**Lietuvos aviacijos muziejaus audiogidas**

Lietuvos aviacijos muziejus įkurtas 1990 metais aviatorių pastangomis istorinio Kauno Stepono Dariaus ir Stasio Girėno aerodromo keleivių terminalo patalpose. Muziejaus tikslas – rinkti, saugoti ir visuomenei pristatyti Lietuvos aviacijos istorijos ir technikos paveldą. 1991-aisiais muziejuje buvo įkurta leidykla „Plieno sparnai“, kuri leidžia to paties pavadinimo muziejaus metraštį, atsiminimų knygas ir monografijas. Nuo 1997 metų pradėti rinkti ir Lietuvos priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos istorijos eksponatai. Aviacijos muziejaus ekspozicijos veikia ir dviejuose padaliniuose – Stepono Dariaus bei Stasio Girėno gimtinėse. Muziejus yra aviacijos istorijos tyrimų koordinacinis centras Lietuvoje.

Nuolatinė muziejaus ekspozicija supažindina lankytojus su Lietuvos aviacinės minties raida nuo jos ištakų XVII amžiuje iki šių dienų, pristato lietuvių aviatorių darbus ir pasiekimus, Lietuvoje naudotus orlaivius ir kitą aviacinę techniką. Čia eksponuojami tapybos kūriniai, fotografijos, lėktuvų, sklandytuvų modeliai ir originalai, su priešgaisrine gelbėjimo tarnyba susiję daiktai ir gelbėtojų technika.

**(1) Paveikslas „Raketų išradėjas Kazimieras Semenavičius“**

Architekto Leono Juozonio aliejinės tapybos paveikslepavaizduotas Žečpospolitos karališkosios artilerijos viršininko pavaduotojo ir knygos „Artis Magnae Artilleriae“ – „Didysis artilerijos menas“ autoriaus Kazimiero Semenavičiaus imaginacinis portretas. Visoje Europoje išgarsėjusi knyga buvo išleista Amsterdame lotynų kalba 1650 metais ir greitai išversta į prancūzų, vėliau – į vokiečių, anglų ir olandų kalbas. Tų laikų artileristai slėpdavo savo amato žinias, todėl ši knyga daugiau negu šimtą metų buvo parankiniu artileristų žinynu. Knygoje – 305 puslapiai teksto, 206 iliustracijos ir brėžiniai, kuriuose pateikta detali informacija apie įvairių konstrukcijų pabūklus, jiems nulieti reikalingus metalų mišinius, artilerijoje naudojamo parako ir kitų medžiagų gamybos technologija, nagrinėjama raketų konstrukcija, savybės ir gamybos technologija.

Kazimieras Semenavičius aprašė ir daugiapakopes raketas, kurios plačiai naudojamos ir šių dienų kosmonautikoje.

Leono Juozonio paveiksle šalia Kazimiero Semenavičiaus – jo žymioji knyga, raketos, daugiapakopės raketos schema ir susijusi atributika – Herono Aleksandriečio rutulys, demonstruojantis reaktyvinį atoveiksmį, dangumi skriejanti kometa.

**(2) Paveikslas „Garlėkis“**

Juozo Talandžio paveikslas vaizduoja nuo Nemuno šlaito kylantį Aleksandro Griškevičiaus 1850 metais projektuotą lėktuvą. Paveikslas nutapytas aliejumi 1973 metais.

Aleksandras Griškevičius buvo pirmasis Rytų Europoje lėktuvo su garo varikliu idėjos propaguotojas, domėjęsis kitų šios srities autorių darbais. Jis, ieškodamas rėmėjų lėktuvo statybai, 1851 metais Kaune išleido knygelę lenkų kalba „Parolot Žmudzina“ („Žemaičio garlėkis“). Dar neskraidė jokie lėktuvai, o Aleksandras Griškevičius jau buvo tvirtai įsitikinęs aviacijos ateitimi ir savo knygelės paskutinėse eilutėse rašė: „todėl visame pasaulyje laisvų, saugių, greičiausių ir patogiausių žmogui kelių atvėrimui, trūksta tik turtingo piliečio supratimo ir noro, vertinančio didelę mintį, kurią sėkmingai įgyvendinus, netrukus pasaulio tautos bus nustebintos oro paštu, kariuomene ir laivynu, nebojančiais viesulų ir audrų“.

Stilizuotas garlėkis yra ir Lietuvos aviacijos muziejaus emblema.

**(3) Fotonuotrauka „Kauno aerodromas iš oro“**

Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui, vokiečių kariuomenė greitai priartėjo prie Rusijos pirmos klasės miesto-tvirtovės Kauno. Po kelias savaites vykusių mūšių, fortuose apsuptos rusų įgulos kapituliavo. Jau 1915 metų rudenį ant kairiojo Nemuno šlaito Aleksote vokiečiai įsteigė karo aerodromą. Aerodromo įkūrimas siejamas ir su to meto galingiausiais orlaiviais – „Zeppelin“ dirižabliais. Beje, nuo jų gamintojo yra kilęs ir naujasis lietuviškų didžkukulių vardas.

1920 metų nuotraukoje aiškiai matomos pirmojo lietuviško aerodromo ribos, pastatai ir infrastruktūra. Su šiuo istoriniu Kauno aerodromu siejama daugelis Lietuvos aviacijai svarbių faktų: iš čia į orą kilo pirmieji lietuviškais ženklais pažymėti lėktuvai, čia buvo bandomas pirmasis lietuviškas Jurgio Dobkevičiaus DOBI–I, vėlesni jo ir žymaus mūsų aviakonstruktoriaus Antano Gustaičio kūriniai, čia bazavosi Karo aviacijos eskadrilės, nuo 1922 metų veikė civilinis Kauno oro uostas, 1927-aisiais kūrėsi Lietuvos aeroklubas. Čia Lietuva 1933 metais laukė Atlantą įveikusių didvyrių. Sovietmečiu aerodrome buvo įsikūręs transportinės aviacijos pulkas ir „Aeroflot“ padalinys.

**(4) Fotonuotrauka „Pirmasis Lietuvos Karo aviacijos lėktuvas“**

Paskelbus Lietuvos nepriklausomybę, valstybei apginti ir jos saugumui užtikrinti reikėjo įvairių kariuomenės rūšių ir dalinių. Supratę dar taip neseniai atsiradusios aviacijos svarbą, lietuviai nusprendė sukurti savo karinę aviaciją. Jau 1919 metų kovo 1 dieną iš Kauno Aleksoto aerodromo į orą pakilo lėktuvas LVG C.VIpažymėtas Lietuvos Karoaviacijos ženklais. Jį pilotavo samdytas vokiečių pilotas.

Kovo 3 dieną buvo atliktas pirmasis kovinis skrydis žvalgant bolševikinės Raudonosios armijos pozicijas – vykdant tokias užduotis oro žvalgas, o tuo pačiu ir orlaivio vadas, buvo lietuvis. Neilgai trukus į kovines užduotis pradėjo skraidyti ir pilotai lietuviai – birželio 13 dieną savo pirmąjį skrydį atliko Pranas Hiksa.

**(5) Fotonuotrauka „Lietuvos karinės aviacijos lėktuvai Kauno aerodrome“**

1919–1920 metais mūsų aviacija pasipildė naujų tipų lėktuvais: Albatros D.III, Fokker D.VII, Halberstadt CL.IV ir C.V, RumplerC.I, Albatros B.II. Jais skraidę aviatoriai nemažai prisidėjo kovojant su bolševikais ir atremiant lenkų intervenciją.

**(6) Fotonuotrauka „Pirmasis lietuviškas lėktuvas DOBI–I“**

Jau karo veiksmų su bolševikais metu buvo įsteigtos Aviacijos dirbtuvės lėktuvams remontuoti ir atstatinėti. Pradėta ir naujų lėktuvų gamyba. Pirmuoju originaliu lietuvišku lėktuvu tapo 1922 metais pastatytas lengvas sportinis lėktuvėlis DOBI–I. Labai jaunam, bet jau patyrusiam lakūnui Jurgiui Dobkevičiui sėkmingai išbandytas DOBI-I tapo gera paskata toliau konstruoti naują žvalgybinį lėktuvą ir naikintuvą, kurių taip trūko jaunai valstybei. Vienintelio lietuviškos konstrukcijos naikintuvo DOBI–III, kurį pilotavo pats Jurgis Dobkevičius, katastrofa 1926 metais nutraukė talentingojo aviatoriaus kūrybą.

**(7) Fotografija „Pirmasis Antano Gustaičio lėktuvas ANBO-I“**

Dvidešimto amžiaus trečiame dešimtmetyje sėkmingai savo sugebėjimus atskleidė Mokomosios eskadrilės vadas Antanas Gustaitis. Gerai skraidė 1925 metais jo suprojektuotas ir Aviacijos dirbtuvėse pagamintas ANBO-I su nedideliu 35 AG varikliu. Beje, tai vienintelis iš tarpukario laikų išlikęs lėktuvas, šiuo metu demonstruojamas Vytauto Didžiojo karo muziejuje. Gabus karininkas Antanas Gustaitis buvo išsiųstas mokytis į Paryžiaus aviacijos institutą. Studijuodamas Prancūzijoje jis toliau konstravo lėktuvus.

**(8)** **Pirmojo lietuviško serijinio lėktuvo ANBO–III propeleris**

Jau 1930 metais Lietuvos karo aviacija nusprendė Antano Gustaičio treniruočių lėktuvą ANBO–III priimti į tarnybą ir gaminti serijomis. Varikliai Lietuvoje nebuvo gaminami, bet beveik visos kitos detalės buvo lietuviškos. Viena iš jų – originalus pirmojo lietuviško serijinio lėktuvo ANBO–III propeleris. Medinių propelerių gamyba buvo ilgas ir sudėtingas procesas. Pirmiausia reikėjo labai tiksliai apskaičiuoti propelerio formą, dydį, žingsnį bei kitus parametrus, tada labai gerai suklijuoti įvairių „kietųjų“ rūšių medžio lentas, kad pagamintas propeleris būtų tvirtas, ilgaamžis, atsparus vibracijai ir didelėms išcentrinėms jėgoms. Vėliau iš šio ruošinio propelerį reikėjo tiksliai išdrožti ir nudailinti.

**(9) Fotografija „Antanas Gustaitis prie lėktuvo ANBO–IV prototipo“**

1932 metais dideliu įvykiu tapo Antano Gustaičio suprojektuoto kovinio lėktuvo ANBO–IV gamyba, sėkmingi bandymai ir priimtas sprendimas šiuo žvalgybiniu lengvuoju bombonešiu apginkluoti Lietuvos karo aviaciją. Antano Gustaičio vardas plačiai išgarsėjo 1934 metais sėkmingai surengus trijų serijinių lėktuvų ANBO–IV skrydį per Europos valstybių sostines. Nebrangus, nesunkiai pagaminamas, bet puikių charakteristikų „anbukas“ tapo Lietuvos aviacijos simboliu.

**(10) Fotografija „Steponas Darius ir Stasys Girėnas prie Atlanto šturmui parengto lėktuvo *Lituanica*“**

Kitu Lietuvos aviacijos simboliu tapo „Lituanica“ bei su juo per Atlantą skridę drąsūs lakūnai – Lietuvos patriotai Steponas Darius ir Stasys Girėnas. Nepaisant tragiškos šio skrydžio baigties, kai lėktuvas, užkliudęs Soldino miško pušis, sudužo, „Lituanicos“ pilotai tapo visos Lietuvos didvyriais. Daug jaunų žmonių tuo metu stengėsi būti panašūs į juos, svajojo tapti lakūnais. Antrąjį Atlanto šturmą lietuviai surengė 1935 metais, kai Felikso Vaitkaus pilotuojama „Lituanica II“ įveikė Atlantą ir nusileido Airijoje, Balenrobėje.

**(11) Fotonuotrauka „Sklandytuvas T-1 sklandymo mokykloje Nidoje“**

Savo žygdarbiu Steponas Darius ir Stasys Girėnas suteikė didžiulį postūmį tolesniam aviacijos vystymuisi Lietuvoje. Labai suaktyvėjo Aeroklubo veikla, buvo pradėta rengti ne tik civilius lakūnus, bet ir sklandytojus. 1933 metais buvo įsteigta Nidos sklandymo mokykla, jaunimas pradėjo konstruoti ir statyti lietuviškus sklandytuvus. Tuo metu pirmąjį savo sklandytuvą T-1sukonstravo Bronius Oškinis, buvo pradėtos organizuoti Lietuvos ir tarptautinės aviacinio sporto varžybos. Mūsų aviatorių pasiekimai garsino Lietuvos vardą pasaulyje.

**(12) Mokomojo sklandytuvo BrO-9 modelis**

Antrasis pasaulinis karas, okupacija neįstengė užgesinti aviatorių noro konstruoti ir skraidyti. Mirus Josifui Stalinui, politinis klimatas šalyje kiek atšilo ir mūsų aviatoriams atsirado naujų galimybių plėtoti aviacinį sportą Lietuvoje. 1954 metais jie sovietų funkcionieriams įrodė savo idėjų pranašumą – tais metais buvo pradėta serijinė Broniaus Oškinio sukonstruoto mokomojo treniruočių sklandytuvo BrO-9 „Žiogas“ gamyba. Beveik tuo pat metu Bronius Oškinis pasiūlė ir kitą savo kūrinį – pradiniam jaunųjų pilotų mokymui skirtą sklandytuvą BrO-11. Serijinė sklandytuvų BrO-11 gamyba vyko Simferopolio ir Kropotkino aviacinėse dirbtuvėse. Iš viso buvo pagaminta apie 2000 vienetų tokių sklandytuvų. Dar prieš karą Broniui Oškiniui kilusi idėja – mokyti sklandyti nuo moksleiviško amžiaus – sudomino ir sovietinius aviacinio sporto specialistus. Tokiu būdu buvo atrenkami ir kadrai kariuomenei. Unikalios jaunųjų pilotų mokyklos kurį laiką veikė visoje Sovietų Sąjungoje. Tokios mokyklos yra patraukli priemonė organizuoti moksleivių laisvalaikį ir pagilinti jų techninį išsilavinimą, jos Lietuvoje veikia iki šiol.

Gaila, bet tarp daugelio neišlikusių lietuviškų aviacinių konstrukcijų tenka paminėti ir sklandytuvus BrO-11 bei BrO-9. Lankytojams rodomas Mindaugo Šimkūno sukonstruotas „Žiogo“ modelis ir naujesnis BrO-11 variantas – BrO-11M.

**(13) Garbės ženklas „Plieno sparnai“**

Karo lakūnas majoras Jonas Pyragius, nuo 1934 metų vadovavęs Lietuvos aeroklubo sklandytojams, po Antrojo pasaulinio karo išvyko gyventi į Australiją. Aviacinę atributiką jis pradėjo kolekcionuoti dar tarnaudamas Karo aviacijoje. Gyvendamas Australijoje lakūnas surinko didelę su Lietuva susijusių ženklų ir apdovanojimų kolekciją. Vertingas kolekcijos eksponatas yra garbingiausias Lietuvos karo lakūno meistriškumo įvertinimo ženklas „Plieno sparnai“. Garbės ženklas „Plieno sparnai“buvo įsteigtas 1932 metais. Iki 1940-ųjų šiuo ženklu buvo apdovanoti 95 Lietuvos karo lakūnai, 3 Lietuvos pareigūnai ir 37 užsienio valstybių piliečiai.

Atkūrus Nepriklausomybę mūsų Karinės oro pajėgos atkūrė ir „Plieno sparnų“ ženklą. Nuo 1994 iki 2011 metų juo yra apdovanoti 37 pasižymėję asmenys.

**(14) Karo aviacijos mokyklos absolvento ženklas**

Kitas labai įdomus ir vertingas šios kolekcijos eksponatas – 1919 metų Karo aviacijos mokyklos absolvento ženklas. Juos kurdavo pačių absolventų samdomi juvelyrai, todėl kiekvienas ženklas turėjo unikalių bruožų.

Karo aviacijos mokykla pradėjo pirmąjį Lietuvos karo aviacijos kūrimo etapą. 1919 metais ją baigė 34 absolventai, vėliau aktyviai dalyvavę kuriant Lietuvos Karo aviaciją, tarp jų ir Antanas Gustaitis, Jurgis Dobkevičius, Leonardas Peseckas, Antanas Stašaitis bei kiti. Muziejuje saugomoje Jono Pyragiaus kolekcijoje yra 872 eksponatai.

**(15) Rekordinis modelis „LITHUANIA“**

Aviamodeliavimas – daugelio aviatorių kelio į aviaciją pradžia. Pirmosios aviamodeliavimo varžybos buvo surengtos 1935-aisiais Kaune. Metais anksčiau aviamodeliuotojų būrelį gimtajame Manaitų kaime subūrė 14-metis Petras Motiekaitis. Jis vienintelis tarp Lietuvos aviatorių yra tapęs daugkartiniu pasaulio rekordininku. Nuo 1963 iki 1971 metų Petras Motiekaitis pasiekė 16 pasaulio rekordų sraigtasparnių ir lėktuvų su gumos varikliais kategorijose. 1970 metų birželio 12 dieną Petro Motiekaičio gumos varikliu varomas dviejų sraigtų „anties“ schemos lėktuvo modelis „LITHUANIA“ pasiekė naują tokių modelių pasaulio greičio rekordą – 120,132 kilometrų per valandą. Nedideli trikampiai sparnai nesunkiam 160 gramų modeliui užtikrino pakankamą keliamąją jėgą, nesukeldami didelio pasipriešinimo. 60 gramų masės gumos variklis 302 milimetrų priekinį ir 320 milimetrų skersmens galinį sraigtus sukdavo apie 40 sekundžių.

**(16) Hidroplano modelio „VIDA–2“ liemuo**

Tai panašios koncepcijos Petro Motiekaičio hidroplano modelio „VIDA–2“ liemuo. Hidroplano modelis „VIDA-2“ 1971 metų birželio 20 dieną pasiekė Sovietų Sąjungos greičio rekordą. Jis skriejo 120 kilometrų per valandą greičiu. Teisingai aerodinamiškai „išsvertas“ modelis gerai skraidė ir be stabilizatoriaus, o aptakios formos balzinės plūdės leido startuoti nuo vandens paviršiaus. Ne viena Lietuvos modeliuotojų karta sekė Petro Motiekaičio pavyzdžiu.

**(17) Variklis su kibirkštine mišinio uždegimo sistema AMM 4**

Aviamodeliavimo pradžioje naudotus suspausto oro variklius apie 1930 metus pradėjo keisti benzininiai varikliai. Pirmąjį tokį variklį Lietuvos aeroklubo modeliuotojams 1937 metais Jungtinėse Amerikos Valstijose nupirko lakūnas Jonas Pyragius. 1939 metais Baltijos orinio sporto varžybose benzininių variklių modelių kategorijoje jau rungėsi Vytautas Šakalys ir Petras Motiekaitis, užėmę antrąją ir penktąją vietas. Po karo Lietuvos aviamodeliuotojai galėjo rinktis tik Sovietų Sąjungoje gaminamus variklius. Savo konstrukcija išsiskiria benzininis variklis su kibirkštine mišinio uždegimo sistema AMM 4. Tokie varikliai buvo techniškai sudėtingi ir plačiai nepaplito.

**(18) Variklis MDA–2,5**

Iki šių dienų tebenaudojami metanolio ir tepalo mišinį deginantys varikliai. Apie 1970 metus nedidelės specializuotos tokių variklių serijos buvo gaminamos Vilniuje. Tarp Sovietų Sąjungoje gaminamų variklių savo charakteristikomis išsiskyrė čia eksponuojamas oro kautynių modeliams skirtas MDA–2,5.

Lietuvos aviamodeliuotojai neužleidžia išsikovotų pozicijų ir šiandien – jų pavardės dažnai minimos tarp geriausiųjų Europoje ir pasaulyje.

**(19) Lėktuvo „Lituanica“ replika**

Aviacijos entuziastams didelį įspūdį daro išsaugotos šios buvusios Kauno oro uosto keleivių salės interjero detalės. Rytinę sieną puošia tautos didvyrių Stepono Dariaus ir Stasio Girėno bareljefai bei skulptoriaus sumanytas, bet sovietinės cenzūros uždraustas ir tik atgavus nepriklausomybę iškaltas jų testamento fragmentas, vakarinę – vidinių Sovietų Sąjungos „Aeroflot“ avialinijų žemėlapis. Ir, žinoma, pirmasis mūsų muziejaus eksponatas – „Lituanica“. Tai 1982 metais kino filmui „Skrydis per Atlantą“ Vlado Kensgailos sukurta veikianti Stepono Dariaus ir Stasio Girėno lėktuvo replika. Savo bruožais, matmenimis ir net daugeliu skrydžio charakteristikų lėktuvas labai artimas originalui. Veikiančios replikos panaudojimas suteikė filmui daug žavesio. Tuo laikotarpiu „Skrydis per Atlantą“ Lietuvoje buvo pats žinomiausias filmas. Vlado Kensgailos „Lituanica“ suvaidino didelį vaidmenį žadinant lietuvių tautinę savimonę Atgimimo metais – skraidydama po įvairius Lietuvos aerodromus, ji netiesiogiai kvietė lietuvių tautą sekti didvyrių pavyzdžiu, susitelkti ir visais įmanomais būdais kovoti už Tėvynės nepriklausomybę.

**(20) Ąžuolinis Stasio Girėno karstas**

Greta 1933 metų liepos 17 dienos katastrofą atkuriančių schemų demonstruojami ir originalūs ąžuoliniai karstai. Juose į Lietuvą buvo parskraidinti ir Kauno aerodrome iškilmingai pagerbti lakūnų, tapusių tautos didvyriais, kūnai. Tomis dienomis Lietuvos aeroklubas nusprendė lakūnų kūnus balzamuoti ir pašarvotus specialiuose karstuose saugoti Kristaus Prisikėlimo bažnyčioje, o kol ji bus užbaigta statyti, – laikinajame mauzoliejuje. Pirmieji Steponui Dariui ir Stasiui Girėnui skirti ąžuoliniai karstai buvo palikti saugoti Vytauto Didžiojo universiteto Medicinos fakultete. Aktyvių patriotų pastangomis šie karstai buvo išsaugoti nuo sunaikinimo sovietmečiu ir šiandien eksponuojami mūsų muziejuje. Stasiui Girėnui skirtą karstą pavyko išsaugoti su pagrindinėmis detalėmis, o Stepono Dariaus karstas nebeturi nešimui skirtų bronzinių rankenų.

**(21) Amerikos lietuvių karo veteranų Atminimo lenta**

Amerikos lietuvių karo veteranų legiono postas Nr. 271 po „Lituanica“ skrydžio buvo pavadintas Dariaus ir Girėno vardu. Šis postas, siekdamas įamžinti didvyrišką Dariaus ir Girėno žygį Lietuvoje, sukūrė bronzinę atminimo lentą, kuri buvo pakabinta laikinajame mauzoliejuje. Likviduojant kapines ir griaunant mauzoliejų 1958 metais atminimo lentą nuo sunaikinimo išsaugojo Gertautas Pagodinas. Po ilgų klajonių į Lietuvą ši relikvija sugrįžo tik 2009 metais.

**(22) Felikso Vaitkaus biustas**

2007 metais, minint Lietuvos aeroklubo 80-metį, Amerikos lietuvių aeroklubo narys Vytautas Peseckas inicijavo skulptūrinio Felikso Vaitkaus biustosukūrimą.

1935 metų rugsėjo 21–22 dienomis, įveikęs apie 5 100 kilometrų atstumą, Feliksas Vaitkus tapo šeštuoju pilotu istorijoje, kuris vienas perskrido Šiaurės Atlantą. Paminklo sukūrimo idėją realizavo skulptorius Juozas Šlivinskas. Beje, skulptūrinė Juozo Šlivinsko kompozicija puošia ir paminklą Steponui Dariui ir Stasiui Girėnui Kauno Ąžuolyno parke.

**(23) „Lituanica II“ variklio gaubto fragmentas**

1935 metais lietuvių surengtą antrąjį Atlanto šturmą menančių relikvijų nėra daug. Mūsų muziejuje saugomas nusileidimo Airijoje metu nulūžęs lėktuvo „Lituanica II“ skrydžiui parengto Lockheed Vega 5B [lokchiid vega penki bė] variklio gaubto fragmentas. Kita šios detalės dalis saugoma Balenrobės muziejuje Airijoje, kur taip pat prisimenamas Felikso Vaitkaus skrydis.

„Lituanica II“ turėjo kietą visų paviršių dangą, vidutinis skridimo greitis siekė 240–250 kilometrų per valandą, jame buvo įrengti naujausi navigaciniai prietaisai. Tokiu lėktuvu didelius nuotolius jau galėjo įveikti ir vienas pilotas.

**(24) Antano Gustaičio horeljefas**

Birgados generolo Antano Gustaičio atminimui skirtoje ekspozicijoje – skulptoriaus Juozo Šlivinsko 2005 metais sukurtas Antano Gustaičio biustas. Masyvus balto marmuro mišinio horeljefas simbolizuoja nepalaužiamą Antano Gustaičio valią ir užsispyrimą įgyvendinant užsibrėžtus tikslus. Antano Gustaičio likimas buvo tragiškas: sovietinė valdžia privertė jį likviduoti dešimtmečius kurtą ir puoselėtą Lietuvos Karo aviaciją. Nesutikęs bendradarbiauti su okupantais, Antanas Gustaitis bandė išvykti į užsienį, tačiau buvo suimtas, apkaltintas „naujosios tėvynės“ išdavimu, uždarytas Maskvos kalėjime ir 1941 metų spalio 16 dieną sušaudytas.

**(25) Lėktuvo ANBO-IV sparno nerviūra**

Tarp nedaugelio iškilų Lietuvos aviatorių Antaną Gustaitį menančių eksponatų yra jo sukurto žvalgybinio lėktuvo ANBO-IV sparno nerviūra. Ji padeda įsivaizduoti šio žymiausio lietuvių sukonstruoto lėktuvo sparno pjūvį. Yra išlikusi tik dalis ANBO-IV brėžinių – prieškarinių kopijų, naudotų Karo aviacijos dirbtuvėse. UNESCO pripažino juos nacionalinėmis vertybėmis. Ekspozicijoje rodomi Antano Gustaičio sukonstruotų lėktuvų brėžiniai – kruopščiu muziejininkų triūsu surinkti dokumentai, atkuriantys geriausių lietuviškų lėktuvų išvaizdą.

**(26) Sklandytuvas LAK-12E „Lietuva“**

Tarpukario aviatorių pasiekimai bei aviacinė dvasia formavo ir vėlesnių kartų Lietuvos aviatorių charakterį. Dvidešimto amžiaus šeštojo dešimtmečio viduryje susilpnėjus viską draudusio sovietinio režimo gniaužtams, nors ir labai nepalankiomis sąlygomis, lietuviai stengėsi įsitvirtinti sovietiniame aviaciniame sporte. Lietuva išsikovojo aviacinės respublikos statusą. Žymaus Lietuvos aviatoriaus Vytauto Pakarsko atkaklumo dėka 1972 metų gegužės 1 dieną oficialiai buvo įsteigta ESAG – Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla. Joje buvo pastatytas pirmasis Sovietų Sąjungoje stiklaplastinis Balio Karvelio suprojektuotas sklandytuvas BK-7 „Lietuva“. BK-7 ore buvo išbandytas tų pačių metų gruodžio 8 dieną, tačiau serijinė tokių sklandytuvų gamyba prasidėjo tik 1976-aisiais. Tais pačiais metais buvo pradėtas ir Klemo Juočo motorizuoto sklandytuvo LAK-5 „Nemunas“ bei jam skirto Vinco Lapėno variklio LAK M-1, Jono Bankausko sklandytuvo LAK-11 „Nida“ projektavimas. Toliau buvo tobulinamas sklandytuvas „Lietuva“, vyko naujų gamyklos pastatų statyba. Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos sukurtiems lėktuvams buvo suteikiama santrumpa LAK, kuri reiškia Lietuviška Aviacinė Konstrukcija, netiesiogiai primenant ir sovietų sunaikinto Lietuvos aeroklubo trumpinį. Masiškiausias ESAG sklandytuvas LAK-12 „Lietuva“ su 20,42 metrų sparnais ore buvo išbandytas 1979 metų gruodžio mėnesį. Vokiečiams pagaminus „Nimbus-3“ su 25,5 metrų mojo sparnais, buvo nuspręsta sukurti panašų ilgasparnį ir Lietuvoje. 1989 metų sausio mėnesį į orą pakilo LAK-12E „Lietuva“, turėjusi naujus 25,6 metrų sparnus. Nors eksperimentinė „Lietuva“ užsibrėžtų skridimo charakteristikų nepasiekė, mūsų konstruktoriams ir technologams šis projektas buvo gera mokykla, leidusi tobulėti ir kurti naujus LAK sklandytuvus.

**(27) Sklandytuvas LAK-5 „Nemunas“**

Pirmasis profesionalų sukonstruotas Sovietų Sąjungos mokomasis motorizuotas sklandytuvas LAK-5 „Nemunas“, nepaisant sunkių sovietinių medžiagų ir didelio visos konstrukcijos svorio, pasiekė neblogų skridimo rezultatų. Deja, 1982 metais pasiūlyta mokomojo motorizuoto sklandytuvo koncepcija sovietų valdininkų nesudomino, todėl tolesnio LAK-5 tobulinimo bei serijinės gamybos buvo atsisakyta.

**(28) Aviacinis Vinco Lapėno variklis LAK M-1**

Nutraukus LAK-5 gamybos programą, be tiesioginės paskirties liko ir jam skirtas serijinei gamybai parengtas 6 cilindrų 60 AG lietuviškas aviacinis Vinco Lapėno sukonstruotas variklis LAK M-1. Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla tuo metu nekūrė orlaivių, galinčių naudoti šį variklį, o gaminti variklius konstruktoriams mėgėjams Sovietų Sąjungos valdininkai nebuvo suinteresuoti.

Kitą to laikmečio ESAG gaminį – sklandytuvą LAK-11 „Nida“ –demonstruojame antroje ekspozicijų salėje.

**(29) Sklandytuvas SZD-12A „Mucha 100“**

1958 metų rudenį įsteigus Lietuvos aviacijos sporto federaciją ir Visuomeninį sklandymo klubą Vilniuje, jų vadovai Anatolijus Speičys ir Vytautas Vaitkus pasiekė, kad Lietuvos aviatoriams būtų paskirti nauji, neseniai įsigyti lenkiški sportiniai sklandytuvai „Bocian“, „Jaskolka“ ir „Mucha 100“. Tuo metu jie buvo pakankamai modernūs ir tinkami aukštiems sportiniams rezultatams siekti. Visos eksponuojamo sklandytuvo „Mucha-100“ sistemos yra sukomplektuotos ir veikia, sklandytuvas gali skristi.

**(30) Sklandytuvas EON „Olympia 419“**

Dar geresnį ir rekordams siekti tinkamą 19 metrų sparnų mojo sklandytuvą EON „Olympia 419“ lietuviai gavo 1963 metais. Beje, šis unikalus eksponatas pagamintas iš labai lengvos balzos medienos pagal britų, Antrojo pasaulinio karo metais gaminusių naikintuvus-bombonešius „Mosquito“, ištobulintas technologijas. Muziejaus eksponatai „Mucha 100“ ir „Olympia 419“ yra demonstruojami ore senovinių orlaivių sąskrydžių ar aviacinių švenčių metu, jie turi tinkamumo skrieti pažymėjimus.

**(31) Sklandytuvas BrO-12**

Serijinė treniruočių sklandytuvo BrO-12 gamyba 1958–1960 metais buvo dar vienas lietuvių įsitvirtinimo Sovietų Sąjungos sportinėje aviacijoje etapas. Sovietų Sąjungos aviacijos sporto klubams buvo pagaminta 120 tokių sklandytuvų. BrO-12 turėjo neįprastą sklandytuvams sparno mechanizaciją ir tempiamas mechaniniu išvilktuvu pakildavo aukščiau už kitus. Tokiu būdu jų pilotams atsirado daugiau galimybių susirasti termikus – keliančias oro sroves. Didžiausias jo trūkumas buvo tas, kad, saugant sklandytuvus ne patalpose, jų medinės konstrukcijos tarnaudavo vos kelis sezonus.

**(32) Sklandytuvo Let L-13 „Blanik“ pilotų kabina**

Sklandymui populiarinti didelę reikšmę turėjo Čekoslovakijoje įsigyti naujieji metaliniai dviviečiai treniruočių sklandytuvai Let L-13 „Blanik“, į Lietuvą atkeliavę 1960 metais. Naujas laminarinis L-13 sparnų profilis gerai „laikė“ ore masyvų dvivietį sklandytuvą. Sklandytuvas buvo pavaldus, mokinių nesunkiai įvaldomas, nors tiko ir varžyboms. „Blanikai“ tapo vieni populiariausių sklandytuvų visame pasaulyje. Naudojantis jais išugdyta tūkstančiai sklandytojų.

**(33) Eksperimentinis sklandytuvas BrO-18** **„Boružė“**

Bronius Oškinis siekė skraidymą padaryti kuo paprastesnį, pasiekiamą kone kiekvienam norinčiam, ir stengėsi sukurti nebrangų, saugų, lengvai valdomą sklandytuvą. Įgyvendindamas šią idėją jis daug eksperimentavo su plyšinės schemos nešančiomis plokštumomis, kurios sudaro galimybę skrieti dideliais atakos kampais ir mažais greičiais, bet tuo pačiu metu sukuria pakankamą keliamąją jėgą. Taip gimė eksperimentiniai Broniaus Oškinio sklandytuvai BrO-18 BrO-20, BrO-21, BrO-23 ir patobulintas jo variantas su varikliu, pavadintas BrOK-1. Mažiausio pasaulyje sparnų mojo sklandytuvas BrO-18 „Boružė“ buvo sukurtas 1975 metais ir tarnavo parenkant tinkamiausią sparnų atakos kampą bei atstumus tarp atskirų nešančiųjų plokštumų.

**(34) Šlaito sklandytuvas BrO-20 „Pūkelis“**

Sklandytuvą BrO-20 Bronius Oškinis sukūrė 1977 metais, panaudojęs naują konstrukcijų pynimo iš stiklaplasčio technologiją. Tuo metu tai buvo lengviausias pasaulyje sklandytuvas, be piloto svėręs tik 38 kilogramus. Konstruktorius sklandytuvų detales iš vis sunkiau gaunamos aviacinės klijuotės pasiūlė keisti lengvesnėmis naująja technologija pagamintomis detalėmis. „Pūkelis“ sklandė gerai, tačiau dėl sudėtingos gamybos technologijos tolesnio tobulinimo buvo atsisakyta.

**(35) Sklandytuvas BrO-21 „Vyturys“**

Šį paaugliams lavintis skirtą sklandytuvą Bronius Oškinis sukūrė 1980 metais. „Vyturio“ konstrukciniai elementai buvo pagaminti naudojant pynimo iš stiklaplasčio „virvelių“ technologiją. Nors ir patobulinta, tam laikmečiui ir serijinei gamybai ši technologija buvo netinkama. Pradedantiesiems pilotams sunku buvo valdyti tokius geros aerodinaminės formos ir nemažo skriejimo greičio sklandytuvus, todėl serijinė BrO-21 „Vyturio“ gamyba nebuvo nepradėta.

**(36) Motorizuotas sklandytuvas BROK-1 „Garnys“**

1982 metais Broniaus Oškinio ir Česlovo Kišono sukurtas motorizuotas sklandytuvas BROK-1 „Garnys“, skirtas pramoginiams skrydžiams. Grakščių formų orlaivis gerai skraidė su nedideliu bandomuoju 25 AG oru aušinamu varikliu, tačiau tokie varikliai Sovietų Sąjungoje nebuvo gaminami, todėl buvo pastatyti tik keli BROK-1 motorizuoti sklandytuvai.

**(37) Romualdo Bėkštos lėktuvas RB-17 „Antis“**

Lietuvoje lėktuvus konstravo ne tik profesionalūs konstruktoriai. Mūsų šalis dvidešimt amžiaus antrojoje pusėje garsėjo ir įdomiais konstruktorių-mėgėjų darbais. Konstruktorių-mėgėjų sąjūdis buvo apėmęs visą Lietuvą. Ne visi pradėti darbai būdavo užbaigiami, ne visi mėgėjų sukonstruoti ir pastatyti orlaiviai galėjo skraidyti, tačiau išradingų idėjų šiems konstruktoriams netrūko. Tarp muziejaus eksponatų originalumu išsiskiria 1979 metais šiauliečio Romualdo Bėkštos sukonstruotas lėktuvas RB-17 „Antis“ bei kiti savadarbiai orlaiviai.

**(38) Malūnsparnis AK-3**

Anykštėno Algirdo Kovaliūno 1980 metais pasigaminto bemotorio malūnsparnio AK-3 keliamąją jėgą sukuria oro srauto įsukamas rotorius. Demonstruojamas malūnsparnis į orą kildavo traukiamas automobilio. Rotoriaus padėtį ir skrydžio trajektoriją pilotas keisdavo tiesiogiai su rotoriumi sujungta vairolazde. Motorizuotas malūnsparnio variantas nebuvo pagamintas.

**(39)** **Sklandytuvas LAK-16MM „Širšė“**

Kurdami savadarbius lėktuvus Lietuvos konstruktoriai-mėgėjai bandė eiti ir paprastesniu keliu – jie tiesiog perdarydavo serijiniu būdu pagamintus orlaivius. Taip 1973 metais „gimė“ brolių Romo ir Broniaus Vaineikių motorizuotas sklandytuvas, o 1989-aisiais – Roberto Bajoraičio motorizuotas sklandytuvas LAK-16MM „Širšė“ir kitos konstrukcijos.

Silpniausia tokių konstrukcijų grandis – nedidelio galingumo aviaciniai varikliai. Juos projektuodavo ir gamindavo patys konstruktoriai, panaudodami motociklų, valčių ar net automobilių variklių dalis. Ne visada pavykdavo sukurti pakankamai lengvas, galingas ir tuo pat metu patikimai veikiančias jėgaines, o įsigyti tokių iš užsienio dėl sovietinės sistemos draudimų ir apribojimų buvo neįmanoma.

**(40)** **Treniruočių** **lėktuvas Jakovlev Jak-18A**

Karinę ir sportinę aviaciją sieja ekspozicijoje rodomas dvivietis treniruočių lėktuvas Jakovlev Jak-18A. Dvidešimto amžiaus šeštame dešimtmetyje tokie lėktuvai buvo gaminami Sovietų Sąjungos karinėms oro pajėgoms. Septintame dešimtmetyje, rengiant karo pilotus, buvo pradėti naudoti reaktyviniai lėktuvai. Tada Jak-18A buvo perduoti sukarintos organizacijos DOSAAF klubams, kur skraidyti galėdavo ir civiliai. DOSAAF – tai savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti. Ekspozicijoje rodomą 1959 metais pagamintą Jak-18A Kauno aviacijos techninis sporto klubas gavo 1971 metais. Juo skraidyti pradėjo daugelis Kauno akrobatinio skraidymo klubo narių. Tokiuose lėktuvuose įrengtas 260 AG variklis sudarydavo galimybę jais atlikti vidutinio sudėtingumo aukštojo pilotažo figūras. Jak-18A buvo tinkami ir sportinėms varžyboms.

**(41)** **Sraigtasparnis Mil Mi-2T**

Lietuvos kariuomenės Karines oro pajėgas Didžiojoje ekspozicijų salėje reprezentuoja universalios paskirties lengvasis sraigtasparnis Mil Mi-2T. Jis buvo pagamintas Lenkijos aviacijos gamykloje „Swidnik“ 1967 metais pagal Sovietų Sąjungos licenciją. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, 1996 metais Lenkijos Vyriausybė Lietuvos kariuomenei ir Valstybės sienos apsaugos tarnybai padovanojo penkis tokius naudotus sraigtasparnius. Aštuonvietis Mi-2T, skrisdamas 180 kilometrų per valandą greičiu, gali įveikti 400 kilometrų nuotolį.

**(42) Sraigtasparnis Kamov Ka-26**

Lietuvos Valstybės sienos apsaugos tarnyba savo veiklos pradžioje naudojo tris Kamov Ka-26 sraigtasparnius. Eksponuojamas 1972 metais pagamintas Ka-26, kurio registracijos numeris yra LY-HBQ. Jis buvo eksploatuojamas iki Lietuvai įstojant į Europos Sąjungą. 2004 metais valstybinės sienos kontrolei buvo įsigyti nauji Eurocopter EC-120. Beje, Ka-26 turi du į skirtingas puses besisukančius bendraašius sraigtus – tokios schemos sraigtasparnius gamina tik „Kamov“ firma. Patruliuodamas Ka-26 nuskrisdavo atstumą iki 500 kilometrų.

**(43) Turboreaktyvinis variklis Ivčenko AI-25**

Muziejaus turbininių variklių kolekcijoje yra Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų treniruočių naikintuvuose Aero L-39 C naudojamas variklis – turboreaktyvinis Ivčenko AI-25. Jis atidengtas mokomaisiais tikslais. Lankytojai turi galimybę susipažinti su visa sudėtinga šio nedidelio variklio konstrukcija bei suprasti jo veikimo principus. AI-25 buvo labai populiarūs. Iš viso jų buvo pagaminta daugiau negu dešimt tūkstančių vienetų. Kitoje salėje pamatysite ir šiuolaikinių reaktyvinių variklių pirmtaką – BMW 003E. Daug jame naudotų inžinerinių sprendimų likę ir variklyje AI-25.

**(44)** **Variklis Walter Minor 6**

1963 metais Lietuvos akrobatinio skraidymo sportininkų ugdymui buvo gauti lėktuvai Zlin Z-326 ir Z-226. Eksponuojame tokiuose lėktuvuose naudotą oru aušinamą 6 cilindrų 160 AG variklį Walter Minor 6.Tokie varikliai veikė patikimai, pasižymėjo ilgaamžiškumu. Vėliau nemažai jų, įsigytų atsargai, buvo panaudota Lietuvos konstruktorių-mėgėjų pagamintuose lėktuvuose.

**(45) Akrobatinis lėktuvas Jakovlev Jak-50**

Savo galia ir pilotažo galimybėmis iš kitų pasaulio akrobatinių lėktuvų išsiskiria Jakovlev Jak-50. Dvidešimto amžiaus aštuntame dešimtmetyje Jak-50 „karaliavo“ pasaulio akrobatikos čempionatuose. Nuo 1977 metų tokiais lėktuvais skraidė ir Lietuvos akrobatai. Tačiau pirmųjų serijų Jak-50 turėjo konstrukcinių trūkumų, kurie atsiskleidė lietuvių sportininkams naudojant lėktuvą maksimaliomis leistinomis perkrovomis. Sovietų Sąjungoje, taip pat ir Lietuvoje, įvykusių šių lėktuvų katastrofų tyrimai pasitarnavo nustatant ir ištaisant konstrukcijos defektus.

**(46)** **Lakūno** **Stepono Artiškevičiaus šalmas**

Garsus Lietuvos akrobatinio skraidymo meistras, Sovietų Sąjungos čempionas Steponas Artiškevičius, skraidydamas Jak-50 lėktuvu, pasiekė ne vieną pergalę. Tačiau pirmųjų serijų Jak-50 konstrukciniai trūkumai buvo pagrindinė priežastis, dėl kurios Stepono Artiškevičiaus pilotuojamas lėktuvas 1981 metų rugpjūčio 6 dieną patyrė katastrofą ir lakūnas žuvo. Demonstruojame asmenines Stepono Artiškevičiausrelikvijas **–** lakūno šalmą, diplomus,skrydžių „legendas“.

Savo dydžiu ir siluetu lėktuvai Jak-50 primena Antrojo pasaulinio karo sovietų naikintuvus. Turtingi aviacijos entuziastai mėgsta tokius lėktuvus perdažyti karišku kamufliažu, kartais net kiek pakeisti konstrukciją ir demonstruoti ore įvairių aviacijos švenčių metu.

**(47) Žvaigždinis aviacinis variklis Ivčenko AI-14R**

Lėktuvų Jak-50 „širdis“ – devynių cilindrų oru aušinamas žvaigždinis 260 AG variklis Ivčenko AI-14R. Jis pradėtas kurti 1947 metais. Nuo 1950 iki 2010 metų pagaminta daugiau negu 20 000 įvairių modifikacijų šios konstrukcijos variklių. Jie buvo naudojami beveik visuose lengvuosiuose lėktuvuose bei sraigtasparniuose, kurie skraidė ir tebeskraido buvusios Varšuvos sutarties šalyse ar Kinijoje.

**(48)** **Pirmosios kartos** **turboreaktyvinis variklis BMW 003E**

Ekspozicijoje demonstruojamas dar Antrojo pasaulinio karo metais mokymo tikslams „išpjaustytas“ pirmosios kartos turboreaktyvinis variklis BMW 003E. Dvidešimto amžiaus ketvirtame dešimtmetyje paaiškėjus, kad dideliems lėktuvų greičiams pasiekti stūmokliniai vidaus degimo varikliai netinka, konstruktorių žvilgsniai nukrypo į reaktyvinę trauką generuojančius turboreaktyvinius variklius. 1940 metų rugpjūčio mėnesį išbandyto BMW 003 ašinė schema pasiteisino ir vėliau labai išplito. Serijinė tokių jėgainių gamyba prasidėjo tik 1944 metų rugpjūčio mėnesį. Pirmieji pavyzdžiai tarnaudavo vos po keliolika valandų, tačiau jie liudijo, jog prasidėjo nauja reaktyvinės aviacijos era. Eksponuojamas BMW 003E buvo skirtas naujos kartos masiniam naikintuvui Heinkel He 162A „Volksjaeger“, kurio vokiečiai kare panaudoti nebesuspėjo.

**(49) Sraigtasparnis Va.1**

1983 metais Sovietų Sąjungos aviakonstruktorių-mėgėjų sąskrydžio laureatu tapo Kaune pagamintas Jono Valūno vienvietis sraigtasparnis Va.1. Didžiausias šio sraigtasparnio trūkumas – silpnas savadarbis variklis. Galingesni vakariečių gamybos varikliai Sovietų Sąjungoje konstruktoriams-mėgėjams nebuvo prieinami.

**(50) Sklandytuvas LAK-11 „Nida“**

Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamykla siekė sukurti ir gaminti pasaulyje populiarios standartinės 15 metrų varžybų klasės sklandytuvą. Jono Bankausko sklandytuvas LAK-11 „Nida“ atitiko standartinei 15 metrų varžybų klasei keliamus reikalavimus. Iki 1984 metų buvo pagaminti septyni LAK-11. Sklandytuvai buvo stabilūs ir lengvai valdomi, turėjo efektyvius oro stabdžius. Aerodinaminė jų kokybė, matuojama nusklęsto atstumo ir prarasto aukščio santykiu, siekė 42. Sovietų Sąjungos sklandymo rinktinės nariai jais sėkmingai skraidydavo tarptautinėse varžybose.

**(51)** **Sklandytuvas LAK-2 (BrO-11M)**

Ekspozicijoje rodomas paaugliams skirtas sklandytuvas LAK-2, dar kitaip vadinamas BrO-11M, pagamintas apie 1979 metus. Jis labai panašus į BrO-11, kurio masinė gamyba vyko nuo 1954 iki 1960 metų – tuo laikotarpiu buvo pagaminta apie 1500 jų egzempliorių. Tokie sklandytuvai buvo itin paprasti, gerai pritaikyti vaikams, lengvai valdomi. Paskutiniai BrO-11 variantai buvo naudojami net iki 2010-ųjų metų. Šiais sklandytuvais skraidė ir 1983 metais įsteigtos Jaunųjų aviatorių mokyklos mokiniai. 1993 metais vaikų aviacijos mokykla buvo pavadinta Broniaus Oškinio vardu. Šiuo metu Lietuvoje veikia 11 mokyklos eskadrilių.

**(52) Dvisparnis lėktuvas Antonov An-2**

Tai didžiausias šiuo metu pasaulyje eksploatuojamas biplanas – 1947 metais suprojektuotas universalios paskirties Antonov An-2. Nedideliu greičiu skrendantis dvylikos vietų orlaivis gali leistis ir kilti net nuo suarto lauko. Šį „Aeroflot“ ženklais pažymėtą lėktuvą demonstruojame ir dėl kitos priežasties. Būtent juo drąsūs lakūnai – Sąjūdžio dalyviai – fiksavo ir koordinavo Baltijos kelio akciją 1989 metais rugpjūčio 23 dieną, kai šimtai tūkstančių Lietuvos, Latvijos ir Estijos žmonių pareiškė norą tapti laisvais ir nepriklausomais bei paskelbė nepripažįstantys savo šalių prievartinio prijungimo prie Sovietų Sąjungos.

**(53) Reaktyvinis mokomasis lėktuvas Aero L-29** **„Delfin“**

Nedideli reaktyviniai Čekoslovakijoje pagaminti Aero L-29 „Delfin“ buvo pirmieji mokymosi lėktuvai daugeliui Varšuvos sutarties šalių karo pilotų. Juos remontuodavo Panevėžio aviacinės technikos remonto gamykla. Karo aviacijos mokyklų kursantai, išmokę valdyti „Delfin“ lėktuvus, sėsdavo į dviviečius treniruotėms skirtus MiG-us. Kovinius viršgarsinius naikintuvus MiG-21 patikimai valdyti galėjo tik pakankamai patyrę lakūnai.

**(54) Viršgarsinis naikintuvas Mikojan** **MiG-21PF**

Mikojan MiG-21PF buvo pagamintas apie 1963-uosius metus. Jis turėjo dvi artimo nuotolio klasės „oras-oras“ valdomas raketas ir galėdavo skraidyti didesniu negu 2 000 kilometrų per valandą greičiu. Tokiais naikintuvais skraidė pulkininkas Stasys Murza. Jis buvo pirmasis atkurtų Lietuvos Karinių oro pajėgų vado pavaduotojas, nuo 2001 iki 2008 metų ėjo Lietuvos aero klubo prezidento ir Tarptautinės aviacijos federacijos viceprezidento pareigas.

**(55) Turbosraigtinis transportinis lėktuvas Antonov** **An-24B**

Pirmasis Lietuvos Karinių oro pajėgų vadas pulkininkas Zenonas Vegelevičius ir jo pirmasis pavaduotojas pulkininkas Stasys Murza buvo tie aviatoriai, kurių pastangomis kūrėsi Lietuvos Karinės oro pajėgos. Lėktuvai Antonov An-2, An-24, An-26, Let L-410 buvo naudojami transportavimo užduotims vykdyti. Eksponuojamas 56 vietų Antonov An-24B buvo pirmasis „Aeroflot“ Kauno padalinyje 1969 metais pradėtas eksploatuoti turbosraigtinis lėktuvas. 1993 metais jis buvo perduotas Lietuvos Karinėms oro pajėgoms. Šiuo lėktuvu mūsų kariai buvo skraidinami į pirmąją tarptautinę taikdarišką misiją Kosove. An-24B skraidydavo 6 000 metrų aukštyje 435 kilometrų per valandą greičiu.

**(56)** **Reaktyvinis treniruočių** **naikintuvas Aero L-39C „Albatros“**

Tai pirmasis Lietuvos karinių oro pajėgų – KOP – reaktyvinis treniruočių ir lengvasis atakos lėktuvas. Tokie keturis naudotus lėktuvus 1993 metais Lietuva įsigijo pulkininko Zenono Vegelevičiaus ir pulkininko Stasio Murzos pastangomis. Jie buvo skirti mūsų karo pilotų skraidymo įgūdžiams palaikyti, o Lietuvai įstojus į NATO ir trijų Baltijos valstybių oro erdvę pradėjus saugoti NATO oro policijos misijai, – ir bendroms lakūnų treniruotėms. Jose dalyvaudavo ir oro policijos misijos naikintuvai. 750 kilometrų per valandą greičiu galintys skristi „Albatros’ai“ buvo eksportuojami į 18 šalių, o naudojami 36 šalyse. Lietuvos Karinės oro pajėgos lėktuvus L-39C naudojo iki 2005 metų.

**(57)** U**gniagesių vežimo replika**

Pagal saugos reikalavimus visi komerciniai oro uostai turi turėti specializuotas gelbėjimo tarnybas. Tokia tarnyba veikė ir Kauno Aleksoto oro uoste. Muziejuje yra Lietuvos ugniagesių istorijai skirta ekspozicija.

Lankytojų dėmesį patraukia dvidešimto amžiaus pirmųjų dešimtmečių ugniagesių vežimo replika. Kuriantis Lietuvos ugniagesių draugijoms, tarpukaryje nedidelių miestelių komandos naudojo panašius arklių traukiamus ugniagesių vežimus su kelių šimtų litrų vandens statine ir aukšto slėgio rankiniu vandens siurbliu.

**(58) Gaisrinis vandens siurblys Kloeckner-Humboldt-Deutz-Magirus FP8**

Situacija ugniagesių tarnyboje iš esmės pasikeitė pradėjus naudoti vidaus degimo varikliais varomus vandens siurblius. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę mūsų gelbėtojų arsenaluose atsirado patikimų, galingų ir kompaktiškų siurblių, pagamintų Vakarų šalyse. Vienas iš tokių – daugiau negu 25 metus tarnavęs 1975 metais pagamintas gaisrinis vandens siurblys Kloeckner-Humboldt-Deutz-Magirus FP8,per minutę perpumpuojantis iki 800 litrų vandens.

**(59) Sunkusis motociklas su priekaba URAL M-72**

Sovietmečiu ugniagesiai būdavo aprūpinami patikima Sovietų Sąjungoje pagaminta technika. Rajoniniai priešgaisrinės saugos inspektoriai Lietuvoje naudojosi galingais URAL M-72 motociklais. Nors tokie sunkiai valdomi motociklai nebuvo itin patogūs, patyręs motociklininkas URAL motociklu galėdavo skrieti net 125 kilometrų per valandą greičiu.

**(60)** **Lietuvos ugniagesio karininko šalmas**

Žemųjų grandžių gelbėtojų apranga, turinti užtikrinti maksimalų saugumą vykdant užduotį, yra praktiška ir neišvaizdi. Tačiau šios tarnybos vadovų paradinės aprangos elementai anksčiau būdavo puošnūs ir tviskantys. Iš demonstruojamos ugniagesių šalmų kolekcijos išsiskiria tarpukario Lietuvos ugniagesio karininko šalmas, kurį bei daugelį kitų šios kolekcijos eksponatų muziejui padovanojo pulkininkas Vitas Rimkus, nuo 1989 iki 2005 metų vadovavęs Priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos Kauno skyriui.

Susipažinote su Lietuvos aviacijos muziejumi ir įdomesniais jame saugomos technikos pavyzdžiais. Norinčius kviečiame išbandyti jėgas pilotuojant virtualius orlaivius, paskraidinti sraigtasparnio modelį ar išmokti naudotis gesintuvu muziejaus edukacinėse programose.