

ISSN 0206-3867

sparnai



[kurtas 1968 m. lapkričio mėn.
Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius
Sėdūnas SKAPCEVIČIUS
Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Rimgaudas EINORIS,
Aleksandras IČIKAVIČIUS,
Aleksandras JONUŠAS, Kazys
KILČIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Duota rinkti 1990.01.18. Pasi-
rašyta spaudai 1990.02.02.
LV 05025. Formatas 60x90/8.
Popierius giliaspaužinis. Gi-
liaspaudė 5,2 sąl. ap. 1. 4,6
sąl. spalv. atsp. 4,95 apsk. 1.
Tir. 17. 320. Užsakymas 60.
Keina 40 kop. Redakcijos ad-
resas, 232007 Vilnius, Poloc-
ko 16. Telefonai: 61-39-83,
61-73-00. Spausdino LKP CK
1-os sp., 232656 Vilnius, Mai-
ronio 1/9.

Rankraščiai negražinami

«СПАРНАЙ»

/«Крылья»/
ЖУРНАЛ ПО ТЕХНИ-
ЧЕСКИМ ВИДАМ
СПОРТА

ИЗДАНИЕ ЦК ДОСААФ
ЛИТОВСКОЙ ССР

Редактор
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.

На литовском языке.
Сдано в набор 18.01.1990.
Подписано в печать 02.02.
1990. ЛВ 05025. Формат
60x90/8. Бум. глубокопечат-
ная. Глубокопечат. Усл.
печ. л. 5,2. Усл. кр.-отт. 4,6
Усл.-изд. л. 4,95. Тираж
17.320. Заказ № 60. Цена
40 коп. Адрес редакции,
232007. Вильнюс, ул. По-
лоцко, 16. Тел. 61-39-83,
61-73-00. Отпечатано в тип.
изд-ва ЦК КП Литвы, 232656
Вильнюс, ул. Майрона, 1/9.

© Sparnai, 1990.

VIRSELYJE: JAV parašitinin-
kai Lietuvos padangėje.

Skaitykite 4—5 p.

LAIKAS IR PERTVARKA

Su Lietuvos Komunistų partijos neeilinio XX suvažiavimo delegatais ALEKSANDRU JONUŠU ir VINCU MOCEVIČIUMI kalbėjosi KAZYS KILČIAUSKAS



ALEKSANDRAS JONUŠAS — inžinierius statybininkas, 1954 metais baigė Kauno politechnikos institutą. Prieš keturiasdešimt metų aviakonstruktoriui Broniui Oškiniui vadovaujant, su grupe draugų statė sklandytuvą, o 1952-iais pats pradėjo skraidyti sklandytuvu. Po dešimties metų jam buvo suteiktas sklandymo sporto meistro vardas. 1965 metais pasiekė skridimo į tolį ir atgal Tarybų Sąjungos rekordą (skriedamas iš Pociūnų aerodromo iki Minsko ir atgal įveikė 504 km). Iš viso TSRS sklandymo rekordus yra gerinęs daugiau kaip dešimt kartų.

Per daugiau kaip trisdešimt aktyvų sportavimo metų visų tipų sklandytuvais, kokius tik turėjo Respublikos aviacijos sporto klubai, ir sportiniais lėktuvais yra priskraidęs apie 5400 valandų. 1963—1986 metais (neskaitant dviejų metų sklandymo trenerio darbo Kuboje) buvo Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininku, o nuo 1986-ųjų buvo paskirtas Prienų eksperimentinės

sportinės aviacijos gamyklos direktoriumi. Jam suteiktas nusipelnusio Lietuvos kūno kultūros ir sporto darbuotojo garbės vardas ir LTSR nusipelnusio trenerio vardas.



VINCAS MOCEVIČIUS aviacinį sportą pradėjo nuo parašiutizmo. Pirmuosius šuolius parašiuo iš aerostato atliko dar 1956 metais Marijampolėje. Po poros metų Alytaus aviacijos technikos sporto klube pradėjo skraidyti sklandytuvu, o vėliau ir sportiniais lėktuvais. Skraido ir dabar, o iš viso yra priskraidęs daugiau kaip tūkstantį valandų. Ne kartą yra dalyvavęs respublikinėse lakūnų buksuotojų pirmenybėse, yra tapęs nugalėtoju bei „Sparnų“ prizo laimėtoju. Nuo 1975 metų jis dirba Druskininkų meno dirbinių įmonės direktoriumi, o po poros metų, įsteigus Druskininkų gamybinį meno dirbinių susivienijimą „Ula“, paskirtas susivienijimo generaliniu direktoriumi. Šiose pareigose tebedirba ir dabar. Jo iniciatyva prieš porą metų Druskininkuose įkurta Alytaus ATSK Jaunųjų sklandytųjų mokykla.

Abu pašnekovai — SDAALR aktyvistai, žinomi aviacijos sportininkai. Kalbėjomės tuoj po Naujųjų metų Prienuose ir Druskininkuose, pokalbiai buvo įrašyti į diktofoną.

Ko tikėtis iš šių, 1990-tųjų metų?

A. J. 1990-ieji metai — tai naujų darbų ir didelių vilčių metai visiems Lietuvos žmonėms. Respublikos visuomeninio ir socialinio gyvenimo baruose šie metai, manau, bus lemtingi. Lietuvos Komunistų partijos XX suvažiavimo nutarimai, Respublikos ekonominio savarankiskumo koncepcija turės įgyti konkrečių realių išraišką.

Atvirai kalbant, mūsų kolektyvui naujųjų metų pradžia nėra tokia, kokios tikėjomės pradėdami ūkininkauti savarankiškai. Sausio pirmomis dienomis iš Respublikos plano komiteto buvo pranešta, kad nutraukiamas mūsų įmonei kompozicinių medžiagų, stiklo audinio, anglies pluošto tiekimas. Molyvuojama tuo, kad mes, atseit, negaminame plataus vartojimo prekių, reikalingų mūsų Respublikos gyventojams, o savo produkciją (sklandytuvus) realizuojame kitur. Keista ir nesuprantama tokia pozicija. Nevertėtų net įrodinėti, kad mūsų įmonėje konstruojami ir statomi sklandytuvai, kita aviacinė

technika yra reprezentacinė produkcija. Juk sklandytuvais mes ap rūpiname visus Respublikos aviacijos sporto klubus, jaunųjų sklandytųjų mokyklas. Tiesa, nemažai sklandytuvų tiekiami ir kitų sąjunginių respublikų klubams. Bet negalima užmiršti to, kad mūsų kuriama produkcija reikalauja didelio protinio potencialo, mokslinio intelekto, kai, tuo tarpu, medžiagų sąnaudos, palyginus su tuo, tesudaro 19—20 procentų. Argi žmogaus kūrybinė mintis, protas, pagaliau ir darbo jėga nėra brangiausia „produkcija“?

Mūsų kolektyvas savo planus ir užmojus vertina optimistiškai, tiki, kad bus peržiūrėti ir reikiamai sprendžiami visi medžiagų tiekimo klausimai. Optimizmui yra prielaidų. Turime konkrečių užsakymų mūsų sklandytuvų eksportui į Japoniją ir į Vakarų Europos šalis. O tai — valiuta, kurios Lietuvai šiuandien labai reikia.

V. M. Nusiteikęs optimistiškai. Vertindamas susidariusią padėtį, kad Liaudies vartojimo prekių dar labai trūksta, kolektyvas ieško galimybių ir būdų padidinti tokių prekių gamybą net 30 procentų. Padidinsime juvelyrinių gaminių iš sidabro gamybą. Numatome pradėti gaminti papuošalus iš aukso, kurių iki šiol Respublikoje praktiškai niekas negamino. Beje, mes buvome vienintelė respublika Tarybų Sąjungoje, neperdirbanti aukso. Nuo Naujųjų metų jau pradėjo veikti TSRS finansų ministerijos Probavimo inspekcija. Išplėsim savo firminių parduotuvių tinklą. Pernai, pavyzdžiui, gaminių gyventojams pardavėme daugiau kaip už 1 milijoną 300 tūkstančių rublių, o šiais metais planuojame parduoti jau už du milijonus rublių.

Vertinant Lietuvos komunistų partijoje įvykusius pakitimus, ką ir kaip būtina pertvarkyti Lietuvos savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti [SDAALR] veikloje! Juk gegužyje numatoma suaukti draugijos neeilinį respublikinį suvažiavimą.

A. J. Ruošdamiesi partijos suvažiavimui, taip pat Tarybų Sąjungos liaudies deputatų kalbose girdėjome, kad pertvarka TSKP atsilieka. Drąsiai galiu tvirtinti, kad LKP neeilinis XX suvažiavimas padarė didžiulį šuolį suteikdamas pertvarkai veiksmingumą, konkrečią išraišką. Vertindami savarankiškos Lietuvos Komunistų partijos suvažiavimo nutarimus ir stebėda-

mi Respublikos patriotinės gynybinės draugijos persitvarkymo eigą, galime nedviprasmiškai teigti, kad SDAALR organizacijoje pertvarka dar išvis nėra prasidėjusi. Tai parodė praėjusių metų pabaigoje įvykęs Lietuvos SDAALR Centro komiteto plenumas. Jeigu draugija nori ateityje gyvuoti, iškilusius uždavinius būtina spręsti drąsiai ir neatidėliojant, nes kiekviena nauja diena kelia vis naujus reikalavimus.

Respublikos SDAALR Centro komitetas vis dar laikosi netikusių biurokratiškai centralizuoto valdymo metodų. Nematyti jokių pasikeitimų, naujų veiklos formų. Draugija būtina turi keisti savo paskirties tikslumą ir organizacinę struktūrą, ieškoti ir rasti naujų, nes-tandartinių, kiekvienam atskiram regionui, miestui arba rajonui būdingų veiklos formų.

V. M. Pribrendo laikas mūsų savarankiškai draugijai būti savarankiškai, nepriklausomai nuo centro. Ji turi turėti savą statutą arba įstatus, savitą veiklos programą. Tik šiuo atveju draugija įgis autoritetą, bus įmanoma geriau tenkinti Respublikos gyventojų, o pirmiausia — jaunimo interesus ir poreikius. Kultivuoti technikos sporto šakas, kai nėra bazės, yra labai sunku. Todėl gamybinuose kolektyvuose, taip pat ir mokyklose bei įstaigose SDAALR kiek žinau, yra nepopuliari. Seniai laikas pakeisti ir organizacijos struktūrą, ir pavadinimą.

Kokią įsivaizduojate organizaciniu požiūriu naują savarankišką mūsų patriotinę organizaciją?

A. J. Pirmiausiai, niekam nereikalingas toks centrinis draugijos valdymo aparatas, koks yra Lietuvos SDAALR Centro komitetas — pirmininkas ir keturi (pneai buvo net penki) jo pavaduotojai. Iš penketo šių vadovų — keturi kariškių. Mano supratimu, tokio Centro komiteto neturėtų būti. Draugijos respublikinėje taryboje turėtų dirbti daugiausia dešimt žmonių, kurie rūpintųsi pirminių organizacijų, miesto ir rajoninių grandžių veiklos koordinavimu. Ir bene svarbiausia — draugiją būtina demilitarizuoti, atsisakyti totalitarinės pažiūros ir pirminės organizacijos turėtų būti kuriamos tik ten, kur yra bent minimali reikiama bazė technikos sporto šakoms vystyti, įvairiausiai patriotinei veiklai puoselėti, kur yra entuziastų, žmonių, norinčių ir sugebančių kultivuoti technikos sportą. Tikslinga atsisakyti netradicinių mums, nepopuliarių Respublikoje technikos sporto šakų. Dabar, kultivuodami bene dvidešimt ir daugiau sporto šakų, tik švaistome lėšas, o gerų sportinių rezultatų taip ir nepasiekiamo. Nėra ir technikos sporto šakų masiškumo. Būtina gerai išsiaiškinti tolesnio technikos sporto šakų vystymo Respublikoje klausimus, įvertinti konkrečias sąlygas bei realias galimybes ir tik tada kurti naujos savarankiškos draugijos veiklos modelį.

V. M. Dabar draugijos pirminės

organizacijos priklausomai tarnauja valdymo aparatui, jo išlaikymui, panašiai, kaip kad buvo ir liaudies ūkio valdymo struktūra. O juk turėtų būti atvirkščiai — vadovaujantys organai bei darbuotojai turėtų rūpintis pirmiausia organizacijomis. Visas dėmesys, finansinės lėšos turėtų būti skiriamos pagrindinei grandžiai — rajono ir miesto organizacijai. Tik tokiu būdu sugebėsime išjudinti žmonių aktyvumą, skatinsime kiekvieną organizaciją ieškoti tik jai, tik tam regionui būdingų darbo formų, sportinės, patriotinės, organizacinės veiklos struktūrų. Jeigu, pavyzdžiui, technikos sporto klubas, pirminė organizacija arba rajono taryba turės laisvas rankas, galės savarankiškai, priimtinomis priemonėmis kaupti lėšas, rūpintis materialinės bazės technikos sporto šakų vystymui gerinimu, tada ir žmonių, gamyklų, kolūkių vadovybė maloniau teiks materialinę paramą, nes žinos, kad visas atitenka jų kolektyvo žmonėms. Tada pastebimai išaugs ir pirminės organizacijos, ir draugijos apskritai autoritetas.

Žvelgiant per persitvarkymo prizmę, kokią matote Respublikos aviacijos sporto klubų ateitį?

A. J. Respublikos aviacijos sporto klubuose susiklosčius padėtis reikalinga gilių pertvarkos. Apie tai aviacinė visuomenė žneka jau seniai. Pirmiausia draugija savo veikloje turi veidu atsigręžti į sportą. Dabar aviacijos sporto klubams nuolai kartojame, kad jų svarbiausias uždavinys yra ruošti spekingą ir specialistus armijai. Būtina griežtai atriboti sportą ir jaunimo ruošimą karinei tarnybai. Valdymo schemoje čia turėtų būti dvi atskiros struktūros. Esu įsitikinęs, kad pagrindinis aviacijos sporto klubų darbas turėtų būti aukšto meistriškumo sportininkų ruošimas ir rūpinimasis aviacijos sporto šakų masiškumu. Tam turime ir turtingas tradicijas, ir neblogas sąlygas.

Ne paslaptis, pastaruoju metu labai aktualūs pasidarė aviacijos sporto klubų finansavimo reikalai. Senos struktūros griūva, organizacijoms, kurios anksčiau šefuodavo klubus, perėjus į ūkiskaitą, sumažėjo galimybės skirti subsidijų. Manau, reikėtų kreiptis į Lietuvos vyriausybę, kad būtų galima bendromis pastangomis surasti būdų ir finansavimo resursų, kaip kad iš valstybės biudžeto yra finansuojamos olimpinės sporto šakos, kurių vystymui rūpinasi Valstybinis kūno kultūros ir sporto komitetas bei sporto draugijos.

Jokiu būdu negalima ignoruoti ir aviacijos sporto klubų vidinės savivaldos. Reikia mažinti etatinių darbuotojų skaičių. Anksčiau šiuo klausimu buvo savotiška valstybinė politika. Prisimenu iš savo darbo Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube patirties: tris kartus mažino klubuose etatus ir po kiekvieno tokio mažinimo darbuotojų vis padaugėjo. Todėl šiandien Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklube bei Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube, kurie kol kas yra finansuojami iš sąjungin-

nio SDAALR biudžeto, dirba po 60 ir daugiau etatinių darbuotojų.

23 metus dirbau aviacijos sporto klubo viršininku. Gerai žinau padėtį. Mano giliu įsitikinimu niekuo neblogiau atliktų darbą ir 10—15 kvalifikuotų specialistų. Žinoma, jiems už darbą turėtų būti pakankamai gerai atlyginama. Tokia darbo praktika būdinga daugelio Europos valstybių aviacijos klubams. Didelę darbo dalį visuomeniniai pagrindais galėtų atlikti sportininkai, ir ypač instruktoriai visuomenininkai bei lakūnai visuomenininkai.

V. M. Kalbant apie aviacijos sporto klubų veiklos aspektus, norėčiau žvilgtelti į praeitį, o tiksliau — į užmirštus gerus dalykus. Prieš daugelį metų aviacijos sporto klubuose daug dirbo visuomenininkų: lakūnų instruktorių, lakūnų buksruotojų. Jie, mano supratimu, klubui teikė ne tik praktinę pagalbą, bet ir įnešdavo į klubo gyvenimą daug gyvumo, sveikos konkurencijos, buvo dideliu aktyvu skiepijant etatinių klubo darbuotojų veikloje nuosirdumą, atsidavimą, aktyvumą visuose reikaluose. Ateityje aviacijos sporto klubai didžiulia kaip tik ir turėtų remtis visuomenininkų pagalba. Respublikoje turime daug buvusių gerų sportininkų, žmonių, dirbusių klubuose etatiniais instruktoriais, technikai. Tokiems žmonėms būtina parodyti dėmesį, pakviesti į kolektyvą, skatinti moraliai, o atsiradus galimybei — ir materialiai kai kada galima būtų atlyginti už įdėtą trūsą. Tikslinga būtų iš baigiančių aktyviai sportuoti sklandytojų arba lakūnų patiekti klubams ruošti būsimus instruktorius visuomenininkus.

Dabar mūsų aviacijos sporto klubuose, ypač vadinamiesiuose etatiniuose, yra nemažai darbuotojų. Ar neišpūsti etatai? Ar reikia tiek etatinių instruktorių, aviatechnikų arba vairuotojų ir ar visi jie pakankamai turi darbo? Man atrodo, kad klausimus dėl etatinių darbuotojų turėtų spręsti pati klubo vadovybė kartu su visuomenine klubo taryba, kurioje, suprantama, yra autoritetinių sportininkų, visuomenininkų. Kiekvienas klubas turi turėti galimybę pats spręsti — kiek ir kokių darbuotojų jam reikia, kiek kasmet priimti naujų narių, kokiame instruktoriumi, atsižvelgiant į jo sugebėjimus bei kitas būtinas savybes, skirti vienokį ar kitokį sportininkų skaičių ir pagal įdėtą darbą bei konkrečius rezultatus mokėti atlyginimą. Kolektyvu reikia pasitikėti ir tik juo remtis. Iš kiekvieno kolektyvo, nors ir mažas jis būtų, turi išplaukti visi interesai. Be nurodymų iš viršaus, o juo labiau diktato.

Iki šiol į klubų tarybas buvo žiūrima formaliai, nes ir pačių klubų veikla buvo apribota dogmomis — kas galima, kada, kaip ir ką daryti. Klubų taryba, taip pat ir vadovybė negalėjo niekur nukrypti nuo tokių apribojimų, instrukcinių dogmų. Tokių metodų būtina atsisakyti. Respublikos aviacijos sporto klubams vadovauja pakankamai autoritetingi, tinkamą pa-

siruošimą turintys žmonės. Todėl jie kartu su klubo tarybomis ir galėtų turėti teisę nuspręsti, kokie normatyviniai aktai būtini, o kokie nereikalingi. Sumažės popierizmo, kuris tikrai nereikalingas ir atima daug brangaus laiko. Aišku, negalima viską panaikinti ir kurti instrukcijas iš naujo. Visur būtina protinga riba, realus požiūris.

Vadinamasis stiprus centras iki šiol visą aviacijos techniką klubams skirdavo nemokamai. Bet juk to nebebus draugijai tapus savarankiškai ir nepriklausomai nuo centro. Žinome, kad aviacinė technika brangi. Kaip reikės verstis iš kur klubai ims lėšų?

A. J. Aš nesutinku su tokia nuostata, kad vadinamasis stiprus centras mums visą aviacinę ir kitą techniką skirdavo nemokamai. Stipriam centrui lėšos technikai įsigyti buvo skiriamos iš bendro biudžeto, o jį formuodavo mūsų Respublikos darbo žmonių uždirtiti pinigai. Nereikėtų bėgštauti. Būdami savarankiški ir dirbdami ūkiskaitos sąlygomis lėktuvus, parasiutus, sklandytuvus, kitą aviacinę techniką pirkime, kaip kad perka visų pasaulio šalių klubai. Iš kur imsime lėšų? Mūsų klubai šiandien turi daug sklandytuvų, lėktuvų, gerai įrengtas skraidymo bazes, bet visa tai labai neracionaliai išnaudojame. Nepropaguojame komercinės veiklos, pavyzdžiui, žmonių paskraidymų, krovininių pervežimų. Yra daug įvairių pajamų šaltinių. Kiekvienas aviacijos sporto klubo vadovas turėtų pats mąstyti ir organizuoti veiklą pagal poreikius ir esamas galimybes. Suprantama, pirmiausia reikia atsisakyti instrukcijų ir įvairių direktyvų, draudžiančių tokius skraidymus, komercinę veiklą, kitaip sakant, dirbti naudingą kūrybingą darbą. Nereikėtų užmiršti klubų aviacinės technikos naudojimo žemės ūkyje, gamtos apsaugos, turizmo bei kitoms reikmėms galimybių. Tokiu būdu galima būtų užsidirbti lėšas klubų sportinio darbo finansavimui.

Turėtume pradėti imti mokesčius už pilotų paruošimą skraidymui sklandytuvais, lėktuvais arba skraidyklėmis, kaip tai daroma daugelyje pasaulio šalių. Juk, norėdami įsigyti automobilio vairuotojo teises, lankome kursų ir už tai mokame didelius pinigus, o už tai, kad išmoktum, pavyzdžiui, skraidyti lėktuvu, iki šiol nieko nereikėdavo mokėti. Dar daugiau, kursoriams net apranga nemokamai duodama, stovyklos su visu aprūpinimu rengiamos. Kažin ar pateisinama tokia prabanga.

Mes turime galimybę užsidirbti valiutos steigdami geriausiose mūsų klubų skraidymo bazėse tarptautinius pilotų mokymo centrus. Jau esame surinkę šiek tiek informacijos apie tai, gavome ir pasiūlymų. Reikalas vertas dėmesio. Prieš tai, žinoma, reikėtų išspręsti

NUKELTA | 6 P.

Lietuvos parašiutininkų 1989-ieji



Leidžiasi Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo parašiutininkas, 1989 m. absoliutus Pabaltijo čempionas E. Beneševičius.

Klasikinio parašiutizmo Lietuvos čempionatas. Marijampolė.

Tikslumo šuoliuose nugalėjo Nelė Milevskaja (Vilnius) ir Alvydas Danilaitis (Marijampolė), akrobatiniuose šuoliuose — Birutė Kailiuvienė ir Rimas Kaščiūškevičius (abu Marijampolė), grupiniuose tikslumo šuoliuose — Kauno moterų ir Marijampolės vyrų ekipos.

Absoliučiais Lietuvos čempionais tapo Birutė Kailiuvienė ir Rimas Kaščiūškevičius.

Komandomis nugalėjo Marijampolės parašiutininkai, antri — vilniečiai, o trečioje vietoje — Kauno parašiutininkai.

Pabaltijo parašiutizmo pirmenybės. Daugpilis.

Tikslumo šuoliuose pirmą vietą užėmė Edvardas Beneševičius (Vilnius),

akrobatiniuose šuoliuose nugalėjo Rimas Kaščiūškevičius (Marijampolė),

grupiniuose tikslumo šuoliuose Lietuvos vyrų ir moterų komandos.

Tarp klubinių komandų geriausiai pasirodė Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo parašiutininkai, o tarp Pabaltijo respublikų rinkitinių pajėgiausia buvo Lietuvos komanda.

Lietuvos Aviacijos sporto federacijos taurės varžybos. Marijampolė.

Tikslumo šuoliuose nugalėjo

Andžela Litvinova (Kaunas) ir Rimas Kaščiūškevičius, akrobatiniuose šuoliuose — Rimas Kaščiūškevičius.

Absoliutus nugalėtojas — Rimas Kaščiūškevičius. Varžybų taurę iškovojo Lietuvos rinktinė.

Tarybų Sąjungos SDAALR XVII pirmenybės. Mozyris.

Geriausiai pasirodė Respublikos parašiutininkai: vilnietė Nelė Milevskaja — dešimta, marijampolietis Rimas Kaščiūškevičius — dvyliktas.

Lietuvos vyrų ekipa — šešta, o moterų komanda — septintoje vietoje.

TSRS jaunių parašiutizmo čempionatas. Grozinas.

Vilnietė Violeta Seniut užėmė trečiąją prizinę vietą.

Lietuvos vaikinų komanda — septinta, o merginų ekipa — devinta.

Grupinės akrobatikos pasaulio VIII čempionatas. Ispanija.

TSRS parašiutininkų rinktinėje startavęs vilnietis Vitalijus Janušauskas iškovojo sidabro medalį.

Žurnalo „Krylja rodiny“ taurės sąjunginės varžybos.

Kaunietė Andžela Litvinova užėmė antrąją vietą.

Paraski (slalomas slidėmis ir tikslus nusileidimas parašutu) varžybos.

Pirmą kartą tokiose varžybose Ukrainos čempionate dalyvavęs marijampolietis Rimas Kaščiūškevičius tapo absoliučiu nugalėtoju.

Lietuvos parašiutinės daugiakovės čempionatas... neįvyko, nes varžybose panorėdalyvauti tik trys Kauno sportininkai.

X X X

Praėjusių metų gruodžio 10 dieną Kaune vyko Respublikos parašiutininkų aktyvo pasitarimas. Nutarta ateityje atsisakyti kultivuoti parašiutinę daugiakovę, o vietoj jos pradėti vystyti grupinę akrobatiką ir paraski.

Aktyvo susirinkime buvo išrinkta nauja Lietuvos aeroklubo Parašiutų sporto komisija.

Sausio 5 d. Respublikos parašiutininkai bendrame susirinkime svarstė klausimą dėl naujo Respublikos rinktinės vyr. trenerio, nes iki tol buvęs rinktinės vadovas Vidas Ivanauskas padavė pareiškimą — nori atsisakyti vyr. trenerio pareigų. Parašiutininkai savo vyriausiojo treneriu išsirinko buvusį Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo parašiutininką, dabar grįžusį iš Tarybinės armijos Audrių Miečių.

Grupinės akrobatikos Respublikos rinktinės vyr. treneriu išrinktas marijampolietis Jaunius Plikaitis.

S. CIVILIS

Praėjusių metų liepos mėnesį Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sportininkų kvietimu Pociūnų aerodrome viešėjo JAV parašiutininkai iš Kalifornijos. Tai parašiutinės grupinės akrobatikos komanda „Chain Reaction“ („Grandininė reakcija“).

„Chain Reaction“ yra mėgėjų parašiutininkų komanda. Jos nariai: Erikas Heinšheimeris — komandos kapitonas, Pudžet Sound universiteto Takomos miesto studentas, Todd Kirvan — Los Anželo universiteto studentas, Rodney Fehlman — Los Anželo politechnikos instituto studentas, Kris Kiesler — draudimo agentas, Aleks Kozzaglio — privatus tarnautojas, Tomas Falzone — statybininkas inžinierius, Monti Grouledž — profesionalus videooperatorius fotografas.

Erikas, Toddas ir Rodney'jus anksčiau šokinėjo vienoje studentiškoje ketveriukėje. 1987 m. Amerikos studentų varžybose laimėjo trečią vietą. Tomas yra dalyvavęs sudarant ore pasaulyje rekordinę formaciją iš 144 žmonių. Aleksas yra aštresnių pojūčių mėgėjas. Jis šokinėjo nuo uolų Venesueloje ir nuo dangoraižių Los Anžele. Jie yra atlikę atitinkamai nuo 400 iki 1600 šuolių. Turi „tandem“ tipo parašiutų sistemas. Kupolai — 7 arba 9 sekcijų, skirti grupinei akrobatikai. Atsarginiai — taip pat sparno tipo, 7—5 sekcijų. Amerikiečiai parašiutininkai šokinėja dažniausiai Perris Valley parašiutiniam centre, Pietų Kalifornijoje. Šis centras buria 500 parašiutininkų. Savaitgaliais pašokinėti susirenka dar apie 200 entuziastų.

Su JAV parašiutininkais susipažinome gana netikėtai 1988 m. vasarą Pociūnų aerodrome. Čia tuo metu Lietuvos oreivių draugijos ir Amerikos oreiviai skraidė balionais. Žinomas balionų sporto mėgėjas iš JAV Tomas Heinšheimeris labai susidomėjo Kauno parašiutininkų šuoliais. Taip ir susipažinome. T. Heinšheimeris papasakojo, kad jo sūnus Erikas taip pat šokinėja parašutu ir su komandos draugais norėtų atvykti į Tarybų Sąjungą ir čia pašokinėti. Buvo daug organizacinių rūpesčių, biurokratių pinklių, kol pagaliau sulaukėme svečių.

Rasa iš

Marijampolės

Gyvenimas yra per daug sudėtingas ir daugiasluoksnis, kad galėtum jį visą suvokti ir aprėpti vienas. Tačiau esi įnoringas. Troškimas ieškoti naujo, nepatirto — nepasotinamas.

Pas mus amerikiečiams daug kas buvo nesuprantama, nors tarybiniais sportininkams tai įprasti reiškiniai: kėlimasis 6 val. ryto, šuoliai — nemokami, nors ir šokinėjama tik šešias valandas, karinių lėktuvų skraidymai virš sportinio aerodromo, aukščio apribojimai (šokinėjome iš 1000—3000 m aukščio), nes namuose „Chain Reaction“ šokinėja tik iš 3000—4000 m. aukščio. Apskritai šokinėti ir bendrauti su mūsų sportininkais amerikiečiams patiko.

Kauno ASK grupinės akrobatikos parašiutininkai V. Račkauskas, V. Bendžiūnas, R. Pimpė, K. Staniulis, V. Čėsna ir R. Okunis nuo pavasario pradėjo ruošti

grupinės akrobatikos stovyklai su amerikiečiais. Keituri jų dvi savaites praleido Grozne TSRS SDAALR grupinės akrobatikos parašiutininkų rinktinės stovykloje, ten sužinojo ir išmoko daug akrobatikos paslapčių.

Grupinė akrobatika Lietuvoje, Tarybų Sąjungoje yra nauja, mažai paplitusi parašiutų sporto rūšis, kultivuojama tik žinybų rinktinių bei TSRS rinktinėje. Klubuose dominuoja klasikinis parašiutizmas ir parašiutinė daugiakovė, nors pastaroji beveik nepašali į parašiutų sportą. Vakarų šalyse didžioji dauguma parašiutininkų kultivuoja grupinę akrobatiką.

„Chain Reaction“ atvyko į Kauno

ASK ne tik pašokinėti, bet ir pamokyti mūsų sportininkus. Treniruotis kartu buvo malonu. Nepasisekus šuoliui, iš pradžių pagirdavo už pastangas, pajuokaudavo ir tik po to išaiškindavo klaidas. Toks mokymas labai maloniai nuteikia, ir buvo lengva psichologiškai pasirošti sekančiam šuoliui. Videooperatorius Montis filmavo iš oro beveik kiekvieną šuolį ir nusileidę pamatydavome savo klaidas televizore. Dviejų savaičių stovykla su „Chain Reaction“ komanda davė tiek, kiek būtume galėję pasiekti treniruotėse vieni per ištisus metus.

Stovyklos pradžioje treniruotėse

dalyvavo ir TSRS rinktinės nariai V. Janušauskas, A. Rimavičius, V. Jankauskas, R. Giedraitis. Jiems taip pat buvo įdomu pasidalinti patirtimi su amerikiečių sportininkais. Lietuvos ir JAV parašiutininkai Pociūnų aerodromo padangėje surinko laisvame kritime 14 žmonių „žvaigždę“. Lietuvoje tai — didelės parašiutininkų grupės formacija, bet tuo, žinoma, pasaulio nenustebinsi.

Dar viena naujovė, kurią atsivežė amerikiečiai — tai dviguba parašiutų „tandem“ sistema „Kenguru“. Ši sistema mums buvo žinoma seniai, bet tik praėjusią vasarą galėjome ją išvysti ir išbandyti Lietuvos padangėje. V. Bendžiūnas tapo pirmuoju Lietuvos „tandem“ sistemos keleiviu. Vėliau joje kartu su „tandem-pilotu“ Eriku Heinšimeriu išsoko daugiau nei dešimt parašiutininkų. Visi „tandem“ šuoliai buvo nufilmuoti videojuostose ir kiekvienas galėjo pamatyti save laisvame kritime. Tokia sistema — nuostabi galimybė žmonėms, norintiems patirti laisvą kritimą ir saugiai nusileisti. Gaila, kad šis parašutas labai brangus (kainuoja 5000 JAV dolerių) ir Lietuva, manau, dar ilgai jo neturės.

Tuo pat metu Lietuvoje vyko tarptautinių „Gordon Bennett“ karšto oro balionų varžybų etapas. Eriko tėvas, šių varžybų organizatorius, Tomas Heinšimeris surengė trijų balionų skrydį Pociūnų aerodrome. Trys Kauno sportininkai: R. Pimpė, V. Bendžiūnas, R. Okunis pirmą kartą Lietuvoje, o gal ir Tarybų Sąjungoje šoko su parašutu iš karšto oro baliono gondolos.

Pažymėti šiam Lietuvos ir Amerikos sportininkų susitikimui liepos 23 d. surengėme bendrą „draugystės šuolį“ virš Kauno senamiesčio. Laisvame kritime parašiutininkai surinko didelį draugystės žiedą, o išsiskleidus parašutams nusileido Santakos stadione.

Greitai prabėgo 16 dienų. Rugpjūčio penktą atsisveikinome su nuoširdžiais ir draugiškais JAV sportininkais.

— Iki susitikimo Kalifornijoje! — atsisveikindami pasakė mums amerikiečiai. Tikimės, kad taip ir bus.

V. RAČKAUSKAS

„CHAIN REACTION“ POCIŪNUOSE



Marijampolės ATSK sportininkė Rasa Ginalitytė, regis, ir susiviliojo parašiutų sportu todėl, kad pamatytų žemę dar nematytu rakursu. Pamatė. Dar ir draugams, pažįstamiems, o svarbiausia, sau įrodė, kad gali įveikti baimą, žengdama dideliame aukštyje už lėktuvo borto.

Bet turbūt nėra sportininko, kuris, sportinio azarto apimtas, negalvotų apie galutinį darbo rezultatą, nematytą savęs ant nugalėtojų garbės pakylas, neįsijus dovanotų gėlių kvapo, negirdėtų ovacijų... Tik iki rezultato yra trenasas, šimtai šuolių parašutu, daug kankinančių abejonių, kai atrodo — nebeįstovėsi, priekaištingas tėvų žvilgsnis: „Ar ten medum pateptai!“, alinantis darbas...

Rasai Ginalitytei šie metalai buvo tikrai įspūdingi. Vasaros pradžioje ji atliko įsimintiną 1000-ąjį šuolį parašutu. Dar nespėjo nužydėti dovanotos gėlės, kai ji kartu su kitais vėl kilo į padangę, dabar jau eiliniams treniruotųjų šuoliams. Per respublikos čempionatą ji vienintelė iš penkių tikslumo šuolių keturis kartus sugebėjo nusileisti absoliučiai tiksliai į centrą — trijų centimetrų skersmens skrituluką. O kad tai ne atsitiktinumas, Rasa įrodė rudenį Moldavijoje dalyvautose varžybose, sėkmingai atlikusi ne tik tikslaus nusileidimo, bet ir individualios akrobatikos pratimus. Ji įvykdė sporto meistro normas.

Zina STABINGYTE



serviso klausimus. Neturėdami serviso tikra to žodžio prasme, ne daug ir norinčių atvažiuoti su lauksime.

Dėl jaunimo ruošimo tarnybai armijoje klubai turėtų sudaryti sutartis su Gynybos ministerija arba kariniais komisariatais ir už kontingento paruošimą turėtų būti imamas nustatytas mokestis.

Reikėtų kaupti sau lėšas ir Lietuvos aeroklubui. Jis turėtų būti pagrindinis ir vienintelis aviacijos sporto šakų varžybų Respublikoje organizatorius. Šiame atsakingame darbe jam turėtų talkinti mūsų patriotinė draugija, Valstybinis sporto komitetas, kitos organizacijos.

V. M. Baimintis, kad sportinių lėktuvų veltui mums niekas nebeduos, nereikėtų. Juk ši aviacinė technika buvo skiriama Gynybos ministerijos centralizuotu būdu iš gynybai skiriamų biudžeto lėšų. Jis, kaip gerai suprantame, uždirbame mes visi. Tai viena. Antra vertus, mūsų klubai, ruošdami sportininkus sklandytojus, pilotazhininkus, tuo pačiu paruošia potencialius lakūnus, reikalui esant be didelio apmokymo galinčius valdyti ir kitokio tipo lėktuvus. Iš-eina, kad sportinius lėktuvus mes panaudojame jaunimo ruošimui tarnybai armijoje. Be to, kai kurie aviacijos sporto klubai iš šaukiamo amžiaus jaunimo specialiai ruošia kontingentą tarnybai desantinėje kariuomenėje. Už tai klubams pagal sudarytas sutartis privalėtų mokėti iš savo biudžeto kaip tik Gynybos ministerija. Ir ne vien tik už tai. Privalu dar įvertinti ir tą patirtį, intelektą, ką prisieina eikvoti mokymo bei viso paruošimo procese. Šitai ir būtų vienas pagrindinių pajamų šaltinių.

Plačiau turėtume propaguoti parodomuosius žmonių paskraidymus už tam tikrą mokestį aviacijos švenčių bei kitų masinių renginių metu ir miestuose, ir rajonuose. Taip pat būtina tokius mokamus paskraidymus žmonėms organizuoti poilsio dienomis klubo aerodromuose. Drausdami klubuose skraidyti sportine aviacija ne sportininkams, buvome priėję iki to, kad praktiškai atbaidėme jaunimą nuo aviacijos.

Kokią įsivaizduojate buvusios Prienu eksperimentinės aviacijos gamyklos — dabar Projektavimo-konstravimo biuro „Sportinė aviacija“ gyvavimo perspektyvą?

A. J. Pirmiausiai norėčiau pastebėti, kad naujas pavadinimas mūsų įmonei nelabai tinka. Čia vėl išryškėja mūsų deformuotų visuomeninių santykių išdava. Pirmiausia, kad mes įmonėje projektuojame, kuriame, nedidelėmis serijomis gaminame įvairių klasių bei modifikacijų sportinius sklandytuvus. Aš matau gražią mūsų įmonės (arba gamyklos) perspek-

tyvą, nes mūsų gaminami sklandytuvai šiandien pasaulyje turi didelę paklausą. Pasaulinė rinka dar nėra užpildyta tokia produkcija. Sklandytuvų gamybos ir rinkos monopolis, galima sakyti, priklauso Vokietijos Federacinei Respublikai. Mes, vieninteliai Tarybų Sąjungoje gaminantys sklandytuvus, pasaulinėje gradacijoje turbūt užimame ketvirtą vietą. Kai, pavyzdžiui, pernai pas mus lankėsi nemažai žymių sportininkų, aviacijos konstruktorių, daugelio aviacijos firmų atstovų iš užsienio; jie visi vienu balsu tvirtino, kad turime didžiausią pasaulyje sklandytuvų gamyklą ir kad privalėtume dešimteriopai daugiau gaminti sklandytuvų, negu dabar.

Mes šiandien jau turime sukūrę pačios aukščiausios klasės sklandytuvą LAK-15, kuris, neabejoju, turės paklausą ir gerą reputaciją. Tiesa, tai, palyginti, brangus sklandytuvas, doleriais vertinant užsienyje parduotume už 70—80 tūkst. lėšų. Jau turime užsakymų šiam sklandytuvui.

Šių metų pabaigoje turėtume pakelti į orą bandymams naują, vadinamą 15-os metrų klasės sklandytuvą, atitinkantį pasaulinius standartus. Per artimiausius trejus metus šis sklandytuvas turėtų būti pagrindinis mūsų gamybos produktas. Numatome per metus pastatyti 50 šio tipo sklandytuvų.

Būtina pažymėti ir tai, kad mūsų kolektyvas aktyviai bendradarbiauja su kai kurių VFR firmų sklandytuvų gamintojais, su suomiais, švedais, japonais. Tiesa, kol kas šis bendradarbiavimas vyksta pažintinėje, o ne praktinėje darbinėje plotmėje. Tikimės, kad šiais metais sugebėsime pasirašyti ir konkrečių kontaktų. Brestą bendros įmonės su Harold Tandefeld firma (VFR) sukūrimo galimybė.

Kai kas mums priekaištauja, kad nestatome sportinių lėktuvų. Gaminai lėktuvus iš stikplascio, kurie yra populiariūs pasaulyje, būtų nesudėtinga. Pagaminti labai gerą sklandytuvą yra žymiai sudėtingiau, ypač išgaunant labai tikslias aerodinamines formas. Yra ir kitokių kliūčių. Pirmiausiai — tam reikėtų pasistatyti antrą tokio dydžio gamyklą. Antras dalykas — šiandien mes neturime tarybinės pramonės gaminamų tokio galin-gumo aviacinių variklių, o pirkti juos už valiutą iš užsienio nėra galimybių. Bet tikiu, kad netolimoje ateityje bus išspręsta ir ši problema. Jau vyksta su suomiais derybos dėl galimybių bendromis pastangomis statyti ultralengvą sportinį lėktuvą. Suomiai mums teiktų „Rotax“ firmos tipo aviacinius variklius su propeleriu, o mes tuos variklius įmontuotume į mūsų gaminamus skraidymo aparatus. Tačiau kaip ten bebūtų, bet geriausia mūsų perspektyva — tai aukštos klasės sklandytuvų gamyba.

AR ILGAI DAR RAUDOS MOTINOS

KELIOS MINTYS APIE KARINĘ TARNYBĄ IR...

Kalbos apie visuomenę ir kariuomenę apėmė visus mūsų sluoksnius. Ir tai nenuostabu. Juk šaukiamas kiekvienas sveikas (!) vaikas, ir tėvai — kas jų nesuprantal — jaudinasi. Išgyvena dėl to, kad, deja, TSRS Ginkluotosios Pajėgos apsikrėtusios bacila, kurią vienu žodžiu sunku apskyt. Tai neduoda ramybės ne tik tėvams, šaukiamam jaunimui, bet ir vyriausybės vyrams, žemina kariuomenės autoritetą, jį vis labiau smuko, nors, ypač pastaruoju metu, po TSRS Liaudies deputatų suvažiavimų, reikalai kariuomenėje pradėjo klostytis kiek geriau.

Pokalbiai netyla, kai kurie neapmąstyti veiksmai ne tik neduoda naudos, bet ir nedaro mums garbės. O nervinimosi, sielvarto nemažėja. Tad tebūnie ir man leista išdėstyti savo mintis, juolab, kad teko paragauti kareiviškos košės, ir kariuomenės reikalai man nėra svetimi.

Vyras, netarnavęs kariuomenėje, Lietuvos Respublikos laikais buvo pravardžiuojamas pusberniu. Nepaisant amžiaus. Už tokio tekėti nenorėjo nė viena mergina. Tad kiekvienas 21-erių sulaukęs vyras stengėsi būti pašauktas į karinę tarnybą.

Ne, ir tais tolimais laikais tarnyba nebuvo saldinais. Ji buvo gyvenimo mokykla, grūdino žmones, ir, kaip toje liaudies dainoje: „nepabuvęs kareivėliu, nebus geras artojėlis“... Tokia nuomonė buvo tvirtai įsigalėjusi. Tiksliai negaliu pasakyti, bet, mano nuomone, gal dėl aukšto Lietuvos kariuomenės autoriteto kiekvienas gimnazistas su ypatingu nekantrumu laukdavo karinio rengimo pamokų — tiksliau dienos. Mūsų — Kauno „Aušros“ berniukų gimnazijos vaikinų — būrelis, vadovaujamas tikrosios tarnybos leitenanto, tvirtai mušdamas koją su daina žygiuodavo per visą miestą link Panemunės. O jau gavę pašaudyti...

Kodėl dabar mūsų mokyklose staiga atsikayta pradinio karinio rengimo — nežinau. Bet galvoju, kad kažkas pasikarčiavo. Juk nė viena pasaulio valstybė neegzistuoja be savos kariuomenės. Tad rengtis tarnybai reikia. O gal viskas kur kas paprasčiau: karinės tarnybos sąvoka tapo devaluota.

Verta susimąstyti. Ir visų pirma štai dėl ko. Lietuvos Respublikos kariuomenėje vyrai tarnavo 18 mėnesių. Dabar tarnyba Tarybinėje armijoje trunka 24, o Kariniame jūrų laivyne — net 36 mėnesius! Be to, iikariniais metais vyrai tarnavo tik Lietuvoje dislokuotuose daliniuose, o dabar...

Be to ne nuotoliai lemia. Netvarka, „palaida bala“, vyraujanti kai kuriuose daliniuose, ypač laisvalaikio ir po užsiėmimams skirtų valandų, kai karininkai išeina namo, o tvarkai palaikyti lieka keli praporščikai bei jų padėjėjai seržantai, nustumdė TSRS Ginkluotųjų Pajėgų autoritetą.

Motinos rauda, taikos metais išleisdamos į karinę tarnybą savo vaikus. Rauda dėl tų nelemų „nestatutinių santykių“ (labai jau kuklus išsireiškimas), kurie, tiesą sakant, yra žmonių niekinimas, žeminimas, mušimas, plėšimas, prievarta, orumo paminimas, įgiję, deja, pasibaisėtiną „šlovę“.

Be to ir vėl susimąstykime. Ir Lietuvos kariuomenėje buvo liktinių — puskarininkių, viršilių. Jiems prisiėjo daugiausiai bendrauti su kareiviais. Kiek kalbėjomės su „se nu vaiku“, niekas neprisiminė atvejo, kad tada klestėtų panašūs „nestatutiniai santykiai“. Tiesa, kariuomenėje buvo „kirvių“. Tai, paprastai, liktiniai viršilos, kuriuos kareiviai taip vadindavo dėl to, jog jie, nieko kito nemokėdami, o žemės neturėdami, susiejo savo gyvenimą su kariuomene ir buvo įsitikinę, kad nėra nieko įvertesnio už karinius statutus bei stengėsi kiekvienam įkaliti į galvą, esą statutai kone svarbiau už dešimt Dievo įsakymų... Ne, tarnyba armijoje, laivyne arba aviacijoje niekad nebuvo malonumas.

O kai vyko karas, fronte nesutikau nė vieno „kirvio“ — priekabūs mokomųjų padalinių viršilos paprastai pasistengdavo nevykti į priekines linijas drauge su žygio kuopa. Arba išsisukdavo (buvo juk ir gerokai suluošintų), arba su kitu

daliniu žygiavo... Viršilos, paskirti į fronto kuopas, atkakę į tranšėjas, buvo lyg tėvai: maloniu žodžiu dvasią pakeldavo.

Ir karo audrai praūžus teko „mušti koją“. Viskas buvo taip, kaip ir turėjo būti: viršilos ir seržantai (paprastai jauno amžiaus — seni frontininkai) buvo geri patarėjai ir tėvai naujokams, atėjusiems į 16-ąją Lietuvos kareivinę divizioną jau po karo. Na, o apie santykius su „parako uošiusiais“ net kalbėti nėra reikalo.

Tad ir pasakykite man, susimildami, kada ir kaip TSRS Ginkluotiesioje Pajėgoje atsirado toji nemelama „dedovščina“, žmogaus žeminimas, jaunesniojo uėjimas, savų pareigų perkėlimas ant naujoko pečių, pagaliau — mušimas, plėšimas, terorizavimas, grupinės muštynės?

Mano galva, pasaulyje savaime nieko neatsiranda. Viskas turi priežastį. Ir, matyt, ieškoti blogio ištakų pačioje armijoje vargu ar verta. Armija — tai ne stovintis vanduo. Ji — upė, į kurią savo vandenį atplukdo už karinių miestelių ir kareivinių kunkuliuojantis gyvenimas, su visomis jo saulėtomis pusėmis ir šešėliais.

...Ejo penktasis-šeštasis dešimtmečiai. Veteranai paliko kariuomenę. O naujai šaukiami atėjo iš bet kur ir bet kas. Jie ir atsinešė „savo gatvės“ tradicijas. Taip atsirado ir „savi teismai“, ir „bendras katilas“ (kai iš naujoko atimamas siuntinys), ir prievartos taikymas fiziškai silpnesniam. Stipresni buvo įsitikinę savo „kumščio jėga“, kaip civiliniame gyvenime. Mat nemaža jų jau buvo ir teisti, ir „stovyklų universitetus“, įvairiausių plėšikų gaujų „mokslus“ išdėję. O kai šeštojo dešimtmečio viduryje armija pakeitė daboklę liberaliuoju „perauklėjimu dalinyje“, drausmė po pratybų visai pašlijo.

Būtent šie laikai į kareivines atnešė bjaurastį, kurią vadiname „nestatutininiais santykiais“. Faktiškai visi šie žmogaus neverti reiškiniai nieko bendro su statutais neturi. Tai paprasčiausia prievarta, chuliganizmas, lupikavimas, terorizavimas, kurie ypač paplitę statybos ir motorizuotų šaulių, raketininkų daliniuose, sargybos padaliniuose bei iš dalies laivyne.

Ar kariuomenės vadovybė ėmėsi priemonių šioms negerovėms išgyvendinti? Oficiali statistika rodo, kad TSRS Gynybos ministrai ir Vyriausiųjų politinių valdybų viršininkai pasirašė per 150 dokumentų šia tema. Deja... Šeštojo dešimtmečio vagiškai ir plėšikai perdavė estafetę kitai kartai, ši — kitai ir taip toliau...

Tačiau ar teko kam pirmaisiais pokario metais (apie iikarinčius net užsiminti neverta) girdėti arba matyti, kad vyresniųjų klasių mokiniai nei iš šio, nei iš to būtų prilupę mažylį, kad tualete iš jo būtų atiminėjami pinigai? Pagaliau ar teko regėti, kad pradinukas padlaidžiautų dešimtokui, abiturientui? O dabar? Pasiklausykime nuoširdaus moksleivių pokalbio ir sužinosime,

ko tik nefenka iškentėti mažyliams. Net į tualetą per pertrauką bijosi eiti. Ir ne tik dėl kapeikų... Esu įsitikinęs, kad ne vienas ir ne du mokytojai, švietimo darbuotojai tai žino. O visuomenė? Nebent koks neapsikentęs pyplys namie isteriškai šaukia, kad nebeis į „tą“ mokyklą, nors tu jį užmušk. Aikčioja motinos, stebisi tėvai, o pedagogai dedasi nieko nesuprantą. O kas toliau? Ar įvesta tvarka mūsų bendrojo lavinimo, profesinių technikos mokyklų, net technikumų bendrabučiuose, „intymiose“ vietose, pagaliau ko verti studentų bendrabučiai su sistemingomis vagystėmis, prievartavimais, muštynėmis... O gatvės, šokiai, diskotekos, kavinės ir kitos pasilinksminimo vietos? Ar sugebame mes — visi — visur įvesti tvarką? Į tai, manau, geriausiai atsako sistemingai spausdinami Vidaus reikalų ministerijos pranešimai, straipsniai jaunimo spaudoje.

O kas gi kitas, jeigu ne tie patys kapeikų kraustytojai, prievartautojai, išgerti ir vadovauti mėgstantys „bosai“ dabar perkelia mūsų gyvenimo negeroves į kariuomenę? Mamos, tiesa, plaukus raunasi, kai gauna laiškus. O ar pagalvojo jos anksčiau, iš kur jų sūnelai „sukrapštydavo“ kapeikų ir rublių rūkalams, „vinčensui“, kitoms linksmybėms, jeigu jos pinigų neduodavo. Bent šiems reikalamas.

Suveda likimas į vieną skyrį, būrį, kuopą tokius lupikautojus, prievartautojus, „juodo darbo“ nemėgstančius, svetimu prakaistu mokykloje ir gatvėje egzistavusius „vadus“. Kas tada? Jėga ima viršų. Ir skundžiasi kuklesnis vaikinai, kad iš jo atima pinigai, siuntinys, geresnį drabužį, kad jį nuolat stumdo valyti išviečių, skusti bulvių, plauti grindų už kitus, o dažnai dar ir prilupa. Kas visa tai daro? Tie patys, kuriuos jis matė mokykloje, gatvėje, diskotekoje, bet nepakėlė prieš juos balso.

O kiek kartų vaikai girdėjo iš savo tėvų apie kažko sukombinavimą, „suveikimą“, atnešimą iš įmonės, ūkio, gamyklos? Kiek kartų jie padėjo tėvams slėpti tai, kas buvo „blogai padėta“? Tad ko stebėtis, kad vyresni mokiniai apkrausto jaunesnių kišenes, kad dingsta klasės draugų daiktai, kad nevengiama pasisavinti mokyklos turto, nekalbant jau apie svetimą. Nejuo tėvai mano, kad jų vaikas, atėjęs į kariuomenę, per kelis mėnesius persiauklės, taps avinėliu?

Ne TSRS Ginkluotiesioje Pajėgoje gimė plėšimo, smurto, mušimo, šantažo, engimo, prievartos metodai. Ir šios bacilos plinta uraganišku greičiu. Juo labiau, kad dažnai pasitaikanti nedarna namie, elementarios šeimos tvarkos, atsiskaitomybės prieš tėvus stoka — geriausia dirva suklestėti blogiui. Nuo mažilio kišenių kraustymo iki naujoko prievartavimo — vienas žingsnis...

Tėvai dažnai skundžiasi, kad karininkai dalyse neįveda tvarkos.

Tikra tiesa. Kaip ir tėvai namie jos neįveda, kaip mokytojai mokyklose. Kaip niekas nenori „nešti“ šiukšlių iš savo „namų“, taip ir karininkai to nenori. Juk jie turi dar mažiau gaimybių stebėti savo būrio arba kuopos vyrus nei Jūs, mamos, ir Jūs, tėvai, savo vaikus. Karininkas išeina po pratybų, ir dalyje lieka kareiviai su seržантаis. Ką kai kurie jų išdarinėja, nė nesužino. Tiesa, nujaučia. Bet negi kels viešumon? Juk tai daugeliu atvejų gali nulemti jo — profesionalaus kariško — gyvenimą ir ateitį. Tad ir tyli. Kaip šitai daro ir kai kurių mokymo bei kultūros įstaigų vadovai, tėvai tų vaikų, kurie parsineša namo nežinia kur ir kokiu būdu įgytus magnetofonus, radijo aparatus, telefonų detales, automobilių ir motociklų dalis, kurių kišenėse šlama daugiau penkiadesimtrublinių nei tėvo ar motinos... O tie vaikai, kurie namie girtauja, lošia kortomis, paleistuvauja, o jų tėvai kaimynams į priekaištus dėl triukšmo atsako, esą vaikams reikia išsididkti: „Išeis į armiją, tada...“ Ne, armija ne auklėjimo pensonas. Tai gyvenimo mokykla. Ir joje mokytis turėtų tik šeimos, mokyklos, visuomenės gerai išauklėti vaikai. Deja, taip nėra!

Dabar apie kitą medalio pusę. Aš netikiu, kad nėra galimybių patenkinti pageidavimus tų vaikų, kurie norėtų tarnauti Respublikos teritorijoje esančiuose daliniuose (nekalbu apie nacionalinius, nes apie juos tuo tarpu galime tik svajoti). Netikiu dėl to, kad pokario metais, kai tų šaukiamųjų buvo daugiau, visiems vaikams pakako vietos 16-oje Lietuvos Raudonosios vėliavos ordino Klaipėdos divizionoje. Tad kodėl dabar, kai studentai nešaukiami, kai vaikinas taikoma daug įvairiausių lengvatų, kai šeimos mažavaikės, kai pagaliau kai kas iš kitataučių, gyvenančių Lietuvoje, nesuinteresuoti tarnauti Respublikoje, nepakanka vietos visiems, kurie to pageidautų? Tikriausiai TSRS Gynybos ministerijos generalitetas nenori laužyti tradicijų. Be to, norėčiau atkreipti kompetentingų asmenų ir visuomenės dėmesį į tai, kad Tarybų Rusijos gyvavimo aušroje veikė įstatymas, kuriame buvo numatyta, jog bet kuris vaikinai, nenorintis tarnauti armijoje dėl asmeninių priežasčių, buvo imamas į civilinę darbo tarnybą. Kodėl pamiršome šią ne karinės, o darbo prievolės formą, kol įstatymu numatomas kiekvieno vaikinio šaukimas? Tad yra dėl ko polemizuoti, ginčytis, pagaliau reikalauti. Tegul mūsų Liaudies deputatai, posėdžiaujantys tarybiname parlamente, kelia šį klausimą! Mano galva, „gyvosios jėgos“ TSRS Ginkluotiesioje Pajėgoje pakanka. Laidai keičiasi, lemia ne žmonių kontingentai. Deja, maršalai ir generolai, kurie vadovaujami pasenusiais masteliais, nesugeba (o gal ir nenori!) perprasti mūsų respublikos vyriausybės vadovų prašymų. Nelabai jiems patinka ir pasiūlymas, kad, jeigu nėra galimybių

tarnauti Lietuvoje, mūsų vaikinai atliktų karinę prievolę Pabaltijy.

Toli gražu ne paskutinį vaidmenį šiame darbe turėtų atlikti mūsų patriotinė draugija ir jos padaliniai rajonuose ir miestuose. Ji turėtų drauge su atšargos karininkais, nepriklausomais nuo karinės vadovybės, labiau domėtis reikalais tuose daliniuose, kuriuose tarnauja mūsų jaunimas. Reikia apie kiekvieną lankymąsi rašyti spaudoje („Sparnai“ sutiks): viešai paskelbti kurių dalių ir padalinių vadai (nurodant pavardes) nesirūpina karių reikmėmis ir gyvenimu, neįveda tvarkos, ir, kartu viešai pagirti tuos, kurie tikrai stengiasi padaryti armiją, aviaciją, laivyną antrai, kad ir laikinai namais vaikinas. Atviros, viešos ataskaitos savo miesto, rajono žmonėms apie pagal jų signalus surengtas akcijas, apsilankymus daliniuose — geriausias būdas sustiprinti gerokai pašlijusį SDAALR autoritetą. Tai viena. Kita liečia draugijos mokomąsias organizacijas, technikos sporto mokyklas ir klubus.

Būtent čia vaikinai gali įgyti technikos vairuotojo, parašiutininko įgūdžių, tapti radijo žinovais, daug ko kito, kas, atėjus į kariuomenę, pravers. Vaikinas, turintis karinę specialybę, sargybos dalinyje netrypčios. Na, o sportininkai atskyrininkai, jau nekalbant apie kandidatus į sporto meistrus ir TSRS sporto meistrus, savo technikos sporto klubų vadovų ir trenerių padedami, paprastai ne tik sėkmingai tarnauja, bet ir puikiai derina tarnybą ir aktyvų sportą.

Susimąstykime dėl to, būsimieji kariai, ašaras liejančios jų mamos, susirūpinę tėčiai, kupini užuojautos pedagogai, susimąstykime visi draugai! Tik nereikia karščiuotis. Bet kurį darbą reikia apgalvoti, susisteminti. Norėdami, kad jis būtų gerai atliktas, negalime tenkintis patarlės išmintimi apie tai, kad gera pradžia — pusė darbo. Darbą reikia padaryti visą! Ir gerai! Tad ir pagalvokime visi, kaip nutiesti tą žviesų kelią, vedantį į „senių“ ir naujų, „karaliukų“ ir skriaudžiamųjų santykių suregulavimą. Be mūsų visų pastangų nieko nebus. Ir niekas manęs neįtikins, kad „nestatutininiai santykiai“ neprigis ir savae armijoje, Lietuvos, jeigu tokią kada vėl kursime, ir jeigu į ją žauksime tokį pat jaunimą.

Pasiryžimas išgyvendinti smurtą ir prievartą, išnaudojimą ir terorizavimą, kuris, deja, dar vis paplitęs įvairiuose kariniuose daliniuose, reikalauja didelio ir kruopštaus visų — visuomenės ir kariuomenės — darbo, viešumo, veiklos, kurios reikia imtis pasiraitytojus rankoves. Tik tada, man atrodo, mes suprasime seną ir gyvenimo patvirtintą tiesą: tarnyba armijoje — nesvarbu kieno ir kada — tai garbė, ir ja reikia didžiuliuoti. Žinoma, jeigu jautiesi esąs vyras!

Aleksandras IČIKAVIČIUS

„... Labiausiai tai norėčiau būti paukščiu, nes kosmonaute būt negalėčiau — tam reikia geležinės sveikatos. Mano sveikata paprasta, jos gal užtektų tik lakūnui. Bet lakūnas — tai žmogus paukščio viduje, o aš labiausiai norėčiau pati būti paukščiu...“

Nežinau, iš kokios sėklykės praskalė ta naivi, bet kartu tokia ryški ir stipri mano svajonė. Taip ją bandžiau išreikšti žodžiais jau vėliau, pramokusi žmogiškų minčių, kalbos. O pradžių pradžia buvo jausmas. Gal tas, kurį patyriau dar visai mažytė, mylinčių tėvelio rankų mėtoma aukštyne, ir kuris iki šiol savo neįtikėtinu aiškumu užgožia, nustelbia bet kokią kitą pojūtį, šaukdamas ir viliodamas į kūdikystę, į pirmojo įspūdžio pakartojimą dar ir dar sykį.

Taigi, skraidysiu. Negalėčiau net pasakyti, kad tai nusprendžiau pati, nes neprisimenu savęs, šito negalvojančios. Tai neturėjo būti mano hobi, profesija, netgi tikslas. Aš ruošiausi tuo gyventi.

Mano sapnai buvo mano antrasis, o tiksliau — pirmasis, tikrasis pasaulis. Čia aš mokiausi skraidyti: tai lipdydavau ikariškus sparnus, tai stebėdavau ir mėgdžiodavau paukščius, tai prašydavau vėjo, kad mane pakeltų.

SKRYDŽIO TROŠKIMAS

Dabar kartais atklysta mintis, ar nebūčiau užrakinusi vienoje skrynelėje su išaugtais drabužiais ir savo vaikiškos svajonės, jei ji nebūtų tapusi visišviesesnė, tolimesnė, vis sunkiau pasiekiamą. Kažkas atsitiko akims. Tai atėmė galimybę užsiimti parašiutizmu. Šilutės aviacijos technikos sporto klube. Liga kasmet progresavo, kol galiausiai didysis troškimas buvo „įgrūstas į kitą voką ir užantspauduotas“ trimis man beveik praeikimu tapusiais žodžiais — „aukšto laipsnio trumparegystė“. Bet užmiršti jo nepajėgiau, — daugelį kartų per dieną grįždavau prie jo ir su skausmu, tarsi į neregėto grožio svetimą lobį žiūrėdavau...

...Dangaus pamatyti, paliesti, pajusti

Turėtų paklusti sparnai man: Kada — dar mergytė Svajoju — į aukštį, į aukštį! Ir ko aš ne paukštis... Ir kuo aš ne paukštis? — rašau, būdama šešiolikmetė — tada, kai visi mes tampame poetais. Bandžiau vaduotis viskuo, ką tik užgriebiau: rankiniu, slidinėjimu, jojimu. Bet visa tai buvo tik sportas: naudingas, įdomus, daugygių daugiausia — malonus užsiėmimas laisvalaikiui. O skrydžio troškimas nemažėjo. Išsvajoti sparnai įgavo konkretų grakščios lengvutės skraidyklės pavidalą. Galų

„Ptero“.

Negalėjau patikėti realybe — per daug lengvai ir sklandžiai pildėsi tai, apie ką daug metų net svajodavau paslapčiomis. Lygiai taip pat sunku įsivaizduoti, kad visų mano sutiktų žmonių jautrumas, nuoširdus noras padėti — atsitiktinis dalykas.

Seni skraidūnai, kuriuos sutikau, irgi puikūs žmonės. Viktoras, Saulius, Valdas, Irma, Gintas, Sergejus, Skirmantas, Darius, Gintaras... Apie juos kada nors dar būtinai papasakosiu, nes nemoku kitaip pasakyti ačiū.

Paukšti, aš su tavimi



LABAS. BŪK MANO DRAUGAS

Pirmąkart iš arti skraidyklę pamaciau klubo kieme. Ilgas medžiagos, trosų, įvairių vamzdelių ir varžtelių ryšulys per keletą minučių atsitūpė prie kojų baltu paukščiu. Jis neprilygo kino filmuose matytiems gražuoliams laineriams nei dydžiu, nei linijų švelnumu, nei „plunksnų“ margumu. Bet nusivylimu nepajutau: — čia viso labo tik mokymui skirtas. O

kai pabandžiau užsikėlusį jį ant pečių žengti kelis žingsnius, sužinojau, kad sportiniai aparatai dar sunkesni, neliko jokių kitų jausmų, išskyrus norą prisijaukinti tą kuklų „paukštį“.

SVAJONES PALYTĖJIMAS

Kernavėje gražu visada. Bet ypač nuostabu rudenį, kai paskutinę saulę godžiai išgraibčiusi gamta sustingsta, laukdama žiemiškos ramybės. Turistams nuo piliakalnio pasakos įspūdį dar labiau sustiprina tyliai virš pievos sklendžiantys milžiniški aitvarai. Mane taip pat apima paslaptinga, romantiška nuotaika, kurios visiškai neblukina treniruotųjų kasdienybė. Štai ant pačios kalvos keteros Valda užpuolė moterėlę, atbėgusi gelbėti nuo fantastiškų „vanagų“ savo karvutės, o šis, nesuprasdamas ko iš jo norima, tik nekantriai šūkčioja: „Ką? Ką?!“ Siek tiek žemiau Rimas (taip paprastai, tiesiog vardu, visi mes vadinam trenerį) kažką garsiai aiškina Sergejui. Iš ganyklos vidurio atsklinda Skirmanto burnojimas — nusileido tiesiai į taikinį, po lapais užslėptą karvės „miną“.

Na, pagaliau ir mano eilė. Jau atsispaudusios ant pečių mėlynės vėl pajunta skraidyklės svorį.

— Nagi pabėgėk, — liepia Rimas.

Zengiu vieną, antrą žingsnį. Vėjas kėsina išplėsti iš rankų sparnus. Aš jų, taip ilgai lauktų, žinoma, neatiduodu. Tada jis griebia mus kartu. Pakelia, sviedžia pirmyn. Šis plevėnimasis taip gerai išmoktas ir pažįstamas, kad net nenustembu. Tik noriu šaukti ir iš tiesų kažką šaukiu (lyg „valio“), o nusileidus — pulti ant kaklo visiems, padėjusiems man atsipalėti nuo žemės. Bet nepuolu — visų pirma todėl, kad reikia atsikabinti nuo skraidyklės, o po to jau spėja sugrįžti drovumas, santūrumas.

Visada prisimenu tą dieną — spalio penkiolikąją. Nuo tada pažymiu ją kaip šventę. Juk skriejimas buvo pirmoji mano pergalė.

Solveiga MASTEIKAITĖ

Reportažas iš „kovos lauko“



Respublikos klasikinio parašiutizmo rinktinės narės po šuolio.

Ilgai Lietuvos klasikinio parašiutizmo rinktinės treneriai Vidas Ivanauskas ir Vitalijus Razinas svarstė, kokios sudėties komandą vežti į TSRS SDAALR čempionatą. Dar ir dar kartą peržiūrėjo prieš tai vykusią varžybų, treniruotės atliktų šuolių rezultatus, atrenkant geriausius. Apskritai pastaraisiais metais respublikos parašiutininkų meistriškumas akivaizdžiai išaugo. Jeigu prieš trejetą metų merginų komandą sudarė pirmo atskyrio sportininkės ir tik viena kandidatė į sporto meistres, tai šiais metais konkurencinė kova liepsnojo tarp sporto meistrių. Truputį mažiau keblumų buvo komplektuojant vyrų komandą. Su pirmaujančių respublikos sportininkų penketu retas kuris kitas Lietuvos parašiutininkas gali konkuruoti.

X X X

Niekas net nepagalvojo, kad Mozyryje [Baltarusijos TSR] Lietuvos komanda nuo pirmos varžybų dienos atsidurs visų dėmesio centre.

Siurprizų būna įvairių — malonių ir ne visai mielių. Aerodrome visu gražumu suplevėsavus Trispalvei, apriamus alstroms, visų mintys ėmė sukintis apie šuolus. Ir štai varžybų vyr. teisėjo Igorio Tiortos siurprizas — kaip perkūnas iš giedro dangaus — neleistai varžybose dalyvauti tarptautinės klasės sporto meistrai, tiksliaus nusileidimo pasaulio rekordininkul Ri-

SPARTAKIADOS ŽINGSNIAI

PRIENAI



Varžybų nugalėtojas V. Vaizgėla su savo aviamodeliu. E. MARTŪNO nuotr.

Sausio 3—5 d. Prienų trečiosios vidurinės mokyklos sporto salėje įvyko moksleivių finalinės varžybos kambariniais aviamodeliais. Taip prasidėjo X respublikinė moksleivių techninių sporto šakų spartakiada.

Varžybose dalyvavo 11 komandų iš trijų miestų ir septynių rajonų.

Modeliais iki 350 mm varžybų nugalėtoju tapo klaipėdietis, vienuoliktos klasės mokinys S. Pribylovas. Jo modelio dviejų skridimų rezultatas — 8 min. 24 sek. Šiaulietis V. Kaupeelis ir vilnietis V. Antipenkovas užėmė antrą ir trečią vietas.

Atviros klasės modeliais nugalėjo mažeikietis V. Vaizgėla (dviejų modelio skridimų rezultatas — 11 min. 20 sek.). Per paskutinį (šeštąjį) turą jo modelis parodė absoliučiai geriausią laiką — 7 min. 33 sek. Klaipėdietis S. Pribylovas ir vilnietis V. Mosinas užėmė sekančias prizines vietas.

Susumavus rezultatus, komandomis tarp miestų pergalę atiteko Klaipėdos atstovams, kuriems vadovavo V. Butkinas. Antrą ir trečią vietas pasidalijo Vilniaus (vadovas J. Strazdas) ir Šiaulių (vadovas V. Gaškauskas) sportininkai.

Tarp rajonų nugalėjo Mažeikių komanda (vadovas V. Buivydas). Sekančias vietas pasi-

dalijo Šiaulių (vadovas S. Steponavičius) ir Plungės (vadovas B. Klova) atstovai.

A. BUKAUSKAS,
varžybų vyr. teisėjas

MAŽEIKIAI

Jaunieji radijo telegrafijos mėgėjai susirinko šiame Žemaitijos mieste. Finalinėse spartakiados varžybose dalyvavo 10 komandų iš trijų miestų ir penkių rajonų.

Tarp A grupės miestų komandų visas tris prizines vietas užėmė Vilniaus atstovai. Pirmas rezultatas — 2011,4 taško (komandos treneris A. Zolotcevas). Tarp A grupės rajonų atstovų stipriausi buvo Šiaulių sportininkai — 838,15 taško (treneris R. Fabijonavičius). Antri — Ukmergės radijo sporto mėgėjai. B grupės rajonų gretose sėkmingiausiai startavo Anykščių moksleiviai, vadovaujami D. Binkio, kurie surinko 830,6 taško. Toliau sekė Mažeikių ir Tauragės komandos.

Asmeniškai tarp A grupės merginų nugalėjo O. Šestovė, jaunių — M. Chaliapinas, berniukų — P. Tomaševičius (visi Vilniaus I komandos nariai). Tarp B grupės merginų pergalę atiteko R. Budreckaitei, jaunių — K. Fabijonavičiui (abu Šiaulių rajono), berniukų — R. Pipirui (Anykščiai).

E. GAPERAVIČIUS,
Respublikinės jaunųjų technikų stoties
radijo ryšio laboratorijos vedėjas



Vilniaus I komandos narė L. Vaitkevičiūtė, užėmusi tarp merginų antrą vietą. A. VAITKAUS nuotr.

! startų,
bičiuliai!

Prasidėjo naujieji 1990-ieji metai, o podraug ir naujas techninių sporto šakų mėgėjų varžybų ciklas. Šį kartą — atsakingiausias. Vasarą rengiama Respublikos X techninių sporto šakų spartakiada, kuri visiškai susumuos mūsų krašto miestų ir rajonų sportininkų ketverių metų pasirodymus, išaiškins kompleksinių varžybų nugalėtojus, padės atrinkti aktyviausius, talentingiausius, pajėgiausius sportininkus į Respublikos rinktinės komandas, kurių 1991-aisiais laukia startai šalies X spartakiadoje.

Manau, kad iki pradėdant kalbėti apie šių metų kompleksines varžybas verta priminti, jog iki šiol surengti trys jos parengiamieji etapai — vyko moksleivių, jaunių bei jaunimo varžybos. Kokia padėtis tarp Respublikos miestų ir rajonų, kas pirmąją — pasakojome praėjusiame „Sparnų“ numeryje. Tad kartotis neverta. O kaip mes atrodome šalies mastu?

Per moksleivių varžybas Lietuvos atstovai užėmė 5, jaunių — 8, o jaunimo — 4 vietas. Susumavus trijų etapų pasekmes LIETUVOS SPORTININKŲ VIETA YRA PENKTA. Mus lenkia tik RTFSR, Ukrainos, Latvijos ir Baltarusijos atstovai. Dėl pirmų dviejų — viskas aišku, o štai kad atsiliekame nuo kaimynų — nemalonu. Juk paprastai pasirodome geriau nei jie... Na, bet kaip liaudis sako, dar ne ruduo. Jis ateis tik sekančiais metais, kai savo jėgas spartakiados varžybose išbandys suaugusių rinktinės. Tikimės, kad jos pasieks aukštus rezultatus, o tai gali kompensuoti jaunimo (ypač jaunių!) pasirodymus. Tačiau tam reikia labai daugybiškai ruošti šių metų startams, toliaregiškai komplektuoti komandas, kad į jas ateitų perspektyvūs sportininkai, pagaliau bandyti visose šalies varžybose, čempionatuose tuos, kuriuos tikimės startuo-

NUKELTA | 12 p.

mui Kačiuškevičiui. Jo manymu, Rimmo parašutas neatitinka standartinių reikalavimų. Aiškintis buvo beprasmiška, nes priežastys niekad nekėlė abejonių — Rimas realiai pretendavo į čempiono laurus.

Nervingai laukėme įvykių atomazgos, o vaikinai užsidarė viešbučio kambarėje, kažką sluvo, rīso, tikrino... Pasiskolinę automatinį prietaisą parašutui išskleisti, jį „dėl akių“ pritvirtino prie parašuto kuprinės. Apie viso to beprasmiškumą ir logikos stoką niekas net nekalbėjo. Parašutinininkai turbūt labiausiai įpratę nesistebėti kvailystėmis. Šiaip ar taip, kai jau kitos komandos buvo ore, vyr. teisėjas pripažino Rimmo parašuto kupolą atitinkantį saugumo reikalavimus. Dabar jau visa mūsų komanda gavo

palaiminimą dalyvauti varžybose.

X X X

Keistos buvo ir pačios varžybos. Galima būtų atskirai rašyti apie kiekvieną dieną. Belieka suabejoti varžybų organizatorių sprendimu tokio masto varžybas rengti Mozyrio aerodrome. Ne vien tik greta esantis Černobylio žadino nemalonius jausmus. Papūtus pietvakarių vėjui, sportininkai kovojo ne dėl aukštesnių rezultatų, o grūmėsi su gamtos stichija, galvodami tik apie saugų nusileidimą.

Lietuvos komanda, atkreipusi į save dėmesį jau pirmąją dieną, jo nepriştigo per visas varžybas. Kiekviena progą komandų treneriai ieškojo būdų artimiau pabendrauti. Net tada, kai po akrobatinio šuolio nuo stipraus dina-

minio smūgio skleidžiantis Reginos Budginaitės parašutui, nutrūko keli stropai. Kai ji jau suposi po baltu atsarginio parašuto kupolu, šalia manęs stovėjęs tamsiaodis atsidusęs paklausė: „Ir kodėl sėkmė vis kiša jums koją!“ Kirgizijos sportininkai pasipasakojo, kaip jie, išvydę aerodrome plevėsuojant Trispaivę, teiravosi, kokia užsieniečių komanda dalyvaus varžybose. Baltarusiai, nors ir ne visai kukliai, bet natūraliai priminė mums, kad neužmirštume jų pakviesti ir kitais metais į Lietuvoje vykšiančias varžybas dėl Aviācijas sporto federacijos įsteigtos taurės, nes pas mus geriausia varžybų organizacija ir gražiausi medaliai. Apskritai dauguma sportininkų išreiškė pagėdavimą, kad kitais metais ir TSRS SDAALR

čempionatas vyktų Pabaltijy. Lietuvos rinktinę atvažiuoti pavasarį į treniručių stovyklą kvietė Moldavijos, Armėnijos, Uzbekijos komandų treneriai. Ukrainiečiai pastebėjo, kad į mūsų komandą sportininkės atrenkamos turbūt pagal groį. O kad ne visai taip, liudija varžybų rezultatai. Iš aštuoniolikos varžybose dalyvavusių komandų lietuvaitės buvo šeštos, vyrai — septinti. Džiugu, kad į geriausiųjų sportininkų dešimtuką pateko vilnietė Nelė Milevskaja ir marijampolietis Rimas Kačiuškevičius. Na ir absoliučiai varžybų čempionais tapo Natalija Fliukova (RTFSR) ir Sergejus Zinčenka (Moldavija).

Zina STABINGYTE
AUTORĖS nuotr.

Brandus gamyklos dvidešimtmetis

Kai 1986 metais grupė Lietuvos sklandymo mėgėjų viešėjo kaimyninėje Lenkijoje vykusiame pasaulio čempionate, aerodromo žaliwoje vejoje visų žvilgsniai krypo prie pirmųjų pasaulyje iš stiklasčio pagamintų Vakarų Vokietijos sklandytuvų „Cirrus“, „Phoebus“ ir „Libelle“. Idealiai lygiais sparnų paviršiais, laminariniais profiliais plastmasiniai sklandytuvai yra labai geros kokybės ir daug pranašesni už tradicinius medinius.

Nenuilstančiam naujovių ieškotojui, sklandymo sporto meistrui, inžinieriui Vytautui Pakarskui čia ir kilo idėja patiems kurti ir gaminti aukštos klasės rekordinius sklandytuvus, naudojant naujas kompozicines medžiagas. Tačiau sudėtinga gamybos technologija labai skiriasi nuo pas mus anksčiau mėgėjiškai gaminamų medinės konstrukcijos sklandytuvų. Buvo aišku, kad be gamyklos su specialia įranga išsiversti neįmanoma. Entuziastų iniciatyvą labai rėmė tuo metu buvęs Lietuvos SDAALR respublikinio komiteto pirmininku generolas Jonas Žiburkus. Apleista Prienų miesto pieninė 1969 metais tapo pirmuoju naujai įkurtos Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos (ESAG) pastatu. Nuo pat pirmųjų dienų gamykloje pradėta serijai gaminti konstruktoriaus Broniaus Oškino patobulintus mokomuosius sklandytuvus BRO-11 M „Zylė“. O tuo metu konstruktorius Balys Karvelis, pasitelkęs jaunus specialistus, kūrė naujo sklandytuvo projektą. Lygiagrečiai buvo gaminama įranga, rengiamos neigatyvinės formos, daromi medžiagų ir atskirų mazgų bandymai. Paga-

liau, po ilgų ieškojimų, skaičiavimų ir eksperimentų 1972 metų gruodžio mėnesį Kauno ASK aerodrome Pociūnuose pirmasis Lie-



Ilgametis ESAG direktorius ir įkūrėjas Vytautas Pakarskas (kairėje) ir PKB „Sportinė aviacija“ direktorius Aleksandras Jonušas.

tuvoje ir šalyje plastmasinis rekordinis sklandytuvai BK-7 „Lietuva“ sėkmingai atliko bandomuosius skridimus. Rezultatai patvirtino konstruktoriaus lūkesčius ir parodė, kad einama teisingu keliu. Sėkmingai baigus visus kompleksinius sklandytuvo bandymus ir padarius neįmiamas pataisas, sklandytuvai BK-7 A „Lietuva“ buvo rekomenduotas serijinei gamybai. Juo pradėjo skraidyti visų Tarybų Sąjungos aviacinių organizacijų sportininkai. Sklandytuvai BK-7 „Lietuva“ ir vėlesnės jų modi-

fikacijos iki LAK-12E tapo pagrindiniais atviros klasės sklandytuvais, kuriais vykdomos šalies pirmenybės, o TSRS rinktinės nariai jais skraido socialistinių šalių pirmenybėse. Dviviečiu sklandytuvo „Lietuva“ variantu LAK-12-2R pagerinta nemaža mūsų Respublikos ir TSRS rekordų.

Sukurtas ir išbandytas dvivietis motorizuotas sklandytuvai LAK-5 „Nemunas“, kuriame panaudotas ir

Laikui bėgant buvusio miesto pieninė jau seniai nugriauta. Šalia Pociūnų aerodromo, šlaito papėdėje, puikuoja nauji Prienų ESAG pastatai. Kartu su gamykla išaugo ir nauja sklandytuvų konstruktorių karta. Tai Jonas Bankauskas, Kęstutis Gečas, Klemas Juočas, Pranas Snioka, Adolfas Sajauka ir kiti. Nemažas ir aerodinamikos specialistų indėlis kuriant aukštos kokybės sklandytuvus. Praktiškiems aerodinamikos tyrimams sukurta skraidanti laboratorija. Įsenaia aviacijos inžinierius Eduardas Lasauskas Tarptautinės aviacijos federacijos sklandymo techninėje komisijoje (OSTIV) skaitė referatą apie gamyklos specialistų darbus aerodinamikos srityje. Pranešimas buvo labai gerai įvertintas ir visas išspausdintas OSTIV biuletenyje.

Visi statiniai bandymai vyksta savoje atsparumo laboratorijoje. Čia sklandytuvams sudaromos apskaičiuotos skridimo metu galimos apkrovos, nustatomi didžiausi leidžiami perkrovimai. O stenduose tarp gausybės prietaisų įmontuoti sklandytuvai ilgą laiką dirbtinai gauna daugkartines apkrovas. Taip tiriamas konstrukcijų ilgaamžiškumas ir pagal tai nustatomas sklandytuvų resursas.

Didelį darbą atlieka gamyklos bandymų stoties lėkūnai bandytojai. Prieš pradėdami serijinę gamybą kiekvienos naujos konstrukcijos sklandytuvai nueina ilgą bandymų programos etapą. Tiriamas sklandytuvų pavaldumas ir skridimo savybės esant skirtingiems skridimų greičiams, nustatomi realūs aerodinaminiai duomenys. Praktiškai išbandomos sukurtinės savybės ir renkama daug kitų duomenų. O čia dirba prityrę sklandytojai — Algis Virbickas, Gintautas Nekrašius, Vytautas Sabeckis. Beje, pastarasis yra net septynis kartus įkovojęs Lietuvos ir keturis kartus TSRS absoliutaus čempiono vardus.



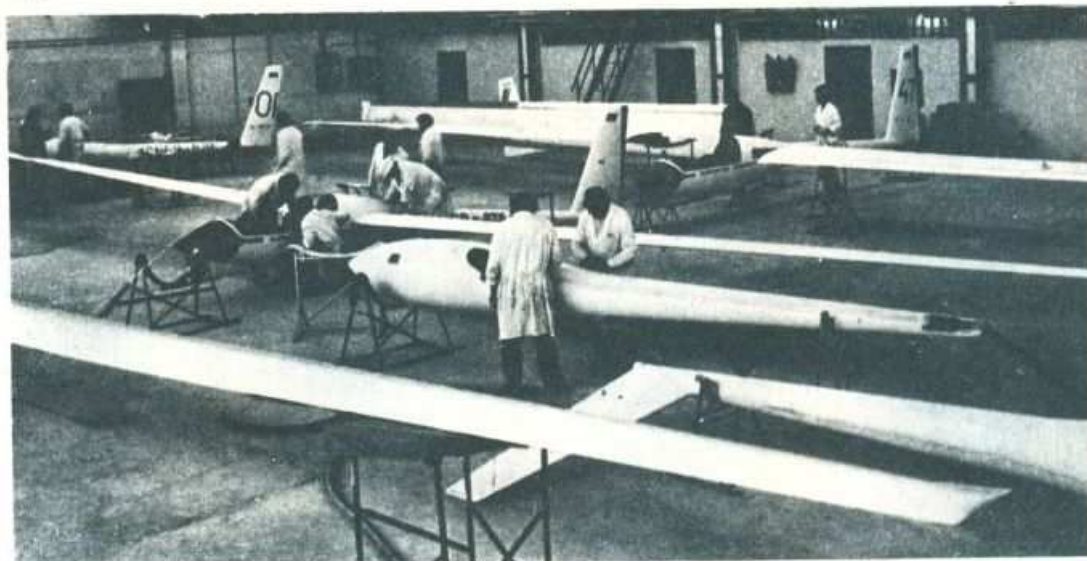
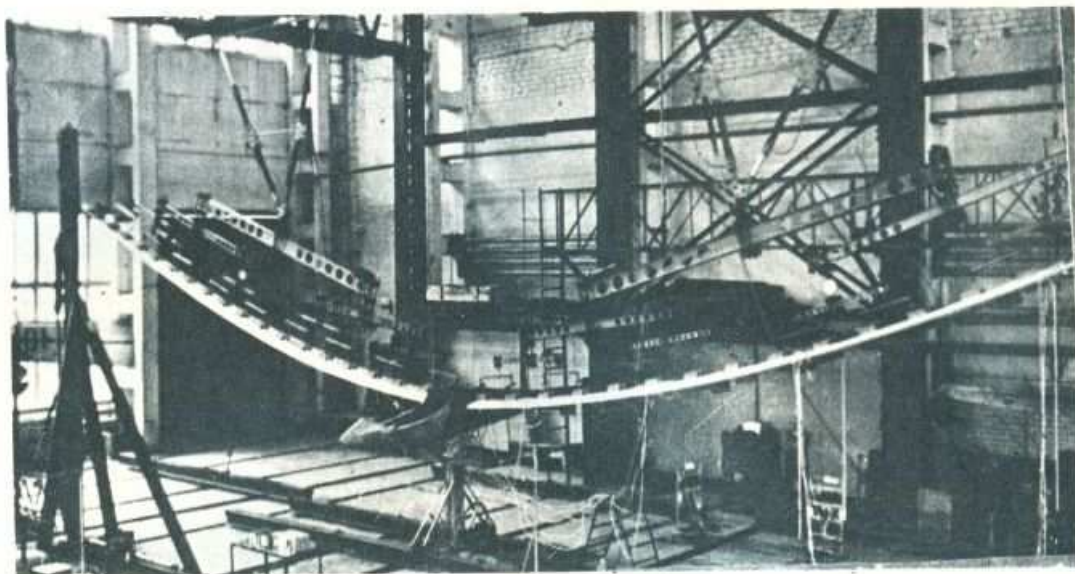
Pirmasis gamyklos pastatas — suremontuota Prienų pieninė.



PKB „Sportinė aviacija“ pastatai iš paukščio skrydžio.

Be naujų sklandytuvų produkcijos Prienuose naujam gyvenimui atkuriami ir Čekoslovakijoje pagaminti, šalies aviacijos sporto klubuose išskraidę nustatytą resursą mokomieji sklandytuvai L-13 „Blanik“. Čia remonto ceche šie sklandytuvai kapitališkai remontuojami. Gaminamos ir specialios sklandytuvų transportui skirtos priekabos.

Priemų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos, neseniai pasivadinusios Projektavimo konstravimo biuru „Sportinė aviacija“, salėje iškilmingai buvo paminėtas gamyklos gyvavimo dvidešimtmetis. Daugybėje stendų Onutės Krygerytės nuotraukose pavaizduotas visas gamyklos kolektyvo nueitas kelias. Užfiksuotos įdomiausios darbo ir skraidymų bandymų akimirkos. Gamyklos įkūrimo ir veiklos istoriją nušvietė vienas iš veteranų, profsąjungos komiteto pirmininkas Vytautas Mekščiūnas. Apie gamyklos dabartį, jos žmones



Statinių bandymų laboratorijoje: nuo apkrovos išlinkę sklandytuvo sparnai.



Gamyklos ceche.



Pirmąjį skridimą atlieka naujausias sklandytuvas LAK-15.

ir ateities perspektyvas kalbėjo dabartinis PKB „Sportinė aviacija“ direktorius Aleksandras Jonušas. Didelė grupė gamyklos veteranų ir pirmūnų, tarp kurių konstruktorius Balys Karvelis, Aldona Bendinskienė, Vytautas Minikauskas, Jonas Rudzinskas ir kiti, buvo apdovanoti atminimo medaliais, dovanomis.

Tačiau bene didžiausia kolektyvo dovana jubiliejui — naujas aukštos klasės sklandytuvas LAK-15. Šiuo ilgesniais kaip 25 metų sparnais sklandytuvu jubiliejaus išvakarėse lakūnas-bandytojas Gintautas Nekrašius sėkmingai atliko pirmą skridimą.

PKB „Sportinė aviacija“ planuoja daug įdomių temų. Tai ir standartinės, ir 15 metų klasės, ir naujas dvivietis sklandytuvas. Konstruktorių brėžiniuose jau gimsta ir įdomaus tolumo skridimo dvimotorio lėktuvo projektas. Juo planuojamas įdomus skridimas 1993 metais, pažymint Atlanto nugalėtojų S. Dariaus ir S. Girėno žygdarbio šėiasdešimtmetį.

Sėkmės Jums!

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

Antanas ARBAČIAUSKAS

siančius per atsakingiausią jėgų išbandymą. O šiuo atžvilgiu veiklos sfera labai plati. Respublikos X spartakiada vyks pagal 32 sporto šakas, nemažiau ir sąjunginių varžybų! Žinoma, ne visų varžybų rezultatai bus skaičiuojami, išvedant kiekvieno miesto ir rajono galutinį rezultatą. Čia viskas griežtai reglamentuota.

Turint galvoje, kad Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos miestuose, kurie, kaip žinoma, priklauso pirmajam miestų grupei, geriausios sąlygos plėtoti technines sporto šakas, gausu sporto mokyklų, bazių jų sportininkams keliami didžiausi reikalavimai. Į kiekvieno miesto sąskaitą bus įskaitomi geriausi rezultatai pagal dvidešimt sporto šakų. Antrosios miestų grupės atstovų minimalus sporto šakų limitas — 12. Rajonai ir kurortiniai miestai, kuriuose yra mokomosios organizacijos (sporto klubai, vaikų ir jaunių sporto mokyklos, kitos mokyklos), įvertinimus gaus pagal sėkmingiausią pasirodymą šešių sporto šakų varžybose, o likę — keturių.

Sis vertinimas, mūsų nuomone, objektyvus. Juk nėra tokio rajono, kuriame jaunimas nekultivuotų keturių technikos sporto šakų. Kas kita, kad kartais rajonų patrioti-

nės draugijos vadovai, nežinia kuo tai grįsdami, nesugeba suburti to jaunimo, surengti jam varžybų, pasiekti, kad į rinktines komandas patektų geriausi, kad nė vienas jaunas technikos sporto šakos mėgėjas neliktų „už borto“. Tad, žinoma, reikalingas organizuotumas, išankstinis pasiruošimas: dalykiški pokalbiai su mokytojais, visuomeniniais treneriais, aktyvistais. Juk negalima pamiršti, kad šalia taškų, kuriuos kiekvieno miesto, rajono sportininkai surinks už sėkmingus pasirodymus, numatytos ir baudos už tai, kad nebus dalyvaujama numatytame varžybų skaičiuje. Miestų grupės komandoms bus pridėdama už kiekvieną komandos nedalyvavimą po 6 taškus, o rajonų — po 45. Mat spartakiados įskaita skaičiuojama pagal mažiausiai surinktus taškus. Tai reiškia, kad komanda, užėmusi pirmą vietą, gaus vieną tašką, antrą — du, trečią — tris ir t. t. Kiekvienas komandos nedalyvavimo minimume varžybų skaičiuje atvejis gali turėti lemiamos reikšmės išiaškinant ne tik Respublikos techninių sporto šakų finalinių varžybų nugalėtojo vardą, bet ir viso spartakiados etapo nugalėtojus. Tad reikia dirbti išsijuosus, pasiraityjus rankoves ir nieko nelaukiant.

Zemiau pateikiama Respublikos X techninių sporto šakų spartakiados finalinių varžybų lentelė:

SPORTO ŠAKA	Varžybų vykdymo laikas	Vietos
Autodaugiakovė	08.10-13	Klaipėda
Autokrova	07.28-29	Karijampolė
Automodeliavimas	06.22-25	Vilnius
Autoralis	06. 9-10	Naustatai
Automobilių žiedinės lenktynės	06.24-26	Kaunas
Daugiakovė su šunimis	07.26-30	Kaunas
Greituminė radiotelegrafija	06.22-26	Kaunas
Karinė-taikomoji daugiakovė (finalas)	05.24-27	Kaunas
Irklinimas jaisais	08. 1- 6	Kaunas
Jūrų daugiakovė	08. 1- 6	Kaunas
Kartingais I etapas	05.19-20	Smalininkai
II etapas	07. 7- 8	Siauliai
Laivų modeliavimas	05. 4- 7	Kaunas
Motobolais	Naustatai	Kretinga
Motodaugiakovė	08. 3- 5	Varnė
Motodaugiadienės lenktynės	08.17-19	Naustatai
Motokrova	05.12-13	Naustatai
Mototrials	06. 30-07. 1	Kaunas
Motociklų žiedinės lenktynės	06. 30-07. 1	Kaunas
Motorlaivių sportas	06.22-24	Trakai
Povandeninis orientavimas	07. 5-10	Elektrėnai
Povandeninis plaukimo greičio pratimai	05.10-13	Kaunas
Povandeninė daugiakovė	06. 7-10	Kaunas
Radijo daugiakovė	06.22-25	Vilnius
Sportinė radiopelen-gaija	05.18-20	Kuršėnai
Šaudymas (kulkinis)	06. 27-07. 1	Klaipėda

Šioje lentelėje nepateiktos aviacijos sporto šakos. Jų tvarkaraštis bus praneštas aviacijos sporto klubams.

Po 100 metų

Po šimtmečio pertraukos Lietuvoje vėl atgimė oro balionų sportas. Jo entuziastai prieš porą metų susibūrė į Lietuvos oreivių draugiją. Apie jos veiklą, oreivių pasiekimus bei ateities planus kalbėjais su Lietuvos oreivių draugijos (LOD) viceprezidentu GINTARU SURKUMI.

— Šiuo metu Lietuvoje yra septyni oro balionų klubai: du Vilniuje — „Perkūnas“ ir „Lituanika“, Kaune — „Antis“, Jonavoje — „Skrydis“, Klaipėdoje — „Kiras“. Prienuose ir Alytuje. Lietuvos oreivių draugijai vadovauja Vidmantas Motieka.

Iš viso Lietuvoje turime šesį karšto oro balionus. Greitu laiku turėtume įsigyti dar keletą. Kauno „Anties“ klubui Čekoslovakijoje pasiūtas reklaminis „Bangos“ balionas, nes klubo sponsorius — „Bangos“ gamybinis susivienijimas. Esame nusipirkę vieną atskirą oro baliono kupolą: bordiniame jo fone vienoje pusėje — stiliizuotas Vytis, kitoje — užrašas „Vytautas Didysis“. Šis oro balionas taip ir vadinasi. Jonavos ir Prienu klubai netrukus turėtų gauti du Vengrijoje siūtos oro balionus. Juos mainysime į vieną mūsų sklandytuvą. „Lituanikos“ klubui bus atsiųstas oro balionas iš Čekoslovakijos. Taigi artimiausiu metu Lietuvos oreivių draugija turės dešimt oro balionų.

Vienas geriausių klubų veikia Prienuose. Jame šiuo metu yra penki pilotai — profesionalai aviatoriai arba dirbę aviacijoje. Kauno „Anties“ klube — irgi penki pilotai, du iš jų — aviatoriai. „Lituanikos“ klubas veikia kooperatyvo principais. Alytuje — vienas oro balionų pilotas, Jonavoje — du, Vilniaus „Perkūno“ klube šiuo metu treniruojasi keturi pilotai. Pats jauniausias — Klaipėdos klubas.

1988 metais Lietuvos oro balionų pilotai dalyvavo Lenkijoje vykusiame šeštojo Europos čempionato fieste. Praėjusių metų gegužės mėnesį Vilniuje buvo suorganizuota pirmoji Tarybų Sąjungoje tarptautinė oro balionų šventė, liepos mėnesį tarptautinės varžybos vyko Trakuose. Jose skraidė 16 oro balionų.

Ne kartą vykome ir į varžybas bei šventes užsienyje. Du „Perkūno“ klubo pilotai — Romas Mikelevičius ir Ramūnas Vienažindis skraidė turbūt didžiausioje pasaulyje oro balionų fiesteje Prancūzijoje, skirtoje 200-osioms Prancūzų revoliucijos metinėms pažymėti. Joje dalyvavo 789 balionų įgulos. Buvome pakviesti ir į Ispanijos fiestą, dalyvavome pramoniniuose bei reklaminiuose skraidymuose.

Lietuvos oro balionų įgula taip pat dalyvavo varžybose Anglijoje, kur Arvydas Dirmeikis pirmą kartą skraidė su Dono Camerono firmoje pasiūta trispalviu oro balionu „Aušra“, padovanotu Lietu-

vai Tomo ir Soukupo firmos. Soukupas yra JAV balionuotojų prezidentas. Jis suorganizavo lietuvių sportininkų priėmimą Amerikoje, o firma perdavė rekomendacinį laišką Kauno miesto vykdomajam komitetui.

Lietuvos oro balionų atstovai dalyvavo Japonijoje vykusiame devintajame pasaulio oro balionų čempionate. Deja, tik vienas iš dviejų lietuvių ekipažų (pilotai Juozas Valūnas ir Gintautas Morkaitis) atstovavo Lietuvai. Rimvydas Maciulevičius su „Pepsi“ baliono įgula atstovavo Tarybų Sąjungai.

Lietuvoje šiuo metu turime penkiolika pilotų, skraidančių oro balionais. Tai reikalingas minimumas. Tačiau kol kas draugija ir atskiri klubai dar neturi savo patalpų, dėl to kyla nemažai problemų.

Yra draugijoje ir vidaus problemų, kurios nepadaeda nei mūsų veiklai, nei oro balionų sporto plėtojimui Lietuvoje. Jas stengiamės spręsti.

Kokie artimiausi veiklos planai? Vienas svarbesnių uždavinių šiuo metu — suorganizuoti pirmąjį Lietuvos tarptautinį oro balionų čempionatą. Jis numatytas rengti gegužės 23—30 dienomis. Pakviesime dalyvauti apie 30 oro balionų komandų iš 14 pasaulio šalių. Varžybos vyks Rumšiškėse.

Turime idėjų ir dėl savų oro balionų gamybos. Organizatorius — Lietuvos TSR Vietinės pramonės ministerijos projektavimo ir konstravimo technologijos instituto direktorius Arūnas Ramonis. Yra gamybai reikalingos patalpos, įrengimai. Baigiama kurti baliono kupolo gamybai reikalinga medžiaga. Neblogos kokybės ir turima nedeganti medžiaga, naudojama balionų apaciui. Neseniai pagaminti degikliai. Pynėjas Egidijus Savickas nupynė pirmąjį lietuvišką oro baliono krepį. Lyginant su užsienyje pagamintais standartais, jis įvertintas gerai.

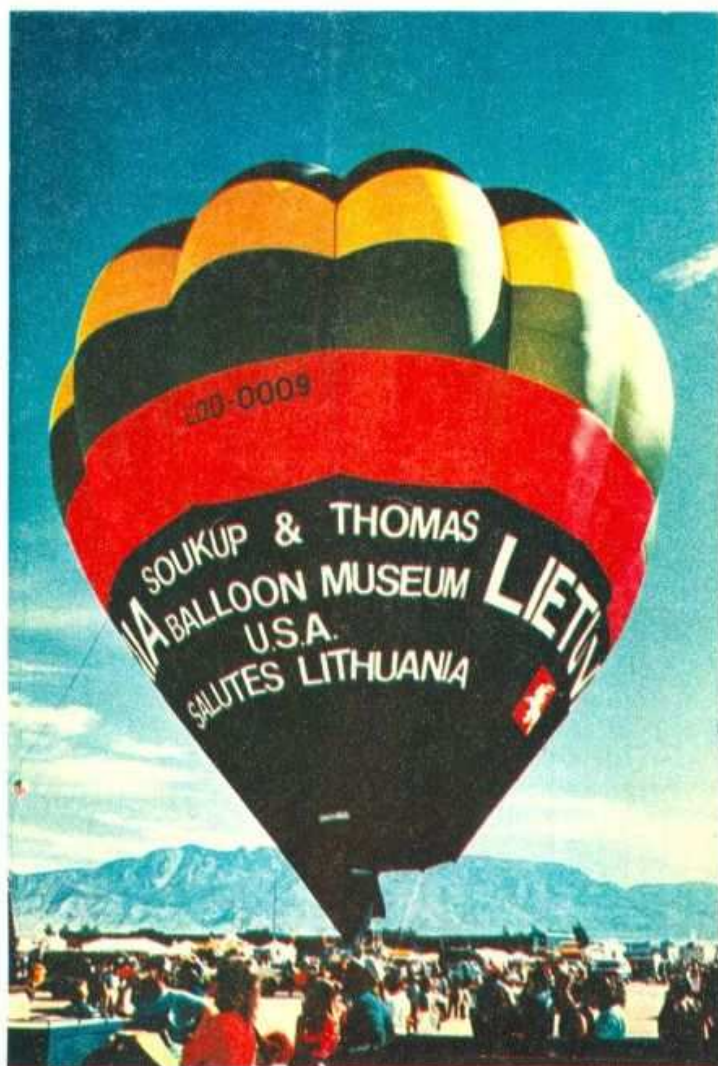
Dar viena šių dienų aktualia: kovo 11—13 dienomis Liuksemburge vyks CIA — vieno FAI komiteto posėdis. Jame bandysime iškelti klausimą dėl Lietuvos oreivių draugijos priėmimo į šį komitetą. Tai būtų nemažas palengvinimas Lietuvos oro balionų sportininkams — Europos, pasaulio čempionatuose galėtume atstovauti Lietuvai. O tai jau būtų tikrai nemažas pasiekimas.

Kalbėjosi
Ingrida SEMASKAITĖ

VAIZDAI IS BALIONŲ
FIESTOS AMERIKOJE.



AMERIKIEČIŲ SOKUPO IR
TOMO LIETUVOS OREI-
VIAMS PADOVANOTAS TRIS-
PALVIS ORO BALIONAS
„AUSRA“.

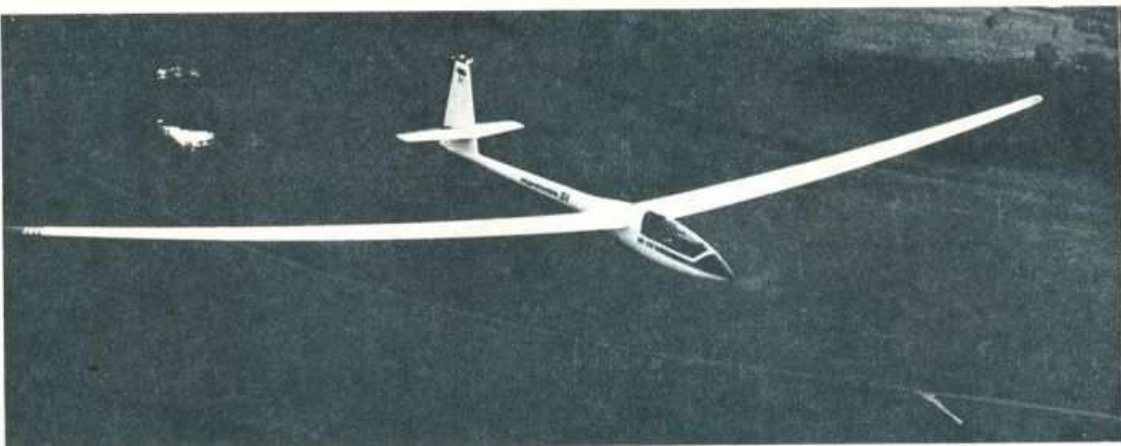


[prasta sklandymo varžybas rengti trijų klasių sklandytuvais: laisvos, standartinės ir 15-os metrų klasės. Tokį sklandytuvų grupavimą yra įteisinusi ir Tarptautinė aviacijos federacija (FAI). Bet štai pastaraisiais metais vis plačiau imta kalbėti ir diskutuoti apie dar vieną, naują sklandytuvų klasę — pasaulinę. Taip siūlo vadinti (tiesa, tai dar nėra oficialiai įtvirtinta) vienviečius nesudėtingų konstrukcijų ir nebrangiai kainuojančius sklandytuvus-monotipus konstruktoriai, treneriai, sklandymo entuziastai. Su tokiais sklandytuvais skraidytų ne absoliuti dauguma sportininkų, siekiančių didelių greičių čempionatuose, rekordinių tolių, o įvairaus amžiaus sklandymo bei kitų aviacijos sporto šakų entuziastai, laisvalaikio valandas mėgstantys praleisti aerodrome, paskriesti sklandytuvu tarp debesų.

Nustatyta, kad šiuo metu sklandymas kultivuojamas 33 pasaulio šalyse, kuriose skraido apie 120.000 sklandytojų. Suskaičiuojama daugiau kaip 24 tūkstančiai sklandytuvų. Dar dvidešimtyje šalių sklandytuvais skraido juos įsigiję pavieniai entuziastai. Tai nėra daug. Tačiau ir iš šio sklandytojų skaičiaus tik apie dešimtadalį tesudaro vadinamieji sklandymo asai, skraidymuose siekiantys tik sportinių rezultatų. Jų sklandytuvai yra geros kokybės ir labai brangūs. Pavyzdžiui, norint gerinti sklandytuvo kokybę bent dviem procentais, jo kaina padidėja net iki dešimties procentų. Todėl bet kam įsigyti sklandytuvą nėra lengva.

Sklandymas labiausiai paplitęs ir geriausi sklandytuvai gaminami Vakarų Vokietijoje. Jų gamybos sklandytuvai sudaro beveik 90 procentų pasaulinio sklandytuvų eksporto. Beje, VFR gamybos sklandytuvais atsakingose tarptautinėse varžybose rungtyniauja ir tarybiniai sportininkai.

Didžiama sklandytojų mėgėjų, neturėdami galimybių įsigyti brangiai kainuojančių pramoniniu būdu



Pavadino pasaulinės klasės sklandytuvais

gaminamų sklandytuvų, mėgina patys juos statyti. Tačiau ir čia susiduriama su dideliais sunkumais: sudėtinga gamybos technologija, stinga kompozicinių medžiagų, reikalingos įrangos, gamybinių patalpų. Todėl susidarė situacija, kuri vertė ieškoti būdų sukurti pigų, patogų eksploatuoti, nesudėtingos konstrukcijos sklandytuvą. Tuo tikslu FAI techninė komisija paskelbė konkursą tokio tipo sklandytuvui sukurti. Kokie jam keliama reikalavimai?

Pirmiausia, sklandytuvai turi būti vienvietis, būtinai žymiai pigesnis už dabar eksploatuojamus ir nesudėtingas eksploatuoti. Sklandytuvai privalo atitikti tokius techninius reikalavimus: sparnų ilgis — 12—15 metrų, minimalus skridimo greitis — 60 km/val., minimalus žemėjimo greitis — 0,75 m/s, aerodinaminė kokybė — ne

mažiau kaip 30, važiuoklė — neįtraukiama. Sklandytuvai negali turėti užsparnių ir vandens balasto. Konstrukcija turi būti tokia paprasta, kad sklandytuvui sumontuoti ir išmontuoti neprireiktų daugiau kaip dviejų žmonių. Ir pats svarbiausias reikalavimas — tokio tipo sklandytuvai bus monotipai, tik toks, kokią jo konstrukciją pripažins geriausia FAI konkurso komisija. Kaip tik tokį patvirtintą pasaulinės klasės sklandytuvą nesudėtinga bus gaminti įvairiose šalyse. Ir dar vienas reikalavimas: tokia pasaulinės klasės sklandytuvo konstrukcija neturi būti keičiama mažiausiai 20 metų. Reikia pastebėti, kad tokiomis sąlygomis gaminant pasaulinės klasės sklandytuvus didelėmis serijomis juos galima būtų dar labiau atpiginti, o tai sudarytų realias galimybes ko ne kiekvienam sklandymo entu-

ziastui jį įsigyti. Konkurso sąlygose nustatyta, kad pasaulinės klasės serijinės gamybos sklandytuvai neturi viršyti pusę šiuolaikinio standartinės klasės sklandytuvo kainos.

Pradėjus gaminti ir FAI oficialiai įteisinus pasaulinės klasės sklandytuvą, atsirado panašios galimybės masiškiau ir daugelyje pasaulio šalių rengti sklandymo varžybas. Be didelių išlaidų ir fizinių pastangų galima tokiais sklandytuvais rengti klubines, šalies, kontinentų ir net pasaulio pirmenybes. Apie tai jau realiai galvojama FAI būstinėje. Nebūtų sudėtinga šios pasaulinės klasės sklandytuvais rengti ir olimpinį žaidynių sklandymo varžybas, nes sklandymas yra pripažinta olimpinio sporto šaka.

Pabaigai — vienas apmąstymas šio straipsnio tema. Prienų projektavimo-konstravimo biure „Sportinė aviacija“ (buvusi Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla) yra gabiių sklandytuvų konstruktorių. Ar nevertėtų jiems pamiklinti savo kūrybinę mintį ir dalyvauti minėtame FAI konkurse, kuriant pasaulinės klasės sklandytuvo projektą.

V. RAČIONAS



Naujas FAI apdovanojimas

Lenkijos aeroklubo pasiūlymu Tarptautinė aviacijos federacija apdovanojimų sąrašą papildė nauju medaliu. FAI Pelagijos Majewskos medalis kasmet bus skiriamas moterims, pasižymėjusioms visuomeninėje sklandymo sporto veikloje arba pasiekusioms gerų sportinių rezultatų.

Lenkų sklandytojos Pelagijos Majewskos vardą gerai žino pasaulio sklandymo visuomenė. Tai šešiolikos pasaulio sklandymo rekordų autorė, daugelio tarptautinių

varžybų nugalėtoja, daugkartinė Lenkijos čempionė. Už didelius pasiekimus sklandymo sporte 1960 metais apdovanota FAI Lillienthalio medaliu. Ji ne kartą viešėjo ir Lietuvoje. Dalyvavo atvirose mūsų Respublikos ir Pabaltijo šalių pirmenybėse.

Pelagija Majewska žuvo 1987 metais Lisabonoje, kai demonstravimo metu užsidegė lėktuvas.

Pelagija Majewska 1968 metais Počiūnų aerodrome.



Vytautas SABECKIS — pirmas 1989 m. TSRS sklandytojų dešimtuke



Sąjunginė sklandymo federacija sudarė geriausių praėjusio sezono sportininkų dešimtukus. Tarp vyrų yra net penki mūsų respublikos atstovai. Dvi Lietuvos atstovės yra ir geriausių moterų dešimtuke. Štai kokia pavirtintų dešimtukų eilė:

VYRAI

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Vytautas Sabeckis | Lietuva |
| 2. Gintaras Drevinskis | Lietuva |
| 3. Antanas Rukas | Lietuva |
| 4. Aleksandras Dlatlovas | RTFSR |
| 5. Anatolijus Silvanovičius | RTFSR |
| 6. Stasys Skalskis | Lietuva |
| 7. Vladimiras Panafutinas | RTFSR |
| 8. Vladimiras Ševčenka | Ukraina |
| 9. Igoris Gapanovičius | Ukraina |
| 10. Vytautas Mačiulis | Lietuva |

MOTERYS

- | | |
|------------------------|-------------|
| 1. Tamara Sviridova | RTFSR |
| 2. Eda Laan | Estija |
| 3. Daina Vilne | Latvija |
| 4. Valentina Supe | Latvija |
| 5. Anu Charak | Estija |
| 6. Valentina Toporova | Ukraina |
| 7. Svetlana Timkova | Baltarusija |
| 8. Edita Smilgevičiūtė | Lietuva |
| 9. Zinta Vicska | Latvija |
| 10. Rima Stašaitytė | Lietuva |

KLAUSIATE — ATSAKOME

„Gerbiama redakcija, praėjusiais metais Paryžiaus aviasalone buvo demonstruojamas tarybinis naikintuvas Su-27. Iki šiol apie šį lėktuvą neteko girdėti. Tai labai prašau aprašyti lėktuvo Su-27 konstrukciją ir jo duomenis. Pateikti jo brėžinius. Kaip rašė laikraštis „Izvestija“, Paryžiuje šiuo lėktuvu buvo atliekama aukštojo pilotazo figūra „kobra“. Kokia tai figūra!“

Antanas AGANAUSKAS
Alytus

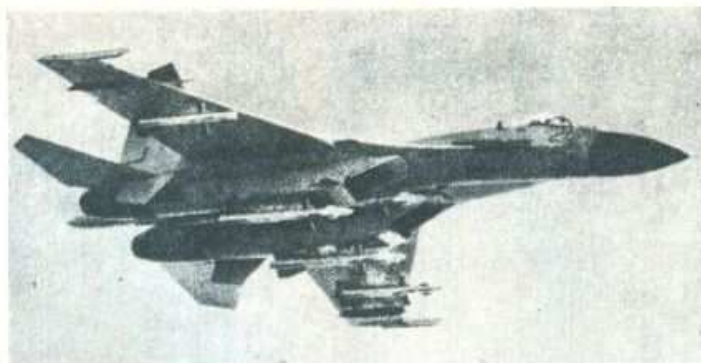
Ilgą laiką sėkmingai eksploatuotus pirmuosius reaktyvinius lėktuvus MiG-9, Jak-15, MiG-15, MiG-17, Su-7 ir kt. pakeitė tobulėsių MiG-21, MiG-23, MiG-25 karta. O kol jais skraidė Karinių oro pajėgų lakūnai, konstruktorių biuruose buvo kuriami naujos kartos naikintuvai. Pirmasis viešai pademonstruotas Anglijoje 1988 metais buvo MiG-29. O praėjusiais metais Paryžiaus aviasalone tarp kitų jau buvo demonstruojamas ir naikintuvas Su-27 bei šio lėktuvo dvivietis variantas Su-27 UB.

Naikintuvas Su-27 skirtas oro erdvės, kitų aviacijos dalinių lėktuvų apsaugai ir pritaikytas karo veiksmams, kai reikia paremti žemės kariuomenę.

Lėktuve Su-27 panaudota moderni navigacinė aparatūra. Jis turi elektroninę bendradarbiavimo sistemą su ankstyvo įspėjimo lėktuvais Il„a“-76 (AWAKS sistemos analogas). Lėktuve įmontuota aparatūra, kuri teikia informaciją apie prieš radijo lokatorių apšvitinimą, yra ir navigacinių kosmoso palydovų ryšys. Naudojant automatinę tūpimo sistemą ILS, juo galima skraidyti bet kokiomis oro sąlygomis. Lakūno šalme įtaisytas raketų valdymo taikiklis, o ausinėse žmogaus balsu perduodamas pavojaus signalas.

Lėktuvas Su-27 yra vienvietis, dviejų variklių reaktyvus naikintuvas. Jo konstrukcija metalinė, kurioje, be duraliuminio, daug kur naudojamas titanas, yra elementų ir iš stiklasčio.

Sparnai — su 40° priekinės



briaunos strėliškumui. Juose per visą ilgį įtaisyti priešsparniai, o užsparniai sudaro tris penktadalius sparno ilgio. Sparnų galuose įtaisytos profiliuotos, aptakios sijos, prie kurių pakabinamos raketos. Šijai kartu tenka ir flaterį apsaugančio svorio funkcijos. Sparnai — neigiamos 2° „V“ formos.

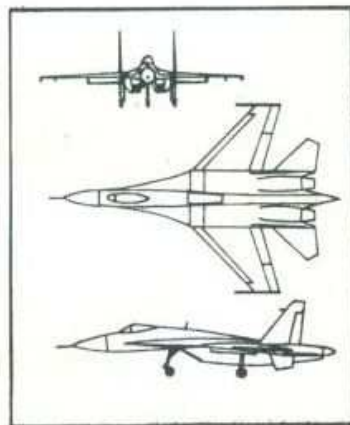
Liemens priekinė dalis nulenکتa žemyn, todėl pilotas viską gerai mato. Priekyje po stiklasčio danga įmontuota bortinio radijo lokatoriaus antena. Piloto kabina hermetiška, joje įrengta deguonies aparatūra. Kabinos gaubtas — lašo formos, sudarytas iš dviejų dalių. Judamoji dalis atidaroma pakeliant ją į viršų. Prie kabinos gaubto rėmo pritvirtinti veidrodėliai užpakalinei sferai stebėti. Piloto krėstas yra su K-36 tipo katapulta, kuri užtikrina saugumą katapultuojantis net nuo žemės paviršiaus. Už kabinos liemuo švelniai susilieja į bendrą su sparnais vienetą, kuriame yra ir variklių gaubtai. Užpakalinėje liemens dalyje įtaisytas stabdomo parašiuoto konteineris, o liemens viršuje — vienintelis aerodinaminis stabdis. Horizontalios uodegos plokštumos pritvirtintos variklių ašies aukštyje. Aukštumos vairui tuo pat metu tenka ir papildomos eleronų funkcijos. Vertikalios uodegos plokštumos lygiagrečiai sudvejintos. Važiuklė triratė, skridimo metu įtraukiama. Valdymo sistema mechanškai-hidraulinė. Priešsparniai atsidaro automatiškai, priklausomai nuo skridimo sąlygų.

Lėktuve yra du dviejų kontūrų turboreaktyvinių varikliai R-32. Jie įmontuoti vienas nuo kito atskirose gondolose. Varikliai atskirti todėl, kad vieną jų pažeidus antrasis galėtų netrikdomai dirbti. Lėktuvas Su-27 kurį laiką gali skristi ir su vienu varikliu. Apačioje esančios angos orui reguliuojamos uždaro-momis sklendėmis. 8300 litrų talpos kuro bakai įtaisyti liemenyje ir sparnuose. Jei reikia, galima panaudoti du papildomus numetamus kuro bako.

Lėktuvas Su-27 ginkluotas 30 mm patrankėle ir turi 10 raketų

pakabinimo taškų. Maksimalus raketų arba bombų svoris — 6000 kg.

Paryžiaus aviasalono dienomis Burže aerodrome vyko skraidančios technikos demonstravimas ore. Rodydamas naikintuvo Su-27 pavaldomo savybes lakūnas-bandytojas Viktoras Pugačiovas atliko aukštojo pilotazo figūras ir pademonstravo iki šiol nematytas lėktuvo evoliucijas. Horizontalaus skridimo metu lėktuvas didino atakos kampą ir mažino greitį. Pasie-



kus kritišką kampą ir toliau jį didinant sparnai jau nesudaro jokios keliamosios jėgos. Tolimesnėje skridimo stadijoje lėktuvas pasiekia vertikalią padėtį ir atsistoja net 110° kampu. Taip paskridus, panaudojant sparnų mechanizaciją lėktuvas vėl atsatomas į horizontalų skridimą. Stebint šį efektingą lėktuvo manevrą, jo svyravimą minimaliuose greičiuose susidarė kobros galvos svyravimo vaizdas. Todėl šiai figūrai ir prigijo „kobros“ vardas. Piešinyje pavaizduotas figūros „kobra“ schema.

LEKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	14,70 m
Lėktuvo ilgis	21,60 m
Lėktuvo aukštis	5,50 m
Nešančių plokštumų plotas	63,20 m
Tuščio lėktuvo svoris	17700 kg
Didžiausias skridimo svoris	28800 kg
Maksimalus skridimo greitis	2,3 Ma
Maksimalus greitis prie žemės	1,1 Ma
Didžiausias skridimo aukštis	19000 m
Skridimo nuotolis	5000 km
Kovinio veikimo spindulys	1500 km





„SPARNŲ“ SPECIALAUS KORESPONDENTO ŠARŲO SKAPCEVIČIAUS FOTOREPORTAŽAS

Prieš mėnesį kalmyninėje Baltarusijoje į gimtąjį kaimą iš miško sugrįžo žmogus, kuris nuo stalinizmo represijų ten slapstėsi daugiau kaip keturis dešimtmečius. Negalėčiau garantuoti, bet, ko gero, jis tikrai nėra matęs televizoriaus ekrane, kaip į kosmosą paleidžiama raketa. Taipogi negarantuočiau, kad visoje Tarybų Sąjungoje galima būtų rasti dar bent vieną tokį žmogų. Daugeliui tokie telesiužetai jau tiesiog įkyrė. Tai gi ko galima buvo tikėtis iš kėlionės į Baikonurą vėlyvą praėjusių metų rudenį? Kaip bebūtų, vienoje svarstyklių lėkštelėje — smalsumas ir profesinė pareiga, o kitoje — nieko...

Kelionę organizavo TSRS užsienio reikalų ministerijos spaudos centras, tad grupėje buvo daug užsieniečių ir nemažai žurnalistų iš sąjunginių respublikų. Galima pagalvoti, kad centras jau pratinasi ir mūmose matyti užsieniečius. Nors po kosmodromą buvome

vežiami skirtinguose autobusuose, į Leninsko miesto apylinkėse esantį aerodromą Krainij skridome vienu lėktuvu. Ir nieko nestebino, kad lėktuvas nudažytas Aerofloto spalvomis, o lakūnai vilki kariškėmis uniformomis. Penkiasdešimt rublių — į ten, penkiasdešimt — atgal. Gauni kvituką su karinės dalies antspaudu ir lipk į lėktuvą IL-76 TD.

Užsieniečiai, aišku, turėjo keletriopai daugiau aparatūros, nei mes (Ričardas Sartavičius ir Skirmanas Pabedinskas iš TV, Renatas Neverickas iš „Respublikos“ bei šio reportažo autorius). Ypač puikiai atrodė vienas japonas su didžiuliu lagaminu ant ratukų. Tik vėliau paaiškėjo, kad jame vežiasi kostiumą.

Baikonuras pasitiko 11 laipsnių šiluma, ir tai atrodė itin karšta po 20-ties laipsnių šalčio Maskvoje. Bet dėmesį labiau traukė pats Leninsko miestas, kuris tik neseniai

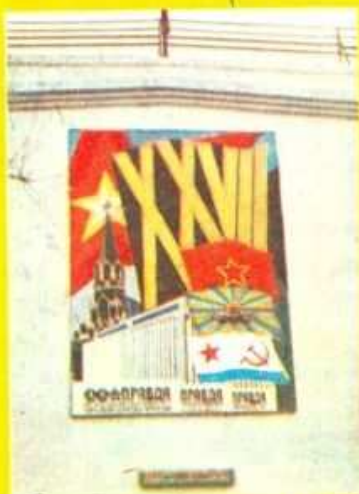
tapo prieinamas tokioms specialioms grupėms, kaip mūsų. Miestą trumpai galima būtų apibūdinti trim žodžiais — didelis karinis miestas. Architektūra, vaizdinė agitacija, aprūpinimas, ūkis — viskas paženkliną viena žyme. Bet ne ši gyvenvietė tikrasis Baikonuro veidas.

Visą dieną sukiojomės po kosmodromą, kurio dydis 100X200 km. Tai tankus geležinkelis ir asfaltuotų kelių tinklas, daugybė įvairių įmonių, montavimo ir bandymų korpusai, vadavietės, stebėjimo punktai. Mano akimis, svarbiausia yra trys starto aikštelės: „Sojuz“,

„Proton“ ir „Energijos“ tipų raketoms leisti. Matėme ir dar vieną raketų paleidimo aikštelę. Tai 1978 metais pagal SGA-2 sutartį susprogdinta aikštelė, kurios griuvėsiai vargu ar ne tyčia laikomi nepaliesiti iki šiol. Nemenkesnis atrakcionas kosmodromo lankytojams ateityje turėtų būti ir 5,5 kilometrų ilgio bei 90 metrų pločio takas „Buranams“ nusileisti.

Mūsų apsilankymo dienomis „Sojuz“ aikštelė buvo tuščia. „Energijos“ komplekse stovėjo toks aparatas, kuris neskris į kosmosą, o tarnauja tik visų sistemų bandymams. O „Proton“ aikštelėje

„Protono“ konstruktorius Anatolijus Nedajvoda tarp žurnalistų.



Agitacija yra... agitacija.

Pirmųjų kosminių skrydžių vartai — raketų „Sojuz“ starto aikštelė.





„Energija“ — ateities raketa.



Lietuvos TV žurnalistų Ričardo Sartatavičiaus ir Skirmanto Pabedinsko interviu su Baikono kosmodromo vado pavaduotoju Algimantu Naudžiūnu.

viskas buvo tikra. Stovėjo raketa, skirta iškelti į kosmosą aparatą „Granat“, visi pasiruošimai jau buvo baigti. „Proton“ raketų konstruktoriui Anatolijui Nedajvodai, atrodo, nebeliko ką veikti, tik laukti žurnalistų ir atsakinėti jių ne itin gudrius klausimus.

Ir išvis, per šią kelionę galėjai klausinėti ką nori ir ko nori, filmuoti ir fotografuoti — taip pat. Bereikalingas apsidraudimas, pseudopaslaptingumo skraistė dabar lyg vėjo nupūsti. Ir niekas nenukentėjo. Nei paslapčių skrynios, nei smalsūs skaitytojai ar televizijos žiūrovai.

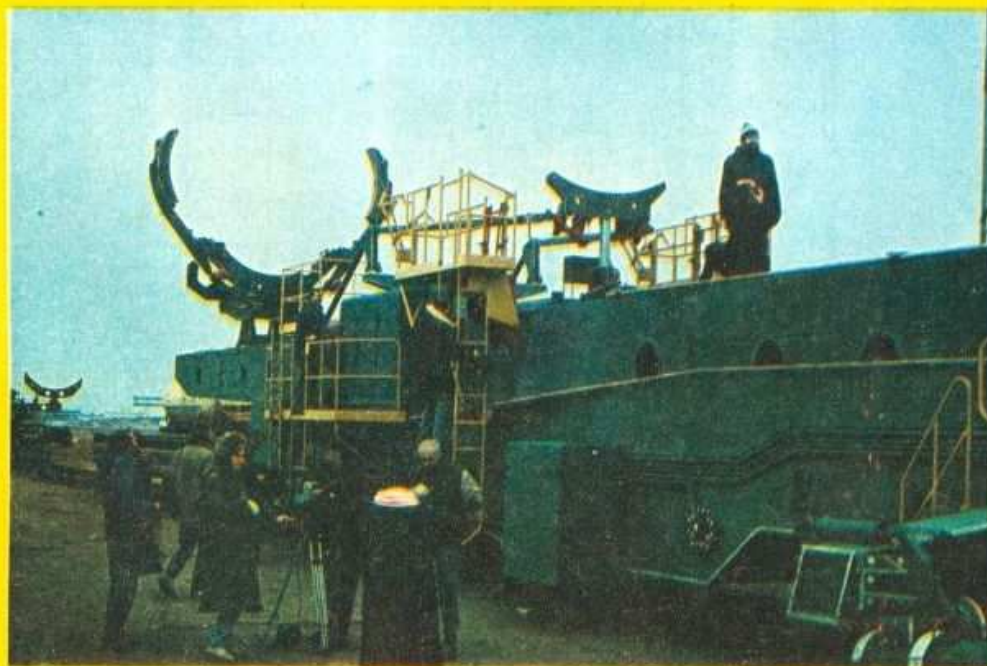
Vis tik išvykos kulminacija buvo startas į kosmosą. Buvo jau beveik vidurnaktis, kai vėl atvykome prie „Protono“. Dabar jis stovėjo ryškiai apšviestas. Aptarnavimo konstrukcijų raizginys buvo jau dingęs. Stebėjimo punkte, maždaug už dviejų kilometrų nuo aikštelės, vos ne balagano nuotaika: koncertavo estrados artistė iš Maskvos, veikė bufetas. Žinoma, čia buvo tik publika, kurią užimti turėjo ir keletas generolų. Tarp jų sukiojosi ir kosmodromo vado pavaduotojas, mūsų tautietis generolas majoras Algimantas Naudžiūnas, visą laiką mus rūpestin-

gai globojęs.

Kai stebėjimo punkte pakabinoti garsiakalbiai ėmė kartoti iš vadovietės perduodamas pasakutines komandas, žvilgsniai jau buvo įbėsti į „Protono“ stulpą. Kuo skiriasi betarpiškas jo starto stebėjimas nuo TV įspūdžio? Kosmodrome, visų pirma, pamatai ugnies plykstelėjimą ir spalvotus dūmų kamuolius, po to išgirsti variklių griaudėjimą ir po kojomis suvirpa žemė, o galiausiai atriada oro banga, nuo kurios suplazda skvernai ir kelnų klešnės. Per televiziją viskas tas pats, tik niekas nesudreba ir neplazda.

Žinoma, be šito betarpiško įspūdžio buvo ir įdomūs pokalbiai su kosminių programų kūrėjais Maskvoje, Mokslių Akademijos Kosminių tyrimų institute. Bet čia jau kita tema. O Baikonoūras paliko dvejetainį įspūdį. Kai lankėmės „Protonų“ montavimo ir bandymo korpusą, vaikčiojome kilimu, kuris buvo patiestas ant nespėjusių išdžiūti dažytų grindų. Greičiausiai dažai prasti pasitaikė... O raketa kosminį aparatą „Granat“ į tolimąją orbitą iškėlė nepaprastai tiksliai.

Žurnalistams buvo leista landžioti visur.



Iki „Protono“ starto liko 10 valandų...



Penktasis TSRS aviakonstruktorių mėgėjų saskrydis pernai buvo surengtas Rygoje. Sename Spilvės aerodrome jau seniai nebuvo tokio žmonių šurmulo. Aerouosto automobilių stovėjimo aikštelėse buvo daugybė įvairių respublikų numeriais pažymėtų automobilių, o oro erdvę drebindami skraidančių aparatų variklių gaudesys.

Miestui plečiantis prie Spilvės aerodromo priartėjo gyvenamieji namai. Šiandieniniams keleiviniams lėktuvams per trumpas pasidarė ir kilmės-tūpimo takas. Aerodrome jau daugiau kaip 15 metų — tik sanitarinės aviacijos lėktuvai ir sraigasparniai. Matydami aplėstą aplinką nejučiom prisiminiau mūsų Kauno aerodromo likimą. Rygos Spilvės Latvijos aviatoriams, kaip ir mūsų Kauno Zagariskės — visa jų skraidymų istorija. 1918 metais Latvijai atgavus nepriklausomybę čia trofėjiniais lėktuvais buvo apmokomi jų pirmieji karo lakūnai. Per šį aerodromą 1922 metais nusidriekė viena iš pirmųjų Europoje tarptautinė keleivinė oro trasa Berlynas-Klaipėda-Ryga-Talinas. Vėliau per Spilvę skraidė lėktuvai oro linijomis Karaliaučius - Kaunas - Ryga - Talinas-Helsinkis. Šiame aerodrome 1924 metais sėkmingai buvo sukurtas, išbandytas ir pastatytas pirmasis Latvijoje konstruktoriaus Rudolfo Vitols lėktuvas R-1 „Sprididis“. Vėliau čia buvo rengiamos įspūdingos aviacijos šventės, sportinės varžybos. Aerodromas Spilvėje susijęs ir su mūsų aviatorių istorija. 1925 metų rugsėjo mėnesį su savo sukurtu lėktuvu ANBO I Spilvės aerodrome apsilankė konstruktorius leitenantas Antanas Gustaitis. 1933 metais A. Gustaitis antrą kartą su majoru Vytautu Jablonskiu atskrido čia jau moderniu ANBO IV. Per šį aerodromą 1939 metais varžybose skrido ir pirmųjų Baltijos šalių lakūnai sportininkai. O 1958 metais, ruošdamasi savo pirmam debiutui visasąjunginėse pirmenybėse, čia sportinėje stovykloje treniravosi Lietuvos parašiutininkų rinktinė...

Senų aerodromų likimas visur skaudžiai prisimenamas. Tai aviacijos vystymosi, pažangos ir tragiškų aviacijos avarių istorija. O iš jų skraidžiusiems aviatoriams tai brangūs jaunystės namai, kuriuo-

se buvo gražiausios dienos, išsipildė svajonės. Todėl ir norima istorinius aerodromus išsaugoti ateities kartoms. Po ilgai trukusių diskusijų su miesto valdžia pagaliau, atrodo, buvo nuspręsta istoriškai Rusijai Chodynkos aerodromui Maskvoje (dabar Centrinis aerouostas) atėti. Čia bus įrengtas aviacijos ir kosmonautikos muziejus. O dabar Maskvos aviatoriai kovoja dėl Tušino aerodromo likimo, kuris projektuotojų brėžiniuose jau suplanuotas ir po juo įrengta laikinai užkonservuota metro stotis. Norėdami išsaugoti Spilvės aerodromą, kovoja ir Latvijos aviatoriai. Čia numatoma įkurti modernų specializuotą aviacinį-turistinį centrą. Vyksta derybos su užsienio firmomis dėl modernių viešbučių, restoranų, sportinių įrenginių ir baseinų statybos. Tai įgyvendinus ir išsaugojus skraidymų lauką bus puiki nuolatinė vieta lengvosios aviacijos salonų renginiams, tarptautiniams lakūnų-mėgėjų ruošimo centrui. Kuriamas aviacijos muziejus, kurio pirmieji eksponatai jau renkami buvusio aerouosto patalpose, o aerodromo lauke jau pulkuojasi keleviniai lėktuvai An-2, Il-14, Il-62, Jak-42, Tu-134 ir kt. Kai matai Spilvės aerodromo atsinaujinimą, mintimis vėl grįžti prie Kauno aerodromo. Taip, ir mes kuriame aviacijos muziejų. Iš Mickėvičiaus gatvės perkėlėme Jono Balčiūno ir Jono Cepulio įsteigto visuomeninio aviacijos muziejaus eksponatus, atgabenome „Lituanikos“ kopiją, rasim ir daugiau eksponatų. Tačiau ar nereikėtų drąsiau žiūrėti į ateitį? Kaip latviams statyti viešbučius su pramoginiais sportiniais įrengimais. Rengti lengvų skraidymo aparatų saskrydžius, oro balionų šventes. Tokį kapitalinį sportinį-turistinį centrą su viešbučiais, restoranais užsienio svečiams būtų galima panaudoti ir Kačerginėje rengiamoms 1-os formulės automobilių lenktynėms.

ATRINKTI GERIAUSIEJI

Aerodromo pakraštys atrodė lyg didžiulis čigonų taboras. Tarp įvairiausių išvaizdos skraidančių aparatų — palapinės, automatinės ir pervežimo priekabos. Siemet apžiūrai buvo pateikti 113 konstruktorių mėgėjų kūriniai. Kvalifikuota techninė komisija, vadovaujama Vjačeslavo Kondratjevo, atidžiai išnagrinėjo mėgėjų skraidymo konstrukcijas, patikrino jų atsparumą, nustatė svorio centrą. Skraidyti leista daugiau kaip 50-čiai aparatų. Nors daugumą iš jų jau buvo išbandę patys mėgėjai, o dalis jų oro keliu ir atkeliavo į saskrydį, apžiūroje juos naujai apskraidė Aviacijos pramonės ministerijos lakūnai bandytojai. Prityrę lakūnai patikrino lėktuvų ir skraidyklų skridimo, pavidumo ir pastovumo savybes. Skraidymų komisijai, vadovaujamai lakūno bandytojo Viktoro Zabolockio ir Konstruktorių-lakūnų mėgėjų federacijos pirmininko lakūno kosmonauto Igorio Volko, tikrai nestigo darbo.

Jeigu dėl geriausio lėktuvo niekam nekilo jokių abejonių, tai nustatyti kitų konstrukcijų atskirus privačius buvo tikrai sudėtinga. Geriausiu savo konstrukcija, darbo kokybe, skraidymų duomenimis pripažintas panevėžiečio konstruktoriaus Vlado Kensingailos lėktuvas VK-8 „Aušra“. Tai lėktuvas, skirtas laukų ir miškų apdorojimui iš oro. Konstruktoriui paskirta Aviacijos pramonės ministerijos pirmoji 10 000 rublių pinigine premija. Antrą vietą pripažinta konstruktoriui iš Kulbyševio Nikolajui Masterui, sukūrusiam dviejų variklių lėktuvėlį M5 „Feniks“. Visus nustebino tiesiog profesionaliai pagamintas lėktuvas „Sešupė“. Šiam Marijampolės SDAALR automokyklos garažo viršininko Algimanto Kašubos pagamintam dviviečiui lėktuvui pripažinta trečioji vieta. Tarp kitų dėmesį atkrei-

džio amfibijos S-2 kopija. Ji atkeliavo iš Tiumenės srities Urajas miesto. Beje, amfibija buvo išbandyta ir Spilvės aerodrome, ir Kišo ežere, pakylant bei nusileidžiant ant vandens. Pirmasis lėktuvas S-2 egzempliorius buvo išbandytas 1931 metais.

Apžiūros pabaigoje savo aparatais skraidė patys konstruktoriai. Jiems buvo surengtos varžybos. Buvo vertinamas pakilimas, skridimas tiesiaja, posūkliai, tūpimas ir „bombų mėtymas“ į žemę pažymėtą taikinį. Čia mūsų pilotams sekėsi blogiau. Algis Lukoševičius, skridęs „Atgimimu“, užėmė šeštą, o Vladas Kensingaila su „Aušra“ — septintą vietą. Laimėjo minkietis Aleksandras Jefremovas lėktuvas „Mir-02“. Antrą vietą užėmė maskvietis Anatolijus Markalovas lėktuvas „Aist 123 M“. Trečias buvo kijevietis

DIDYSIS PRIZAS — DAR KARTĄ LIETUVOS KONSTRUKTORIAM

pė Voroneže pagamintas konstruktoriaus Viktoro Pivovarovo biplanas „Debut“ ir maskviečio Anatolijaus Markalovo dvivietis lėktuvas „Aist 123 M“. Gera įvertinta ir naujas Algio Lukoševičiaus lengvas skraidymo aparatas „Atgimimas“. Be aukščiausių mūsų respublikos konstruktorių konkurse dalyvavo dar trys Lietuvos atstovai. Tai pakruojietis Petras Steponavičius su ULSA „Lakštingala“, prienizkis Zenonas Kežys su „Varna“ ir kaunietis Vytautas Radavičius, pateikęs motorizuotą skraidyklę „Gintaras“. Be konkurencijos Rygoje skraidė ir populiarius brolių Vaineikių lėktuvas „Egzotika“. Su šiuo aparatu buvo tikrinama konstruktorių-lakūnų mėgėjų pilotavimo technika.

Daugelio žiūrovų dėmesio susilaukė saskrydžio apžiūrai pateiktos dvi lėktuvų kopijos. Populiaraus, vyresnio amžiaus žmonėms „Kukurūzniko“ vardu žinomo lėktuvo, sukurto 1928 metais Po-2 (U-2) kopiją pagamino Sasovo civilinės aviacijos mokyklos auklėtiniai, vadovaujami Vladimiro Maškovo. Beje, šis lėktuvas iš Sasovo į Rygą atkeliavo taip pat oro keliu. Įdomi 3/4 originalo dy-

Aleksandras Jevtichovas lėktuvas „Urfin-Džus“).

Penkto visasąjunginio konkurso Didysis kolektyvinis prizas antrą kartą iš eilės paskirtas Lietuvos konstruktoriams-lakūnams mėgėjams. Jiems atiteko ir pirmoji, 5000 rublių kolektyvinė premija.

SKRENDA PLASNOKLIS

Rygos aviasalone buvo daug įdomių konstrukcijų, tačiau didžiausią įspūdį man paliko plasnoklis. Vieną rytą dėmesį patraukė aviamodelio variklio garsas. Aerodromo viduryje pamačiau skrendantį plasnokliu sparnais modelį. Iš toli geras neįžiūrėjau, tačiau buvau įsitikinęs, kad modelis skrenda traukiamas propelerio. Mat kiek žinau, sėkmingai skrendančio plasnoklio (ornitopterio) arba jo modelio iki šiol niekam nepavyko sukurti. Nepasiekusi teigiamų rezultatų buvo panaikinta ir ketverių metų Maskvoje, prie Centrinio V. Čkalovo aeroklubo, veikusi visasąjunginė plasnokliu skridimo sekcija.

Kaip ir kiti skridimą stebėję aerodromo žiopliai nuskubėjau į modelio nusileidimo vietą. Ir la-

bai nustebau, kai pamačiau, kad modelis neturi jokio propelerio. Variklis įtaisytas taip, kad sukimosi momentą perduoda ant alkūninio veleno įtaisytam smagračiui, o veleno alkūnės priverčia plasnokli sparnus. Stebint taip primityviai pagamintą modelį iš šono, įėjus savo akimis nematytum, niekad nepatiktum, kad jis gali skristi. Modelio gamintojai buvo tiesiog apiberti klausimais.

Aviamodelį pagamino Udmurtijos ATSR Votkinsko miesto jaunųjų technikų klubo „Alyje parusa“ aviacijos mėgėjai. Kaip pasakoja grupės vadovas Vladimiras Toporovas, plasnoklius jis kuria jau 8 metus. Jo pagamintas plasnoklis „Istina“ 1987 metais buvo demonstruojamas per praėjusį visąsąjunginį sąskrydį Tušino aerodrome. Tada visos lakūnų-bandytojų pastangos pakelti plasnoklį

tarimas. Nors mėgėjų skaičius greitai didėja, tačiau visos jų problemos lieka tos pačios. Po paskutinio sąskrydžio Aviacijos pramonės ministerija leido savo gamykloms parduoti aviacijos konstruktoriams kai kurias medžiagas, tačiau tai mėgėjų nepatenkino. Neįmanoma gauti plonasienių vamzdžių, duraliuminio, kampuočių ir kitų metalo ruošinių. Aviacinės faneros gaminama taip mažai, kad ji tapo didžiausiu deficitu. Nėra reikiamų aviacijos prietaisų ultralengviems skraidantiems aparatams. Mėgėjai negauna ratukų, mažo diametro plieninių trosų vairams, tenderių. Nors ne kartą buvo kalbėta ir žadėta, tačiau nieko nedaroma, kad mėgėjai galėtų įsigyti patikimus, mažų gabaritų lengvus variklius. Pačių perdirbti ir forsuoti varikliai dažniausiai yra neilgaamžiai ir neatitinka aviacijoje



Konstruktorius Vladimiras Toporovas su savo plasnokliu.

skridimui buvo bergždžios. Nors plasnoklio sparnai mojavę labai smarkiai, tačiau jis nekilo. Per tolesnius bandymus konstruktorius kūrė modelius. Pasirinkęs laumžirgį sparnų schemą, jis atliko nepaprastai daug įvairiausių bandymų. Pagaliau per bandymus buvo gautas atitinkamas sparno galų elastingumas ir, esant tam tikriems alkūninio veleno sukūrimams — pakankama keliamaoji jėga ir judėjimo į priekį momentas. Modelyje panaudotas 2,5 cm³ aviamodelio variklis. Ankstyvą rytą, kol dar buvo ramu, Vladimiras Toporovas mums pademonstravo dar kelis modelio skridimus. Mano akivaizdoje ilgiausias modelio skridimas truko 4 minutes ir 23 sekundes. Kaip sako konstruktorius, jis, sėkmės paskatintas, vėl grįš prie naujo plasnoklio kūrimo. Mus užtikrino, kad per kitą visąsąjunginį sąskrydį matysime naują, galbūt net dvivietį plasnoklį. Tai gi lauksime.

KOKIA TOLESNĖ KONSTRUKTORIŲ MEGĖJŲ ATEITIS!

Kaip visada, taip ir šiemet sąskrydžio pabaigoje buvo surengtas konstruktorių-lakūnų mėgėjų pasi-

naudojamų variklių patikimumo reikalavimų. Reikia ir nedidelio svorio radijo stočių, nes dabar jau sunku surasti skraidymams aviacijos dispečerių tarnybų nekontroliuojamą oro erdvę.

Skraidymų aparatus dažniausiai stato ne vienas konstruktorius, o į būrelius ar klubus susibūrę mėgėjai, todėl jiems reikalinga ypatinga parama. Reikia patalpų, minimalaus darbo įrengimų komplekso. Tačiau konstruktoriai-lakūnai mėgėjai taip ir neturi tikro rėmėjo. Jiems derame dėmesio neskiria SDAALR komitetas, nors kaip tik pastarajam labiausiai turėtų rūpėti skraidančių žmonių apmokymas. Retai kur konstruktoriams mėgėjams padeda jaunųjų technikų stotys ir jaunųjų techninės kūrybos centrai. Vien tik pažadas kol kas tėra ir Aviacijos pramonės ministerijos klubų steigimas.

Dalyvavę pasitarime SDAALR Centro komiteto, Aviacijos pramonės ministerijos, VLKJS CK atstovai ir šį kartą pažadėjo teigiamai spręsti aktualias problemas.

Klaudijus SAKALAUSKAS



Grakščiomis formomis pasižymėjo marijampoliečio Algimanto Kašubos „Sešupė“. Šiam lėktuvui pripažinta trečia premija.



Sėkmingai skraidė konstruktorių iš Kalininio miesto J. Gulakovo ir J. Ignatjevo lėktuvas „Argo 02“.



Viktoro Pivovaro [Voronežas] lėktuvas „Debiut“.



Maskviečio Anatolijaus Markalovo lėktuvas „Aist 123M“.



Antra premija apdovanotas kuibyševiečio Nikolajaus Masterovo lėktuvas M-5 „Feniks“.

AUTORIAUS nuotraukos.

Vėl Kizyle



Lietuvos komanda Kizyle. Pirmoje eilėje (iš kairės) — V. Cerniauskas ir G. Simutis, antroje eilėje — G. Mackonis ir R. Dudas.

Mintys apie praėjusių metų Sąjungos skraidyklių sporto čempionatą vis grįžta į skraidymų akimirkas. Tai buvo devintasis šalies čempionatas. Jis, kaip ir pirmasis, vyko Tuvos ATSR sostinės Kizylo apylinkėse. Skraidoma buvo ant Jenisejaus kranto nuo 400 m aukščio BOM'o kalvos. Klimatas ir skraidymo sąlygos leido skraidūnams atlikti visą varžybų programą: skridimo į tolį, į tikslą, taip pat skridimo į tikslą ir atgal pratimuose. Čempionate dalyvavo šešiolika komandų, kurioms atstovavo 64 skraidūnai ir keturios moterys skraidūnės.

Vos tik buvo atlikti pirmi skridimai, komandos iškart susirikiavo pagal pajėgumą, kaip vėliau paaiškėjo — beveik pagal galutinę varžybų suvestinę. Suprantama, pradžioje to niekas nežinojo ir kiekvieną dieną užvirdavo atkakli sportinė kova. O skraidyti čia išties buvo geros ir įdomios sąlygos. Dar prieš įskaitinius čempionato startus pirmą kartą Sąjungoje buvo nuskrusta 50 km trikampis maršrutas.

Po pirmo pratimo — skridimo į tikslą ir atgal — lyderiais tapo Rusijos Federacijos, Ukrainos ir Maskvos sportininkai. Asmeninėje įskaitoje pratimą laimėjo ukrainie-

lis A. Kadurinas, surinkęs 4545 taškus. Iš Lietuvos komandos geriausiai skrido G. Mackonis, su 3312 taškų užėmęs 21 vietą. Kaip mūsiškiui sekėsi pirmasis startas? Stai ką apie jį pasakoja G. Mackonis: „Pusiaukelėje iki posūkio vietos turėjau vos 200 m aukštį. Vargau mažyčiuose kilimo oro srauteliuose vos ne visą valandą: tai pakylu iki 400 m, tai vėl nukrentu iki 200 m ribos. Pagaliau akies kraštelio pastebėjau šone kylantį sakelį. Pradžioje spiralę iki jo. Imu sukli ratu vieną viją, kitą... Su paukščiu sparnas į sparną spiralę vijomis pavyksta pakilti į 1200 metrų aukštį. Jau ir posūkio vieta (fermų pastatai) čia pat. Nesukubėdamas nufotografuoju objekto orientyrą iš kelių projekcijų ir vėl spiralėmis šaunu į viršų, kur po tamsiu debesies padu jau sukosi keletas skraidyklių. Prie jų prisijungiau ir aš“.

Antrą pratimą — skridimą į tikslą — taip pat laimėjo A. Kadurinas (6901 taškas). Iš mūsiškių geriausiai skrido Vytautas Cerniauskas. Jis pasiekė už 70 km numatytą tikslą ir užėmė devintą vietą. Tai buvo sunkus, daug ištermės pareikalavęs skridimas. Pakeičiant skraidūnų laukė atšilimo zona — skaidri dangaus žydrinė

ne vieno baltapūkio debesėlio. Lyderiai, kiek pasiblaškę ties šia riba, pasuko aplinkinius kelius. Tai jiems prailgino skridimo kelią apie 15–20 km, nes skristi reikėjo virš kalnuotų miškingų masių. Bet tai buvo teisingas sprendimas. Beveik visi pasiekė tikslą. O skraidūnus, kurie bandė tiesiai perkirsti atšilimo rajoną, ištiko nesėkmė. Tik Vytaui vienam pavyko jį įveikti. Tai buvo tiesiog stebuklas, ryžto pergalė. Tuo metu, kai atrodė, kad jau viskas baigta ir akys ieškojo vietos tūpimui, netikėtai užgimdavo kylančios oro srovės burbulas ir „bilstelėjęs“ į sparnus, imdavo juos nešti aukštyn. Reikėdavo tik centruoti kilimo vidurį ir patogiai įsitaisyti spiralėje. Taip kartojosi per visą „negyva zoną“. V. Cerniauskas už šį pratimą pelnė 6236 taškus.

Skridimas į tolį skraidūnams buvo pats maloniausias. Jo metu pagaliau į didelius aukščius pakilo ir pirmą kartą įveikė didelius nuotolius komandos debutantas raudondvaretiš Gintautas Simutis. Pirmą šio pratimo skridimo dieną sukydo čempionato lyderis, praėjusių metų šalies čempionas Aleksandras Kadurinas. Ties 50 km riba jis, bandydamas pavyti lyderių grupę, paskubėjo ir, neišnaudojęs viso kylančio srauto, nuskrudo pirmyn. O ten, kad ir atsidūrė po tuo pačiu debesiu, bet jau daug žemiau ir jam neužteko aukščio, kad būtų galima įsikabinti į kylančią srovę. Kaip vėliau paaiškėjo, ši klaida Aleksandrui užbraukė visas galimybes pretenduoti į absoliutaus čempiono titulą. Pratimo nugalėtoju tapo maskvietis M. Petrovskis (4827 taškai). Iš mūsų komandos skraidūnų toliausiai (53 km) nuskrudo G. Mackonis. Jis užėmė 16 vietą.

Susumavus asmeninius rezultatus, Tarybų Sąjungos čempionu tapo Ukrainos pirmenybių laimėtojas O. Sudakas, surinkęs 15853 taškus. Po jo liko A. Kadurinas (15617 taškų), o trečią vietą užėmė V. Mysenka — 15542 taškai. Komandinę pergalę pasiekė RTFSR skraidūnai — 46652 taškai. Antri buvo Ukrainos (45663 taškai), treči — Maskvos sportininkai (43793 taškai). Mūsų respublikos ekipa užėmė septintą vietą (32211 taškų). Įdomu pažymėti, kad Lietuvos

skraidūnai čempionato varžybose nuskrudo 569,4 kilometro: V. Cerniauskas — 193,6 km, G. Mackonis — 170,1 km, K. Dudas — 142,7 km ir G. Simutis — 63 km.

Atmintyje kaip niekad daug įspūdžių: tai ir debesų išdaigos, kai net keli skraidūnai buvo įtraukti į juos, ir čia kylančių oro srovių veikiami pasiekė net 6 km aukštį, ir apledėjimo akimirkos, ir baimės vizijos, tai ir skraidymai šalia žaibuojančių audros debesų, ir skriejimai „akvariume“ (skraidūnų terminas viename termike besisukančiam skraidyklių spiečiui apibūdinti).

Zvelgiant į ateitį ir vertinant varžybų rezultatus, planuojant savo vietą komandų rikiuotėje, mūsų komandai šiuo metu aukščiau penktos vietos pakilti praktiškai neįmanoma. Pirmą — neturime šiuolaikinės technikos. Ją galima įsigyti Kijeve. Raudondvarečiams pavyko nusipirkti tik vieną skraidyklę S-14. Ji paskiria V. Cerniauskui. Kas nupirks bent tris aukštos kokybės skraidykles, reikalingas kitiems rinktinės nariams? Lietuvos Aeroklubas, SDAALR CK, kiti Respublikos aviacijos sporto klubai? Be šių skraidyklių mūsų dalyvavimas čempionate prilygtų tik... mėgėjiškam pasiskraidymui. Antra — labai mažas rinktinės kandidatų skaičius. Būtina kaip galint labiau priartėti prie profesionalaus skraidymo. Trečia — kuo skubiau reikia susirūpinti pamainos ugdymu, nes iš dabar skraidančių ryškių talentų nematyti. Jauniems skraidūnams treniruoti technikos lyg ir užtektų. Prie Kauno skraidyklių klubo įkurtame verslų ceche jau gaminama mokomoji-treniruojanti skraidyklė „Nemunas“. Tai vienišė tokio tipo skraidyklė, gaminama šalyje. Ji turi didelę paklausą. Jei šios skraidyklės danga būtų dakroninė, tai savo charakteristikomis ji prilygtų importiniams analogams. Skraidyklę „Nemunas“ galėtų įsigyti visi Respublikos klubai.

Tai tik dalis problemų. Jas išspręsime tik bendromis pastangomis. Su tokiomis mintimis Respublikos skraidyklių sporto entuziastai ir sutiko Naujuosius 1990-uosius metus.

Rimas PAVASERIS

Vilniaus aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos auklėtinis Sigitas Snukis praėjusių metų pabaigoje užėmė pirmą vietą atvirose Lenkijos pirmenybėse F2A modelių klasėje. Jo kordinis modelis išvystė 293,159 km/val. greitį. Šis rezultatas yra naujas Lietuvos rekordas.

NUOTRAUKE: Sigitas Snukis su savo originaliu rekordiniu modeliu.

J. KANIŠKAUSKO nuotr.



Kasmet respublikos aviacijos sporto klubuose išauginama gabių sportininkų. Rūdenį Alytaus ATSK vykusiose Lietuvos jaunųjų lakūnų pirmenybėse sėkmingiausiai skraidė Kauno ATSK sportininkai. Jie užėmė visas tris prizines vietas individualiai ir nugalėjo komandomis.

NUOTRAUKE: varžybų nugalėtojas R. Bagdonavičius (kairėje), antrą vietą užėmusi V. Mocevičiūtė ir likęs trečias T. Rudžius.

R. STRIKAUSKOS nuotr.

LIETUVOS KARO AVIACIJA

Zurnalo skaitytojai A. ZULPA ir S. RAMANAUSKAS iš Kauno, P. VAIKŠNORAS iš Panevėžio laiškuose teiraujasi apie Lietuvos Respublikos karo aviaciją, prašo papasakoti apie jos struktūrą ir vadus.

Manydami, kad tai gali sudominti ir daugiau „Sparnų“ skaitytojų, atsakyti paprašėme aviacijos istorijos tyrinėtoją.

Karo aviacija buvo 1918 metų vasario 23 dieną įkurtos Lietuvos Respublikos kariuomenės integruotinė savarankiška dalis, pavaldi Kariuomenės generaliniam štabui. Ji keturis kartus keitė ne tik pavadinimą, bet ir organizacinę struktūrą.

Karo aviacijos užuomazga buvo 1919 metų sausio 30 dieną suformuotos inžinerijos kuopos Aviacijos būrys (vadas — krn. K. Fugalevičius), 1919 metų kovo 1 dieną tapęs Inžinerijos bataliono Aviacijos kuopa (vadas — krn. K. Fugalevičius). Netrukus, 1919. 03. 12) ši ginklo rūšis tapo savarankiška Aviacijos dalimi (vadai karininkai: Petronis, 1919. 10. 26 — kpt. A. Gavelis, 1919. 11. 28 — anglas mjr. Carr, 1920. 02. 18 — kpt. A. Gavelis, 1920. 07. 17 — gen. lttn. J. Kraucevičius), 1920. 09. 1 — Aviacijos korpusu (vadas gen. lttn. J. Kraucevičius), 1920. 09. 22 — Oro laivynu (vadas gen. lttn. J. Kraucevičius), 1921. 06. 29 — Aviacija, vėliau pavadinta Karo aviacija (vadai: gen. lttn. J. Kraucevičius, 1927. 03. 12 — gen. št. plk. leitn. S. Pundzevičius, 1934. 05. 8 — plk. lttn. A. Gustaitis, vėliau — brigados generolas).

Pagrindiniai Karo aviacijos struktūros vienetai buvo eskadrilės, gyvavusios batalionų teisėmis (vėliau sujungtos į aviacijos grupes).

1919—1940 m. laikotarpiu Karo aviacijoje buvo suformuoti šie organizaciniai vienetai:

I-asis orlaivių kovos būrys, veikęs 1919. 05. 28 — 11.2.

Mokomasis būrys, suformuotas 1920. 01. 15. Vadas vyr. lttn. P. Hiksa.

Oro eskadrilė, suformuota iš Mokomo būrio 1920. 04. 12. Vadas vyr. lttn. P. Hiksa.

Mokomoji eskadrilė, suformuota 1920. 09. 1. Vadai: mjr. A. Senatorskis, 1922. 02. 26 — lttn. J. Pranckevičius, 1923. 02. 22 — vyr. lttn. A. Gustaitis, 1925. 10. 19 — vyr. lttn. V. Cemarka, 1927. 05. 18 — kpt. V. Reimontas, 1932. 10. 10 — kpt. C. Januškevičius. 1921. m. prie eskadrilės buvo įsteigti karininkų aviacijos kursai, rengę lakūnus ir žvalgytus.

1-oji eskadrilė, suformuota 1921. 03. 1 Oro eskadrilės pagrindu. 1933 m. pavadinta S. Dariaus vardu. Vadai: lttn. J. Dobkevičius, 1923. 11. 23 — lttn. E. Kraucevičius, 1927. 02. 16 — kpt. J. Narakas, 1928. 01. 13 — kpt. A. Mačiuka, 1935. 11. 23 — kpt. V. Cemarka, 1936. 02. 15 — kpt. J. Mikėnas, vėliau mjr.

2-oji eskadrilė, suformuota 1921. 03. 1. Vadai: lttn. V. Senbergas, 1934 m. — mjr. V. Svitris, 1938. 07. 1 — mjr. I. Šešplaukis, 1939. 12. 1 — kpt. A. Švilas.

3-oji eskadrilė, suformuota 1923. 04. 1. Vadai: lttn. A. Stašaitis, 1934. 05. 16 — kpt. J. Liorentas, 1936. 10. 15 — kpt. P. Masys.

4-oji eskadrilė, suformuota 1925. 08. 1. Vadai: lttn. L. Peseckas, 1939. 09. 3 — kpt. J. Namikas, 1938. 11. 23 — kpt. K. Šimkus.

5-oji eskadrilė, suformuota 1932. 10. 1. 1933 m. pavadinta S. Girenko vardu. Vadai: mjr. J. Pyragius, 1934. 11. 15 — kpt. J. Adomaitis, 1939. 11. 23 — kpt. J. Naušėda.

6-oji eskadrilė, suformuota 1932. 10. 1. Vadai, kpt. J. Garolis, 1934. 08. 3 — mjr. L. Peseckas, 1936. 02. 20 — kpt. I. Šešplaukis, 1938. 08. 1 — mjr. N. Tautvilas, 1939. 01. 27 — mjr. F. Tyškus.

7-oji eskadrilė, suformuota 1938. 04. 1. Vadas kpt. J. Vaičius.

8-oji eskadrilė, suformuota 1938. 04. 1. Vadas kpt. P. Lapienis.

1935. 09. 2 Karo aviacija buvo perorganizuota ir iš atskirų eskadrilių suformuotos aviacijos grupės:

I naikintuvų grupė (pradžioje II) Kaune: 1-oji Dariaus, 5-oji Girenko ir 7-oji eskadrilės. Vadai: mjr. A. Mačiuka, 1936. 01. 11 — mjr. V. Cemarka, 1939. 11. 23 — mjr. J. Adomaitis.

II žvalgybos grupė (pradžioje I) Panevėžyje: 2-oji, 6-oji ir 8-oji eskadrilės. Vadai: mjr. L. Peseckas, 1939. 01. 27 — gen. št. plk. lttn. N. Tautvilas.

III bombonešių grupė Šiauliuose: 3-oji ir 4-oji eskadrilės. Vadas mjr. J. Liorentas.

IV mokomoji grupė Kaune, įėjusi į Karo aviacijos mokyklos sudėtį. Vadai mjr. C. Januškevičius, 1939. 12. 31 — mjr. I. Šešplaukis.

Karo aviacijos mokykla, gyvavusi

1919. 03. 1 — 12. 18, išleido vieną pilotų ir žvalgytų laidą. Viršininkai: 03. 12 — krn. K. Fugalevičius, 04. 4 — gen. mjr. J. Okulič-Kazarinas, 04. 20 — kar. vald. J. Elisonas, 05. 29 — krn. Adamkevičius, 07. 6 — kar. vald. J. Elisonas, 08. 7 — krn. Laurinaitis. Vėliau aviacijos karininkus rengė A. Smetonos karo mokyklos Aviacijos skyrius Kaune.

Karo aviacijos mokykla (puskarininkų klasės), suformuota Mokomosios eskadrilės pagrindu, gyvavo 1932. 05. 1 — 1940. 10. Išleido keturias lakūnų ir mechanikų skyrių laidas. Viršininkas mjr. V. Reimontas, vėliau plk. lttn.

1940. 07. 3 Lietuvos kariuome-

nė pavertus Lietuvos liaudies kariuomene, Karo aviacija buvo pavadinta Liaudies karo aviacija. 1940. 08. 30 liaudies kariuomenę reorganizavus į 29-ąją teritorinį šaulių korpusą, iš sunaikintos Karo aviacijos likučių sudaryta atskiroji lietuviškoji aviacijos eskadrilė (vadas mjr. J. Kovas), nustoję egzistuoti 1941. 07. 07.

Lietuvos Karo aviacijos šventė buvo kasmet švenčiama liepos 21 d.

Vytautas Povilas JURKŠTAS

LAKONO PRISIMINIMAI

PASKUTINĖS DIENOS

1940 m. pradžioje buvau paskirtas į ketvirtąją žvalgybos-lengvųjų bombonešių eskadrilę (iš jos 1927 m. gegužės mėn. išvyko į Ameriką kapitonas S. Darius) Zokniuose (Šiauliai). Be šios eskadrilės Zokniuose dar buvo įsikūrusios trečioji — žvalgybos (lėktuvai „Ansaldo“-120) ir penktoji — naikintuvų (lėktuvai „Gloster Gladiator“). Ketvirtąją eskadrilę maždaug prieš metus buvo gavusi naujus konstruktorius gen. A. Gustaičio lėktuvus ANBO-41. Šie lėktuvai pagal to meto technikos lygį turėjo modernią ginkluotę. Eskadrilės vadas buvo majoras Kazys Šimkus. Į šią eskadrilę buvo paskirta nemažai naujų ir jaunų lakūnų, nes jie Šiauliuose buvo tiesiog kaip reprezentacinė eskadrilė.

Pagerėjus orams, nepaisant žiemos sąlygų, pradėjome gana intensyviai skraidyti. Vyko kasdienės pratybos: bombų metimas, persikridimai įvairiais maršrutais, šaudymas į žemės taikinius, oro kautynės ir kt. Darbas vyko inten-

syviai. Visas eskadrilės personalas, nežiūrint laipsnių, buvo labai draugiškas. Vyresnieji niekad neatsakydavo jaunesniems patarti ir padėti, todėl nuotaka buvo gera.

Birželio pradžioje Zoknių įgulą inspektavo neseniai paskirtas Lietuvos kariuomenės vadu generolas V. Vitkauskas. Aplankė jis ir ketvirtąją eskadrilę, domėjosi lėktuvais ANBO-41. Pagal Lietuvos karo aviacijos viršininko sudarytą grafiką liepos pradžioje eskadrilė turėjo vykti dviem savaitėmis į Palangą atlikti šaudymo į oro taikinius (lėktuvu velkamas rankoves) pratimus virš jūros.

1940 m. birželio 15 dienos rytas. Vaikus dangus be jokio vėjelio žadėjo karštą dieną. Aerodrome — nė gyvos dvasios, grėsminga tyla. Visų įgulų eskadrilių angariai dar uždaryti, tartum niekas negalvoja apie skraidymus. Devintą valandą ketvirtosios eskadrilės vyrai susirinko prie savo angaro. Eskadrilės vadas davė nurodymus mechanikams stumti lėktuvus iš angaro ir ruošti



Antanas Mikutis, Vilniaus ATSK sklandytojas.

[1978 m. nuotrauka]

skraidymams. Kažkodėl skraidymams ruošėmės tik mes. Kitose eskadrilėse — jokio judėjimo. Eskadrilės vadas majoras K. Šimkus davė lakūnams uždavinį — artilerijos ugnies koregavimas. Pirmas turio skristi aš. Užsivelku lengvą itališką kombinezoną ir sėdau į ANBO-41. Kylame kartu su puskarininkiu Kaziu Butkum. 1000 m aukštyje ruošiamės pradėti darbą. Ir kaip tik tuo metu Butkus per aviafoną sako man, kad pažiūrėčiau žemyn į aerodromą. Pastebiu aiškiai patiestą baltą marškų kryžį, kuris reiškė „tūpti“. Mes nežinojome priežasties, kuo nusi-kaltome (tuo metu su žeme radijo ryšio nebuvo), bet tuoj pat ėmėme leistis žemyn. Nutūpus buvo gautas nurodymas visus lėktuvus parengti kovinei padėčiai, t. y. paruošti kulkosvaidžius, patikrinti ir sukorreguoti taikymo prietaisus, pakabinti bombas. Apie 14 val. darbas buvo baigtas. Visi lėktuvai kovinėje parengtyje buvo sustumti į angarą. 15 valandą per radiją išgirdome pranešimą, kad Tarybų Sąjunga pagal tarpusavio pagalbos sutartį didina raudonarmiečių kontingentą Lietuvoje ir kad gen. V. Vitkauskas Raudonosios armijos dalinius pasitinka prie mūsų valstybės sienos (apie ultimatumą nebuvo kalbama). Dienai baigiantis iš Kauno atskrido antrosios eskadrilės viršila Vladas Murmulaitis su leitenantu Mykolu Augučiu ir atgabeno slaptą paketą, bet jo turinys mums buvo nežinomas.

Kitą rytą (birželio 16 d., sekmdienis) su baimė ir keista nuotaika laukėme pasirodant rusų tankų, o apie aviaciją, kad ji užplis į mūsų aerodromą, ir negalvojom. Kap tik tuo metu prie kareivinių sutikau mūsų eskadrilės leitenantą Stasį Bulotą, kuris be jokių ceremonijų įsakė organizuoti aerodrome rusų lėktuvų sutikimą, priklausomai nuo vėjo krypties iškloti ženklus lėktuvams nutūpti ir su balta bei raudona vėliavėlėmis visa tai reguliuoti, nors mūsų visa įgula skraidė be tokio budėtojo. Matyt, norėta parodyti mandagumą ar galvota, kad rusai nesugebės nutūpti į mūsų aerodromą.

Diena buvo saulėta ir labai karšta, todėl „svečių“ laukti buvo menkas malonumas. Bet lėktuvų ilgai nesimatė. Pirmas lėktuvas pasirodė maždaug apie 12 val. Tai buvo naikintuvas I-16. Jis apuko, kiek prisimenu, du ratus aplink aerodromą ir, mums rodant baltą vėliavėlę, nutūpė. Lakūnas, nuvairavęs arčiau mano patiestos marškos, išjungė variklį ir, išlipęs iš lėktuvo, atėjo prie manęs ir ėmė kažką kalbėti. Bet aš nieko nesupratau. Kokio jis buvo laipsnio — aš nežinojau. Tuo metu pastebėjau atskrendant daugiau lėktuvų. Jie vienas po kito pradėjo sukti ratus aplink aerodromą. Aš su savo vėliavomis dirgavau toliau. Greita stovėjęs pirmasis atskridęs lakūnas staiga griebė iš manęs vėliavas ir rusiškai kalbėdamas bei rankom mojuodamas pasiuntė „von“ (šitą supratau ir nemokėdamas rusiškai). Išvarytas iš aerodromo nuėjau

prie įgulos štabo. Čia sutikau įgulos budėtoją leitenantą Markų (Markevičių) ir, paaiškinęs padėtį, paprašiau tolesnių nurodymų. Leitenantas Markus be jokios įžangos trumpai drūtai pareiškė: „Smetona pabėgo į Vokietiją, vidaus reikalų ministras Skučas ir saugumo departamento direktorius Povilaitis areštuoti, o mes okupuoti. Lietuvos daugiau nebėra“. Komentary nereikėjo, nors nesinorėjo tikėti. Tuo tarpu lėktuvų vis daugėjo. Praėjus naikintuvų „bangai“, vienas po kito tūpė transporto lėktuvai TB-3. Iš kiekvieno jų tuoj pasipildavo raudonarmiečių būrys. Šios „skraidančios dėžės“ darė keistą įspūdį. Į pavakarę aerodrome ir aplink jį buvo pilna rusų kariuomenės. Visi mūsų angariai buvo apsupti, ir mes jau nebegalėjom ten įkišti nosies. Įsitikinom, kad tikrai esame okupuoti, nors karas nebuvo paskelbtas.

Kas bus su mūsų kariuomene ir karo aviacija? — jaudino klausimas. Tačiau jį tai niekas negalėjo atsakyti. Patylomis sklido gandai, kad visai likviduoti nebūsime, kad Lietuva gali turėti statusą, t. y. savarankiškumą. Liepos pradžioje išėjo įsakymas dėl Lietuvos kariuomenės „perkrikštyjimo“ liaudies kariuomene, kas suteikė šiek tiek vilties. Bet tomis dienomis sužino-davome ir daug blogų naujienų. Buvo atleidžiami aukštesnio rango karininkai, o kiti dargi suimami. Kai kurie karininkai, vengdami represijų, bėgo į užsienį. Visa tai neaplenkė ir karo aviacijos. Buvo atleistas grupės vadas pulkininkas leitenantas Jonas Liorentas, o vietoj jo paskirtas majoras Balys Brazys (Brazauskas). Taip pat buvo atleistas ir mūsų eskadrilės vadas majoras Kazys Šimkus, o vietoj jo paskirtas kapitonas Vaclovas Zukas. Netrukus lietuvišką atributiką prisiėjo pakeisti į sovietiską. Dar daugiau, netrukus išgirdome apie mūsų kariuomenės įjungimą į Raudonosios armijos Pabaltijo teritorinį korpusą ir prie jo organizuojamą vadinamąją tautinę eskadrilę. Tautinės eskadrilės pagrindu buvo laikoma mūsų ketvirtoji eskadrilė (tik lėktuvai), tačiau iš personalo į ją pateko tik keli žmonės (aš žinau tik kapitoną V. Zuką ir leitenantą A. Navaitį). Visi kiti su aviacija atsisveikino. Spalio viduryje mūsų lakūnų grupė, kuri stažavosi eskadrilėse, buvo atšaukta į Kauną. Čia konkrečiai ir aiškiai sužinojome savo likimą: pasiimti aviacijos mokyklos baigimo dokumentus, 200 litų pašalpą ir tuojau važiuoti namo, nes aviacijos mokykla ir visa Lietuvos karo aviacija likviduojama. Taip man baigėsi „draugiškas“ su balta vėliavėle rusų lėktuvų sutikimas ir tarnyba Lietuvos karinėje aviacijoje.

A. MIKUTIS

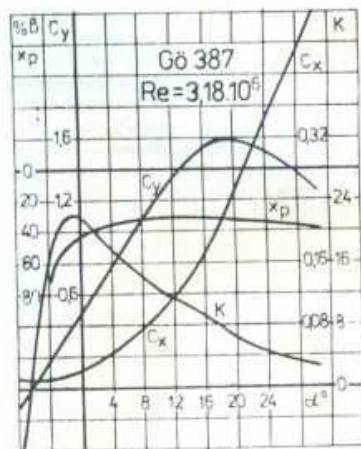
P.S. Honorarą skiriu Dariaus ir Girėno paminklo statybai.

ULSA sparnų profiliai

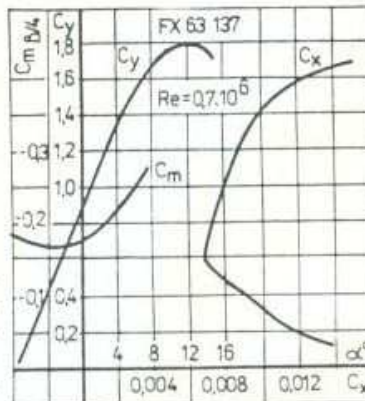
Pastaraisiais metais mėgėjiška lėktuvų statyba Tarybų Sąjungoje kokybiškai pažengė į priekį. Aviakonstruktoriai dabar daugiau dėmesio skiria išankstiniam skraidymo aparatų projektavimui. Jie daugiau galvoja jau ir apie aerodinaminį komponavimą. Jam atlikti reikia informacijos apie profilius, kuriuos galima panaudoti nežančioms ir stabilizuojančioms plokštumoms. Pateikiame informaciją apie kai kuriuos įdomius profilius, kurie tinka lengvų sklandytuvų ir lėktuvų sparnams. Straipsnyje naudojamos tarybinėje aviacinėje literatūroje priimtos profilių charakteristikų reikšmės.

Reikalavimų sklandytuvų ar lėktuvų sparno profiliams yra daugybė ir jie prieštaringi. Iškart visų patenkinti neįmanoma. Aviakonstruktoriai profesionalai ilgai ieško optimalaus sprendimo ir galų gale eina į kompromisą. Projektuojant mėgėjišką ultralengvą skraidymo aparatą (ULSA), sparno profilio parinkimo sprendimas paprastesnis. Žinant, kad pakankamai tiksliai išlaikyti laminarinio profilio geometriją gaminamo sparno medienos technologijoje yra gana sunku, ir tai įmanoma tik aviacinėse gamyklose, mėgėjui šios problemos nereikėtų imtis. Bet jeigu jis sugebės dengti šiurkštų sparno paviršių stikplastiū,

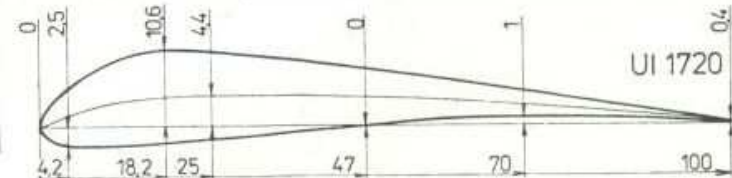
Visi jie plokščiai iškilūs su maksimaliu keliamosios jėgos koeficientu $C_y \max \approx 1,6$, kai atakos kampas $\alpha = 18-20^\circ$ ir maksimali aerodinaminė kokybė



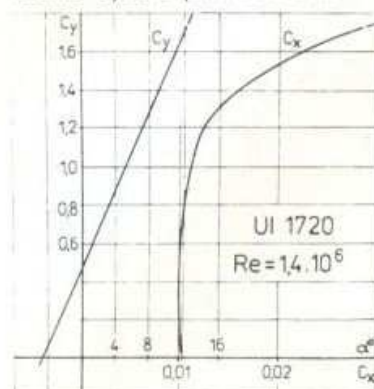
$K_{\max} \approx 22$ esant $\alpha \approx 0^\circ$. Profilis G8 387 turi nuožulnesnę funkcijos $C_y = f(\alpha)$ kreivę po kritinio atakos kampo, kas nepaprastai svarbu mokomajam treniruočių lėktuvui arba sklandytuvui.



būtų galima atsisakyti didelės keliamosios galios laminarinio ar kurio kito šiuolaikinio profilio. Jeigu aviamėgėjas nutarė statyti skraidymo aparatą pagal klasikines technologijas iš medžio arba metalo, jam galima rekomenduoti profilį G8 387, sukurtą Göttingeno aerodinaminėje laboratorijoje Vokietijoje. Šis profilis palyginti paprastos formos, kurią reikia ypač tiksliai išlaikyti iki aukščiausio iškilimo vietos. Tačiau savo aerodinaminėmis charakteristikomis jis labai artimas klasikiniams USA-35-B, N-22, Clark Y ir Clark YM-15 profiliams.



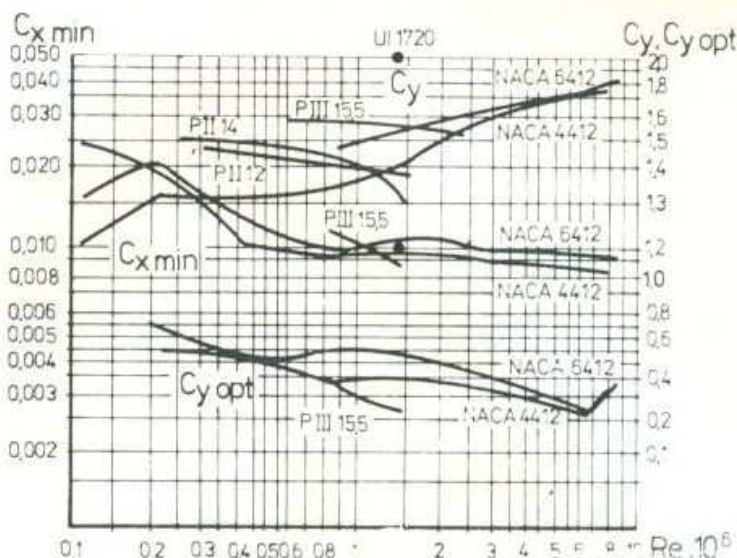
riaus F. H. Wortmano (VFR) profiliai: FX 63—137 ir FX 72—MS—150, sukurti 1963 ir 1972 metais lėtaeigiams skraidymo aparatams. Jie pasižymi didelio galingumo koeficientais $C = C_y/5/C_x$, o kaip žinoma iš aerodinamikos, nuo šio koeficiento dydžio priklauso sklan-



dytuvo žemėjimo greitis
 $V_y = \sqrt{2G(pS)C}$.

FX 63—137 profilis turi $C = 170$, kai Reinoldso skaičius $Re = 0.5 \cdot 10^6$, o FX 72—MS—150A profilis — $C = 208$, esant $Re = 1 \cdot 10^6$.

Vakarų Europos šalyse, JAV ir Australijoje dauguma ultralengvų lėktuvų pastatyti pagal vadinamąją skraidyklų techno-



(A. I. Ormsbee) sukurtas specialus profilis UI—1720. Jo geometriją išlaikyti nelabai sunku, o ULSA aerodinaminės charakteristikos Reinoldso skaičių diapazone (kylant ir tupiant $Re \approx 1.5 \cdot 10^6$) gana aukštos — $C_{y \max}$ priartėja prie 2.

Aštuntojo dešimtmečio pradžioje prof. Robertas Libekas (Robert H. Liebeck) firmoje Douglas Aircraft Co (Kalifornija) dirba su aukštų charakteristikų profiliais, esant žė-



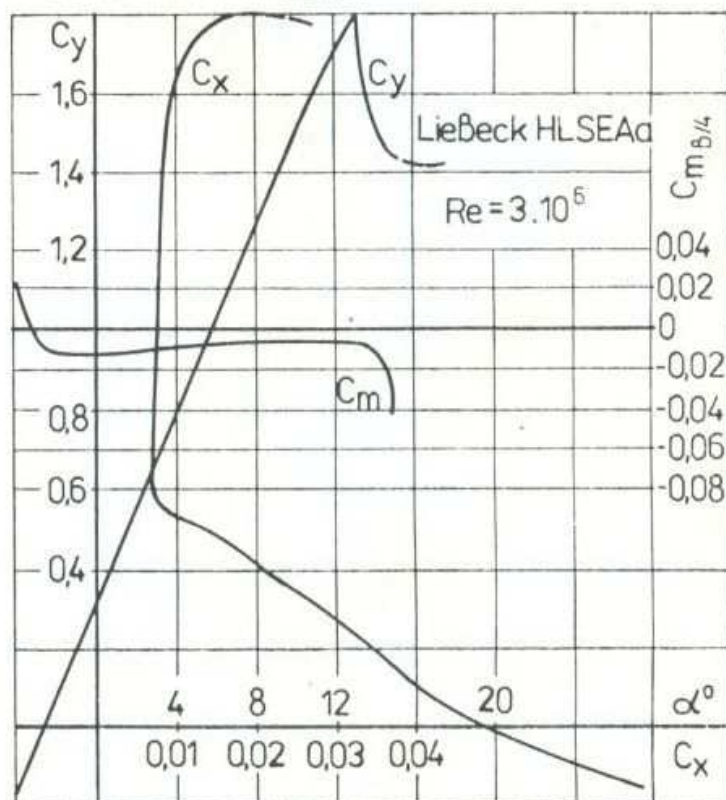
logiją — sparno karkasą sudaro du išilginiai vamzdžiai, kurių diametras 50—60 mm ir turi iki 10 skersinių vamzdžių, o apvalkalas siuvas iš dakrono audklo (TSRS), vadinamas „Jachta“, sutvirtinamas strypais iš vamzdžių. Tokiems sparnams JAV Ilinojaus universitete aerodinamiko A. J. Ormsbio

miams Reinoldso skaičiams. Santykinio 18% storio profilis L 1003 turi $C_{y \max} = 2.2$, kai $Re = 1 \cdot 10^6$. Šią „ribą“ kol kas pasiekia tik prof. F. Wortmanas FX 74—CL 6—140. Čia parodyto Libeko profilio santykinis storis mažesnis — 12%, ir savo geometriją jis labai artimas šiuolaikinėse skraidyklėse nau-

dojamiems profiliais.

Kaip ir R. Libekas, prie „lėtaeigių“ skraidymo aparatų profilių dirba ir T. Strendas (T. Strand) iš Kalifornijos universiteto (JAV). Jo sukurtas profilis, sąlyginai pažymėtas UK—73, turbulentinėje srovėje turi tokias charakteristikas (esant $Re = 3 \cdot 10^6$): $C_y = 1 = 38$, kai $\alpha = 8.7^\circ$, ir $C_{mo} = 0.05$. Profilis yra eksperimentinis.

G. DIMANCEVAS,
inžinierius



Gö 387	x	0	1,25	2,50	5,00	7,50	10,00	15,0	20,0	30,00	40,0	50,00	60,00	70,0	80,0	90,0	95,0	100
	y	3,9	3,25	7,65	9,50	10,65	11,35	13,4	14,4	<u>15,25</u>	16,2	16,35	11,35	8,40	6,15	3,25	1,75	0,15
	y	3,2	1,50	1,05	0,55	0,25	0,10	0	0	0,20	0,4	0,45	<u>0,50</u>	0,45	0,30	0,15	0,05	0

UK73 (Strand)	x	0	0.44	1.14	1.98	4.88	10.30	16.07	20.03	26.07	32.14	38.05	41.00	43.95	51.86	59.81	69.78	79.01	89.49	95.40	100					
	y	0	1.33	2.32	3.20	5.41	8.15	10.05	10.93	<u>11.67</u>	11.60	10.18	9.43	8.68	6.90	5.24	3.41	2.03	0.82	0.31	0					
	x	0	0.48	1.06	2.40	4.59	10.69	16.52	20.90	26.32	31.93	39.72	41.71	43.74	52.00	60.44	69.14	78.00	89.17	95.79	100					
	y	0	-1.52	-2.08	-2.37	-2.73	-3.66	<u>-3.99</u>	-3.97	-3.77	-3.44	-2.81	-2.63	-2.43	-1.64	-0.89	-0.27	0.23	<u>0.42</u>	0.25	0					
FX 63- -137	x	0	0.10	0.42	0.96	1.70	2.65	3.80	5.16	6.69	8.42	10.33	12.40	14.64	17.04	19.56	22.22	25.00	27.89	30.86	33.93	37.06	40.24	43.47	46.73	50.00
	y	0	1.01	2.08	2.74	3.62	4.07	5.25	6.00	6.83	7.55	8.31	8.96	9.62	10.16	10.70	11.12	11.52	11.79	12.02	12.13	<u>12.19</u>	12.13	12.04	11.83	11.58
	x	0	-0.23	-0.57	-1.00	-1.25	-1.54	-1.70	-1.89	-1.99	-2.12	-2.18	-2.25	<u>-2.26</u>	<u>-2.28</u>	-2.22	-2.16	-2.03	-1.90	-1.69	-1.46	-1.16	-0.85	-0.48	-0.10	0.31
	y	0	0.7	1.2	2.0	2.8	3.8	4.8	5.8	6.8	7.8	8.8	9.7	10.6	11.5	12.3	13.1	13.7	14.3	14.8	15.2	15.4	<u>15.5</u>	15.4	15.2	14.8
FX72MS -150A	x	0	-0.6	-1.0	-1.2	-1.4	-1.4	<u>-1.5</u>	<u>-1.5</u>	-1.4	-1.4	-1.3	-1.2	-1.1	-0.9	-0.8	-0.7	-0.5	-0.3	-0.1	0.2	0.4	0.7	1.0	1.5	1.9
	y	53.27	56.52	59.75	62.94	66.07	69.13	72.11	75.00	77.77	80.44	82.97	85.35	87.59	89.64	91.57	93.30	94.85	96.19	97.34	98.29	99.03	99.57	99.89	100	
	x	11.22	10.82	10.33	9.80	9.20	8.59	7.93	7.27	6.60	5.96	5.32	4.71	4.11	3.55	3.02	2.52	2.04	1.60	1.19	0.82	0.50	0.25	0.08	0	
	y	0.72	1.11	1.48	1.81	2.10	2.34	2.53	2.67	2.75	<u>2.77</u>	2.73	2.63	2.48	2.28	2.05	1.79	1.51	1.22	0.92	0.63	0.37	0.17	0.04	0	
FX72MS -150A	x	14.2	13.6	12.9	12.1	11.3	10.4	9.5	8.6	7.6	6.7	5.9	5.0	4.2	3.5	2.9	2.3	1.8	1.3	0.8	0.3	0.1	0.1	0.1	0	
	y	2.2	2.6	2.9	3.2	3.3	<u>3.5</u>	<u>3.5</u>	3.4	3.4	3.2	3.0	2.7	2.4	2.1	1.8	1.5	1.1	0.8	0.6	0.2	0.1	0.1	0.1	0	

Apie mažiečius daugiakovininkus ir jų trenerį



Prasideda treniruotė: prie kliūtis — treneris P. Sverebas.

Jono STRAZDAUSKO nuotr.

Dar mokydamasis Sedos vidurinėje Sverebų Povilas darė viską: žaidė krepšinį ir futbolą, mėtė granatą ir bėgo krosus. Ypač mėgo lakstyti. Prieš aštuon metų Povilas su pagyrimu baigė Vilniaus Pedagoginį institutą. Šis žemaitis istorikas dėstytojus džiugino ne tik stropumu mokslu, bet ir atkaklumu. Kas studijavo, gerai žino, kaip sunku mokytis vien penketais ir dar rasti laiko sportui. Institute Sverebas susidraugavo su orientacininkais, tapo kandidatu į sporto meistrus.

Po studijų Povilas grįžo į savo rajoną ir Tirkšlių vidurinėje dėstė istoriją, buvo karinio rengimo vadovas. Miestelio pašonėje yra gražus pušynas, kurį gamta, atrodo, sukūrė sporto mėgėjams. Čia Sverebas ir atsivedė jaunuosius orientacininkus. Daug dirbo ir su šauliais.

Treneris dar nepamiršo pirmųjų pergalių, nors jos buvo kuklios. Sverebo auklėtiniai būsimųjų karių rajoninėse varžybose užėmė antrąją vietą. Tai paskatino dar atkakliau treniruoti ir taip jau tvirtokus kaimo vaikinukus. Po metų tirkšliškiai buvo nepralenkiami. Sverebo auklėtiniai Respublikos šaukiamojo amžiaus jaunuolių varžybose užėmė antrąją vietą.

— Povilai, reikia išsiųsti komandą į karinės daugiakovės varžybas. Vežk saviškius. Kitos išeities neturiu. Gelbėk! Kaip pasirodysit, taip bus gerai, — prašė Sverebą SDAALR rajono komiteto pirminkas Rimantas Labzintis. — Svarbiausia, kad nekaltintų, jog nieko neatsiuntėm...

Taip 1983 metų pavasarį Sverebo vaikinukai išvažiavo į Varėną

ginti rajono garbę. Į Respublikos jaunių čempionatą žemaičiai atvažiavo be šautuvų. Gerai, kad pasikolino kauniečiai. Bet svetimais ginklais tirkšliškiai kaip reikiant pažvangino: šaudymo dvikovėje jie užėmė trečiąją vietą.

Nors po to Povilas išėjo dirbti į Mažeikių technikos mokyklą, su pamėgta karine taikomąja daugiakove ir savo auklėtiniais neišsikyra...

Daugiakovininkas privalo gerai plaukti, šaudyti ir bėgti krosą. Arba sėkmės nesitikėk. Ir krosas ne bet koks. Bėgti reikia su šautuvu ant pečių, mesti granatą. Vasarą dar atskira rungtis — kliūčių ruožas. Pati įdomiausia rungtis — šaudymo dvikova. Taigi privalai būti visapusiškai tvirtas.

Kai paklausiau trenerį, kiek mėgėjų lanko treniruotes, jis mano mintį suprato ir paaiškino:

— Dešimtimis, kaip stalo tenise, nesirenka. Iki pradedam ruošti naujam sezonui, ateina nemažas būrelis. Po pirmųjų treniruočių lieka pusė. Ir gerai, kad silpnesni, abejojantys atsiveikina. Dabar, pavyzdžiui, treniruojame aštuonis, dar kokie penki naujokai pritaps.

Mažeikių daugiakovininkai jau žinomi Respublikoje. 1987—1988 metais tarp rajonų jie buvo pajėgiausi. Šįmet Sverebo auklėtiniai Respublikos karinės taikomosios daugiakovės jaunių pirmenybėse savo grupėje užėmė antrąją vietą. Jie nugalėtojųms širvinčiškiams pralaimėjo apie 200 taškų. Rezultatai galėjo būti geresni. Blogai, kad varžybose nedalyvavo Algis Kilpys ir Arvydas Sparnauskas. Rajono garbę gynė technikos mokyklos moksleiviai Inga Almonaitytė, Kastytis Pupliauskas, Sedos

vidurinės mokyklos dešimtokas Paulius Alksnis, tirkšliškė abiturientė Rasa Rūkaitė. Ši kandidatė į sporto meistrės bendroje įskaitoje užėmė šestą vietą. Dabar Rasa, penketais baigusi vidurinę mokyklą, studijuoja Kauno politechnikos institute. Trenerio svajonė — kad jo auklėtinė, išvažiavusi į didmiestį, ir ateityje nepamirštų daugiakovės. Tokie užsispyrę, tvirtos valios žmonės, kaip Rasa, visada sugeba derinti ir mokslą, ir darbą, ir pamėgtą užsiėmimą.

Mažeikių komandoje dabar pajėgiausias — technikos mokyklos auklėtinis, būsimasis elektrikas Kastytis Pupliauskas. Pernai Frunzėje sąjunginėse sporto mokyklų pirmenybėse jis užėmė šestą vietą. Vaikinas įvykdė 1 suaugusių atskyrį. Nuo trečiosios vietos mažiečių skyrė apie 150 taškų. Prieš tai jis gerai pasirodė Kaune. Čia zoninėse varžybose dėl keliolapo į Frunzę reikėjo gerokai pasigalvoti su Ukrainos, Maskvos ir kitų komandų atstovais. Kastytis — Respublikos jaunučių vicečempionas, Lietuvos rinktinės narys.

Daugiakovininkai — įvairiapusiškai pasiruošę žmonės. Povilo auklėtiniai per savaitę treniruojasi po 3—5 kartus. Plaukyti juos į baseiną priima Vaikų ir jaunių sporto mokykla. Akies taiklumas ir rankos tvirtumas miklinamas technikos mokyklos šaudykloje, o bėgti gali — kur širdis geidžia. Čia pat nuo miesto statybų dar šiaip taip melioratorių išsaugotas pušynėlis, kiek toliau — Venta su asfaltuotais bėgimo takais.

Entuziastus priglaudė technikos mokykla. Ji nupirko šautuvų, parūpino kliūčių ruožo įrenginius. Treneris sutaria su mokyklos karinio rengimo vadovu Donatu Grūšu. Per trumpą laiką Sverebas paruošė vieną kandidatą į sporto meistrus, septynis pirmaatskyrininkus. Gerai, atrodo. Bet...

Mažeikių daugiakovininkams reikėtų paramos. Vien entuziazmu, trenerio atkaklumu ir kantrybe svaresnių rezultatų nepasieksi. Pasiitaiko nesusipratimų dėl transporto. Daugiau reikėtų paramos iš SDAALR komiteto. Reikėtų geresnių pneumatinių (VDR gamybos) šautuvų, kokybiškesnių MK šovinių. Tokiu atveju rezultatai tikrai būtų geresni.

... Su kai kuriais auklėtiniais Povilas atsiveikina. Baigė mokytis ir „išskrido“. Tokia jau nelengva trenerio dalis. Bet jis nenusimena. Gal tik tada, kai po treniruočių rimčiau pagalvoja apie paskatinimą, kurio beveik ir nejaučia. Tokia pažiūra į visuomenininko pastangas entuziazmo nesukelia. Bijau, kad kokią dieną istorikas nepasivėsytų vien tik istorijai.

— Kol kas to daryti nežadu. O kas mano auklėtinius treniruos? — pats savęs klausia Povilas ir priduria: — Be sporto ir man būtų sunku. Juk ir aš dar nenurašytas daugiakovininkas.

Su keturkoju draugu

Dresiruoti tarnybiniai šunys dirba daugelyje specialiųjų tarnybų. Dėl įgimtų savybių — nuovokos apie žmogų, nepasitikėjimo svetimaisiais, ištvermės ir drąsos — jie yra puikūs svarbių pramonės ir geležinkelio objektų sargai, dujų tarnybos darbuotojų pagalbininkai, aklyjų vedliai... Tiesa, šias jų savybes turi išugdyti žmogus. Tik laukiniai žvėrys patys išugdo reikiamus įgūdžius savo vaikams.

Suo ypač reikalingas tyrimo institutams naujiems preparatams bandyti, sudėtingų operacijų metodikai tirti. Todėl Leningrade, Fiziologijos instituto kieme, I. Pavlovo iniciatyva pastatytas paminklas šuniui, pasitarnavusiam mokslui.

Paryžiuje stovi paminklas senbernarui Bari, kuris per 12 metų išgelbėjo nuo mirties 41 žmogų, kuriuos užgriuvo sniego lavina. Škotijoje yra paminklas šuniui, kuris 14 metų po šeimininko mirties išgyveno ant savo šeimininko kapo, pats ten nugaišo ir buvo palaidotas šalia šeimininko. Aliaskoje pastatytas paminklas Boltui, kuris išgelbėjo žmones, pernešdamas serumą į užpustytą kaimą siaučiant difterijai.

Praejusį šimtmetį šiaurės ekspedicijų dalyviai šunų traukiamomis rogėmis pasiekė Šiaurės ašigalį. Keturkojai žmonių draugai ištvermingai gelbėjo čeliuskiniečius... Atšiauraus poliarinio klimato sąlygomis šunų kinkiniai neprarado reikšmės ir dabar.

Suo pirmasis skrido į kosmosą. Didžiojo Tėvynės karo metais tarnybiniai šunys surado ir ištampė iš mūšio lauko daugiau kaip 700 000 sužeistų karių, susprogdino per

Sigitas SKABEIKIS

400 tankų, į priekines mūšio linijas nešiojo šaudmenis, sprogmenis, maisto produktus, paketus.

Karui baigiantis, kai traukdami šunys fašistai masiškai minavo kelius, laukus, miestus, šunys buvo pirmieji išminuotojų pagalbininkai.

Auginant ir dresiruojant šunis daug nuveikė tarnybinės šunininkystės klubai ir jų nariai. Jie kasmet rengia parodas, varžybas, steigia specialistų rengimo kursus, propaguoja šunininkystę per radiją, televiziją, spaudą. Klubuose vyksta planingas veislinis darbas, šunų dresiravimo aikštelėse, prižiūrimi specialistų, šunys tinkamai dresiruojami.

Užsiėmimai šunininkystės klubuose dažnai padeda vaikinams ir merginoms pasirinkti specialybę. Baigę vidurinę, jie stoja į Lietuvos veterinarijos akademiją ir tampa zoonižinieriais, veterinarijos gydytojais, zoologijos sodų darbuotojais, biologais.

„Šuo išvedė žmogų į žmones“ — tai akademiko I. Pavlovo pamėgtas posakis, kurį jis dažnai kartodavo draugams. Pirmąkart žmogus prisijaukino šunį ir pasiūto saugus. Vėliau prijaukino ir kitus laukinius žvėris. Todėl šiandien šuo saugo beveik kiekvieną sodybą, dažnai ir butą. Šuo žmogui reikalingas ne tik apsaugai, bet ir dėl bičiulystės, ypač mažiesiems ir vienišiesiems žmonėms. Vaikai, kurių namuose yra šuo, yra daug jautresni gamtai, gyvūnijai, geresni žmonės.

Pasaulyje yra per 400 veislių šunų: nuo šimtkilograminio senbernarų iki kilograminio čichuachua. Žmogus pats pasirenka šunį pagal įvairias savybes. Jam padeda šunininkystės klubai. Tris dešimtmečius Lietuvoje reikalus tvarkė tarnybinės šunininkystės klubai prie SDAALR. Tai ir sportinės organizacijos, kultivuojančios vasaros penklakovę su tarnybiniais šunimis. Tai labai įdomus sportas jaunimui: 100 metrų plaukimas laisvu stiliumi, šaudymas iš mažo kalibro šautuvo, 1000 metrų krosas su šunimis merginoms ir jaunuoliams arba 1500 metrų vyrams bei „nusikaltėlio“ gaudymas po krosu ir 300 metrų kliūčių ruožas stadione. Stadione sportininkai su šunimi privalo įveikti lengvaatletinį barjerą, vyrams ir vaikinams kartu su šunimi reikia peršokti aklą 180 cm aukščio tvorą, įveikti ištiesines kopėčias, pataikyti viena iš trijų granatų, peršliaužti su šunimi šliaužimo sektorių, įveikti šuoliaduobę, bumą ir finišuoti.

Kasmet keletas mūsų klubų narių kariuomenėje tarnauja šunininkystės daliniuose ir dėkoja klubo administracijai už gerą paruošimą ir įdomią tarnybą.

Norint pagerinti šio sporto veiklą respublikoje bei sustiprinti veislininkystę, 1989 metų spalio 3 dieną SDAALR CK biuras reorganizavo tarnybinės šunininkystės klubus į tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klubus. Per pastaruosius trejus metus Kauno tarnybinės šunininkystės klubo rezultatai

žymiai viršijo Vilniaus klubo rodiklius, todėl respublikinio tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klubo statusas buvo suteiktas Kauno klubui, o buvęs Vilniaus respublikinis klubas įgijo miesto klubo statusą. Dabartiniame respublikiniame tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klube Kaune dar veikia kačių sekcija, kurią kauniečiai įsteigė pirmieji respublikoje ir jau surengė kelias bendras parodas. Žiūrovai nepaprastai domisi katėmis. Jie gali išstovėti prie eksponatų po porą valandų ir nesigaili sugaišto laiko. Be to, Kauno klube labai populiari jaunųjų klubo narių sekcija. Jos nariai gamina dar ir oro balionus, konstruoja velomobilus, čia veikia fotobūrelis, domimasi numizmatika.

Kauno šunininkystės klubas buvo įkurtas 1965 metais ir šiemet švęs 25 metų sukaktį. Tad pavasarinė ir rudens parodos bus jubiliejinės, turėtų susilaukti daug svečių iš Sąjungos ir užsienio.

1989 metų birželio 23 dieną tarnybinės šunininkystės atstovai kartu su medžiotojais įsteigė Lietuvos kinologų sąjungą. Visi kinologai turi svajonę — tapti FCI (tarptautinės kinologų federacijos) nare. Į FCI priima tik vieną — šalies sąjungą, o respublikinių — ne. Todėl šiuo metu steigiama TSRS kinologų sąjunga, kurioje lygiomis teisėmis dalyvaus tarnybinių, dekoratyvinių ir medžioklinių šunų augintojai. Lietuvos kinologų sąjunga bus ir TSRS kinologų sąjungos narys, todėl iškart pateks ir į FCI gretas.

Jei Lietuvą taps savarankiška, nepriklausoma valstybe, FCI mūsų sąjungai jau nebeužvers durų. Nuo Naujųjų metų Lietuvos kinologų sąjunga pradeda savo veiklą. Administracijai patalpas paskyrė SDAALR CK. Jos būstinė yra Vilniuje, Basanavičiaus gatvėje Nr. 15, kartu su Vilniaus miesto tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klubu. Telefonas — 65-22-37. Sąjunga vienis visus respublikos šunų mylėtojus, ruoš bendrus renginius, turės knygas pagal veisles, leis žurnalą šunininkystės tematika.

Visus, kurie nori įsigyti ir dresuoti tarnybinių ir dekoratyvinių bei medžioklinių šunų, kviečiame į respublikinį tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klubą Kaune, Gedimino 22, tel. 22-07-15, Pakenėvyje, Vasario 16-osios nr. 8, tel. 6-14-79, Klaipėdoje, Pievų takas 37, tel. 6-88-91, bei šunininkystės klubus Jurbarko, Kėdainiuose, Jonavoje, Marijampolėje.

Įsigiję keturkojį žmogaus draugą, Jūs gerai pailsėsite laisvalaikio, patirsite daug džiaugsmo...

Karolis MASILIONIS,
TSRS tarnybinės šunininkystės federacijos prezidento narys, Lietuvos kinologų sąjungos viceprezidentas, Respublikinio tarnybinės ir dekoratyvinės šunininkystės klubo viršininkas



Mes abu Mažyliai...



Senbernaras įveikia buomą.



Šuolis per šeiminką.

...SVETIMOJE PADANGĖJE

Dėl visiems žinomų priežasčių apie gyvenančius išeivijoje Lietuvos aviatorius iki šiol mes mažą žinojome. Todėl manau, kad nors ir smarkiai vėluojanti informacija apie Amerikos lietuvių bus įdomi mūsų aviacijos mėgėjams.

Laikraštyje „Lietuvių balsas“ pranešama, kad 1988 metų gruodžio 19 dieną Floridoje mirė lakūnas Juozas Janušauskas-James. Gimęs 1895 metų rugsėjo 16 dieną Papilėje ir baigęs Rygos gimnaziją, J. Janušauskas 1913 metais atvyko į Ameriką. Pirmojo pasaulinio karo metu jis tarnavo JAV karinėse oro pajėgose mechaniku. Karui pasibaigus 1923 metais baigė karo aviacijos mokyklą ir gavo piloto licenziją. Kurį laiką skraidė pašto pervežimo pilotu. Vėliau daug skraidė per aviacijos šventes „Oro cirko“ lakūnų grupėje. Nuo 1929 metų skraidė Pan American aviacijos kompanijos oro linijose, trimotoriu lėktuvu vežiojo keleivius. Tragiškai pasibaigus S. Da-

Lockheed „Hudson“ tipo bombonešius. Iki pensijos dirbo instruktoriumi TWA ir John Deere kompanijose.

J. Janušausko sūnus Robertas James — taip pat lakūnas-mėgėjas. Turi du nuosavus lėktuvus — dvi-motorį Piper „Apache“ ir vienmotorį „Mooney 21“. Gyvena Floridoje ir dirba NASA centre, daktarinio naudojimo kosminių laivų (Shuttle) variklių vyresniuoju inžinieriumi.

X X X

Didelę avariją patyrė Kalifornijos valstijoje gyvenantis lietuvis lakūnas Romas Urbonas. Jam kylant nuosavu „Globe—Swift“ lėktuvu

žams lakūnas į borto lentą susižalojo galvą, lūžo dešinė koja ir buvo pažeistas stuburas. Variklio gedimo priežasties tyrimo komisija nenustatė.

Romas Urbonas pradėjo skraidyti Australijos karinėse oro pajėgose. Skraidė Antrojo pasaulinio karo naikintuvais P—51 „Mustang“. Vėliau tarnavo transportinėje aviacijoje. Buvo vienas iš iniciatorių steigiant Australijos lietuvių aeroklubą.

Apsigyvenęs Kalifornijoje įsigijo

mų kelią pradėjo 1942—1944 metais, sklandydamas Kulautuvoje. Vėliau, gyvendamas Amerikoje, išmoko skraidyti lėktuvais. Juos turėjo nuosavus. Dabar, sulaukęs vyresnio amžiaus ir pablogėjus sveikatai, jis jau nebeskraidė. E. Jasiūnas visą gyvenimą domėjosi Lietuvos aviacijos istorija ir turi sukaukęs didelį archyvą. Yra išleidęs du gausiai iliustruotus leidinius apie S. Dariaus ir S. Girėno bei F. Vaitkaus skridimus per Atlantą.



Aviacijos veteranas, Lietuvos aviacijos istorikas Edmundas Jasiūnas.

nuosavą „Globe—Swift“ lėktuvą, su kuriuo skraidymo meistriškumą demonstruodavo aviacijos šventėse. Jo lėktuvą, papuoštas Vyčio kryžiumi ir trispalve, garsino Lietuvos vardą.

Siuo metu R. Urbono sveikata gerėja ir jam norėtume palinkėti, kad pasveikęs jis vėl galėtų sėsti už lėktuvo vairalazdės.

X X X

Cikagoje gyvenantis mūsų tautietis Edmundas Jasiūnas skraidy-

Siuo metu E. Jasiūnas ruošia spaudai knygą, kurioje bus aprašyta Lietuvos aviacijos istorija, apimanti laikotarpį nuo aviacijos įsikūrimo iki Antrojo pasaulinio karo.

X X X

Praėjusių metų gruodžio 25 dieną Los Angeles mieste mirė vienas iš Lietuvos sklandymo pradininkų Grigorijus Radvenis. Lietuvos karo aviacijos lakūnas leitenantas G. Radvenis 1931 metais buvo pasiųstas į Kuršių Nerijoje buvusią vokiečių Rasytės sklandymo mokyklą susipažinti. Čia 1931 metų spalio 21 dieną jis pirmasis iš lietuvių įvykdė reikiamus normatyvus ir gavo tarptautinio „C“ piloto vardą. Vėliau, Lietuvoje įkūrus Nidos sklandymo mokyklą, G. Radvenis buvo pirmuoju šios mokyklos instruktoriumi. G. Radvenis 1933 rugpjūčio 16 dieną pučiant rytų vėjui pasiekė pirmą Lietuvos rekordą. Naudodamasis šlaito antvėju jis ore išsilaikė 3 valandas ir 9 minutes.

A. ARBACIAUSKAS



Lakūnas Juozas Janušauskas prie lėktuvo Lockheed „Vega 5B“ „Lituanika II“ (1934 metų nuotrauka).

riaus ir S. Girėno skridimui J. Janušauskas 1933—1934 metais ruošėsi naujam perskridimui per Atlantą. Tuo metu jis jau buvo pakankamai prityręs lakūnas, praleidęs prie vairalazdės daugiau kaip 4000 valandų. Skridimui buvo pasirinktas lėktuvą Lockheed „Vega 5B“. Atskraidinęs iš Kalifornijos į Cikagą, pakrikštijo jį „Lituanika II“. Siuo lėktuvu J. Janušauskas per aviacijos šventes vežiojo keleivius. Tačiau iškilus nesutarimams su perskridimą ruošusia Amerikos Lietuvių transatlantinio skridimo sąjunga (ALTASS) vadovybe jis atsisakė numatyto skridimo (kaip žinoma, lėktuvu „Lituanika II“ jo vietoje skrido Feliksas Vaitkus). J. Janušauskas vėliau tarnavo North American oro kompanijoje, chemikalais iš oro apdorojo plantacijas Hondure ir Gvatemaloje. Antrojo pasaulinio karo metais iš gamyklos Amerikoje į Angliją skraidino

sustojo variklis. Norėdamas išvengti tiesioginio susidūrimo su aukštos įtampos linija, nedideliame aukštyje mažu greičiu atlikdamas posūkį lėktuvą atsimušė į žemę. Smūgio metu nutrūkus saugos dir-



Romas Urbonas prie savo lėktuvo.

Skverbimasis į kosmosą

KO GALIMA TIKĖTIS PER

ARTIMIAUSIUS DVEJUS METUS



Trejus metus orbitinė kosminė stotis „Mir“ skrieja visatoje. Per tą laiką joje dirbo 13 tarybinių kosmonautų ir po vieną iš Sirijos, Bulgarijos, Afganistano ir Prancūzijos. Stoties ilgalaikiai gyventojai ir trumpiems vizitams atvykę kosmoso užkariautojai atliko per 200 mokslinių eksperimentų, dalyvavo vykdant bemaž 35 tūkstančius stebėjimų. Prie orbitinės stoties buvo prisijungę 26 kosminiai aparatai: 17 transportinių laivų „Progress“, 8 „Soyuz“ tipo laivai ir astrofizinis modulis „Kvant“, kuris drau-

ge su stotimi sudaro orbitinį kosminį kompleksą „Mir“-„Kvant“.

Siuo metu komplekse dirbanti įgula — Aleksandras Viktorenka ir Aleksandras Serebrovas — atskrido į jį po to, kai orbitinis kompleksas „išsėjos“ beveik šešis mėnesius. Tai buvo savotiškos „vasaros atostogos“. 134 parų pertrauka praverė tam, kad būtų deramai įvertinti atlikto darbo rezultatai bei pasiruošta kitoms bandymų serijoms.

Kaip jau rašėme „Sparnuose“, penkta ilgalaikė kosminio kom-

plekso įgula visatoje dirbs apie šešis mėnesius. Panašų laikotarpį komplekse dirbūs ir kitos keturios įgulos, kurios viena po kitos pakeis „vitiazius“. Na, o naują skriejimo kosmose ilgio rekordą — ilgiau nei metus! — mūsų kosmonautų vadovai planuoja 1991 —aisiais.

Per artimiausius dvejus—trejus metus orbitinis kompleksas laipsniškai didės, prie jo bus prijungti kosminiai moduliai ir aparatai. Šis darbas bus atliekamas tol, kol visi sujungimo mazgai visiškai atliks jiems skirtas funkcijas. 1991 m. planuojama orbitinio komplekso „statybos“ fazės pabaiga. Tuo metu jis pagal savo konfigūraciją primins „Rytų kryžį“.

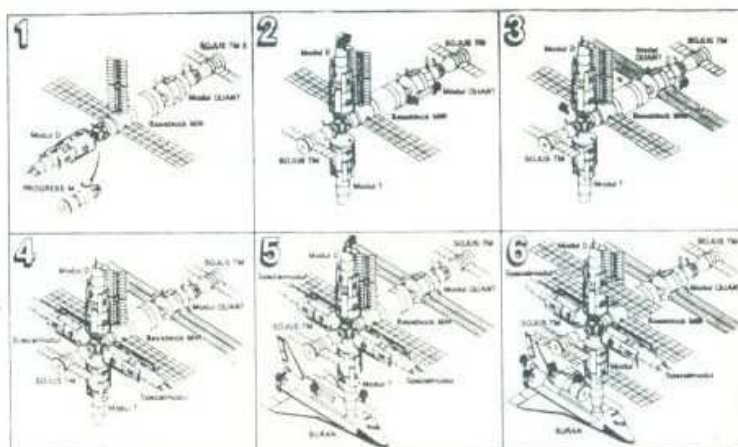
Kuo bus papildytas kosminis kompleksas? Tai, iš dalies, pavaizduota piešiniuose. Pirmas jų rodo 1989 metų pabaigos veiklą. Prijungtas modulis „D“ (darbo ir higienos) oficialiai pavadintas „Kvant-2“, kurio ilgis 14 m, skersmuo — 4 m, o masė — 23,5 tonos. Modulyje įrengta anga išeiti į atvirą kosmosą, sanitarinis mazgas su tualetu ir dušu (nuskraidintas buvo ir transportinis laivas „Progress“).

Modulis nugabeno į visatą multi-spektrinę kamerą MKP 6MA, orientavimo sistemą „ASTRO-1“, spektromatą MKS-M2 (pastarasis pagamintas VDR). Be to, nuskraidintas biotechnologinis kompleksas, naujos kartos laivo kompiuteris, instrumentinė platforma su teleskopu ir telekameromis. Į kompleksą pristatytos ir saulės baterijų plokštės, taip pat kosmonautų skrydžiams atvirame kosmose skirtas savieigis „Ikaras“, primenantis kėdę be kojų.

Šiais metais į visatą bus nuskraidintas ir kompleksą papildysiantis modulis T (piešinys 2). Jame — specialūs įrenginiai įvairiausių medžiagų bei kristalų gamybai kosmoso sąlygomis, kurie reikalingi elektronikos pramonei, sujungimo agregatas, prie kurio po metų bus prijungtas „Buranas“.

Piešinys 3 rodo, kokią išvaizdą įgis orbitinis kompleksas „Mir“-„Kvant“, kai (dar šiais metais) prie astrofizinio modulio „Kvant“ bus primontuotos papildomos saulės baterijų plokštės.

Trys kiti piešiniai skirti darbams, kurie bus atlikti kitais, 1991 metais. Tai, visų pirma, prijungimas prie komplekso dar dviejų specialių modulių, kurių kiekvienas svėrs po 19 tonų. Vienas jų, pavadintas „Pri-



Iki „Čelindžerio“ katastrofos

III. Pirmasis daugkartinio oro-kosminio aparato (DOKA) skrydis

Praėjus lygiai dvidešimčiai metų po visą pasaulį sujaudinusio pirmojo istorijoje Jurijaus Gagarino skrydžio į kosmosą, 1981 m. balandžio 12 d. 7 valandą vietos laiku į orbitą kilo pirmasis Jungtinių Amerikos Valstijų DOKA su oro-kosminiu laivu OV-102 „Kolumbija“, valdomas pilotų Džono Jan-

go ir Roberto Krippeno. Jų dubleriai Džo Englas ir Ričardas Trilis palinkėjo sėkmingo skrydžio ir liko laukti savo antrojo skridimo, kuris įvyko lygiai po septynių mėnesių — 1989 m. lapkričio 12 d.

1. DOKA paruošimas startui

Aparatą pradėta ruošti skridimui 1980 m. lapkričio mėnesį. Lapkričio 24 d. laivas buvo atgabentas į vertikalios surinkimo korpusą. 26 d.

„Kolumbija“ sujungiama su išoriniu baku ir raketomis-greitintuvais. Lapkričio 29 d. surinktas DOKA 0,5 km per valandą greičiu atliko paskutinę priešstartinę 5,6 km kelionę į starto aikštelę.

Po mėnesio bakai buvo pirmą kartą pripildyti kuro išbandymui, o praėjus dar mėnesiui — vasario 20 d. — išbandytas trijų pagrindinių skysto kuro reaktyvinių variklių SSME darbas. 20 sek. jie dirbo visu galingumu.

Balandžio 10 dieną porai dienų teko atidėti numatytą startą dėl gedimų.

2. OKL „Kolumbija“ kyla į orbitą

3 valandą nakties pažadintas ekipažas, po pusantros valandos jau su skafandrais, o dar po pusvalandžio užėmė savo vietas OKL „Kolumbija“ kabinoje, kurios liukai buvo uždaryti 5 val. 20 min.

7 val. buvo paleisti pagrindiniai skysto kuro reaktyviniai varikliai, o po 3 sek., jiems pasiekus 90 proc. galingumo, įjungti du kieto kuro raketiniai varikliai-greitintuvai. Bendra 3400 tonų traukos jėga nupjovė aštuonis 8,8 cm skersmens varžtus, laikančius DOKA, ir nunešė jį į kosmosą.

Aparato kilimo į objektą etapai:

1. Paleisti trys pagrindiniai skysto kuro reaktyviniai OKL varikliai SSME ir du kieto kuro raketiniai varikliai. 3400 tonų per sekundę traukos jėga atplėšė DOKA nuo aikštelės — startas.

2. 8 sek. po starto 120 m aukštyje DOKA apsučiamas aplink savo ašį 120°, todėl jo trajektorija pakrypo (kilo ne stačiai į viršų, o kampu; lakūnai skrido atitinkamu kampu žemyn galva).

3. 32 sek., aukštis 2,4 km, greitis 794 km/val. Tai greitis, kuriuo skrisdamas šiame aukštyje aparatas

Tęsinys. Pradžia 1989 m. „Sparnų“ 2, 3 nr.

roda", skirtas žemės gelmėms ir ekologinėms problemoms spręsti. Tuo metu orbitinį kompleksą jau sudarys aštuoni įvairūs kosminiai aparatai. Jo svoris bus apie 120–140 tonų, energijos gavyba ir naudojimas — nuo 9 iki 18 kilovatų per valandą. Jame galės dirbti 3–6 kosmonautai. Visi šie sujungimo mazgai visiškai išnaudoti. O „Buranas“? Jis prisišvartuos prie modulio T ir paims iš „kosminės gamyklos“ ir laboratorijų viską, ką būtina saugiai pristatyti į Žemę. Be to, kaip rodo piešinys 6, „Buranas“ bus panaudotas ir dideliems įrengimams nuskraidinti iš visatos į Žemę.

Štai kas laukia orbitinio komplekso „Mir“-„Kvant“ per artimiausius metus.

Veritas dėmesio faktas, kad mūsų šalies kosminiai „architektai“ savo braižybinėse lentose vis labiau išryškina kosminės orbitinės stoties „Mir-2“ kontūrus. Naujos kartos stotis galės priimti dvyliką įvairiausių modulių. Visa jos masė tuo metu sieks nuo 200 iki 300 tonų, ji gamins iki 200 kilovatų energijos per valandą, vienu metu joje galės dirbti ir gyventi dvylika asmenų. Na, bet tai tolimesnės ateities klausimai. O artimiausios?

1991 metais, taikiais tikslais toliau įsisavinant kosminę erdvę, balandžio mėnesį drauge su tarybiniu kosmonautu į orbitinį kompleksą skris Didžiosios Britanijos, birželio — Vokietijos Federacinės Respublikos, rugpjūčio — Japonijos, o lapkričio — Austrijos piliečiai. Išskyrus žurnalistą, kuris atstovaus Tokijo TBS telekompanijai, kiti trys šių skrydžių dalyviai — kosmonautai tyrėjai, kurie šalia bendrų programų vykdys ir savo šalių specialias mokslines užduotis.

Ar tai mums naudinga? Be abejonės. Juk už tokio ekipažo nario — užsieniečio skridimo kosminėje erdvėje savaitę jį siuntusi valstybė sumoka penkis milijonus dolerių. Taigi ir kosminė veikla tampa rentabili.

A. ŠURKUS

gauna maksimalų leidžiamą atmosferos dinaminio slėgio apkrovimą. Kad greitis staigiai nedidėtų ir neaugtų aparato elementų apkrovimas, skysto kuro variklių trauka sumažinta iki 65 proc.

4. 52 sek. Aukštis 7,2 km, pasiekimas garso greitis $M=1$ (apie 1200 km/val). Dėl oro tankio mažėjimo atmosferos dinaminio slėgio apkrovimas mažėjo ir variklių galingumas buvo padidintas.

5. 36 km aukštyje greitis padidėjo iki $M=3$. Iki šio momento avarinės situacijos atveju ekipažas galėjo katapultuotis. Nors pagal taisyklės katapultuotis leidžiama ne aukščiau kaip 30 km aukštyje ir esant greičiui mažiau nei $M=2$. Šis apribojimas susijęs su dideliu aerodinaminio smūgiu katapultavimo metu, kurio gali neišlaikyti nei skafandrai, nei kosmonautai. Be to, net paklūstant apribojimams, katapultuojant buvo galimybė pa-

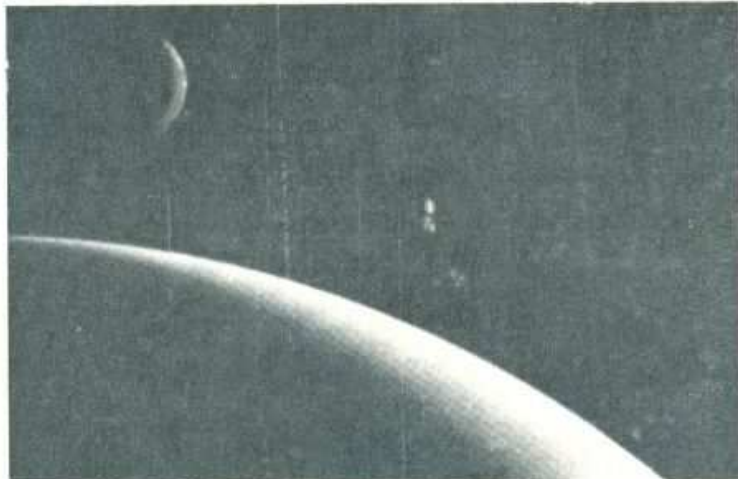
Didžioji „Mažojo keliautojo“ sėkmė



— Mūsų „keliautojas“ gerokai senselėjo: jis serga artritu, šlubuoja jo atmintis, viena ausimi neprigirdi, bet... — tokiais žodžiais Jungtinių Amerikos Valstijų Jet Propulsion Laboratory (reaktyvinių skridimų laboratorijos) Pasadenoje (Kalifornijos valstija) ir vadovaujančios „Voyager“ („Vojadžer“) programos skydžiams mokslinis darbuotojas Albertas Hibas įvertino kosminio zondo „Voyager-2“ veiklą per dvyliką metų (iš anglų kalbos „Voyager“ verčiama keliautojas).

Išties, 1977 m. rugpjūčio 20 d. iš Kanaveralo kyšulio raketa Titan 3E „Centaur“ iškeltas į kosminę erdvę „keliautojas“ atliko pavyzdžio neturintį turnė po visatą. Skrydžio pradžioje jis svėrė 788 kg, iš kurių 105 teko mokslinei aparatūrai ir tiek pat — kuru, kuris buvo labai taupiai naudojamas, kai tekdavo įjungti nedidelius variklius skrydžiui koreguoti. O tai buvo daroma ne kartą. Juk „Voyager-2“ per savo gyvavimo metus iš Jupiterio orbitos buvo nukreiptas link Saturno, vėliau — link Urano ir pagaliau link tolimiausios Saulės sistemos planetos — Neptūno.

Trumpa šių skrydžių charakteristika tokia. 1979.07.09 „keliautojas“ praskriejo Jupiterį. Jis išaiškino jo „didžiosios raudonosios dėmės“ kilmę; patvirtino, kad planetą juosia siaura juosta; atrado tris Jupiterio mėnulius (iš bendro 16-os skaičiaus); dešimtyje mėnulių stebėjo dvyliką veikiančių vulkanų. 1981.08.25 kosminis zondas praskriejo pro Saturną. Jis atpažino daug planetą juosiančių žiedų; atrado Saturno mėnulius (nuo 12-to iki 17-to — bendrai su „Voyager-1“). 1986.01.24 zondas praskriejo pro Urano planetą. Jis atrado du naujus planetos žiedus ir dešimt jos mėnulių (iš bendro 15-os



Neptūnas ir už jo matomas jo mėnulis Tritonas.



Šviesiojoje pletinėje dalyje manoma esant azoto ledą.

NUOTRAUKOS GAUTOS IŠ „VOJADŽERIO“

skaičiaus). 1989.08.25 jis praskriejo 4905 km atstumu pro Neptūną, o rugpjūčio 27 d. — 38 445 km atstumu nuo Neptūno mėnulio Tritono. Per pastarąjį vojažą „Voyager-2“ perdavė mokslininkams į Žemę

dalinus ketvirtos pagal dydį Saulės sistemos planetos žiedus. Jie skiriasi nuo žiedų, kurie lėtai juosia Satur-

NUKELTA | 31 p.

tekti į variklių išmetamų dujų srautą.

Katapultos buvo įrengtos tik pirmuose bandomuose skridimuose, kurie vyko be keleivių. Tragiškojo „Čelendžerio“ ekipažas katapultų neturėjo.

6. 132 sek. Aukštis 50 km, greitis $M=4,5$. Čia baigė darbą kieto kuro raketiniai varikliai. Atsiskyrę nuo „Kolumbijos“, jie su parašutų sistemomis nusileido į vandenyną 250 km nuo starto vietos. Ten juos paėmė specialūs laivai — buksyrai ir nugabeno į krantų remontuoti ir paruošti pakartotiniam skrydžiams.

7. 240 sek. Aukštis 116 km, greitis $M=6,5$. Šiam momentui būdinga tai, kad iki jo avarinėje situacijoje — sutrikus vienam varikliui — OKL „Kolumbija“ galėjo grįžti į starto kosmodromą ir nutūpti. Nuo čia grįžti jau buvo nebeįmanoma — per toli nuskrieta, ir dviejų va-

riklių SSME grįžimui nepakaktų.

8. 390 sek. Pasiektas 130 km aukštis ir $M=15$ greitis. Avarinėje situacijoje — sugedus dviem varikliams SSME, — „Kolumbija“ galėjo grįžti į atmosferą ir, sumažinus greitį atitinkamame aukštyje, ekipažas galėjo gelbėtis katapultavimu.

512 sek. Po manevravimo, leidžiantis įgytas pirmas kosminis greitis ($M=25$; 8 km/sek). Įjungti pagrindiniai reaktyviniai skysto kuro varikliai SSME ir 532 sek. atsiskiria nuo kuro bako, kuris atmosferoje suiro, o nuolaužos nukrito į Indijos vandenyną.

632 sek. pirmąsyk įjungti orbitinio manevravimo varikliai, kurie OKL „Kolumbija“ pakėlė į elipsinę orbitą (apogėjus — 240,5 km ir perigėjus — 105,4 km). Po 44 sekundžių antrą kartą įjungti varikliai orbitą stabilizavo 240,5 km aukštyje.

Praejus pusantros valandos po starto buvo atidaryta platformos anga ir saulės elementai ant platformos ėmė tiekti elektros energiją. Dar po kelių minučių laivas iš išorės buvo apžiūrėtas lauko telekameromis ir perduota pirmą televizijos laida į Žemę.

Džonas Jangas ir Robertas Kripenas per pirmąjį bandomąjį DO-KA su OKL OV-102 „Kolumbija“ skridimą pagal užduotį dirbo dvi paras, 6 valandas ir 21 minutę. Laivas 36,5 karto apsisuko aplink Žemę. Balandžio 14 dieną, apie pietus, OKL „Kolumbija“ sėkmingai nusileido Edvardso karinių oro pajėgų bazėje Kalifornijos valstijoje.

3. OKL „Kolumbija“ sugrįžimas į Žemę

Buvo grįžta į Žemę pagal iš anksto paruoštą programą.

53 valandą po starto pradėta stabdyti ir leistas orbitoje. OKL buvo apsuktas „uodega pirmyn“ ir įjungti skysto kuro reaktyviniai varikliai, kurie per 150 sek. sumažino laivo greitį 82,5 metro per sek. Po šio stabdymo impulso laivas vėl buvo apsuktas priekiu ir po 28 sek. įėjo į atmosferą (aukštis 120 km, greitis $M=4$). Į atmosferą laivas įėjo 40 laipsnių atakos kampu už 7080 km nuo nusileidimo bazės.

Atmosferoje toliau vyko aerodinaminis laivo stabdymas:

— po stabdymo impulso laivas leidosi, valdomas skysto kuro reaktyvinių valdymo variklių ir aerodinaminiais vairais;

— 280 sek. po impulso atjungiamų skysto kuro reaktyvinių variklių ir laivas valdomas tik aerodinaminiais vairais, kurie iki greičio $M=4$ (aukštis 27 km) dirbo atvirkštine reakcija.

— leidžiantis nuo 34,5 km iki 24,6 km aukščio greitis sumažėjo nuo $M=5$ iki $M=2$;

— iki 16,2 km aukščio greitis sumažėjo iki $M=1,3$;

— 9,9 km aukštyje prie laivo priartėjo keturi specialiai jo sutikti pakilę naikintuvai T-58;

— 8 km atstumu nuo nusileidimo juostos greitis buvo 536 km per valandą, žemėjimas 60 metrų per sekundę;

— prie išdžiūvusio Rodžerso ežero, kurio druskingame dugne įrengta karinių oro pajėgų nusileidimo juosta, laivas atsukėjo 600 m aukštyje, 527 km per valandą greičiu. Netikėtai prieš nusileidžiant greitis padidėjo iki 564 km per valandą, todėl laivas nusileido, nuskridęs 600 m už numatyto taško;

— ratai buvo išskleisti 120 m aukštyje;

— leidimosi greitis 348 km per val., vertikalus tūpimo greitis 0,3 metrų per sek. (teorinis — 0,9 m/sek.).

Pavažiavęs 2750 metrų OKL „Kolombija“ sustojo.

Apžiūrėjus laivą buvo prieita išvada, kad šiluminis srautas įeinant į atmosferą praktiškai buvo keivriai mažesnis už apskaičiuotą. Pakartotiniam skrydžiui reikia tik pakeisti 300–400 šiluminės izoliacijos plytelių (buvo planuojama pakeisti 1800 ir suremontuoti 4000 plytelių). Sekančiuose skridimuose šiluminė izoliacija buvo sumažinta 454 kg. Tiek pat kilogramų padidėjo naudingas į kosmosą gabnamas krovinys.

Kaip pranešė programos vadovas astronautas Donaldas Sleitonas, visos DOKA sistemos veikė normaliai, skridimo tikslas — patikrinti aparato kosmines ir atmosferines skridimo charakteristikas — sėkmingai įvykdytas.

Reikia pažymėti, kad skridimo ir grįžimo sekmę lėmė gerai paruoštos ir ilgos ekipažo treniruotės prieš skrydį.

Juozas ŽILIONIS,

Lietuvos aeroklubo kosmonautikos komiteto pirmininkas

Manau — nėra reikalo skirti daug vietos tam, kad įtikinėtume skaitytoją apie tarptautinės padėties pagerėjimą. Tai jaučia ir mato kiekvienas. Ir džiaugiasi. Ir vis dėlto yra klausimų, kurie mums vis dar kelia nerimą. Madingi, tai, visų pirma, įvairiausios TSRS ir JAV, Vairuotojų Sutarties ir Šiaurės Atlanto pakto (NATO) šalių atstovų derybos kariniais klausimais, kurios jau daugelį metų tebestovi vietoje.

Suprantama, problemos, kurios liečia gynybą, žmonijai ir valstybių saugumą, karinę pusiausvyrą, drauge — ir taikos išsaugojimą — nėra tolygios susitarimams dėl keitimosi turistais, bendrų žmonių steigimo, keitimosi koncertinėmis programomis arba dailės parodomis. Bet jas galima ir reikia spręsti. Ir šiuo atveju vien geros valios nepakanka. Reikia realiai mąstyti, teisingai vertinti kiekvieną smulkmeną. Pagaliau daug, labai daug čia lemia viešumas. O mes, jei turėsime galvoje daug metų mūsų įsigulį (ir dabar dar kai kurių karščių, ypač labai aukštų, taip mėgstamą) slaptumą toli gražu ne visad viską žinojome arba, geriausiai atveju, apie problemas nusiimanė nepakankamai objektyviai. Be konkrečių skaičių, duomenų. Kaip tik dėl šios priežasties kai kurie žmonės stebisi tariamų tarybinių vadovų ir diplomatu „atsitraukimu“ iš ankstesnių pozicijų kariniuose reikaluose. Kalbama net apie savotiškas „nuolaidas“ amerikiečiams, kad išsaugotume su jais geras santykius.

Ar yra pamato tokioms kalboms ir panašioms apmąstymams! Norėčiau pradėti šių problemų aiškinimą iš toli — nuo pozicijų, kurias buvome užsiėmę ir mes, ir „jie“ — Vakarai. Mėginimas kalbėtis iš „jėgos pozicijų“ (tai, mano įsitikinimu, liečia abi puses) įprastinio žmogaus daug ką vertinti su nepasitikėjimu, su savotiška baimė neapsiriki, ir gink Dieve, nenusileisti. Norėčiau šia proga priminti seną anekdotą. Pasakojama, kad vienas mūsų šalies atstovas per TSRS — JAV derybas skambina į Kremlių telefonu. Jis kalbasi su vienu „tautų vado“ artimiausių padėjėjų. Nespėjo šis padėti ragelio, o „didysis vadas“ pikta klausia: „J kokį klausimą tu jam atsakai „gerai“, ai“ Paklaustas nedvejodamas atsėvė: „J klausimą, ar gerai jį girdži“...

Anekdotas. Be jė, kaip žinome, ne visada beprasmiški. Ir ko čia slėpti — taip buvo! Mūsų vadovų, o per juos ir diplomatų bei karščių pozicija bet kuriose derybose buvo trumpa, bet aiški: nė žingsnio atgal! Be komentarų ir apmąstymų. Žinoma, tokiu atveju buvo labai sunku pasiekti pažangą pasenusiomis tapusiose Vienos derybose dėl ginklų užėjimą į ginkluotės sumažinimo Cen-

KITOMIS AKIMIS

APIE TARPTAUTINIO KLIMATO ATŠILIMĄ IR „DŪMŲ UŽDANGAS“

trinėje Europoje, dėl ginkluotės sumažinimo, dėl raketų ir branduolinio ginklo mažinimo bei naikinimo, dar dėl daug ko.

Laimė, kad gavūs pertvarkos vėjai pailėtė ir ši, ilgą laiką uždrausta, sritį. Perkratę savo žinias, išmetę tai, kas nereikalinga ir atskyrę grūdus nuo pelų, pradėjome kitaip mąstyti ne tik vidaus, bet ir tarptautinius klausimus, bandomė kitomis akimis žiūrėti į derybų partnerius. Tokio mąstymo rezultatai akivaizdūs: sunaikintos vidutinio ir mažesnio nuotolio veikimo branduolinės raketos, dalykiskai kalbamasi dėl cheminio ginklo atsargų naikinimo, dėl strateginės puolamosios ginkluotės (SPG) sumažinimo 50 proc. Beje, kalbant apie pastarąjį, labai svarbų ginkluotės sumažinimą, reikia atvirai pasakyti, kad be reikalo praradome trejus metus. Susitarė dėl SPG sumažinimo buvo galima jau per M. Gorbačiovo — R. Relgano susitikimą Reikjavike. Bet mūsų ekspertai ir specialistai buvo pernelyg „užsitūpę“ senose pozicijose, jie nepajėgė atskirti strateginės puolamosios ginkluotės problemų nuo kosmoso ginklavimo, ypač SG1 (strateginės gynybinės iniciatyvos) elementų. Kad pernelyg didelė SG1 pavojaus baimė yra nieko verta, pasakojame 1989 metų „Sparnų“ pirmame numeryje. Kad nėra reikalo susieti SPG su pastarųjų dviejų JAV prezidentų mėgiamu „kūdikiu“ — SG1 programa, buvo akivaizdu jau seniai. Bet... „specialistai“ ir „ekspertai“, lydėję M. Gorbačiova, įtikino mūsų partijos ir valstybės vadovą, kad amerikiečiai iš strateginės puolamosios ginkluotės sumažinimo tikisi naudos vien sau. Sutartis buvo „užšaldyta“. Dėl jos ir dabar deramasi. Ir, beje, tvirtinti, kad ši svarbi taika ir saugumui sutartis bus pasirašyta jau per kitą TSRS ir JAV vadovų susitikimą, aš negalėčiau.

Mat per tuos trejus metus daug kas pasikeitė. Plačiai paplito jūroje bazuojamos sparnuotosios raketos (JBSR), kurių tikriausiai abi pusės nemažai turi. Kai kurie karo ekspertai teigia, kad šioje srityje esąs disbalansas. Dėl didelio JBSR mobilumo bei strateginio poveikio gali susidaryti daug problemų. Bet (mano nuomone — tai labai keista!) dabar mūsų karo ekspertai mano, jog JBSR galima neskaiciuoti (!!). Tokiomis aplinkybėmis SPG sumažinimo sutartis praranda savo aktualumą ir veiksmingumą. Tad negaliu pasakyti ir to, kaip

bus su SPG sumažinimo sutartimi, kuri galėjo seniai tapti realybe.

Gal yra priešnuodžių JBSR! Apie tai tuo tarpu nieko nežinoma. O ko nežinau, tai visada kelia savotišką baimę. Galima pasitikėti nebent sveiku protu, realiu mąstymu ir potencialiaus priešininko santūrumu. Juk išgyvenome sunkesnių metų, kai TSRS dar neturėjo branduolinių ginklų, o JAV karščių jų turėjo pakankamai, kad galėtų mums suduoti rimtą smūgį. Nugalėjo sveikas protas, diplomatija, taikus požiūris. Tad pasikliaukime jais ir dabar, juolab, kad dabartinė situacija nuo 1945—1949 metų skiriasi kaip diena nuo nakties!

Tokia yra tiesa. Kaip, beje, ir tai, kad mūsų šaliai teks išmuntuoti daugelio metų gincų objektą — Krasnojarsko radijo lokacinę stotį (RLS). Vos pradėjus ją įrengti, CŽV ėmėsi tvirtinti, kad ši RLS nesuderinama su 1972 m. TSRS—JAV sutartimi dėl priešraketinės gynybos. Mūsų karščių autoritetingai tvirtino, jog sutartis nepažeista, kad RLS — skirta tik kosminiams tyrimams ir, nekreipdami dėmesio į JAV atstovų reikalavimus ir pretenzijas per derybas, tęsė statybą ir įrengimą. Sunku pasakyti, kiek visa tai kainavo. Bet kad dabar Krasnojarsko RLS privalome demontuoti (o to kategoriškai pareikalavo derybų partneriai!) — visaiškai aišku. O kas atsakys ne tik už dirbtinai sukurtą įtampą, prarastą laiką, bet ir už liaudies lėšas, išmestas į šukšlyną vien dėl karinau būdingo mąstymo!...

Ginčytinų klausimų, sprendžiant dviejų karinių grupuočių, dviejų supervalstybių tolygumą nusiginklavimo problemas — daug. Ne visas jas žinome, kaip jau minėta, dėl slėgusio mus „slaptumo“, dėl to, kad kai kam naudinga neskelbti savo sprendimų. Mat taip ramiau ir, ko gero, mažiau atsakomybės prieš žmones. Bet nereikia užmiršti, kad laikas išaiškina visus slaptumus. Nebus to šiandien, įvyks rytoj. Tad kam reikia taikos metais dūmų uždangų problemoms, kurios geriausiai matomos skaisčioje viešumo saulėje! Mano manymu, atejo laikas nebežaisli slėpynių. Žmonėms reikia tiesos. Tokiu atveju jiems ir tarptautinio klimato atšilimas, ir jį skatinantys galimi artimiausi susitarimai bus dar geriau suprantami. Žmonės turi teisę ir privalo viską žinoti. Jie nori objektyvios informacijos ir ramybės!

Aleksas SERMUKŠNIS

Dar vienas aviacijos istorijos puslapis

Pradžiai — trumpa žinutė, kuri buvo išspausdinta 1909 metų spalio 31 d. laikraštyje „Berliner Lokalanzeiger“: „Šis įvykis svarbus tuo, kad jo dėka 1909 metais gali būti pavadinti Vokietijos aviacijos gimimo metais“. Taip rašė reporteris savo nuotraukomis gausiai iliustruotame reportaže, kuris buvo skirtas vokiečių pilotui Hanso Gradės (Hans Grade) sėkmingam skrydžiui ir drauge laimėtam „Lanco

prizu“.

Tais tolimais laikais skraidymas variklių varomais aparatais Vokietijoje žengė pirmus žingsnius. Prieš aštuonis dešimtmečius ne tik šios šalies aviacija dar mūvėjo „trumpomis kelnaitėmis“. Stambus pramonininkas, inžinierius, technikos mokslų daktaras Karlas Lancas-Manhaimas (Karl Lanz-Mannheim), norėdamas paskatinti aviacijos technikos kūrimą, 1909 m. pavasarį paskyrė didžiulę piniginę premiją — 40 tūkst. markių. Ji turėjo atitekti tam, kas iš vietos žaliavų sukurs lėktuvą ir pakils juo į orą. Pretendantas privalėjo 20 m aukštyje atlikti kelis posūkius ties įrengtais ženklais, „susukti aštuoniukę“ ir grakščiai pakilti bei nusileisti.

Hansui Gradei tą dieną jo ranko-

mis sukurta „Libelle“ pakluso kaip niekad, ir tūkstankiai berlyniečių bei jo priemiesčių gyventojų, susirinkusių Johannistale, buvo ilties pulkias reginio liudininkai. Beje, ne visi jie matė tos dienos kulminaciją: K. Lancas-Manhaimas nuoširdžiai pasveikino pilotą, čia pat išrašė jam čekį 40 tūkst. markių ir dar padovanojo H. Gradei kieninį laikrodį, kurio auksinis korpusas buvo padabintas brangakmeniais.

Pasak to meto spaudos, „Hansas Grade tapo pirmu vokiečių lėktuvų konstruktoriumi ir visuomenės pagarbos nusipelnusiu lakūnu. Jis pirmas išrašė savo vardą į motorinės aviacijos istoriją“.

Hansas Grade gimė 1879 metais Koesline (dabartinis Košalinas —

IVAIRENYBĖS

ALENAS PROSTAS — TRISKART PASAULIO ČEMPIONAS

Iki praėjusių metų rudens automobilų sporto istorija buvo užregistruvusi keturis sportininkus, kurie po tris kartus tapo geriausiai žemės rutulio lenktynininkais „Formulės-1“ lenktynėse. Tai buvo australas Džekas Brebhemas (1959, 1960, 1966 m.), anglas Džekas Stiuartas (1969, 1971, 1973 m.), austras Nikis Lauda (1975, 1977, 1984 m.) ir brazilas Nelsonas Pikė (1981, 1983 ir 1987 m.). Dabar į šį autolenktynininkų grandų sąrašą įrašė savo pavardę ir 35 metų prancūzas Alenas Prostras. Jis buvo geriausias tarp „Formulės 1“ lenktynininkų 1985, 1986 ir 1987 metais. Per savo lenktynininko, gyvenimą (pradėjęs prieš 15 metų; jis laimėjo lenktynes kartingu ir po draug 700 frankų premiją, nors jam, baldų fabriko savininko sūniui, pinigai tikrai nebuvo reikalingi) Prostras 39 kartus tapo įvairiausių „Gran pri“ lenktynių nugalėtoju — kitaip tariant, laimėjo 39 pasaulio čempionatų etapus. Čia turimi galvoje tik laimėjimai lenktyniaujančiam „Formule-1“. O juk iki tol jis sėkmingai lenktyniavo ir „Formule-3“. Jis buvo šios klasės automobilinių Europos čempionas ir tik po to buvo „Maklaren“ firmos šeiminių pakviestas „prisitaikyti“ „Formulės-1“ lenktynėse. Per pirmąjį startą jaunas prancūzas pelnė tašką, o savo sąskaitą čempionatų „Gran pri“ laimėjimams jis aidažė Limožo mieste 1981 metais.

Prostui priklauso rekordinio vardo ir pagal čempionatuose surinktų taškų skaičių — 586,5. 32 kartus jis parodė absoliučiai greičiausią laiką lenktynėse „Formulės-1“ mašinomis.

Afrodity, ko bereikia! Bet Alenas Prostras nėra patenkintas pastarąja pergale. Mat jis buvo paskelbtas pasaulio 1989 metų čempionu jau po lenktynių Japonijoje, kai jo komandos draugas Airtonas Sena, norėdamas laimėti etapą, o po draug ir sušvąžinti galimybę tapti pasaulio čempionu, lenkdamas Prostą iš vidinės trasos pusės įsiritė į jį. Sena buvo Tarptautinės automobilų sporto federacijos diskvalifikuotas, jam paskirta didelė piniginė bauda ir pusės metų diskvalifikacija. Brazilas pateikė apeliaciją, ir drauge su „Maklaren“ firmos komandos vadovu Ronu Dennis nutarė kovoti net teisme su federacija, prieš nekaltai nutolsto vardą. Bet... tuo tarpu visi bandymai rezultatų nedavė. O pasaulio čempionas Alenas Prostras pasakė:

— Nejaugi tokio moralinio pasitenkinimo, kaip 1986-ųjų čempionate. Bet

ką galiu padaryti, jeigu mano komandos draugas per lenktynes vadovaujaš ne protu, o jausmais...

Paklaustas, koks jo pagrindinis tikslas sportininko karjeros laiptuose, Prostras atsakė:

— Noriu pasivyti argentinietį Chuaną Manuelį Fanzi, kuris juk net penkis kartus buvo pasaulio čempionas!

Nuo praėjusių metų gruodžio 1 d. Alenas Prostras perėjo į „Ferrari“ firmos lenktynininkų komandą (nors ir tapo čempionu komandomis drauge su A. Sena „Maklaren“ komandos sudėtyje).

1990 m. pasaulio „Formulės-1“ čempionatas prasidės kovo 11 d. „Gran pri“ JAV, Fenikso mieste.

Į JUPITERĮ IR...

Penkis dienas daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Atlantis“ skriejo orbita aplink Žemę. Bet pagrindinį darbą penkių asmenų įgula atliko po pirmos skriejimo paros — ji paleido į visatą kosminę stotį zondą „Galileo“ („Galilėjas“).

Tai 2,5 tonos svėrantis kosminis aparatas. Šalia kosminių variklių, reikalingų skrydžiui į didžiausią Saulės sistemos planetą Jupiterį, jį sudaro stotis zondas, kuris skries aplink planetą, ir robotas su įvairiausiais matavimų įrengimais. Pastarasis, mokslininkų sumanymu, turi paraišyti nusišviesti į Jupiterį dengiančią amoniako „atklodę“.

Pastaroji Jungtinių Valstijų kosmoso tyrimo programa — pati brangiausia. Jai reikėjo 1,4 milijardo dolerių. Užtai ir uždavinys naujai kosmoso stoties zondo sistemai — neeilinis.

JAV mokslininkų sumanymu „Galilėjas“ turi skristi po saulės sistemą aštuonerius metus. Per tą laiką stotis zondas pateiks mokslininkams nematomosios Mėnulio dalies nuotraukų (naujų rakursų), praskries pro Venerą, priartės prie asteroidų juostos, skiriančios keturias vidines Saulės sistemos planetas: Merkurijų, Venerą, Žemę ir Marsą, nuo penkių išorinių — Jupiterio, Saturno, Urano, Neptūno ir Plutono. Tikimasi, kad įveikdamas šią juostą zondas pateiks mokslininkams žių dangaus kūnų nuotraukų, kurių iki šiol neturėta.

Mokslininkai apskaičiavo, kad „Galilėjas“ pasieks savo kelionės tikslą 1995 m. gruodžio 7 d. Stotis iššaus į Jupiterio atmosferą drauge skriejančių robotą, o pati dvejis metus skries orbita aplink planetą. Per tą laiką bus ne tik patikslintos „Vojadžerio“ pateiktos žinios apie Jupiterį, bet ir analizuojami bei fotografuojami jo aukštesnės atmosferos sluoksniai. Kosminė stotis zondas taip pat tirs Jupiterio mėnulius, kuriuos, beje, prieš 380 metų savos gamybos teleskopu pirmas aptiko žymus italų mokslininkas — fizikas, mechanikas ir ast-

ronomas Galilėjas Galilėjus (tuo ir aiškintinas kosminės stoties zondo pavadinimas).

Penktasis „Atlantio“ skrydis buvo 31-asis NASA daugkartinio naudojimo kosminių laivų sistemos „Satl“ įsiveržimas į kosmines aukštumas (oficialus skrydžio numeris STS — 34). Jame dalyvavo dvi moterys ir trys vyrai. Tai — 47-erių metų karo aviacijos kapitonas laivo vadas Donaldas Viljamsas (Donald Williams), Sanchajuje gimusi chemijos mokslų daktarė Senon Lusid (Shannon Lucid), kuriai 46-eri, ir 39-erių metų fizikos mokslų daktaras Frenklinas Čeng-Diazas (Franklin Chang-Diaz), kilęs iš Kosta Rikos. Šis trejetas jau buvo į visatą — padėjo paleisti Žemės palydovus iš kosminių „keltų“.

Visatos naujokai — o podraug ir 219 ir 220-asis žmonės, skridę kosmose — „Atlantio“ pilotas 46-erių metų karinio jūrų laivyno fregatų kapitonas Maiklas Mekalis (Michael McCulley) ir 36-erių metų medicinos mokslų daktarė Elen Belker (Ellen Baker).

Visišką maistą į „Satl“ numeraciją įnešė sekantis „Discovery“ (Diskaverio) skrydis, pažymėtas STS-33 /DIS/DoD kodu. Kaip matome, eilės numeris mažesnis negu ankstesnio „Atlantio“. O svarbiausia — tai buvo tik 32-asis JAV kosminio keltų skrydis (septintas po „Čelindžerio“ katastrofos). Bet tuo pat metu tai buvo penktas grynai JAV gynybos ministerijos užsračiuotas slapto skrydis. Jo tikslas — toliau įgyvendinti SGI programą.

Iškeltas į 36 km geostacionę orbitą virš pusiaujo, buvo paleistas dirbtinis Žemės palydovas. Jo veiklos sfera aprėpia TSRS, KLR, Artimųjų Rytų, Europos bei dalies Afrikos teritorijas. Palydovo — žinio uždavinys — klausytis visų TSRS ir kitų valstybių karinių ir diplomatinių pokalbių telefonų.

Slaptosios „Diskaverio“ misijos dalyviai buvo KOP pulkininkas laivo vadas Frederikas Gregoris (Frederik Gregory), kuriam 48-eri metai; metais už jį jaunesnis pilotas, KOP pulkininkas Džonas Bleicha (John Blah), misijos specialistas: 54-erių metų mokslų daktaras, medicinas, chemikas ir biofizikas Frenklinas Masgrėvas (Franklin Musgrave). Šis trejetas ne naujokai kosmose — pirmi du skrido antrą, o daktaras Masgrėvas — trečią kartą. Naujokai įguloje buvo 37-erių metų branduolinių fizikos specialistė, mokslų daktarė Ketryn Tornton (Kathryn Thorton) ir 42-ųjų metų fregatų kapitonas, karo aviacijos medicinas daktaras Manlėjus Karteris (Manley Carter). Naujasis „duetas“ — 221 ir 222 žmonės, kurie buvavo kosmose iki 1989 metų pabaigos.

Įdomiausia, kad per visą JAV kosmonautikos istoriją pirmą kartą kosminio keltų vadas buvo negras.

ATKELTA IŠ 29 p.

ną, Uraną ir Jupiterį. Zondas atrado keturis mažus Neptūno mėnulius (nuskaitant jau žinomą Nereidą ir Tritoną), skriejančius aplink planetą.

Na, o per visą savo veiklos laikotarpį zondas mokslininkams pateikė per 80 000 sensacingų keturių Saulės sistemos planetų ir jų 56 mėnulių nuotraukų, įvairiausių tyrimų informacijos, kurios mokslo žinioms pakaks daugeliui metų. Tad galima drąsiai teigti, kad „Voyager-2“ yra sėkmingiausias žmonijos istorijoje kosminis zondas per visus trisdešimt višatos tyrimo metų.

Skaitytojas gali paklausti: tad ko JAV mokslininkas taip „sukoneveikė“ zondą? Tai visai suprantama: „Voyager-2“ buvo apskaičiuotas ketverių metų skrydžiams (kaip ir jo „brolis“ — „Voyager-1“). Bet kai buvo įvykdyta pirmoji — pagrindinė programa, mokslininkai pastebėjo, jog „mažasis keliautojas“ dar turi gana daug potencialo. Ir tada prasidėjo jo „permetinėmis“ nuo planetos link planetos. Jis gerokai nukentėjo, skrisdamas tarp meteoritų, taip pat nuo kosminių šiukšlių „bombardavimo“. Dėl to dar prieš vienuolika metų nustojo „girdėjusi“ kosminė „ausis“ — radijo signalų priėmimo įtaisai. Vėliau — po metų — zondą paveikė „artritas“ — variklis, keliantis ir nuleidžiantis keramikinę platformą su fotokameromis, pradėjo užsikirsti. Todėl „ranka“ negali įvykdyti visų jau duodamų komandų. Prieš trejus metus „Voyager-2“ iš dalies prarado „atmintį“ — sugedo zondo kompiuterio įranga, ir Žemė buvo priversta „mokyti“ zondą. Pagaliau iškelvojus dalį energijos resursų ir jų papildymo galimybes, silpniau veikia viena jo „akis“ — vienas kino kamerų objektyvų, susilpnėjo ir „balsas“ — perduodamų signalų girdimumas. Ir vis dėlto „Voyager-2“ yra fenomenas, teisėtai pelnęs žmonijos pagarbą.

Pateikiame dvi originalias nuotraukas, kurias kosminis zondas perdavė Žemei iš savo paskutinio skriejimo netoli Neptūno.

RAKETOS VIRŠ VDR KURORTO į kosminį „vartų“ sąrašą įrašytas Vokietijos Demokratinės Respublikos kurortas Cingstas. Ši vietovė prie Baltijos jūros krantų atrkepė dėmesį 1989 m. spalio 10 d. Tadien čia buvo paleista pirmoji VDR gamybos meteorologinė raketa.

Kas trečiądienį iš Cingsto raketų paleidimo stoties į 70—80 km aukštį iššaukama taikos raketos.



Hansas Gradė savo lėktuvu „Libelle“ (1909 m.).

LLR). Studijavo Berlyne, dirbo savo šeimos „Gradė motorų akcinės bendrovės“ gamykloje. Tapo jos gamybos skyriaus viršininku. Įmonė daugiausia gamino motociklus. Paprasti, lengvi, palyginti pigūs motociklai, kuriems nereikėjo vairuotojo teisių, užtvindė vokiečių miestus. Bet Hansui Gradei, prisidėjusiam prie jų tobulinimo, to buvo mažai.

Nuo jaunūmės jį žavėjo Oto Lillientalio (Oto Lillenthal) skraidymai, jis įsidėmėjo kiekvieną skridimą motorinė aviacija, susidomėjo lėktuvų konstravimu. 1908 metų spalio 28 d. trisparniu skraidymo aparatu atliko pirmąjį gyvenime skridimą — tiksliau „suolių orą“. Tai buvo Magdeburge. Sėkmė suteikė žmogui sparnus. Jis ėmėsi monoplano statybos. Visą pa-

darė pagal „Lanco prizą“ reikalavimus. Bandymai teikė vilčių. Reikėjo tik paskelbti oficialią skridimo datą, pakviesti pramonininką sponsorį ir techninę komisiją. Buvo pasirinkta 1909 metų rugsėjo 25-oji. Į skraidymams skirtą Gradės plotą sugarmėjo labai daug žmonių. Jie matė, kaip Gradė įsėdo į lėktuvą, girdėjo kaip sugaudė variklis, regėjo besisukančią propelerį. Lėktuvas grakščiai pakilo į orą. Jis skrido Pasuko į kairę ir staiga į žmonių minią ėmė skristi metalo gabalai — propelerio mentčių pilno lakštai. Propeleris ėmė irti, ir lėktuvas, neilgai sklendęs, trenkėsi į netoliese buvusį šlaitą. Pirmasis mėginimas pelyti „Lanco prizą“ nepavyko.

Sutvarkęs kiek pažeistą važiuoklę,

pakeitęs lėktuvo karkasą dengusią medžiagą ir pasigaminęs naujos konstrukcijos propelerį, inžinierius Hansas Gradė ryžtingai ruošėsi naujam prizos žiurmui. Jis, kaip jau žinome, pavyko. Tai buvo 1909 metų spalio 30 d.

Pastarasis bandymas vyko Berlyno priemiestyje. Lauką pasiūlė pramonininkai, iš anksto numatę skrydžio sėkmę ir po to seksiantį vokiečių aviacijos bumą. Jie neapsiriko. Gradė ištis premiją paskyrė sportinių lėktuvų gamybai serijomis savo šeimos gamykloje. Su daugeliu pramonininkų buvo sudarytos sutartys. Jie tiekė įvairiausias dalis bei detales, pilną medžiagą. Prasidėjo vokiečių motorinės aviacijos kūrimo laikotarpis, kuris, beje, klesti iki šių dienų.

Jūsų paslaugoms
**„LIETUVOS
 SPORTINĖ
 TECHNIKA“**



Tarptautinis

inžinerinis

techninis

pramoninės

gamybos

centras



ATLIEKA
 sportinės technikos projektavi-
 mo darbus

ORGANIZUOJA
 jos gamybą kooperatiniais pag-
 rindais

REALIZUOJA
 produkciją šalyje ir užsienyje

KURIA
 bendras įmonės TSRS teritori-
 joje ir užsienyje

VYKDO
 prekybines operacijas su užsie-
 nio firmomis ir organizacijomis

PADEDA
 įsigyti užsienio gamybos spor-
 tinę techniką.



sparnai

KREIPTIS: 232000 Vilnius, Basanavičiaus 15. Telefonas 65-23-25.

„LIETUVOS SPORTINĖ TECHNIKA“

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

