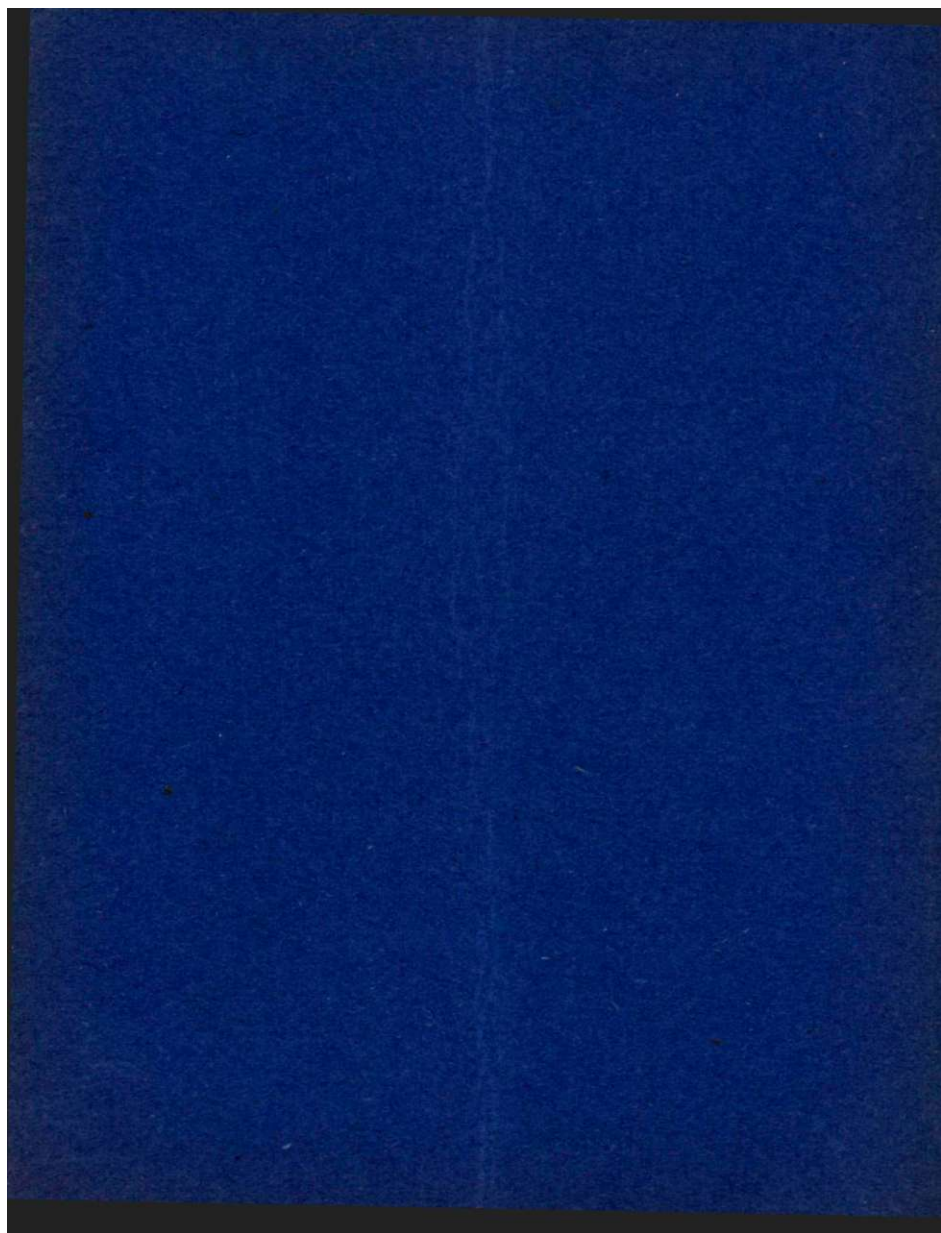


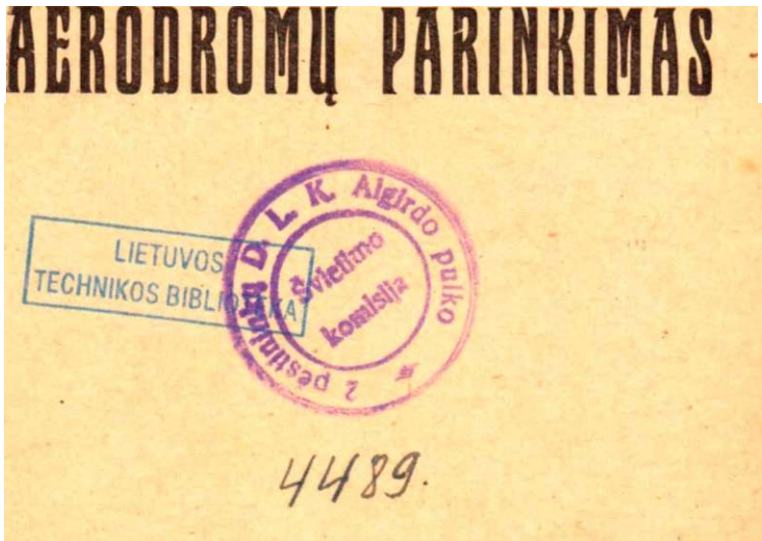


AERODROMŲ PARINKIMAS

Vyr. štabo sp. ir švt. sk. leidinys
KAUNAS 1929



Vyriausiojo štabo viršininkas
originale pasirašė:
Tvirtinu
Gen. lt. Kubiliūnas
16-XII. 1929 m.



Vyr. štabo sp. ir švt. sk. leidinys
KAUNAS 1929

T u r i n y s

psl.

Skridimo taisyklės

Pakilimas	3
Nutūpimas	4
Vėjo įtaka pakilimui ir nutūpimui	7
Daiktų, esančių aerodromo pakraščiuose, įtaka kilimui ir tūpimui	8

Aerodromai

Vieta	9
Aerodromo laukas	10
Aerodromo dydis	12
Aerodromo rūšys_____	12
Aerodromo apylinkės	13

Priedėliai

1. Kaip galima padėti lakunui	15
2. Lėktuvų ženklai	16

Skridimo taisyklės

Pakilimas

1. Kiekvienas skridimas prasideda startu, t. y., lėktuvo įsibėgėjimu, kad įgytų reikalingą pakilti greitį. Tiksliai atitinkamam greičiui esant lėktuvo plokštumos, sparnai ir vairai, įgauna reikalingą spaudimą, kuris laiko lėktuvą ore ir leidžia jį valdyti.

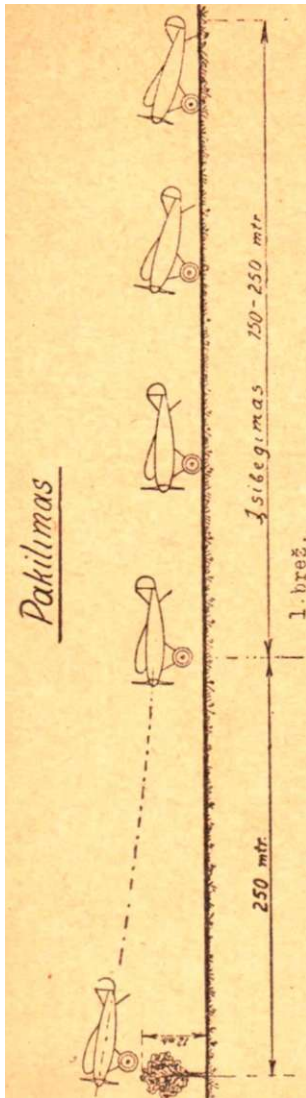
Dabartiniai lėktuvai turi įsibėgėti iki greičio 80—120 km. per valandą ir tik tada gali atsitraukti nuo žemės. Pradedant lėktuvui įsibėgėti, kol jis neįgijo greičio, sunku yra išlaikyti kryptį, nes jo krypties vairs dėl mažo greičio dar nėra pakankamai jautrus, ir lėktuvas labai lengvai gali nukrypti arba užsukti: vadinasi, pakilimui nepakanka siauros lauko juostos arba kelio.

Riedant žeme ir įgavus pakankamą greitį, lėktuvas su vairų pagalba atitraukiamas nuo žemės ir mažu kampu kyla aukštin ta pat kryptimi, kuria įsibėgėjo žeme (žiūr. 1 brėž.). Kilimo kampas ne visiems lėktuvams vienodas. N greitai lėktuvai, pavyzdžiui, mokomieji arba keliantieji didelius svorius, bombonešiai, keleiviniai, — kyla aukštin mažu kampu, o greitai lėktuvai, pav., naikintuvai, kyla labai staigiai, t. y., dideliu kampu.

Įvairių lėktuvų kilimo kampas nevienodas, maždaug nuo $\frac{1}{10}$ iki $\frac{1}{6}$ t. y., lėktuvas pakyla vieną metrą aukščio, pralėkęs 10 mtr. atstumą (kampas $\frac{1}{10}$), arba pralėkęs 600 mtr. pakyla 100 mtr. (kampas $\frac{1}{6}$).

2. Pakilus nuo žemės, iki lėktuvas dar nepasiekė bent 150—200 mtr. aukščio, svarbu nenustoti greičio*), nes nu-

*) Kiekvienas lėktuvas turi minimalų greitį, be kurio jis negali laikytis ore; sumažėjus lėktuvo greičiui mažiau minimumo, jis krenta žemėn.



stojimas greičio mažam aukšty retai baigiasi laimingai. Nustoti greičio galima dėl įvairių priežasčių, būtent; sugedus motorui, darant posūki, neturint greičio atsargos ir kylant labai staigiu kampu, kada priešakinis oro pasipriešinimas į nešančias plokštumas labai padidėja ir trukdo judesį pirmyn. Todėl visada kiekvienas lakūnas kyla galimu jo lėktuvui kampu, tiesiai, nedarydamas posūkių, kol pasiekis reikalingą aukštį.

Nutūpimas

3. Skridimas baigiasi nutūpimu, t. y., veiksmu, susidedančiu iš trijų fazių: planiravimo, išlaikymo prie žemės lėktuvo (kol sumažės greitis) ir riedėjimo žeme.

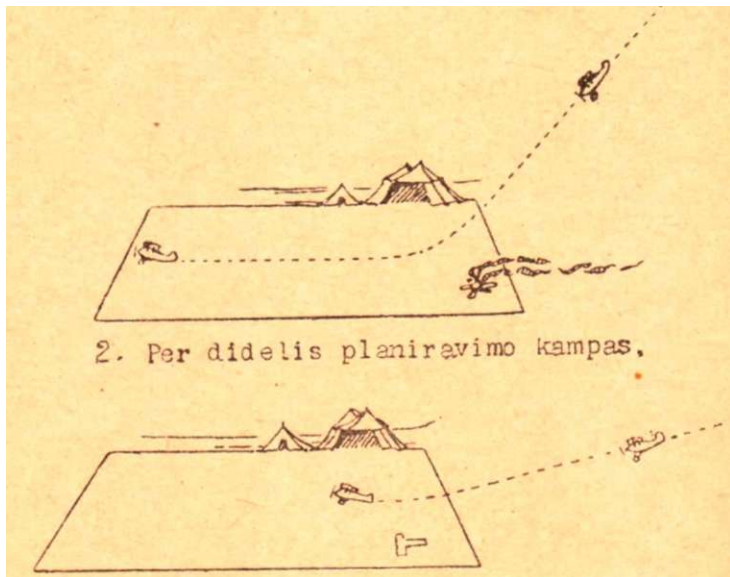
4. Planiravimas yra skridimas tam tikru kampu žemyn maždaug $\frac{1}{5}$, (t. y., pralėkus 500 mtr. pirmyn, nusileidžia 100 mtr.) be motoro, vadinasi, motorą sustabdžius arba sumažinus jo apsisukimų skaičių. Planiruojančio lėktuvo kampas pradedamas mažinti ir privedamas visai prie horizontalios būklės, esant maždaug vienam metrui nuo žemės.

Planiravimo ilgis arba tolis, pareina nuo aukštumo, kuriame yra lėktuvas, nuo motoro, ar jis stovi, ar šiek tiek veikia, ir nuo lėktuvo tipo. Tas tolis, kurį lėktuvas planiruodamas gali nuskristi, yra maždaug 6—10 kartų didesnis už aukštį,

iš kur leidžiasi lėktuvas. Pav., iš 3000 mtr. planiruojant dar galima nusukti 18—30 km. Planiravimo greitis maždaug lygus horizontalaus skridimo greičiui.

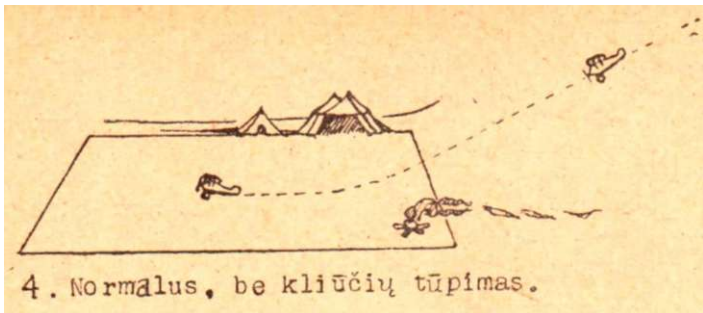
Lakūnas, norįs nutūpti ant tam tikros vietos, negali planiravimo greičio nei per daug didinti, nei per daug mažinti; t. y., negali artintis į tūpimo vietą per dideliu arba per mažu kampu.

Planiruojant per dideliu greičiu, riedėjimas žeme bus labai ilgas, ir lėktuvas, prariedėjęs visą nutūpimo vietą (jei ji nėra didelė), sutiks kokias nors kliūtis antram jos gale (žiūr. 2, 3, 4 brėž.).



3. Sumažintas planiravimo Kampas.

Planiruojant per mažu kampu yra pavojaus nustoti greičio ir nukristi. Taisyklingas nutūpimas pareina nuo lakūno teisingo įvertinimo aukščio ir nutūpimo vietos atstumo. Jei motoras neveikia, o aukštį ir tolį lakūnas neteisingai



įvertino, lėktuvas gali nepataikyti į pasirinktą vietą. Tik motorui veikiant, neteisingo įvertinimo klaidą galima pataisyti, skridimą pratęsiant arba bandant tūpti antrą kartą.

5. Išlaidymas lėktuvo prie žemės yra antra tūpimo fazė. Ji prasideda po planiravimo, kada' lėktuvas yra maždaug vieno metro aukšty ir orizontalių būklėj prie žemės. Toj būklėj lėktuvas išlaikomas, kol jo greitis sumažės iki minimumo, ir lėktuvas pamažu nusmuks iki žemės. Tas išlaidymas paliai žemę tuo ilgesnis, kuo didesnis buvo planiravimo kampas ir greitis.

6. Riedėjimas yra paskutinė tūpimo fazė; kai lėktuvas, pasiekęs žemę, rieda savo ratais ir čiuožia užpakaliniu ramsčiu žeme, iki galutinai sustos. Riedėjimo ilgis nevienodas; jis pareina nuo lėktuvo tipo ir nutūpimo vietos. Jo ilgis, normalėmis sąlygomis, maždaug 150—250 mtr. (žiūr. 5 brėž.).

7. Nutūpimai būna paprasti ir priverstiniai.

Paprasti — kai lakūnas leidžiasi savo noru.

Priverstiniai — kai lakūnas priverstas tūpti dėl kurių nors aplinkybių. Tai gali buti oro sąlygos ir lėktuvo sugedimas, bet dažniausiai tai būna motoro sugedimas. Lėktuvas skrenda laisvai, kol veikia jo motoras. Sugedus dalinai arba visiškai sustojus motorui, tolimesnis skridimas negalimas; lakūnas turi planiruodamas leisti ir tūpti. Jei lakūnas žino arba turi žemėlapy pažymėtą nutūpti vietą, tai planiuoja į ten ir tūpia normaliai.

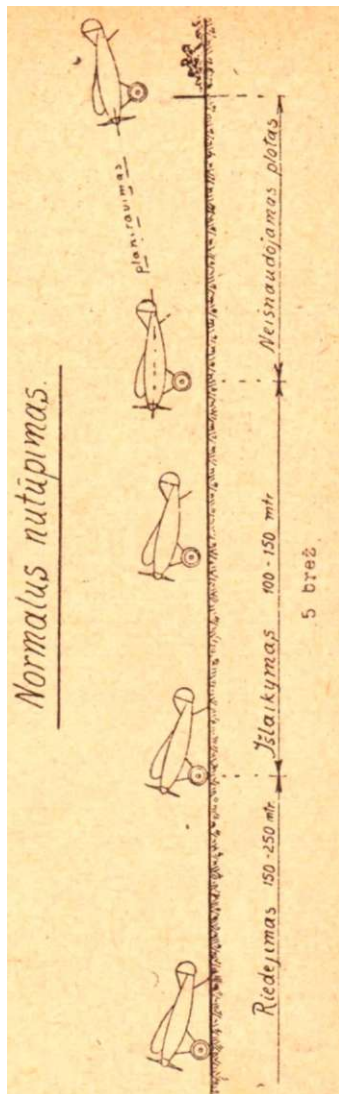
Jei tokia vieta nežinoma, lakūnas turi jos pats ieškoti. Iš aukšto žiūrint, žemės reljefas arba žemės paviršiaus nelygumas nepastebimas ir atrodo lygiu lauku; taip pat negalima išžiūrėti smulkių nelygumų, pav., griovių, gilių lysvių ir duobių. Lakūnas tą visa pastebi tik žemai nusileidęs; bet tada kitur pasukti lėktuvą jau vėlu. Dėl to tokie priverstiniai nutūpimai dažniausiai, baidijasi lėktuvo aplaužymu, lakūnų sužeidimu ir net mirtimi. Gal būt, netoli nuo nelaimingo nutūpimo vietos buvo visai tinkama tam vieta, bet jos lakūnas nežinojo ir nepastebėjo. Jeigu ji būtų buvęs iš anksto jam žinoma arba būtų buvusi pažymėta žemėlapy, be abejo, būtų galėjęs nutūpti laimingai, be pavojaus sau ir lėktuvui.

Vėjo jtkaka pakilimui ir nutūpimui

8. Kylant arba tūpiant paveju, lėktuvo išibėgėjimas ir riedėjimas žeme žymiai padidėja. Mažoj nutūpimo vietoj tai gali būti avarijos priežastis.

Kylant arba tūpiant prieš vėją, riedėjimas trumpėja. Priešingas vėjas padeda lėktuvą greičiau atitraukti nuo žemės.

9. Kilimas arba tūpimas šoniniu vėju yra pavojingas, nes



tada lėktuvas nešamas šonu, skersas, ir, susidavęs į žemę, gali išnarinti ratus, o tada ir avarija neišvengiama. Pagaliau, stiprus šoninis vėjas gali lėktuvą apversti.

Iš to aiškėja, kad lėktuvas turi visada kilti ir tūpti tik prieš vėją.

Daiktų, esančių aerodromo pakraščiuose, įtaka kilimui ir tūpimui

10. Kai kurie aukšti daiktai, esą aplink aerodromą,, pav.: medžiai, trobos, aukšti kaminai, telefono linijos, labai erzina lakūną, kuriam tenka per juos kilti. Mažiau prityręs lakūnas, bijodamas sakytus daiktus užkliudyti, gali „pertraukti“ lėktuvą, t. y., duoti per didelį kilimo kampą, kurio lėktuvas neįveiks, ir netekęs greičio nuslys sparnu arba perėjęs suktukan nukris. Dėl to kylas lakūnas negali mažam aukšty daryti posūkio, bet, sugedus motorui, yra priverstas leistis tiesiog prieš save ir, jei prieš jį yra kokia nors kliūtis, gali įvykti didelė avarija. Dėl tų priežasčių lakūnas dažniausiai pasirenka kitokią kilimo kryptį, nors ir šoniniu vėju, kuri, kaip aukščiau buvo pasakyta (9), taip pat pavojinga.

11. Iš to darome išvadą ir sąlygą: *kuo aukštesnės kliūtys artimaj aerodromo apylinkėj, tuo didesnis turi būti aerodromas.* Jeigu aerodromo pakraščiuose nėra jokių kliūčių (medžių, namų ir k.), tai lėktuvui nutūpti pakanka visai mažo ploto, tik tiek, kiek jam reikia prariedėti žeme, jei lėktuvas pasieks ratais prie pat aerodromo krašto.

Lakūnas gali planiruodamas prisiartinti prie žemės dar* nepasiekęs tūpimo vietos ribos (žiūr. 4 brėž.). Bet jei nutūpimo vietos link yra neaukštos, žmogaus ūgio kliūtys (pav., tvoros), tai tūpiant lakūnas negali lėktuvo privesti prie žemės nutūpimo vietos pradžioj, bet turi perplanuoti tą kliūtį; tada ratais pasiekia žemę toli nuo krašto. Prie to dar reikia pridėti tolį riedėjimo žeme, kol lėktuvas visai sustoja (žiūr. 6 brėž.).

12. Telegrafo, telefono linijos yra pavojingesnės už kitas kliūtis, nes jos lakūnui nėra gerai matomos. Ne tik vielos, bet ir stulpai iš didesnio atstumo dažnai susilieja su apylinkės spalva ir būna blogai matomi; todėl lakūnas,



besistengdamas jų išvengti, praskrenda kelis metrus viršum jų. Kadangi, kaip aukščiau sakyta, planiravimo tolis yra lygus aukščiui, padauginus jį 6—10 kartų, tai lėktuvas pasiekia žemę dar toliau nuo krašto.

Pavojingiausias kliūtys yra aukšto įtempimo elektros laidai, nes užkliudęs telelono ir telegrafo vielas, jei jų nedaug yra, lėktuvas nutraukia ir nutūpia be didesnio pavojaus, o užkliudęs aukšto įtempimo elektros laidus, kurie taip pat blogai matomi, lėktuvas dažniausiai persiverčia ore ir, nukritęs žemėn, sudega.

13. Lėktuvui pakilti ir nutūpti yra taisyklė: *kuo aukštesnės ir mažiau matomos aplink aerodromą kliūtys, tuo aerodromas turi būti didesnis.*

Aerodromai

Vieta

14. Lauko plotą, tinkamą lėktuvams pakilti ir nutūpti, vadiname aerodromu. Tas plotas turi būti, kiek galima, daugiau horizontalus, lygus, be kupstų, akmenų, duobių, griovių, didesnių lysvių, vagų ir nelygių kelių. Jeigu esą nelygumai neperdaug dideli, tokį aerodromą, būtinam reikalui esant, galima panaudoti, bet lėktuvo judesiai tokiame aerodrome būna apsunkinti, ir, naudojantis tokiu aerodromu, lėktuvas greit susidėvi, sugenda. Duobės, maži grioveliai ir kitos

panašios kliūtys dažnai būna mažesnių ir didesnių lėktuvo aplaužymų priežastys. Sausam orui esant, tie nelygumai iš aukšto nepastebimi; todėl jų negalima išvengti.

15. Tik lietingam orui esant, kada nelygumai prisipildo vandens, jie matomi. Tokių tūpimo vietų lakūnai vengia ir geriau pasirenka mažą, bet sausą aikštelę. Tūpimas į balą dažniausiai baigiasi persivertimu. Lėktuvas, ratais pasiekęs balą, įklimpsta ir apvirsta. Kol kas nors atbėgs į pagalbą ir ištrauks, arba pats lakūnas, jei turės jėgų, suspės išlysti, vis dėlto gali atsitikti, kad lakūnas, lėktuvo prispaustas, ir mažoj baloj gali prigerti.

Savo padėtimi aerodromus galima skirti į lygumų ir įkalnių.

16. Lygumų aerodromai yra lygiose vietose su lygiomis apylinkėmis. Tokie aerodromai yra patogiausi, nes artimoj apylinkėj nėra per daug didelių kalnų, skardžių bei kitų kliūčių. Priverstinai nutūpiant, kada lakūnas verčiamas tūpti ne aerodromo ribose, tokiojapylinkėj lengviau galima surasti patogesnę nutūpti vietą.

17. Įkalnių aerodromai yra kalnuotose vietose; kur negalima rasti tinkamų orizontalių plokštumų, tenka naudotis kalnų įkalnėmis, bet jų palinkimo kampas neturi būti didesnis kaip 30° (pav., kalnas 100 mtr. aukščio privalo turėti nemažiau 500 mtr. nuo viršūnės iki pakalnės). Tų aerodromų nepatogumas tas, kad juos galima naudoti tik viena kryptimi, būtent: kilti į pakalnę ir tūpti prieš kalną, jei šoninis vėjas ne didesnis kaip 5 m. į sek.

18. Plotas, kurio vidury yra kalnelis ir į kraštus nuolaidus, tūpti netinka, nes lėktuvas, prariedėjęs visą įkalnę, antroj kalno pusėj, dėl savo svorio nuriedės į pakalnę.

19. Piotą su mažu įdubimu vidury galima naudoti tik tada, kai jis sausas, ir lietingu metu tas įdubimas netampa klampia bala.

A e r o d r o m o l a u k a s

20. Pirmiausia sąlyga — kad aerodromas būtų, kiek galima, kietesnis. Renkant aerodromo lauką, reikia žinoti, kad lėktuvas su įgula sveria maždaug 1000—2000 kilogramų.

Lėktuvo ratai nedidesni už automobilio ratus. Minkštoji, nuo lietušiškosios dirvoje lėktuvo ratai klimpstą ir kylant trukdomas išibėgėjimas. Tūpiant dėl tos pačios priežasties dažnai būna apsivertimų. Atsižvelgiant į parenkamo aerodromo podirvį, galima spręsti apie jo sausumo pastovumą ir galimus suminkštėjimus.

Kai kurie aerodromai, pavasario polaidžių metu arba rudenį, būna visai šlapai, minkšti ir negali būti naudojami. Minkšti smėlynai, kaip ir šlapia dirva, aerodromui netinka.

21. Labai svarbu aerodromo paviršiui, jei jo apžėiimas nesikeičia (pav., pievos ir ganyklos). Pievos ir ganyklos su sausu podirviu net pavasario polaidžių ir didelių lietušišku metu per daug nesuminkštėja, todėl gali būti naudojamos kaip aerodromai.

Laukų su kieta dirva, pievų ir ganyklų per daug nėra, o esančios dėl įvairių priežasčių ne visos tinka; todėl dažnai tenka naudotis paprastu dirbamu lauku. Geriausia bus dobilienos arba šiaip dirvos, jei nėra per daug didelių lysvių bei vagų. Apsėtais laukais galima naudotis, kol jai nėra dideli arba kai jie jau nupiauti. Išaugusių rugių, didelio vasarojaus arba dobilų lauko lakūnas vengia, nes tūpiant, pasiekus ratais javus, pastarieji užkliūva ir, apsisukę apie lėktuvo važiuoklės ašį, jį sulaiko. Tokiu būdu dažniausiai, lėktuvas, dar nepasiekęs ratais žemės, dideliu greičiu apsi-verčia. Nei lakūno atsargumas, nei ypatingi tūpimo būdai nuo avarijos neapsaugo.

Tas rodo, kad apsėtuose laukuose galimumas nutūpti pareina nuo javų rūšies ir metų laiko.

22. Jei nėra tinkamų vietų aerodromui pievose, ganyklose bei laukuose, reikia ieškoti vietos, kurią būtų galima padaryti tinkama, atlikus tam tikrus darbus. Gal būt, teks nukapoti krūmus, užlyginti griovius, nukasti ežias, lysves, nurinkti akmenis ir kt. Tinkamiausia vieta ten, kur reikia mažiausia darbo, kad tas plotas tiktų aerodromui. Tokie aerodromai tinka tik juos paruošus. Jei apylinkėj geresnių nėra, tai ir juos svarbu žinoti, bet, kol neparuošti, jais naudotis negalima.

Aerodromo dydis

23. Lėktuvo įsibėgėjimas kylant ir riedėjimas tūpiant maždaug 150—250 m. Jis pareina nuo vėjo stiprumo, lėktuvo tipo, kilimo ir tūpimo būdo. Aukštį ir toli spėjant, galima suklysti, todėl geresniam lakūno pasitikėjimui reikia, kad tūpimo plotas būtų didesnis negu riedėjimo.

Patogiausias tūpti plotas — keturkampis, kurio šonų ilgis ne mažesnis kaip 400 mtr. ir artimoj apylinkėj nėra kliūčių, o esančios iki 150 mtr. nuo aerodromo ribų nėra aukštesnės už žmogų. Toks aerodromas yra tinkamas tūpti ir kilti įvairiems lėktuvams įvairiomis kryptimis, kaip to reikalauja besikeičiąs vėjas.

24. Tokių aerodromų mažai rasim; todėl kai kada reikia pasitenkinti ir blogesnių ypatybių plotais. Tai plotai, kurie leidžia naudotis tik dviem arba trimis kryptimis, jei, pav., iš kurio nors šono yra kliūčių, aerodromo paviršius palinkęs į kurią nors pusę ir t. t. Kalnuotam arba miškais apaugusiam krašte, renkant nutūpimo vietas, galima pasitenkinti dar mažesniais reikalavimais. Lakūnas priversstinio nutūpimo metu būna labai laimingas, suradęs 200x300 mtr. arba net 100x200 mtr. plotą, nes gali pats išvengti nelaimės ir apsaugoti lėktuvą nuo didesnės avarijos. Mažuoje aerodromuose tenka tūpti prie pat krašto; todėl labai svarbu, kad priėjimai būtų laisvi nuo kliūčių.

Aerodromų rūšys

25. Aerodromai skirstomi į pagrindinius, padedamuosius ir į nutūpimo vietas.

1) **Pagrindiniai** aerodromai turi visus reikalingus įrengimus bei darbo priemones, o taipogi patalpas lėktuvams (angarus ir aerodromo tarnybos personalui). Taikos metu tokiais aerodromais dažnai naudojasi taip karo, taip ir civilinė aviacija.

Gali būti, kad karo metu esamų pagrindinių aerodromų nepakaks arba jų padėtis neatitiks susidariusias darbo sąlygas; tada įrengiami nauji pagrindiniai aerodromai.

2) P a d e d a m i e j i papildo pagrindinių aerodromų tinklą; dažniausiai nuolatinių įrengimų neturi, bet turi laikinius arba kilojamus.

Jais naudojamosi tam tikrais atvejais, pav.: manevrų, šaudymo metu ir kt., o taipogi karo metu, kai pagrindinis aerodromas per toli nuo savo taktiško darbo vietos arba kai reikia glaudžiau bendradarbiauti ir palaikyti ryšį su vadovybe bei su kitomis veikiančiomis kariuomenės dalimis.

3) Nutūpimo vietos tinka nutūpti ir pakilti be jokių įrengimų. Vedama nutūpimo vietų registracija, jos pažymimos žemėlapiuose. Tai leidžia, reikalui esant, jomis pasinaudoti ir išvengti galimų avarijų tūpiant atsitiktinėj vietoj.

Karo metu jas reikia parinkti prie aukštesnių viršinių buveinių, kur lakūnams tenka nutūpti, kad galėtų įteikti įsakymus arba pranešimus žodžiu bei raštu.

Aerodromo apylinkės

26. Artimiausioj aerodromo apylinkėj neturi būti kliūčių (medžių, krūmų, trobų, aukštų bokštų, telefono stulpų, elektros linijų ir t. t.), turinčių neigiamos įtakos aerodromo savybėms (žiūr. 10, 11, 13). Jeigu aplink aerodromą yra kliūtys, tai tuo aerodromu naudojantis jas reikia pašalinti.

Svarbu, kad su aerodromu būtų geras susisiekimas, t. y., artimas geležinkelis, geras plentas arba vieškelis, kuriuo galima važiuoti sunkiais vežimais, ypačingai prie tokių aerodromų, kur, reikalui esant, gali sustoti didesnis aviacijos vienetas. Toks vienetas reikalauja daug ir įvairios medžiagos, kuri dažniausiai tiekama sunkiais automobiliais ir vežimais. Dažnai būna, kad tinkamu aerodromu negalima naudotis tik todėl, kad jis toli nuo gero kelio.

Padedamiesiems aerodromams geležinkelio artumas nėra būtinas.

Nutūpimo vietoms geri keliai didesnės reikšmės neturi.

27. Be to, dar reikia:

a) kad padedamieji aerodromai ir nutūpimo vietas turētų kuo arčiau telegrafo — telefono stotį, kad lakūnas, būdamas priverstas nutūpti tokiam aerodrome, galėtų pranešti artimiausiam aviacijos vienetai ir iššaukti reikalingos pagalbos; aerodromuose, kur kai kuriam laikui apsistoja didesnis arba mažesnis aviacijos vienetas, jei šių ryšio priemonių nėra, reikia jas įrengti;

b) kad būtų arti aerodromo miestelis, kaimas arba vienkiemis, kad nutūpusio lėktuvo įgula galėtų apsistoti arti savo lėktuvo;

c) kad, apsistojus aviacijos vienetai, būtų vietos apsigyventi žmonėms, patalpinti automobilius, vežimus ir visą kitą turtą;

d) kad galima būtų gauti lėktuvo apsaugai žmonių, kurie, lakūnui išvykus prie telefono, lėktuvą saugotų;

e) kad būtų sanitarinė pagalba lakūnams susižeidus, o taip pat tinkamo vandens lėktuvui ir lakūnams.



11 priedėlis

Kaip galima padėti lakunui

Žemėje esantieji žmonės, lėktuvui tūpiant ir kylant, gali daug padėti ir kliudyti. Tai pareina nuo jų gero noro ir sugebėjimo.

Žinant iš anksto apie lėktuvo atskridimą, kiekvieno pareiga, kuo gali, padėti.

1. Laukiant atskrendančio lėktuvo, reikia sukurti aerodrome laužą, kad lakūnas galėtų matyti, koks pažemėje vėjas, ir tiksliai prieš jį tūpti. Jei lakūnui tūpimo vieta nėra gerai žinoma, tai dūmai palengvina ją surasti. Laužas kuriamas ne tame aerodromo krašte, iš kur pučia vėjas, bet priešingame ir netoli nuo aerodromo ribos. Lėktuvas raitais pasiekia žemę prie laužo ir rieda prieš vėją, kol sustoja.

Reikia, kad tūpimo kryptis būtų priėjimai be kliūčių, aerodromas lygus, sausas, pakankamai ilgas ir platus. Vėjo krypties ir tūpimo vietai pažymėti vartojama marškos (vasarą baltos, žiemą raudonos), tiesiant vietoj laužo raidę T su viršūne, atgręžta prieš vėją.

2. Būtinai pašalinti nuo aerodromo visas kliūtis: žmones, arklius, galvijus ir t. t., varant juos į šalį nuo tūpimo krypties. Lėktuvui kylant, reikia būti jo užpakalyje ir žiūrėti, kad aerodrome niekas nevaikščių.

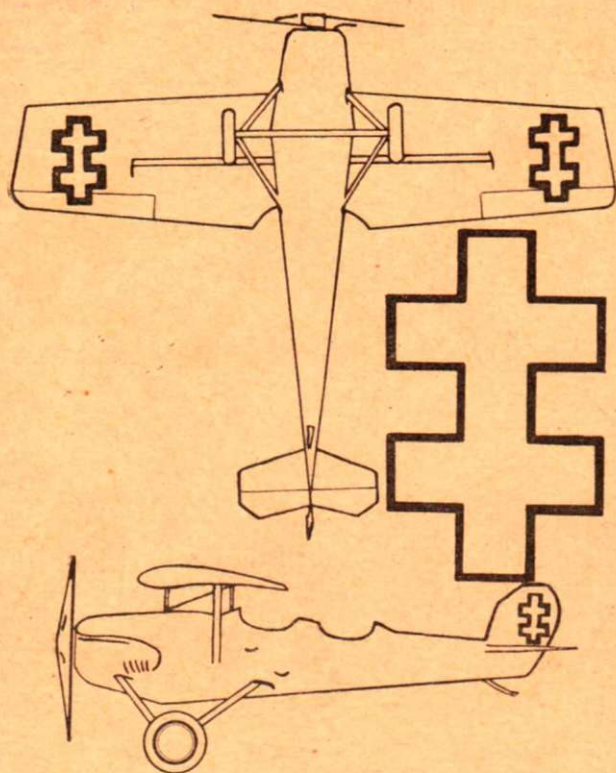
3. Kur nėra arti kariuomenės, tai policija, šauliai ir kt. turi ateiti prie nutūpusio lėktuvo, pasirūpinti tvarka ir padėti lakūnams.

4. Įvykus avarijai, skubėti suteikti reikalingą pagalbą, nes dažnai nuo to pareina žmonių gyvybė.

5. Negalima pulti, grūstis ir laužyti nutūpusio lėktuvo. Įspėti apie tai ir kitus.

II priedėlis

Lėktuvų ženklai

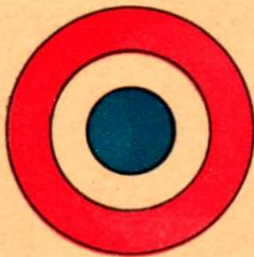


Lietuvos civilinės aviacijos lėktuvai turi tokius ženklus:

RY—LAK



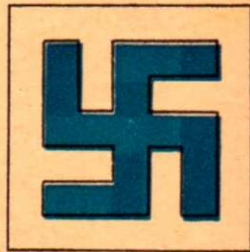
Kitų valstybių
lėktuvų ženklai



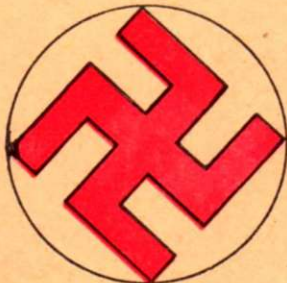
Prancūzija



Estija



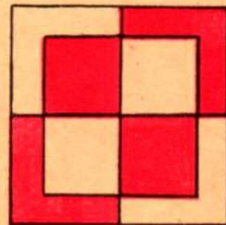
Suomija



Latvija



SSSR (Sov.Rusija)



Lenkija

leşpausdinta 4500 egz.