



Pažintis su malūnsparnio melodija

REPORTAŽAS IŠ Ispanijos

VILMA JANKIENĖ

Kiekvienas skraidantis aparatas gali pakerėti – svarbiausia yra pajusti skrydžio triumfą. Simboliška, kad su malūnsparniu iš arčiau susipažinti teko jų tėvynėje, Ispanijoje, kur Juanas de Já Cierva prieš daugiau kaip 80 metų pirmasis sukūrė sėkmingas konstrukcijas, skraidžiusias traukiančio propelerio ir besisukančiu nuo oro srauto rotoriaus pagalba. Šio konstruktoriaus malūnsparnį C-30P prieškarinį buvo įsigijęs ir Lietuvos aeroklubas.

Dar kartą sužiausime nusisto-
vejus stereotipą, kad malūnsparnis (angliškai „autogyro“, todėl kartais ir lietuviškai vadinamas „autožyru“) ir sraigtasparnis – tai tik skirtingi žodžiai. Iš tiesų tai skirtingi aparatai. Malūnsparnio veikimo principas – kaip malūno. Iš pradžių keliamasis sraigtas į sukamas nuo traukiančiojo arba stumiančiojo sraigto (variklio pagalba); o malūnsparnis išsibėgėjęs (ko nereikia sraigtasparniui), priešpriešinis oro srau-

tas papildomai sukia mentes, ir su šiais padeda berodinėms kėlimosioms aparatai pakelti. Kadangi jeigu gaminama keliamasis sraigto variklio, nėra sraigto sukimo reaktyvumo momento, todėl nemuo nesukamas į sraigto sukimosi priešingą pusę, malūnsparniui nereikia uodeginio kompensacinio sraigto kaip sraigtasparniui. Ir nors malūnsparnis skrenda lėčiau ir negali kaboti, skridimas juo yra patrauklus, nes aparatas labai manevringas,

o skrydis dėl to labai išraiškingas. Be to, šiam aparatui nereikia ilgo kilmės ir tūpimo tako (tačiau vis tiek jo reikia).

Neduo ramus, tačiau taip pat yra bėda skraidinti savos konstrukcijos aparatais. Šiandienų konstruktorių pagalba, tačiau tarptautinėje. Tik pridursiu, kad šiuo metu savos gamybos vienviečio buksruojamo malūnsparnio R-1 bandymų programą (nuo 2000 metų) tę-

sia Andrius Rimkevičius, o CAA orlaivių registre yra registruotas vienas uždaro kabinos dvivietis malūnsparnis. Kanadoje pagamintas RAF 2000. Jis Alytaus aeroklubo angare laukia, kol pasiras šeimininkas verslininkas Sigitas Leonavičius kels jį orą, tenka susitikti su užsienio instruktoriais. Kas žino, kokio negalios mįslės reikia, kad malūnsparniai mūsų krašte taptų geriau pažįstami ar net populiaresni.

„Užsidegęs“ malūnsparniais S. Leonavičius paskatino kelią Ispanijoje: juk negalima sėdėti sudėjus rankų ir nieko neveikti, kol pats negali skraidyti.

„ELA Aviación“ gamyklos Fuentibon Obajuena miestelyje netoli Kordobos šeimininkas Emiljo Lopez Alemany, gerai pažįstantis ilgas metus Ispanijoje arabalikos pasaulis, lakūnams perduodanti Vytautą Lapėną, sutiko parodyti vi-

Sigitas Leonavičius (sėdi už pilotės) taip „susirgo“ malūnsparniais, kad Ispanijoje, kur stotimi šis aparatai, susiruošęs nedvejojamai. Pilotas – gamyklos „ELA Aviación“ savininkas Emiljo Lopez Alemany.

Vytautas Jankienas nuotraukos



Praėjusiais metais ELA07 pradėtas gaminti serijiniu būdu. Dabar per mėnesį surenkami 8 malūnsparniai, o užsakymai jau priimti iki spalio mėnesio. Apie 80 proc. aparatų iškeliauja į kitas šalis – Prancūziją, Belgiją, Angliją, Italiją, Pietų Afrikos Respubliką, Norvegiją, Iraną, Meksiką, Izraelį. Iš viso skraidoma apie 180 ELA malūnsparnių.

Savininkas Emilio Lopez Alemany į savo verslą įtraukė visą šeimą: savo žmoną, du sūnus – Emilio ir Daniel – ir vyresniojo žmoną. Vienas sūnus bando surinktus aparatus ore, kitas – generuoja naujas mintis. Kolektyve dirba 19 žmonių, artimiausiose planuose numatyta išsiskirti į erdvesnes patalpas. Malūnsparnius bando kartą per mėnesį visą dieną, žemėje atliekamas testas, tikrinamas variklio darbas, ore bandymų laikas trunka neilgai – iki 2 valandų. Pasak šeimininkų, surinktas malūnsparnis jokių problemų nekelia.

Visas konstrukcines detales ir dalis, taip pat ir mentes, jie gamina patys, išskyrus variklį – jį gali-

ma pasirinkti arba Rotax 912, arba Rotax 914 Turbo, kas sudaro beveik pusę kainos; malūnsparnio kaina prasideda nuo 36 tūkstančių eurų. Šiomet ELA gamintojai savo kūrinį pristatė ir garsioje Friedrichshafeno aviacinėje parodoje.

E.L.Alemany malūnsparniais susidomėjo, kai pamatė draugų automobilii ištempiamą bėmatorį malūnsparnių. Pagalvojė: o kodėl nepabandžius padaryti kažką daugiau. Taigi, smalsumas paskatino. Skristi išmoko jau su savos gamybos malūnsparniu ir yra prisikradęs apie 1000 valandų. Sako, kad jau seniai nebeskaičiuoja valandų... Kaip ir naujų idėjų – atidaryti mokyklą, teikti apžvalgos, įvairios prevencijos, chemikalų barstymo, purškimo paslaugas. Pasigyrė, kad pasirašyta sutartis su Andalūzijos, didžiausios iš 17 autonominų Ispanijos regionų, policija atlikti stebėjimus iš oro, sudaromi kontraktai Centrinėje Amerikoje dėl ELA07 su specialia įranga gaminimo – chemikalams purkšti.

ELA pasiruošusi keistis – jau kitąmet ketinama gaminti kabina su gaubtu. Pietų klimatu atvira kabina puiku, kuo įsitikinome patys, tačiau šiauresnėms Europos šalims tai mažiau patraukli, nes dėl oro sąlygų sutrumpėja skrydžių sezonas. Šeimininkas tiki, kad dengta kabina paskatins aparato populiarumą. Tuo labiau, kad išmokti skristi gali kiekvienas, pasimokęs teorijos pagrindų ir paskridęs, kaip ir bet kurio kitu ultralengvuoju aparatu – apie 21 valandą.

Skrydis malūnsparniu ELA07 mums buvo numatytas vidurdienį. Subjures lietumi, kuris šį pavasarį negailėstingai prausė Ispaniją, oras staiga pagerėjo, švystelėjo saulė. Šia giedros properša ir pasinaudojome. Angaras bei nedidelis kilimo ir tūpimo takas – šalia. Trumpa aparato apžvalga neužtruko, šalmas ant galvos – ir į orą. Priekyje įsitaisė Emilio, šypsodamas visą laiką teiravosi ar viskas gerai. Gerai. Sėdėdami vienas už kito, kalbėjome per mikrofoną.

Azartiška išbandyti malūnsparnių. Dar labiau dėl to, kad buvau skeptiškai nusiteikusi anksčiau, galvoju sau, kad su tokio aparatu neskrisiu niekada. Tačiau ilgiau pabendravus su tikrais profesionalais, abejonės išgaravo it ryto rūkai. O po skrydžio virš fantastiškai žavaus miestelio su Ispanijai būdingomis siauromis viliojančiomis gatvelėmis, ir virš bekraščių laukų, jaučiausi labai pakylėta. Skrydis nebuvo įmanrus kokiais viržais, atvirksčiai – labai ramus ir lėtas, tačiau čia ir buvo žavesys – lyg vaikštinėtum dangumi. Galbūt panašiausia į skrydį atvira motorizuota skraidyklė. Greičio rodyklė nesiekė 80, o aš galėjau pasidžiaugti žemės veidu ir įamžinti fotoaparatu savo įspūdžius. Vertas dėmesio tūpimas, rodos, pats aparatas nedideliu greičiu pareina į žemę, minkštai paliečia triratė važiuoklę taką ir šiek tiek parieda, ne daugiau kaip 30 metrų. Būtent mažas greitis ore, apie 30 km/val., suteikia tūpimui lengvumo ir minkštumo. Pariedėjus, greitai sustoja ir mentės. Tik lietus galėjo atimti iš mūsų tokį malonumą.

Sigito skrydis buvo ilgesnis ir įvairnis – daugiau skraidė žemuose aukščiuose, apskrisdami kone kiekvieną kačiuką, kilo aukštyne ir specifiškai malūnsparniui sukdamiesi leidosi lyg klevo „nosis“. Prašvilpdami virš mūsų galvų, pjaustė dangų į nematomus gabalėlius, pasipuošdami švilpiančia melodija, man visiškai dar negirdėta. Prisipažinsiu, šie garsai buvo naujas aviacinis malonus atradimas. Dabar žinau, kad malūnsparnis netrukšmingas ir groja gražiai, o garso neįmanoma supainioti su jokio kito skraiduolio.

S.Leonavičius, panašu, visiškai susirgo „malūnų liga“, nors jo mėgstamiausia frazė visuomet buvo ir tebėra „gimęs šliaužioti neskraidys“, tačiau jos prasmė dabar šiek tiek pakito. Atsitik gi taip – pirmąjį malūnsparnių internete pamatė būtent ELA. Supratau ir aš, kaip lengva įsileisti malūnus į širdį. Tereikia suprasti malūnsparnio galimybes ir skrydžio juo filosofiją.

Straipsnį paruošus spaudai, paskambino Sigita ir pranešė naujieną – jo vadovaujama bendrovė „Traidenis“ tapo „ELA Aviacion“ atstovu Pabaltijo šalyse.

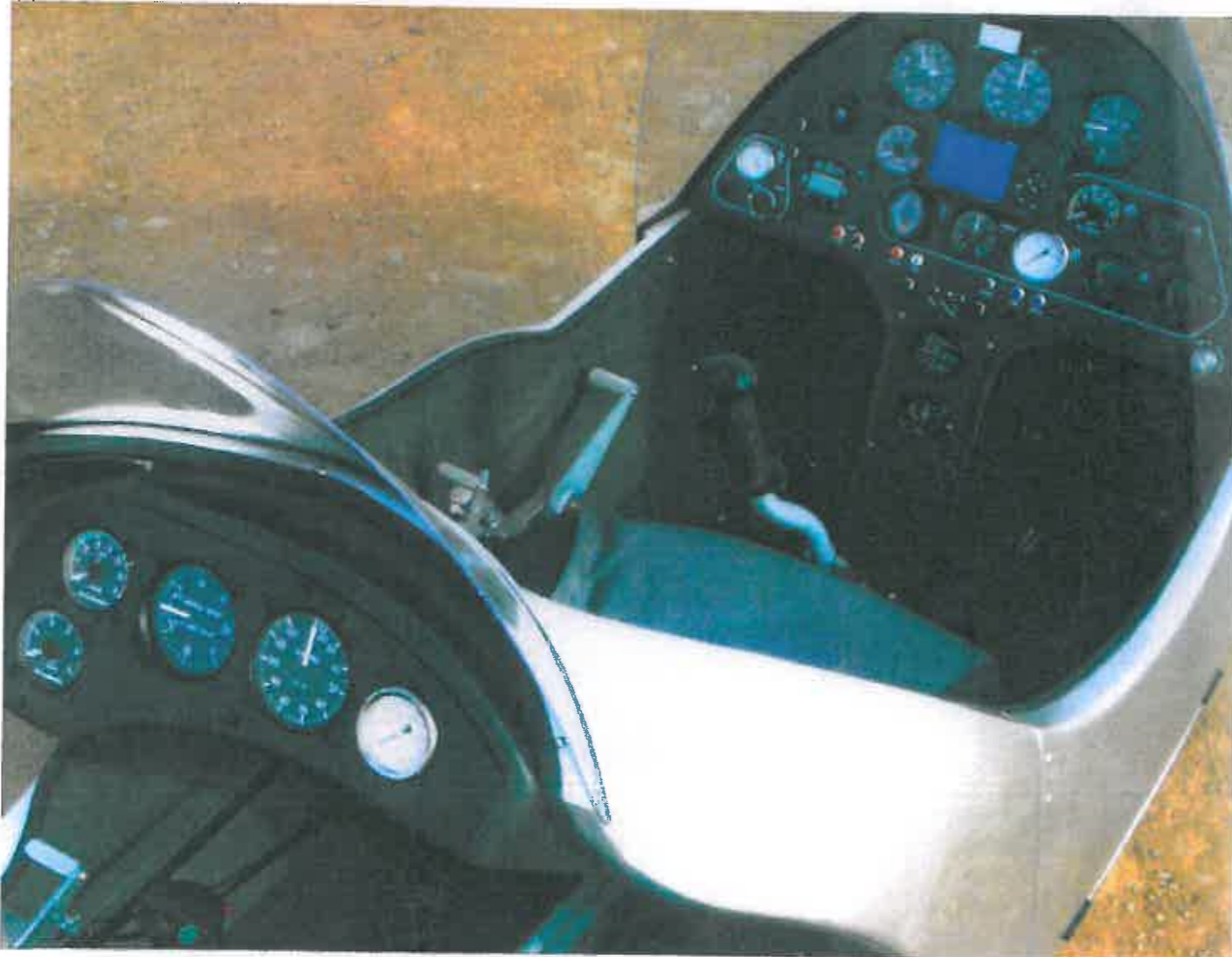


Po skrydžio pilotas ir žurnalo „Aviacijos pasaulis“ redaktorė neslėpė šypsenų – įspūdžiai pulkūs.

Malūnsparnio rotorius.



ELA07 malūnsparnio kabina ir prietaisai.



Emilio Lopez Alemany malūnsparnių išmoko pilotuoti, kai pats jį sukūrė.



Techiniai duomenys ELA07S

Variklis	Rotax 912 arba Rotax 914 Turbo
Tuščio svoris	250 kg
Maksimalus svoris	450 kg
Degalų talpa	75 l
Maksimalus greitis	185 km/val.
Kreiserinis greitis	140 km/val.
Minimalus greitis	30 km/val.
Kilimo greitis	5 m/s
Skridimo laikas	3,5 val.
Skridimo nuotolis	500 km/val.

Rivile-GAMA

Naujausios galimybės atsiveria

Mes jums siūlome tai, kas „Rivile“ geriausia

Klientų konsultavimo tel.: (8 5) 2395535, 2395536
www.rivife.lt

KOMPIUTERINĖS APVAITIS SISTEMOS