne tik paslaugomis, bet ir maloniu, profesionaliu bendravimu - kad į kiekvieną klientui iškilusį klausimą būtų surastas optimaliai bankui ir klientui naudingas atsakymas, kad banko tarnautojas taptų tokiu pat reikalingu asmeniu kaip šeimos gydytojas.

Abipusiai naudingo bendradarbiavimo pavyzdys - Lietuvos žemės ūkio banko ir Oreivystės centro partnerystė. 2002 m. liepos 31 d. buvo pasirašyta ilgalaikio bendradarbiavimo sutartis. Tai įrodo, kad bankas vertina Oreivystės centro veiklą ir tiki jo gražių idėjų perspektyva. Lietuvos žemės ūkio bankas, remdamas Oreivystės centro projektus, atspindi banko savininkų - Vokietijos banko Nord/LB ilgametės verslo tradicijas, sietinas su aviacijos sektoriaus finansavimu. Bankas Nord/LB yra didžiausias pasaulyje aviacijos ir laivininkystės sektorių kreditorius.

Ilgametės bankinės tradicijos, savitumas, dėmesingumas banko klientui, darbuotojų profesionalumas - tai savybės, būdingos Lietuvos žemės ūkio bankui, įžengusiam į naują, kupiną pažangos ir teigiamų pokyčių etapą ir siekiančiam išsaugoti patį brangiausią - klientų pasitikėjimą.

AB Lietuvos žemės ūkio bankas
J.Basanavičiaus g. 26, 2600 Vilnius
tel.: (8 5) 213 90 60, 213 88 86, faks.: (8 5) 213 90 56, 213 90 57
el.paštas: lzub-info@lzub.lt, interneto svetainė www.lzub.lt

MES ATVIRI JŪSŲ POREIKIAMS



LIETUVOS ŽEMĖS ŪKIO BANKAS

NORD/LB GRUPĖ



PASAULIO AKROBATIKOS GRUPĖS. ŽMOGAUS IR TECHNIKOS SIMFONIJA.

FRECCIE TRICOLORI

Aleksandras Velovičius

"FRECCIE TRICOLORI" (LIET. TRISPALVĖS STRĖLĖS) - ITALIJOS KARINIŲ ORO PAJĖGŲ (KOP), SPECIALIAI AKROBATIKOS (AUKŠTOJO PILOTAŽO) SKRAIDYMAIS SUBURTA LAKŪNŲ GRUPĖ. LIETUVOJE "FRECCIE TRICOLORI" LANKĖSI 1994 METAIS ŠIAULIUOSE, ZOKNIŲ AERODROME VYKUSIOJE AVIACIJOS ŠVENTĖJE IR 1997-ŲJŲ RUGPJŪTĮ VILNIUJE, ŠVENČIANT LIETUVOS AEROKLUBO 70-METĮ.

Italijos karinių oro pajėgų eskadrilė "Freccie tricolori" - aukščiausio lygio akrobatikos grupė. Oficialus šios grupės pavadinimas - 313-oji mokomoji akrobatikos eskadrilė "Freccie tricolori", suformuota 1961 metais Rivotto aviacijos bazėje, Šiaurės Rytų Italijos provincijoje Friuli-Venecija-Džulija.

"Freccie tricolori" grupėje yra dešimt pilotų. Kiekvienais metais į grupę priimamas vienas arba du nauji pilotai, todėl grupės sudėtis nuolat atsinaujina. Balandžio pabaigoje - gegužės pradžioje prasideda akrobatų pasirodymų sezonas, kuris tęsiasi iki spalio

2002 metų sezono "Freccie tricolori" pilotai. Pirmoje eilėje (iš kairės): kapitonas David Kapponi, kapitonas Urbano Floreani, kapitonas Mario Ferrante, kapitonas Marco Lant, kapitonas Andrea Braga. Antroje eilėje (iš kairės): kapitonas Rudi Barassi, kapitonas Alessandro Fiaschi, pulkininkas leitenantas Mauricio de Rinaldis, majoras Paolo Tarantino, kapitonas Massimo Tammara, kapitonas Andrea Rossi.



mėnesio. Per sezoną grupė atlieka 35-40 parodomųjų skrydžių, eskadrilės pilotas vidutiniškai priskraido apie 300 valandų. Akrobatikos grupės lėktuvų rikiuotė nekinta viso sezono metu: jei kuris nors iš pilotų suserga - paprasčiausiai nedalyvauja grupės pasirodyme ir rikiuotėje lieka laisva vieta.

Italijos akrobatų grupės dažnai "Frecce tricolori" meistriškumu žavisi žiūrovai daugelyje pasaulio šalių. Po kiekvieno apsilankymo naujoje šalyje, Rivotto aviacijos bazės angare ant sienos pakabinama tos šalies vėliava.

"Frecce tricolori" grupė skrydžių saugai skiria ypatingą dėmesį. Po nelaimingo įvykio 1988 metais rugpjūčio 28 dieną, kai atliekant parodomąją skrydžių programą Rammstein'o aviacijos bazėje (Vokietijos Federacinė Respublika), skrisdami priešingais kursais susidūrė trys italų akrobatikos grupės lėktuvai, sugriežtinti eskadrilės skrydžių organizavimo bei saugos reikalavimai.

Pilotų atranka

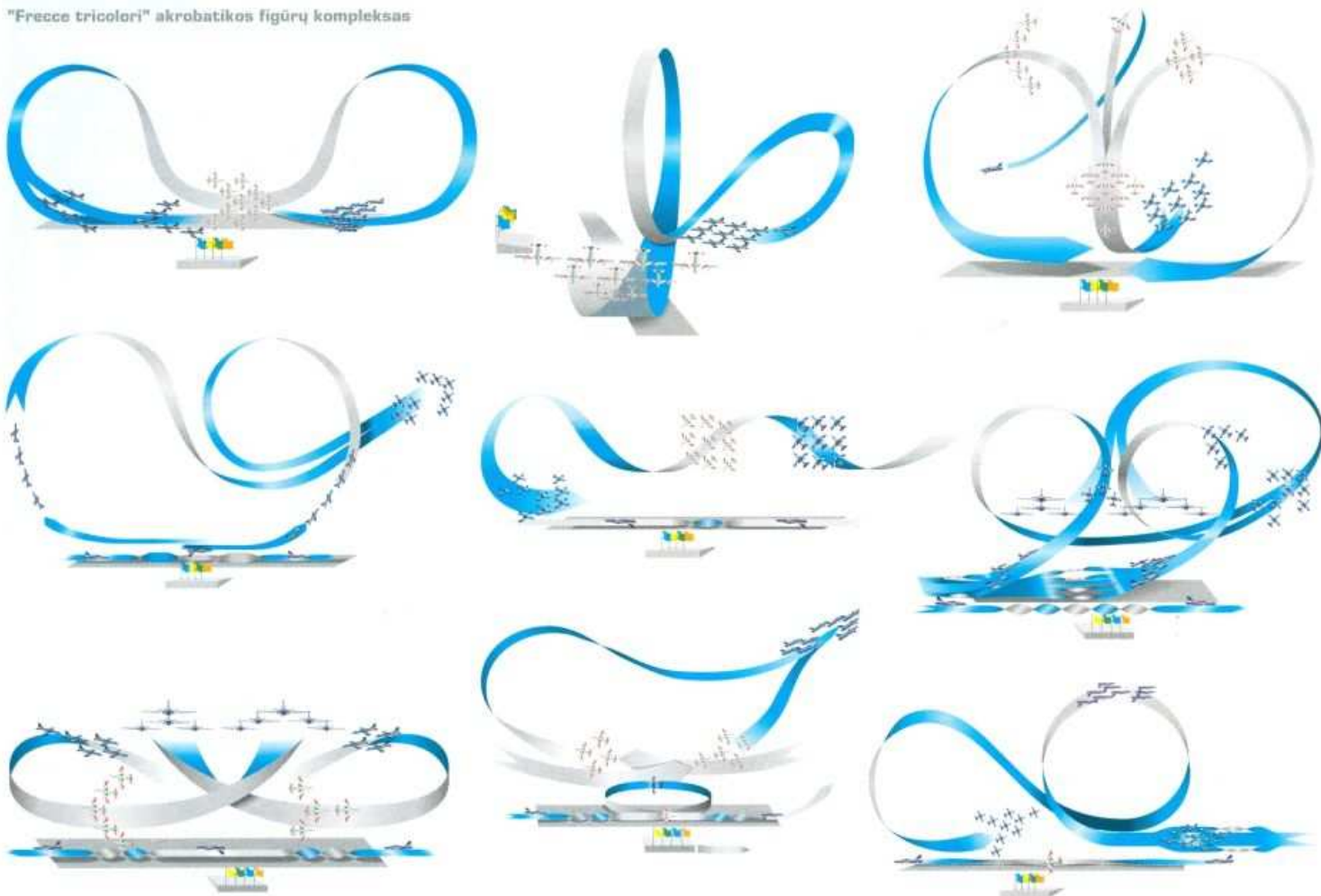
Kandidatai į "Frecce tricolori" pilotus atrenkami keliais etapais: kiekvienais metais iš 15-20 Italijos KOP naikintuvų "Tornado", "Starfighter" arba atakos lėktuvų AMCH pilotų sudaroma savanorių grupė. Pilotas turi būti priskraidęs ne mažiau 1000 valandų ir turėti ne mažesnę kaip 4 metų kovinio lėktuvo lakūno patirtį. Sezonui pasibaigus eskadrilės vadas ir jo pavaduotojai, remdamiesi pateiktais dokumentais, atrenka 6-7 pilotus-savanorius, kurie pakviečiami į savaitines stovyklas Rivotto bazėje. Čia tikrinami skraidymo rikiuotėje įgūdžiai.

Anksčiau pilotai į eskadrilę buvo atrenkami pagal Italijos KOP priskraidytų valandų skaičių, visiškai neatsižvelgiant į žmogiškąsias savybes. "Frecce tricolori" grupės vadas pulkininkas leitenantas Mauricio de Rinaldis mano, kad labai svarbu, jog savanoriai gyvena kartu su akrobatikos grupės nariais. "Mes žiūrime ne tik kokie jie pilotai, bet ar sugebės pritapti prie mūsų grupės". Grupinis akrobatinis skraidymas - tai komandinis menas. Todėl, pasak Mauricio, "pirmiausia įsitikiname, jog tarp pilotų nebus nereikalingos konkurencijos".

"Žinoma, mums reikalingi aukšto meistriškumo lygio pilotai, o tokių Italijos KOP yra nemažai. Svarbu, kad jie būtų komunikabilūs, geranoriški žmonės, nes mūsų pagrindinė užduotis - formuoti KOP įvaizdį šalyje ir atstovauti Italiją tarptautiniuose renginiuose" - pabrėžia pulkininkas leitenantas de Rinaldis.

Pagal kvalifikacinių skraidymų rezultatus išrenkamas vienas arba du pilotai, kurie keičia iškrentančiuosius iš eskadrilės. Kandidatus pasirenka eskadrilės vadas, pasitardamas su labiausiai patyrusiais grupės pilotais. Dažniausiai akrobatikos grupėje pilotai praleidžia 4-5 metus, užimdami įvairias grupės rikiuotės pozicijas, o po to grįžta į karinius dalinius, arba lieka dirbti štabuose.





Grupės "hierarchija"

Parodomuosius skrydžius "Frecce tricolori" atlieka devyniais lėktuvais, o dešimtas yra solistas, kuris prisijungia prie grupės: kai pagrindinė grupė dingsta iš žiūrovų akiračio, kad persirikiuotų, solisto uždavinys - nukreipti publikos dėmesį. Šį sezoną "Frecce tricolori" solistas - kapitonas Mario Feranti. "Pažiūrėkit, koks jis paprastas žmogus, visai ne pasipūtėlis" - juokiasi grupės vadas.

Kai kurie pilotai akrobatikos grupėje gali skraidyti ilgiau nei 4-5 metus. Tai - solistas, grupės lyderis arba vedantysis ir antrosios grandies vedantysis, kurie atlieka žymiai sudėtingesnes funkcijas, reikalaujančias didelės patirties. Antroji grandis yra taip vadinama "ketveriukė", kuri susiformuoja, kai lėktuvų eilė arba "devyneriukė" išsiskiria į dvi grupes - "penkeriukę" ir "ketveriukę". Šiose rikiuotės pozicijose skraidantys pilotai eskadrilėje praleidžia 6-7 metus: praskraidę 4-5 metus jie iš vado gauna kvietimus užimti atsakingesnes rikiuotės pozicijas ir, žinoma, tokio pasiūlymo niekas neatsisako.

Eskadrilės vadu gali tapti pilotas, kuris skraidė grupės lyderio pozicijoje. Kaip pabrėžia pulkininkas leitenantas de Rinaldis, vadu visada tampa labiausiai patyręs lakūnas, nes tokią tvarką yra nustatę saugumo reikalavimai. "Be abejo, galima paskirti eskadrilės vadovu pulkininką leitenantą iš kurio nors kito karinio dalinio, bet jis neturės labiausiai patyrusio akrobato autoriteto" - sako Mauricio. Taigi prieš tapdamas akrobatikos grupės

vadu, pilotas skraido kurioje nors rikiuotės pozicijoje, po to užima paruošimo skraidymams viršininko postą ir po to tampa grupės vedančiuoju. 2002 metais "Frecce tricolori" vedančiuoju išrinktas Paolo Tarantino, o paruošimo skraidymams viršininku - kapitonas Giovanni Adamini.

Kiekvienas "Frecce tricolori" pilotas turi radijo ryšio šaukinį "Poni-numeris", t.y. vedančiojo šaukinys yra "Poni-1", solisto - "Poni-10", paruošimo skraidymams viršininko - "Poni-11", o grupės vado - "Poni-0". Atitinkami numeriai pažymėti ir ant lėktuvų kilių.

Eskadrilės vadas pačiame pasirodyme nedalyvauja, bet nuo žemės įdėmiai stebi visus manevrus ir po pasirodymo pilotams nurodo netikslumus, padarytus skrendant ore.

"Frecce tricolori" lėktuvai

Eskadrilėje eksploatuojamų lėktuvų skaičius gali kisti nuo 13 iki 15. "Frecce tricolori" skraido itališkais mokomaisiais lėktuvais MB 339A. Dabar šie lėktuvai modernizuojami į MB 339CD, kuriuose patobulinta kabinų įranga ir įdiegtos naujos navigacinės sistemos. Taip pat pratęsiamas lėktuvo korpusų eksploatacijos trukmė, nes lėktuvai buvo pagaminti daugiau nei prieš 20 metų. "Tai labai, labai geras lėktuvas, labai patikimas, nes mūsų technikams ir mechanikams tenka įtemptai dirbti, kad lėktuvai visada būtų geros techninės būklės" - sako grupės vadas. Iš viso eskadrilėje yra apie 100 žmonių, įskaitant visą techninį ir aptarnaujantį personalą.



"Frecce tricolori" virš Pizos bokšto



Akrobatikos figūros elementas
"bombos sproginas"



Grupės "Frecce tricolori" lėktuvai niekuo nesiskiria nuo tokių pat serijinių Italijos KOP MB 339, išskyrus dūmų leidimo generatorių. Dūmų spalva skrydžio metu gali keistis: kai reikia tiksliai nubrėžti akrobatikos grupės lėktuvų trajektorijas, išleidžiamas baltos spalvos dūmas, kai pradėdama ypač efektyvi figūra "trys trejukės", dūmai būna žalios, baltos ir raudonos spalvos, simbolizuojančių Italijos nacionalinę vėliavą.

Aerotaksi – į bet kurį šalies kampelį

Dėl įtempto pasiruošimų ir pasirodymų grafiko "Frecce tricolori" pilotams lieka mažai laiko poilsiui. Su italų akrobatais dirbantis specialistas psichologas moko maksimaliai išnaudoti poilsiui skirtą laiką. De Rinaldis sako, jog naudojant specialius metodus, pilotai po pusvalandžio atstato savo jėgas lyg po trijų valandų miego. Nedideliame dviejų aukštų pastate, kuriame įsikūrusi eskadrilė, yra ir treniruoklių salė.

Esant tokiam įtemptam gyvenimo ritmui svarbi "psichologinė mankšta": lakūnai mėgsta pokštauti ir draugiškai pasijuokti vienas iš kito. Kartą atvykę į Rivotto bazę, mes tapome vieno įdomaus nutikimo liudininkais. Įvykio išvakarėse "Frecce tricolori" aplankė svarbus asmuo iš Romos, kuris paprašė eskadrilės lėktuvu (jie - dviviečiai) parskraidinti atgal - o iki Romos beveik 500 km. Svarbią užduotį patikėjo vienam pilotui, kuris į bazę grįžo po poros valandų. Nuėjęs į persirengimo kambarį, pilotas ant savo spintelės rado skelbimą: "Tik pas mus! Aerotaksi! Per pusantros valandos į bet kurią Italijos vietą!". Žemiau nurodytas "oro vežiko" mobilaus telefono numeris.

Išskirtinis dėmesys gerbėjams

"Frecce tricolori" pilotai Italijoje yra labai mylimi ir populiariūs. Gal ir ne taip žymūs, kaip futbolo klubas "Squadra Azzura", tačiau apie naujo piloto paskyrimą į akrobatikos grupę rašo šalies laikraščiai, o gimtasis piloto miestas labai tuo didžiuojasi. Italijoje yra apie keletas dešimčių "Frecce tricolori" fanklubų. Jų atstovai kiekvieno sezono pradžioje atvyksta į Rivotto aviacijos bazę, ir ištikimiausiems gerbėjams "Frecce tricolori" aerodrome pademonstruoja naująjį pasirodymą. Pasirodymo išvakarėse vietinės fermos daržinėje rengiama didelė vakaronė 300 žmonių su neįmantriais, bet skaniais kaimiškais valgiais ir puikiu naminiu vynu. Be to, Friuli-Venecija-Džulija provincija garsa savo vynuogynais, kurie driekiasi iki pat Rivotto aviacijos bazės tvoros.



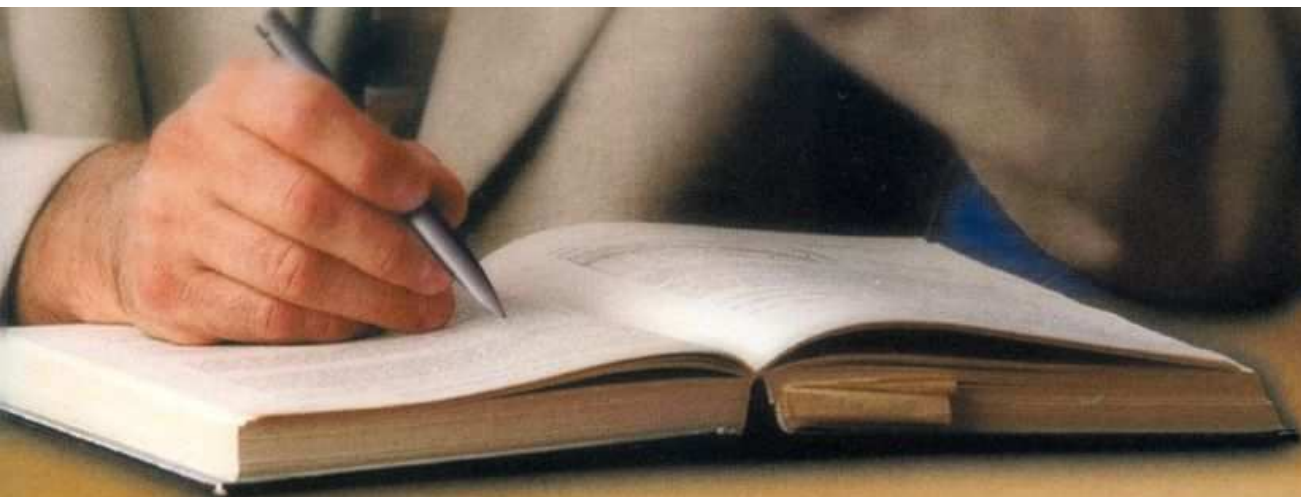
Žemiau - Venecija



"Trispalvių strėlių" treniruotė virš Alpių



"Trispalvių strėlių" lėktuvų rikiuotė ore tokia glaudi, kad atstumas tarp jų mažesnis nei metras



Profesionalūs interneto sprendimai



J. Galvydžio g. 5, Vilnius,
Draugystės g. 19, Kaunas,
Minijos g. 2, Klaipėda,
info@balt.net

tel. (5) 274 54 44
tel. (37) 40 01 40
tel. (46) 39 70 80
www.balt.net



13-ojo Europos akrobatinio skraidymo čempionato informacinis rėmėjas
"Lietuvos rytas" pristato:

EUROPOS ČEMPIONATAS GARSINO LIETUVĄ PASAULYJE

Edmundas Ganusauskas



A. Riepšio nuotraukos

DEŠIMT LIEPOS DIENŲ VYTAUTO LAPĖNO SKRAIDYMO MOKYKLOS AERODROME "JSTRA" SUKRETĖ AKROBATIKOS PASAULĮ. NORS PILOTAI KOVOJO DĖL EUROPOS ČEMPIONŲ TITULŲ, GARSAS APIE PUKŲ RENGINIO ORGANIZAVIMĄ, JAUKIĄ ČEMPIONATO ATMOSFERĄ BEI LIETUVIŲ SVETINGUMĄ PASIEKĖ IR KITA ATLANTO KRANTĄ.

Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) akrobatikos komisijos (CIVA) prezidentas amerikietis Maikas Heueris tik pats sau galėjo priekaištauti, kad liepos 10-20 dienomis buvo kažkur kitur ir praleido puikią progą patirti gerų įspūdžių, o gal ir papildyti patyrimo kraitelę.

Buvęs absoliutus pasaulio čempionas Claude Bessiere, dabar visuose aerodromuose žinomas kaip reiklus ne tik savo lakūnams, bet ir čempionatų organizatoriams prancūzų komandos treneris Coco, sakė per dvidešimt sportinės karjeros metų tokio puikaus lygio čempionate nėra matęs.

Nors peroną asfaltavusi technika gaudė dar ir čempionato išvakarėse, atidarymo valandą aerodromas blizgėte blizgėjo, o visos tarnybos, ekspertų vertinimu, sukosi kaip šveicariškas laikrodinis.

Nepakenkė ir galbūt kai ką bauginęs fatališkas čempionato eilės numeris. 13-asis Europos akrobatinio skraidymo čempionatas visas dešimt dienų skambėjo pakiliu tonu, kurį uždavė nuotaikingi vaikų šokiai per atidarymo ceremoniją liepos 10 dieną, kai perono pakraštyje išsirikiavo vienuolikos šalių pilotai, vėlyje plazdėjo vėliavos, o karštoje vidurvasario padangėje ritinėjosi balti debesų kamuoliai.

Taigi nusisekė ir orai. Kiek kartų yra buvę, kad, artėjant aviacijos šventės dienai, sunerimę žvilgčiodavome į padangę. Dabar jau ir į kompiuterius. Bet, negalėdami nieko pakeisti, kaip ir anksčiau kartojame tuos pačius užkeikimus bei maldas.

Per visą treniruočių ir varžybų laiką tik dviems pilotams netikėti orų įnoriai sukėlė šiokių tokių rūpesčių. Dar prieš čempionatą, kai prancūzai, treniravęsi Kauno Aleksoto aerodrome, liepos 4 dieną atskrido į Jstrą išbandyti artėjančių varžybų erdvės, škvėlas nelauktas bloškė nuo tako nusileidusį Laurento Narjouxo Cap-232, ir lėktuvas įsirižė į netoliese bolavusius rugius.

Antrą čempionato dieną, baigiantis kvalifikaciniams skrydžiams, aerodromą grybštelėjusi audra ore užklupo Ukrainos pilotą Azatą Zaydulina. Nors leisdamasis lakūnas nežinojo apie staiga pasikeitusią vėjo kryptį, jam pavyko sustabdyti Su-26 dar nepasibaigus nusileidimo juostai.

Šiaip jau čempionato dienomis padangė lakūnams šypsojosi ir linkėjo gerų skrydžių. Jų linkėjo ir čempionato tarnybos savanoriškai talkinusios studentės, ir varžybų direktorius Juan Velarde, šaunus pilotas iš Ispanijos.

Tradicijos, ritualai, netektys

Pirmasis čempionato dalyvių susirinkimas, prasidėjęs lygiai devintą rytą, kai kuriems karštesnių Europos kraštų lakūnams buvo mažų mažiausiai netikėtas. Tikriausiai galvodamas, jog atsargoje turi bent pusvalandį, ispanas Aleksas Maxleanas į angarą įžengė nešinas lėkšte su blynais ir kavos puodeliu. Prajuokinęs visą auditoriją, Aleksas trumpam sutrikdė kone iškilingiausią sueigos dalį - čempionato direktorius tuo metu buvo paskelbęs komandų sąsąuką.

Prancūzija, Vokietija, Italija, Lietuva, Lenkija, Rusija, Ispanija, Šveicarija, Ukraina, Didžioji Britanija. Ši komandų sąrašą papildė tarptautinio žiuri sudaryta tarptautinė ekipa - JAV akrobatikos lyderiai Robertas Armstrongas ir Davidas Martinas bei rusas Vladimiras Popovas.

Traukti burtus dėl kvalifikacinio pratimo skrydžio eilės FAI varžybų organizavimo komisaras Hansas Vogtmanas pirmiausia pakvietė keturiskart Prancūzijos čempionę Pascale Alajouanine. Netrukus žaviųjų prancūzė iškėlė ranką su numeriu - 22. Antrasis pagal abėcėlę - Ispanijos aviacijos didžiavysis Ramonas Alonso, kuriam atiteko 28-asis eilės numeris. Kas tą minutę būtų pasakęs, kad šie lakūnai, pirmieji traukę burtus, taps pirmaisiais ir absoliučiose moterų bei vyrų įskaitose!

Tačiau himnai jų garbei skambės po dešimties dienų, o kol kas angare - burtų traukimą lydintis šurmulys, virtęs tikru gausmu, kai rusas Aleksandras Krotovas pagaliau ištraukė pirmąjį numerį. Skristi pirmam reiškia, kad turnyrinėje lentelėje pirmasis tikrai nebūsi - kokiam teisėjui pakils ranka išsyk rašyti aukščiausius balus, kai prieš akis - dar 55 lakūnų pasirodymai?

Pagal naujas taisykles burtais išaiškinama tik kvalifikacinių skrydžių eilė: įskaitinėse programose eiliškumą lemia jau atliktų pratimų rezultatai. Naują pratimą pradeda kukliausią poziciją turnyrinėje lentelėje užimantis pilotas, o varžybų lyderis skrenda paskutinis. Burtų traukimo ceremoniją didelis šurmulys lydi greičiau iš tradicijos, nuo tų laikų, kai lakūnai tokiu būdu išsiaiškindavo skrydžių eiliškumą prieš kiekvieną pratimą.

Kvalifikacinis skrydis šįkart tarsi turėjo priminti, kas yra kas. Teisėjai geriausiai įvertino Michailo Mamistovo, absoliutaus



Lietuvos lakūnai dar nežino, kad jų laukia didelė sėkmė

pasaulio čempiono iš Sankt Peterburgo, pasirodymą, o antrąją vietą užėmė jo kraštiečiai, tada dar absoliutus Europos čempionas Sergejus Rachmaninas. Užtat trečioje pozicijoje įsitvirtinusio Vytauto Lapėno skridimas daug kam iš šalies atrodė kone stebuklas - kaip kitaip galėtum pavadinti jo pilotuojamo lėktuvo siautulį, kurį matai, ir žinojimą, jog lakūnas neturi kojos bei vienos rankos pirštų!

Kvalifikacinėje programoje paskutinis skridęs kaunietis Antanas Marčiukaitis užėmė 16-ąją vietą, o 56-ojoje, paskutinėje, pozicijoje likęs italas Paolo Ruscio pagrindinėse varžybose apskritai nerungtyniavo. Demonstruodamas kvalifikacinę programą, šis jaunas pilotas galbūt persistengė, viršijo jo sveikatai pakeliamas perkrovų ribas. Kai, nebaigęs pasirodymo, Paolo nusileido, buvo neįjauki jį žiūrėti. Šiaip taip išlėpęs iš kabinos jis ramstėsi į lėktuvą, kėlė ranką prie smilkinio ir skundėsi, kad svaigsta galva.

Reginti šio simpatingo 27 metų lakūno dramą, atmintyje iškilo ankstėliau jo pasakyti žodžiai: "Akrobatika - tai galimybė pasijusti kitokiu. Šiaip esu normalus vaikinys, ramus, o skridamas atsiduriu tarsi ant pašėlusio mustango. Ir tai, kad aš jį suvaldau, yra puiku". Deja, įstroje Paolo nesisekė suvaldyti savojo mustango - labai šlovingos biografijos lėktuvo Cap-231EX, kurį prieš keletą metų pilotavo Pasaulio taurės "Breitling Cup" laimėtojas prancūzas Xavieras de Lapparentas.

Rusijos komanda išsyk nusiteikė kovoti dėl aukščiausių apdovanojimų





Atidarymo valandą lakūnus sveikino ir jaunieji šokėjai

Prancūzų sukonstruotais įvairių modifikacijų lėktuvais Cap Istroje rungtyniavo 22 pilotai. Didesnio pripažinimo susilaukė P.Suchojaus konstruktorių biure Maskvoje sukurti Su-26, Su-31, Su-29. Jais skraidė 29 Europos čempionato dalyviai. Penki lakūnai - vokiečiai Klausas Schrodas ir Klausas Lenhartas bei lenkai Marekas Szufa, Robertas Kowalikas ir Ireneusz Jasioneckas - pilotavo Vokietijoje statomus "Extra".

Ireneuszui Jasioneckui iš Radomo aeroklubo buvo skirta atidaryti 13-ojo Europos akrobatinio skraidymo čempionato taškų skrynelę - jis pirmasis pakilo demonstruoti laisvąją programą. Šis 53 metų verslininkas ir trijų vaikų tėvas sakė turįs tris parduotuves, bet pinigų, girdi, užtenką tik skraidymui. Dešimt minučių Extra-300S kabinoje jam geriau negu dvi savaitės prie jūros. Deja, vien didelės meilės skraidymui nepakanka, kad galėtum pasiekti jai prilygstančių rezultatų.

Mūsų kaimynai lenkai daugelį metų yra pasaulyje nepralenkami precizinio skraidymo bei lėktuvų ralio meistrai. Ilgą laiką jie pirmavo ir akrobatikos sklandytuvais čempionatuose, tačiau tradicinio akrobatinio skraidymo lėktuvais varžybose jų pozicijos labai kuklios. Jas dar labiau susilpnino daugkartinio Lenkijos čempiono Januszo Kaspereko žūtis.

Lyderių praradimai dažniausiai skaudžiai atsiliepia bendrai tų kraštų akrobatikos situacijai. Prieš keletą metų akrobatikos

pasaulis neteko nuostabaus žmogaus ir piloto Pavelo Čičo - ir nuo tol nieko negirdėti apie Slovakijos akrobatiką. Pernai, žuvus puikiam Čekijos lakūnui Martinui Stahalikui, šios šalies komanda Istroje taip ir nepasirodė.

Pergalės ir pralaimėjimai - greta

Paskutinis teisėjams bei publikai laisvąją programą pristatęs čempionato favoritas Michailas Mamistovas per akimirką tapo labiausiai pralaimėjusiu šių varžybų pilotu. Absoliutus pasaulio čempionas netiksliai atliko vieną figūrą, negavo už ją taškų ir buvo nublokštas į 38-ąją vietą.

Nusileidęs tik savo mokiniui Ramonui Alonso, Europos čempionato sidabro medalį iškovojo Vytautas Lapėnas.

Jau prieš metus Ispanijoje matę jo skrydžius, varžovai labai nesistebėjo.

"Aš noriu pasakyti kitką, - pasidalijo mintimis "bronzą" už laisvąją programą pelnęs Sergejus Rachmaninas. - Nėra tokių medalių, kuriais būtų galima įvertinti tai, ką Vytas sugebėjo įrodyti savo gyvenimu".

Pakilęs po baisios avarijos, merdėjimo ir mėnesius trukusio bejėgiškumo, Vytautas į akrobatiką grįžo su naujomis idėjomis. Jau gerą dešimtmetį treniruojantis ispanus, jis su komandos

lyderiu Ramonu Alonso parengė didžiausią 1997 metais Turki-
joje įvykusių pirmųjų Pasaulio oro žaidynių siurprizą - laisvąją
programą sudėjo ne iš penkiolikos figūrų, kaip tuo metu darė
visi, o sukomponavo ją iš vienuolikos kur kas sudėtingesnių figūrų
derinių. Be klaidų atlikti tokią kompoziciją buvo nepalyginimai
sunkiau: pilotas rizikavo dėl menko netikslumo prarasti daugybę
taškų. Tačiau pati akrobatika laimėjo daug - tapo žymiai veržlesnė,
patrauklesnė akiai.

Progresyvi naujovė neliko nepastebėta, ir CIVA susirinkimuose ak-
robatikos strategai nusprendė skirti premijos taškus už laisvąsias
programas, sudarytas iš kuo mažesnio figūrų skaičiaus. Daugelio
įstroje rungtyniausių pilotų laisvieji kompleksai buvo suregėti iš
septynių figūrų. Tik trys lakūnai - italas Sergio Dallanas, ispanas
Alexas Macleanas ir Vytautas Lapėnas - ryžosi sukomponuoti
programą iš šešių itin sudėtingų figūrų.

Kodėl tik šie pilotai ir kodėl būtent jie? Matyt ir didžiausias šios
idėjos rėmėjas Sergio Dallanas nemanė, kad viskas susiklostys
pagal jo receptą: "Visi, kurie kritome, turime sutilpti į šešias
figūras".

Šią šmaikščią frazę Vytautas išgirdo pavasarį, kai apsilankė
Milano, kur Sergio dirba ir skraido, aeroklube. Jo pastangomis
aeroklubas turi 25 skirtingų epochų ir konstrukcijų lėktuvus,
pradedant iki šiol skraidančiu prieškariniu "Bucker" Jungmann.

Italijos akrobatikos legenda Sergio Dallanas rungtyniavo visuose,
išskyrus gal tik pirmąjį, Europos čempionatuose.

Nelaimė jo patykojo Milano aerodrome 1996 metų birželio 18
dieną, kai kylant užgeso jo lėktuvo variklis. Jis bandė apsisukti
ir pasiekti aerodromą, tačiau nepasisekė - lėktuvas trenkėsi į
žemę ir bemat užsiliepsnojo. Vis dėlto dangus globojo pilotą, kuris
nukrito šalia skrydžiui pasiruošusių gaisrininkų sraigtasparnio ir
buvo bemat ištrauktas iš degančių lėktuvo nuolaužų.

Pamišęs dėl aviacijos Alexą Macleaną, reklamos agentūros
savininką iš Madrido, mirtis tykojo jau ne kartą. Prieš dvejus
metus, 2000-ųjų balandį, bandomojo skrydžio metu trūkus vairų
trosui, Su-26 tapo nevaldomas. Keletą sekundžių nedideliame
aukštyje bergždžiai bandęs suvaldyti lėktuvą, jis pamatė, kaip
arti žemė, Alexas prisimena tą akimirką jį persmelkusią mintį:
mirtis čia pat. Negalėdamas pakeisti situacijos jis nusprendė
gelbėtis parašytu. Dabar jau lėmė sekundės - jam pavyko iššokti
iš nevaldomo Su-26, o besiskleidžiantis kupolas neužkliuvo už
krantančio lėktuvo.

Kur kas skaudžiau pasibaigusį nuotykį Alexas buvo patyręs bemaž
prieš dešimtį metų, kai kylant 30 ar 40 metrų aukštyje staiga
nukrito jo paties kartu su draugu pastatyto akrobatinio lėktuvo
propeleris. Tąkart trenksmas į žemę baigėsi baisiais lūžiais: stu-
buro, dubens, kojų, rankos. Tris mėnesius jis gulėjo nejudėdamas,
paskui palengva atsistojo ant kojų. Grįžęs iš ligoninės, paėmė

banko paskolą ir nusipirko nediduką, bet judrų kaip vijurkas
amerikiečių konstrukcijos lėktuvą "Pitts".

Laisvoji programa iš šešių figūrų įstroje ne visiems atnešė lauktą
sėkmę. Sergio buvo antrojo dešimtuko pabaigoje, o Alexui apskri-
tai nesisekė, todėl praradimai pūste nupūtė premijinius taškus.
Sudėtingoji programa pasiteisino tik Vytautui.

"Treniruočių turėjau nedaug. Vedė intuicija, iš praeities likę
dalykai - viskas susijungė į bendrą judesį. Kai programą subran-
dini mintyse, daug skraidyti nereikia. Aišku, šešių valandų - per
mažai. Iš pradžių nebuvo lėktuvo, paskui, kai pats čempionatas
pakibo ant plauko, dingo nuotaka. Laimė, tuo metu į įstrą jau
pradėjo rinktis žmonės, su kuriais man gera, todėl pavyko
daugmaž nusiteikti. Pabendravau su ispanais - pasidarė ramiau.
Kai artėji į akrobatikos zoną, labai svarbu nutaikyti momentą,
kaip pradėti. Kalti atskiras figūras - nieko nereikia. Komplexo
problema - energija. Įvarei daugiau greičio - praradai aukštį.
Kompensuodamas aukštį, gadinsi kažką kitą. Vyksmas yra grei-
tas, be pauzių. Jau kai įkvėpei, taip ir eini. Per anksti - neužteks
pabaigoje. Per vėlai - kažką pradžioje ne taip padarysi".

Vytauto monologo klausęsis sūnus, jau irgi ne Vytukas, bet
tėvo metaforas dar linkęs priimti pažodžiui, įsiterpė su savo
pastebėjimais: tavo laisvoji truko keturias minutes ir septyniolika
sekundžių, kur jau ten, girdi, vienu įkvėpimu.

Čempionai pasikeitė vietomis

Kiti du čempionato įskaitos pratimai - nežinomos programos,
kurių grafinį vaizdą pilotai išvysta tik skrydžių išvakarėse. Šiek tiek
anksčiau kiekviena komanda tarptautiniam žiuri pateikia po figūrą,
kuri, kaip tikisi jos sumanytojai, sukludys varžovus. Iš tų klasingų
figūrų (šį tą pridėdami nuo savęs) tarptautiniai ekspertai ir
sulipdo kompoziciją, kuri vienodai nepatogi visiems, nes kiekviena
komanda geriau įvaldžiusi būna tik savąją, vieną iš trylikos figūrų.

Pirmoji nežinoma programa akies mirksniu užbraukė daugelio
jau puoselėtą viltį, jog Vytautas Lapėnas kaip ir prieš tryliką metų
taps Europos čempionato prizininku absoliučioje įskaitoje. Pusė
neigiamos suktukinės statinės, lėktuvui 45 laipsnių kampu smin-
gant žemyn - taip sportininkų kalba vadinamas šis vienos figūros
fragmentas. Lėktuvo sukimasis aplink sparną, kad iš normalios
padėties jis apsiverstų aukštyn ratais, trunka vos pusę sekundės.
Menką sekundės dalį uždelsęs sustabdyti Su-29 sukimasi,
Vytautas nesutriko ir vėl nepriekaištingai tęsė programą. Tačiau
teisėjai nebūtų teisėjai, jeigu už sugadintą figūrą neįrašytų nulio,
kuris šiaip jau puikiai pilotavusį lietuvių lyderį nustūmė į 20-ąją
vietą.

Įnoringoji fortūna šiame pratime vėl nusišypsojo Michailui
Mamistovui - jo skrydį teisėjai įvertino geriausiai.

1987-aisiais Lietuvoje laimėjęs pirmąjį savo medalį, jis po 14

metų Ispanijoje tapo absoliučiu pasaulio čempionu. Per tą laiką buvo daugybė puikių skrydžių, įvertintų įvairių spalvų medaliais ir prizais. Michailas net du kartus laimėjo Erico Mullerio taurę už geriausiai atliktas nežinomas programas. Tačiau Lietuvoje sėkmė prieš antrąjį nežinomą pratimą nuo jo nusigrėžė. Vienintelė klaida vėl bloškė jį arčiau turnyrinės lentelės vidurio.

Antrosios nežinomos programos lyderiai ant pjedestalo kopė tokia pat tvarka ir išskilmingiausių minutę, kai buvo skelbiami absoliučios įskaitos rezultatai. Absoliučiu Europos čempionu pirmą kartą tapo garbus Ispanijos aviacijos vyras Ramonas Alonso, aviakompanijos "Iberija" lainerių kapitonas, sklandytojas ir parašiutininkas. 1986 metais debiutuodamas 13-ajame pasaulio čempionate Didžiojoje Britanijoje, Ramonas jau buvo ryški žvaigždė aviacijos padangėje. Paklause, kas jam yra akrobatika, išgirstume vienintelį žodį - iššūkis!

Prieš penkerius metus Turkijoje pirmosiose Pasaulio oro žaidynėse jis patyrė siaubingą išbandymą. Virš didelių kaip stolas akmenų lauko mažame aukštyje sustojęs Su-31 variklis... Ar gali likimas paspėti dar baisesnius spąstus?

Vyriausiajam sūnui Ramonui tada buvo aštuoneri, Inigo - ketveri, o Borja buvo gimęs vos prieš kelias savaites. Ramono nusileidimas ant automagistralės pro tris aukštos įtampos linijas tarp lekiančių

sunkvežimių - tai piloto aukščiausio meistriškumo blyksnis. "Kelta rugsėjo diena tada buvo? Tu neatsimeri? Bet juk tai - tavo antroji gimimo diena". Aš neatsimenu ir pirmosios", - nusišypsojo Ramonas, neieškantis žodžio kišenėje.

Absoliutaus čempiono titulą Ramonas Alonso paveržė iš Sankt Peterburgo aeroklubo piloto Sergejaus Rachmanino, kuris šį vardą prieš trejus metus iškovojo Ispanijoje. Ramonas tada buvo antrasis, o dabar antruoju tapo Sergejus. Jo vaikystė prabėgo Lietuvoje: Radviliškyje, paskui Klaipėdoje tarnavo tėvas, sovietų artileristas. Tuos miestus Sergejus ne kartą aplankė vėliau, kai į Lietuvą atvažiuodavo jau rungtyniauti akrobatikos varžybose.

Kai Ispanijoje tapo absoliučiu Europos čempionu, jam neatrodė, kad apsisvertė Žemė: Būti absoliučiu yra malonu, bet žinau, kad 10 taškų - ne skirtumas, nors iš kitos pusės tai yra didžiulis skirtumas. Įveikti reikia ne varžovus, o save. Tai bus tikra pergalė". Paklaustas, ar yra kokį siaubingą nuotykių patyręs, Sergejus nedvejodamas linksi galva. Kartą prieš aviacijos šventę reikėjo labai anksti perskristi į kitą aerodromą. Tačiau užėjo lietus, teko laukti, ir jis, jau prisiveržęs kabinoje diržus, užsnūdo. Po kurio laiko gretimo lėktuvo pilotas paleido variklį, ir Sergejus per miegus išgirdo gausmą. Atplėšęs akis, priešais pamatė prietaisų skydelį, o į gaubtą barbeno stambūs lašai. Kur žemė? Kokia lėktuvo padėtis? Tai buvo siaubinga akimirka", - reziumavo Sergejus.

Absoliutaus Europos čempionas ispanas Ramonas Alonso





Už laisvąsias programas medalius pelnė (iš kairės) Vytautas Lapėnas, Ramonas Alonso, Sergejus Rachmaninas

29-erų metų Eddy Dussau, trečiosios vietos laimėtojas, Prancūzijos čempionu jau spėjo tapti penkis kartus iš eilės. Dusk pasaulio čempionatuose, kai absoliutaus nugalėtojo titulas buvo jau ranka pasiekiamas, koją pakišo nežinomosios programos. Abu kartus - Ispanijoje ir Prancūzijoje - Eddy liko trečias, todėl mano, kad svarbiausiojo skrydžio valanda jo laukia ateityje. Kita Eddy aistra - radijo valdomi aviamodeliai. Jis turi dvimetinį Cap-232 modelį, nudažytą tokiomis pat spalvomis, kaip ir tikrasis jo lėktuvas. Ar įmanoma dviem pirštais judinant miniatiūrinę vairalazdę modeliu atlikti, pavyzdžiui, tikrą laisvąją programą? "Galima, nors tai padaryti yra gerokai sunkiau, negu tikru lėktuvu", - sakė Eddy, kuris, kaip paaiškėjo, įstroje buvo ne vienintelis aviamodelių mėgėjas.

Pasirodo, Lenkijos aviakompanijos LOT "Boeing-767" kapitonas Marekas Szufa yra pasidaręs 3 metrų sparno mosto radijo valdomą "Extra 300" modelį. "Kai skrendu tikru lėktuvu ir darau klaidas, draugai sako, kad kalti modeliai. Kai degtuko dydžio vairalazde pilotuoju modelį, aviamodeliuotojai sako, kad mano ranką gadina didžioji vairalazdė", - šypsojosi Marekas.

Komplimentai Lietuvos komandai

Arčiausiai pjedestalo, ant kurio visada tik trys vietos, liko buvęs absoliutusias pasaulio čempionas rusas Viktoras Čmalis, rusiško kraujo turintis prancūzas Nicolas Ivanoff, dar vienas rusų pilotas Olegas Špolianskis, amerikietis Davidas Martinas, vokiečių Klausas Schrodas.

Aviakompanijos "Lufthansa" lainerio "Airbus-340" kapitonas Klausas Schrodas, kuriam rugsėjį sukako 56-eri, prisipažino didžiaisiais linijų lėktuvais skraidęs greičiau iš inercijos, nes jo širdis jau seniai sporto aerodromuose. Klausas - vienas ryškiausių parodomųjų skrydžių meistrų. Pernai laimėjęs ketvirtąjį pasaulio čempionato pratimą, šiemet su savo įspūdinga keturių minučių programa jis buvo nepralenkiamas įstroje, kitaip sakant - Europoje. Šis pratimas - tai atskiros varžybos dėl žymaus vokiečių piloto Manfredo Strossenreutherio, žuvusio 1986 metų Velykų dieną, taurės. Toks skrydis - tai visiška piloto laisvė, kurios nevaržo įkirus teisėjų priekabiavimas dėl kiekvienos linijos, laipsnio ar spindulio. Kaip ir Pasaulio taurės "Grand Prix" varžybose, šiame pratime teisėjams svarbu bendras įspūdis: skrydis turi gniaužti kvapą ir verti akį. Beje, Klausas pirmuoja ir šių metų "Grand Prix" varžybose.

Prieš ketvirtą amžiaus nuotykių ir pažinimo troškulys atvedė Klausą į transatlantines buriavimo lenktynes. Jis tris kartus jachta vienas perplaukė Atlantą. Nors ir nevengia po skrydžio užtraukti Kubos cigarą, kitamet Klausas vėl bėgs maratoną, kurį jau yra įveikęs du kartus.

Nejeinanti į absoliučią čempionato įskaitą keturių minučių programa neturi įtakos ir komandų rikiuotei. Komandomis nugalėję rusai dėl pirmosios vietos tradiciškai kaunasi su prancūzais. Užtat lietuvių užimta trečioji vieta - didžiausių komplimentų ver-

tas pasiekimas, apie kurį Įstroje realiai svajojo vokiečiai, ispanai, britai arba, tarkime, italai.

Lietuvos lakūnai pagirtinai grūmėsi su tituluotais varžovais, juolab, kad žinome apie nepavydėtinas treniruočių sąlygas. Vytautas Lapėnas užėmė bendrą 9-ąją vietą, Antanas Marčiukaitis - 11-ąją, kaip broliai dvyniai per visą čempionatą greta ėję Darius Išganaitis ir Petras Jurgionis atitinkamai - 26 ir 27-ąją vietas.

Talentingus, pasišventusius pilotus į komandą subūrė Vytautas. Be jo pastangų apie Lietuvos komandos pasirodymą tokio lygio varžybose jeigu kada ir būtume išgirdę, tai labai greitai. Negalėję daugėliau pasitreniruoti ore, lakūnai per akis turėjo rūpesčių žemėje. Aišku, daugiausia jų teko pačiam Vytautui, bet ir Antanas - vienas iš tų, kurių dėka Europos čempionatas vyko sklandžiai.

Jo skraidymų biografijoje - 2000 valandų ir lygiai pusė jų - akrobatika. Tačiau su Su-29 Antanas skraidė nedaug - tik apie 35 valandas. Viena jų galėjo būti fatališka. Praėjusių metų rugsėjo 10-ąją treniruotės metu Švedijoje Su-29 variklis nutilo nedideliame aukštyje, ir tik siauras keliukas per runkelių lauką teikė miglotos vilties nusileisti. Jau lėktuvui riedant siauruoju taku, vienas ratas grybštelėjo įmirkusį gruntą ir Su-29 vertėsi kūliais. Aukštas ir atletiškas Antanas, išsinėręs iš parašiuoto diržų ir kombinezono, nedaug apsidraskęs į stiklus pro siaurą plyšį sugebėjo išlįsti iš apsivožusio lėktuvo kabinos.

Alytiškis Petras Jurgionis, gyvas rimties ir santūrumo įkūnijimas, sako neturėjęs labai įsimintinų nuotykių, jų visai nepasiilgęs ir mano, kad sveikiau yra tos temos visai neliesti.

Šiaip jau nekalbus yra ir Darius Išganaitis, tačiau neslepia turįs lemtinę, kalendoriuje dviem dvejetainiais žymimą dieną. Gegužės 22-ąją prieš 28 metus jis gimė, prieš 13 metų rugpjūčio 22-ąją pirmą kartą skrido savarankiškai. Prieš dvejus metus balandžio 22-ąją gimė Gabrielė, o pernai birželio 22-ąją užsikirto Jak-52 aukščio vairas. Jam pavyko pakilti aukščiau ir nuskristi toliau nuo miesto. Bandymus išlaisvinti vairalazdę nutraukė pasibaigęs benzinai. Parašiuotas, kuris lakūnui paprastai tėra daiktas, ant kurio skrisdamas sėdi, tąkart Dariui, kai virš jo galvos išsiskleidė kupolas, pasidarė ypač brangus ir mielas. Viskas baigėsi gerai, ir tik praėjus gal savaitei, kartą, tarsi staiga būtų sugrįžusi ana realybė, ji persmelkė kažkoks baisus išgyvenimas.

Moteriai duota daugiau

Kitais laikais, taip ilgai minint vien vyrus, tektų raudonuoti, bet dabar lygių teisių ekspertai už vyriškosios čempionato dalies pirmesnę pristatymą gal net pagirtų - mat Įstroje rungtyniausių moterų buvo tik dešimt ir jos tarpusavyje kovojo vien dėl asmeninių apdovanojimų.



Svetlana Lupanova: "Varžybos - tai loterija"

Jau keturis kartus Prancūzijos čempionė, Europos ir pasaulio čempionato nugalėtoja komandinėje įskaitoje Pascale Alajouanine neslėpė savo didžiojo tikslo - iškovoti pergalę absoliučioje įskaitoje. Apie savo Cap-232, kuris aplink išilginę asį apsisuka gerokai greičiau negu per sekundę, Pascale sako, kad tai - aviacijos Formulė-1. Tačiau pati, jeigu ne skraidymas, rinktųsi ralį Paryžius - Dakaras. Bet akrobatika geriau. Be jos trūktų aukščio ir erdvės skonio, emocijų, dažnai besikeičiančio širdies ritmo.

Tikėtina, kad Lietuvos padangę, dovanojusią jai nugalėtojos vardą, Pascale amžinai minės geru žodžiu. Užtat nežinia, kokios mintys į Įstrą sugrąžina maskvietę Eleną Klimovič, tiek daug kartų stovėjusią ant Europos ir pasaulio čempionatų pjedestalo, kad surašyti tuos pasiekimus neužtektų jaučio odos. Antra, trečia, antra, antra... Rusijos komandos treneris, buvęs absoliutus pasaulio čempionas Viktoras Smolinas irgi neslėpė: "Jai seniai laikas tapti absoliučia..."

Iš tikrųjų, kada jei ne dabar? Absoliuti Europos čempionė Svetlana Fedorenko ir triskart absoliuti pasaulio čempionė Svetlana Kapanina lyg susitarusios šiemet laukėsi, o dabar jau ir pagimdė sūnus. Atrodė, jog nereikia net abejoti, kad išmušė Elenos valanda. Tačiau, laimėjusi kvalifikacinį pratimą, ji suklydo laisvojoje programoje. Paskui laimėjo aukso medalį už pirmąją nežinomą programą, bet to buvo maža, ir Elena bendroje įskaitoje vėl liko su bronzos medaliu.

Fenomenali lakūnė Svetlana Kapanina, nors iki gimdymo buvo likęs vos mėnuo, nepabijojė kelionės ir atvažiavo į Lietuvą. Pasilepinusi Palangoje ir Nidoje, ji kelias dienas pasisvečiavo ir Įstroje. 1997 metais Turkijoje Svetlana ir tarp vyrų pralaimėjo tik garsiajam Prancūzijos pilotui Patrickui Parisui. Kaip tik tada, stebėdamas jos skrydį, Vytautas ištare vieną chrestomatijos vertų savo frazių: "Moteriai duota daugiau".

Apdovanota dar ir bendravimo talentu, su galbūt tik rusei įmanomu atvirumu Svetlana pravėrė iš šalies nematomus Rusijos komandos užkulius ir neslėpė įsitikinimo, kad kai kuriems sportininkams dėl jų sunkaus charakterio kelią į viršūnę užkerta aukštesnė valia.

Kad Rusijos komandoje ne visiems viskas gerai, buvo galima spėti dar gerokai prieš čempionatą, kai rusai tik pradėjo treniruotis Įstroje. Tada netyčia teko matyti nuošaliai verkiant visada tylią ir santūrią, bet jau nuo kažin kada puikiai skraidančią Alą Čekalovą. Dėl ko tąkart lakūnės skruostais riedėjo ašaros, paaiškėjo vėliau: absoliučioje įskaitoje antrąją vietą užėmusi Ala, kaip ir laisvąją programą geriausiai atlikusi Svetlana Lupanova, rungtyniavo prasčiausiu iš trijų Rusijos komandos lėktuvų Su-26.

"Pagal rezultatus jos vertos skraidyti geresniu lėktuvu, bet treneris labai nori, kad laimėtų Elena, - pasakojo triskart absoliuti pasaulio čempionė Svetlana Kapanina. - Dvejus metus ir aš skraidžiau lėktuvu, kuris apskritai nenorėjo skristi. Stebuklas, kad laimėdavau".

Palyginti su vyrais, moterys ant akrobatikos aukuro sudeda daug didesnę auką. Beveik pusė čempionato moterų, skraidančių jau po gerus du dešimtmečius, dėl aerodromų prasilenkė su šeimynine laime, o ir išsvajotieji aukščiausi titulai atiteko kitoms. Tačiau aerodromų trauka nenumaldoma. Iki šiol ženklelius su lėktuvais renkanti Valentina Drokina dar 1987 metais Vilniuje penktą kartą tapo absoliučia Sovietų Sąjungos čempione. Jos akyse tebestovi kone prieš ketvirtį amžiaus žuvusių puikių akrobatikos meistrų Viktoro Lecko, Igorio Jegorovo braižas: "Buvau laiminga jų skrydžių liudininkė".

Bronzos medaliu už laisvąją programą apdovanota Sylvie Breton, buvusi Prancūzijos karo aviacijos mechanikė, sakė tikrą aviacijos jėgą pajutusi skrisdama antrojoje Mirage F-1 kabinoje. Sylvie pridūrė, jog yra patyrusi didelę diskriminaciją: tik prieš dvejus metus, kai ji jau buvo išėjusi iš karo aviacijos, Prancūzijos moterims buvo leista valdyti tokius reaktyvinius žvėris kaip "Jaguar". Šiaip jau Sylvie mėgsta istorinę literatūrą, o prieš trejus metus susidomėjo kinų akupunktūros pirštais menu Shiatsu".

Italė Irene Pasini iš Ravenos aeroklubo Europos čempionate debiutavo prieš penkiolika metų. "Akrobatika - tai daug adrenalino, bet ne stresas, veikia terapija nuo streso, kurį patiri darbe", - sakė Irene, dirbanti patarėja investicijų klausimais. Į Įstrą

ji atskrido be savo šuns Patu, kuris šiaip jau dalyvavo net trijuose čempionatuose ir yra skraidintas keliais skirtingais lėktuvais.

Aistros skraidymui neveikia net motinystė. Netrukus vėl pradės treniruotis Svetlana Kapanina, nors sūnų ir sodinti lovytėje, ko gero, bus dar per anksti. Prieš aštuonerius metus pagimdžiusi Marką, Ala Čekalova manė pasišvęsianti vien šeimai, bet kartą atvažiavo į aerodromą. Kiekvieną rudenį atsisveikinti su skraidymais bando septynerių metų sūnų Aleksandrą auginanti Svetlana Lupanova. "Bet ateina žiema, ir kažkas viduje ima kirbėti", - sakė Svetlana.

Kita proga Svetlana išsakė irgi ne vieną kamuojančias mintis apie sportą, kuriam atiduota pusė gyvenimo: Varžybos - tai loterija. Vieni laimi išsyk, kiti gali bandyti tūkstantį kartų. Net jeigu tau šypsosi padangė ir turi gerą lėktuvą, jeigu geri burtai ir gerai nusiteikę teisėjai, vis tiek gali neištraukti laimingojo bilieto. Tada atsiranda proga pagalvoti apie savo kelią. Lemta ar ne? Gal neatėjo laikas? O gal tai - ne man?".

34-ąjį gimtadienį Įstroje šventė sibirietė iš Barnaulo Larisa Radosteva. Jos vyras, vietinio aeroklubo viršininkas, ir antrokas sūnus į Lietuvą iš Sibiro tolybių atvykti neįstengė. Geriau sekėsi per 15 skraidymo metų ore net 6800 valandų praleidusiai prancūzei Jeanne Marchesani, į Įstrą pasikvietusiai vyrą su vos devynių mėnesių sūneliu Louisu.

Jauniausioji čempionato dalyvė Elena Corte, juristė iš Milano, į akrobatų luomą įsirašė tik prieš penkerius metus, bet Įstroje aplenkė kone dvidešimt vyrų. Elena treniruojasi ir rungtyniauja kartu su savo draugu Maurizio Costa, "Alitalia" lainerio kapitonu. "Mes abu esame siaubingai užsiėmę ir neturime laiko auginti katinus", - sakė Elena. Vakarienįaudama sename malūne Panevėžyje ji pasijuto kaip Italijoje prieš dvidešimt metų - visą vakarą girdėjo Adriano Celentano balsą.

Akrobatika – pilotų mintyse

Akrobatikos meistrai - ryškios asmenybės. Kiekvienas Europos čempionate rungtyniaujantis pilotas, net jeigu surinkti taškai ir neleidžia įsitvirtinti tarp lyderių, yra savaip stiprus ir įdomus. Nepakartojamas kiekvieno jų kelias į akrobatikos aukštumas. Nemažai lakūnų akrobatika susidomėjo jau būdami didžiųjų lainerių kapitonais. Kai kuriems, kaip Prancūzijos komandos nariams Jeanui-Micheliui Delorme, Laurentui Narjouxui bei Stephane Chantre, unikalaus patyrimo pavyko įgyti garsiojoje karo aviacijos akrobatikos komandoje Equipe de voltige". Aukščiausios prabos profesionalai yra ir Rusijos komandos nariai.

Kiti verčiasi nieko bendra su aviacija neturinčiais darbais, bet akrobatika jiems - šventas reikalas. Antai Jungtinėse Valstijose su drauge šiuo metu gyvenantis britas Nickas Onnas akrobatiką vadiną svarbiausiu gyvenimo užsiėmimu, nors be skraidymų prižiūri tris kates ir rašo romaną iš kačių gyvenimo. Tikrų tikriausias

žmogus-paukštis, kaip pasakytų Vytautas Lapėnas, yra ispanas Juanas Socias, skraidantis viskuo, kas bent kiek skrenda. Ėjo linksmos kalbos, kad į Lietuvą iš Ispanijos su septyniais nusileidimais jis skrido turėdamas tik kelių žemėlapių. Iš tikrųjų navigacijos rebusus sprendė kitu lėktuvu skridęs Alexas Macleanas.

Kai kurie pilotai pasidalijo samprotavimais apie tai, kas yra akrobatika ir ką ji reiškia jų gyvenime.

40-metis gydytojas anesteziologas iš Vokietijos Ludwigas Hoffmannas: "Akrobatika - įdomiausias sporto, technikos ir meno derinys. Reikia kovoti su savo kūnu, lėktuvu, oro įnoriais, ir jeigu tai pavyksta, gali pasijusti esąs menininkas".

Benningas Ulrichas, 51 metų "Lufthansa" lainerio kapitonas: "Akrobatika mano gyvenime yra todėl, kad šis skraidymo stilius labai skiriasi nuo keleivinių lėktuvų pilotavimo. Akrobatika - tai naujas patyrimas ir iššūkis".

Maurizio Costa, nekalbus "Alitalia" lainerio Boeing-767 kapitonas, paprašytas vis dėlto pasakyti vieną frazę apie akrobatiką, pakėlė akis į dangų, atsiduso su giliausiu ilgesiu ir švelniai pasakė: "Akrobatika - tai galimybė išleisti daug pinigų".

Robertas Kowalikas, triskart Lenkijos čempionas: "Akrobatika - aistra. Akrobatika - viskas. Kaip Tėvyne ir šeima".

Viktoras Čmalis, P.Suchojaus konstruktorių biuro lakūnas bandytojas: "Pilotai akrobatikai - tai tarsi atskira nacija. Jų gyvenime ir mintyse labai mažai netikrų dalykų. Artimas tarpusavio ryšys, bendri siekiai lakūnus akrobatus lydi ir padangėje, ir žemėje. Patekę į šią aplinką žmonės irgi pasikeičia: jie nori būti panašūs į tuos, kuriuos sutiko aerodrome".

Viktoras Smolinas, Rusijos komandos treneris: "Lakūnai skraido, mechanikai rengia lėktuvus, o treneris daro visa kita: ieško pinigų, kuro, lėktuvų, žiūri į padangę ir bando pasakyti kažką protingo, nors lakūnai tikriausiai iš jo juokiasi".

Castoras Fantoba, 2002 metų Ispanijos čempionas: "Akrobatika - mano tamsioji pusė. Paprastai esu deramo elgesio, nuobodus linijų pilotas, bet akrobatinio lėktuvo kabinoje duodu valią savo agresyvumui ir fantazijai. Akrobatika - būdas lazda pajudinti pasaulį".

Sergio Pla, Ispanijos komandos narys, verslininkas iš Valensijos: "Akrobatika - tai laisvės galimybė. Skrydis - meno kūrinys, o tu - kūrėjas".

Alexas Macleanas, ispanų pilotas, Vytauto Lapėno auklėtinis: "Akrobatika - puikus būdas visas dienas paversti pastangų dienomis".

Alanas Cassidy, 53 metų Didžiosios Britanijos komandos narys: "Akrobatika - pats sunkiausias sportas, koks gali būti, todėl aš juo iki šiol užsiiminėju ir vis dar mokausi".

Peteris Gafneris, Šveicarijos komandos pilotas, keturių vaikų tėvas: "Akrobatika - labai brangus, kvailas ir kupinas žavesio užsiėmimas".

Pierre Marmy, Šveicarijos čempionas: "Akrobatika - tai geriausia, ką pilotas gali padaryti lėktuvu".

Thomas Cassells, kompanijos direktorius iš Didžiosios Britanijos, 3500 valandų ore praleidęs pilotas: "Kas yra akrobatika? Pirmiausia tu už ketvirtį milijono dolerių perki lėktuvą, kuris niekam kitam, išskyrus apsiversti ore aukštyn ratais, netinka. Paskui pripili benzino ir skrendi per visą šalį. Ten demonstruoji skrydį teisėjams ir draugams, kurie stebisi, kaip blogai tu tai darai. Kitais metais viską kartoji iš naujo".

Olivieris Favre, 43 metų dukart Šveicarijos čempionas, gydytojas iš Lozanos: "Ar lakūnai ligoniai? Garantuoti ligoniai - nelabai žino, ką nori įrodyti. Akrobatika - labai įdomus gyvenimo apibendrinimas, būdas daug sužinoti apie save ir apskritai apie būtį. Akrobatika - visiška dvasios, kūno, technologijų ir gamtos vienovė. Gyvenimas trapus, brangus ir efemeriškas kaip akrobatikos programa. Tarp praeities, kurios jau nebėra, ir ateities, kurios dar nėra, yra dabartis, ir ji priklauso mums".

Leonidas Odajevas, 46 metų daugkartinis Ukrainos čempionas ir komandos treneris: "Akrobatika - tai gyvenimo esmė: darbas, draugai iš viso pasaulio. Akrobatika nežino sienų. Aerodinamika yra visiems bendra. Skiriasi tik pilotų braižas".

Grahamas Hillas, vyriausias varžybų teisėjas iš Didžiosios Britanijos: "Akrobatika - nuostabus pasaulio bendravimo būdas".

Lakūnai išsivežė sentimentų

"Daug žmonių susijungė į bendrą judėjimą, todėl viskas vyko sklandžiai," - pasibaigus čempionatui sakė Vytautas Lapėnas.

Išskaitant treniruočių dienas, padangė virš Jstros gaudė kone visą mėnesį. Aplinkinių kaimų karvės ir vištos greit apsirpato su iki tol negirdėtu šaižiu prancūziškų Cap variklių garsu, ir niekas nebesiskundė dėl kritusių išmilžių bei nepadėtų kiaušinių. Matyt teisus buvo čempionato organizacinio komiteto pirmininkas Rolandas Paksas, sakydamas, kad rodikliams veikiausiai atsiliepė ne lėktuvų keliamas triukšmas, o tai, kad apylinkėse apsigyveno daug šaunių lakūnų.

Šiaip jau skraidymai sykais būdavo tokie intensyvūs, kad skrydžių valdymo profesionalai Rimantas Gibavičius ir Povilas Butkus turėdavo prakaituoti smarkiau negu tvarkydami oro eismą virš Vilniaus tarptautinio oro uosto. Aviacijos renginių metu slypi incidentų pavojus, ir niekas negali būti tikras, kad neatsitiks koks nors visą šventę akimoju užbraukti galintis įvykis. Pilotų, skrydžių vadovų, inžinierių pastangomis šimtus kartų į orą Jstroje kilę lėktuvai tiek pat sykių laimingai nusileido.



Aviacijos šventės metu įspūdingą triuką pademonstravo Eugenijus Malinauskas

Tačiau čempionatas - tai ir teisėjai, Čekijos aviacijos veterano Jiri Kobrle vadovaujamas tarptautinis žiuri, starto komanda su vilniečio Petro Lozdos ir ispano Francesko Bachillerio tandemu priešakyje, Vytauto Tautkevičiaus skaičiavimo centras, sekretoriatas su žaviąja Smara Iglesia, Egidijaus Vileišio firmos "Profibus" prižiūrimas kompiuterių ūkis, čempionato leidinius maketavusi Panevėžio bendrovė "Amalkera", meteorologai, medikai, gaisrininkai, policininkai, privati saugos tarnyba "Kvintencija" iš Kauno, pulkas viena už kitą gražesnių studentų, gera valia talkinusių visoms čempionato tarnyboms.

Sėkmingi skrydžiai, sklandžiai ejęs darbas kūrė jaukią viso renginio atmosferą. Už kelių dešimčių metrų specialiai suręstame angare kas vakarą koncertavo garsios grupės ir vykdavo diskotekos. Iš pradžių ir lakūnai dar nueidavo pašokdinti į angarą suplūdusių apskrities merginų, tačiau kuo toliau, tuo labiau traukos centru vakarais darėsi peronas priešais Vytauto Lapėno skraidymo mokyklos pastatą.

Buvo gražūs liepos vakarai, ir, aidint muzikai, čia netrūkdavo šokančių arba šiaip su alaus bokalais rankose besišnekučiuojančių žmonių. Gurkšnio alaus po skridimo nevengdavo daugelis lakūnų, o nekilę į orą varžybų pareigūnai leisdavo sau išlenkti ir antrą arba trečią bokalą.

Liepos 14-ąją, Bastilijos paėmimo dieną, prancūzai surengė

visiems patikusį vyno vakarėlį. Į peroną vakarop susirinkusią aerodromo brolių jie vaišino atvežtiniu, ganėtinais stipriu, kaip pripažino ragavusieji, vynu, prancūziškais sūriais ir dešromis. Vakaro nuotaiką dar pakėlė nutrūktgalvis klubo "Pajusk skrydžio jėgą" vadovas pasvalietis Eugenijus Malinauskas, kai, lydimas baikerių, netikėtai įvažiavo į peroną senoviniu "vabalu" su Prancūzijos vėliava.

Stepono Dariaus ir Stasio Girėno transatlantinio skrydžio 69-ųjų metinių proga renginio direktoriaus Vytauto Galvono iniciatyva kai kurie pilotai apsilankė prie Anykščių pašonėje dunksančio Puntuko. Bendro Ispanijos ir Italijos delegacijų vakarėlio metu ispanai vaišino publiką čia pat aerodrome pagaminta sangria, kurią pagamino sumaišę vyną, "Fantą", degtinę bei papildę mišinį vaisių gabalėliais. Prie didelių juodų katilų nuolat rikiavosi eilutė. Tuo metu ispanų lyderis Ramonas Alonso tarsį duoną raikė vytintą kumpį. Net kelis jų atvežė automobiliu iš Ispanijos atvykusi Castoro Fantobos žmona Aleksandra. Eilės vinguriavo ir prie katilų su itališkais makaronais. Matyt nesitikėję, kad jų pagamintas tautinis patiekalas turės tokį pasisekimą, italai švytėte švytėjo.

Vis dėlto didžiausią įspūdį lakūnams paliko čempionato uždarymo diena. Po apdovanojimo ceremonijos ir aviacijos šventės į Balsių malūną atsisveikinimo vakaronei vykusį kortežą Pasvalyje pasitiko daugybė šio miesto žmonių. Improvizuoto sutikimo metu rajono

meras Albertas Petronis Pasvalio ženkleliais apdovanojo varžybų teisėjus, o aukštaitės vaišino svečius garsiuoju šio krašto sūriu.

Pagaliau į malūną atvykusių čempionato dalyvių laukė nauji siurprizai. Griežiant smuikams staiga užsiplieskė laužas, o ekrane virš vandens telkinio atgijo čempionato skrydžių vaizdai. Tą vakarą buvo ištarta daug šiltų žodžių, taurėse spinduliavo raudonas vynas, pilotai šoko rokenrolą, o pabaigoje padangę nušvietė reto grožio fejerverkas.

Ryte, atsiglėbesčią, o kai kurie, kaip Klausas Schrodta, ir nubraukę ašarą, pilotai apsuko aplink įstrą atsisveikinimo ratą. Iki vakaro išsiskirstė ir ilgėliau užsibuvę talkininkai bei svečiai. Aerodromas ištuštėjo, ir atrodė, kad, leidžiantis sutemoms, jauti ore plevenant šviesų išsiskyrimo gaudulį.

Renginio variklis ir dvasia

Idėja surengti Lietuvoje Europos čempionatą tapo reali po to, kai likimas Vytautą Lapėną suvedė su Kauno bendrovės "Aviabtika" prezidentu Jurijumi Borisovu. Per trumpą laiką įstroje iškilo modernus administracinis pastatas, angarai. Pati mintis surengti čempionatą galutinai prinoko po karšta Ispanijos saule, po to, kai antrosiose Pasaulio oro žaidynėse pernai puikiai pasirodė į aukščiausiąją akrobatikos orbitą vėl pakilęs Vytautas Lapėnas. Akrobatikos elitą pribloškęs antrasis šio lakūno debiutas tikriausiai

įkvėpė CIVA vadovams pasitikėjimo visa Lietuva.

Tačiau čempionato rūpesčių visai Lietuvai nepadalinsi, ir tie šimtai didelių bei mažesnių reikalų vis dėlto gulė ant Vytauto pečių. Užsukęs į Seimą, gerokai dažniau negu posėdžių salėje jį užtikdavo darbo kabinete. Išsispyręs iš bato vienintelę koją, pečiu prispaudęs prie ausies mobiliąjį telefoną, sveiką ranką jis paprastai ką nors užsirašinėdavo į storą aptrintą sąsiuvinį.

Vytauto padėjėja Seime Vita Kavaliūnaitė, šiaip jau teisininkė, taip įsijautė į lakūniškus reikalus, kad su FAI misija į Lietuvą atskridęs Hansas Vagtmanas vėliau apipylė ją elektroniniais komplimentais - be Vitos jis nebūtų supratęs, kad pasirengimas čempionatui vyksta taip sklandžiai.

Be jokios abejonės, čempionato sėkmę didžia dalimi nulėmė Vytauto Lapėno asmenybė. Vytautas - renginio variklis ir dvasia. Pilotai, teisėjai, svečiai - visi jautė jo ranką, žinojo, kad čia jo aerodromas, kad jo organizuota.

"Jaučiuosi atlikęs savo pareigą žmonėms, kurie jau daug metų yra su manimi", - šiais Vytauto žodžiais galima užbaigti pasakojimą apie 13-ąją Europos akrobatinio skraidymo čempionatą. Apie tai, kokią kainą už šią akrobatikos pasauliui atliktą priedermę arba už Lietuvą išgarsinusį renginį užmokėjo pats Vytautas Lapėnas, būtų atskira istorija.

Vytautas Lapėnas:
"Jaučiuosi atlikęs pareigą žmonėms"

New level



Balloons from the Heart of Europe!

ORO BALIONAI IR "CEPELINAI" REKLAMAI, POILSIUI, SPORTUI

naujas balionų dizainas, konsultacijos, pardavimas, servisas, nuoma,
reklaminių oro balionų aptarnavimas, keleivių skraidinimas, pilotų mokykla



Kubisek
BALLOONS



OREIVYSTĖS CENTRAS

Pylimo g. 45, Vilnius 2001
Tel. (8-22) 611 113
Faks. (8-22) 732 702, El. paštas:
oreivystes.centras@ballooning.lt

Lietuvos rytas, sponsor of the 13th European Aerobatic Championships, presents:

EUROPEAN CHAMPIONSHIPS SPREAD LITHUANIA'S FAME FAR AND WIDE

by **Edmundas Ganusauskas**



Photo: A. Reuskyte

TEN DAYS IN JULY AT ĮSTRA, THE AIRFIELD OF VYTAUTAS LAPĖNAS FLIGHT SCHOOL, SHOOK THE WORLD OF AEROBATICS. ALTHOUGH THE PILOTS COMPETED FOR EUROPEAN CHAMPIONS' TITLES, THE NEWS ABOUT THE EXCELLENT ORGANIZATION OF THE EVENT, ITS WARM ATMOSPHERE, AND LITHUANIAN HOSPITALITY SPREAD AS FAR AS THE OPPOSITE COAST OF THE ATLANTIC.

A former absolute world champion, Claude Bessiere, who coaches the French team and is well known at all airfields as being demanding not only in respect of his pilots but in respect of championships' organizers as well, said that in the twenty years of his sports career he had not seen a championship so well organized.

Even the number of the championships, which may have frightened the superstitious, did not prove unlucky. The ten days of the 13th European Aerobatics Championships everyone's spirits were high, keeping up the mood that was created by children's dances during the opening ceremony on July 10th, when the pilots from ten countries stood in line along the scene, flags were fluttering in the breeze, and the hot mid-summer sky was filled with fluffy white clouds.

Traditions and rituals

France, Germany, Italy, Lithuania, Poland, Russia, Spain, Switzerland, the Ukraine, the UK. To this list the International Jury added an international team: two leaders of American aerobatics, Robert Armstrong and David Martin, and Vladimir Popov, from Russia.

According to the new rules, only the order of the qualification flights is determined by sortition. The order of the competition flights is determined by the results of the previous tasks. In every new program the first to fly is the pilot with the most modest result, while the leader takes off last. The ceremony of the

drawing of lots is a noisy one by tradition, going back to the times when the order of flights was so determined before every program.

This year's qualification flights had to remind, in a way, who was who. The judges gave the best marks to Mikhail Mamistov, absolute world champion from Saint Petersburg, while the second place went to his fellow-countryman, then still bearing the title of the absolute European Champion, Sergei Rakhmanin. Only the flight of Vytautas Lapėnas, who came in third, seemed like a miracle to many of those who watched it: how else could one qualify the frenzy of his plane, knowing that this pilot has lost one leg and the fingers of one hand!

22 pilots competed at Įstra with the French-built Caps of different modifications. But the planes designed by the Russian Sukhoi construction bureau were more popular: 29 participants flew Su-26s, Su-31s, and Su-29s. Five pilots: Klaus Schrodtr and Klaus Lenhat, from Germany, as well as Marek Szufa, Robert Kowalik, and Ireneusz Jesionek, from Poland, flew German-built Extras.

Victories and misfortunes – hand in hand

The last pilot to present his program to the judges and to the public was the championship favorite, Mikhail Mamistov. And in just one second he became the most losing pilot of the competition. The absolute world champion made a mistake in one figure, lost all the points for it, and fell as far down as the 38th place.

Yielding only to his student, Ramon Alonso, Vytautas Lapėnas won a silver medal of the European championships, which came as no surprise to the other competitors, who had seen his flights last year in Spain.

A free program composed of six figures was not as lucky for some pilots as they had expected. Sergio Dallan found himself among the first twenty, and Alex Maclean was not lucky in anything, so no extra points would have compensated for the losses. The complex program brought the desired results only for Vytautas.

Champions switched places

The other two competition programs were unknowns, the graphic representations of which were given to the pilots on the eve of the flights. A little earlier every team gives one figure to the International Jury, expecting their rivals to stumble while performing it. Given these treacherous figures and supplementing them with some other elements, the International Jury designs a composition, which is equally uncomfortable for all the participants, because every team has perfected only its own figure, one of thirteen.

The first unknown program immediately shattered the hopes of many who wanted Vytautas Lapėnas to win a medal in the overall standing of the European championships, as he did thirteen years ago: judges would not be judges if they did not give zero points for the spoiled figure, which brought the Lithuanian pilot down to the 20th place.

The unpredictable goddess Fortune was well disposed towards Mikhail Mamistov in this program. His flight was graded highest.

The leaders of the second unknown went up on the podium in the same order in the most solemn moment as well, when the overall results were announced. Absolute European Champion's title for the first time went to the great Spanish aviator Ramon Alonso, Iberia captain, glider pilot, and parachutist. When he made his debut at the 13th World Championships organized in the UK, Ramon was already a bright star in aviation. If you asked him what aerobatics meant to him, you would hear only one answer: a challenge!

Ramon took the absolute champion's title away from Sergei Rakhmanin, a pilot from the Saint Petersburg aero club, who had won it three years ago in Spain. Ramon was then second, and now second was Sergei.

The 29-year-old Eddy Dussau, winner of the third place, has won five successive French Championships. At two WACs, when the title of absolute champion was almost at hand, he made a mistake during the unknown program. Both times, in Spain and in France, he finished third, and thinks that his best flight hour is yet to come.

Aerobatics in the pilots' thoughts

Some pilots shared their thoughts about what aerobatics is and what it means in their lives.

Ludwig Hofmann, 40, a doctor anesthesiologist from Germany: "Aerobatics is the most extraordinary combination of sports, technology, and art. You must fight with your body, the plane, the weather, and if you succeed, you can feel you are an artist."

Ulrich Benning, 51, a Lufthansa captain:

"Aerobatics is a part of my life because it is completely different from flying the liner. Aerobatics means new experiences and challenge."

Maurizio Costa, the not very talkative Alitalia Boeing 767 captain, asked to sum up aerobatics in one phrase, looked up at the sky, uttered a deep sigh, and said with a dreamy expression: "Aerobatics is a way of spending a lot of money."

Robert Kowalik, three-times champion of Poland: "Aerobatics is a passion. It's everything, like motherland and family."

Victor Chmál, test pilot at the Sukhoi construction bureau: "Aerobatic pilots form a nation apart. Their lives and thoughts contain very few false things. Their closeness and warmth accompany them when they are airborne, as well as on the ground. When other people come to this environment, they change, because they want to be like the people they meet at airfields."

Victor Smolin, coach of the Russian team: "Pilots fly, mechanics prepare the planes, and the coach does everything else: gets money, fuel, planes, looks at the sky and tries to make intelligent remarks, but the pilots probably just laugh."

Castor Fantoba, the 2002 Spanish champion: "Aerobatics is my dark side. I am usually a proper, boring airline pilot, and in aerobatics I can show all my aggressiveness and imagination. Aerobatics is a way of moving the world with a stick."

Sergio Pla, member of the Spanish team, a businessman from Valencia: "Aerobatics is a way to feel freedom. Every flight is a work of art, and you are an artist."

Alex MacLean, a Spanish pilot and a student of Vytautas Lapėnas: "Aerobatics is a good way to justify all my day-by-day efforts."

Alan Cassidy, 35, member of the British team: "Aerobatics is the most difficult sport there is, and this is why I still do it and keep learning."

Peter Gafner, member of the Swiss team and father of four children: "Aerobatics is a very expensive, stupid, and delightful hobby."

Pierre Marmy, champion of Switzerland: "Aerobatics is the best of what a pilot can do with a plane."

Thomas Cassels, a company's director from the UK, who has spent 3500 hours flying planes: "What is aerobatics? First you buy an airplane for a quarter of a million dollars, which is not good for anything else but going up and down. Then you put petrol and fly across the continent. Then you fly in front of your 'friends' and they tell you how bad you did. And every year you do it again."

Olivier Favre, 43, two-times champion of Switzerland, a doctor from Lausanne: "Are pilots insane? Definitely: they don't know what they want to prove. Aerobatics is a very interesting summary of life. A way to learn a lot about myself and the human being in general. It's the full association of spirit, body, technology, and nature. Life is delicate, priceless, and ephemeral like an aerobatics program. Between the past, which is gone, and the future, which is yet to come, is the present, and it is ours."

Leonid Odayev, 46, many-times champion of the Ukraine and coach of the Ukrainian team: "Aerobatics is the meaning of life: work, friends from all over the world. In aerobatics, no borders exist. Aerodynamics is one for all. Only the pilots' style is different."

Graham Hill, chief judge from the UK: "Aerobatics is a wonderful way of communication for the whole world."

Pilots left with good memories

"Many people united in a common movement, and that is why everything went so smoothly," said Vytautas Lapėnas after the championship.

Successful flights and the smooth going of the work created a homey general atmosphere. Every night, in a hangar constructed especially for the event a few dozens of meters away from the airport building there were concerts of famous Lithuanian singers and took place noisy discos. In the beginning the pilots would go to the hangar to dance with the local girls but, as the championship went on, the center of attraction for evening entertainment became the lawn before the Vytautas Lapėnas flight school building.

The evenings of July were beautiful, music played, and many participants danced or chatted while sipping their beer. Many pilots would relax after their flights with a drink of beer, while the competition officers, who did not have to fly, could drink two or three mugs.

But the most vivid impressions are from the last day of the championship. After the awards ceremony and the air show, on the way to the mill of Balsiai where the goodbye party was to take place, in Pasvalys the buses of the participants were stopped by quite a crowd. During this improvised meeting, the mayor of the region, Albertas Petronis, presented the judges with badges of Pasvalys, and the local girls offered their guests the famous cheese of the region.

At the mill the participants were met by a number of new surprises. The place resounded with the music of violins, a fire lit as if by itself, and on a big screen the championship flights came back to life. Many kind words were uttered that evening, many glasses were filled with red wine, the pilots danced to rock'n'roll music, and, as a final touch, the sky lit up with astounding fireworks.

In the morning, after hugging one another for the last time and, for some, like Klaus Schrod, after shedding a tear, the pilots flew their last goodbye circle over Įstra. Before the evening came, all the helpers and guests left as well. The airfield was empty and it seemed that, as the dusk came, the air was filled with the sweet sadness of parting.

The soul and mover of the event

The idea of organizing European Championships in Lithuania became real after Vytautas Lapėnas had the good fortune to meet Yury Borisov, president of Aviabaltika, a Kaunas-based company. It crystallized under the hot Spanish sun, after Vytautas Lapėnas, who rose to the heights of aerobatics again, competed so well in the Second Air Games, organized last year. This pilot's second debut astounded the aerobatics elite and perhaps inspired the CIVA officials confidence in Lithuania and Lithuanians.

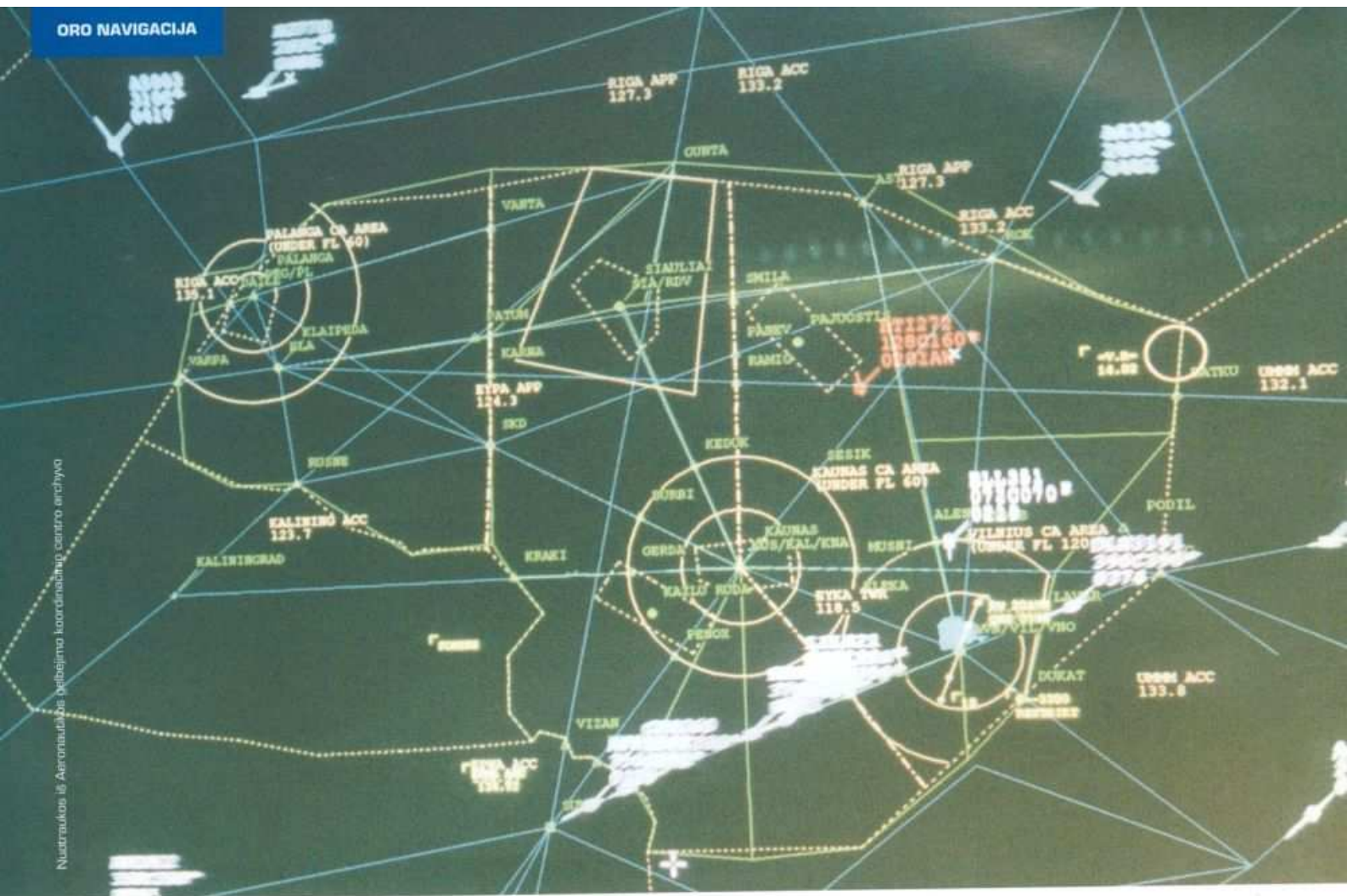
However, all of Lithuania cannot be involved in the organization of a championship, and the hundreds of big and smaller things were to be taken care of by Vytautas. When one came to the Parliament, one would find him in his office rather than in the amphitheater. His only foot unshod, a mobile phone held to his ear with a shoulder, he would usually be found writing something in a thick, dog-eared notebook.

Vytautas's assistant in the Parliament, Vita Kavaliūnaitė, who is a lawyer, became so involved in aviation affairs that the FAI representative, Hans Vogtmann, who came to Lithuania to supervise the event, later literally showered her with electronic compliments. Without Vita, he would not have understood that the preparation was going so smoothly.

There is no doubt that the success of the championship was in an important way determined by the personality of Vytautas Lapėnas. Vytautas was the soul and the mover of the event. The pilots, the judges, the guests - all felt his presence, knew that they were at his airfield and that the event was organized by him.

"I feel I have fulfilled my duty to the people who have been with me for many years," - this Vytautas's phrase is the best way to finish the account of the 13th European Championships.

Translated by Natalija Vyšniauskaitė



Nuotraukos iš Aeronautikos gelbėjimo koordinacinio centro archyvo



AERONAUTIKOS GELBĖJIMO KOORDINACINIS CENTRAS

Romualdas Račkauskas

TARYBINIAIS LAIKAIS LIETUVA SAVO GELBĖJIMO KOORDINACINIŲ CENTRŲ NETURĖJO. GELBĖJIMO KOORDINACINIAI CENTRAI VEIKĖ MASKVOJE BEI KITUOSE DIDELIUOSE MIESTUOSE. TOKIŲ KOORDINACINIŲ CENTRŲ SĄJUNGOS PLATYBĖSE BUVO 25.

Lietuvai išsikovojus nepriklausomybę ir pradėjus aktyviai bendrauti su kitomis Europos valstybėmis, reikėjo atidaryti daug avialinijų, kuriomis skraidė Lietuvos ir užsienio aviakompanijų orlaiviai.

Pagal ICAO (angl. International Civil Aviation Organization) kiekviena šalis turi turėti institucijas, užtikrinančias keleivių saugumą skrydžio metu, o tap pat atsitikus nelaimei.

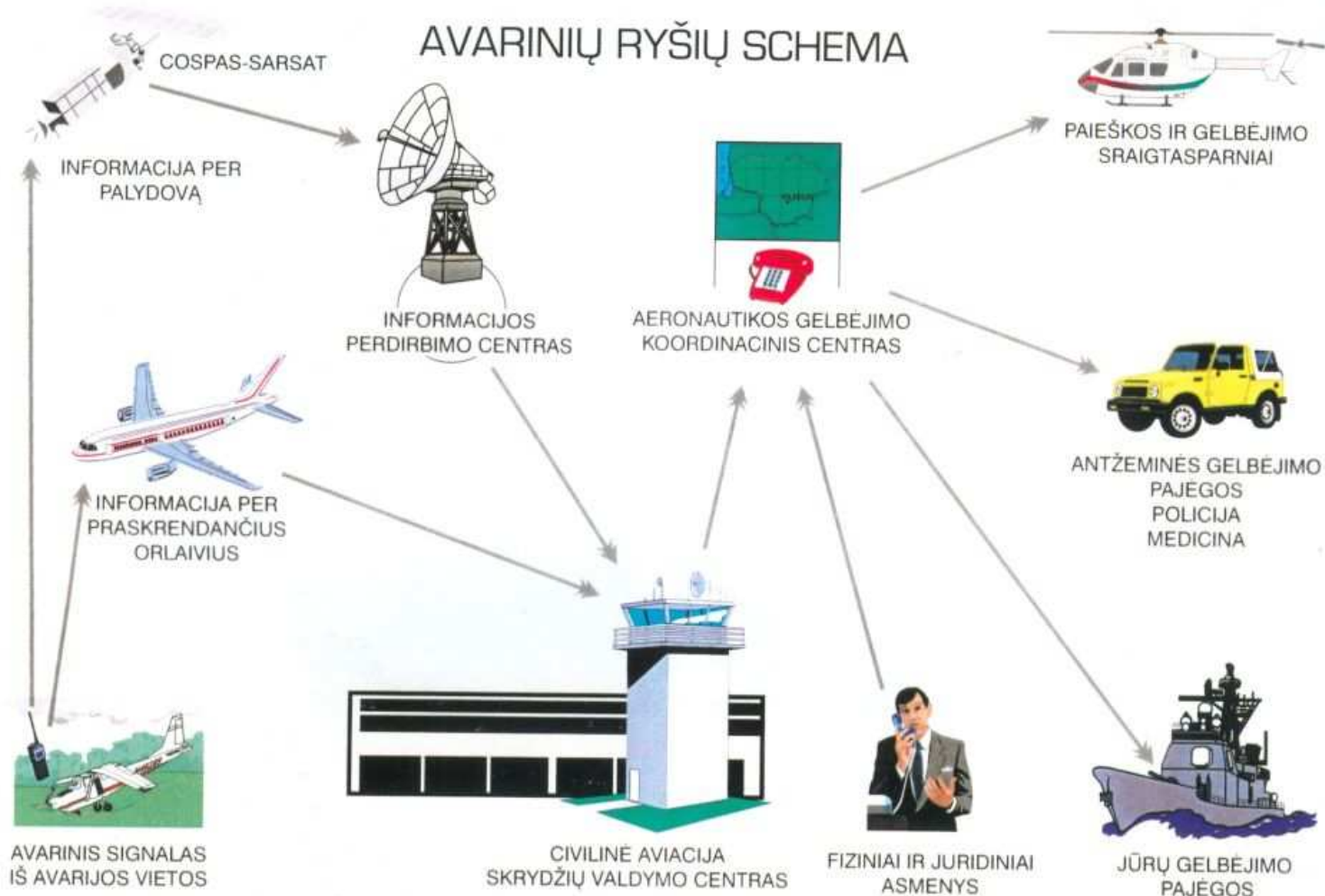
1994 metais įkurtas Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras, kuris gavęs informaciją apie orlaivio nelaimę, organizuoja ir koordinuoja paieškos bei gelbėjimo tarnybų darbą, nukreipia jas į avarijos vietą.

Koordinacinis centras informaciją apie orlaivio avariją gauna iš:

- Vilniaus regiono skrydžių valdymo centro;
- Kauno, Palangos ir Šiaulių skrydžių valdymo centrų;
- Bodo (Norvegija) per COSPAS - SARSAT palydovinę sistemą;
- Juridinių bei fizinių asmenų, mačiusių orlaivio avariją.

Anksčiau avarinius signalus per COSPAS-SARSAT palydovinę sistemą gaudavome iš Maskvos, tačiau jie labai vėluodavo. Koordinacinio centro tai netenkino. Po susitarimo su Norvegija, avarinius signalus gauname iš Bodo Jungtinio Jūrų gelbėjimo koordinacinio centro per 8 - 10 minučių nuo jų pasirodymo eteryje.

AVARINIŲ RYŠIŲ SCHEMA



1996 metais Norvegijos koordinacinio centro delegacija apsilankė Vilniuje ir nustatė, kad Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras bus "kontakto taškas" su Bodo koordinacinio centro COSPAS-SARSAT palydovine sistema (angl. SPOC - Point of contact). Šiais metais norvegai Aeronautikos gelbėjimo koordinaciniame centre įrengė naują aparatūrą, kuria esame prijungti prie Europos.

Pagrindiniai centro uždaviniai

Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras organizuoja ir koordinuoja paieškos bei gelbėjimo darbus, įvykus orlaivio ar laivo avarijai. Kadangi visi signalai - ir aviaciniai, ir jūriniai ateina į mūsų Koordinacinį centrą, todėl, gavę juos, nustatome koordinates ir, jei tai - jūrinis signalas, siunčiame jį į Jūrų koordinacinį centrą. Mes sekame visą Lietuvos teritoriją ir Baltijos jūros Gelbėjimo darbų atsakomybės zoną, Vilniaus FIR (liet. skrydžių informacijos regiono) ribose.

Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras budi visą parą. Pavojaus signalai ateina iš avarijų ar nelaimė patyrusių orlaivių ar laivų. Nustatęs, kad signalas tikras, Koordinacinis centras rengia dokumentus, žemėlapius, orus ir prognozę avarijos vietoje. Jei avarijos vieta nėra tiksliai žinoma, paieškai naudoja sraigtasparnius. Avarinę informaciją perduoda jėgos struktūroms, kurios vykdytų gelbėjimo darbus avarijos rajone [žr. schemą].



Jei avarijos vieta nėra tiksliai žinoma, paieškai naudojami sraigtasparniai

Netikri pavojaus signalai

Gavęs pavojaus signalą, Koordinacinis centras nežino, ar jis yra tikras. Vyksta signalo identifikacija: susisiekiama su skrydžių valdymo tarnybomis Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Palangoje, Lietuvos aeroklubų aerodromais. Jei gauta informacija nepasiteisina, vadinasi - signalas netikras. Per 1997 metus Aeronautikos koordinacinis centras gavo apie 500 pavojaus signalų, 2002 metais - jau tik 65-70 signalų. Įdomus faktas yra tas, kad 95 % visų gautų signalų buvo "false", t.y. netikri.



ORLAIVIŲ TRIUKŠMAS

PERNELYG DAUG TRIUKŠMO KELIANTYS ORLAIVIAI DABAR JAU NE VIEN GYVENTOJŲ GALVOS SKAUSMAS - JAIS SUSIRŪPINO IR APLINKOSAUGOS BEI AVIACIJOS SPECIALISTAI. DAUGELIO ORO UOSTŲ IR JŲ APYLINKIŲ KELIAMAS AVIACINIS TRIUKŠMAS - TEMA, PASTARIUOJU METU SUKĖLUSI DAUG TARPTAUTINIŲ DISKUSIJŲ.

Triukšmo samprata

Joks kitas oro transporto poveikis aplinkai nėra juntamas taip tiesiogiai, kaip aviacinis triukšmas. Sąvoka aviacinis triukšmas apibrėžiama kaip orlaivio keliamas triukšmas, kurio poveikis aplinkai yra kenksmingas. Reikėtų skirti terminus garsas ir triukšmas. Specialistai teigia, kad garsą sukelia ausimis sugaunami įvairių akustinių šaltinių sklaidžiami oro virpesiai. Triukšmas yra garsas arba netvarkingas garsų derinys, kuris erzina ir trikdo.

Orlaivių triukšmas išsiskiria aukštais garso lygiais ir dideliu užterštos teritorijos plotu. Žmonių, kenčiančių nuo tokio triukšmo, skaičių lemia orlaivių eismo intensyvumas, naudojamų orlaivių tipai ir gyventojų išsidėstymas aplink oro uostus.

Trys tarptautiniai Lietuvos oro uostai - Vilniaus, Palangos ir Šiaulių - faktiškai yra miestų ribose. Miestų ir sodų pastatai minėtų aerodromų teritorijas supa iš dviejų ar net trijų pusių. Vilniaus oro uostas nuo miesto centro nutolęs per 6, Palangos - per 7, Šiaulių - per 5,6 km. Kauno oro uostas išsidėstęs 14 km atstumu nuo miesto centro.

Stambesniuose Europos šalių miestuose padėtis dar sudėtingesnė, kadangi ten skrydžių skaičius yra žymiai didesnis nei Lietuvoje. Intensyvejojantis oro eismas, sugriežtinti triukšmo ribojimo standartai lėmė tai, kad Europoje smarkiai susidomėta aviaciniu triukšmu, organizacinėmis ir techninėmis priemonėmis, kurios galėtų sumažinti nepalankų triukšmo poveikį gyventojams.



E. Skobeli nufotografavo

Slopinimas

Šio reiškinio padarinių siekiama išvengti planuojant oro uostų statybas skirtų žemės sklypų panaudojimui, kuomet jau iš anksto atsižvelgiama į orlaivių keliamo triukšmo poveikį aplinkai.

Be to, jau senokai daug dėmesio skiriama ir pačių orlaivių tobulinimui, jų modifikavimui. Rezultatai išties neblogi - šiuo metu gaminamų ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo lygiai yra 10-20 decibelų mažesni nei orlaivių, pagamintų prieš 30 metų. Paskaičiuota, kad dabartiniai orlaiviai triukšmo sklaidžia 75 procentais mažiau ir tikimasi, kad nuo 2006 metų, kai griežtes reikalavimai gamintojams, orlaiviai taps dar tylėsni.

Naudojamos ir kitos triukšmo mažinimo priemonės: ribojami pernelyg triukšmingų orlaivių skrydžiai, greta oro uostų esantys statiniai apsaugomi garsą izoliuojančiomis medžiagomis, nustatomos oro uostų sanitarinės apsaugos zonos, skrydžių maršrutai sudaromi taip, kad kuo mažiau būtų skraidoma virš apgyvendintų vietovių, naudojamos tam tikros kilimo, artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros ir dar daug kitų.

Ribojant triukšmingų orlaivių skrydžius, šiuos procesus imta reguliuoti ir teisiškai.

Tarptautiniai standartai

Tarptautiniai civilinės aviacijos triukšmo standartai patvirtinti dar 1971 metais ir išdėstyti Tarptautinės civilinės aviacijos (Čikagos) konvencijos 16 priedo 1 tome. Orlaivių standartai pagal triukšmo lygius apibrėžti šio priedo 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 ir 11 skyriuose.

Antrą, trečią ir ketvirtą skyrių standartai apibrėžia ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo lygius. Penktą, šeštą ir dešimtą skyrių reikalavimais vadovaujamosi nustatant sraigtnių lėktuvų, o aštuoną ir vienuoliką - sraigtašpamių triukšmo lygius.

Europos Bendrijos Taryba 1992 metais priėmė direktyvą Nr.92/14/EEC, kuri nustatė, kad nuo 2002 m. balandžio 1 d. Europos Sąjungos šalių oro uostuose draudžiami ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų, neatitinkančių Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 2 dalies 3 skyriaus standartų, skrydžiai.

Ateityje ketinama dar labiau griežtinti ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo ribojimo standartus.

RADIACINIS FONAS NEPAKITĘS

RADIOCENTRAS

MES IR TOLIAU LIEKAME POPULIARIAUSIA KOMERCINĖ RADIJO STOTIS LIETUVOJE

Rusija

Ypač skaudžiai griežtos tarptautinės politikos reikalavimus pajuto Rusija. Paaikėjo, kad ji visiškai nepasirengusi Europos oro transporto rinkos pokyčiams.

1991 metais vykusioje ICAO generalinėje asamblėjoje buvusios Sovietų Sąjungos atstovai sutiko nebe naudoti triukšmingų orlaivių jau 2002 metais. Tačiau nelauktas pačios Sąjungos griuvimas, gerokai sumažėjęs skrydžių skaičius ir finansinis nuosmukis sutrukdė susiskaldžiusioms Rusijos aviakompanijoms laiku atnaujinti lėktuvų parkus.

Nors Europos Sąjunga iš pradžių griežtai nesutiko, kad rusiški lėktuvai leistųsi jos oro uostuose, visgi Briuselio susitikime buvo padaryta išimtis ir ribotam orlaivių skaičiui leista skraidyti į atokesnius Europos oro uostus. Rusijos derybininkams pavyko išgauti Europos Sąjungos vadovų pažadus, kad šių metų turizmo sezonas nebus sužlugdytas. Beveik pusantro milijono rusų turistų, ketinančių apsilankyti Europoje, - pakankamai įspūdingas skaičius. Rusija žada siekti specialių susitarimų su atskiromis Europos šalimis dėl rusiškų lėktuvų skrydžių terminų pratęsimo.

Lietuva

Lietuva teisiškai pasirengė permainingoms. 2001 metais buvo patvirtintos Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklės ir Civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių ribojimo Lietuvos Respublikos oro uostuose taisyklės. Civiliniai ikigarsiniai ir sraigtiniai orlaiviai, neatitinkantys šių taisyklių ar to nepatvirtinantys atitinkamu triukšmo pažymėjimu, mūsų šalyje negali būti registruojami. Tokį pažymėjimą išduoda Civilinės aviacijos administracija, įsitikinusi, kad pateikti orlaivio duomenys atitinka minėtų taisyklių ir Čikagos konvencijos 16 priedo standartus.

Nustatyti ir terminai, kuriems pasibaigus, Lietuvos oro uostuose nebegalės skraidyti civiliniai ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai, kurių kilimo masė didesnė nei 34 000 kilogramų ir kuriuose įrengta daugiau nei 19 keleivių vietų. Kauno oro uostui šis terminas yra 2005 m. sausio 1 d., visiems kitiems tarptautiniams oro uostams - metais vėliau. Oro uostai privalės įrengti ir triukšmo kontrolės sistemas. Kartu šios taisyklės reikalauja atnaujinti ir aviakompanijų lėktuvų parką.



"Lietuvos avialinijos" triukšmo ribojimo standartų neatitinkančius Boeing 737-200 keičia į tylesnius Boeing 737-300

Apie tai, kad Europa nebeįsileis triukšmingų ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų, žinota jau 1992 metais, kai Lietuva įstojo į Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją ir Europos civilinės aviacijos konferenciją. Tačiau susigriebta tik priartėjus lemtingajai datai.

Griežtesnių 3 skyriaus standartų nebeatitinkantys "Lietuvos avialinijų" Boeing 737-200 tik paskutinėmis dienomis imti keisti į tylesnius Boeing 737-300. Šiuo metu aviakompanija naudoja du tokius lėktuvus.

Lėktuvams, kurie neatitinka trečiojo skyriaus standartų, išimtiniais atvejais leidžiama atskristi į Lietuvos oro uostus ir/arba išskristi iš jų. Civilinės aviacijos administracija tokias išimtis taiko tik istorinę reikšmę turintiems lėktuvams, kurių skrydžiai yra tokie, kad jų naudojimo draudimas nepateisinamas bei lėktuvams, kurių skrydžiai yra nekomerciniai, susiję su jų remontu, technine priežiūra ir modifikavimu.

Turbosraigtinių lėktuvų triukšmo standartus atitinka visi tokio tipo Lietuvos orlaiviai, vykdančys komercinius skrydžius.

Oro uostų orlaivių triukšmo kontrolės sistemos

Iš esmės skiriasi oro uostų ir aviakompanijų požiūris į orlaivių triukšmo mažinimo problemą. Tam įtakos turi ir visuomenės nuomonė, kuri priklauso nuo oro uostų pastangų neatsiriboti nuo juos supančios aplinkos, gyventojams rodomo dėmesio. Aviakompanijų interesai komerciniai, todėl neįaučia tiesioginio aplinkosaugos institucijų spaudimo, o artimą miestų kaimynystę vertina kaip aplinkybę, palankią jų veiklai.

Europos Sąjungos direktyva 92/14/EEC reikalauja, kad oro uostuose būtų naudojami ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai, kurių keliamo triukšmo lygiai atitiktų Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 3 skyriaus reikalavimus. Kartu direktyva numato, kad lėktuve privalo būti jo triukšmo pažymėjimas, kuris turi būti pateikiamas, kai to pareikalaujama. Tačiau patirtis parodė, kad ne visada to pakanka. Triukšmo lygi dažnai tenka tikrinti, o tai galima padaryti tik įrengus triukšmo matavimo sistemas. Atsižvelgiant į orlaivių keliamo triukšmo specifiką, jų triukšmas matuojamas vienu laiku mažiausiai trijuose triukšmo matavimo taškuose.

Triukšmo kontrolės sistemos turi ir kitą svarbią paskirtį. Jos reikalingos vertinant orlaivių keliamo triukšmo poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, sudarant lėktuvų tūpimo ir kilimo schemas ir skrydžių grafikus, kunant gyvenviečių triukšmo apsaugos sistemas.

Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose oro eismas nėra intensyvus, todėl ir triukšmo kontrolės sistemų juose diegti kol kas neskubama, juolab, kad, pirminiais skaičiavimais, tai atsietų per 6 mln. litų. Tačiau ateityje neišvengiamai ši problema iškils, todėl Vilniaus ir Palangos oro uostų triukšmo kontrolės sistemų projektavimas pradėtas jau dabar.

Planai

Kadangi Lietuvos oro uostuose orlaiviai kyla ir tūpia dviem kilimo ir tūpimo tako (KTT) kryptimis, būtinos bent keturios stacionarios triukšmo matavimo stotelės (po dvi kiekviename KTT gale) ir, atsižvelgiant į meteorologines sąlygas bei aerodrome naudojamų lėktuvų tipus, viena mobili stotelė, kuria matuojamas triukšmo lygis viename iš dviejų kontrolinių taškų šalia KTT.

Jau pirmajame triukšmo kontrolės sistemų kūrimo etape numatoma panaudoti pažangias triukšmo matavimo sistemas su tiesioginiu matavimo rezultaty skaitymu. Šios sistemos turi reikiamą stacionarių ir mobilių stotelių skaičių bei po du kompiuterius, skirtus triukšmo duomenims apdoroti ir triukšmo lygių rodmenų programinei įrangai prižiūrėti.

Tikslius reikalingų stotelių skaičius ir jų išdėstymo vieta bus nustatyti projektuojant kiekvieno aerodromo triukšmo kontrolės sistemas.

Užsienio šalių patirtis

Lietuvoje kol kas daugiau kalbama, kaip patys orlaiviai atitinka vienus ar kitus triukšmo ribojimo standartus, o apie oro uostų pastangas kontroliuoti šį triukšmą ir rūpintis labiausiai nuo triukšmo kenčiančių aplinkinių vietovių gyventojais galvojama mažiau. Be to nėra ir patirties kuriant triukšmo kontrolės sistemas.

Todėl Lietuvos civilinės aviacijos specialistai pasinaudojo kvietimu aplankyti vieną iš Prancūzijos oro uostų, kuriame tokia sistema jau įdiegta.

Liepos 18-20 dienomis CAA Skrydžių saugos departamento direktorius Virgilijus Danilevičius, Aerodromų ir oro eismo skyriaus vedėjas Petras Orlovas bei Palangos oro uosto vyriausiasis inžinierius Edmundas Vaišnora lenkėsi Liono oro uoste, kur susipažino su šiuolaikine orlaivių triukšmo kontrolės sistema ir Ryšių su visuomene centro veikla.

Kaip teigia apsilankiusieji Lione, šio miesto oro uosto administracijos požiūris į minėtas problemas yra ištis pažangus. Čia daug dėmesio skiriama visuomenės informavimui apie orlaivių keliamo triukšmo poveikį aplinkai, atidžiai nagrinėjami aplinkinių gyventojų nusiskundimai. Be abejonės, triukšmo lygiui išmatuoti oro uosto apylinkėse naudojami specialūs įrenginiai, kuriems įsigyti lešų skiria oro uostas.

Civilinės aviacijos administracijos informacija



Visada pakeliui!

- UAB "Lukoil Baltija" - jau dešimt metų sėkmingai Lietuvoje dirbanti ir didžiausią degalinių tinklą turinti bei nuolat jį plečianti bendrovė.
- Bendrovė "Lukoil Baltija" Servisas savo klientams siūlo kelių rūšių LUKOIL nuolaidų korteles. Fiziniais asmenims skirtos LUKOIL kortelės galioja Lietuvoje, Latvijoje bei Estijoje. LUKOIL degalinėse organizuojamos akcijos, kuriose klientai gali laimėti įvairius prizus. 2003 metais kortelės bus galima įsigyti perkant draudimo ar lizingo paslaugas, taip pat loterijų metu. Plačiau apie kortelės įsigijimo sąlygas pranešime žiniasklaidoje.
- Įmonėms, taip pat ir individualioms, bendrovė "Lukoil Baltija" Servisas siūlo pirkti kurą naudojantis LUKOIL kortelėmis. Jos išduodamos nemokamai, pateikus tam tikrus dokumentus. Atsiskaitant LUKOIL kortele, nereikia mokėti grynais pinigais už degalus, tepalus, automobilių plovimą. Vairuotojui visada išduodamas kasos aparato kvitas, turintis visus LR įstatymų nustatytus rekvizitus. Mėnesio pabaigoje įmonei atsiunčiama išsami kortelių panaudojimo ataskaita ir PVM sąskaityta-faktūra už kurą, pirktą LUKOIL degalinėse per pastarąjį mėnesį. Priklausomai nuo įsigyto kuro kiekio, įmonei, naudojančiai LUKOIL kortelės, taikomos nuolaidos. Kortelės, skirtos įmonėms, yra dviejų rūšių: kreditinės ir debetinės. Debetines kortelės turinčios įmonės iš anksto atsiskaito už planuojamas įsigyti prekes (degalus) bei moka pigiau nei įmonės, kurios naudojasi kreditinėmis LUKOIL kortelėmis ir už įsigytą kurą atsiskaito tik mėnesio pabaigoje. Kaip jau minėta, kortelės įmonei nieko nekainuoja, o naudotis jomis tikrai yra patogiu.
- Naujovė - LUKOIL siūlo įmonėms įsigyti LUKOIL degalų kuponus. Degalų kuponas naudingas važinėjant įmonės autotransportu, o taip pat yra puiki dovana Jūsų darbuotojams. Degalų kuponus įmonėms siūlome naudoti ir kaip pardavimų skatinimo priemonę.

Visose LUKOIL degalinėse

Lietuvoje, Latvijoje, Estijoje



-0.05lt

kiekvienam litrui degalų



-20%

naudojantis paslaugomis



-5%

perkant prekes



TRIUKŠMO ĮTAKA ĮGULOS NARIŲ SVEIKATAI

Dr. Darius Ereminas



"THERE ARE OLD PILOTS AND THERE ARE BOLD PILOTS, BUT MANY OF THE OLDER ONES ARE DEAF"
(liet. BŪNA SENI PILOTAI IR BŪNA DRĄSŪS PILOTAI, BET DAUGUMA VYRESNIŲ YRA KURTI)

Triukšmas tarp fizikinių profesinių veiksnių visada buvo pagrindinis žalojantis įgulos narių sveikatą. Tą įrodo ir lentelėje pateikti duomenys:

1 lentelė. Klausos pokyčių priklausomybė nuo skraidytų valandų

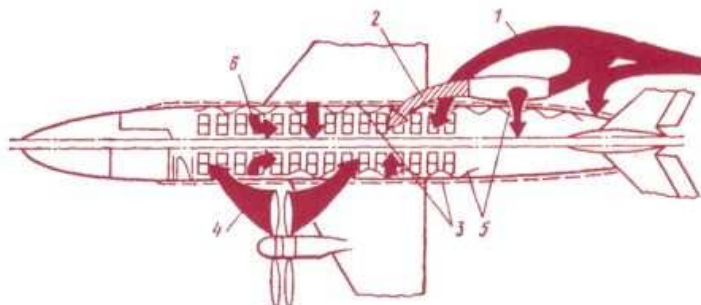
TIRIAMŲJŲ GRUPĖ	SKRAIDYTŲ VALANDŲ SKAIČIUS (SKRIDA)				
	Iki 500	Iki 1000	Iki 1500	Iki 2000	Iki 2300
Normali klausa	80 %	53 %	45 %	35 %	-
Klausos praradimas 20-40 dB	12 %	32 %	27 %	29 %	17 %
Klausos praradimas 40-60 dB	5 %	7 %	22 %	7 %	33 %
Klausos praradimas virš 60 dB	2 %	2,3 %	5,7 %	28,5 %	50 %

(Крылов Ю. В. Авиационные шумы // Справочник авиационного врача. – Москва: Воздуш. транспорт, 1993. 165 – 178.)

Triukšmo lygis lėktuve gali būti labai skirtingas. Tai priklauso nuo lėktuvo konstrukcijos, jo aerodinaminių savybių, variklių tipo ir skaičiaus, vidaus įrangos techninių charakteristikų bei išdėstymo. Turi įtakos ir skrydžio greitis bei oro tankis aplink lėktuvą (aerodinaminis triukšmas). Be to pilotų kabinoje yra ir kitų triukšmo šaltinių: tai radionavigacinė įranga bei triukšmas ausinėse. Nors ausinės apsaugo nuo aplinkinio triukšmo, garso lygis jose yra labai netolygus, priklausantis nuo radijo ryšio intensyvumo, atstumo iki valdanco skrydžių valdymo centro. Tačiau pagrindinis propelerinių lėktuvų triukšmo šaltinis yra propeleris; triukšmo dažnis priklauso nuo propelerių menčių skaičiaus ir apsisukimų dažnio.

1 pav. Triukšmo šaltiniai lėktuve:

- 1) oro srovės iš variklių;
- 2) ventiliatorius;
- 3) trintis į orą;
- 4) propeleris;
- 5) variklio vibracija;
- 6) oro kondicionavimo sistema.



2 lentelė. Triukšmo lygis pilotų kabinoje:

ORLAIVIS	TRIUKŠMO LYGIS (DB)
UH - 1H	102
Bell 206	102
C - 12	106
Boeing 737 - 300/400	74 - 76
Boeing 737 - 200*	74 - 80
Fokker F - 100	94 - 96
DC - 9	110
SAAB 2000*	81 - 84
Cessna - 152**	91 - 93

* matuota aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" lėktuvuose

** matuota VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto lėktuvuose



Nuotraukos iš Coriel Professional Photo Applications

Kas yra triukšmas? Triukšmu vadinamas nemalonus, erzinantis ir trukdantis dirbti bei ilsetis garsas. Garso intensyvumas arba stiprumas yra matuojamas decibelais (dB), o garso dažnis - hercais (Hz). Pats silpniausias girdimas garsas - garso girdimumo slenkstis yra 0 dB, o 130 dB yra skausmo riba. Decibelų skalė yra logaritminei, tai reiškia, kad 90 dB garsas yra 10 kartų garsesnis už 80 dB ir 100 kartų už 70 dB. Žmogaus ausis yra jautrus organas ir gali girdėti 20-20000 Hz dažnio garsą. Šnekamoji kalba yra 200-6800 Hz ruože. Čia ausis yra jautriausia. Reaktyvinių ir turbopropelerinių lėktuvų triukšmas intensyviausias, o tai reiškia - ir labiausiai žalojantis - yra 125-1000 Hz srityje.

Triukšmo sukeltas kurtumas yra negrįžtamas. Europoje ir Jungtinėse Amerikos Valstijose yra priimtas higieninis normatyvas, jog darbuotojas be žalos sveikatai 8 valandas per dieną gali dirbti ne didesniame kaip 85 dB triukšme. Tačiau orlaiviuose triukšmas dažnai būna didesnis.

Taigi, triukšmas kabinoje yra pakankamai pavojingas klausai. Norint išvengti pažeidimų, reikia apsaugoti klausos organus. Vienas iš būdų - dėvėti ausines-antifonus. Kamštukų tipo antifonų naudojimas pilotams yra negalimas, nes tai blogintų radioryšio kokybę. Todėl efektyviausia klausos apsaugos priemonė yra "antitriukšmą" generuojanti aktyvi triukšmo slopinimo sistema (angl. Active noise compensation). Ši sistema, ar ji būtų sumontuota lėktuvo salone, ar piloto ausinėse, aplinkos triukšmingumą gali sumažinti net 90-čia dB. Nustatyta, kad pilotams, turintiems klausos pažeidimų, šios sistemos poveikis yra efektyvesnis.

Be žalos klausai, triukšmas veikia ir nespecifiškai. Atsiranda visa eilė funkcinų centrines ir vegetacinės nervų sistemų sutrikimų: kyla galvos skausmai, blogėja dėmesys ir atmintis, greičiau prasideda ir vystosi nuovargis, didėja streso hormonų koncentracija kraujyje.

Triukšmas, būdamas dirgikliu, netiesiogiai blogina psichologinį klimatą. Mažėja įgulos narių darbingumas, nes sunkiau išskirti iš fono ir suprasti reikalingus garsinius signalus. Tai sukelia dirbančiųjų įtampą ir nerimą, greičiau formuojasi nuovargis. Triukšmas netiesiogiai blogina psichologinį klimatą.

Norėčiau palinkėti saugoti savo klausą:

skrydyje dėvėti tinkamas ausines;

aerodromuose, angaruose neiti prie veikiančių variklių neapsaugojus klausos ausų kamštukais;

po skraidymų vengti garsios muzikos ar kitokio triukšmo;

poilsio metu būti gamtoje tarp natūralių (miško ošimo, vandens čiuurlenimo) garsų;




laikytis tinkamo darbo ir poilsio režimo (čia turbūt sunkiausia užduotis).





Naujos galimybės lauko reklamoje!



-  lauko video reklama;
-  prekyba lauko video ekranais;
-  prekyba sporto salių ir aikštynų švieslentėmis.

Komercinių rizikų ekspertas

Vladimiras Rakčevas



Aviacinių rizikų draudimas atsirado kartu su civilinės aviacijos atsiradimu. Tai paaiškinama galimais didžiuliais nuostoliais įvykus aviakatastrofai. Šios rizikos draudimo šaknys kilę iš Londono draudimo rinkos, kuri ir dabar pagal savo apimtį yra didžiausia pasaulyje. Aviacinės rizikos draudimas nuolat keičiasi - dėl savo globalinio pobūdžio jis pritaiko prie teisinės bei technologinės aplinkos.

Aviacinės rizikos draudimas apima ne tik orlaivių draudimą, bet taip pat įvairias atsakomybės draudimo rūšis: orlaivių naudotojų civilinės atsakomybės prieš trečiąsias šalis, atsakomybės už krovinį, aviakompanijų bendrosios civilinės atsakomybės draudimą keleivių ir keleivių bagažo draudimą. Tarptautinėje praktikoje prie aviacinių rizikų draudimo taip pat yra priskiriamos tokios rūšys kaip atsarginių dalių ir variklių draudimas, įgulos, oro navigacijos tarnybų profesinės atsakomybės draudimas, oro uostų, aviacijos pramonės įmonių bei kitų šios rinkos dalyvių civilinės atsakomybės draudimas.

Jau nuo pat aviacinės rizikos draudimo užuomazgų atsirado būtinybė reglamentuoti šią sritį tarptautiniu mastu. Vienas iš pirmųjų tokių bandymų buvo Varšuvos konvencijos pasirašymas 1929 m. spalio 12 d., kuri apibrėžė vežėjų oro transportu atsakomybės formas. Lietuva prie šios konvencijos prisijungė 1995 metais, priėmus Vyriausybės nutarimą "Dėl Tarptautinių civilinės aviacijos konvencijų ir protokolų ratifikavimo" (I-1129, "Valstybės žinios", 1995 Nr.103-2304).

Reglamentuojantys dokumentai

Varšuvos konvencijoje nustatyti bendri atsakomybės principai, o atsakomybės ribos atskirai apibrėžiamos kiekvienoje šalyje arba šalių grupėje. Sparčiai vykstant globalizacijos procesams, vis dažniau stengiamasi nustatyti tarpvalstybinius reikalavimus vežėjų oro transportu bei kitų oro eismo dalyvių atsakomybės riboms. Šią funkciją atlieka tarptautinės organizacijos, tokios kaip ICAO (International Civil Aviation Organization), ECAC (European Civil Aviation Conference) bei IATA (International Air Transport Association).

Lietuvoje reikalavimai orlaivių valdytojams yra reglamentuojami Aviacijos įstatyme (VIII-2066/2000-10-17, "Valstybės žinios" 2000 Nr.94-2918). Priežiūros funkcijas atlieka Civilinės aviacijos administracija (CAA). Įstatymas numato, kad kiekvienas orlaivio savininkas (naudotojas) privalo būti apdraudęs civilinę atsakomybę bei atsakomybę už keleivius, krovinį, bagažą (tai reglamentuota jau minėtoje Varšuvos konvencijoje), o Lietuva yra įsipareigojusi adaptuoti visus ECAC reikalavimus kaip sąlygą stojant į Europos sąjungą.

Kol kas daugelyje šalių naudojami Varšuvos bei Romos konvencijose užfiksuoti atsakomybės limitai, kurių pagrindiniai yra 20 000 USD prieš kiekvieną keleivį, 20 USD/kg už krovinį, o atsakomybės prieš trečiąsias šalis limitai nustatomi atsižvelgiant į orlaivio masę.

Atsakomybė prieš trečiąsias šalis bei keleivius

2001 m. gruodžio 13 d. Paryžiuje vykusioje 25-joje plenarinėje ECAC sesijoje (ECAC/25-1) užfiksuoti minimalūs (priklausomai nuo orlaivio masės) atsakomybės prieš trečiąsias šalis bei keleivius limitai. Šie limitai kol kas yra rekomenduojami,

tačiau vėliau bus privalomi visiems oro dalyviams, kertantiems bendrą Europos oro erdvę.

Rezoliucijoje užfiksuotas toks orlaivių padalinimas į grupes pagal maksimalų kilimo svorį (MTOM - maximum take-off mass) ir jiems rekomenduojami atitinkami atsakomybės limitai:

maži (iki 2000 kg MTOM) - 1 500 000 SDR*;

vidutiniai (iki 6000 kg MTOM) - 4 500 000 SDR;

dideli (iki 25 000 kg MTOM) - 12 000 000 SDR;

vidutinio nuotolio (iki 100 000 kg MTOM) - 50 000 000 SDR;

ilgo nuotolio (virš 100 000 kg MTOM) - 90 000 000 SDR.

* - SDR (Special Drawing Rights) - tarptautinis valiutinis vienetas. 1 SDR - 1,31 USD

Kiekvienas iš šių atvejų atsakomybė prieš keleivius yra ribojama 250 000 SDR kiekvienam keleiviui. Žala tretiesiems asmenims privalo būti atlyginama nurodytų sumų ribose nepriklausomai nuo to, ar yra sugadintas turtas, ar sužaloti asmenys.

Kelios Europos šalys (Belgija, Švedija, Airija, Jungtinė Karalystė, Makedonija, Italija, Malta, Norvegija, Portugalija, Turkija) jau yra patvirtinusios ECAC/25-1 reikalavimus. Austrija, Estija, Lietuva, Vokietija, Islandija, Slovakija, Slovėnija, Ukraina žada tai padaryti artimiausiu metu. Toks žingsnis padės palengvinti susisiekimą oru: kertant kelių valstybių oro erdvę aviakompanijoms nereikės rūpintis atskirais draudimo sertifikatais.

Bendrosios aviacijos atstovams taip pat galioja visi tarptautiniai reikalavimai, išskyrus tuos atvejus, kai skrydžiai vyksta vienos valstybės ribose. Tokiu atveju reikalavimus draudimui nustato vietinė civilinės aviacijos administracija. Tačiau jie galios tik iki valstybės prisijungimo prie bendros erdvės.

Draudimo laikotarpis

Dažniausiai draudžiama vieneriems metams, tačiau draudimo laikotarpis gali būti trumpesnis, priklausomai nuo orlaivio naudojimo specifikos: vieneri metai, mėnuo ar net vienas skrydis. Šie draudimai dažni tokiose šalyse kaip Lietuva, kur vidiniams skrydžiams kol kas galioja mažesni limitai negu tarptautiniams. Tokiu atveju orlaivio savininkas arba operatorius, norėdamas skristi į užsienį, perka vienkartinį draudimą, atitinkantį tos šalies civilinės aviacijos administracijos reikalavimus.

Kadangi atsakomybės limitai aviacinių rizikų draudime yra labai dideli ir kartais siekia iki 500 000 000 USD, akivaizdu, jog ne kiekviena draudimo kompanija gali prisiimti visą atsakomybę. Ši problema išsprendžiama taip vadinamu aviacinio pulo (pool) pagalba. Kiekvienas pulę dalyvaujantis draudikas prisiima tik nedidelę rizikos dalį, paprastai ne daugiau kaip 20%. Lietuvos draudimo kompanijos dažniausiai neprisiima aviacinių rizikų, o tik dalyvauja puluose arba yra frontuojanti draudimo kompanija (išrašo draudimo dokumentus neprisiimdama rizikos). Geras perdraudimo parinkimas yra bene svarbiausia užduotis šioje specifinėje draudimo srityje, reikalaujančioje supratimo ne tik apie draudimą, bet ir apie aviaciją.

KAIP ĮYKO TRAGEDIJA

Robertas Pogorelis

2002 METŲ LIEPOS 2-OSIOS NAKTIS. VIRŠ VOKIETIJOS IR ŠVEICARIJOS PASIENIO NETIKĖTAI SUSIDŪRUS DVIEM LĖKTUVAM ŽŪVA 71 ŽMOGUS, DAUGIAUSIA VAIKAI. KAIP GALĖJO ATSI-TIKTI, KAD BEVEIK TUŠČIAME NAKTIES DANGUJE SKRIDĘ LĖKTUVAI ATSIDŪRĖ TIKSLIAI TOJE PAČIOJE VIETOJE? NESE-NIAI PAAIŠKĖJO DAUGELIS ŠIO TRAGIŠKO ĮVYKIO APLINKYBIŲ.

M. Albrechtas nuotrauka

Baškirija (Baškortostanas) - autonominė Rusijos respublika Uralo kalnų papėdėje. Apie 20 proc. jos gyventojų sudaro baškirai, 40 proc. - rusai, 30 proc. - totoriai. Baškirai, nors sudaro gyventojų mažumą, dominuoja valdžios sluoksniuose. Respublikai vadovauja autoritarinis prezidentas Murtaza Rachimovas. Nors Baškirijoje gausu naftos bei dujų telkinių, dauguma respublikos gyventojų skursta. Tikrai turtingam politiniam bei ekonominiam elitui priklausantys žmonės gyvena prabangiai. Respublikoje klesti korupcija.

"Išrinktieji" po UNESCO priedanga

Sostinėje Ufoje įsikūrusio "Baškirijos UNESCO reikalų komiteto" atitikmenį sunkiai rastume kurioje nors kitoje pasaulio šalyje. Apie šią Baškirijos vyriausybei artimą struktūrą UNESCO Rusijos atstovybė sužinojo tik šią vasarą. Po šios organizacijos priedanga, be kita ko, rengiamos kelionės Baškirijos valdžios funkcionierių vaikams. Šių metų pirmoje pusėje tokių

vaikų grupės jau lankėsi Prancūzijoje ir Italijoje, o vidurvasarį ruošiasi siųsti dar vieną grupę į Ispaniją. Oficialiai paskelbta, jog geriausiai besimokantiems vaikams rengiama kelionė į UNESCO festivalį. Iš tiesų respublikos valdininkų vaikai ruošėsi vykti ilsėtis Costa Dorados kurortinėje zonoje Viduržemio jūros pakrantėje netoli Barselonos.

Tarp "išrinktųjų" tėvų buvo Baškirijos prezidento administracijos vadovas I.Gimajevs, Ufos technologijos instituto rektorius A.Degtiariovas, Kultūros ir nacionalinės politikos ministro pavaduotojas I.Mambetovas, Prezidento administracijos vyr.finansininkas R.Nizametdinovas, Valstybinio pensijų fondo viršininko pavaduotojas M.Subchankulovas, o taip pat aukščiau paminėto "Baškirijos UNESCO reikalų komiteto" direktorius R.Sufijanovas. Iš kai kurių šeimų buvo išrinkta net po du ar tris žmones. Štai vyriausybės aparato darbuotoja Irina Savčiuk buvo įtraukta į Ispanijon vyksiančią grupę kartu su savo sūnumi bei dukra.

Bulatui Biglovui kelionė į Ispaniją buvo dovana penkioliktojo gimtadienio proga. Pagal islamo tradiciją (baškirai yra musulmonai) penkiolikos sulaukęs jaunuolis jau laikomas suaugusiu. "Važiuk, sūnau, - juk daugiau tokios galimybės gali nebūti, - tarė jam tėvai. - Grįžęs papasakosi, ką matei". Keturiolikmetė Zoja Fedotova prieš išvykdamą parašė laiške savo draugei: "Kai mes abi būsime senutės (o tai bus dar negreit), sėdėsime kartu namuose viena pas

kitą, gersim arbatą ir šnekučiuosimės". Metais vyresnė Svetlana Tukajeva prieš kelionę kartu su savo šeimos nariais peržiūrėjo visas turimas nuotraukas. Jelena Neliubina išvis nenorėjo važiuoti, tačiau paskutinėmis dienomis persigalvojo.

Birželio 28-ąją, penktadienį, Baškirijos moksleivių grupė su vadovais atvyko į Maskvą. Kitos dienos vakarą jie planavo išskristi į Ispaniją aviakompanijos "Rossija" reisui, o ryte užsuko į ambasadą vizų. Čia jų laukė netikėtumas: Ispanijos ambasada atsisakė suteikti vizą grupės vadovui Dinui Chužinui, jo žmonai ir dviem mažamečiams jų vaikams. Tuomet grupės vadovo vaidmenį perėmė jau minėta I. Savčiuk, o D.Chužinas su šeima tikėjosi gauti vizą vėliau. Vizos negavo ir dar viena grupės narė - moksleivė Jevgenija, keliavusi į Ispaniją kartu su savo vaikinu. Pažadėjusi laukti sugrįžtančio draugo, nusiminusi Jevgenija sugrįžo į Ufą.

Šeštadienio vakarą didžioji grupės dalis nuvyko į Domodedovo oro uostą. Ten paaiškėjo, jog jų reisas - iš Šeremetjevo, o ne iš Domodedovo. Suspėti į lėktuvą buvo likę pernelyg mažai laiko. Nors kelionės organizatoriai susisiekt su Šeremetjevo oro uostu ir prašė palaukti, aviakompanija "Rossija" atsisakė atidėti reguliarių reisą. Grupė buvo apgyvendinta viešbutyje, o įtakingi moksleivių tėvai kreipėsi į "Baškirijos avialinijas", prašydamos užsakomojo reiso. Kadangi prašytojai buvo neeiliniai, aviakompanija jautėsi įpareigota sutikti.

Atsitiktiniai keleiviai

Šidlovskių šeima iš Baltarusijos miesto Bresto jautėsi laiminga: Olegui gerai sekėsi verslas, dvi jo dukterys - penkiolikmetė Olga ir septyniolikmetė Julija - gerai mokėsi ir planavo stoti į Didžiosios Britanijos universitetus. Kiekvieną vasarą visa Šidlovskių šeima - vyras, žmona ir abi dukterys - vykdavo ilsėtis į užsienį. Šiemet jie nusipirko bilietus bendrovės "Sunny Travel" skrydžiui iš Maskvos į Barseloną.

Tačiau Šidlovskiems aiškiai nesisekė. Iš pradžių ambasada nenorėjo jiems duoti vizų, o vėliau planus pakoregavo traukinio avarija. Greitasis traukinys "Praha - Maskva", į kurį Breste įlipo Šidlovskiai, geležinkelio pervažoje susidūrė su miškininkų UAZ'u. Visi šeši mašinoje važiuavę žmonės žuvo. Traukiniui ilgam sustojus avarijos vietoje, Olegas netgi buvo pasiūlęs visiems grįžti namo - avarija nieko gero nežadanti. Tačiau pasitarusi šeima nusprendė tęsti kelionę. Maskvą pasiekę vėliau negu planavo, Šidlovskiai pavėlavo į Barselonon skrendantį lėktuvą. Laimė, kelionių agentūroje jiems nebrangiai pasiūlė naujus bilietus į užsakomąjį "Baškirijos avialinijų" reisą.

Į nelemtąjį lėktuvą atsitiktinai pakliuvo ir dar viena šeima. Architektas ir statybininkas Jurijus Kalojevas, Ispanijoje baigęs statytis vilą, pasikvietė savo žmoną Svetlaną ir du vaikus. Jauniausiajai, Dianai, buvo vos ketveri. Kelias dienas niekaip negalėjusi gauti bilietų, Svetlana apsidžiaugė, kai kelionių agentūra pasiūlė skristi

užsakomuoju reisui. Dianai tai buvo pirmoji kelionė lėktuvu. Maskvoje, atsisveikindama su savo dėde, ji tarė: "Tik saugok mano meškiuką. Kai grįšiu - vėl su juo žaisiu. Tegul manęs sulaukia".

Lėktuvas pagaliau pakyla

Vėly liepos pirmosios vakarą, 22 valandą 48 minutės Maskvos laiku, "Baškirijos avialinijų" lėktuvas TU-154 pakilo iš Maskvos Domodedovo oro uosto. Pagamintas 1995 metais, tai buvo vienas naujesnių šio tipo lėktuvų. Įgulai vadovavo patyręs 52 metų lakūnas kapitonas Aleksandras Grosas, jau dešimtus metus skraidęs tarptautiniais reisais, tarp jų ir į Barseloną. Lėktuve buvo 52 vaikai (devyni iš jų jaunesni negu 12 metų), penki suaugusieji keleiviai ir dvylika įgulos narių. Ispaniją lėktuvas turėjo pasiekti kitą rytą, pakeliui nusileidęs Miunchene (Vokietija) ir Ženevoje (Šveicarija).

Užmiršę rūpesčius lėktuvo keleiviai pamažu užsnūdo. Nemiegojo tik įgula, nuolat palaikiusi ryšį su skrydžių dispečeriais. Po poros valandų, pasipildęs kuro, TU-154 pakilo iš Miuncheno, o dar po keliolikos minučių lėktuvas perėjo Ciūricho (Šveicarija) dispečerių žinion.

Šveicarijos dispečerių darbą organizuoja bendrovė "Skyguide", kurios 99,85 % akcijų priklauso šalies vyriausybei. Pastaruoju metu, itin suintensyvėjus lėktuvų eismui, bendrovei smarkiai padaugėjo darbo, ir "Skyguide" darbo rodikliai ėmė blogėti. Vien praėjusiais metais 55 kartus buvo vos išvengta lėktuvų susidūrimų jos aptarnaujamoje teritorijoje. Bendrovė ėmė dirbti nuostolingai, todėl vadovybė, taupydama lėšas, sutrumpino dispečerių mokymo laiką, smarkiai sumažino jų skaičių ir padidino darbo krūvį. Nežiūrint to, ekspertai vis vien prognozavo bendrovei 15 milijonų Šveicarijos frankų nuostolio šiais finansiniais metais.

Nakties metu lėktuvų srautas labai sumažėja, todėl dispečeriai turi laiko atsipūsti. Paprastai naktį vienu metu tenka koordinuoti ne daugiau kaip penkis lėktuvus. Tikėtina, kad net visai nekoordinuojami jie saugiai prasilenktų.

TU - 154 nuolaužos



Nuotrauka iš autoriaus archyvo

Taip buvo ir liepos antrosios naktį. Nors Ciūricho dispečerinėje turėjo dirbti du koordinatoriai, vienam buvo leista pailsėti. Likęs dispečeris, Danijos pilietis Francas F., dirbo iškart prie dviejų radarų ekranų. Žemutinio radaro ekrane buvo matomi kylantys ir besileidžiantys lėktuvai, o aukšutinio - lėktuvai, praskrendantys dideliame aukštyje. Toks darbas vienam dispečeriui sunkiai aprėpiamas: skirtingų radarų ekranuose stebimi lėktuvai koordinuojami skirtingo dažnio radijo ryšiu, todėl neįmanoma vienu metu palaikyti ryšio su visais lėktuvais.

Pirmą valandą 23 minutės vietos laiku Italijos dispečeriai Ciūricho žinion perdavė greitojo pašto bendrovės DHL krovininį lėktuvą, skridusį vienuolikos kilometrų aukštyje. Šis Bahreine registruotas "Boeing-757", pilotuojamas dviejų patyrusių lakūnų - anglo Polo Filipso (Paul Phillips) ir kanadiečio Branto Kampionio (Brant Campioni) - skrido iš Bahreino į Briuselį per Bergamą. Neseniai pakilęs iš Bergamo oro uosto netoli Milano, jis tęsė kelionę šiaurės kryptimi į Briuselį.

Perėmęs DHL lėktuvą aukšutinio radaro žinion, dispečeris iškart ėmė sekti žemutinį radarą. Į Vokietijos ir Šveicarijos pasienyje esantį nedidelį Frydrichshafeno (Friedrichshafen) oro uostą tuo metu leidosi lėktuvas, kurio pilotai gerai nepažinojo vietovės, todėl lakūnams reikėjo dispečerio pagalbos. Palaikydamas ryšį su lakūnu, dispečeris keliskart nesėkmingai bandė telefonu susisiekti su Frydrichshafeno oro uostu.

Tuo tarpu lygiai pusę dviejų atskriejo pranešimas aukšutinio radaro dažniu: Vokietijos dispečeriai prašė perimti vakarų kryptimi skrendantį "Baškirijos avialinijų" lėktuvą TU-154. Dispečeris jį perėmė, neatkreipęs dėmesio į tai, jog šis lėktuvas, irgi skrendantis vienuolikos kilometrų aukštyje, kaipmat atsiras tame pačiame taške kaip ir DHL "Boeing". Dispečeris vėl nukreipė dėmesį į žemutinį radarą ir tris minutes nesėkmingai bandė telefonu susisiekti su Frydrichshafenu.

Tuo metu Vokietijos Karlsruės (Karlsruhe) skrydžių dispečerinėje įmontuota automatinė skrydžių saugumo sistema perspėjo Karlsruės dispečerį apie lėktuvų susidūrimo pavojų. Ciūricho dispečerinėje tokia sistema neveikė - tą naktį ji buvo taisoma. Karlsruės dispečeris negalėjo pats ištaisyti padėties, nes lėktuvai buvo ne jo kontrolės zonoje, todėl nedelsdamas specialiu telefonu jis ėmė skambinti Ciūricho dispečeriui. Bet ši telefono linija taip pat buvo taisoma. Tuomet Karlsruės dispečeris surinko paprasto Ciūricho dispečerinės telefono numerį - bet linija buvo užimta.

Pirmą valandą 34 minutės Ciūricho dispečeris baigė koordinuoti į Frydrichshafoną skridusį lėktuvą. Tik tuomet jis pamatė, kokia pavojinga padėtis susidariusi vienuolikos kilometrų aukštyje. Du lėktuvai grėsmingai artėjo vienas prie kito 800 kilometrų per valandą greičiu. Kadangi TU-154 netrukus turėjo leistis Ženevoje, dispečeris liepė jo lakūnams skubiai leistis, įspėdamas apie priekyje skrendantį kitą lėktuvą.

Lemtingos akimirkos

Daugelyje lėktuvų įmontuotos kompiuterinės susidūrimų išvengimo sistemos: kai iki galimo susidūrimo lieka apie 40 - 50 sekundžių, lakūnų kabinoje pasigirsta įrašas anglų kalba - "Traffic! Traffic!" ("Judėjimas! Judėjimas!"). Jei pavojus nepraeina po dvidešimties sekundžių, ši sistema garsiai liepia lakūnams kilti arba leistis, kad išvengtų susidūrimo. Lėktuvuose įmontuotos sistemos "susikalba" radijo ryšiu: jei vienam lėktuvui liepiama kilti, kito lėktuvo lakūnams sakoma leistis. Jei susidūrimo pavojus išlieka, sistema gali nurodinėti toliau: "staigiau leiskitės", "dabar kilkite" ir pan. Žemėje esantis dispečeris nežino apie sistemos komandas tol, kol lėktuvo įgula jam apie tai nepraneša.

Įdiegus susidūrimų išvengimo sistemą manyta, jog susidūrimai ore - praeities dalykas. Iš tiesų, daugybės avarių buvo išvengta šios sistemos dėka. Susidūrimo išvengimą nulemia viena itin svarbi taisyklė: abiejų lėktuvų pilotai privalo nedelsdami vykdyti automatinės sistemos komandas.

Pirmą valandą 35 minutės 5 sekundės TU-154 susidūrimų išvengimo sistema pranešė įgulai apie pavojų: "Traffic! Traffic!". Dar po penkių sekundžių pasigirdo dispečerio komanda TU-154 lakūnams skubiai leistis, nes priekyje - kitas lėktuvas. Kapitonas A. Grosas liepė savo įgulai leistis ir ruošėsi apie tai pranešti dispečeriui, kai kabinoje pasigirdo automatinės sistemos komanda: "Kilkite! Kilkite!"

Kai dispečerio nurodymai prieštarauja automatinės susidūrimų išvengimo sistemos komandai, Vakarų šalių lakūnų instrukcijos rekomenduoja paklusti automatinei sistemai. Daugelis lakūnų gerai žino šią rekomendaciją, tačiau ji nėra privaloma. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentai tokiu atveju leidžia lėktuvo kapitonui pačiam nuspręsti, kaip elgtis. Tuo tarpu buvusios Sovietų Sąjungos šalyse automatinė sistema įmontuota tik nedaugelyje lėktuvų, o lakūnai įpratę besąlygiškai paklusti dispečerio komandoms.

"Sistema liepia kilti", - komandą į rusų kalbą išvertė TU-154 pilotavęs lakūnas. Tačiau nusikeikęs kapitonas A. Grosas liepė jam leistis - dispečerio komanda svarbesnė. Dar po poros sekundžių Ciūricho dispečeris, nežinodamas apie priešingą automatinės sistemos komandą, pakartotinai pareikalavo skubiai leistis. "Leidžiamės", - atsakė jam TU-154 įgula, taip ir nepranešusi apie komandų prieštaravimą.

Pakartotinai liepęs Baškirijos laineriui leistis, susijaudinęs dispečeris padarė dar vieną lemtingą klaidą. "Jums iš dešinės artėja kitas lėktuvas", - pranešė jis TU įgulai. Iš tiesų "Boeing" artėjo link TU iš kairės. Kol Baškirijos laineris leidosi, įgula bergždžiai dairėsi dešinėn, tamsiame nakties danguje stengdamasi įžiūrėti kitą lėktuvą.



Nuotraukus iš avarijos archyvo

Tuo pačiu metu, kai automatinė sistema liepė TU įgulai kilti, "Boeing" ji nurodė leistis. Laikydami instrukcijų, "Boeing" lakūnai iškart pradėjo žemėti, tačiau apie tai ilgai nepranešė dispečeriui. Kai Baškirijos laineris pradėjo leistis, lėktuvai jau buvo pavojingai priartėję. Dar po septynių sekundžių boingo įgula pranešė dispečeriui: "Leidžiamės pagal automatinės sistemos komandą". Tuo metu jau buvo praėjusios 25 sekundės nuo DHL lėktuvo žemėjimo pradžios.

Tačiau išgirdus šį pranešimą vis dar buvo galima ištaisyti padėtį. Pavyzdžiui, liepti abiemis lėktuvams pasukti dešinėn. Šį pranešimą turėjo girdėti ir pradėjusio leistis TU įgula, kuri galėjo suprasti, jog artėjantis lėktuvas taip pat ėmė leistis. Tačiau ši nesuprato ir vis dar bergždžiai dairėsi dešinėn, o dispečeris pasijuto visiškai nebegalįs kontroliuoti padėties. Tikriausiai jis tikėjosi, kad tuščiame nakties danguje skrendantys lėktuvai vis vien neatsidurs tame pačiame taške.

Dėl prastų savo aerodinaminių savybių TU gali žemėti labai greitai. Nors boingas pradėjo leistis anksčiau, TU netrukus jį pasivijo. Tuo metu automatinė susidūrimų išvengimo sistema liepė boingui leistis greičiau, o Baškirijos laineriui greičiau kilti. Boingo lakūnai vėl pakluso sistemos komandai, o TU įgula dar kartą ją ignoravo.

Likus keturioms sekundėms iki susidūrimo boingo įgula pamatė artėjantį TU ir bandė staigiai manevruoti, tikėdamasi prasišlenkti.

Baškirijos lėktuvo įgula vis dairėsi dešinėn, o likus dviem sekundėms iki susidūrimo pamačiusi boingą taip pat bandė manevruoti. Tačiau nesėkmingai. Lėktuvai susidūrė pirmą valandą 36 minutės vietos (ir Lietuvos) laiku 10,76 kilometrų aukštyje virš Ueberlingen'o miestelio prie Bodeno (Konstancos) ežero, esančio Alpių papėdėje Vokietijos ir Šveicarijos pasienyje.

Mirties lietus

Gretimo Ovingeno miestelio mokyklos prižiūrėtojas Klausas-Dyteris Šindleris (Klaus-Dieter Schindler) jau miegojo, kai išgirdo baisų trenksmą, primenantį griaustinį. Tačiau buvo giedra vidurvasario naktis, audros niekas neprognozavo. Ponas Šindleris, nesuprasdamas griausmo priežasties, išbėgo į balkoną. "Danguje pamačiau degantį kamuolį, kuris krito žemyn už gretimo miško ir sprogo. Ugnis nušvietė visą padangę - kaip per fejerverką. O iš dangaus krintančios nuolaužos atrodė tarsi juodas lietus", - pasakojo Šindleris.

Lėktuvų nuolaužos išsibarstė kelių kvadratinį kilometrų plote. Nuo jų užsidegė mokykla, ūkinis pastatas bei keli gyvenamieji namai, tačiau žmonės nenukentėjo. Į įvykio vietą tuoj pat atvyko policijos, gaisrinės bei gelbėjimo brigados. Policijos sraigtasparniai ryškiais prožektoriais apšvietė katastrofos rajoną. Bodeno ežere, į kurį nukrito didžiausia boingo fiuzeliažo dalis, pasirodė paieškos laivai.

Apie įvykį tuojau pat ėmė pranešinėti pasaulio žiniasklaida. "Skyguide" atstovas Antonas Magas (Anton Maag) rytą pareiškė žurnalistams, jog TU-154 įgula "per vėlai sureagavo į dispečerio komandą leisti". Jis teigė, jog ši komanda buvo duota likus pusantros minutės iki susidūrimo, nors iš tiesų buvo likusios vos 44 sekundės. "Skyguide" atstovo kaltinimai Baškirijos lėktuvo įgulai stebino nepagrįstumu ir neetiškumu. Jais remdamasi, daugelio pasaulio šalių žiniasklaida tuoj pat apkaltino baškių įgulą dėl katastrofos. Iš kai kurių pranešimų atrodė, jog TU įgula kalta vien dėl to, kad ji buvo iš Rusijos ir skrido rusišku lėktuvu. Be jokio pagrindo suabejota TU įgulos anglų kalbos mokėjimu, taip pat prisimintos ankstesnės TU-154 avarijos, nors šiam įvykiui lėktuvo tipas neturėjo jokios įtakos. Netrukus Rusijos atstovai atsikirta tuo pačiu: jie ėmė viešai kaltinti Šveicarijos dispečerį, kuris po patirto šoko jau gulėjo ligoninėje.

Daugybė žmonių, sužinoję kraupią naujieną, ilgai negalėjo atsipeikėti. Barselonoje Jurijus Kalojevas nesulaukė savo žmonos ir vaikų, o Baškirijoje moksleivių tėvai sunkiai galėjo patikėti, kad niekada nebepamatys jų gyvų. Likimas užkirto kelią Olgos ir Julijos Šidlovskių svajonėms mokytis Anglijoje, o Zojos Fedotovas - senatvėje šnekučiuotis su draugėmis. Žlugo Jevgenijos viltis vėl pasimatyti su savo vaikinu Ufoje, o Maskvoje likęs keturmetės Dianos Kalojevos meškiukas iki šiol jos tebelaukia

Itin skaudu buvo D.Chužinui, kuris su savo žmona ir dviem vaikais turėjo skristi kartu kaip grupės vadovas. Kraupi žinia Chužinų šeimą pasiekė Maskvoje, kur jie vis dar tikėjosi gauti Ispanijos vizas. "Jaučiuosi, tarsi jei būčiau skridęs kartu, nieko nebūtų atsitikę, - sakė D.Chužinas, - nors ir suprantu, kad tai netiesa. Neįsivaizduoju, kaip grįžęs į Ufą pažvelgsiu į akis žuvusių vaikų tėvams, kurie man patikėjo patį brangiausią savo turtą".

Skaudžios pamokos

Liepos 4-ąją specialiu "Baškirijos avialinijų" lėktuvu į katastrofos vietą Alpių papėdėje atvyko žuvusiųjų giminės. Nors daugelis kūnų dar buvo neatpažinti, jie norėjo parsivežti bent grumstelį žemės iš ten, kur jų artimieji praleido paskutines savo gyvenimo akimirkas. Organizuojant pastarąją kelionę neapsieita be kuriozų. Vokietijos Baden-Viurtembergo žemės vyriausybė iš Ciūricho iškviatė pravoslavų šventiką, nežinodama, jog dauguma baškių - musulmonai. Tik jau atvykus žuvusiųjų giminėms susigriebta iškviesti musulmonų dvasininką.

Aukų pagerbimo ceremonijoje dalyvavo Vokietijos ir Rusijos atstovai, tačiau joje nebuvo nė vieno aukšto rango Šveicarijos pareigūno. Tiesa, šios šalies vyriausybė buvo pareiškusi formalią užuojautą Rusijos prezidentui V. Putinui, tačiau joje nepaminėjo Baškirijos. Tokie veiksmai gerokai papiktino šios respublikos visuomenę. Kai po savaitės, norėdamas ištaisyti padėtį, Šveicarijos prezidentas Kasparas Filigeris (Villiger) pareiškė pageidavimą dalyvauti žuvusiųjų laidotuvsė Ufoje, Baškirijos valdžia atsakė, jog toks vizitas nepageidautinas, kadangi ji "negalinti garantuoti Šveicarijos prezidento saugumo", ir pasiūlė jam atvykti kitu metu. Į laidotuves atvyko pats Rusijos prezidentas V. Putinas, kuris prie kapitono A. Groso kapo viešai pareiškė: "Aš skaičiau "juodosios dėžės" įrašus. Nors nesu specialistas, supratau, kad TU įgula nekalta".

Tai nebuvo atsakingas pareiškimas: net ir paaiškėjus daugeliui katastrofos aplinkybių, specialistai iki šiol tebesiginčija dėl jos priežasčių. Jau pasakyta daug įžvalgių pastabų. Siūloma sumažinti lėktuvų judėjimo kontrolės centrų skaičių ir padidinti likusiųjų finansavimą. Akivaizdu, jog dispečerinėse vienu metu turi dirbti ne mažiau kaip du žmonės, dispečeriai privalo žinoti lėktuvų susidūrimo išvengimo sistemos komandas ir neteikti joms prieštaraujančių įsakymų. O jei taip atsitinka, lakūnai turi paklusti automatinės sistemos reikalavimams. Iš šios nelaimės, be abejo, bus nemažai pasimokyta. Skaudžiausia, jog ši pamoka kainavo šitiek niekuo nekaltų žmonių, daugiausia vaikų, gyvybių, kurių jau niekas nesugrąžins.

KAIP JUS PAGEIDAUJATE



Ką visada mėgote!

Visada puikios kokybės Merrild kava – dabar naujoje pakuotėje!

Naujiena!

Ypač smulkiai malta kava, tinkama užplikyti tiesiog puodelyje!

Merrild



Merrild – ir diena bus gera!

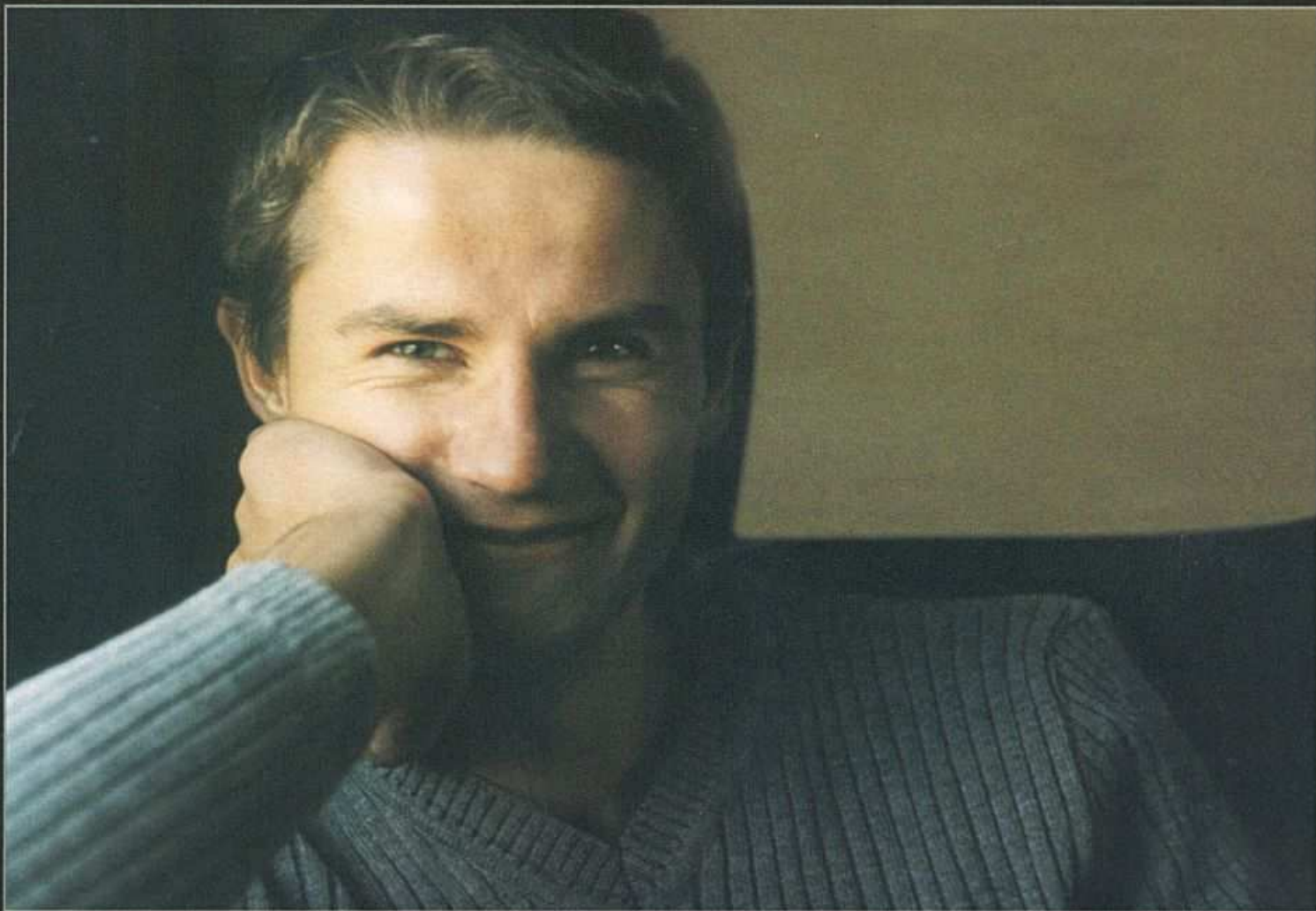


FOTO GALERIJA / PHOTO GALLERY
ANDRIUS ADOMAVIČIUS

Gimė 1977 rugpjūčio 11 dieną Papilėje.

Born 1977 08 11 in Papilė.

Studijavo Telšių aukštesniojoje dailės mokykloje ir Vilniaus Dailės Akademijoje.

Education: The School of Art in Telšiai, The Art Academy in Vilnius.

Dvylika metų, praleistų Akmenės aeroklube, padėjo kurti akmenį autoriaus kūrybiniams ieškojimams.

Twelve years of experience in the aero club of Akmenė are the main source for the young artist.

"Aš einu menininko, kaip aviatoriaus ir aviatoriaus, kaip menininko keliu. Kurdamas dažnai prisimenu Platoną, kuris meną suprato kaip pasaulio imitaciją. Pasininkdamas tokią medžiagą, kaip lėktuvų brėžiniai, aš imituju konstruktorių.

"I go artist's way like an aviator and aviator's way like an artist. During the process of creation, I think of Plato, who interpreted the art as the world imitation. The attempt to imitate a designing engineer resulted aeroplane drawings in the wood.

Piešiniai - dienoraščiai.

The graphics are my diary.

Patys tikriausi egzistuojantys segmentai.

Existing authentic segments.

Gyva linija išvedžioti lėktuvų brėžiniai.

Mixed principles of art and handicraft.

Pažinimo džiaugsmas.

Joy of cognition.

Nuotykis.

An adventure.

Erdvė, kurioje aš galiu būti savimi".

Ambience, where I can be myself".



SU-26
90x110
2001



LA-5
100x180
2002



SU-26
90x110
2001



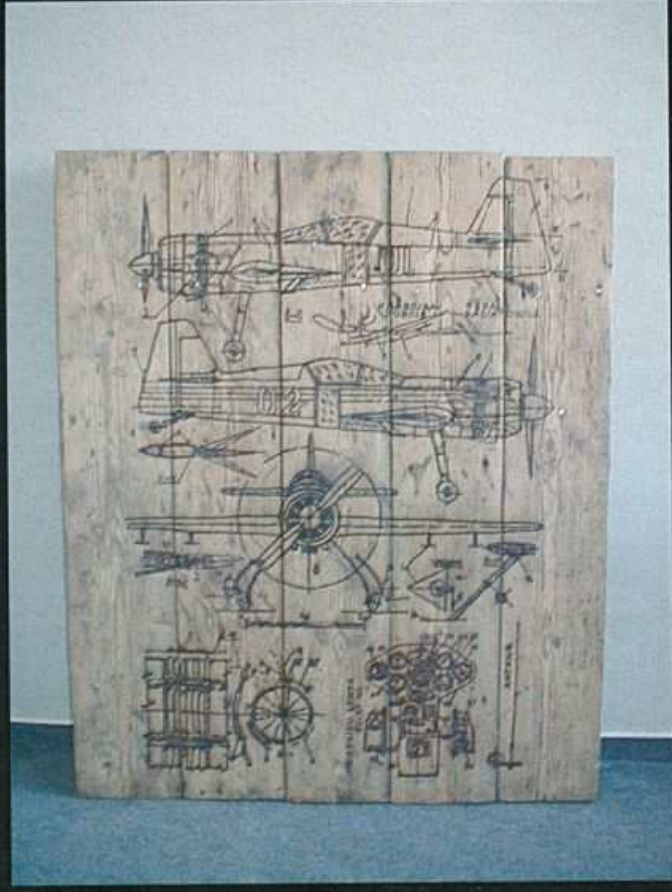
P-38
200x200
2002

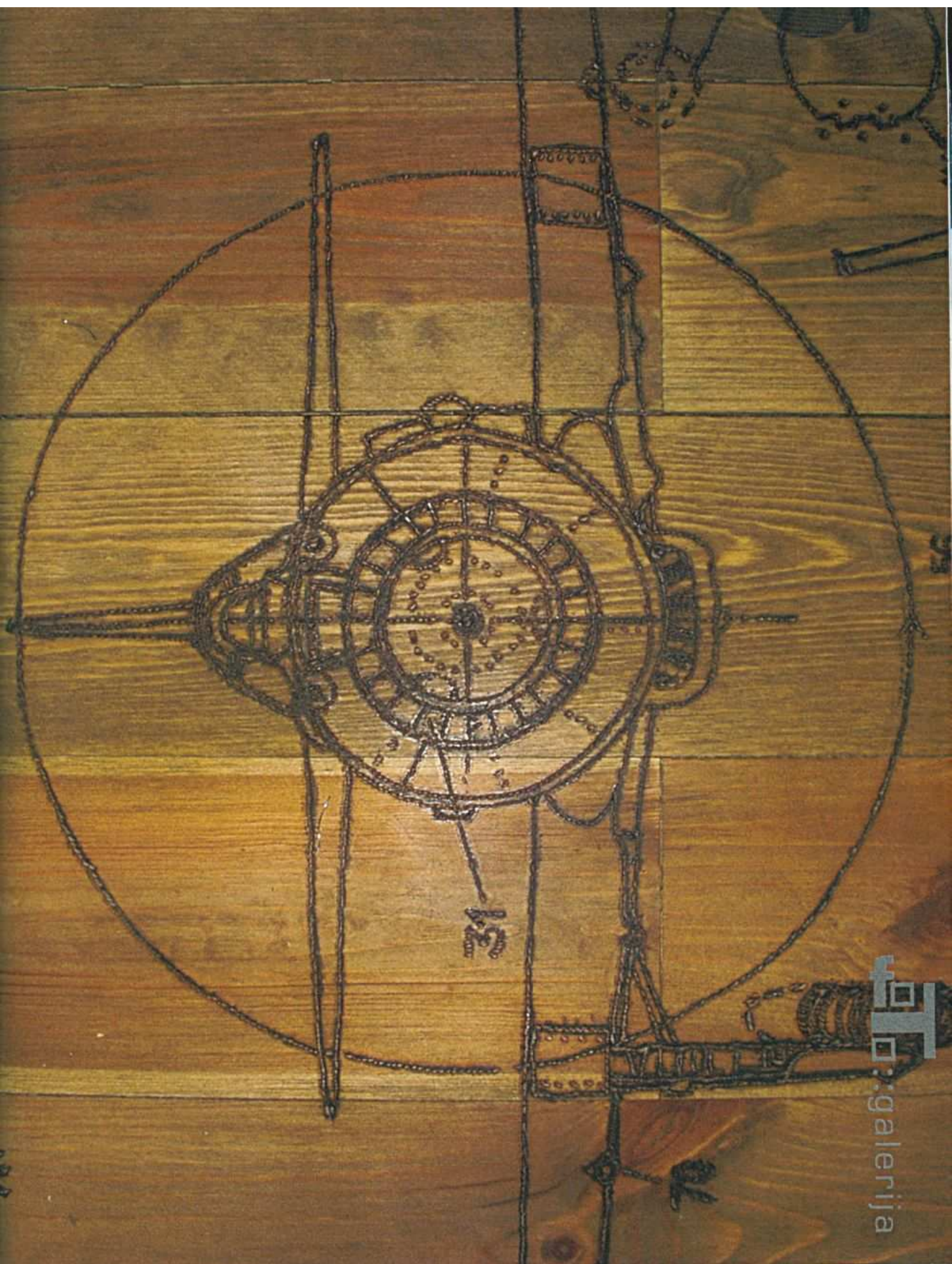


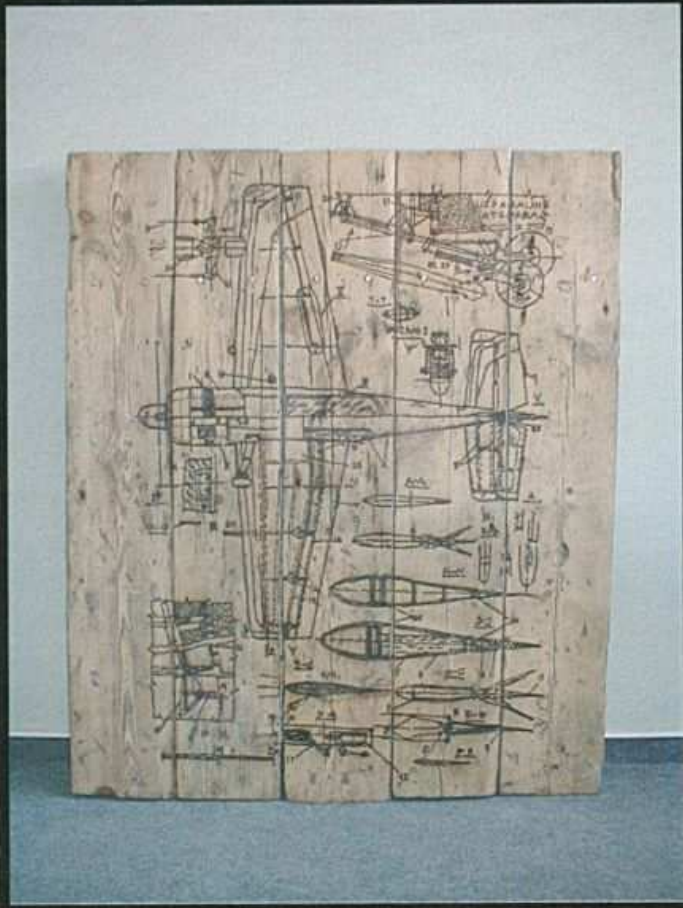
SU-26
90x110
2001



LA-5
100x180
2002

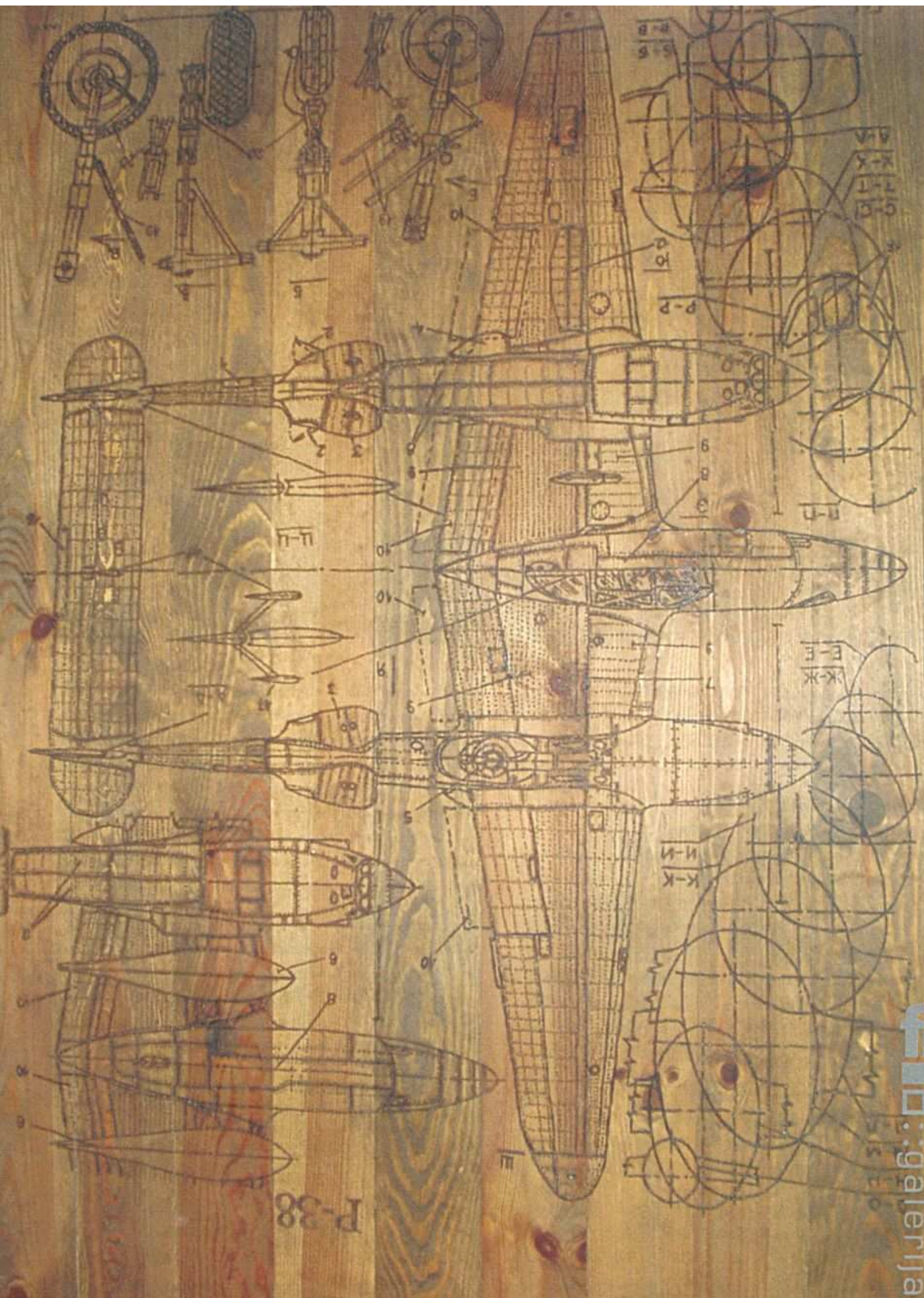














Luftwaffe

MITAI IR TIKROVĖ

Saulius Lukšys

NUO ANTROJO PASAULINIO KARO PABAIGOS PRAĖJO DAUGIAU KAIP 50 METŲ. ATRODYTŲ, KAD JAU SENIAI TURĖJO BŪTI ATSKLEISTI VISI PUSLAPIAI, SUSIJĘ SU TŲ METŲ ĮVYKIAIS, JŲ CHRONOLOGIJA, PASEKMĖMIS IR T.T. TAČIAU TAIP NĖRA: ISTORIJA DAR IR DABAR TURI NEMAŽAI "BALTŲJŲ DĖMIŲ".

Viena dirbtinai sukurta "baltoji dėmė" priklauso buvusiai Tarybų Sąjungai (TSRS), kai, pataikaujant ideologiniams principams, ne visai suprantamiems bet kuriam normaliam žmogui, buvo nutylimi arba iškreipiami ištisi karo puslapiai. Užtenka prisiminti, kad gana ilgą laiką TSRS istorijoje nebuvo pavadinimo II-asis Pasaulinis karas (toliau tekste - II PK) - mes žinojome tik Didįjį Tėvynės karą, o daugelis rusų tikėjo, kad II PK prasidėjo 1941 m. birželio 22 d. ir visi mūšiai vyko tik Rytų fronte.

Ir kaip bebūtų keista, net iki šiol "baltoji dėmė" išlieka Vokietijos Karinių pajėgų, ypač Karinių oro pajėgų (KOP) arba Luft-

waffe, veiksmų II PK metu, kai ir istorijoje, ir masinėje kultūroje vokiečių armija buvo vaizduojama kaip koks beveidis mechanizmas. Užtenka prisiminti karikatūrinį KOP lakūno paveikslą, kuris literatūroje, o ypač tarybinuose kino filmuose, buvo vaizduojamas kaip labai liesas žmogus, solidaus amžiaus, kumpanosis, "sulaižytais" plaukais. Su juo narsūs tarybiniai lakūnai šauniai "susitvarkydavo" oro mūšyje: tarp kovinių skrydžių suspėdavo savi-veikliniame orkestre groti balalaika ar kitu muzikos instrumentu, chorą dainuoti jaudinančias dainas.

Bet vis dėlto, kokia gi iš tikrųjų buvo ta vokiečių kariuomenė? Puikiai apmokyta ir turinti šiuolaikinę karinę techniką, ji buvo rimtu priešininku bet kuriai to laikotarpio armijai ir jokių būdu nepanašė į karikatūrinį paveikslą tarybinėje karo laikų kronikoje. Vokiečių povandeninių laivų jūrininkų, tankistų ir lakūnų kariniai pasiekimai buvo labai aukšti - tą patvirtino atitinkami tarybinės ir sąjungininkų armijų nuostoliai.

Bendras Luftwaffe pergalių skaičius II PK yra įspūdingas, o pagal veiksmų visuose II PK frontuose efektyvumą Luftwaffe lakūnai neturėjo sau lygių. Visame pasaulyje žinomi asmeniniai geriausių vokiečių lakūnų pasiekimai: dieninio naikintuvo piloto Ericho Hartmanno, numušusio 352 priešo lėktuvus, vien Rytų fronte - 345; Hans-Ulricho Rudelio, skraidžiusio su pikiuojančiais bombonešiais ir sunaikinusio 519 tarybinių tankų ir kitos karinės technikos:



Luftwaffe lakūnai buvo labai jauni - nuo 20 iki 25 metų

automobilių, šarvuotųjų traukinių, įvairių tipų laivų, artilerijos baterijų pozicijų, o taip pat numušusio 9 rusų lėktuvus. Negalima nepaminėti ir naktinių naikintuvų piloto Heinzo Wolfgango Schnauferio, numušusio 121 priešų lėktuvą ir turėjusio daug bendro su Hartmannu: abu gimė 1922 m., po to įstojo į "Hitlerjugendą", skraidė sklandytuvais norėdami tapti karo lakūnais. Turėdami tik 22 metus abu tapo geriausiais dienos ir naktinės naikintuvų aviacijos pilotais. Negalima pamiršti ir geriausiųjų bombonešių pilotų, apdovanotų Riterio Kryžiumi su Ažuolo lapais ir Kardais: pulkininko Wernerio Baumbacho, pulkininko Joachimo Helbigo,

atlikusio virš 350 kovinių skrydžių, pulkininko-leitenanto Hermanno Hogebacko, atlikusio virš 600 kovinių skrydžių, ir generolo-leitenanto Dietricho Peltz, jauniausio generolo ne tik Luftwaffe, bet ir visoje Vokietijos armijoje.

Tarybinėje ir rusų spaudoje net iki šiol pasirodo straipsniai, kur abejojama šių duomenų tikrove ir Luftwaffe veiksmų efektyvumu Rytų fronte. Netgi tarp žmonių, kurie domisi II PK istorija, egzistuoja keletas įvairių mitų apie Luftwaffe naikintuvų lakūnus.

Mitai ir tikrovė

Pirmasis mitas - "solidus lakūnų amžius". Iš tikrųjų daugelis Luftwaffe lakūnų-naikintojų buvo labai jauni žmonės - nuo 20 iki 25 metų amžiaus. Minėtasis Erichas Hartmannas karą baigė turėdamas tik 23 metus. 30 metų amžiaus pilotas Luftwaffe jau buvo "senukas", o 30-metis Adolfas Gallandas turėjo generolo - majoro laipsnį ir buvo Luftwaffe naikintuvų vadas.

Antrasis mitas - "didelė Luftwaffe kiekybinė persvara" Rytų fronte karo pradžioje ir vėliau. Luftwaffe Rytų fronte niekada neturėjo ryšios kiekybinės persvaros prieš tarybinę armiją, jau nekalbant apie JAV ir Anglijos aviaciją Vakarų fronte. Atvirkščiai, faktai byloja visai ką kita - didžiąją karo dalį Luftwaffe lėktuvų skaičiumi nusileido savo pagrindiniams priešams.

Dieniniai naikintuvai Messerschmit Bf 109D - 1



Trečiasis mitas - "Luftwaffe lakūnai sau prisirašydavo pergales ore: kada buvo numušamas vienas priešų lėktuvas, pergale buvo užrašoma visiems grupės, dalyvavusios mūšyje, pilotams". Oficiali pergale ore mūšyje pripažinimo sistema su tikrai vokišku punktualumu ir pedantiškumu, egzistavusi Luftwaffe, praktiškai nepaliko jokios galimybės kokiems nors "prirašymams" arba "dvigubai" statistikai. Vienintelis sąmoningas papildomų pergalių prirašymo atvejis iš karto buvo nustatytas pačių vokiečių pilotų.

Ketvirtasis mitas - "Luftwaffe naikintuvų aviacija buvo sunaikinta Rytų fronte". Iš turimų 18 - os Luftwaffe naikintuvų eskadrų Rytų fronte nuolatos veikė keturios, kurios tik retkarčiais buvo papildomos atskiromis grupėmis iš kitų eskadrilių. Realūs praradimų skaičiai byloja apie tai, kad mūšiuose Rytų fronte per visą karą Luftwaffe neteko apie 4000 naikintuvų, o Vakarų fronte buvo prarasta apie 13 000 naikintuvų, t.y. 2,5 karto daugiau. Du trečdaliai visų naikintuvų aviacijos lakūnų žuvo kaip tik Vakarų fronte.

Penktasis mitas - "1944 metais tarybinė aviacija galutinai įgijo pranašumą ore". Iš tikrųjų, 1944 - 1945 metais tarybinė aviacija turėjo ryškų pranašumą ore. Bet ar tai reiškė, kad Luftwaffe veiksmų efektyvumas sumažėjo? Pripažįstama, kad tarybinės aviacijos nuostoliai 1941 m. buvo apie 5000 naikintuvų, tuo metu, kai vokiečiai neteko apie 600 lėktuvų, o 1944 m. tarybinė aviacija neteko apie 7000 naikintuvų, kai Luftwaffe - 1100, t.y. santykis nuo 8,3:1 vokiečių naudai sumažėjo iki 6,3:1 į tą pačią pusę. Tik 1945 m., kada tarybinė aviacija neteko apie 2000 naikintuvų, o vokiečiai apie 1000, šis santykis sumažėjo iki 2:1 vokiečių naudai. Ar tai galima pavadinti ryškiu pranašumu ore?

Šeštasis mitas - "paskutiniame karo etape vokiečių lakūnai vengė stoti į mūšį su tarybiniais lakūnais". Šis tvirtinimas yra logiškas penktojo mito tęsinys. Faktiškai visi tarybiniai lakūnai savo pokario memuaruose patvirtina, kad iki pat karo pabaigos vokiečių lakūnai galėjo pasirinkti, ar jiems stoti į mūšį su rusų naikintuvais, ar ne. Tai reiškė, kad jų lėktuvai turėjo pakankamai geras skridimo charakteristikas tokiam pasirinkimui. Antra, vokiečių lakūnai-naikintojai Rytų fronte laikėsi vienos taktikos: priešą atakuoti staigiai ir tik tada, kai tam buvo tinkamos sąlygos. Tai buvo visiškai teisingi veiksmai, kai priešas turi absoliučią kiekybinę persvarą, leidžiantys išvengti nereikalingų nuostolių ir nieko bendro neturėjo su bailumu. Na, o kas kam kėlė didesnę grėsmę, matyti iš anksčiau pateiktų nuostolių skaičiaus.

Septintasis mitas - "vokiečių lakūnų asmeninės savybės". Kuo tik nekaltino Luftwaffe lakūnus - ir bailumu, ir žiaurumu, ir klaida... Tačiau bailių ir niekšų galima rasti kiekvienoje pasaulio armijoje. Tačiau dėl Luftwaffe lakūnų galima pateikti tokius pavyzdžius. Jau minėtas U. Rudelis šešis kartus leidosi už fronto linijos, kad išvežtų numuštų lėktuvų įgulas. Penki lakūnai-naikintojai dėl sužeidimų į galvą neteko vienos akies, bet... Išėję iš ligoninių, grįžo į frontą ir tęsė kovinius skrydžius. Dar vienas naikintuvo pilotas skraidė



su vienos kojos protezu. Luftwaffe vyravo nerašytas riteriškumo kodeksas priešui ir ore, ir ant žemės, kurį pažeisti lakūnui buvo didžiausia gėda.

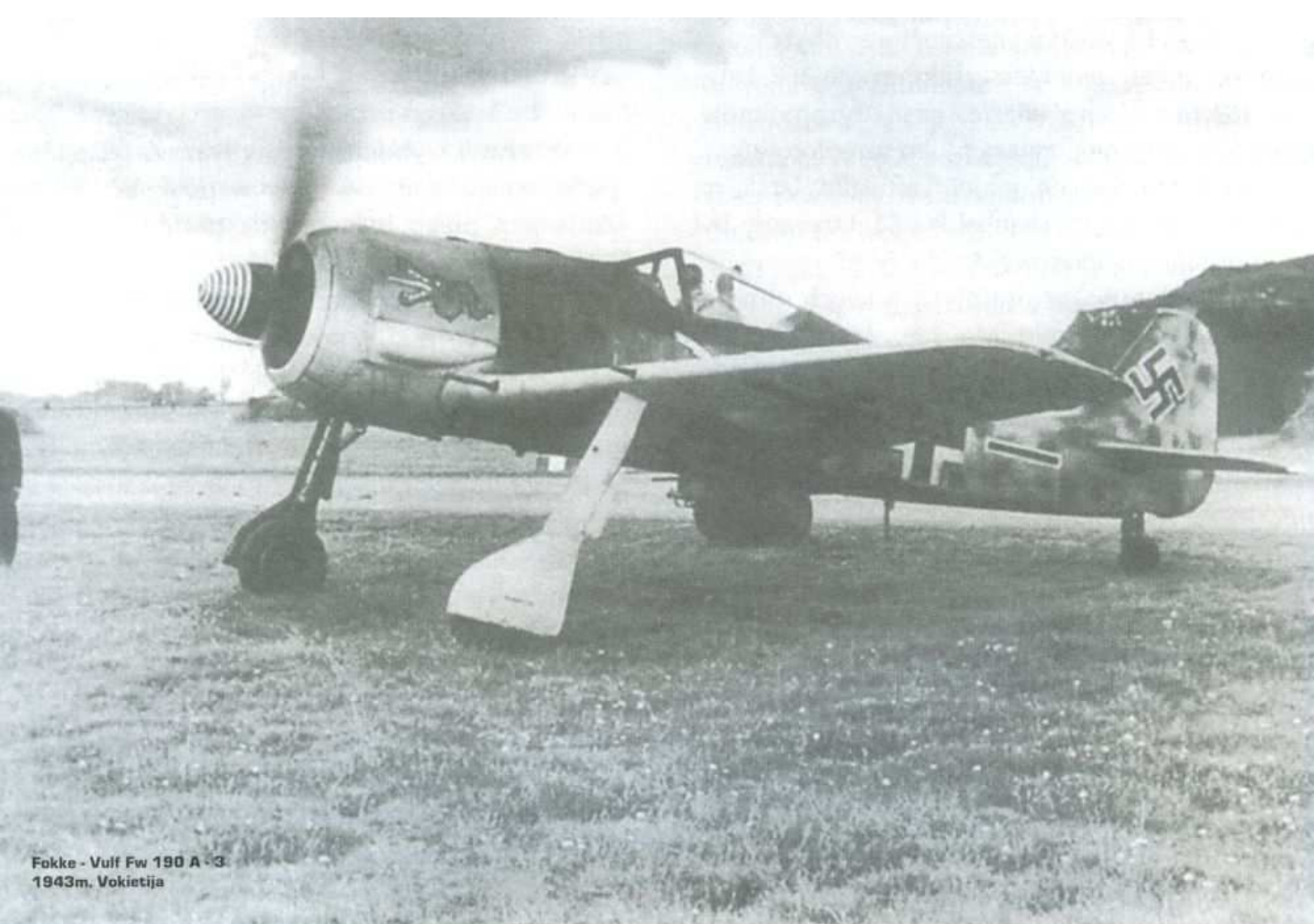
Aštuntasis mitas - "fanatiškas atsidavimas Fiureriui ir nacionalsocializmui". Pagal Luftwaffe pilotų karinį statutą karininkai negalėjo būti jokių, tame tarpe ir nacionalsocialistų, politinių partijų nariais. Luftwaffe eskadrilėse iš viso nebuvo jokių partinės kontrolės struktūrų, kaip, pavyzdžiui, tarybinėje armijoje, kur buvo ir politiniai skyriai, ir politiniai vadovai... Tik 1944 m. rudens pradžioje, po garsaus liepos mėn. pasikėsinimo į Hitlerį, Luftwaffe eskadrilėse buvo įvesta panaši į politinių komisarų pareigybė, kuri, tiesa, egzistavo visai neilgai, nes "neprigijo". Daugelis Luftwaffe lakūnų gana skeptiškai vertino nacionalsocializmo idėjas. Praktiškai visi žinomi Luftwaffe asai susitikimuose su Hitleriu asmeninių pokalbių metu nebijodami, atvirai išsakydavo kritines pastabas apie padėtį fronte, Vokietijoje ir pan.

Vokietijos KOP įkūrimo prielaidos

Trumpam grįžkime į praeitį. 1919 m. birželio 28 d. Prancūzijoje buvo pasirašyta Versalio sutartis, kuri įvertino ir susumavo I PK rezultatus. Pagal šios sutarties sąlygas didžioji Vokietijos teritorijos dalis buvo atiduota šalims-nugalėtojoms ir jų sąjungininkams. Vokietijai buvo uždrausta turėti savo civilinę ir karinę aviaciją. Versalio sutarties reikalavimai žemino Vokietiją, kėlė gyventojų nepasitenkinimą dėl ekonominių, politinių ir pan. problemų bei skatino greitą Vokietijos nacionalsocializmo idėjų populiarumo plitimą.

Nežiūrint draudimo turėti savo aviaciją, Vokietijos kariniai sluoksniai svajojo apie jos atkūrimą. 1922 m. sąjungininkai leido įkurti civilinę aviaciją. Tuo pačiu metu Vokietijoje plačiai paplito aviacijos ir sklandymo klubai. Kad nenutrauktų dar I PK metu pradėtų darbų, vokiečių aviacijos konstruktoriai laikinai išvyko dirbti į kitas šalis. Ten buvo perkelta ir lėktuvų gamyba. Junkers lėktuvai buvo surenkami Limhamme (Švedija), Filiuose prie Maskvos (TSRS), Angoroje (Turkija), Dornje lėktuvai - Altenrheime (Šveicarija) ir Papendrecht (Olandija).





Fokke - Vulf Fw 190 A - 3
1943m. Vokietija

Faktiškai jau nuo 20-ųjų metų pradžios Vokietija slapta ruošė pilotus karinei aviacijai. Beje, indėlių į Luftwaffe kūrimą įnešė ir TSRS, kuri nuo 1925 m. pradžios Lipecko aviacijos mokykloje organizavo slaptus vokiečių naikintųjų ir stebėtojų (žvalgy) kursus. Iki 1933 m. spalio mėn. šiuos kursus baigė 120 pilotų ir 100 stebėtojų.

1933 m. sausio 30 d. Vokietijos kancleriu tapus Adolfui Hitleriui, Luftwaffe kūrimo procesas labai paspartėjo. Per trumpą laiką pastatyta daug naujų lėktuvų gamyklų, šimtai lakūnų praėjo slaptą paruošimą oro mūšio kursuose, kur mokėsi šaudyti į žemės ir oro taikinius. 1935 m. kovo 1d. Vokietijoje oficialiai paskelbtas Luftwaffe įkūrimas: jos sudėtyje buvo 34 eskadrilės, tarp jų 13 bombonešių ir 5 naikintuvų.

Pirmą kartą Luftwaffe jėgos buvo išbandytos Ispanijoje pilietinio karo metu. Būtent ten karinį krikštą gavo būsimieji Luftwaffe asai: Werneris Moelders, Adolfas Gallandas, Walteris Desau, Wolf-Dietrichas Wilcke, Hannes Trautloft ir daugelis kitų. Ispanijoje W. Moelders sukūrė ir išbandė naują veiksmų ore taktiką, atnešusią didelę sėkmę vokiečių naikintuvams. 1936-1939 m. Ispanijos kare kovinį krikštą gavo 405 Luftwaffe lakūnai-naikintojai: 125 karininkai ir 280 puskarininkių. Iš 262 lėktuvų, tuo metu buvusių legiono "Kondoras" sudėtyje, prarasti 40 Bf-109 ir 38 He-51. Respublikos aviacija iškovojo 345 pergalės, iš jų 213 - rusų lakūnai, 85 - ispanai, 23 - prancūzai, 22 - bulgarai

ir 2 - amerikiečiai. Frankistų lakūnų sąskaitoje - 695 pergalės: 314 - legiono "Kondoras" lakūnų, 205 - italų ir 176 - ispanų lakūnų sąskaitoje.

II PK pradžioje, 1939 m. rugsėjo 1 d., Luftwaffe jau buvo galinga jėga: 30 bombonešių, 18 naikintuvų, 10 bombonešių-naikintuvų grupių, 8 grupės pikiruojančių bombonešių, 5 grupės transporto lėktuvų. Tačiau ryškaus pranašumo tuo metu Luftwaffe neturėjo nei prieš Anglijos, nei prieš Prancūzijos ar TSRS KOP. Pagrindiniu Luftwaffe "arkliuku" buvo puiki organizacija, šiuolaikinės taktikos panaudojimas naikintuvų ir šturmo aviacijoje ir, savaime suprantama, puikiai paruošti pilotai.

Luftwaffe II-ojo Pasaulinio karo metu

Karo metais Luftwaffe galia augo. Jeigu 1939 m. jos sudėtyje buvo 400 tūkstančių žmonių, tai 1945 metais tas skaičius pasiekė 1 mln. Jei 1941 06 22 Luftwaffe turėjo 10 naikintuvų eskadrų, tai karo metu papildomai buvo suformuotos dar aštuonios: viena - 1942 m., keturios - 1943 m. ir trys - 1944 m. Nuolat buvo didinamos lėktuvų gamybos apimtys, kurios maksimumą pasiekė 1944 metais. Pirmaisiais karo metais daugiausia gaminta bombonešių ir šturmo lėktuvų. Tai paaiškinama tuo, kad pirmajame karo etape vokiečiai puolė ir jiems reikėjo daug puolamųjų ginklų - bombonešių ir šturmo lėktuvų. Kai situacija fronte pasikeitė ir vokiečiai buvo priversti pereiti prie gynybos, buvo imta

didinti vienmotorių naikintuvų gamybą. Lyginant su 1941 metais, jų gamyba 1944 m. išaugo 9 kartus (25860 lėktuvų - 1944 m. ir 2852 lėktuvai - 1941 m.)!

Panašiu būdu keitėsi ir Luftwaffe jėgų pasiskirstymas įvairiuose karinių veiksmų "teatruose". 1943 m. vasarą prasidėjo reguliarius amerikiečių sunkiųjų bombonešių antskrydžiai į Vokietiją. Jų galia vis didėjo, todėl ėmė kelti rimtą grėsmę Vokietijos pramonei ir kariniam potencialui. Dėl to pagrindinės dieninių naikintuvų pajėgos iš Rytų fronto buvo perkeltos į Vakarų frontą ir Italiją. Faktiškai naktiniai naikintuvai visą karą buvo dislokuoti tik Vakarų fronte. 1943 m. sąjungininkų kariuomenei iš pradžių išsilaipinus Italijoje ir Sicilijoje, o 1944 m. Normandijoje, į ten iš Rytų fronto buvo pervesta ir daugelis Luftwaffe bombonešių eskadrilių. O beveik visa šturmo ir žvalgybinė aviacija veikė Rytų fronte.

Klausimas apie Luftwaffe nuostolius II PK metu iki šiol lieka atviras: apytikriai Luftwaffe neteko 52 600 skraidančiojo personalo: apie 8500 lakūnų - naikintojų, apie 30 300 žmonių dingo be žinios arba pateko į nelaisvę, iš jų 2700 - lakūnai - naikintojai, sužeista apie 37 600 žmonių, iš jų apie 9100 dieninių lakūnų - naikintojų.

Tarybinės aviacijos nuostoliai 1941-1945 metais: žuvo apie 18 400 žmonių, dingo be žinios arba papuolė į nelaisvę apie 20 600 žmonių.

Nežiūrint tokių didžiulių praradimų, Luftwaffe dieninė naikintuvų aviacija iki pat karo pabaigos išliko pati didžiausia: 1945 m. balandžio 15 d. jos sudėtyje buvo 2563 lėktuvai (Bf-109 - 1202, FW-190 - 1097, Ta-152 - 16, Me-163 - 120, Me-262 - 112 ir He-162 - 16). Tuo pačiu metu naktinių naikintuvų aviacija turėjo 520 lėktuvų, šturmo - 1144, o bombonešių aviacija - tik 305 lėktuvus.

Luftwaffe vyravo labai griežta oficialių pergalių patvirtinimo tvarka. Po sėkmingo mūšio lakūnas vadovybei pateikdavo raportą raštu, kur smulkiai aprašydavo oro mūšio vietą ir jo aplinkybes. Grupės arba eskadrilės vadas, tik gavęs kitų lakūnų liudijimus, duomenis iš antžeminių stebėjimo postų, išryškintą fotokulkosvaidžio juostą, pateikdavo išvadą, kurios ir buvo pagrindas oficialiam pergalės patvirtinimui arba nepatvirtinimui. Optimaliausias variantas - kai buvo fiksuojama numušto lėktuvo kritimo vieta. Po oficialaus pergalės pripažinimo Luftwaffe lakūnas gaudavo specialų liudijimą, kuriame buvo nurodyta mūšio vieta, data ir laikas, numušto lėktuvo tipas, jo pažeidimų charakteris, kritimo vieta ir t.t.

Tačiau pakankamai daug numuštų priešų lėktuvų Luftwaffe pilotams nebuvo užskaityti, kadangi neatsirasdavo "gyvų" liudytojų ir po mūšio nebuvo kam patvirtinti pergalės faktas. Dėl šios priežasties eskadrilės JG11 vadui majorui Anton Hackl nebuvo užskaityti 24 lėktuvai, numušti oro mūšių metu Vakarų fronte, nors visi jie buvo užfiksuoti jo "Fokke-Vulf" fotokulkosvaidžio juostoje.

Geriausieji vokiečių lakūnai - ekspertai

I PK metu prancūzų laikraščiuose pirmą kartą buvo paminėtas terminas "asas". 1915 m. prancūzų žurnalistai lakūnus, numušusius 3 ir daugiau priešų lėktuvų, pavadino "tūzais", o prancūzų kalba "tūzas" yra "as". Pirmuoju asu pavadintas legendinis prancūzų lakūnas Roland Garros.

Žodis "asas" greitai prigijo. Visos šalys norėjo turėti savus didvyrius, o lakūnai - naikintojai šiam vaidmeniui labiausiai tiko. Iš pradžių savo pergalės skaičiavo patys, bet greitai buvo įvesta oficiali apskaita, pergalių pripažinimui paruoštos specialios taisyklės. I PK asu galėjo tapti ne tik naikintuvo pilotas, bet, pavyzdžiui, ir šaulys - stebėtojas. Jie spaudoje buvo vadinami "lakūnas-asas" ir "oro asas". Kartu su numuštais priešų lėktuvais buvo skaičiuojami ir numušti diržabliai bei aerostatai. Apie I PK asus - atskiras straipsnis, nes toliau kalbėsime tik apie Luftwaffe asus II PK metu.

Būtina pabrėžti, kad terminas "asas", kuris plačiai taikomas Anglijos, Prancūzijos, JAV ir kitų šalių geriausiems lakūnams, laimėjusiems penkis ir daugiau mūšių, visiškai nebuvo naudojamas Vokietijoje nei I PK, nei II PK metais. Luftwaffe vyravo nuomonė, kad lakūną, iškovojusį penkis arba šiek tiek daugiau pergalių, yra juokinga vadinti "asu". Patys vokiečiai savo geriausius pilotus vadino "ekspertais" (vok. Experten). Dažniausiai tai buvo pilotai, apdovanoti Riterio Kryžiumi, o jais galėjo būti ir lakūnas-naikintojas, ir bombonešio, šturmo bei žvalgybinio lėktuvo lakūnas.

Pagal įvairias skaičiavimo metodikas Luftwaffe lakūnų numuštų priešų lėktuvų skaičius II PK yra įvairus, tačiau realiausi skaičiai tikriausiai yra šie: iš viso numušta apie 70 000 priešų lėktuvų, iš jų 45 000 - Rytų fronte. Be to, zenitinė artilerija visuose frontuose numušė dar apie 20 000 priešų lėktuvų.

Lėktuvas - brangi mašina. Geriau iš karto paruošti lakūną, negu laukti, kol jis pats išmoks (jeigu jam pasiseks). Todėl pirmajam mūšiui Luftwaffe savo pilotus ruošė neskubėdami, labai rūpestingai. Pilotas turėjo praskraidyti 450 val. (karo pabaigoje - 150 val.) ir jokių būdu prieš laiką negalėjo stoti į mūšį. Paprastai pirmuosiuose 100 kovinių skridimų naujokas tik stebėjo mūšį iš šalies: mokėsi taktikos gudrybių, stebėjo priešų elgesį, o kritišku momentu turėjo vengti susitikimo su priešu.



TSRS "Stalino sakalų" paruošimui buvo skiriama 2 - 3 mėn. ir 10 -12 val. skraidymo.

Be žymiojo aso Hartmanno Luftwaffe dieninėje naikintuvų aviacijoje buvo ir kitų: Gerdas Barkhornas (301 pergalė), Giunteris Rall (275 pergalės), Otto Kittelis (267 pergalės), Walteris Nowotny (258 pergalės), Erichas Rudorfferis (222 pergalės). 102 Luft-

waffe lakūnai kiekvienas sunaikino daugiau kaip po 100 priešų lėktuvų, o dešimt geriausių kartu - net 2588! Penkiolika pilotų savo sąskaitoje turėjo po 200 ir daugiau numuštų priešų lėktuvų. O iš viso II PK metu daugiau kaip 5000 vokiečių karo lakūnų turėjo penkias ir daugiau pergalių ore.

(tęsinys kitame numeryje)



Messerschmitt Bf-109 E - 4N 1940m.

PYRMOLITA

Savanorių pr. 339a, Kaunas
Tel./faksas (37) 31 32 73
El. paštas pyrmolita@takas.lt

Dažų sistemos ir hermetikai - visų kategorijų orlaiviams, numatytiems eksploatuoti visose pasaulio klimatinėse juostose

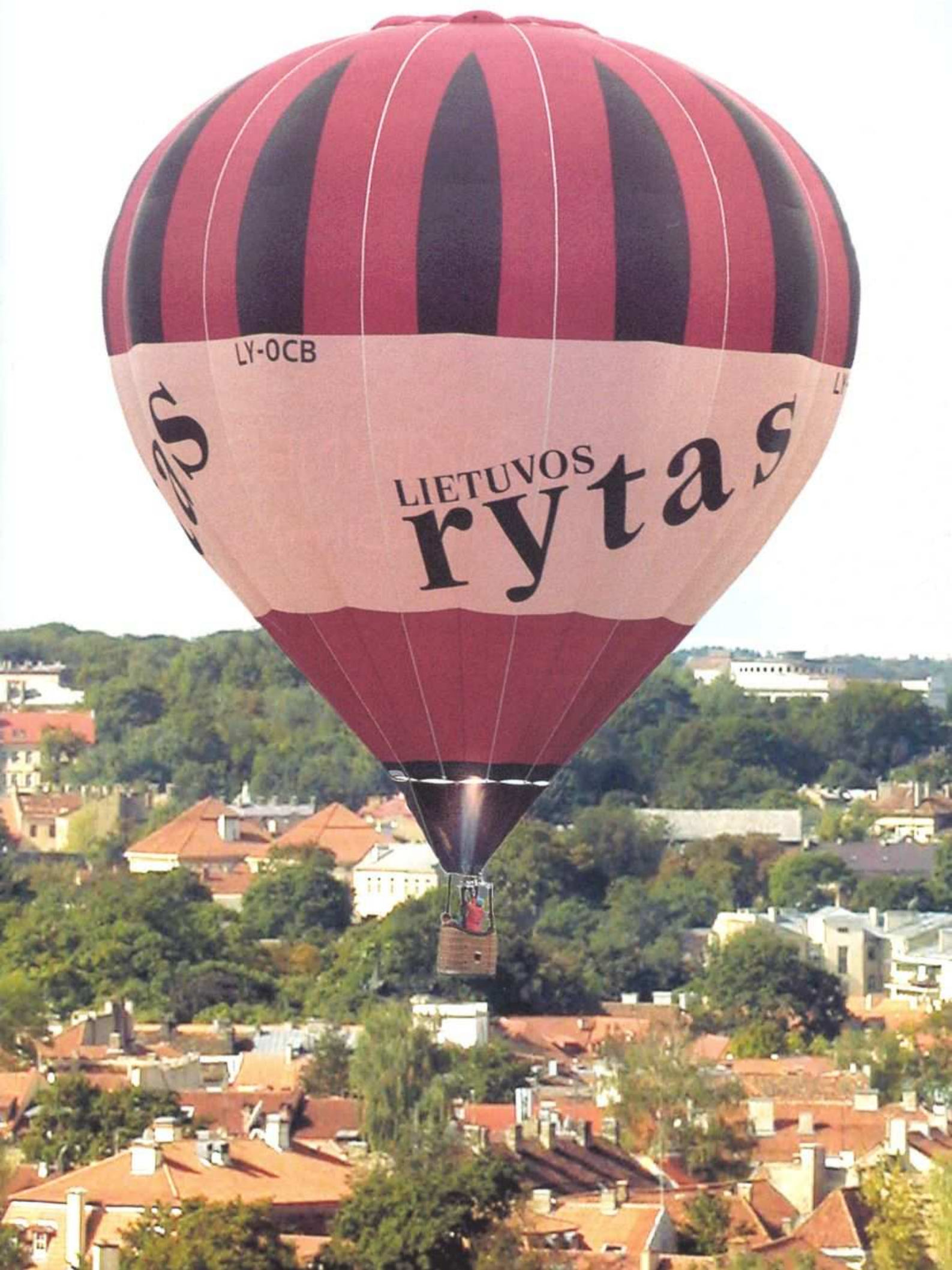
Dosothane® HS dažų gama - kompanijos pasididžiavimas. Pasižymintys labai geromis dekoratyvinėmis savybėmis (blizga, glotniai dengia paviršius), atsparūs atmosferos teršalams, cheminių naftos produktų poveikiui bei saulės radiacijai dažai žymiai pailgina orlaivio eksploatacijos laiką


Geros technologinės savybės: elastingumas, stiprumas, atsparumas įvairiems mechaniniams poveikiams, puikus sukibimas su dengiamu paviršiumi - aliuminio lydiniais

PRC® žymi aukštos technologijos hermetikų gamą, kurioje dominuoja temperatūrai atsparios, koroziją lėtinančios, dideliu stiprumu pasižyminčios medžiagos, skirtos aviacinio kuro talpų sandarinimo darbams



PRC-DeSoto
International
medžiagos ir technologijos





"Lietuvos rytas" pristato:

DIDŽIOSIOS LENKTYNĖS DIDYSIS OREIVIŲ ATRADIMAS

Edmundas Ganusauskas

E. Ganusausko nuotraukos

NEMUNAČIO OREIVIŲ KLUBO VADOVAS GINTARAS ŠURKUS ANT KOKIO NORS OREIVYSTĖS POSTAMENTO TURI STOVĖTI VIEN UŽ TAI, KAD SUGALVOJO RENGTI DIDŽIAŠIAS LENKTYNĖS. ŠIĄ VASARĄ ĮVYKO JAU TREČIOSIOS, DABAR VADINAMOS "GOTTLIEB BLENK RACE", LENKTYNĖS, IR TIKRIAUSIAI VISI PILOTAI GALI DAR SYKĮ PAKARTOTI, KAD TAI - ĮDOMIAUSIOS VARŽYBOS.

Dar, duok Dieve, greitai į amžinybės skrydį pakilsiančio žinomo vokiečių oreivio iš Augsburgo Gottliebo Blenka vardas lenktyinėms suteiktas ne vien už jo simpatiją Lietuvai. Verslininkas, Nemunaičio kaime pastatęs "Nemunas park" viešbutį, pasižadėjo visada remti ir šias varžybas. Jeigu kada nors ir įvyktų tai, kas paprastai laukia visų mirtingųjų, "Gottlieb Blenk Race" nesibaigs. Oreivis įsipareigojo palikti banke tokią sumą, kad metinės palūkanos leistų padengti pusę lenktynių sąmatos. Dabar irgi viena šių

varžybų rėmimo sąlygų yra tokia, kad Gottliebas Blenka duoda lenktyinėms lygiai tiek pinigų, kiek varžybas organizuojančiam Gintarui Šurkui pavyksta surinkti Lietuvoje.

Kodėl iškart apie pinigus? Kad jų reikia nemažai, matyti vien užmetus akį į pagrindinius lenktynių principus. Už kiekvieną nuskristą kilometrą organizatoriai lenktynių dalyviui moka po 5 litus. Nugalėtoju skelbiamas toliausiai trimis etapais nuo bendros starto vietos nuskrudęs pilotas. Čia - ne klasikinės oro balionų varžybos, kur, atlikdami užduotis, pilotai nuskrenda po dešimt kilometrų. Lenktynių įskaitinė zona - Lietuvos teritorija. Šių metų varžybos parodė, jog tos Lietuvos galėtų būti ir daugiau, nes kai kurie oreiviai į pasienio zoną atsirėmė gerokai anksčiau, negu antrąją varžybų dieną nusileido saulė.

Lenktyinės nuo kitų varžybų skiriasi dar ir tuo, kad didysis dangaus šviesulys pilotų susirinkimuose minimas taip dažnai, tarsi čia vyktų kokios pagonių apeigos. Pirmasis skrydis turi baigtis su saule - už kiekvieną skrydžio po laidos minutę pilotų laukia sankcijos. Rytinis skrydis prasideda nei vėliau, nei anksčiau - likus vienai valandai iki saulėtekio. Vakare skrydžių pabaigą vėl skelbia už horizonto besislepianči saulė.

Naktinio skrydžio svaigulys

Pirmųjų lenktynių dalyviai tuščiame Klaipėdos "Žalgirio" stadione susirinko 1998 metų rugpjūčio 14-ąją. Lygiai pirmą pagal varžybų direktoriaus Antano Palecko komandą oreiviai nustatė laikrodžius. Nuo jūros plaukė ne itin aukšti, išdraskyti debesys. Ir, berods, Romanas Mikelevičius pirmasis užminė iki šiol neišspręstą rebusą: ar praktiškai įmanoma nenusižengti vizualių skrydžių taisyklėms, kitaip sakant - ar reikia žūtibūt vengti debesų? Savo nepritarimą tokiems reikalavimams Romanas grindė iš kitų kraštų atsivežtu patyrimu, girdi, pasaulio čempionatuose pilotai nardo debesyse - ir nieko.

Vis dėlto oficiali nuostata nepasikeitė: debesys liko tabu. Tačiau jau tada buvo galima jausti, kad realybė pateiks į jokių draudimų netelpančių siurprizų.

Iki skrydžio buvo likę dar kelios, šioj tokį kirbėjimą viduje kėlusios valandos. Pūtė gaivus vėjas, ir niekas nežinojo, ar vakarop jis aprims tiek, kad oro balionai įstengtų saugiai pakilti iš stadiono. Aišku buvo tik tiek, kad Klaipėda kaip starto vieta pasirinkta sėkmingai: tą dieną į jūros pusę vėjas balionų niekaip negalėjo nunešti.

Artėjant skrydžio valandai į stadioną pradėjo plaukti žiūrovai. Kai, pristatęs pilotus, Gintaras Šurkus pasirodyti žmonėms pakvietė skrydžių saugos inspektorių Kazį Oženecką, labiausiai apsidžiaugė publiką šmaikščiais sąmojais linksminęs Rolandas Kazlas: "Žiūrėk tu man, dar vienas Kazlas".

Dėl vėjo startą teko atidėti, ir pirmasis skrydis sutrumpėjo iki pusantros valandos. Lydimi publikos šūksnių, oreiviai kas minutę kilo į orą ir greit nutolo Gargždų link. Netrukus į Gargždus persikėlė ir lenktynių vadovybė. Į valgykloje įkurtą štabą jau gerai sutemus ėmė rinktis įvairiuose kaimuose nusileidusių balionų komandos. Ant sienos atsirado didžiulis žemėlapis, ir vyriausiasis teisėjas Deividas Pinkevičius, surinkęs lenktynių stebėtojų užfiksuotus duomenis, smeigtukais sužymėjo, kas kur nusileido.

Būtent iš vietų ketvirtą ryto pilotai kilo tęsti lenktynių, bet iki tol dar reikėjo išgyventi trumpą naktį. Užklyptos tokios nematytos ir gausios oreivių kompanijos, virtuvės moterys kuo maloniausiai iki vidurnakčio virė cepelinus. Tačiau vis tiek atėjo toks keistas laikas, kai jau buvo aptarti pirmojo etapo rezultatai, lenktynių vadovybė nebeturėjo daugiau nurodymų dėl rytdienos skrydžių, pilotai išlenkė po paskutinį bokalą alaus, o iki paskirto susirinkimo antrą nakties dar liko pora valandų. Tą neilgą, bet kažkokią lyg ir nereikalingą atkarpą pilotai praleido snausdami kas automobilyje, kas valgykloje užsikniaubęs ant stalo.

Nuolatinis oro balionų varžybų meteorologas Darius Mikalajūnas, oreivių pasaulyje vadinamas tik šamanu, nežinia kokiais kanalais gilią naktį gavęs žinių apie vėjus įvairiuose aukščiuose, vėl ant kojų pašokusius oreivius supažindino su meteorologine situacija.



R. Jurgailio nuotraukos

"Gottlieb Blenk Race" organizatorius Gintaras Šurkus

ir visos komandos išlėkė savo keliais į vakarykščių nusileidimų vietas.

Tai buvo pirmasis Lietuvos oro balionų istorijoje naktinis startas ir skrydis. Prižiūrimi oficialių stebėtojų, pilotai lygiai ketvirtą startavo iš tų pačių vietų, kur prieš kelias valandas, saulei slepiantis už horizonto, nusileido. "Lietuvos ryto" baliono komandai pasisekė ypatingai: išlydėti oreivių tiesiai iš diskotekos atėjo daug jaunimo. Vasaros nakties ramybę draskė šaižus degiklių šnypštimas ir atsisveikinimo šūksniai. Neįprastas naktinis startas ir pakilumo šiai minutei teikusi palydų nuotaka svaigino tarsi vynes.

Tačiau visai nenusakomi pojūčiai apima nakties tyloje pakilus į padangę. Kai poros kilometrų aukštyje įžiūri kažkur toli blyksint kitų balionų degiklius, o aplink, jei tą minutę nereikia į kupolą nukreipti liepsnos pliūpsnio, spengia tylą, rodos, imi jausti savo vienovę su miriadais virš galvos mirgančių žvaigždžių. Jokių priežasčių nerimui nėra - vėjas oro balioną neša į saulėtę. Kartkartėmis radijo bangos atskraidina žemės komandos balsą - džipas, pasirodo, važiuoja gerokai dešiniau maršruto, nusibeldė kone iki Tauragės.

Žemės komanda - dar vienas žavus Didžiųjų lenktynių atradimas. Varžybų išvakarėse netikėtai subyrėjus Nemunaičio oreivių klubo autobusėliui, Gintaras Šurkus, radijo stoties "Laluna" studijoje pristatydamas klaipėdiečiams lenktynes, pasiguodė ir dėl savo problemų, girdi, jeigu atsirastų koks trečias brolis su komandai tinkamu transportu, būtų labai miela. Ir prisistatė du šaunūs klaipėdiečiai su puikiu džipu, ir lydėjo žemės keliais oro balioną, o šiam nusileidus pažliugusiame lauke, kai reikėjo privežti pilnas dujų talpyklas, sunkiai murkdėsi molynuose, bet propaną pristatė.



Lietuvos oreivijų draugijos prezidentas Romanas Mikelevičius.

Žemę užklojės rūkas

Tačiau iki privalomo pagal varžybų taisyklės nusileidimo (papildyti dujų atsargas) visi oreiviai susidūrė su situacija, apie kurią buvo kalbama Klaipėdos stadione. Debesys! Tiksliau - didžiąja problema tapo ne debesys, o rūkas, apie kurį nebuvo nė kalbėta. Kol aukštai pakilę pilotai ieškojo greitesnių vėjų, apyaušriu žemę užklojo nuo Rytprūsių atslinkę žemi debesys. Kai jau artėjo laikas keisti dujų talpyklas, pilotams nori nenori teko panirti į pilkšvą jų patalą.

Greit paaiškėjo, kad apačioje ne šiaip debesų sluoksnis, o žemę aklinai paslėpęs rūkas. Aukštumatis rodė vos tris-keturias dešimtis metrų. Nors čia pat mykė karvė, pikta lojo degiklių triukšmo išgąsdintas šuo, tačiau žemiau gondolos matei tik nykią pilkumą.

Užtat navigacija kosmoso epochoje nekelia jokio vargo. Balionas plaukia tirščiausiam rūke, o laikydamas delne menką, abreviatūra GPS įvardintą daiktėlį, į kurį susibėga signalai iš kelių palydovų, gali kelių metrų tikslumu brėžti žemėlapyje skrydžio liniją. Pagramantis, Eidintai, Kartupiai, Paupys, Pašaltuonys... Žemėlapyje liko taškais pažymėti niekada neregėti kaimai, virš kurių debesyse ir rūke nusidriekė "Lietuvos ryto" maršrutas.

Vis dėlto beveik visi pilotai sulaukė orų prašviesėjimo ir tarpinis nusileidimas baigėsi be nuotykių. Šio skrydžio metu nepasisėkė

tik Romui Dagiliui, kuris besileisdamas susižeidė koją. Beje, pavojai tose varžybose Romo tykojo nuo pat pradžių: kildamas iš Klaipėdos stadiono jo oro balionas tik per stebuklą neužkliuvo už apšvietimo konstrukcijos.

Sėkmingiausiai, beveik tiesiai žemės komandai į rankas, tąkart nusileido vienas pirmųjų Lietuvos oreivių ir čempionų kaunietis Gintautas Mockaitis. Dubysos lankoje jis sugaišo tik minutę kitą ir, pakeitęs propano talpyklas, vėl šovė į orą. Pagal taisykles skristi buvo galima iki vienuoliktos valandos, ir, laikrodžio rodyklei straksint ties ta riba, Gintautas nusileido netoli Ukmergės. Vakarinio skrydžio tąkart teko atsisakyti dėl pernelyg stipraus vėjo ir 218 kilometrų, kuriuos, matuojant tiesiąja, nuo Klaipėdos įveikė Gintautas Mockaitis, pelnė jam Didžiųjų lenktynių nugalėtojo titulą.

Antrosios – vėl iš pajūrio

Praėjusiais metais lenktynių atidarymo dieną vėl pūtė vakarų vėjas, šįsyk dar gaivesnis, ir Gintaras Šurkus ilgai blaškėsi pajūriu, kol aukšti pakrantės medžiai ties Kalote įkvėpė vilties, jog iš šios užuovėjos pakilti pavyks. Vis dėlto startas buvo ganėtinai sudėtingas - gūsiai vartė į šalis, blaškė vis pilnėjančius kupolus, kol atsitiesę jie pagaliau vienas po kito ėmė kilti.

Ilgą laiką skridę kone virš Klaipėdos-Vilniaus automagistralės, saulei leidžiantis pilotai nusileido Laukuvos apylinkėse. Buvo aišku, kad pagrindinis mūsų užvirs rytą.

Šį kartą į nakties dangų teko kilti ne taip romantiškai kaip prieš trejus metus. Mat 2001-aisiais lenktynės vyko jau beveik įpusėjus rudenii, spalio 5-6 dienomis. Ketvirtą ryto Žemaitiją jau gobstė miglos, ir kylantys oro balionai greit pradingo iš akių - degiklių blykstės neprasimušė pro tirštą rūką. Išaušęs rytas jo neišsklaidė, ir ne vienam pilotui teko leisti apgraibomis. Kas kita, kai, pakeitę dujų talpyklas, oreiviai pakilo vėl. Ne itin jau šilta rudens saulė rūką vis dėlto sušildė, ir jis, tolydžio skystėdamas, vis dažniau atverdavosi pilotų akims lopiniuotus žemės plotus.

Valerijus Machnorylovas - vienas iš tų lenktynių dalyvių, kurie palankaus ir greito vėjo ieškojo aukštai. Pusketvirto kilometro aukštyje vėjas oro balioną nešė 45 kilometrų per valandą greičiu. Karmėlavos oro uosto skrydžių valdymo vadavietė leido praskristi virš aerodromo, kuris lyg tyčia plytėjo skrydžio kryptimi. Tačiau, tolstant nuo starto vietos, vis svarbesnis tampa dar vienas faktorius - skridimo linija turi būti kuo mažiau laužyta, nes teisėjai, nežiūrėdami, kokiais kursais kada balioną nešė vėjas, nuskristą atstumą žemėlapyje matuos tiesia linija.

Kai iki vienuoliktos valandos liko viena minutė, po gondola slinko lygus laukas, ir atrodė, jog protingiausia būtų jame nusileisti. Juo labiau, kad priekyje styrojo net trys elektros perdavimo linijos, o už jų tiesiai skridimo kryptimi abipus kelio pūpsojo Stasiūnų kaimo sodybos. Tačiau Valerijus Machnorylovas, kovotojas iki



Gottliebą Blenką sužavėjo Stasiūnų kaimo senutės atmintis. Kairėje - pašnekovams susikalbėti padėjusi Jolanta.

kaulų smegenų, nė už ką nenorėjo aukoti krašutinės, kaip sako aviatoriai, minutės: po gondola bemat praplaukė pirmieji laidai. Balionui slenkant virš trečios linijos, Valerijus ryžtingai patraukė vožtuvo virvę. Tačiau greit pasidarė aišku, kad, nepaisant išleisto karšto oro, prieš sodybą nusileisti nepavyks, geriausiu atveju gondola turėjo trenktis į daržinės sieną. Dabar jau teko išsyk spausti abi degiklių rankenėles!

Kovos įkarštyje į kupolą plūstelėjo gal ir per daug karščio. Balionas ėmė kilti, ir Valerijus vėl griebėsi vožtuvo virvės. Kam? Priekyje - aukštas pakelės gluosnis, laidai, namas... Ar ne geriau praskristi virš tų kliūčių ir nusileisti čia pat, lygiame lauke? Tačiau Valerijus tik papurtė galvą. Nereikėjo nė siūlyti, jis ne toks, kad leistų teisėjams nubraukti vieną kilometrą kaip bausmę už vieną papildomą skrydžio minutę. Gondola trenkėsi į gluosnį, sutraškėjo lūžtančios šakos, kupolas ėmė virsti ant laidų... Laimė, suskubo čia pat lauke dirbė kaimo žmonės, kurie be didelių instrukcijų supratingai ėmė traukti virvę vaduodami tarp medžių ir laidų įstrigusį kupolą.

Netrukus atgijo mobilieji telefonai, ir paaiškėjo, kaip plačiai šio etapo metu išsibarstė oro balionai. "Tirpuko" pilotas Valdas Daukševičius atsidūrė Žaiginyje, Napolis Vitonis - prie Grinkiškio, Gintautas Mockaitis - netoli Siesikų, Romanas Mikelevičius savo

kaimą įvardijo mažai kam girdėtu Gudziankos vardu. Valerijaus Machnorylovo pilotuojamas "Lietuvos rytas" lygiai vienuoliktą valandą į gluosnį atsimušė ties Kaišiadorimis.

Į šią vietą kartu su Gintaru Šurkumi atvažiavusiam lenktynių mecenatui Gottliebui Blenkui teko dar sykį prisipažinti, jog Lietuvoje jam malonu. Ypač svečių nustebino viena kaimo senutė, kuri, sužinojusi, kad ponas atvykęs iš Vokietijos, papasakojo, kaip karo pradžioje daržinėje nakvojo vokiečiai. Ry tą, kareiviams patraukus į Rytus, daržinė dar ilgai kvepėjusi odekolonu...

Vakarinio skrydžio metu įtampą kurstė Romo Mikelevičiaus ir Valerijaus Machnorylovo dvikova. Pirmasis, saulei leidžiantis, nusileido Vilniuje prie Spaudos rūmų, antrasis - palei plentą į Varėną visai šalia prasidedančių Ropėjos girininkijos miškų.

Kaip ir po pirmojo etapo netoli Kaltinėnų, Valerijus vėl leidosi paskutinę minutę, ir pačiu laiku - vėliau jo laukė tamsa ir miškas.

Tradiciniais metodais teisėjams nepavyko nustatyti nugalėtojo. Ry tą abu oreiviai apsilonkė nusileidimo vietose, ir palydovinė navigacijos sistema parodė, jog Romanas įveikė šiek tiek didesnę atstumą - 287 km.

Trečios Didžiosios lenktynės, dabar jau gavę pavadinimą "Gottlieb Blenk Race", šiomet sulaužė tradiciją startuoti nuo pajūrio. Rugpjūčio viduryje iš Šiaurės Rytų papūtė vėjas, ir Gintaras Šurkus oreivius pakvietė rinktis Zarasuose. Žolinės dieną tautiškai pasidabinusiame mieste pasirodė išmarginti autobusėliai. Spalvingas priekabas vilkę automobiliai neliko nepastebėti. Mat oreiviai, nors Zarasuose gyvena Europos karšto oro balionų čempionato koordinatorės Jolantos Tūraitės-Koncevičienės mama, iki tol spalvingais renginiais šio krašto žmonių nelepino.

Tačiau miestelėnų smalsumą sužadinusiems pilotams rūpėjo kiti dalykai. Dar neprasidėjus oficialiam susirinkimui lenktynių štabu virtusi kavinė "Monopolis" jau dūzgė kaip avilys - oreiviai garsiai diskutavo, ar nereikėtų keisti starto vietos. Nei vienas siūlė skubiai traukti į Rokiškį arba bent iki Obelių. Žiūrint į žemėlapi, buvo lengva suprasti pilotų nerimą. Jeigu vėjas pasisuktų šiek tiek piečiau, balionai, artėjant sutemoms, atsidurtų virš Labanoro, o ten jau šalia ir Aleksandras Lukašenka, dar 1995 metais parodęs, ką mano apie visokius ten balionus. Ugnis!

"Jokios panikos, - nutraukė šurmulį varžybų direktorius Deividas Pinkevičius. - Šamanas dar matuoja vėją, bet jau dabar aišku, kad startuosime iš Zarasų".

Pilotai kilo iš zarasiškių pamėgtos Zaraso ežero salos. Varžybų stebėtoja, garsiausia visų laikų Lietuvos parašiutininkė Jūratė Gutnikienė, prisiminė kažkada į salą nusileidusi po kupolą. Šį kartą jai buvo lemta skristi su Gintautu Mockaičiu.

Dėl tos aplinkybės tikriausiai tyliai apsidžiaugė Romanas Mikelevičius, dėl šventos ramybės mėgstantis prieš skrydį prisiegti dailų nediduką parašiutą: "Kai pakylį į kokius tris kilometrus ir atsiranda laisvesnio laiko, į galvą gali užklysti visokių minčių. O jeigu užsidegs? Su parašiotu ramiau".

Tačiau pernai skristi su Romu atėjusi Jūratė, kuri, atrodytų, ir gimė apglėbusi mažą kupolą, staiga pareiškė kilsianti be parašiuto. Pagal tik džentelmenams suprantamus dėsnius be parašiuto tąkart skrido ir Romanas.

Oreivystės centro komanda prieš skrydį Zaraso saloje



Salos pakrantėje nuo vakarinio dvelksmo iš vienos pusės balionus užstojo lapuočiai, iš kitos - aukščiau ant kalvelės palypėjusios pušys. Pripučiami kupolai siūbavo veikiau ne nuo vėjo, o nuo įkaitusios žemės alsavimo. Buvo puiki rugpjūčio pavakarė. Šimtą kartų teisi maža mergaitė, į Jolantos Koncevičienės klausimą, kodėl patinka balionai, atsakiusi: "Todėl, kad jiems skraidant visada būna gražus oras".

Nors Gintauto Mockaičio pasiūlymas, kad pirmasis turėtų pakilti praėjusių lenktynių nugalėtojas, liko neišgirstas - Romanas Mikelevičius pats ištraukė pirmąjį numerį. Paskui jo pilotuojamą "Commercial Union" į orą šovė "ERGO", kuriuo skrido garsus vokiečių oreivis Jozefas Hoehlas ir vienas draudimo kompanijos "ERGO Lietuva" vadovų Darius Kremencas.

Pavymui pirmiesiems nuo Zarasų tolo Napolio Vitonio, Mindaugo Lyčiaus, Valdo Daukševičiaus, Gintauto Mockaičio, Aurimo Vengrio, Gintaro Vaicikevičiaus, Eugenijaus Jakubausko pilotuojami oro balionai.

Pirmuoju skrydžiu nuo artimiausių varžovų Josefo Hoehlo ir Romano Mikelevičiaus šiek tiek atitrūkęs Gintautas Mockaitis lyderio pozicijų neužleido ir kitą dieną. Įveikęs 245 km Gintautas antrą kartą tapo Didžiųjų lenktynių nugalėtoju. Lietuvos teritorijos neužteko ir antrąją vietą laimėjusiam Romanui Mikelevičiui, ir trečiajam prizininkui Mindaugui Lyčiui, ir netoli Lazdijų nusileidusiam Jozefui Hoehlui. Vienu metu pakilę iš to paties geografinio taško, kitame Lietuvos pakraštyje balionai pasklido per šimtą kilometrų. Nugalėtojo vardą Gintautas Mockaitis pelnė todėl, kad sugebėjo nutaikyti į tokią vietą, kur siena su Lenkija yra lyg įdubusi kaimynų pusėn.

Dar vienas, jau baigiamasis lenktynių etapas - nugalėtojų pagerbimas ir alaus vakaronė Arvydo Dirmeikio sodyboje. Jos šeimininkas seniai šurpina publiką cirko numerius primenančiais skrydžiais, o pati sodyba, savaip papuošusi Širvintų rajono Kaimynų kaimą, originalumu irgi gali pretenduoti į rekordų knygas. Tačiau svarbiausia, kaip sako Arvydas, kad užuovėją čia visada ras ir šiandien skraidantys, ir ateities kartų oreiviai.

„ERGO Lietuva“ - tai naujas draudimo bendrovės „Drauda“ vardas. 2002 m. viduryje į UAB „ERGO Lietuva“ įsiliejo ir draudimo bendrovė „Preventa“. Bendrovei „ERGO Lietuva“ buvo perduotos visos „Preventos“ draudimo sutartys, įsipareigojimai ir reikalavimai, buvo suvienyti abiejų bendrovių darbuotojai. „ERGO Lietuva“ priklauso vienai iš didžiausių Europos draudimo grupių ERGO, kurios patikimumas Vokietijoje įvertintas aukščiausiu balu, kokį gali gauti holdingo kompanija. Jai taip pat priklauso daugiau nei 40 draudimo įmonių 23-ose Europos šalyse. ERGO aptarnauja daugiau nei 27 mln. klientų visoje Europoje.

Pasirinkdami UAB „ERGO Lietuva“, Jūs renkatės:

PROFESIONALUMA

dirbame vadovaudamiesi finansinio skaidrumo ir gerai organizuotos vadybos principais;

PATIKIMUMA

per 10 metų rinkoje užsitikrinome tvirtą poziciją ir klientų pasitikėjimą; mūsų prisiimtą riziką perdraudžia didžiausia pasaulio perdraudimo kompanija MUNICH RE;

ŠILTUMA

mes rūpinamės savo klientais. Padedame pasirinkti geriausią sprendimą ir užtikriname pagalbą nelaimės atveju.



UAB „ERGO Lietuva“
Geležinio Vilko g. 6a, LT-2600 Vilnius
Tel. (8-5) 268 30 00
Faks. (8-5) 268 30 05
El.p.: info@ergo.lt
<http://www.ergo.lt>

Nemokama linija visą parą (8 800) 27 000

ERGO
L i e t u v a

THE BIG RACE AS THE GREAT DISCOVERY

by **Edmundas Ganusauskas**

GINTARAS ŠURKUS, WORLD CHAMPIONSHIP PRIZE-WINNER AND HEAD OF THE NEMUNAITIS BALLOONING CLUB, SHOULD STAND ON SOME BALLOONING PODIUM ONLY FOR HIS IDEA OF ORGANIZING THE BIG RACE. THE THIRD OF THESE RACES, NOW CALLED THE GOTTLIEB BLENK RACE, TOOK PLACE THIS SUMMER, AND PILOTS CAN UNANIMOUSLY REPEAT ONCE AGAIN THAT THIS COMPETITION IS THE MOST INTERESTING.

The race has been given the name of the famous German balloonist from Augsburg, Gottlieb Blenk - who, we hope, will stay with us for many years before he takes off on his flight to eternity - not only because of his liking of Lithuania. In fact, the businessman who has built the Nemunas park hotel in the village of Nemunaitis has promised to always sponsor this competition as well.

Why this money-talk from the very beginning? The fact that a lot of money is needed is obvious just from a quick glance at the main rules of the race. For every kilometer a participant flies, the organizers pay him five litas. The pilot who flies farthest from the start position in three phases is declared winner. This is not the classical hot air balloons race where, completing their assignments, the pilots fly about ten kilometers. The area of the race is the territory of Lithuania. As this year's competition has shown, some wished that Lithuania were bigger, because certain pilots came to the border well before the sun set on the second day of the competition.

The race is also different from other competitions in that this brightest star is mentioned in the pilots' meetings as often as if some pagan ceremony were taking place. The first flight must end with the sunset: every minute of flight after the sun has set is sanctioned. The morning flight begins not earlier or later than one hour before sunrise. The end of the flight is announced yet again by the sun disappearing beyond the horizon.

Excitement of the night flight

The participants of the first race gathered in Klaipėda, on the Baltic coast, on August 14, 1998. Quite low, shredded clouds were coming from the sea, and one of the pilots, Romanas Mikelevičius, former champion of Lithuania, first mentioned the problem that has not been solved to this day: is it feasible to always follow the visual flight rules, in other words, is it necessary to avoid the clouds at any cost? Romanas based his disapproval of such requirements on his experience in other countries, where the pilots go through the



Photo: L. Gerasimaitis

clouds, and nothing happens.

However, the official attitude was not changed, the clouds remained a taboo, but one could already feel that the reality would bring surprises that no prohibition could foresee.

The start had to be postponed again, and the first flight was as short as one and a half hours. The spectators cheered as the balloonists took off and flew east. The competition office followed them to Gargždai. Well after sunset members of the different teams which had landed in the nearby villages started gathering at a canteen which was transformed into competition headquarters. The wall was covered with a big map, and the chief judge, who gathered the information provided by observers, indicated all the landing places with pins.

It was from these positions that at four o'clock in the morning the balloons were to take off again, but before this they had to wait for a short night to be over. At about midnight, the results of the first flight were discussed, the competition office had no more directions to give concerning tomorrow's flight, the pilots drank their last mug of beer and two hours were left until the meeting, appointed at 2 a.m. This short but somehow unnecessary period the pilots spent dozing in their cars or at the tables in the canteen.

At two, they all jumped to their feet, listened to the officers' directions and to the meteorological report, and all left for their landing places of the previous evening. Ahead, they had a seven-hour flight with one compulsory stop to replace the empty gas containers with full ones.

This was the first night start and flight in the history of Lithuanian ballooning. Supervised by official observers, at four o'clock sharp the pilots took off from the same places where they had landed a few hours ago, when the sun was disappearing beyond the horizon. Some pilots were especially lucky: a crowd of young people going home after a disco came to see them off. The stillness of the summer night was broken by the strident sound of burners and by the goodbye cheers. The unusual night start and the mood of the moment were inebriating like wine.

But the feeling one experiences ascending into the dark sky in the quiet of the night is impossible to describe. When, at the height of about two kilometers, one can see the flicker of flames of the other balloons, while all around, if at that moment one does not need to activate the burner, there is total silence, comes a feeling of unity with the myriads of stars twinkling above. There is no reason to worry: the wind is taking the balloon towards the sunrise. From time to time, radio waves bring directions from the ground.

In the morning, when the aeronauts had to think about coming down to renew their gas supplies, they were all confronted with the situation that was discussed in Klaipėda – the clouds! To be precise, the problem was not so much the clouds as the mist, which had not been discussed at all. While the pilots were high up, looking for faster winds, in the early morning low clouds that came from the east shrouded the ground.

Soon, it became clear that below there was not only a layer of clouds but that a thick mist was covering the ground as well. The altimeter was indicating only fifty meters, one could hear a cow moo and a dog bark, frightened by the noise made by burners, but all one could see under the gondola was the inhospitable gray mist.

However, almost all the pilots waited for the weather to clear and the intermediary landing brought no surprises. The most successfully, almost directly into the arms of the ground team, landed Gintautas Mockaitis from Kaunas, one of the first Lithuanian balloonists and champions. He spent only a few minutes in the valley of Dubysa and, having exchanged the propane containers, rocketed back up. According to the rules, the flight had to end at 11 p.m. and, when the hand of the clock was approaching that limit, Gintautas landed close to Ukmergė. The evening flight had to be cancelled because of a strong wind, and the 218 kilometers, which Gintautas Mockaitis flew in direct line from Klaipėda to Ukmergė, brought him the Big race winner's title.

From the seaside again

Last year, on the day of the opening of the race, a West wind was blowing again, and Gintaras Šurkus's balloon was tossed about at the seaside for a long time, until the tall trees by Kalote gave him hope of ascending from this calmer spot.

When he was looking for a starting point, Gintaras Šurkus must have remembered September 27, 1995 when, together with Valery Makhnoryov, he so dramatically took off from the opposite shore of the Baltic Sea, in Sweden. That day in seven hours they crossed the Baltic Sea in a hot-air balloon for the first and only time in history.

Of course, the start of the second Big race was not nearly as dangerous as the one during that storm in Sweden, but this time as well the wind tossed around the globes while they were filling up, until they could finally take off, one after another.

The sunset, the night flight, and the second decisive flight

Valery Makhnoryov was one of the participants who looked for favorable and fast winds very high. At the altitude of three and a half kilometers, the wind was moving the balloon with the speed of 45 kilometers per hour. Away from the starting point, one factor becomes increasingly important: the route must be as straight as possible, because the judges, who do not know where and how the balloon was taken by the wind, consider the distance flown as a straight line on the map.

This time the weather conditions permitted the two-hour evening flight. During this flight, the tension rose because of the duel between Romanas Mikelevičius and Valery Makhnoryov. When the pilots landed, the judges were not able to determine the winner by traditional methods. In the morning, both balloonists went to their landing places, and the GPS showed that Romanas Mikelevičius had flown a slightly longer distance. His result was 287 km.

This year's starting point – an island in the middle of a lake

The third Big race, now known as the Gottlieb Blenk Race, broke the tradition of starting from the sea coast. In mid-August, a South-West wind blew again, and Gintaras Šurkus invited the balloonists to gather in Eastern Lithuania, in the city of Zarasai.

Even before the official meeting began, the participants discussed whether the starting point should not be changed. Quite a few proposed to move at least thirty kilometers north. The pilots' anxiety was easy to understand: if the weather turned a little towards the south, at dusk the balloons would be flying over the big forest of Labanoras, quite close to Belarus and Alexander Lukashenka, who, as early as in 1995, showed what he thinks about balloons and such. Fire!

However, the balloons successfully took off from the island in the middle of lake Zarasas. The weather was good and the wind favorable. Problems arose the following evening when there was still time to fly but no more Lithuanian territory to fly over. In the third flight, the winner, Gintautas Mockaitis (245 km), ascended only symbolically: after having flown only 1100 meters, he had to land again.

The territory of Lithuania was not big enough for three more pilots, but the impressions from the championship were as good as could be. After taking off from the same spot, the next day in another part of Lithuania the balloons landed over an area that was more than a hundred kilometers wide.

This year, as well as last year, Gottlieb Blenk came from Augsburg to observe the race as a guest of honor. It seems that this race is a source of excellent experiences for him as well.

Three years ago, thanks to Gottlieb Blenk, after 200 years, for the second time in history a gas balloon ascended into the Lithuanian sky. The exotic D-Rosie O'Grady, brought from Germany, was demonstrated by Josef Hoehl, another famous balloonist from the same Augsburg club. On December 1, 2000, Josef Hoehl made a 53-hour flight in a gas balloon from Augsburg to Lithuania.

This year, Josef Hoehl came to Lithuania as a participant of the Gottlieb Blenk Race and was one of the pilots for whom the territory of Lithuania was not big enough. Gintaras Šurkus, whose idea it was to organize this race, does not doubt that the Gottlieb Blenk Race is going to become a prestigious competition, attracting many pilots not only from Europe, but from other parts of the world as well.

Translated by Natalija Vyšniauskaitė

■ Lietuvos ir pasaulio naujienos ■ Pokalbiai ir diskusijos ■ Komentarai ■ Spaudos apžvalgos ■ Verslo apžvalgos ■ Orai ir eismo sąlygos ■

žinių radijas
visada laiku

VILNIUJE 97,3 MHz, KAUNE 104,9 MHz, KLAIPĖDOJE 102,2 MHz, ŠIAULIUOSE 97,0 MHz, PANEVĖŽYJE 107,9 MHz, MARIJAMPOLĖJE 97,3 MHz, UTENOJE 104,9 MHz,
TAURAGĖJE 102,2 MHz, VISAGINE 103,7 MHz, MAŽEIKIUOSE 96,4 MHz, DRUSKININKUOSE 100,0 MHz, BIRŽUOSE 96,0 MHz

11-asis Baltijos šalių senjorų sklandymo čempionatas

AISTRA SKRAIDYTI

Nida Margevičiūtė



Šią vasarą į Panevėžį susirinko rekordinis varžybų dalyvių skaičius.

TURBŪT KIEKVIENAM ĮDOMU, KĄ VEIKIA IŠ AKTYVAUS SPORTO PASITRAUKĘ AVIATORIAI? JIE IR TOLIAU SPORTUOJA. ŠALIES SKLANDYMO VETERANAMS LIUDUI RAMANAUSKUI IR ANTANUI MIKUČIUI PRIE ALAUS BOKALO GIMUSI IDĖJA SUBURTI DRAUGEN SENUOSIUS KOLEGAS IŠAUGO Į JAU VIENUOLIKTUS METUS RENGIAMUS VIENINTELIS EUROPOJE BALTIJOS ŠALIŲ SENJORŲ SKLANDYMO ČEMPIONATUS.

2002 m. liepos 20 - rugpjūčio 3 dienomis Panevėžio aeroklubui priklausančiame Stetiškių aerodrome vienuoliktąjį kartą sparnus išskleidė Baltijos šalių senjorų sklandymo čempionatas.

Varžybose dalyvavo dvidešimt patyrusių pilotų ne tik iš Lietuvos aeroklubų, bet ir Rusijos, Estijos, Latvijos ir net Izraelio. Čempionato rengėjams tik apmaudu, kad jau nebe pirmus metus varžybas nežinia kodėl ignoruoja Kauno bei Vilniaus aeroklubų sklandytojai.



Varžybų dienomis Stetiškių aerodrome netrūko ir pramoginių renginių.

Skraidysime tol, kol neiškepsime

Nors dangus sportininkams ėmė šypsotis tik po keturių priverstinio tupėjimo ant žemės dienų, per likusį čempionato laiką pilotai sugebėjo atlikti ne tik privalomus tris, bet ir visus penkis skridimus.

Sklandytojų užsidegimą kilti ir kilti tomis užplūdusios kaitros dienomis puikiai iliustravo kone trisdešimt metų sklandymo varžyboms šalyje teisėjaujančio panevėžiečio Gintauto Kaikario pajuokavimas: "Skraidysime tol, kol neiškepsime".

Daugiau kaip po trisdešimt metų skraidantys panevėžiečiai Vytautas Liniauskas, Liudas Ramanauskas bei Kęstutis Kraskauskas pradėjo pirmąjį jau po pirmojo pratimo ir, nepaisant vienos kitos nesėkmės vėlesniuose skridimuose, į čempionato prizininkus iš kitų šalies aeroklubų teįsileido vienintelį klaipėdietį Jurgį Vileniškį.

Praeusių metų Baltijos šalių senjorų sklandymo čempionas V.Liniauskas laimėjo auksą, penkis čempiono titulus turintis L.Ramanauskas - sidabrą, triskart vicečempionas J.Vileniškis - bronzą.

Rusus traukia nostalgija

"O kada tų ambicijų nugalėti nebuvo? Tik dėl jų aš čia ir esu", - "Lietuvos sparnams" neslėpdamas puikios nuotaikos sakė antrąkart čempionu tapęs V.Liniauskas, gerai savaitei prieš čempionatą palikęs visus darbus ir atsidėjęs tik skraidymams.

Baltijos valstybių senjorų sklandymo čempionatų sumanytojas L.Ramanauskas varžybų dienomis jau antrus metus apskritai gyvena aerodrome pasistatęs palapinę. "Kad nereikėtų blaškytis tarp šeimos ir aistros skraidyti", - juokavo panevėžietis.

Kone prieš savaitę iki čempionato į Stetiškes atvykę rusai panevėžiečius laikė vienais pajėgiausių varžybų dalyviais.

"Lietuviai dar Sovietų Sąjungos rinktinėje buvo geriausi. Suirus buvusiai aviacijos sistemai jie savo klubų ne tik nesužlugdė, bet ir dar labiau sustiprino", - sakė Maskvos Šeremetjevo oro uosto dispečeris, Rusijos sklandytojų rinktinės narys Aleksandras Boldinas.

Buvęs civilinės aviacijos lakūnas tvirtino, kad nostalgija senai draugystei su lietuviais ir šiais metais jį privertė pasiprašyti atostogų ir dviem savaitėms atvykti į mūsų šalį.

"Iš Baltijos valstybių niekur taip gerai, kaip Lietuvoje, nesijaučiu. Lietuva man ne tik puiki lakūnų, bet ir mano taip mėgstamo Čiurlionio kraštas su nuostabiais Trakais", - kalbėjo laisvalaikio sklandytojų pilotuojantis chirurgas iš Maskvos Viačeslavas Čistjakovas.

"Laimėti čempionatą ne svarbiausia. Daug didesnis malonumas pabūti su senais bičiuliais lietuviais, kurie iš visų Baltijos tautų buvo ir yra patys geriausi aviatoriai", - neabejojo ir latvis Karlis Vitoliņš su kolega iš Estijos Kullo Meentalo.

XI Baltijos šalių senjorų sklandymo čempionato prizininkai (iš kairės) - L.Ramanauskas, V.Liniauskas, J.Vileniškis.



Liudas Ramanauskas nuotraukos



*Lietuviški ir lietuvių mėgstami
patiekalai!*



Žirmūnų g. 2, Vilnius (p. c. „IKI“) kasdien 10:00-24:00

RCV KETURTAKTIS VARIKLIS

1997 METŲ BALANDĮ VIENAME DIDŽIOSIOS BRITANIJOS AVIAMODELIUOTOJŲ ŽURNALĖ PASIRODĖ STRAIPSNIS APIE NAUJĄ KETURTAKČIO VARIKLIO KONCEPCIJĄ - APLINK AŠĮ BESISUKANTĮ CILINDRĄ SU JAME ESANČIOMIS KIAURYMĖMIS, KURIOS ATSTOJA CILINDRO VOŽTUVUS (ANGL. ROTATING CYLINDER VALVE) STANDARTINIAME VARIKLYJE. KONSERVATYVŪS SKAITYTOJAI PALAIKĖ ŠĮ STRAIPSNĮ BALANDŽIO PIRMOSIOS POKŠTU: PRISTATYTA KONCEPCIJA JIEMS ATRODĖ LABAI NEIPRASTA IR TIESIOG "UTOPIŠKA". TAČIAU TAI NESUTRUKDĖ ĮSITVIRTINTI RCV KETURTAKČIAM VARIKLIUI, KURIS JŲ KŪRĖJAMS VĖLIAU ATNEŠĖ DIDELĘ SĖKMĘ.

Kelias į variklių rinką

1996 metais britų inžinierius Keitas Los (Keith Lowes) nutarė patobulinti aviamodelių dvitaktį variklį. Besisukančios kiaurymės, atstojančios cilindro vožtuvus, inžinieriams-konstruktoriams tuo metu nebuvo naujiena. Pritaikęs šį vožtuvų tipą,



K.Los sukūrė aplink ašį besisukančio cilindro koncepciją, kuri tiko ir keturtakčiam varikliui. Šis naujas techninis sprendimas teoriškai buvo įmanomas: reikėjo tik įgyvendinti praktiškai. Įsigijęs tekinimo stakles K.Los pagamino tris keturtakčio variklio prototipus RCV60, kurie patikimai funkcionavo. Pasikvietęs į pagalbą inžinierius Rėjų Aivėjų (Ray Ivey), Džoną Oliverį (John Oliver) bei aviacinių modelių konstruktorių Veiną Vydoną (Wayne Weedon) jis pagamino ketvirtąjį variklio prototipą. Tais pačiais metais inžinieriai įsigijo patentą ir įkūrė RCV Engines Ltd kompaniją.

1997 m. gruodžio mėnesį pasirodė pirmoji keturtakčio variklio serija RCV60, kurios apimtis buvo tik 100 variklių. Nesibaiminantys naujovių konstruktoriai ir kolekcionieriai greitai tuos variklius išgraibstė ir 1998 m. vasarį išleista nauja RCV60 Plus serija - patobulinti RCV60 varikliai. RCV60 Plus atnešė kompanijai sėkmę: šiam varikliui 1998 m. lapkritį Jungtinės Karalystės Dizaino taryba (UK Design Council) įteikė Tūkstantmečio produkto apdovanojimą.

1999 vasarį prekyboje pasirodė 120-oji versija. Nors varikliai ir nebuvo labai galingi, jie galėjo sukti didelius propelerius naudingų greičiu. Tų pačių metų gruodį Jungtinių Valstijų (US) vyriausybės pažangių tyrinėjimo projektų apsaugos agentūra DARPA (angl. Defence Advanced Research Projects Agency) kreipėsi į RCV kompaniją: DARPA iškart pastebėjo kompaktišką ir galingą variklį, jo galimybes ir pasiūlė juos panaudoti UAV (angl. Unmanned Airborne Vehicle - transporto priemonė, oru negabenanti žmonių).



Pradėję nuo variklių aviamodeliams, RCV inžinieriai taip pat greit suvokė, kad jų gaminami varikliai gali būti panaudojami ne tik aviacijoje. 2000 metų lapkritį pagamintas bei visuomenei pristatytas 49 cm³ koncepcijos variklio mopedams ir motoleriams prototipas.

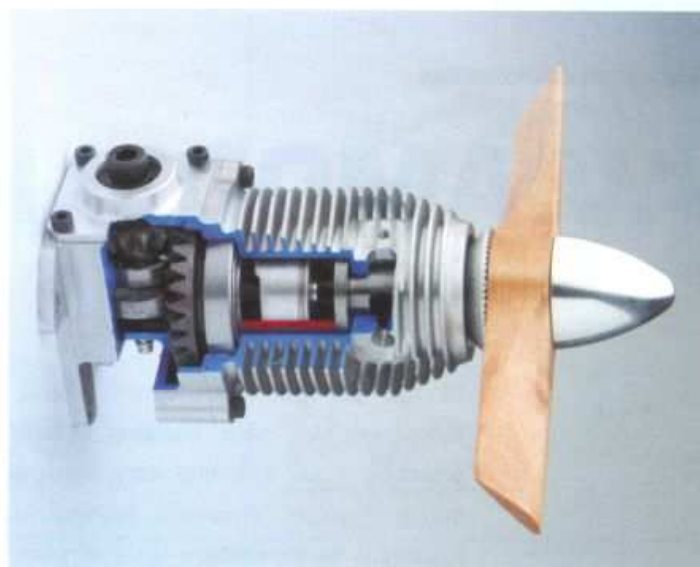
RCV variklio veikimo principas

RCV keturtaktis variklis turi vienintelį judantį komponentą - aplink savo ašį besisukantį cilindrą, kuris yra ir propelerio ašis. Cilindras yra tarp dviejų guolių ir laisvai sukasi aplink stūmoklį. Stūmoklis ir alkūninis velenas yra įprastos konstrukcijos. Už cilindro esantis krumpļiaratis susikabina su alkūninio veleno krumpļiaraičiu santykiu 2:1. Ant besisukančio cilindro ašies pritvirtintas propeleris, kuris sukasi kartu su cilindru. Besisukančiame cilindre stūmoklis juda išilgai cilindro sukimosi ašies arba statmenai propeleriui. Cilindro viršutinę dalį ir degimo kamerą jungia uždara erdvė. Aplink ją yra trys radialinės angos - įpurškimo, uždegimo ir išmetimo - bei paskirstymo žiedas. Degimo kameroje vyksta įprastiniai keturi ciklai: dujų įpurškimo, suspaudimo, degimo ir išmetimo.

Dabartinė karta

2000 m. rugsėjį buvo išleistas trečiosios kartos RCV60-SP variklis: ši variklių karta jau pasižymėjo galingumu. Sumažėjus kitų įmonių gaminamų variklių kainoms, RCV variklių kaina tapo prieinama daugeliui vartotojų. Greit prekyboje pasirodė RCV120-SP, o 2001 metais - ir RCV90-SP.

Tobulinant trečiosios kartos variklį inžinierių kompanijai iškilo viena techninė problema: nepakankamas variklio mechaninis patikimumas. Didesnio nei įprasta skersmens propeleriai sukeldavo stiprią variklio vibraciją, kuri greitai išklabinavo kitus jo komponentus. Pagrindinis sutvirtinimas buvo trys varžtai ir fiksuojančios veržlės. Šią problemą pavyko išspręsti: dabartiniai trečiosios kartos varikliai tvirtinami keturiomis varžtais. Variklis taip



pat turi naujo tipo karbiuratorių, išmetimo sistemą - patikimai įtvirtintą išmetamąjį vamzdelį - bei patobulintą propelerio tvirtinimo mechanizmą. Neįgudusi akis nepamatytų, kad šis variklis skiriasi nuo savo pirmtakų: jis galingesnis, modifikuotos besisukančio cilindro kiaurymės, įpurškimo anga pakreipta 90 laipsnių kampu, kad išsiskirstytų susikaupęs tepalas. Be to, RCV120-SP išoriškai ne ką didesnis nei RCV60-SP, ir gali sukti pusės metro skersmens propelerius.

2002 m. rugpjūtį aviacinei visuomenei RCV pristatė naujausią gaminį: keturtaktį RCV58-CD variklį. Šis variklis yra galingas, idealiausiai tinkantis paprastiems lėktuvų modeliams bei kopijoms. Nuo trečiosios kartos atstovų jis skiriasi tuo, kad propeleris tvirtinamas prie alkūninio veleno ašies, cilindro ašis pasukta 90 kampu (trečiosios kartos variklių - nukreipta išilgai modelio ašies) ir panašus į įprastinį dvitaktį variklį.

RCV58-CD techniniai duomenys:

- Darbinis tūris: 9,5 cm³
- Svoris: 460 g
- Ilgis: 104 mm
- Aukštis palei tiesinę centrinę ašį: 67 mm
- Variklio gaubto spindulys: R = 75 mm
- Apsisukimų skaičius: 2200 - 12 000 aps/min
- Propelerio veleno skersmuo pagal UNF (angl. Unified fine thread): 1/4 colio
- Rekomenduojami degalai: 75% metanolio, 10% nitrometano, 15% žibalo.



2003 metų pabaigoje RCV Engines Ltd planuoja išleisti CD serijos variklius RCV150-CD ir RCV180-CD.

Pagal užsienio spaudą parengė

Eglė Pečiulytė

Remigijus Jankauskas

AVIAMODELIUOTOJO ABC

(penkta dalis, pradžia 2000 m. Nr. 1-2)

Modelis jau įgijo savo "firminį" siluetą, tačiau vis dar nėra panašus į savo prototipą - juk kiekvieną tikrą mašiną būtina nudažyti, išmarginti įvairiausiais (būdingais tik konkrečiam tipui) užrašais ir atpažinimo ženklais. Taigi laikas ruoštis dekoravimui. Nepamirškite, kad prieš dažymą reikėtų nuriebtinti modelio paviršių ir apdoroti jį antistatiniais preparatais. Tai lengviausia padaryti nuplovus modelį priemonėmis, pasižyminčiomis antistatinio poveikiu. Jei kabinos gaubtas priklijuotas prieš dažymą, reikia saugotis, kad plaunant vanduo nepatektų ant vidinės gaubto pusės. Išdžiūvę vandens lašeliai gali palikti dėmes, kurias bus neįmanoma nuvalyti nenulupus priklijuoto gaubto.

Dažyti galima teptuku (paprasciausiai ir pigiau) arba mikropurkštuvėliu (brangi įranga, bet modelis atrodys tikresnis). Pirmuosius modelius galima dažyti teptuku, tačiau rimtas kolekcionierius ateityje tikrai pasirinktų geresnį rezultatą duodantį metodą. Dažydami teptuku naudokite specialius dažus modeliams ir atminkite, kad gerai surinkto modelio negalima dažyti taip, kaip Jums patinka. Nebūtina išgauti tikslių atspalvių, kuriuo nudažytas originalas (dažnai tai net labai sunku nustatyti), tačiau spalvos turi būti artimos. Nustatyta, jog sumažintus objektus reikia dažyti šviesesniais atspalviais nei originalus, todėl dažant 72 kartus sumažintą modelį

rekomenduojama naudoti net 15% šviesesnius dažus. Būtinai sekite, kad tarp visų modelio atspalvių vizualiai būtų išlaikytas originalą atitinkantis kontrastingumas. Rimtam kolekcionieriui reikėtų įsisavinti įvairius dažymo standartus (priklausomai nuo valstybės, istorinio laikotarpio, mašinos paskirties ir t.t.) ir, naudojantis įvairia literatūra, kolegų patirtimi ar net savarankiškai tyrinėjant originalus, pasidaryti savo atspalvių lentelę. Firmos, gaminančios kai kuriuos specialiai modeliams skirtus dažus, savo kataloguose turi visas įmanomas spalvų gamas, pvz., vokiečių I-ojo Pasaulinio karo aviacija, vokiečių Luftwaffe's atspalviai, šių dienų vokiečių dažų standartai RAL ir pan.

Tačiau kol kas Lietuvoje nebus lengva įsigyti norimą dažų atspalvį. Jei nuspręsite maišyti dažus savarankiškai, būtinai laikykitės šių patarimų:

- reikiamą atspalvį maišykite specialiai jam skirtame indelyje, ant kurio užrašykite atspalvio pavadinimą;
- pradėkite maišyti nedidelį dažų kiekį, gal net mažesnį nei planuojate sunaudoti - sumaišyti naują porciją nebus sudėtinga, o paliktas ilgesniam laikui dažų mišinys dažnai sugenda;
- savo užrašuose pasižymėkite, kokius dažus, kokiomis proporcijomis naudojote vienam ar kitam atspalviui gauti - tai labai palengvins atspalvio kūrimą ateityje;
- maišydami dažus nenaudokite daugiau nei 3 spalvų (be baltos) ir naudokitės spalvų maišymo lentele (lentele Nr. 1);
- geriausia maišyti to paties gamintojo dažus ir visiškai nerekomenduotina maišyti skirtingų iššūčių medžiagų pagrindu sukurtus dažus, pvz. akrilinius su emaliniais ir pan.

Atidarę dažų indelį būtinai kruopščiai nuvalykite užsandarinimo paviršius. Dažus išmaišykite labai kruopščiai, geriau net savadarbiu dažų mikseriu. Tai ypač svarbu matiniams dažams, savo sudėtyje turintiems daug talko. Stenkitės neskiesti dažų, kurių nesunaudosite per artimiausias kelias dienas (šis patarimas negalioja nitrodažams).

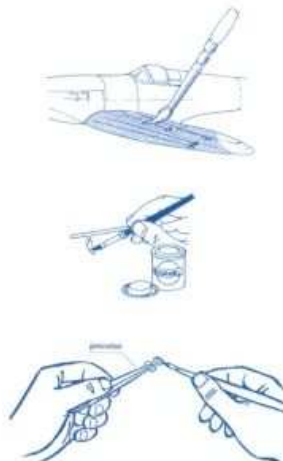
Specialius dažus geriausia skiesti tos pačios firmos skiedikliais, o teptukų, purkštuvų ir pan. valymui naudokite pigesnius įprastinius organinius tirpiklius (emalėms - vaizpiritą, terpentinę, RS; nitrodažams - acetoną, 647, 646, 650 ir kt.). Dažus skieskite bandydami: jie turi gerai liestis ant modelio paviršiaus, o tuo pačiu ir gerai padengti jį dažomu atspalviu.

1 lentelė. "Aviacinių" atspalvių maišymas naudojant pagrindines spalvas

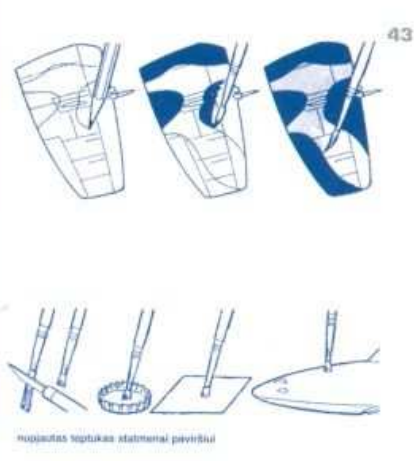
Pagrindinės spalvos / Atspalviai	Tamsiai žalia	Pilkai melsva	Šviesiai pilka	Tamsiai pilka	Ruda	Chaki	Rudai žalia
Balta		15	9	7			5
Geltona	7				3	10	5
Mėlyna		1					
Raudona					1	1	1
Juoda	3	1	1	2	1	1	3



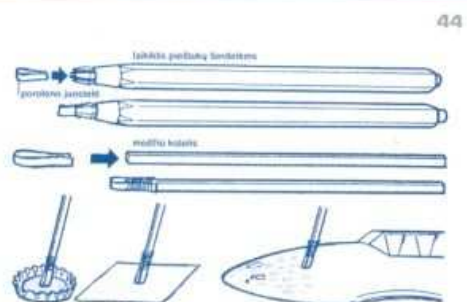
41



42



43



44



45



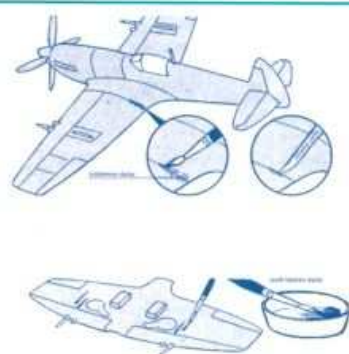
46



47



48



49

Pav. 41. Dažų priežiūra (a), maišymas (b), skiedimas (c)

Pav. 42. Didelių paviršių (a) ir smulkių detalių (b,c) dažymas teptuku

Pav. 43. Kamufliaavimas teptuku: "ryškių" (a) ir "išplaukusių" (b) ribų

Pav. 44. Kamufliaavimas porolenu

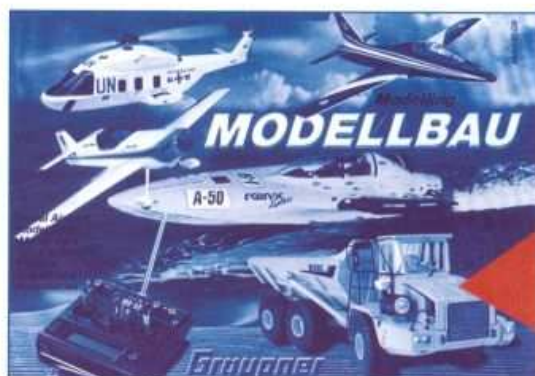
Pav. 45. Sraigčių dažymas teptuku

Pav. 46. Kabinos gaubto rėmų dažymas teptuku

Pav. 47. Detalių su centrine kiauryme tvirtinimas dažymui

Pav. 48. Teptukas baigiamiesiems potėpiams

Pav. 49. Eksploatacinių žymių imitacija: a - nusitrynimai; b - dėmės



POLIGONAS
JŪSŲ AVIACINĖS PERIODIKOS ŠALTINIS

NAUJIENA LIETUVOJE!
RADIJO BANGOMIS VALDOMI MODELIAI

Savanorių pr. 129, Kaunas, tel. 8-37 332 118

DŽINSŲ ISTORIJA

Rūta Guzevičiūtė

SAVO POPULIARUMO PRIEŠAUŠRYJE MĖLYNI DŽINSAI BUVO IŠIMTINAI DARBININKŲ DRABUŽIS. JŲ NIEKADOS NEUŽSIVILKDAVO JOKS VIDURINIO LUOMO ATSTOVAS, NEI VAIKYSTĖJE, NEI PAAUGLYSTĖJE, NEI JUO LABIAU, BŪDAMAS SUAUGĘS VYRAS. APIE TAI, KAD DŽINSUS DĖVETŲ MOTERIS, NEGALEJO BŪTI NE KALBOS, NES ILGOS VYRIŠKOS KELNĖS MOTERIS APDARĖ APSKRITAI BUVO SENSACIJA.

JŲ uniforma

Metų senumo sensacija - už 46532 JAV dolerius interneto aukcione pirkti 1880 metų gamybos "Levi Strauss & Co" firmos džinsai (1 pav.). Jie buvo rasti šachtininkų miestelio šiukšlyne. Prieš 120 metų jie tekainavo vos vieną dolerį.

Džinsai buvo energingų, veiklių žmonių, kuriems neretai tekdavo susidurti su grėsmingais pavojais (šachtininkų, jūreivių, fermerių) antrąja oda. Ir vienijo juos,



susietus tarpusavyje panašaus likimo, kuriems darbas buvo tas pats, kas gyvenimas. Džinsai buvo patogūs, patikimi, aptempę klubus ir darbo metu išryškino fizinę vyro jėgą. Jie ne maskavo, o atvirai demonstravo jų savininko gyvenimo būdą. Tai buvo JŲ uniforma. Kai po darbo, persirengdamas "gerais drabužiais", darbininkas kabindavo džinsus ant vinies ar tiesiog mesdavo ant grindų, jie ir tuomet nepavirsdavo beveidžiu skuduru, o primindavo šeimininko figūrą ir veiklos pobūdį.

Didžiosios depresijos metais Pitsburge augusi darbininkų vaikų karta buvo neperskiriama su džinsais, kuriuos būtinai mūvėdavo po mokyklos ir kuriuose "gyvendavo". Tai būdavo pusiau kombinezonai: juos galima dėvėti vasarą be kokių nors apatinių baltinių ar marškinių, nes skurdžiam šeimos biudžetui ir tai buvo nuostolinga. Be to marškiniai būdavo siuvami namuose iš parankinių medžiagų, o dažniausiai tai būdavo maišai nuo "Piltsbiri" miltų. Užrašas su miltų pavadinimu neišsiskaldavo jokiomis priemonėmis, o vaikščioti su tokia "etikete" buvo gėdinga.

Priekinėje dalyje puskombinonų viršus buvo panašus į prijuostę, o nugaroje prisisegdavo dviem susikryžiuojančiomis petnešom. Juos akimirksniu būdavo galima užsitempti ant savęs ir taip pat lengvai išslysti iš jų. Net maudytis galima jų nenusivilkus. Žodžiu, jie buvo tobula drabužis tiems, kas neretai prie džinsų neturėjo nieko, net apavo.



*Malonu pirkti, maloniau gauti.
Kalėdinės dovanos!*

1. Ieškokite akcijos skrajutės SARMA kataloge;
2. Išsirinkite prekių parduotuvėje SARMA ir prie kasos pateikite šią skrajutę pardavėjai;
3. Pardavėja Jums duos išsitraukti momentinės loterijos bilietą. Nutrynę apsauginį bilieto sluoksnį ir sužinoję, ar jis laimingas, ar ne, bilietą turite grąžinti pardavėjai;
4. Jei išsitraukėte laimingą bilietą, SARMA dovanoja Jūsų išsirinktas prekes (sumokėjus 1 ct);
5. Maksimali vienkartinio laimėjimo suma – 2000 Lt;
6. Akcija vyksta iki š. m. gruodžio 25 d.
7. Žaidime negali dalyvauti UAB „SARMA“ ir UAB „SAN Vilnius“ darbuotojai bei jų šeimos nariai.

„Šarmingų“ Jums švenčių!

Pradžią pradžia – Kolumbas?

Bet džinsų istorijos pradžią pradžia - ne XX ir net ne XIX a. Audinys, dažomas mėlynais indigo dažais, gaunamais iš tropinio augalo, jau viduramžiais buvo gaminamas Nime. Teigiama, jog denimo pavadinimas kilo iš transformuoto "iš Nimo". Su Kolumbu deniminės burės atplaukė iš Europos į Ameriką, iš kur atgal sugrįžo tik XX a.

"Laukinių Vakarų" pionieriai savo vežimų gurguoles ir palapines dengė brezentu arba denimo audiniu, iš kurio netruko pasisiūdinti ir kelnės. Apsukrus išėivis iš Bavarijos Levi Strauss 1850 metais pradėjo masinę jų gamybą. Praktiškos ir tvirtos kelnės, į kurių kišenes galima buvo įsidėti įvairiausių darbo įrankių ir net šachtose randamų grynuolių (varinės kniedės neleido kišenėms išplyšti) turėjo didelę paklausą. Paprastos darbinės kelnės buvo be kilpų diržui, laikėsi ant petnešų ir dar nebuvo mėlynos spalvos, bet jau turėjo įžymiąją papildomą kišenėlę dešiniajame šone.

Nuo 1873 metų džinsai tapo išimtinai mėlyni ir virto neoficialia Amerikos darbininkų uniforma, nes asocijavosi su sunkiu fiziniu darbu. Todėl itin keistas senajai darbininkų kartai atrodė džinsų atėjimas į madą XX a. antrojoje pusėje. Kodėl vaikai iš pasiturinčių šeimų siekė atrodyti kaip skurdžiai? Kuo patraukli jiems buvo darbininkų apranga? Iš pradžių tame buvo įžiūrimas net įžeidimas. Atrodė, jog turčiai ir jų vaikai savaip siekia atimti iš darbininkų net skurdą, pigiai nusipirkti prisiminimus apie sunkų darbą ir gyvenimą, su kuriuo susiję mėlyni džinsai, užsitempti juos ant savęs lyg kokią puošmeną. Daugeliui darbininkų tai atrodė lengvabūdiška pajuoka - juk jie savo prakaitu neužsidirbo tokios teisės. Kad dėvėtum tokią aprangą, turėjai dalintis ir atitinkamu likimu.

Kaip džinsai grįžo į Europą

Tačiau jaunieji buržuazinių šeimų maištininkai ieškojo tikresnio, garbingesnio gyvenimo. Siekė, kad jame nebūtų veidmainystės, ieškojo tikrosios tiesos. Džinsai tapo vienu šios tiesos ženklu.

Be to, madą diktavo ir kino herojai, kurie, vaizduodami fermerius, kaubojus, visuomet mūvėjo puikiai pasiūtus džinsus. Ir ekrane, ir gyvenime radosi vis daugiau kelnėtų moterų, kurioms džinsai puikiai tiko. Po Antrojo Pasaulinio karo rafinuota oficialioji moda buvo be galo nutolusi nuo tokių drastiškų išpuolių aprangoje. Todėl ši tendencija kilo "iš apačių", iš poreikio rengtis paprastai, demokratiškai, funkcionaliai. O kadangi "oficiozas" susipriešino su praktika, šiai pradžioje buvo skirtas podukros vaidmuo.

Europoje, kuri neseniai išgyveno baisiausią istorijoje karą, kilo gimimų bumas, suformavęs naująją kartą. Paaugliai, regėdami nepaprastas užjūrio jaunimo permainas išvaizdoje, taip pat siekė radikaliai keistis. Nors jie neturėjo tokios ekonominės bazės pinigines nepriklausomybės, kuria pasižymėjo jaunieji amerikiečiai, tačiau užsitempti maištininko simbolį buvo pernelyg patrauklu, kad tai taptų stabdžiu.

Madingi to meto džinsai baigėsi ties liemeniu, buvo sutempti odiniu diržu su didele varine sagtimi. Išorinės džinsų siūlės tapo dekoratyvinėmis, o varinės kniedės - problema visiems džinsų falsifikatoriams. Ilga džinsų kirpimo praktika tiek išstobulino jų formą, kad mėlynas denimas iki pat kulkšnių puikiai aptempė raumeningas blauzdas.



4 pav.





Paveikslėliai panaudoti iš šių leidinių:

- 1 pav. – "Lietuvos rytas" 2001 m. gegužės 26 d. Nr. 122, psl. 32.
- 2 pav. – Georgina Howell. In Vogue. London, 1977, psl. 196.
- 3 pav. – Georgina Howell. In Vogue. London, 1977, psl. 222.
- 4 pav. – Georgina Howell. In Vogue. London, 1977, psl. 245.
- 5 pav. – Georgina Howell. In Vogue. London, 1977, psl. 274.
- 6 pav. – Erika Thiel. Geschichte des Kostums. Berlin, 1985, psl. 425.
- 7 pav. – Georgina Howell. In Vogue. London, 1977, psl. 283.
- 8 pav. – Yvonne Deslandre, Florence Muller. Histoire de la Mode au XX-e siècle. Paris, 1986
- 9 pav. – Prudence Glynn. In Fashion. New York, 1978.
- 10 pav. – Prudence Glynn. In Fashion. New York, 1978.
- 11 pav. – Histoire de la Mode au XX-e siècle, psl. 20.



Maištingumo simbolis

Netruko ateiti revoliucingas septintasis dešimtmetis, kai jaunuomenės maištingumas suklestėjo visomis vaivorykštės spalvomis. Buvo kovojama su vyresnės kartos reakcija, prieš karą Vietname, už juodųjų pilietines teises. Džinsai tiko ir pilietiškumo pozicijai reikšti, ir nuspalvinti ją romantiško vyriškumo spalvomis. Nors čia pat "gėlių vaikai" propagavo ir unisex'ą, ir netradicinę orientaciją. Pagaliau džinsai rimtai atkreipė į save oficialiosios mados dėmesį. Prasidėjo masinė gamyba. Džinsai buvo naudojamas tokiais kiekiais, kad tapo ne tik darbininkijos uniforma ar hipių kasdienine "dėvėseną", bet visos XX a. aštuntojo dešimtmečio kartos žmonijos uniforma. Buvo sugriauti geografiniai, politiniai, socialiniai ir amžiaus barjerai. Džinsus ėmė dėvėti visa šeima. Iš džinsinio audinio imti gaminti jam netradiciniai gaminiai: sijonai, sarafanai, skrybelės, šortai, krepšiai, avalynė. Pramonė tarsi apsvaigo nuo mėlynojo denimo poreikio ir savo galimybių jį patenkinti. Kartais, peržengus bet kokią sveiko proto ribą, tekdavo ieškoti naujų išraiškos priemonių. Klasikiniai džinsai palaipsniui buvo išstumti iš kasdieninės apyvartos ir pakeisti modernizuota produkcija: elastingais audiniais, velvetu, veliūru. Įgriso ir mėlyna denimo spalva: džinsai įgavo visų atspalvių spektrą, tapo virti, dildyti, ardyti, merežkuoti, aplikuoti, dėmėti ir t.t. Jų forma nuolat paslaugiai prisitaikydavo prie madingo silueto.

"Džinsiniai" faktai

Džinsai ant manekenės pirmą kartą pasirodė angliškame "Vogue" žurnale 1946 metų liepos mėnesį. "Karališkai" mėlyni ir nukirpti žemiau kelių (2 pav.). 1949 metais tokio pat ilgio šviesiai mėlyni džinsai su nedideliu atvartu jau vadinami "piratiškais" (3 pav.). O štai ir 1956 metų "piratiški" (su atvartu), mėlyno denimo, kurio antroji pusė natūraliai šviesesnė, džinsai (4 pav.). 1960 m. kukliai siūlomi dryžuoti baltai melsvomis juostelėmis džinsai, pridengti sijonu (5 pav.). 1962 metais Elvis Presley su savo partnere Anne Helm puikuoja mėlynais džinsais filme "Vasara Floridoje" (6 pav.). Ne mažesnę poveikį už Presley turėjo džinsuotas Marlon Brando. O štai klasikinio sukirpimo džinsai su kiek pažeminta talija, perjuosti plačiu diržu su stambia sagtimi - neuniforminė jaunimo uniforma (7 pav.). Mini suknelė ir kelnės iš džinsų 1968 m. (8 pav.). Hipių "šeima" savo nonkonformistine apranga iš "antrų rankų" parduotuvių, egzotiškų etnografinių rajonų, su nepamainomais džinsais (9 pav.). Džinsai, pasigauti mados konvejerio: 1975 metų džinsų reklama, su kičiniu drabužiu, kaip ženklų, derinimu: darbininkiški džinsai su išeiginėmis "platformomis"; kontrastas tarp viršaus ir apačios tuo metu kėlė žingeidų susidomėjimą, kaip ir hermafrodiškas labai aptemptų viršuje ir klišiinių apačioje džinsų derinys su aptempančiais krūtine vyriškais marškiniais ar megztiniu, ilgais vyrų plaukais ir mergaitiška bižuterija (10 pav.). Žodžiu, tai išvaizda, kuri 2002 metais nekelia nei nuostabos, nei pasidomėjimo, nes būtent šiuo, hipių pramintu keliu ir toliau nužygiavo pagrindinė mados kryptis. Ir pagaliau - kaip visiškos moteriškos emancipacijos ženklas - džinsiniai šortai (11 pav.).



KADA PASKUTINĮ KARTĄ GĖREI ALAUS?

KELIONĖ Į FIDŽI

Tania Novikova



EGIPTAS, MAURICIJUS, MALDYVAI, KROATIJA, PRANCŪZIJOS PIETŪS, BRAZILIJA, INDONEZIJA, PAPUA NAUJOJI GVINĖJA - TAI NARDYMO KLUBO "AKVANAUTAS" KELIONIŲ MARŠRUTAI. KLUBO NARIAI JAU IŠBANDĖ DAUGELĮ JŪRŲ. IR ŠTAI FIDŽI - KRAŠTAS TOLIMAS, PASLAPTINGAS, VILOJANTIS. ŽINOJOME, JOG TEN YRA LEGENDINIS ŽAKO IVO KUSTO NARDYMO CENTRAS. ŠALTĄ 2002 SAUSĮ VILNIEČIAI NARDYTOJAI PIRMIEJI LIETUVOJE SUSIRUOŠĖ Į TOLIMĄJĮ FIDŽI.

Atvykimas į salą

Skrydis buvo sudėtingas ir nelengvas: skridome per Amsterdamą, Kvalalampūrą, Sidnėjų, Nadi (Fidži tarptautinis oro uostas). 40-ies valandų kelionė į rojaus salą, pasirodo, dar nesibaigė - iš Nadi į Sava Sava (Suva) dar 1,2 val. skrydžio vietiniu lėktuvu.

Išlipę iš paskutinio lėktuvo pagaliau įkvėpėme išsvajotos salos oro - karšto, drėgno, kvėpiančio nenusakomu gėlių aromatu. Nusileidimo takas nepaprastai siauras, ilgas, iš abiejų pusių apsodintas puikiomis aukštomis palmėmis. Aerouosto pastatas pasirodė daugiau negu kuklus. Prie jo mūsų jau laukė Ž.Mišelio - Žako Ivo sūnaus - nardymo centro vairuotojas, labai malonus sportiškos išvaizdos instruktorius Stivas.

Po 20-ies minučių buvome įžymiajame kurorte. Prie jėjimo svečių laukė muzika, šokiai ir gėlių vainikai: taip Fidži sutinkami visi atvykstantys. Pastatai Fidži kurorte dengti palmių lapais. Čia pasirūpinama ir vaikais, negalinčiais nardyti kartu su tėvais. Kurortas turi "Bula Kamp" - dienos kaimelį vaikams - nuo 8 valandos ryto iki 23 valandos vakaro.

Vaikams – didžiulė programa

Sausį Amerikoje orai geri, todėl amerikiečiai nesiveržia į Fidži, amerikiečių prieglobstį nuo vasaros karščių. Tad nardymo centre - kurorte mes buvome beveik vieni ir tuo likome labai patenkinti. Servisas - aukščiausio lygio. Kartu su tėvais atvažiuo ir šešiametė Katia, kuri tuoj pat gavo dvi ją prižiūrinčias aukles. Vaikams saloje skirtos 8 programos:

išvyka į džungles;

išvyka nuostabių kelių prie krioklio;

apsilankymas fidžiečių kaimelyje;

plaukiojimas jūroje su kauke, vamzdeliu ir plaukmenimis;

marškinėlių sau piešimas;

vakarinio žvaigždeto dangaus stebėjimas ir žvaigždynų ieškojimas;

susipažinimas su vietine flora ir fauna.

Vienu žodžiu - vaikai linksmai leidžia laiką, valgo, ką nori, kiek nori ir kada nori.



Ten, kur vaikščiojo įžymusis Kusto

Kiekviena suaugusiųjų pora turėjo atskirą "burė" - fidžietiško stiliaus gyvenamąjį namelį, kuriame dvi sienos - tik tinklai su medinėmis žaliuzėmis, perpučiami gaivaus vandenyno vėjo, todėl jame nereikalingi jokie kondicionieriai. Namelyje - karštas vanduo, tualetas. Nors čia neradome telefono, televizoriaus ir kondicio-



Minkštieji koralai

neriaus, visi buvome labai patenkinti. Įsikūrę nuskubėjome į garsųj centrą. Su jauduliu žengėme takais, kuriais vaikščiojo įžymusis akvanautas Žanas Ivas Kusto.

Nardymas Fidži - brangus malonumas: 2 nėrimai per dieną - 110 JAV dolerių, namelis dviems žmonėms virš 400 JAV dolerių. Tačiau Ž.Mišelis Kusto buvo toks malonus, kad pirmą kartą pas jį atvykusiai grupei iš Lietuvos suteikė 50 % nuolaidą.

Ankstų kitos dienos rytą ištroškę įspūdžių skubėjome į nardymo laivą. Jam vadovavo vadybininkas - instruktorius Gari.

Fidži - nuostabių minkštųjų koralų karalystė. Kietieji koralai čia išmirė dėl vienu metu padidėjusios vandens temperatūros. Minkštieji tą temperatūros stresą ištvėrė. Koralai nuostabūs. Nardėme prie vienos gražiausių salų - Namenos. Išplaukti turėdavome labai anksti, kol dar neprasidėjęs atoslūgis. Patekęs į atoslūgį, gali atsidurti toli vandenyne: stiprios srovės neša į vandenyną, drumsdamos vandenį ir blogindamos matomumą. Būtina suspėti panardyti iki atoslūgio. Mes suspėdavome.

Pirmas nėrimas - į 40 m gylį. Šiame gylyje tysojo plati atbraila, už jos - bedugnė. Atbrailos kraštu ties bedugne vieni kitus keisdami sukosi būriai didžiulių žuvų. Tarp jų daug įvairių rūšių ir dydžių ryklių: rfiniai, baltapelekiai, mėlynieji ir kiti. Jie plaukiojo čia pat. Stebėjome juos neatitraukdami akių. Staiga pamačiau vieną - tarsi kažko belaukiantį. Rankoje laikydama fotokamerą stengiausi prisitrinti. Ryklis neištvėrė - staigiai pakilo ir nuplaukė, aš nespėjau spragtelėti fotoaparatu. Šalia stovėjo Gari, kuris aiškiai nepatiko rykliui. Kad nepasirodytų bailys, plėšrūnas apsuko ratą ir dingo mums iš akių palikdamas atšokusią nuo jo pasimetusią savo palydovę - žuvytę prielipą. Ši, pametusi ryklį "mamą", nervingai plaukiojo jos ieškodama. Staiga žuvytė pamatė vieną iš

Žuvytė prielipa



nardytojų. Apsidžiaugusi pabandė prilipti prie jo. Tačiau plaukuota vyriška koja žuvytei aiškiai nepatiko. Netoliese pamačiusi mano ryškų nardymo kostiumą, su džaugsmu ir viltimi - gal čia jos "mama" - prilipo prie jo. Tai buvo mano koja. Aš nukreipiau į ją fotoaparata. Fotografuoti kybant virš bedugnės iškelus vieną koją - ne taip paprasta.

Instruktorius pamoko plaukti pirmyn. Ką daryti su pasimetėle? Tekliauja kartu. Abi drauge nuplaukėm paskui Gari.

Koralų karalystėje

Prieš mus rifas, visas nusėtas vaivorykštės spalvų ir atspalvių koralais. Aplinkui knibždėte knibžda daugybė nuostabiausių spalvų ir formų žuvyčių. Žiūrėjome į rifą neatitraukdami akių - tikras gamtos stebuklas. Tapo aišku, kodėl Fidži vadinama koralų karalyste. Tokių spalvų, tokių formų ir jų derinių neįmanoma įsivaizduoti. Net daug mačiusiems narams nepakartojamas nedidelio rifo grožis padarė stulbinantį įspūdį.

Staiga pamačiau būrį barakudų. Plaukė lėtai, grėsmingai, blykčiodamos sidabro šonais. Pamačiau - galėtų išeiti puikus kadras. Mostelėjau porininkui - "priplauk iš šono". Kol mano porininkas suvokė, ko iš jo noriu, barakudos nuplaukė - fotografui labai svarbu turėti supratingą modelį...

Oras balionuose seko. Nardymasėjo į pabaigą. Prasidėjo atoslūgis. Mūsų laukė nelengva kelionė į laivą. Atoslūgio srovė vis stiprėjo ir nešė jūron. Reikėjo gerokai padirbėti kojomis, kad laiku sugrįžtumėme į laivą ir nepavėluotumėme pietų.

Rykliai plaukiojo čia pat



Aplinkui knibžda nuostabiausių spalvų žuvytės



Kito nėrimo metu pamatėme didelį žuvų pulką. Iš pradžių nesupratome, kas tai. Jūros žydrynėje tai pasirodydavo sidabro spalvos juosta, tai vėl dingdavo. Sustojome nesuvokdami, kas tai. Bandėme žiūrėti. Ir staiga supratome, kad blykčiojanti sidabro juosta - didžiulis būrys stauridžių. Jos tarsi pagal komandą (o gal jas kas ir komandavo) prasižiodavo gaudydamos planktoną ir vėl, tarsi pagal komandą, užsičiaupdavo. Sidabrinė juosta jūroje tai atsirasdavo, tai išnykdavo saulei jas apšvietus. Išties įstabus reginys.

Įspūdziai visam laikui

Deja, laikas nestovėjo vietoje. Dienos, viena gražesnė už kitą, bėgo greitai. Programa Fidži poilsiautojui gerai apgalvota: kas vakarą kambaryje rasdavome lapelį su ateinančios dienos dienotvarke. Kiekviena diena buvo nepanaši į praėjusią...

Du nardymai per dieną vis kitose nardymo vietose - standartas. Dar kriokliai, džiunglės, vietiniai kaimeliai su folkloro programomis, paskaitos apie kokoso savybes, fidžiečių mediciną, vietinių kalbų pamokos ir dar daug įvairių įdomių dalykų...

Atėjo laikas skristi namo. Grįžome laimingi, pilni įspūdžių, lagaminus prisikrovę Fidži nuotraukų ir dovanų. Nuostabiausias povandeninis pasaulis ir šeiminingų svetingumas liks su mumis visam laikui.

Vakaras vietiniame kaimelyje



HIDROKOSTIUMAI

Nijolė Gaidulytė



Šlapi vienos dalies hidrokostiumai.

VIENA SVARBIAUSIŲ PROBLEMŲ, SU KURIA SUSIDURIAME NARDYMO METU - ŠILUMOS PRARADIMAS VANDENYJE. HIDROKOSTIUMAI SKIRTI ŠILUMOS PALAIKYMUI VANDENYJE, APSAUGAI NUO JŪROS GYVŪNŲ, YPAČ PLANKTONO, ALERGIJOS. HIDROKOSTIUMAI NAUDOJAMI TIEK ŠILTOSE, TIEK ŠALTOSE JŪROSE. JŲ YRA ĮVAIRIŲ RŪŠIŲ. MEDŽIAGOS, IŠ KURIŲ JIE GAMINAMI, TAIPOGI ĮVAIRIOS.

Sukurti trijų tipų hidrokostiumai, apsaugantys nardytojus nuo šalčio:

Šlapi (angl. wet suits)

Pusiau sausi (semi - dry suits)

Sausi (dry suits)

Šlapi hidrokostiumai

Šlapi hidrokostiumai gaminami iš neopreninės gumos su oro pūslelėmis. Medžiaga

elastinga, pasiūta pagal formą glaudžiai apgula kūną. Viršutinė dalis neopreno apsaugai padengta trikotažiniu audiniu, apatinė (pamušalinė) - šilto trikotažo arba pliušinio pamušalo. Dvigubos siūlės labai patvarios, todėl kostiumas, tvarkingai dėvimas, išlaiko daugiau kaip 500 apsirengimų.

Į šlapią kostiumą patenka vanduo, nuo nardytojo kūno temperatūros sušyla ir pasilieka tarp žmogaus kūno ir kostiumo. Tačiau šis privalo būti tinkamo dydžio ir vanduo jame neturi cirkuliuoti. Tik tada hidrokostiumas atliks savo šildymo funkciją.

Hidrokostiumai gaminami įvairių dydžių: vaikiški, moteriški, vyriški (XS, S, M, L, XL, XXL arba 1, 2, 3, 4, 5). Dydžiai priklauso nuo gaminančių firmų ir įvairių neopreno storio - 1,5 mm, 3 mm, 5 mm, 6 mm, 7 mm, 8 mm. Priklausomai nuo klimato sąlygų pasirenkamas tinkamo storio kostiumas.

Kostiumai gali būti ištisi - vienos dalies, dviejų dalių (aukštos kelnės, liemenė), trijų dalių (kelnės, liemenė, krūtinę dengiantys sortai).

Pusiau sausi

Šie kostiumai kur kas šiltesni už šlapius. Turi apglundančius rankogalius, šalmą, sujungtą su kostiumu. Per užtrauktuką,



Pusiau sausi hidrokostiumai

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 pasauliui!



Vienos dalies hidrokostiumai šeimai

Su kostiumu sujungtas šalmas

kuris paprastai yra nuo vieno peties iki kito (į kostiumą įsivelkama per pečius), vanduo neprisiskiria. Naudojamas komplekte su bateliais. Kostumo storis 6-8 mm. Užtrauktukai gali būti ant riešų, čiurnų. Patogu apsivilkti ir nusivilkti. Gaminami tokių pačių dydžių, kaip ir šlapi.

Sausi

Kostiumai naudojami šaltuose, užterštuose vandenyse, gaminami iš vandeniui atsparių medžiagų:

vulkanizuoto kaučiuko,

vandens nepraleidžiančio nailono,

suspausto neopreno.

Šių kostiumų storis gali būti 7-9 mm. Pagaminti taip, kad hermetiškai apgaubia kaklą, rankų riešus. Įmaunami iškart į tam tikrus batus. Neriant vandens slėgis apspaudžia kostiumą, todėl jame yra 2 vožtuvai: pripildymo (per reguliatorių sujungtas su balionu) ir išleidimo (neriant gilyn į kostiumą paduodamas oras slėgiui kostiume išlyginti). Tokiu būdu dalinai reguliuojamas ir nario plūdrumas. Vožtuvai gali būti automatiniai arba rankiniai.

Po sauso kostiumu dėvimi šilti rūbai - specialus kombinezonas - nes be jų yra šalta. Oras, esantis sausame kostiume, tolygiai



Skirtingų tipų sausi hidrokostiumai.

sušyla nuo nardytojo kūno šilumos, o sausi šilti rūbai tą šilumą išlaiko. Rengiantis šiltus rūbus po sausu kostiumu, turinčiu vožtuvus, svarbu, kad medžiaga nebūtų pūkuota. Pūkelių dalelės gali užkišti vožtuvus ir šie neveiks - liktų atviri arba užsidarę. Ir vienu, ir kitu atveju tai pavojinga. Jei vožtuvas liktų atviras, vanduo patektų į kostiumą: naras sušaltų, iš dalies prarastų plūdrumą. Dideliame gylyje tai yra pavojinga - nardytojui gali pritrūkti jėgų pakilt į viršų. Jei vožtuvas neatsidarytų, situacija taptų nekontroliuojama ir kilimo pasekmės būtų liūdnos. Todėl, norint įsigyti sausą kostiumą, kuris yra tikrai komfortiškas, reikia pasimokyti, kaip su juo elgtis.

Priedai

Pardavime yra aibės visokių kostiumų priedų. Jei jūsų kostiumas pasirodė jums per šaltas, yra 2,5 - 3 mm neopreninės liemenės, šortai, maudymosi kostiumai. Hidrokostiumų priedai yra ir kojinės, bateliai, įvairaus storio pirštinės, šalmai. Jie neleidžia šilumai greit išsklisti į aplinką. Didžiausias šilumos laidininkas - neapdengta galva. Štai kodėl plaukiojant šaltame vandenyje šalmas yra būtinas. Kai kurių modelių hidrokostiumų šalmai pritvirtinti prie liemens, kai kurie atskiri.



Hidrokostiumų priedai

Hidrokostiumų priežiūra

Po kiekvieno nardymo, ypač sūriame ir chloruotame vandenyje (baseine), kostiumą būtina plauti. Sūriam vandeniui išgaravus, lieka druskos nuosėdos, kurios užkemša kostiumo vožtuvus. Taip pat sauso hidrokostiumo neoprenas kietėja ir darosi mažiau elastingas. Kuo elastingesnis kostiumas, tuo geriau jis apglunda ir saugo šilumą.

Kostiumą reikia pamerkti vonioje ir plauti su švelniomis skalbimo priemonėmis, o vėliau gerai išskalauti. Kai kuriuos kostiumus galima skalbti mašinoje, pasirinkus atitinkamą programą.

Kostiumai džiovinami pavėsingoje vietoje pamušalu į viršų; išdžiuvę kabinami ant plačių petukų ir įmaunami į celofaninį maišą. Tvarkingai naudojami ir prižiūrimi hidrokostiumai jums tarnaus ilgą laiką.

Nuotraukos iš autoriaus archyvo

Acappella

VIEŠBUTIS • HOTEL



Nedidelis ir jaukus viešbutis "Acappella" įsikūręs tik 3 minutės kelio nuo Tarptautinio Vilniaus oro uosto. Europinius standartus atitinkančiame viešbutyje yra 6 vienviečiai/dvivečiai ir 3 "liukso" kambariai. "Acappella" restorane ir lauko kavinėje viešbučio bei miesto svečiai turi puikią galimybę mėgautis europietiškais patiekalais jaučioje, romantiškoje aplinkoje. Viešbutis siūlo rengti įvairius pobūvius, išvažiuojamuosius banketus, taip pat siūlomi verslo pietūs. Vilniaus savivaldybės rengtame konkurse "Žydintis Vilnius 2002" viešbutis "Acappella" buvo nominuotas kaip vienas geriausių prižiūrinių savo aplinką tarp konkurse dalyvavusių įmonių. Jei Jūs norite pabėgti nuo miesto šurmulio ir pasidžiaugti ramybe bei gražia aplinka, maloniai kviečiame apsilankyti viešbutyje "Acappella".



Dariaus ir Girėno g. 61, tel.: (8-5) 2167898,
el. paštas: info@hotelacappella.lt,
www.hotelacappella.lt

NUPIEŠKIME SKRYDŽIO DVASIĄ

Prieš 100 metų pirmą kartą į dangų pakilo žmogus motorizuotu lėktuvu.

Atšvęskime skrydžio jubiliejų kartu.

Kviečiame visus Lietuvos moksleivius dalyvauti piešinių konkurse

"Motorizuotam skrydžiui - 100 metų".

Plačiau apie konkursą ir jo sąlygas:

<http://www.aeroclub.lt>.



Firidas

Kalendorius po darbų siūlo nuolaidų puikių!



Šiuos kalendorius galite įsigyti:
VAGOS KNYGYNŲ TINKLE
KĖLOS PREKYBOS CENTRUOSE

Šį kalendorių Jums sukūrė
spaustuvė-leidykla „FIRIDAS“.
Jei užsisakysite
50 ir daugiau egzempliorių,
pristatysime į biurą Vilniaus apskrityje.
Kreipkitės tel.: 8-5 231 23 96
arba rašykite mums info@firidas.w3.lt

dangus
begalinis
skriskime
kartu!



SKRAIDINAME KELEIVIUS. RUOŠIAME PILOTUS MĖGĖJUS, ORO BALIONŲ PILOTUS,
ORO BALIONŲ PILOTŲ INSTRUKTORIUS. ATLIEKAME ORO BALIONŲ
TINKAMUMO SKRAIDYTI KONTROLĘ IR JŲ REMONTĄ



OREIVYSTĖS CENTRAS

PYLIMO STR. 45, LT - 2001 VILNIUS, LITHUANIA
PH. (+ 370 2) 611 113, 732 702
E - MAIL: OREIVYSTES.CENTRAS@BALLOONING.LT

Spalvingų ir džiaugsmingų švenčių Jums linki Fujifilm Lietuva!



FUJIFILM LIETUVA

www.fujifilm.lt
info@fujifilm.lt
tel.: (85) 2133017

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

