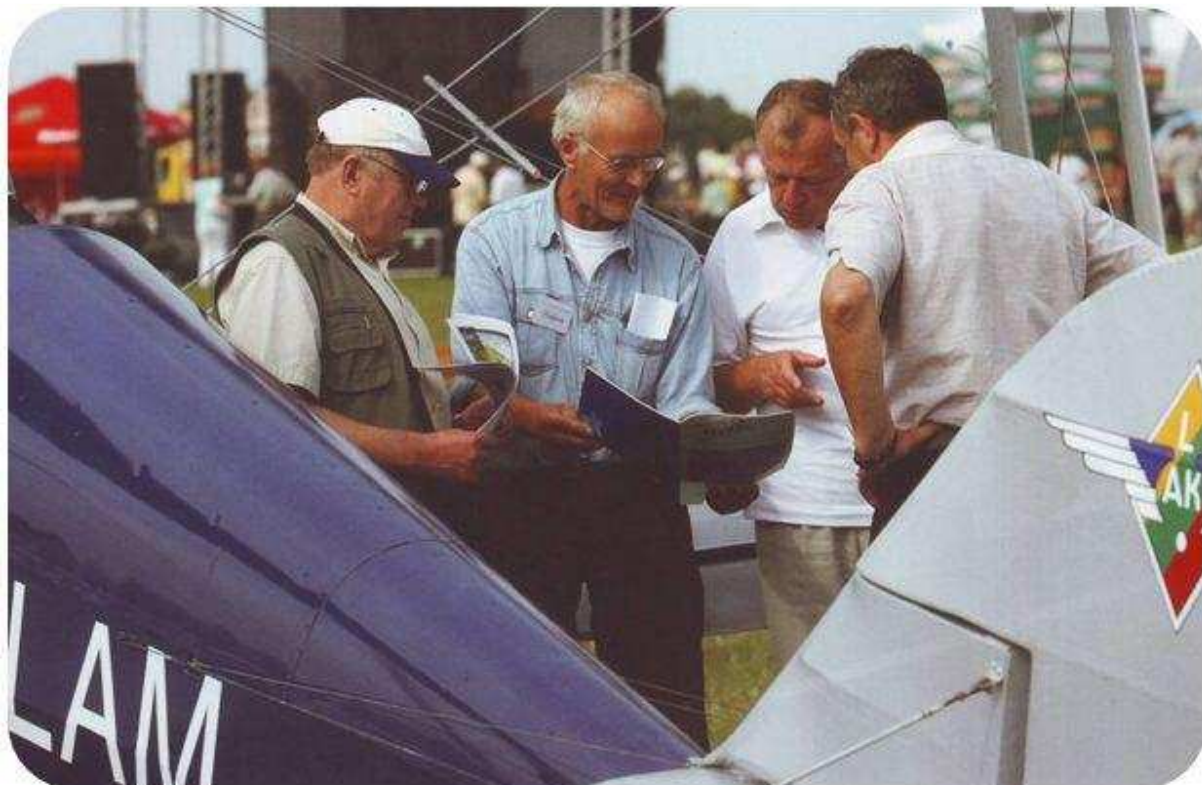


Vilma Jankienė

## TIGRINIS DRUGELIS LIETUVOS PADANGĖJE



*Aviakonstruktorius V. Mikeliūnas  
antras iš kairės*

Menantis romantiškiausią aviacijos laikmetį dvisparnis De Havilland D H-82 „Tiger Moth“ arba tigrinis drugelis papuošė Lietuvos padangę. Istorinio lėktuvo kopiją per dvidešimt metų pastatė Panevėžio rajono aviatorius Vincas Mikeliūnas. Pirmieji Vinco kūrinį teigiamai įvertino kolegos, savo rankomis darantys lėktuvus tradiciniame sąskrydyje birželio viduryje, o didesnei publikai lėktuvas buvo pristatytas išpūdingoje aviacijos šventėje „Žmogus-paukštis“ Rojūnų aerodrome. Prieškaryje Lietuvos aeroklube buvo skraidoma su trimis tokiais lėktuvais, pavadintais „Kregždutė“, „Kovas“ ir „Karvelis“. V. Mikeliūnui yra leista lėktuvą registruoti tokiu pat numeriu LY-LAM - taip buvo registruota anuomet „Kregždutė“. „Aviacijos pasaulis“ pakalbino aviakonstruktorių VINČĄ MIKELIŪNĄ.

# Gyvenimo būdas

Aviacija Vincas Mikeliūnas domėjosi nuo vaikystės, nesėkmingai bandė stoti į karo lakūnų mokyklą, po armijos dirbo ryšininku Panevėžio cukraus fabrike ir mokėsi Kauno politechnikos instituto Panevėžio vakariniame fakultete. Ne tik laisvą laiką skyrė skraidymams, sugebėdavo ir darbo metu atsirasti aerodrome. Skraidyti pradėjo būdamas 28 metų Panevėžio Stetiškių aerodrome ir visą tolesnį gyvenimą paskyrė aviacijai. Trejus metus dirbo klubo inžinieriumi, gerai pamena, kaip klubo viršininkas A.Virbickas griežtai pasakė „Lėktuvas nukris - pasodinsiu“. Todėl ir šiandien Vincui malonu prisiminti, kad klubas dukart tapo nugalėtoju visų sovietinių klubų tarpe. Panevėžio aeroklube 14 metų dirbo instruktoriumi, mokinių jau ir suskaičiuoti negali, o pats pagarbiai prisimena savo mokytojus - S. Noreiką, L. Buitkų, A.Virbicką. Pirmąją savarankišką skrydį atlikęs prieš 37 metus, dabar Vincas skaičiuoja apie 4000 valandų, ore praleistų su lėktuvais Wilga, Jak-12, sklandytuvais. „Tos valandos - tai daugybė trumpų skrydžių, „sugramdytų“ po 5 ar 10 minučių, nesulyginsi su keleivinių lainerių pilotų valandomis“, -sako lakūnas. 1977 m. jam buvo suteiktas TSRS sklandymo sporto meistro vardas. Biografiją papildė ir varžybų skrydžiai, teisėjavimas. Aviacija tapo gyvenimo būdu.

## Sumanymas statyti lėktuvą

Mintis statyti lėktuvą gimė ir stiprėjo ilgais žiemos vakarais, norėjosi kažkuo rimtu užsiimti. Traukė dvisparniai, aviacijos klasika, atviros kabinos, lakūnai su baltais šalikais ir aviacijos aukso amžius - išradimų ir atradimų laikai. Taip ir sugalvojo sutverti lėktuvą savo rankomis. Neatrodė, kad bus sudėtinga. Daug kalbų aerodrome visada sukdavosi apie lėktuvus. Teko dirbti kartu su Lietuvos sklandymo tėvu Broniu Oškiniu kuriant mokomąjį sklandytuvą BrO-23 „Garnys“, su Vladu Kensgaila statant „Lituanikos“ repliką, skaitė periodinę aviacinę spaudą, knygas. „Prieš karą mėginimai statyti lėktuvus buvo ypač madingi. Maščiau ir aš paprastai, jeigu vyras gali sukalti obuoliams dėžę, tai ir lėktuvą gali padaryti. Kaip griebiau, per dvi dienas liemenį suvirinau, rodės, tuoj pakvips laku ir skrisime. Bet tas greitumas tęsėsi 20 metų. Per tą laiką 2 vaikai užauginti, 2 namai pastatyti, 2 metus dirbau Amerikoje nekvalifikuotą darbą, bet užsienis nesuviliojo“, - šypsosi V.Mikeliūnas.

## Aerodromas ir šeima

Vaikai Robertas ir Enrika daug dienų aerodrome praleisdavo, bet profesijų su aviacija nesusiejo. Dukra su šeima gyvena Ispanijoje, o sūnus sukūrė savo verslą Panevėžyje ir dar nepamiršo skrydžių vaikiškais sklandytuvais, kuriais skraidyti vaikiui sekėsi gerai, net keletą kartų sąjunginėse varžybose buvo aplenkęs visus bendraamžius. Žmona Julija, pasak lakūno, „bent jau netrukde lėktuvo statybai“, o ji vyko Paliūniškio kaime, savoje sodyboje, neįrengtame name „Dabar jame taip tuščia, kažko trūksta, lyg šeimos nario,“ - sakė nagingasis aviatorius.



*Vinco De Havilland DH-82 "Tiger Moth"*

# Lėktuvo gimimas

Greitai surentęs lėktuvo liemenį iš vamzdelių, visą kitą laiką - metų metus V.Mikeliūnas skyrė informacijos paieškai ir begaliniams perdirbinėjimams, tobulinimams. Informaciją rinko po šapelį, šiandien net sunku suvokti, kokie skurdūs buvo šaltiniai. Labiausiai Vincas stengėsi viską padaryti kuo tiksliau, juk „gyvo“ „Tiger Moth“ nebuvo matęs. Lėktuvo sparnai -mediniai, savo rankomis aptraukti drobe. Čekišką variklį Walter M332 gavo iš ukmergiškių mainais į krūvą pridaužytų sklandytuvų „Zylė“ sparnų, o vėliau pasisekė įsigyti visiškai naują Walter M332. Kitas karvę pirktų, bet Vincui rūpėjo variklis, o pinigų naujam pirkiniui pasiskolino iš brolio. Ilgai styguotas kaip gitara ūkio daržinėje, pagaliau lėktuvas įgavo kvėpavimą. Baigiamieji darbai buvo atlikti jau Stetiškių aerodrome Panevėžyje. Čia ir pirmieji bandymai vyko - pavažinėjimais žeme, atplyšimas nuo jos. Reikėjo lėktuvą „išmokyti skraidyti“. Į orą pirmą kartą pakilo prieš dvejus metus. Pasirodė, kad yra per lengvas propeleris pasirinktam varikliui. Teko medinį oro sraigta klijuoti kita - keičiant mentės geometrinės charakteristikas. Tas pabaigimas neskubant truko dar dvejus metus. Šiemet pagaliau lėktuvas baigtas rinkti Uliūnų aerodrome, padedant Stasiui Čepaičiui, Stasiui Samsonui. Romui Mažyliui, Vytautui Liniauskui. Ne vienas aviatorius ar specialistas gerą patarimą davęs, Vincas jų klauso ir džiaugiasi, mat vienas pats nebūtų tiek visko supratęs, išmokęs. Štai ir spalvos atsirado, „Tiger Moth“ liemuo buvo nudažytas mėlyna spalva, o sparnų ir uodegos plokštumos - sidabrine spalva. Ir tada - sėkmingai pakeltas į orą, bet konstruktorius dar vardina būsimus darbus - nebaigta priekinė kabina, reikia dureles padaryti iš šonų, truputį per minkšta važiuoklė - lyg limuzino... ir dar daug smulkmenų visokių iki tobulybės.

## Techninės charakteristikos

„Tiger Moth“ gali skristi su 75 l. kuro. o per valandą..suvalgo“ apie 25 litrus, išvystydama greitį iki 130-140 km/val. Lėktuvas pirmuose skridimuose, pasak lakūno, dar blaškėsi, buvo nestabilus, nebuvo kada žiopsoti: „Visą laiką reikėjo gaudyti vietą ore, kad skristum gražiai. Tačiau dabar jis skrenda gerai ir yra puikus mokymams, juk tokia ir buvo jo paskirtis kadaise. Ne veltui anglai mokymo tikslams Karališkosioms oro pajėgoms po 10 vienetų per savaitę gamino karo metu“. Tupiant ant juostos, pasak V.Mikeliūno, į prietaisų lentą pats nė nežiūri, žiūri į žemę, kad lėktuvas kryptį išlaikytų, greitį ranka automatiškai reguliuoja, juokiasi, ir nepasakytų, koks tiksliai greitis išlyginant lėktuvą prie žemės. Maloniausia akimirka konstruktoriui buvo Rojūnų aviacijos

šventėje, kai priėjęs prie lėktuvo Lietuvos aviacijos patriarchas Viktoras Ašmenskas, gimęs aviacijos kūdikystės metais prieš daugiau kaip devynis dešimtmečius, atidžiai pažiūrėjęs į aparatą atpažino: „Taigi čia - „Kregždutė“, nes buvo pats su tokiu skraidęs jaunystėje, Tie žodžiai buvo didžiausias komplimentas V.Mikeliūnui, nes prieškario lietuviškasis De Havilland DH-82 būtent taip buvo pavadintas, ir jam buvo malonu, kad lėktuvas buvo lengvai atpažintas, nors užrašo „Kregždutė“ ant šono ir neturi. Sujaudinti abu aviatoriai neslėpė sentimentų, o Ašmenskas net prisiminė lėktuvo svorį, greitį. Pasaulyje dar skraido nemažai išlikusių ir restauruotų šių lėktuvų, o jų savininkai buriasi į klubus, noriai kviečiami į aviacijos šventes. Žmonės užburia aviacijos romantiškoji pusė.

## ***Aviacijos Pasaulis 2008 Nr.18***

*El.variantą parengė: Nerijus Korbutas 2009*

[www.plienosparnai.lt](http://www.plienosparnai.lt)