

MANO LĒKTUVAS

# SPARNUOTA VERTYBĒ

VYTAUTAS BAGOČIŪNAS □ PRIEŠ 44 METUS PAGAMINTU KETURVIEČIU PIPER  
PA-22-150 „TRI-PACER“ DRĄSIAI LEIDŽIUOSI IR Ļ TOLIMAS KELIONES.



**T**olimi skrydžiai tapo rimtu išbandymu mano „paiperiui“, kuris juos garbingai atlaikė. Nė akimirksnio nesigailiu, kad prieš septynerius metus įsigijau savo ištikimąjį kelionių partnerį Piper 22. Jo dabar jau nekeisčiau į jokią kitą! O pirmiausia buvo didelis noras skraidyti, pamatyti pasaulį.

### Pateisino vardą

Maniškis Piper PA-22-150 „Tri-Pacer“ pagamintas 1956 metais. Iki man jį įsigyjant iš pažįstamo švedų verslininko, šis keturvietis lėktuvėlis skraidė su norvegiškais, daniškais ir švediškais registracijos numeriais. O Lietuvoje jį pakrikštijau LY-OHO. Ir jis tikrai pateisina savo naująjį registracijos vardą – skraido, kad net oho!

## Nors mano lėktuvas jau tapo istorine retenybe, esu tikras, kad, gerai prižiūrimas, jis tarnaus dar ilgai!

Kai tik jį įsigijau, matėsi, kad ankstesnieji savininkai lėktuvu rūpinosi. Tačiau, norėdamas juo pakilti savo padangėje, turėjau dar gerokai paplušėti. Užtat dabar šį „paiperį“ žinau kaip savo penkis pirštus ir skristi juo – vienas malonumas! Nors mano lėktuvas jau tapo istorine vertybe, esu tikras, kad prižiūrimas jis tarnaus dar ilgai! Beje, šis Piper modelis yra kol kas vienintelis toks Lietuvoje ir, kiek žinau, vienintelis net Baltijos šalyse. Tai keturių vietų aukštasparnis „šeimininis“ lėktuvas.

### Patogu valdyti

Išskirtinė Piper PA-22-150 „Tri-Pacer“ ypatybė ta, kad eleronai spyruoklėmis sujungti su posūkio vairais. Tai patogiu, nes skredant nereikia naudotis pedalais. Posūkio metu pakanka pasukti vairą ir lėktuvas klusniai sukasi, o „burbulas“ prietaisų lentoje kaip įkaltas stovi pokrypio indikatorius viduryje. Patikėkite, tai tikrai patogiu. Priekinė važiuoklė traukėmis tiesiogiai sujungta su valdymo pedalais ir tai užtikrina lėktuvo stabilumą riedant. Stabdžių sistema... archainė, nes abu pagrindinės važiuoklės ratai stabdomi

rankena, kuri yra po prietaisų lenta. Planuoju ateityje pakeisti stabdžių sistemą panašia į Cessna. Nors stabdžiai veikia puikiai, bet manevruoti nepatogu. Pilnai pakrautas lėktuvas sveria 907 kilogramus, o saugiam pakilimui tereikia 350-400 metrų kilimo ir tūpimo tako, nusileisti pakanka 250-300 metrų tako. Tuščio lėktuvo svoris – 503 kg. Nepapildžius degalų juo galima nuskristi 860 kilometrų.

### Rudens skrydis

Kaip vėstant orams paukščiai dairosi į šiltus kraštus, taip ir mes su bičiuliais praėjusį rudenį kilome skrydžiu aplink Ukrainą. Startavome rugsėjo 12 d. ir be didesnių nuotykių, įveikę 3500 kilometrų, į Lietuvą grįžom po devynių, nepaprastai turiningai prabėgusių dienų. Kolegų ukrainiečių draugiškumas, naujos pažintys, viešnagės vis kituose aerodromuose, dalyvavimas aviacijos šventėje, žiniasklaidos dėmesys, pilių didingumas... O jau nepakartojamos akimirkos Krymo pusiasalyje!

Skraidydami Ukrainoje matėme daug apleistų karinių aerodromų, kurių išardytos betoninės plokštės ne viena nukeliavo į privačius ūkius. Kažkada tokių vaizdų buvo ir Lietuvoje...

Įsiminė pažintis su privataus aerodromo, neseniai įregistruoto, savininku, kuris mūsų akivaizdoje išbandė surinktą keturvietį lėktuvą. Privati aviacija Ukrainoje, nors ir sunkiai, bet skinasi kelią.

### Viešnagė Kryme

Krymas garsėja ne tik kurortais, jis stebina ir gamtos įvairove. Vienoje pusiasalio pusėje stūkso išpuodingi Krymo kalnai, o didžiojoje pusiasalio dalyje kiek akys užmato plyti stepė. Kaip pajuokavo vienas ukrainietis, gali šia lyguma joti ant arklį pusę dienos nuogas ir niekam neužkliūsi.

Krymą apžvelgėme ne tik iš paukščio skrydžio. Užlipome į kalnų olas, pirmą kartą žmonių buveines, grožėjomės Eupatorijos miestelio apylinkėmis, aplankėme Bachčysarajų, stebėjomės kalnų vandens skaidrumu, ragavome totoriškos virtuvės skanėstų. Skrendant virš kalnuotojo Krymo po lėktuvo sparnais driekėsi nors ir mažesni už amerikietiškus, bet išpuodingi kanjonai. Kryme praleidome keturias dienas ir visą laiką jautėme, kad esame patys brangiausi svečiai. Norėtusi ten vėl grįžti!





**Sėkmingai suskridę geležiniai paukščiai ilsisi žvilgsniu neaprepiamoje stepėje.**

## Gero oro aerodromas

Ukraina visada stebino didingumu ir kontrastais, tačiau per kiekvieną vizitą atradavome ką nors naujo ir neįprasto. Teko tupdyti lėktuvus įvairiomis sąlygomis, ypač kalnuose. Nustebino lygumoje įrengtas privatus aerodromas. Tupiant apačioje sukuriavo rausvai pilkų dulkių debesys, nieko nesimatė. Teko sukurti dar po ratą, laukti, kol nusės ši uždanga. Iš pradžių nesupratome, kas vyksta, tik vėliau paaiškėjo, kad aerodromas įrengtas ant kieto, tačiau labai sauso grunto. Mus

pasitikęs aerodromo savininkas Sergejus pajuokavo, kad pastatyti tokį aerodromą labai lengva – tereikia nužymėti kilimo ir tūpimo tako šonines linijas ir skrisk! Ech, galima tik pavydėti!

Visa kita kaip įprasta: angaras, kuklus, bet patogus pilotų namelis. Šiokių tokių sunkumų stepėje būna dėl elektros ir gėlo vandens. Tačiau mes nepatogumų nepajutome – elektrą ten gamina dyzelinis generatorius, o vanduo teka... tiesiog nuo stogo iš statinių. O štai išskrendant įsitikinome, kuo dulkės gali pavirsti užėjus lietui. Pasiruošus skristi dulkosnojo, ratai iš karto aplipo keliais kilogramais purvo!

grožį. Žavėjo jo savybės - dalykiškai ir griežtai organizuoti skridimus, priversti grupinių skrydžių dalyvius laikytis saugos taisyklių.

Tačiau žmogiškos klaidos neišvengiamos. Kelionės metu vieną vakarą Genadijus pamiršo uždaryti savo lėktuvo oro čiaupą ir ryte, išėjus orui, jau buvo neįmanoma užvesti variklio. Aerodrome dirbantis technikas iš Rusijos pasiūlė užvesti variklį senu, išbandytu būdu. Ant ilgos karties užkabino virvę ir jos galą užmetė ant sraigto. Atsitraukęs saugiu atstumu truktėlėjo kartį kelis kartus ir, dideliu visų džiaugsmui, variklis užsivedė! Šiame elektronikos amžiuje paprastas sumanumas ir patirtis prilygo stebuklui!

## TRUMPAI



### LIETUVA – UKRAINA.

#### Bendrų skrydžių tradicijos tvirtėja

Tradiciniu tapusio skrydžio aplink Ukrainą dalyvius lietuvius aviatorius pasiekė šilti Ukrainos AOPA prezidento Genadijaus Chazano linkėjimai. Galbūt šiemet atsiras ir daugiau bendraminčių, kurie prisijungs prie mūsų bei papildys sparnuotųjų turistų gretas. Juolab, kad esame kviečiami taip širdingai!

*Nuoširdžiai džiaugiuosi, kad likimas suvedė mus, Ukrainos ir Lietuvos aviatorius. Džiaugiuosi, kad remiate mūsų pastangas plėtoti Ukrainos privačią aviaciją, esu dėkingas už jūsų brolišką pagalbą. Kaip mūsų geriausi draugai visuomet esate laukiami Ukrainoje! Praplėskime sienas!*

Genadijus Chazanas  
Ukrainos AOPA prezidentas

## Užvedė rankomis

Kelionės metu mus globojo Ukrainos AOPA prezidentas Genagijus Chazanas, skridęs savo spalvinguoju Jak-12A su išskirtiniu registracijos ženklu UR-GENA. Genadijus – patyręs ir atsakingas lakūnas, tvirtos dvasios, labai draugiškas žmogus. Jis savo entuziazmu subūrė kelių šalių aviatorius skrydžiams aplink Ukrainą bei sugebėjo jiems atskleisti savo šalies

## Ekonomiškumo bandymai

Kiekvienas lakūnas siekia skristi kuo ekonomiškiau režimu. Aš ne išimtis, nuolat stengiuosi tai kontroliuoti. Kartą, skrendant ekonominiu 2250-2300 aps./min. režimu, vieno bako degalų pakako 2 val. 25 min., po to perjungiau degalų

**„Pamaitinti“ reikia ir lėktuvą.**





**Lėktuvo patobulinimai: įrengta dar viena radijo stotelė, du autonomiškai horizonto prietaisai – vakuuminis ir elektrinis. Tai užtikrina papildomą saugumą.**

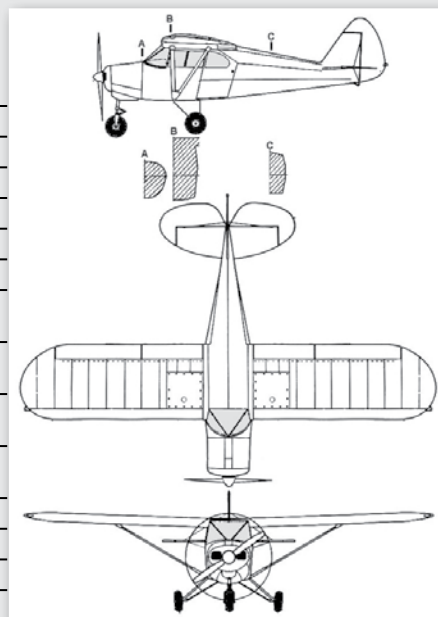


padavimą iš kito bako. Variklis dirbo be sutrikimų ir, atrodo, bake dar buvo likę degalų, bet ilgiau nerizikavau, nes kuro lygio prietaisai rodo su paklaida. Mano lėktuvo variklis Lycoming A2B, 150 AG, o kuro bakų talpa – 136 litrai. Skrendant 216 km/val. greičiu, variklio sūkiai – 2450 aps./min. o kuro sąnaudos jau sudaro 35,6 l/val. Vasarą horizontaliame skrydyje 1000 m aukštyje liesinau kurą ir lėktuvas sunaudojo 26,7 l/val degalų. Svarbu neperliesinti kuro mišinio, nes tai turi įtakos variklio ilgaamžiškumui. Kadangi lėktuve nėra variklio išmetimo dujų temperatūros matavimo prietaiso, kuro mišinio liesinimą atlieku taip: horizontaliame skrydyje liesinu kuro mišinį tol, kol variklis pradeda dirbti nestabiliu. Tai momentas, kuomet mišinys per liesas. Tada mišinio traukę truputį stumteliu pirmyn, kol variklio darbas tampa stabilu. Tai būdas, kuriuo aš naudojuosi seniai ir iki šiol neturiu rūpesčių su varikliu, o kuro sąnaudos – juntamai mažesnės. ■

## TECHINIAI DUOMENYS

### PIPER PA-22-150 „TRI-PACER“

Gamintojas	„Piper Aircraft Corporation“
Pirmas skrydis	1954
Keleivių skaičius	3
Pilotas	1
Ilgis	6,28 m
Aukštis	2,53 m
Sparnų ilgis	8,93 m
Tuščio lėktuvo svoris	503 kg
Maksimalus kilimo svoris	907 kg
Variklis	Lycoming O-320-B (119 kW, 160 AG)
Didžiausias leidžiamas greitis	227 km/val.
Minimalus greitis	78 km/val.
Kreiserinis greitis	216 km/val.
Pakilimo aukštis	5030 m
Skrydžio nuotolis	862 km



**Tikrai vertėjo skristi 1000 kilometrų, kad galėčiau patirti tiek įspūdžių!**



**Ukrainiečiai garsėja vaišingumu, visur jausdavomės kaip namie. O jau arbūzų saldumas! Lietuvoje tiek niekada jų nevalgome!**

