

„EUROFIGHTER“ LIETUVOJE: VOKIEČIŲ PILOTO PATIRTIS



Galingas (panašiai kaip „Titanikas“). Greitas (vienas iš lyderių naikintuvų pasaulyje). Brangus (kaina – 85 mln. eurų). Jį pilotuoti patikima tik 1 iš 100 lakūnų. Apie iššūkius ir džiaugsmus skraidant su „Eurofighter“ papasakojo Vokiečių kontingento vadas ir patyręs lakūnas plk. ltn. Markas Griunas (Marc Grüne).

„Eurofighter“ yra ketvirtos kartos naikintuvas, naujausių technologijų kūdikis. Kokios šio lėktuvo savybės ir galimybės Jums labiausiai imponuoja?

Naikintuvas toks galingas, kad kartais maštau, jog tai, ką jis daro, yra tiesiog neįmanoma. Lėktuvas aerodinamiškas ir stabilus, todėl gali labai greitai judėti (maksimalus greitis yra viršgarsinis – 2.0 Macho). Valdymas labai kompiuterizuotas, įdiegtos pačios naujausios technologijos, pvz., pilotuoda-

mas galiu duoti komandas žodžiu – kompiuteris jas įvykdo. Tačiau labiausiai mane šiame lėktuve žavi variklių galia (du EJ200 varikliai, kiekvienas jų sukuria 60 kN traukos jėgą be variklio traukos greitinimo („forsažo“) – aut. past.). Tai tiesiog neįtikėtina. Tokio galingumo buvo „Titaniko“ varikliai, kad sugebėtų išjudinti galingą laivo korpusą, o čia tiek jėgos turi vienas naikintuvas. Dėl to „Eurofighter“ lengvai kyla vertikaliai, nors ir sveria daug tonų. Be to, varikliai labai patikimi, dirba įvairiame aukštyje, įvairiose si-



Jei žemame aukštyje atliktume viršgarsinius skrydžius, būtų didelis BUM, pradėtų drebėti ir dužti langai. Dėl to viršgarsiniu greičiu skraidome maždaug 12 km aukštyje virš tarptautinių vandenų, kur niekas negyvena. Dirbdami Lietuvoje taip pat planuojame atlikti viršgarsinių skrydžių, bet ne per dažnai.

Dėl pojūčių tokių skrydžių metu galiu nuvilti. Esmė ta, kad greitį jauti, kai skrendi žemai, o kai esi labai aukštai, tik iš prietaisų matai, koks greitis, bet jo nejauti.

Ar sunku pilotuoti „Eurofighter“? Kur slypi didžiausi iššūkiai lakūnui?

Lėktuvas išskirtinis tuo, kad yra vienvietis ir sukomplektuotas taip, kad vienas pilotas galėtų atlikti kompleksines užduotis. Yra nemažas skirtumas, ar naikintuvas dvivietis, kuriame užduotis pasidalija įgula, ar reikia visą atsakomybę prisiimti vienam. „Eurofighter“ pilotas turi būti labai patyręs, aukštos kvalifikacijos, nes valdo galingą ir vertingą ginklų sistemą.

Kad pilotas galėtų sėkmingai skraidyti ir kovoti šiuo naikintuvu, didžiausias iššūkis jam yra sugebėti tinkamai interpretuoti informaciją, laiku ir teisingai įvertinti skirtingus duomenis, ateinančius vienu metu, taip pat turi žinoti, kur gauti reikalingos informacijos konkrečiu momentu. Be to, viską reikia atlikti kūną veikiant galingos perkrovos jėgai. Įsivaizduokite, sukatės Velnio rato atrakcione, o tuo pačiu metu jums reikia kažką paimti, kalbėti, šaudyti, manevruoti. Tai ir yra naikintuvų kovos menas, kuram įvaldyti reikia daug laiko ir pastangų.

Vokietijos KOP turime daug gerų naikintuvų lakū-

Plk. ltn. Markas Griunas.



tuacijose ir per sudėtingiausius manevrus, visada teikia tiek jėgos, kiek reikia. Tai labai svarbu, nes turime skristi greitai, aukštai ir akimirksniu reaguoti į pasikeitusias aplinkybes.

O jei kalbėtume apie trūkumus?

Didžiausias trūkumas yra tas, kad skraidyti labai brangu. Žinoma, techninių nesklandumų pasitaiko, bet mūsų technikai juos ištaiso.

Ar dažnai skraidote viršgarsiniu greičiu? Koks tai jausmas?



PAŽINTIS

nu, bet „Eurofighter“ saugiai pilotuoti gali toli gražu ne visi. Dažniausiai kandidatai atkrenta todėl, kad nesugeba įvertinti informacijos taip greitai, kaip reikėtų. Kadangi tai labai brangus lėktuvas, renkamus geriausius: iš 100 kandidatų į šio naikintuvo kabiną patenka tik vienas. Dažnai naujokų „Eurofighter“ lakūnų reakcija, pamačius, ko iš jų reikalaujama, būna: „O Dieve, to neįmanoma padaryti“. Bet panašiai ir su automobiliu: kai pirmą kartą vairuoji, atrodo neįmanoma vienu metu spausti pedalus, sukiooti vairą, stebėti veidrodėlius, o įgiję patirties jau galime važiuodami plepėti, rūkyti...

Kokį kelią reikia nueiti, kad taptum Vokietijos KOP „Eurofighter“ pilotu? Kiek tai užtrunka?

Pirmiausia testavimo centre patikrina, ar gali

skraidyti, be to, norėdamas tarnauti Vokietijos KOP, turi tapti kariškiu. Sėkmingai įveikęs atrankas, pradedi studijuoti Vokietijos karo mokyklose, po jų patenki į eskadrilę. Naikintuvų pilotai pirminį mokymą gauna JAV, iš ten sugrįžę jie turi maždaug tiek patirties, kiek ką tik vairuotojo pažymėjimą gavęs žmogus. Atsižvelgiant į piloto sugebėjimus, eskadrilėje nusprendžiama, su koku naikintuvu jis skraidys. Prasideda taktinis ruošimas. Šis procesas užtrunka 2,5–3 metus. Po to naujokai pradeda skraidyti į užduotis su patyrusiais lakūnais, kad pamatytų ir išmoktų. Ir tik po to pripažįstama, kad lakūnas yra pasirengęs patruliuoti, dalyvauti mūšiuose ir savarankiškai vykdyti užduotis. Taigi naikintuvo lakūno paruošimo procesas užtrunka 4–5 metus. Bet ir toliau lakūnai kaupia patirtį dalyvaujant didelėse tarptautinėse pratybose, pvz., „Raudonoji vėliava“ Las Vegase.

Vokietijos KOP „Eurofighter“ eksploatuoja nuo 2006 m. Kiek per tą laiką lakūnai skraidė?

Per metus vienas pilotas su „Eurofighter“ skraido iki 120 valandų. Norėčiau, kad skraidytų apie 150 val., bet tam reikia daugiau lėktuvų. Skrydžius intensyvuosime, kai sulauksime naujų lėktuvų. (Iki 2017 m. Vokietijos KOP turi pasiekti 180 šio tipo naikintuvų – aut. past.)

Nors Vokietijos KOP kariai Šiauliuose budi trečią kartą, tačiau tai pirmas atvejis, kai „Eurofighter“ naudojamas tarptautinėje misijoje už Vokietijos ribų. Kaip pavyko krikštas Baltijos šalyse?

Kadangi „Eurofighter“ yra naujos technologijų kartos lėktuvas, pirmiausia atvykę čia turėjome sukurti visiškai naują kompiuterinę aptarnavimo sistemą, nes 99 proc. lėktuvo aptarnavimo darbų naudojami kompiuteriai. Kad viskas veiktų sėkmingai, daug sistemų yra dubliuotos. Per pirmas dvi savaites reikėjo išties daug jėgų, dirbome iki nakties, o kompiuterių specialistai – ir savaitgaliais. Mūsų kariai labai motyvuoti, nori parodyti, kad puikiai išmano savo sritį. Gerbiu jų darbą ir džiaugiuosi matydamas gerus rezultatus.

Iš pradžių buvo gana sunku, nes esame užsienyje, lėktuvai nauji, o viskas turi veikti nepriekaištingai. Misija Šiauliuose yra testas mūsų sistemoms, personalui ir aprūpinimui. Čia pasitikrinsime, ar lėktuvai, su kuriais skraidome Baltijos šalyse, galės dalyvauti misijose bet kurioje kitoje pasaulio vietoje. Kol kas sekasi gerai, atlikome ne tik treniruočių skrydžius, bet, gavę signalą, – ir keletą greitojo reagavimo skrydžių – pamojavome sparnais per arti skridusius rusų lėktuvams.

Ar dažnai kylate iš Zoknių aerodromo? Kokia jūsų kasdienė rutina?

Skraidome kartą per dieną ryte. Žinoma, galime

EUROFIGHTER TYPHOON/EF2000 TECHNINIAI DUOMENYS

ILGIS	15,96 m 15,96 m
AUKŠTIS	5,28 m 5,28 m
SPARNŲ MOJIS	10,95 m 10,95 m
TUŠČIO LĒKTUVO SVORIS	11 000 kg
MAKSIMALUS SVORIS	23 500 kg
DIDŽIAUSIAS GREITIS	2.00 Macho (garso greičiai)
KELIONINIS GREITIS BE VARIKLIO TRAUKOS GREITINIMO („FORSAŽO“) SU TIPINE ORAS-ORAS GINKLUOTE	1,3 Macho (garso greičio)
PERKROVŲ RIBOS	+9'g' / -3'g'
VARIKLIAI	Du EJ200 Kiekvienas variklis sukuria 60 kN traukos jėgą be variklio traukos greitinimo („forsazo“). Kai įjungtas variklio traukos geitinimas, didžiausia generuojama traukos jėga siekia apie 90 kN
TAKO ILGIS	700 m
KILIMO Į VIRŠŲ GREITIS	255 m/s
GINKLUOTĒ	Raketų oras-oras sistemos AIM-120 AMRAAM, AIM9-L SideWinder, IRIS-T, MBDA Meteor, raketos oras–žemė TAURUS, 27 mm Mauser patranka.

Šaltinis: www.luftwaffe.de



tai daryti ir dažniau, bet kol kas neplanuojame, nes norime stabilizuoti savo naują patirtį misijoje už Vokietijos ribų, vėliau bus matyti. Mūsų diena prasideda 7.30 val., susitinkame su vadais, aptariame dienos planus, darbus, problemas. 9.00 val. labai detalai planuojame dieną, aiškinamės orų prognozes, ruošiamės skrydžiams. 10.00 val. naikintuvai kyla. Jiems grįžus aptariame, kaip sekėsi. Po pietų ruošiamės kitai dienai.

Kaip vyksta naikintuvų treniruočių skrydžiai Baltijos šalių oro erdvėje? Kokie jūsų maršrutai, užduotys?

Mūsų skrydžiai skirtingi, nedarome kasdien to paties. Pajvairindami rutiną atliekame skrydžius žemame aukštyje, jei galime, skraidome skirtingose vietose visose trijose Baltijos šalyse, kartais imituojame, kad pilotas negali valdyti lėktuvo ar sugedo navigacinė sistema ir jis nežino, kur yra. Treniruojamės, ką tokiais atvejais reikėtų daryti. Atliekame ir viršgarsinius skrydžius, būna ir parodomųjų skrydžių, kad galėtume padaryti gerų vaizdo kadro apie savo darbą. Bandome kiek įmanoma labiau įtraukti Lietuvos KOP lėktuvus L-39 – tai gera patirtis ir mums, ir jiems – galime pamatyti, kas ką sugeba.

Jūsų misija Baltijos šalyse užtruks iki metų pabaigos, tačiau Jūsų kariai keičiasi kas porą savaitių. Kodėl taip dažnai?

Tiesą sakant, mūsų situacija sudėtinga: turime atlikti oro policijos užduotis ir čia, ir Vokietijoje, o mūsų naikintuvų pilotų skaičius ribotas. Be to, yra tam tikros taisyklės, kiek pilotas gali skraidyti per savaitę ir kiek turi ilsėtis. Reikia sudaryti tokį grafiką, kad jie galėtų dirbti ir čia, ir namuose. Vadovaujančių karininkų kadencijos kiek ilgesnės, pvz., aš tarnausiu 6 savaites.

Lakūnai sudaro mažą dalį Šiauliuose tarnaujančio Vokietijos karių kontingento. Kokių sričių specialistai atvyko kartu?

Kad funkcionuotų visa sistema, turime atsigaubėnę aptarnaujančius specialistus, kompiuterių specialistus, ugniagesius, skrydžio vadovus, antžeminio aprūpinimo personalą, technikus, atstovą spaudai. Mums labai svarbu ne tik atlikti savo tiesioginį darbą – oro policijos misiją Baltijos šalyse, bet ir susipažinti su lietuviais, su Lietuvos kultūra. Užsiimame ir labdara, ypač daug dėmesio skiriame vaikams, juos kviečiamės į ekskursijas apžiūrėti lėktuvų. Norime parodyti, kad šios mašinos – naikintuvai – buvo sukurti tūkaly palaikyti, o ne karui.

Naikintuvus aptarnauja maždaug pusantro šimto vokiečių karių.

Ilona Skujaitė

Giedrės Maksimovicz nuotr.