

sparnai



Apie lakūną-bandytoją R. STANKEVIČIŲ
skaitykite 4, 5, 18 p.



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

Duota rinkti 1990.04.17. Pasi-
rašyta spaudai 1990.05.14.
Formatas 60X90/8. Popierius
giliaspaudinis. Giliaspaudė.
5,2 sąl. ap. I. 4,6 sąl. spalv.
atsp. 4,82 apsk. I. Tir. 15. 750.
Užsakymas 633. Kaina 80 kap.
Redakcijos adresas: 232007
Vilnius, Polocko 16. Telefonai:
61-39-83, 61-73-00. Spausdino
Lietuvos leidybos įmonės
„Spauda“ spaustuvė, 232656
Vilnius, Maironio 1/9.

Rankraščiai negrąžinami

«СПАРНАЙ»

/«Крылья»/

ЖУРНАЛ ПО ТЕХНИ-
ЧЕСКИМ ВИДАМ
СПОРТА

ИЗДАНИЕ ЦК ДОСААФ
ЛИТВЫ

Редактор
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.
На литовском языке.
Адрес редакции, 232007.
Вильнюс, ул. Полоцко, 16.
Тел. 61-39-83, 61-73-00. От-
печатано в тип. Литовского
издательского предприятия
«Спауда», 232656 Вильнюс,
ул. Майронё, 1/9.

© Sparnai, 1990.

VIRŠELYJE: skraidymai Rokiš-
kio jaunųjų sklandytojų mokyk-
loje.

M. KURAIČIO nuotr.

Gerbiamas Skaitytojau!

Šis žurnalo numeris leistas sun-
kios ekonominės blokados są-
lygomis: spaustuvėje trūksta
dažų, poligrafinių medžiagų.
Tad tikimės, jog Jūs suprasite
mus ir atleisite, kad 1990 m.
„Sparnų“ antrasis — ne toks,
kaip paprastai.

LIETUVOS RESPUBLIKOS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS AKTAS DĖL LIETUVOS NEPRIKLAUSOMOS VALSTYBĖS ATSTATYMO

Lietuvos Respublikos Aukščiau-
sioji Taryba, reikšdama tautos va-
lią, nutaria ir iškilmingai skelbia,
kad yra atstatomas 1940 metais sve-
timos jėgos panaikintas Lietuvos
valstybės suvereninių galių vykdy-
mas, ir nuo šiol Lietuva vėl yra
nepriklausoma valstybė.

Lietuvos Tarybos 1918 m. vasario
16 d. Nepriklausomybės aktas ir
1920 m. gegužės 15 d. Steigia-
mojo seimo rezoliucija dėl atstaty-
tos Lietuvos demokratinės valsty-
bės niekada nebuvo nustoję tei-
sinės galios ir yra Lietuvos valsty-
bės konstitucinis pamatas.

Lietuvos valstybės teritorija yra
vientisa ir nedaloma, joje neveikia
jokios kitos valstybės konstitucija.

Lietuvos valstybė pabrėžia savo
ištikimybę visuotinai pripažintiems
tarptautinės teisės principams, pri-
pažįsta sienų neliečiamumą, kaip jis
suformuluotas 1975 metų Europos
saugumo ir bendradarbiavimo pa-
sitarimo Helsinkyje Baigiamajame
akte, garantuoja žmogaus, piliečio
ir tautinių bendrijų teises.

Lietuvos Respublikos Aukščiau-
sioji Taryba kaip suverenių galių
reiškėja šiuo aktu pradeda reali-
zuoti visą valstybės suverenitetą.

Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos pirmininkas
V. LANDSBERGIS
Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos sekretorius
L. SABUTIS

Vilnius, 1990 m. kovo 11 d.



TOKIO PLENUMO DAR NEBUVO!

Tokio plenumo, kaip Lietuvos SDAALR CK V, įvykęs balandžio 10 dieną Vilniuje, draugijos istorijoje dar niekada nebuvo. Dauguma CK narių reikalavo jį šaukti neatidėliojant, o CK pirmininkas G. Taurinskas trukdė tam, kiek jo jėgos leido. Skambino asmeniškai, siuntė raštus CK nariams, etatiniams draugijos nariams grasino atsisąs iš darbo, sportininkams atimsiąs techniką, o kam negalėjo pagrašinti, to „draugiškai“ prašė plenumą boikotuoti.

Tačiau, nors generolui ir pavyko dalį CK narių įbauginti, plenumas įvyko. Iš 98 CK narių jį atvyko 56 ir vienbalsiai nutarė generolą G. Taurinską iš draugijos pirmininko pareigų atleisti. Kaip ir tris jo pavaduotojus pulkininkus N. Fomenką, V. Kavaliauską ir P. Radzevičių.

O prasidėjo viskas gana draugiškai. IV draugijos plenumas, įvykęs praėjusių metų gruodžio mėnesį, vieningai nutarė sušaukti neeilinį draugijos suvažiavimą, nes persitvarkymai jau ne prašosi, o šaukte šaukiasi. Buvo išrinkti žmonės suvažiavimui ruošti, prasidėjo darbas. Bet kada ėmė ryškėti, kad daugelis visuomeninę organizaciją nori matyti ne kadrinių TSRS kariuomenės kariškių vadovaujamą, prasidėjo keisti dalykai.

Dalis plenumo išrinktų komisijų suvažiavimui rengti narių, beje, pačių radikaliesių, nuo šio darbo buvo nustumti. Atsirado įvairių iniciatyvinių grupių, ėmė dygti keistos „asociacijos“— neva savarankiškos, tik to paties generolo

vadovaujamos. Draugijos gyvenime viskas buvo sujaukta. Ką pagal įstatus turi teisę spręsti CK plenumas arba net draugijos suvažiavimas, ėmėsi daryti CK prezidiumas arba net prezidiumo biuras, o faktiškai asmeniškai pats pirmininkas.

Netrukus prasidėjo neįtikusių darbuotojų atleidimai, pasipylė neteisėti įsakymai ir nutarimai. Draugijos viršūnė, galima sakyti, įvedė karo stovį. Suvažiavimą dar buvo manoma sušaukti, bet kažkieno jau pakeistomis delegatų atstovavimo normomis, kurias balsavimu buvo patvirtinę IV plenumas. Beje, labai išryškėjo ir karinės vadovybės įtakos takoskyra. Ji ėjo tiesiai per atlyginimų žiniaraščius. Etatiniams draugijos darbuotojams, kas mėnesį paliekantiems autografą šiame žiniaraštyje, buvo siūloma rinktis arba meduolį, arba botagą. Visuomenininkui, sportui aukojančiam savo laisvalaikį, didelę dalį asmeninių lėšų ir nervų, rinktis nebuvo ko — jį varė lauk. Paaiškinti galima nesunkiai. Vadams buvo reikalinga paklusni ir komandų klausanti rikiuotė, o ne koks „demokratinis pliuralistinis balaganas“.

Paskutinė skraistė nuo draugijos pertvarkymo kampanijos nukrito po 1990 m. kovo 11 d., kai Lietuvos Respublikos Aukščiausioji Taryba paskelbė Lietuvos nepriklausomos valstybės atstatymo aktą. Netruko paaiškėti, kad Lietuvos visuomeninės organizacijos karinė vadovybė yra pasiruošusi klausyti visų: ir TSRS SDAALR CK pirmininko, ir TSRS gynybos ministro, ir TSRS prezidento, ir bet kurio kito žo-

džio, jei tik jis sklinda iš Maskvos, bet jokia būdu — ne Lietuvos parlamento, ne Lietuvos vyriausybės, ne Lietuvos liaudies, ne Lietuvos draugijos narių. Nuo to momento konfliktas draugijoje buvo plačiai nušviestas respublikos spaudoje ir televizijoje. Tada ir atsirado būtinybė sušaukti neeilinį draugijos plenumą. Jo rengimą palaikė Lietuvos Respublikos vyriausybė.

Plenumas vyko labai audringai, nors jame ir dalyvavo vien bendraminčiai. Pranešimą apie CK veiklą tarp IV ir V plenumų padarė pirmininko pavaduotojas R. Einoris, tuo momentu neteisėtu pirmininko įsakymu iš šių pareigų formaliai atleistas. Diskusijose kalbėjo 12 plenumo dalyvių. Visi vieningai palaikė nuomonę, kad karinę draugijos vadovybę reikia atleisti iš užimamų pareigų už veiklą, prieštaraujančią Lietuvos Respublikos Laikinajam Pagrindiniam Įstatymui, draugijos įstatams, už piktnaudžiavimą tarnybine padėtimi ir savo įgaliojimų viršijimą.

Plenumas vieningai priėmė laišką Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos Pirmininkui:

„Mes, Lietuvos technikos sporto atstovai, 1990 metų balandžio 10 dieną susirinkę į savo draugijos Centro komiteto plenumą, vieningai pritariame Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 metų kovo 11 dieną paskelbtam Lietuvos nepriklausomos valstybės atstatymo aktui“.

Plenumas peržiūrėjo senojo

draugijos CK prezidiumo sudėtį ir išrinko naują prezidiumą.

Nutarta ir toliau laikinai vadovautis Lietuvos SDAALR įstatais, bet sustabdyti veikimą tų jų punktų, kurie prieštarauja Lietuvos Respublikos Laikinajam Pagrindiniam Įstatymui.

Plenumas pavedė ruošti neeilinį draugijos suvažiavimą naujam CK prezidiumui ir nutarė kiek paankstinti jo sušaukimą. Suvažiavimas turėjo įvykti Vilniuje balandžio 27 dieną.

Dėl jo sprendimų nėra ko abejoti. Laisvos Lietuvos technikos sporto atstovai, demokratiškai išrinkti miestų ir rajonų konferencijose, niekam netrukdant sugebės suformuoti tokią savo draugijos struktūrą ir veiklos formas, kurios geriausiai atitiks visų jos narių interesus, o ne bus kažkieno primetęs iš aukščiau ir iš šalies. Draugija tikrai niekada nerengs Lietuvos jaunimo karinei tarnybai svetimos šalies armijoje. Bet jeigu Tėvynei bus reikalinga jos parama bei turimas dvasinis ir techninis potencialas, garbinga užduotis bus atlikti garbingai.

x x x

O iš užimamų pareigų atleistas generolas G. Taurinskas apsisėmė TSRS kariuomenės sargybiniams ir SDAALR CK pastatą, statytą už visuomeninės draugijos lėšas, pavertė savo tvirtove, į kurią įleidžia tik sau paklusnius kolaborantus. Tačiau kolaborantų patarNAVIMAI ir svetimos kariuomenės apsauga menka paguoda. Pastato sienos jau sulipdytos iš mūsų rublių, kuriuos mes visi, draugijos žmonės, supirkėme rinkdami nario mokesčius ir platindami loterijos bilietus, ruošdami vairuotojus ir gamindami sportinę techniką. Visiems draugijos aktyvistams tos sienos yra permatomos, ir mes puikiai suprantame, kas už jų slepiasi, generole!

x x x

Deja, ir po šio plenumo draugijos veiklai nebuvo leista laisvai vystytis. Lietuvos Respublikos Aukščiausioji Taryba savo nutarimu yra pavedusi Lietuvos Respublikos vyriausybei laikinąją Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, valdymą iki jos neeilinės konferencijos. Tuo Respublikos parlamentas parodė aiškų nepasitikėjimą Taurinsko vadovavimo metodu ir jo veiklos linija. Tačiau Ministrų Tarybos valdymas pasireiškė beveik vien nuolaidomis G. Taurinskui.

Visų pirma, buvo nuspręsta balandžio 27 d. suvažiavimo nešaukti, o vietoj jo dar sukviešti CK plenumą, kad būtų patikslintos delegatų atstovavimo normos ir suvažiavimo data. Ministrų Tarybos parengtas potvarkis dėl šio plenumo buvo

NUKELTA | 17 p.



TAIP!

1989 metų spalio 4 dieną Tarybų Sąjungos Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsakų grupei geriausių šalies lakūnų suteiktas garbingas „TSRS nusipelnęs lakūno-bandytojas“ vardas. Tarp jų — ir mūsų žemietis Rimantas Stankevičius. Tai antras lietuvis, kuriam suteiktas šis vardas. Pirmiausia daugiau kaip prieš dešimtį metų tokio įvertinimo nusipelnė lakūnas-bandytojas Vytautas Pranskevičius, dabar dirbantis Kijevo aviacijos gamykloje.



Nusipelnęs lakūnas bandytojas
Rimantas STANKEVIČIUS



Prieš pirmąjį komplekso „Energija“ — „Buran“ paleidimą 1988 m. lapkričio mėnesį Baikonuro kosmodrome nutarė nusifotografuoti (iš kairės) lakūnas-kosmonautas bandytojas Uralas Sultanovas, šturmanas Vladimiras Špakas, nusipelnęs lakūnas bandytojas Rimantas Stankevičius, būrio vado pavaduotojas Magometas Tolkajevs ir operatorius Sergejus Žadovskis.

Mokydamasis antroje Marijampolės vidurinėje mokykloje Rimantas subūrė tokius kaip jis vaikus ir įsteigė jaunųjų paraši-

Saulėtą 1958 metų vasaros dieną tarp atsiskiriančių nuo aerostato „taškelių“ buvo ir keturiolikmetis Rimukas, žengęs pirmą žingsnį į „penktąjį vandenyną“ pro aerostato gondolos dureles.

SUNKIAUSIAS

tininkų būrelį, kuriam vadovavo, kol baigė mokyklą. Užsiėmimai kareivinėse mokantis parašiutizmo abėcėlės, atliekant šuolius parašutu nuo įvairių treniruoklių, kybant parašiuoto diržuose, bendraujant su kareiviais desantininkais ir ypač Tarpučių pievos Rimantui bei jo draugams buvo pirmoji aviacinė akademija.

Po šio pirmo žingsnio padangėje Rimantas dar dūsyk žengė pro gondolos durų kiaurymę, kol gavo leidimą šokinėti iš lėktuvo. Tai buvo pirmasis jo skrydis lėktuvu An-2. Dabar įdomu pastebėti, kad pirmąsyk lėktuvu An-2 šturvalą lakūnas-bandytojas Rimantas Stankevičius laikė tik 1981 metais Pociūnų aerodrome, kada jo rankoms jau buvo paklusę daugelis geriausių šalies lėktuvų.

Rimantas Stankevičius augo ant Šešupės kranto Marijampolėje. O tas užušešupis — Tarpučiai traukė visus jaunos ir mažus. Mat Tarpučių padangėje vos ne kasdien ore kabodavo „cepelinas“ su uodegytėmis ir dėže.

Daug laiko praleisdavome tose Tarpučių pievose. Kai budėdavo geri kareiviukai, tai ir prie aerostato prileisdavo, ir už gondolos leisdavo pasilaikyti, kol į ją sulipdavo parašutais apsikarstę „desantai“. Po to išsižioję žiopsodavom į kylančią gondolą ir bėgdavom į pievas pasitikti nusileidžiančių. Paaugliai, „tarpučnykais“ vadinami, čia jautėsi kaip namie.

Štai tokioje aplinkoje augo ir Rimas.



Per kosmonautų parengimo treniruotę. Viduryje — Rimantas Stankevičius.

Susipažinome su Rimantu 1961 metų vasarą, o jau sekančiais metais susitikome Černigove, kur Rimantas atvyko laikyti stojamųjų egzaminų į Aukštąją karo lakūnų mokyklą, kurioje aš jau buvau trečio kurso kariūnas. Iš tūkstančio kiekvienas tikėjo būti laimingųjų skaičiuje. Tais 1962 metais į šią aviacijos mokyklą priėmė tik 170 pirmakursių. Konkursas buvo labai didelis. Reikėjo laikyti matematikos, fizikos egzaminus, rašyti atpasakojimą. Viską rusų kalba. Aš puikiai žinojau, kad Rimui bus nelengva.

Mes, trečiakursiai, tą vasarą skraidėme lėktuvais Mig-17. Mūsų eskadrilė skraidė baziniame mokyklos aerodrome Pivcy, už šešių kilometrų nuo mokyklos. Rimas pas

mus praleisdavo visą laisvą laiką. Nuo tada, kai Pivcuose futbolo spardėm, prisiminė Rimą ir mano kurso draugai. Jis tapo mūsų kolektyvo nariu. Kartu spardė „bolę“, kaip jo tėtis sakydavo, kartu žluodavom mūsų palapinių miestelio takus, valėm lėktuvus. Menu, Rimas kaip tikras siuvėjas režė mūsų kursantų milines, kai atėjo „mini“ mada.

Rimas sėkmingai „įveikė“ medicininę komisiją, tą didžiausią visų stojančiųjų baubą, ir pusėfinal „ritosi“ per egzaminų rifus. Mes buvome ramūs ir įsitikinę, kad jis įstos. Ir juo didesnis buvo netikėtumas, tarsi perkūnas iš giedro dangaus, kai vieną popietę iš mokyklos pas mus atbėgo uždusęs Rimas ir su ašaromis akyse ištare:

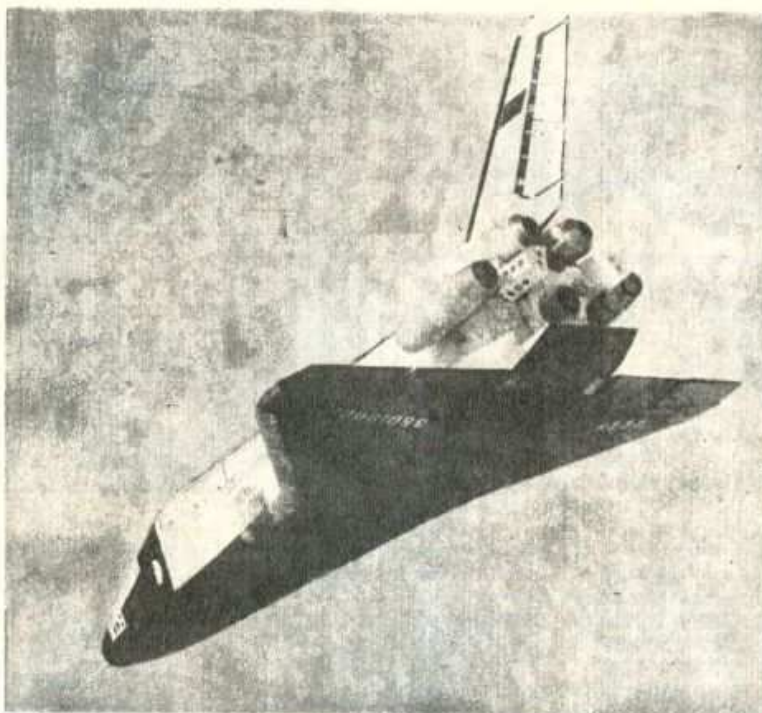
— Nepriėmė!

Pirma racionali mintis kilo mūsų išradingajam černigoviečiui Volodai Perepelicai:

— Reikia eiti pas valdžią!

Mokyklos viršininkas, Tarybų Sąjungos Didvyris aviacijos generolas majoras Nikolajus Kuznecovas atostogavo. Jo pareigas ėjo pavaduotojas pulkininkas Aleksejus Grinko.

Ir štai mes trise pulkininko Grinko kabinete, o Rimas — už durų. Išdėsciau, ką mačiau ir girdėjau prieš metus Marijampolėje. Visi papasakojo apie kartu su Rimu praleistas valandas mokyklos aero-



Pirmieji „Burano“ skrydžiai žemiškoje orbitoje. Laivą pilotuoja lakūnai-kosmonautai bandytojai Igoris Volkas ir Rimantas Stankevičius. Matomi keturi greitintuval, reikalingi laivui pakelti į 4200 m aukštį. 1985 metai.

SKRYDIS LAUKIA

drome Pivcuose.

— Priėmė 170, daugiau vietų nėra! Kuo mes jį aprengsim, maitinsim! — nutraukė mūsų kalbas pulkininkas.

Mes nenusileidom, nes žinojom, kad viskas jo valioje. Rimas pagal medicininius reikalavimus atitiko, per egzaminus dvejetų negavo. Tik neįveikė konkurso. Visą sprendžia mandatinė komisija, o pulkininkas A. Grinko — šios komisijos pirmininkas. Pažadėjom, kad metus mes Rimą savo eskadrilėje maitinsim, o po metų, tikriausiai, iš tų 170 įstojusių liks tik gera pusė, nes pirmajais metais paprastai „atsisijoją“ daug kursantų.

A. Grinko iškviatė Stankevičių. Pulkininkas nužvelgė vaikiną ir, nutraukdamas neįaukią pauzę, paklausė:

— Tai nori būti lakūnas!

— Labai noriu, — greitakalbe atsakė Rimas.

— Ar nebijosi! Ar skraidei!

— Ne, tik su parašytu šokinėjau iš aerostato ir iš lėktuvo An-2. Baisoka, bet smagu ir įdomu.

— Tiesą sakai. Kas sako, kad nebaisu, tas veldmainiauja. Baimė — natūralus jausmas, bet valia ją nugalėti. Bet, sūneli, mes jau priėmėm planuotus 170. Kur aš tau „viršplatiniam“ čebatus imsiu!

— Aš pats nusipirksiui.

Rimo atsakymas prajuokino viršininką. Tai buvo tarsi dar vienas paskatinimas.

— Na, dėkok trečiakursiams. Jie imasi tave šeluoti...

Po to pulkininkas A. Grinko pasikvietė mokyklos štabo viršininką Tarybų Sąjungos Didvyrį aviacijos generolą majorą Michailą Karasiovą.

— Rimą Stankevičių priimti 171 kursantu, įtraukti į priėmimo komisijos protokolą ir paskirti į trečiąją batalioną, — toks buvo einančio mokyklos viršininko pareigas nurodymas.

...

Aš jau trejetą metų skraidžiau koviniame pulke, kai baigusiam mokyklą Rimantui Stankevičiui buvo prisegti leitenanto antpečiai, įteiktas lakūno-inžinieriaus diplomai. Pirmasis paskyrimas — į kovinį pulką Lenkijoje. Paskui — karinė tarnyba Egipte. Sugrįžo po 14 mėnesių.

Po kurio laiko Rimantas Stankevičius su savo bendramoksliu estu Ennu Kaarma nuėjo iki aviacijos pramonės ministro, pralaužė visas barikadas ir, pasitelkę visus įmanomus „svertus“ bei, tarnybos nuopelnus, po kelių mėnesių karininko uniformą ir majoro antpe-

čius pakeitė į civilinius drabužius. Rimantas tapo lakūnų-bandytojų instituto Pamaskvėje, Zukovskio mieste, studentu. Mokėsi dvejus metus, o baigęs liko dirbti instruktoriumi — naujai sukurtų skraidymo aparatų, sistemų bei kompleksų bandytoju. Per daugiau kaip 15 metų lakūnui bandytojui Rimantui Stankevičiui pakluso 57 tipų skraidymo aparatai.

...

Prieš dešimtį metų buvo kuriamas Aviacijos pramonės ministerijos lakūnų-kosmonautų bandytojų būrys. Jiems patikėta išbandyti daugkartinio paleidimo kosminius aparatus. „Buranas“ buvo dar tik brėžiniuose, o Rimantas Stankevičius drauge su lakūnais Igoriu Volku, Anatolijum Levčenko, Aleksandru Ščiukinu jau studijavo kosminę techniką. 1980 m. Jurijaus Gagarino kosmonautų ruošimo centre išėjusiam visą programą ir išsilaukusiam valstybinės komisijos egzaminus buvo suteikta kosmonauto-bandytojo kvalifikacija. Šis ketvertas ir buvo pirmojo planuoto skrydžio į kosmosą „Burano“ ekipažas ir dubleriai. Deja, dublerių ekipažo vadovas puikios sielos žmogus, taip pat Černigovo lakūnų mokyklos auklėtinis Anatolijus Levčenko, 1987 metų gruodžio mėnesį kosminių laivų „Sojuz TM-2“ skridęs į kosminę stotį „Mir“, po aštuonių mėnesių mirė pakirstas vėžio, o antrojo piloto — Stankevičiaus — dubleris, jo buto kaimynas ir geras bičiulis Aleksandras Ščiukinas tais pačiais metais žuvo ban-

dydamas sportinį lėktuvą Su-26.

Dabar būryje — nauji, jauni lakūnai. Jie gerbia Rimantą Stankevičių, tiki, kad greitai Rimantas su kosminių laivų „Sojuz TM-2“ skris į kosmosą ir dirbs kosminėje stotyje „Mir“, o 1992 metais, kaip planuojama, per pirmąjį pilotuojamą skridimą į kosmosą ves „Burano“. Verta prisiminti, kad jau 1984 metais drauge su Igoriu Volku Rimantas ruošėsi skrydžiui kosminių laivų „Sojuz T-12“ į kosminę stotį „Saliut-7“. Skrido Igoris, o Rimantas buvo jo dubleris.

...



Ore — R. Stankevičiaus valdomas manevringasis tarybinis naikintuvas Su-27.

NUKELTA | 18 p.

INFORMACIJA APMAŠTYMUI

Visus Respublikos aviacijos technikos sporto klubus nuolat kankina finansavimo reikalai. Man, 1981 metais pradėjusiam vadovauti klubui, problemos iškildavo kiekvieną mėnesį. Deja, ne kiekvieną mėnesį pavykdavo jas išspręsti. Rašau šį straipsnį ne norėdamas ką nors pamokyti ar pasirodyti protingesnis. Rašau todėl, kad labai daug kas domisi mūsų klubo darbine veikla „darant pinigus“.

1988 metų rudenį man netikėtai paskambino buvęs Panevėžio ATSK lakūnas instruktorius Bernardas Sakėnas. Netikėtai todėl, kad mudu nebuvome gerai pažįstami. Jis pasiūlė būdą, kaip klubui užsidirbti pinigų. Iš pradžių pasiūlymas pasirodė kiek įtartinas. Tegu nerūstauja Bernardas, kad išgirdęs pasiūlymą panorau surinkti šiek tiek atitinkamos informacijos. Taigi, ne iš gero gyvenimo sukiptome rankomis.

B. Sakėnas tuo metu dirbo viename Panevėžio rajono tarybiniam ūkyje. Kooperatiniais pagrindais siuvo darbinės pirštines. Tačiau, kaip pats sakė, ūkis nesudarė galimybių plačiai veiklai. Dažnai neturėjo pinigų apmokėti net už darbą. Tokia padėtis jo negalėjo patenkinti. Pasiūlė savo paslaugas Panevėžio ATSK. Sie atsisakė. Matyt, turėjo kitokių, savų sumanymų. Kadangi Bernardas jautė pomėgį ir sportinei aviacijai, jis ir kreipėsi į artimiausią mūsų klubą Biržuose.

Iš pradžių buvome numatę gana kuklias darbo apimtis. Bet Benas (taip trumpai visi vadina Bernardą), matyt, pajuto didesnes galimybes. Netrukus jis paliko ūkį ir atvažiavo dirbti pas mus. Aviatoriaus „gyslelė“, mano supratimu, čia suvaidino ne paskutinį vaidmenį. Bet pradėjo nuo įprasto verslo — organizavo darbinį pirštinių siuvimą. Abu laikomės susitarimo — neitraukti į siuvimo darbus klubo instruktorių bei kitų darbuotojų. Kooperatyvas pagal sutartį samdo pašalinius žmones. Atvirai sakant, man kėlė nerimą galimybės nesveikoms nuotakoms kolektyve atsirasti. Juk pinigai bet ką gali sugadinti, o, antra vertus, lakūnas ar technikas turi savo pagrindinį darbą, už kurį mokamas atlyginimas. Vėliau, tiesa, į žemės ūkio darbus kelioms dienoms prisiėjo pakviesti ir klubo žmonės.

Metų pabaigoje jau buvome sukaupę šiek tiek pinigų, ir SDAALR Lietuvos Centro komitetas atsisakė mus finansuoti. Net neišmokėjo iki tol pažadėtos dotacijos. Tai paskatino ieškoti naujų būdų, kaip išsikurti iš susidariusios padėties. Di-

dėlę iniciatyvą rodė visuomeninė klubo taryba. Bet kaip suktis, jeigu „rankos ir kojos supančiotos“ tuo, kad neturime fondų, limitų. Išėjty pasiūlė buvęs SDAALR Lietuvos Centro komiteto planavimo skyriaus viršininkas A. Kaminskas. Iš pradžių su B. Sakėnu suabejojome. Ilgai aiškinomės, tarėmės... Vis tik 1989 metų pradžioje su SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininku pasirašėme sutartį, pagal kurią nuo vasario 1 dienos buvome pertvarkyti į ūkiskaitinę organizaciją. Ką pasiekėme? Įgijome teisę tvarkyti savo pinigus taip, kaip išmanėme. Kitaip sakant, gavome „laisvas rankas“ (kojos dar ir dabar „supančiotos“).

Gamyba pagalbinuose versluose sekėsi neblogai. Po truputį pradėjome kaupti pinigus reikalingai įrangai ir priemonėms įsigyti. SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininkui padedant nusipirkome sunkvežimį. Priėmėme į darbą vairuotoją. Tai buvo didelė paspartis B. Sakėnui. Tačiau Benas nebūtų Benas, jeigu jam nekiltų nauja idėja. Pasiūlė iškultivuoti žemę aerodromo pakraščiuose. Turime du aerodromus — Biržuose ir Rokiškyje, todėl geros dirbamos žemės atsirado daug. Joje pasėjome miežius, sėklinę žolę. Tiesa, pradžioje nemažai buvo vargo su ta žeme. Neturėjome nei technikos nei padargų, nei sėklos. Bet turėjome pinigų ir didelį norą. Samdėme, pirkome, skolinomės, patys dirbome ką sugebėjome ir... savo pasiekėme. Darlius užderėjo kaip reta geras. Vien Biržų aerodromo pakraščiuose užderėjo pasėliai davė 18 tūkstančių rublių gryno pelno.

Ilgainiui įgyvendinome dar vieną Beno idėją. Nežinau iš kur jam šovė į galvą mintis įsigyti lėktuvą. Jis pasiūlė klubui nusipirkti lėktuvą An-2. Po nedidelių svyravimų — ryžomės. Iš Civilinės aviacijos valdybos nusipirkome ne vieną, o tris tokius lėktuvus, nors, tiesą sakant, ne visai žinojome, ką su jais veiksime. Juk draudimai, leidimai, insturkcijos, direktyvos ir pan. turi tą vienintelį privalumą prieš kitus valdymo metodus, kad ramiausiai gali sužlugdyti bet kokią iniciatyvą ar racionalią mintį. Antra vertus, daiktas visada yra daiktas. Nutariau dėl įvairiausių leidimų vyresnybei per daug nekvaršinti galvos. Pradėjome dirbti, nutarę, kad pradžiai užteks vieno lėktuvo. Kreipėmės į Kauno aviabūrio vadovybę pagalbos. Ji maloniai sutiko padėti. Ko-



ANKSTI UŽGESEŠ TALENTAS

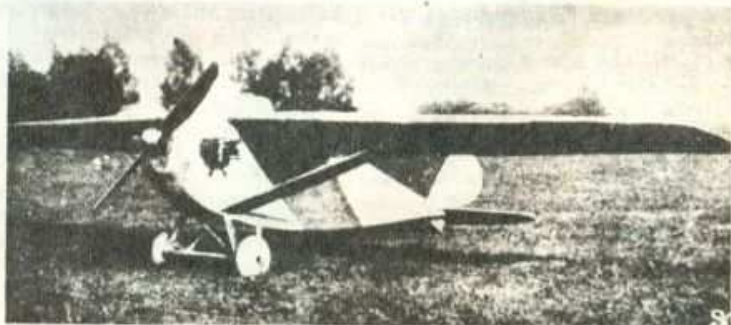
MININT LAKŪNO-KONSTRUKTORIAUS JURGIO DOBKEVIČIAUS 90-ĄSIAS METINES

Lietuvos aviacijos kūrimosi istorijoje svarus yra talentingo lakūno konstruktoriaus Jurgio Dobkevičiaus indėlis. Gimęs 1900 metų kovo 23 d. Petrograde ir baigęs pradinę mokyklą, Jurgis vėliau mokėsi Vyborgo komercinėje mokykloje. Jo jaunystėje Petrogradas buvo Rusijos aviacijos lopšys, ir Jurgis matė naujausius technikos laimėjimus. Aukso medaliu baigęs komercinę mokyklą, J. Dobkevičius 1917 metais įstojo į Petrogrado Politechnikos institutą. Studijavo laivų statybos fakultete ir mokėsi naujai suorganizuotuose oreivystės kursuose. Tačiau dėl karo veiksmų po pirmo kurso jis priverstas mesti mokslą ir po revoliucijos mokosi Baku aviatechnikos mokykloje. 1918 metais atlieka praktiką hidroplanų bazėje ir lakūnams po remonto apskraidant lėktuvus įsipažinęs paskraidyti gauna pirmąjį oro krikštą.

Jurgio tėvas Jonas Dobkevičius (1866—1934) Petrograde baigęs Gamtos-matematikos fakultetą čia ir gyveno. Pirmojo pasaulinio karo metais Petrograde jis vadovavo Prancūzų automobilių ir lėktuvų gamybos įmonei. 1919 metais nusprendė grįžti į išsilavinusią iš Rusijos imperijos Lietuvą. Jis augo daugiavaikėje šeimoje netoli Ukmergės, Meliūnų kaime. Beje, tikroji tėvų ir šeimos narių pavardė yra Daukas. Tik Jonas Petrograde kažkodėl pasikeitė gražią lietuvišką pavardę ir tapo Dobkevič. Kartu su tėvais į Lietuvą at-

važiavo ir Jurgis. Trokštantis skraidyti jaunuolis savanoriu įstojo į Kaune kuriamą Lietuvos kariuomenės aviacijos mokyklą. Nors kiti mokyklos kursantai jau buvo įpusėję teorijos kursą, tačiau būdamas ataklus ir išsilavinęs, J. Dobkevičius juos pasivijo. Reikia pastebėti, kad atvykęs į Lietuvą Jurgis mokėjo rusų, prancūzų, anglų ir vokiečių kalbas, tačiau lietuviškai beveik nemokėjo. Su draugais greitai pramoko kalbėti gimtąja kalba ir 1919 metų gruodžio 16 d. pirmojoje Lietuvos karo aviacijos mokyklos laidoje tarp 34 lakūnų bei oro žvalgy buvo ir Jurgis Dobkevičius.

1920 metais lenkų generolo Zeligovskio armijai klastingai sulaužius Suvalkų sutartį, į kovą už Lietuvą aktyviai įsijungė ir jaunieji mūsų aviacijos lakūnai. Daugiausiai iš visų, net 24 kartus, į priešo užnugarį su įvairiomis užduotimis skrido Jurgis Dobkevičius. Už kovinius nuopelnus jis apdovanotas I laipsnio Vyčio kryžiaus ordinu. Vos dvidešimties metų būdamas, 1920 metų rugsėjo 22 d. skiriamas 1-osios oro eskadrilės vadu. Tų pačių metų lapkričio 26 dieną pasiekia pirmąjį Lietuvos aukščio rekordą — 5600 metrų. Skrido be deguonies aparatūros, o tokiaime aukštyje tai labai pavojinga. 1920 metų gruodžio 11 d. J. Dobkevičius lėktuvu Fokker D VII pirmas iš Lietuvos aviatorių atliko „mirties kilpą“.



Dob I

NUKELTA | 17 p.



Dobi II

Be skraidymų J. Dobkevičius domėjosi naujais pasaulio aviacijos technikos pasiekimais. Mokėdamas kalbų jis galėjo skaityti užsienio literatūrą. Braižė profilius, skaičiavo, sukūrė lengvo sportinio lėktuvo projektą. Už savo pinigų Vokietijoje nusipirko Haacke tipo 30 AJ trijų cilindrinio oru aušinamą variklį. 1921 metais didžiuliame nuo Pirmojo pasaulinio karo Kauno aerodrome užsilikusio Cepelino angare draugų padedamas laisvalaikio ėmėsi lėktuvo statybos. Angare tuo metu buvo sandėliuojami seni lėktuvai ir veikė primityvus remonto baras. Sudėtingesnius darbus, kaip plieninių detalių suvirinimas, J. Dobkevičius gabeną į Eitkūnus. Lėktuvo statyba buvo baigta, ir 1922 metų rugpjūčio mėnesį pats konstruktorius jį sėkmingai išbandė. Lėktuvas greit pakilo ir ore buvo gana pavaldus. Pradžioje vadintas „Jud“, vėliau perkrikštytas Dobi I vardu, lėktuvas buvo vienvietis monoplanas. Sparnai įtaisyti viršutinėje liemens dalyje, sutvirtinti metaliniais spyriais. Pilotas kėslas liemenyje įtaisytas sparno viduryje, ir labai riboja piloto matomumą akiratį. Sparnuose prie liemens buvo įrengti celiulioidiniai langeliai, per kuriuos lakūnas skridamas galėjo stebėti žemę tiesiai po savimi. Pasipriešinimui sumažinti atvira kabina piloto galvos aukštyje buvo su praeiozikiu priekyje ir už galvos. Keturkampis liemuo buvo aptakios, ištęsto lašo formos. Visi valdymo sistemos trosai įtaisyti liemens viduje. Važiuklė — su gumos amortizatoriais, o uodegoje įtaisytas amortizuojantis ramstis. Bandymo metu buvo užfiksuotas maksimalus 175 km/val. skridimo greitis. O tai su 30 AJ galingumo varikliu yra tiesiog fantastiška.

Visapusiškai išbandęs savo Dobi I, J. Dobkevičius nusprendė apsilankyti savo senus mokslo draugus Petrograde. Gavęs reikiamus dokumentus, iš Kauno pakilo skristi į Tarybų Sąjungą. Tačiau tai jam nepavyko. Netoli Zarasų nuo vibracijos atsikratė benzino padavimo vamzdelis ir, sustojęs varikliui, labai nesirenkant prisiėjo tūpti pirmame pasitaikiusiame lauke. Pataisęs lėktuvą jis nusprendė skristi toliau. Tačiau laukas buvo nelygus, įsibėgėjant kilimui ratai įvažiavo į duobę ir lėktuvas apvirto. Remontui prireikė didesnės pagalbos. Atvykęs iš Kauno mechanikas lėktuvą sutvarkė. Bet konstruktorius savo sumanymo atsisakė. Jis pakilo nuo plento ir sugrįžo į Kauną.

1925 metų pabaigoje leisdamas Kauno aerodrome lėktuvu Dobi I J. Dobkevičius nepastebėjo aerodromo pakraštyje važiuojančio šieno vežimo. Lėktuvas jį užkabėjęs

sudužo, o konstruktorius susižalojo koją.

Pirmojo kūrinių sėkmės paskatintas J. Dobkevičius tuoj pat suprojektavo naują dvivietį oro žvalgybai skirtą lėktuvą. Aviacijos viršininkas generolas Juozas Kraucevičius, būdamas tikras konstruktoriaus gabumais, leido statyti lėktuvą valdžios lėšomis Fredoje, naujai įsikūrusiose aviacijos dirbtuvėse. Buvo paskirtas ir šešių cilindrinio skysčiu aušinamas 200 AJ Benz B24 tipo variklis. Aviacijos dirbtuvių darbuotojai kartu su konstruktoriumi lėktuvą statė nepaisydami nei darbo valandų, nei dienų. Dobi II statyba greitai buvo baigta ir 1923 metų spalio 13 dieną konstruktorius juo atliko pirmąjį skridimą.

Lėktuvu Dobi II labai susidomėjo pasaulio aviacinė visuomenė. Apie jį rašė to meto aviacinė spauda. Dobi II sparnai buvo iškreiptos elipsės formų ir geros aerodinaminės kokybės. Sparnai ir liemuo — medinės konstrukcijos, dengti klijuote. Sparnuose įtaisyti ir kuro bakai. Skysčiu aušinamo variklio radiatorius įrengtas liemens viršuje. Tūpimo greičiui sumažinti abu eleronai nuleidžiami žemyn ir veikia kaip užsparniai. Lėktuvas skridimo metu išvystė net 250 km/val greitį. Be konstruktoriaus šiuo lėktuvu skraidė ir Jonas Mikėnas, kuris nusprendė Dobi II pademonstruoti Prahoje. Pakeliui, leisdamas Karaliaučiaus aerodrome, lakūnas pataikė į griovį ir palaužė sparną. Jį sutvarkius J. Mikėnas vis dėlto toliau neskrido, nes gavo įsakyką grįžti į Kauną.

Sėkmės paskatintas ir suprasdamas, kad jam trūksta reikiamų žinių, J. Dobkevičius padavė pareiškimą prašydamas atleisti jį iš karinės tarnybos ir 1923 metų rudenį išvyko į Paryžių studijuoti Aukštojoje aerodinamikos mokykloje.

Įdomu, kad to laikotarpio Lietuvoje sportinė vadovybė 1924 m. Paryžiaus olimpinėse žaidynėse J. Dobkevičių paskyrė lietuvių sportininkų vadovu. Beje, tarnaudamas karo aviacijoje jis pats daug sportavo. Mėgo lauko tenisą, žaidė futbolą, o kai Stepas Darius atnešė bokso pirštines, pabandė ir šį vyrišką sportą. Bendraamžiai tvirtina, kad laisvalaikio Jurgis su Antanu Gustaičiu žaidė šachmatais be lentos. Taigi pažinęs Paryžių ir mokėdamas prancūzų kalbą jis labai padėjo mūsų sportininkams.



Dobi III

O organizacinis komitetas jį apdovanojo Olimpiniu atminimo medaliu.

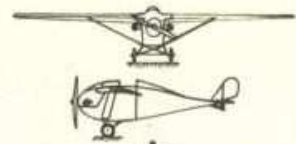
Studijų Paryžiuje metais J. Dobkevičius suprojektavo naują vienvietį naikintuvą Dobi III, kuris buvo pastatytas Kauno aviacijos dirbtuvėse. Lėktuvas išbandytas 1924 metų lapkričio mėnesį ir leidžiantis nepalankiomis oro sąlygomis aplaužytas.

Dobi III buvo didelio prailgėjimo sparnais. Jie, kaip ir kitų Dobi lėktuvų, įtvirtinti liemens viršuje, sustiprinti spyriais. Lėktuve įrengtas 185 AJ šešių cilindrinio skysčiu aušinamas variklis BMW III A.

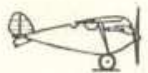
1925 metais gavęs diplomą J. Dobkevičius grįžo į Lietuvą ir ėmėsi darbo Kauno aviacijos dirbtuvėse. Patobulino konstrukciją ir suremontavo Dobi III. Tačiau tolesnius bandymus reikėjo atidėti, nes, kaip minėjome, po avarijos su Dobi I konstruktoriui prisiėjo gydytis. J. Dobkevičius po patirtų avarių motinos prašomas buvo pasižadėjęs daugiau nebeskraidyti. O artėjo laikas, kai jis 1926 metų balandžio 26 dieną vėl turėjo išvykti į Paryžių tobulintis. Tačiau konstruktoriui labai knietėjo dar kartą išbandyti Dobi III. Ankstų balandžio 8-osios rytą, nežadindamas motinos, J. Dobkevičius išlipo per langą ir atvyko į aerodromą. Lėktuvas buvo paruoštas skridimui ir konstruktoriaus valdomas lengvai pakilo. Kaip pasakoja mačiusieji, skridimo metu variklis tarsi sučiudė ir lėktuvas ėmė leistis nuo Aleksoto šlaito pusės. Sparnu užsikabinęs už medžių nukrito. Tarp pirmųjų pribėgusių prie mirtinai sužeisto konstruktoriaus buvo ir Jurgio motina. Pamačiusi, kad sūnaus nėra namie, ji atsukė į aerodromą. Nuvežtas į Karo ligoninę 13 valandą konstruktorius mirė.

Vertinant Jurgio Dobkevičiaus darbus reikia pažymėti, kad lėktuvai tada buvo nepakankamai pavaldūs ir pilotui tai sudarė daug keblumų. O blogas matomumas visuose lėktuvuose neleido pilotui tiksliai atlikti visus elementus leidžiantis, todėl būdavo daug avarių.

Tačiau aerodinaminiai sprendimai gerokai pralenkė kitus to meto lėktuvus. Konstruktoriui žuvus jo talentą su liūdesiu teigiamai įvertino Prancūzijos, Anglijos ir kitų šalių aviatoriai. O Kauno ka-



Dobi I



Dobi II



Dobi III

pinėse šalia bendražygių kapų iškilo dar vienas betoninis paminklas su aukštai iškeltu keturių menčių propeleriu.

90-osioms Jurgio Dobkevičiaus gimimo metinėms neseniai Kaune buvo surengtas jubiliejinis minėjimas. Gausiai susirinkę aviacijos mėgėjai, veteranai, konstruktorius giminės apžiūrėjo tą progą surengtą ekspoziciją, kurioje surinkta daug nuotraukų, straipsnių, konstruktoriaus lėktuvų brėžinių. J. Dobkevičiaus gyvenimą ir kūrybinę veiklą savo pranešime apžvelgė Lietuvos aeroklubo aviacijos istorijos komisijos pirmininkas Jonas Balčiūnas. Techninę jo konstrukcijų analizę nušvietė Aviacijos muziejaus darbuotojas Gytis Ramoška. Prisiminimais apie Dobkevičių šeimą pasidalijo Jurgio giminaitis Gediminas Dobkevičius.

Antanas ARBAČIAUSKAS

J. Dobkevičiaus lėktuvų techniniai duomenys								
Lėktuvo pavadinimas	Peakirtis	Sparnų ilgis m	Lėktuvo ilgis m	Sparnų plotis m ²	Tūbinio svoris kg	Skridimo svoris kg	Didžiausias greitis km/val.	Didžiausias aukštis m
Dobi I	sportinis	7,9	4,5	7,5	157	295	175	3000
Dobi II	žvalgybinis	14,0	6,1				250	9000
Dobi III	naikintuvas	12,5	6,4				350	



Lietuvos ir JAV parašiuotinkai nusifotografavo Perris Valley prieš pradėdant bendras pratības.

AUTORIAUS nuotr.

PARAŠIUOTINKAI AMERIKOJE

Dar neišblėso iš atminties JAV parašiuotinkų viešnagė praėjusiais metais pas Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo parašiuotinkus, bendri šuoliai Pociūnų aerodrome. O štai žiemą JAV parašiuotinkų buvome pakviesti dalyvauti bendroje stovykloje Los Andželo parašiuotiniuose centruose. Pažokinėti iš Kalifornijos padangės mus pakvietė „Chain Reaction“ parašiuotinkų komanda, kuri viešėjo Lietuvoje praėjusių metų vasarą.

Viešnagės metu mes šokinėjome trijuose Los Andželo parašiuotiniuose centruose: Perris Valley, California City ir Cy Perkins klubuose. Aerodromai nuo miesto paprastai už 200 kilometrų. Nors

atstumai iki klubų ir dideli, lankytojų juose netrūksta. Ypač daug entuziastų iš visų Amerikos kampečių susirenka savaitgaliais (net iki 300 parašiuotinkų). Klimatinės sąlygos Kalifornijoje leidžia parašiuotinkams treniruotis ištisus metus, kai tuo tarpu pas mus sezonas tęsiasi tik 4–6 mėnesius.

Pirmuosius šuolius viešnagėje atlikome viename didžiausių Amerikoje parašiuotinių centrų Perris Valley. Sužavėjo mus amerikietiški parašiuotai ir kuprinės, kuriomis buvome aprūpinti šuoliams. Šokinėjome iš dvimotorio lėktu-

vo Tvin Otter, kuris šiek tiek didesnis už mūsų An-2. Jame telpa 22 parašiuotinkai, susedę dviem eilėm ant grindų. Patogumų nedaug, tačiau lėktuvas kyla nepaprastai greitai. Šokinėjome kartu su JAV parašiuotinkais. Buvome dėmesio centre. Atlikome 12 grupinių šuolių. Labiausiai mums patiko iššokus iš lėktuvo padangėje formuoti dideles „žvaigždes“ iš 25–34 žmonių. Pažymėtina, kad JAV parašiuotizmo kupolinė ir grupinė akrobatika yra pagrindinės parašiuotinio sporto rūšys. Vasario 2 d. Kalifornijos para-

šiuotizmo organizacijos prezidentas Tomis Brogdonas pakvietė mus dalyvauti parodomosiose varžybose atidarant Ky Perkins parašiuotinkų klubą Elsinoro ežero rajone, kurį sportininkai buvo palikę po 1980 metų potvynio. T. Brogdonas yra šio klubo menedžeris, didelis parašiuotizmo propaguotojas. Jis, beje, padėjo organizuoti parašiuotinkų pasirodymą atliekant refo grožio šuolius per Seulo Olimpiados atidarymą. Mes savo šuoliais padarėme neblogą reklamą šiam klubui.

Per viešnagę mums talkino ir tėviškai globojo Los Andželo apylinkės lietuvių bendruomenė. Taip pat negaliu nepaminėti mūsų sportininkų rėmėjų — Kauno jaunimo

techninės kūrybos koordinacinės tarybos ir jos pirmininko Vyganto Abramavičiaus. Delegacijoje buvo šie sportininkai: Raimondas Pimpė, Vidmantas Bendžiūnas, Kęstutis Staniulis, Vaidotas Česna, Ramūnas Ogūnis ir Vladas Račkauskas.

Draugiškus ryšius su JAV parašiuotinkais palaikysime ir toliau. Laukiame jų atvykstant šių metų vasarą į Baltijos šalių parašiuotinio sporto taurės varžybas.

V. RAČKAUSKAS

Jau pripratome prie greit besikeičiančių įvykių bei situacijų. Dar praėjusių metų pabaigoje Lietuvos parašiuotinkai atsisakė kultivuoti tik Tarybų Sąjungoje ir keletą buvusios socialistinės stovyklos šalių klubų pamėgtą parašiuotinę daugiakovę, kurioje, beje, mūsų šuoliai buvo pasiekę nemažų laimėjimų. Vietoj parašiuotinės daugiakovės buvo įteisinta grupinė akrobatika ir paraški. Daug kas tada stebėjosi — neturime kalnų, retai būna palankios žiemos, tai kam dabar paraški. Bet... Ne vienas Lietuvos parašiuotinkas buvo pamėgęs kalnų slidinėjimą, kuris iš sportininko reikalauja tų pačių savybių, kaip ir parašiuotų sportas. Jau turėjome pirmųjų Tarybų Sąjungoje paraški varžybų — Ukrainos taurės — laimėtoją marijampolietį Rimą Kaščiuškevičių. Todėl seniai laukimą į Bulgarijoje rengiamas tarptautines Plovdivo paraški varžybas „Pamporovo-90“ priėmėme su viltimi. Išvykos finansavimo problemą išsprendė sutarties dėl bendradarbiavimo tarp Lietuvos Aeroklubo ir bendros Tarybų Sąjungos — Austrijos įmonės „Baltic Amadeus“ sudarymas. Beje, minėta įmonė nusprendė būti kitų parašiuotizmo varžybų — tradicinės Lietuvos Aeroklubo taurės ir Baltijos šalių taurės — sponsoriumi.

Moderniškas Bulgarijos kalnų kurortas Pamporovo sutiko mus akinkančia saule, pievose žydinčiais krokais ir grėsmingai tirpstančiu

kovo mėnesį iškritusiu sniegu. Tiesa, ne visos pakviestos komandos atvyko į Pamporovo: dalyvavo keturios Bulgarijos ekipos, Lenkijos ir Lietuvos komandos, taip pat Leningrado ir Ukrainos parašiuotinkai. Mūsų delegaciją sudarė

burtai lėmė startuoti pirmam. Ir ką gi, Rimo niekam nepavyko aplenkti nei pirmajame, nei antrajame nusileidimuose. Kiti vaikinai pasirodė kukliau, bet komandinė trečia vieta nuteikė optimistiškai.

Viską turėjo nulemti šuoliai pa-

tingai, nors mūsų parašiuotai greta amerikietiškių „Para-Foil“, kuriais šokinėjo visos užsienio komandos, atrodė kaip apsilupęs „Zaporožietis“ greta žvilgančio „Mersedeso“. Mūsų vyrai su savais nepaslinkiais parašiuotais užėmė trečiąją vietą grupiniuose tikslumo šuoliuose. Asmeninėje įskaitoje Rimas Kaščiuškevičius pavieniuose tikslaus nusileidimo šuoliuose buvo trečias, o Audrius Miečius — ketvirtas.

Mūsų viltys išsipildė. Susumavus visus rezultatus, sveikinome Rimą, tapusį absoliučiu varžybų nugalėtoju, Audrių — užėmusį ketvirtąją vietą. Komandinėje įskaitoje pasidalinome antrąją vietą su draugiškais lenkais iš Bydgošos „Zavišos“ klubo. Beje, mūsų draugystė su Lenkijos parašiuotinkais įgavo ir kitą konkrečią išraišką: būsimie pakviesti į jų klubo organizuojamas tarptautines varžybas, o mes juos kviesime į Baltijos šalių taurės varžybas. Tai dar kartą įrodė, kad gyvi žmonių tarpusavio kontaktai duoda daugiau, negu ilgiausi laišukai, adresuoti oficialiems, bet nepažįstamiems žmonėms.

Tikime, kad „Baltic Amadeus“ ir toliau bendradarbiaus su mumis. Todėl realiai žvelgiame į pasaulio paraški trečiąjį čempionatą, kuris įvyks 1991 m. Šveicarijoje. Suprantama, nelengva bus jį pateikti, bet mūsų vaikinai irgi „ne iš kelmo spirti“.

O. HORODNICIUTE

„BALTIC AMADEUS“ REMAMI

6 žmonės: parašiuotinkai marijampolietis Rimas Kaščiuškevičius ir Rimantas Grincevičius, kaunietis Andrius Miečius bei vilnietis Vidmantas Zubė, taip pat vilnietis aukštojo pilotazo meistras Eimas Savolskis, važiuavęs užmegztį ryšį tarp Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo ir Plovdivo aeroklubo, ir šių eilučių autorė, kaip varžybų teisėja.

Kovo 10-ąją vaikinams treniruojantis slidžių slalomo trasoje ant Studenec kalno, prie keltuvo suplevėsavo šalių — varžybų dalyvių — valstybinės vėliavos, tarp jų ir mūsų nusivežta trispalvė.

Varžybos buvo pradėtos slalomo gigantu. Rimui Kaščiuškevičiui

rašutu. Daug kas mūsų šuoliams buvo neįprasta, nes varžybos čia vyko pagal FAI kodeksą. Nusileidimo į taikinį nulinis skrituliukas buvo ne 3, o 5 cm skersmens (čia mūsų šuoliams lengviau), o šuolio tikslumo įskaitinis ratas — ne 5 metrų spindulio, bet 16 cm (tai mums buvo nemaloni kliūtis). Visi vaikinai ne vieną dešimtį kartų yra šokinėję į mažas aikšteles per įvairias šventes. Bet tam reikėdavo tik „įlįsti“ į aikštelę, o čia būtina buvo pataikyti į 16 cm spindulio „daviškį“, kai nusileidimui trūkdė keltuvo lynai, o kalnų vėjai pūtė visai ne taip, kaip įprasta savame aerodrome. Įtemptoje sportinėje kovoje mūsų vaikinai elgėsi nepriekaiš-

LIETUVOS AEROKLUBO SPRENDIMAI

To reikalauja įstatai — Lietuvos Aeroklubo taryba už savo veiklą atsiskaito kasmet. Tokia ataskaitinė konferencija balandžio 7 dieną kaip tik ir įvyko Vilniuje. Dalyvavo 120 delegatų — Lietuvos Aeroklubo narių, nemažai kviestų svečių iš respublikinių sporto, profsąjungų organizacijų, grupė draugijos darbuotojų iš Maskvos, taip pat žurnalistai.

Pakeitusi iš anksto numatytą darbotvarkę, kur buvo planuojama išklausti atskirų sporto šakų federacijų darbo ataskaitas, konferencija nutarė svarstyti aktualius ir neatidėliotinus gyvenimo ir Aeroklubo veiklos klausimus.

Konferencija vieningai pritarė Respublikos parlamento priimtiems sprendimams ir pasiuntė tokio turinio laišką Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos Pirmininkui:

Lietuvos Aeroklubo tarybos nariai, aviacijos sportininkai, 1990 metų balandžio 7 dieną susirinkę į ataskaitinę konferenciją, vieningai pritaria Lietuvos Aukščiausiosios Tarybos 1990 metų kovo 11 dieną paskelbtam Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo aktui.

Konferencijai pirmininkavęs Aeroklubo tarybos narys Aleksandras Jonušas pasiūlė rezoliuciją:

Lietuvos Aeroklubo konferencija pritaria Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 metų kovo 22 dienos nutarimui, kuriuo remiantis TSRS SDAALR organizacijos ir draugijai priklausančios įmonės, esančios Lietuvoje, pereina Lietuvos Respublikos jurisdikcijai.

Konferencija ragina visus aviacijos sporto klubų ir aviacijos sportą kultivuojančių organizacijų darbuotojus užtikrinti, kad būtų išsaugotas jų žinioje esantis turtas, mokymo priemonės, sportiniai lėktuvai ir kita aviacinė technika.

Rezoliucijai vieningai pritarė.

Apie Lietuvos Aeroklubo tarybos veiklą pranešimą skaitė jos pirmininkas Antanas Karpavičius. Jis pažymėjo, kad Aeroklubo 25 žmonių taryba per ataskaitinį metų laikotarpį posėdžiams buvo susirinkusi 18 kartų ir apsvaistė beveik 80 klausimų. Beje, Respublikos Ministrų Taryboje Aeroklubo, kaip visuomeninė sporto organizacija, oficialiai buvo įregistruotas 1989 metų birželio 6 dieną.

Daug buvo daroma dėl Aeroklubo juridinių teisių atstatymo Tarptautinėje aviacijos federacijoje, užmezgant su ja oficialius ryšius. Nemažai pastangų Aeroklubo dėko, kad prie visų aviacijos sporto klubų būtų įkurtos jaunųjų aviatorių mokyklos, pasisakė už panevėžiečio konstruktoriaus Vlodo Kėsgailos sukurtą lėktuvą „Aušra“ statybos Lietuvoje organizavimą, už visuomeninių tarybų prie aviacijos sporto klubų vaidmens didinimą, Respublikos aviacijos sporto organizacijų tarptautinių ryšių plėtimą. Pranešėjas pažymėjo, kad teko dalyvauti ir skaityti pranešimą Čikagoje vykusioje tarptautinėje konferencijoje aviacijos sporto klasimais. Aeroklubo aktyviai bendradarbiavo su Lietuvos tautiniu Olimpiniu komitetu, Respublikiniu sporto komitetu bei sporto draugijomis. Palaikant ryšius su Lietuvos SDAALR Centro komitetu bei Aviacijos skyriumi buvo jaučiamas spaudimas iš centro, nevengiant ir komandinių administravimo metodų. Pranešėjas pažymėjo, kad Aeroklubo pritarė Respublikos sporto organizacijų raginimui mūsų sportininkams nedalyvauti TSRS pirmenybėse ir rinktinėse.

Diskusijose pirmuoju kalbėjęs TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas generolas leitenantas S. Maslovas perskaitė draugijos sąjunginio Centro komiteto prezidiumo biuro 1990 metų balandžio 6 dienos nutarimą, kuriame sakoma, kad sustabdoma Lietuvos aviacijos sporto klubų veikla, draudžiami bet kokie skraidymai sportiniais lėktuvais ir sklandytuvais bei šuoliai parašiutu, be to, jam, S. Maslovui, pavesta vietoje imtis priemonių, kad TSRS Vidaus reikalų ministerijai priklausanti kariuomenė perimtų Lietuvos aviacijos sporto klubų aerodromų bei turimos aviacinės technikos apsaugą.

Salėje tuoj pat pasigirdo protestuojančiųjų balsai. Vieningai buvo priimta tokia rezoliucija:

Lietuvos Aeroklubo konferencija protestuoja prieš TSRS SDAALR Centro komiteto prezidiumo biuro 1990 metų balandžio 6 dienos nutarimą dėl Lietuvos Respublikos aviacijos sporto organizacijų veiklos sustabdymo, vertina tai kaip neteisėtą, priešišką ir provokacinį aktą.

Dėl Aeroklubo tarybos pirmininko A. Karpavičiaus pranešimo bei Revizijos komisijos nario R. Koronkevičiaus informacijos konferencijoje kalbėjo Aeroklubo tarybos nariai P. Vinickas ir A. Speičys, „Sparnų“ vyriausiasis redaktorius S. Skapcevičius, Vilniaus S. Dariaus ir S. Girėno aeroklubo viršininkas R. Paksas bei grandies vadas L. Trukšinas, Prienų projek-

tavimo-konstravimo biuro „Sportinė aviacija“ direktorius A. Jonušas, inžinierius konstruktorius K. Juočas. Pasisakė Lietuvos SDAALR CK pirmininkas generolas G. Taurinskas.

Po generolo pasisakymo konferencija vėl suaktyvėjo. Sekė dalyvių pastabos iš vietų, įvairūs siūlymai. Konferencija priėmė tokią rezoliuciją:

Už įgaliojimų viršijimą ir veiklą, prieštaraujančią Lietuvos Respublikos Laikinajam Pagrindiniam įstatymui, vengimą vykdyti Lietuvos Ministrų Tarybos nutarimus, Lietuvos Aeroklubo konferencija reiškia nepasitikėjimą Lietuvos SDAALR Centro komiteto pirmininkui generolui G. Taurinskui.

Nemažai konkrečių pasiūlymų buvo ir dėl Aeroklubo, kaip aviacijos sporto veiklos koordinuojančios organizacijos, vadovaujančio vaidmens didinimo. Konferencija priėmė šią rezoliuciją:

Remiantis Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 metų kovo 22 dienos nutarimu Nr. 1—63 ir Lietuvos Respublikos Ministrų Tarybos 1990 metų balandžio 2 dienos potvarkiu Nr. 100p, Lietuvos Aeroklubo konferencija prašo Lietuvos SDAALR Centro komiteto plenumą perduoti draugijos žinioje esantį visą aviacinį turtą (antžeminę ir skraidančią techniką) Lietuvos Aeroklubiui, kuris rūpinasi ir koordinuoja visą aviacijos sporto veiklą Lietuvos Respublikoje.

Aviacijos sportininkų pasiūlymu konferencija išrinko Lietuvos Aeroklubo Garbės teismą: pirmininką — R. Zalubą, narius — R. Koronkevičių ir A. Šumską, kandidatus — A. Kuzmicką ir J. Svilą.

Konferencija nutarė vieneriems metams pratęsti dabartinės Lietuvos Aeroklubo tarybos įgaliojimus.

Pagal nusistovėjusią gražią tradiciją, iškilmingai buvo įteikti apdovanojimai praėjusių metų geriausiems Respublikos aviacijos sportininkams: lakūnams pilotaininkams O. Motiejūnaitėi ir V. Lapėnui, sklandytojams E. Smilgevičiūtei, A. Miklaševičiui ir V. Sačekiui, parašiutininkams N. Milevskai ir V. Janušauskui, aviamodeliuotojui V. Šablinskui, skraidyklininkui V. Černiauskui, konstruktoriams mėgėjams V. Kėsgailai ir A. Lukoševičiui. Taip pat buvo apdovanotos Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo parašiutininkų komandos, laimėjusios „Krylja Rodiny“ žurnalo taurės varžybose pirmąją vietą, narės: A. Litvinova, K. Anžienė, L. Grajauskaitė ir R. Budginaitė.



Lietuvos SDAALR CK inžinierius statybininkas A. Valentinas eina į darbą...

KOKS BUS MŪSŲ MOTOCIKLŲ SPORTAS?

SAVARANKISKAS — taip vienu žodžiu galima atsakyti į antraštėje pateiktą klausimą. Bet, matyt, jis nedaug pasako skaitytojui, technikos sporto mėgėjui. Tad bandykime atsakyti konkrečiau.

Daugelį metų mūsų respublikos sportininkai kultivuoja motociklų sportą. Kaip teigia veteranai, Lietuvos Respublikos autoklubas buvo įstojęs į Tarptautinę automobilių sporto federaciją (FIA) dar 1926 metais. Prie šio klubo veikė ir motociklininkų sekcija. Ji dažnai rengdavo įvairiausias varžybas, net lenktynes „Aplink Lietuvą“. Pokario metais motociklininkai pagal populiarumą lenktyniavo net su krepšininkais! Jie dažnai laimėdavo stambiausias TSRS varžybas, tapdavo čempionais. Nepaisant to, kad motociklų buvo mažai, jie dažniausiai buvo trofėjiniai bei kažkur kažkieno paslėpti nuo ikikarinių laikų, entuziazmas duodavo puikių rezultatų. Mat vadovavo jiems savarankiškas vienetas — Respublikinis automoto klubas.

Atrodytų, kad palaipsniui augant gyvenimo lygiui, atsiradus didesniams skaičiams motociklų, įvairių markių ir kubatūros technikai, reikalai turėjo klostytis kuo geriausiai. Bet taip nebuvo. Juo daugiau radosi vadovų, vadovaujančių ir nurodinėjančių, tuo retesni tapo krosai, įdomios varžybos. Mažėjo ir jas stebėjusių skaičius. Mat niekas iš širdies šia sporto šaka nesirūpino. Ir jeigu Lietuvoje vis dėlto išaugo TSRS čempionų, stambių varžybų nugalėtojų, visa tai buvo grynai entuziastų, nuoširdžios pasišventusių šiai sporto šakai žmonių veiklos rezultatas. Tik, kaip žinome, vien entuziazmu toli nenuvažiuosi. Reikia ir dalykiško rūpinimosi, technikos, trasų, darbo, kasdieninio juodo darbo.

... Kai mūsikiškai nuvažiavo baltąjį į tradicinį tarptautinį „Gaujos taurės“ motociklų krosą į Valmierą [Latvija], jų technika atrodė iš praėjusio amžiaus. Šalia autobusų ir automašinų, kuriais

į varžybas suvažiavo latviai bei estai (apie čekus ir Suomijos atstovą, atvykusius specialiomis Japonų firmų mašinomis, jau nekalbu), puikavosi įvairiausių markių Japonijos gamybos motociklai. Na, ir skuodė jie per trasą atitinkamai. Varvino mūsikiškai seiles, pavydo kupinomis akimis žiūrėjo į šią techniką, bandė meistriškumu atpirti atsilikimą. Bet kur tau. Tad ir svarstė: ką daryti! Žinoma, per oficialias technikos sporto instancijas, vadovybę valiutos technikai įgyti niekas negaus. Bet juk yra keliai, kuriais ejo kaimynai latviai ir estai. Kuo mes blogesni! Pasirodo tuo, kad pernelg ilgai tupėjome po „visuomeniškumo“ skraiste. O ji, deja, mūsų platumoje naudos labai nedaug duoda. Tikrų entuziastų ne taip jau daug, o ir tie dažnai funkcionierių atstumiami. Mat buvo tokia tradicija — viską daryti pagal kažkada, kažkieno suraitytą kurpalį. Stagnacija, sustabarėjimas — kaip norime galime tai vadinti. Bet ne pavadinimas svarbiausia. Reikėjo žengti ryžtingą žingsnį. Ir motociklininkai nutarė tapti savarankiški, nuo niekieno nepriklausomi.

Buvo parengti keli variantai naujos motociklų sporto federacijos įstatų. Pradėta žiūrėti į sportą, kaip į savo reikalą išmanančių žmonių darbą. Prisiminta, kad kiekvienas sportininkas privalo turėti licenziją, kad jis bei jo treneris neprivalo vežiotis į kiekvienas varžybas „kalnus“ popierių ir pažymų. Daug ką reikia padaryti taip, kaip yra civilizuotame pasaulyje, pagaliau reikia ieškoti kelių tapti Tarptautinės motociklų sporto federacijos (FIM) nariais.

Sutarė klubai, sekcijos, mokyklos ir kiti motociklų sportą kultivuojantys vienetai sunešti lėšas, sušaukti steigiamąjį savo savarankiškos federacijos suvažiavimą. Na, ir susirinko tie, kuriems motociklų sportas tikrai rūpi, kurie vienas kitą supranta iš pusės žodžio ir nusprendė, kad, sykių kaip nors aptarę, prie šio klausimo nebegrįs — turi būti padaryta! Daug kas turi būti daroma, ne vieno nepriminto fakelio teks ieškoti, bet... kitos išeities nėra!

Respublikos motociklų sporto federacijos etatinis prezidentu išrinktas Kostas Savickas. Savarankiškos federacijos buveinės adresas: 233000 Kaunas, Gimnazijų 2. Telefonas 221708.

Sėkmės, motociklininkai, pradėję žengti nauju, savarankiško reikalų sprendimo keliu! Jūs — pirmosios kregždės tarp technikos sporto šakų mėgėjų. Duok Dieve, kad atneštumėte tikrą Lietuvos Respublikos technikos sporto pavarsą!

Aleksandras IČIKAVIČIUS

Šiuos skaičius pateikė VDR bendrųjų, žemės ūkio mašinų bei automobilių gamybos ministerija, kai buvo paklausta apie šalies automobilių pramonės galingumą. Iš šio skaičiaus 146 tūkstančiai tenka populiariausiai mašinai „Trabant“ ir 71 tūkstantis — „Wartburg“.

Kaip žinome, toli gražu ne visi socialistinių valstybių pramonės pagaminti automobiliai tenka individualiems vartotojams. VDR šie skaičiai atrodo taip: ir vienu, ir kitų automobilių vartotojai galės įsigyti 146 tūkstančius. 57 tūkstančiai mašinų bus pateikti pagal ilgalaikės eksporto sutartis socialistinėms valstybėms. Na, o 4500 — valstybinėms įstaigoms, įmonėms, ūkiams, organizacijoms.

Be jau minėto automobilių skaičiaus VDR importuoja mašinas iš socialistinių šalių. Pernai jų gauta 19.200. Tai 17 tūkstančių automobilių „Lada“, 100 — „Moskvič“, 1200 — „Skoda“, 400 „Dacia“ ir 500 — „Volga“. Pasak ministerijos atstovo, bus stengiamasi padidinti automobilių importą iš socialistinių valstybių, bet reikalai šioje

srityje labai lėtai juda į priekį: visoms trūksta mašinų rinkos.

„Spartai“ jau rašė, kad Vokietijos Demokratinėje Respublikoje mašinos nėra skirstomos, kaip mūsų šalyje, organizacijoms, darbuotojams. Automobilių gali užsisakyti bet kuris pilietis, sulaukęs 18 metų. Turint galvoje, kad mašinos užsakymas atsarginių dalių parduotuvėje, kurios yra visų rajonų centruose, niekuo nepareigoja, dabartinė „eilė“ leidžia prognozuoti, kad žmogus, šiemet pareiškęs norą įsigyti mašiną, ją gaus po 13—15 metų.

Tiesa, šių metų pradžia gerokai pakeitė situaciją šioje šalyje — platų užmojį įgijo abiejų Vokietijų suvienijimo klausimas, ir VFR pramonės gigantai ėmėsi kurti produkcijos surinkimo cechus VDR. Žinoma, paritetiniais pagrindais, bendrose įmonėse. Tai atrodo taip: VFR automobilių gigantai „Volkswagen“ ir „Opel“ sutiko tiekti mazgus, variklius ir net kėbulus savo mašinoms, kurias rinks VDR automobilių pramonės darbininkai. Atvirai pasakius, kalbų apie

NAUJAS FIM PREZIDENTAS

Tarptautinės motociklų sporto federacijos (FIM) prezidentas liuksemburgietis Nikolas Šmitas (Nikolas Schmidt) perdavė federacijos valdymo vairą 48-erių metų amžiaus olandui Jonsui Fesenui (Jons Fessen).

Per FIM kongresą, vykusį Maastrichte (Olandija), už pastarąjį balsavo 87 delegatai (iš bendro 90 skaičiaus). Du buvo prieš ir vienas susilaikė.

TAI BENT ŽVAKUTĖ!

Prieš du dešimtmečius vienas Vokietijos Federacinės Respublikos inžinierius užpatentavo automobilio variklio degimo žvakių kondensatorių. Praėjo septyneri metai, ir VFR Štutgarto technikos universitetas paskelbė mokslinį darbą apie stiprios srovės iškrovas. Atrodė, kad bus einama keliu, kuris apsaugos nuo automobilių išmetamųjų dujų užteršimo. Bet...

Automobilių pasaulį pradėjo užkariauti naujasis išradimas — katalizatorius, kuris, įrengtas automobilyje, apvalo išmetamąsias dujas, saugo aplinką. VFR ir kitose valstybėse imta taikyti naują automobilių mokesčių sistemą: jeigu mašina su katalizatoriumi (o jis gana brangus), mokesčiai mažinami. Toks — diferencijuotas apmokesstinimo metodas turėjo kompensuoti mašinos savininko išlaidas naujam įrenginiui. Atrodė, kad dabar ankstesni darbai, skirti išmetamųjų dujų neigiamam poveikiui aplinkai mažinti, bus visiškai užmiršti. Bet neseniai dviejų VDR Mokslų akademijos centrinio elektroninės fizikos instituto bendradarbių pateiktas naujas problemos sprendimas ypač sudomino automobilių pramonininkus bei sa-

vininkus. Tad ką naujo išrado ir bando įgyvendinti fizikai Wilfridas Kabelis (Wilfried Kabel) ir Verneris Bomajeris (Werner Bohmayer)?

Jų pasiūlymas labai paprastas. Pakeitę vidaus degimo variklio žvakės konstrukciją, jie gavo nepaprastą efektą: žvakė gali uždegti degalų ir oro mišinį, kuriame labai mažai benzino. Tokiu būdu net „senieji“ automobiliai be katalizatorių nekenkia aplinkai. Naujos žvakės efektas tolygus katalizatoriaus efektui, bet... naujasis išradimas padės ir gerokai taupyti degalus — pakanka „lieso“ mišinio, o svarbiausia — jis pigus. Ir dar viena: žvakės tinkamos naudoti ir lengvuosiuose automobiliuose, ir sunkvežimiuose.

Įdomiausia, kad abiejų fizikų tiesioginė mokslinė veikla susijusi su lazerių technika ir dujų fizika. Naująją žvakę jie sukūrė tarp kitko.

Pirmieji naujųjų kondensatorių žvakių pavyzdžiai pagaminti laboratoriniu būdu drauge su Zonerbergo elektrocheminių gamyklų, išbandyti įvairiausiose automašinuose. Efektas didžiulis!



„Volkswageno“ koncerno bendradarbiavimą su IFA, gaminančia „Trabantą“, buvo jau pernai rudeni. Bet abi pusės tai paneigė — aukščiausiu lygiu. Bet ne be reikalo sakoma, kad „nėra dūmų be ugnies“. Dabar yla išlindo iš maišo: aiškėja, kad VW ir IFA tarėsi dėl bendros mašinos — naujo-

šios markės automobiliams.

Nuo koncerno VW neatsiliko ir „Opel“. Jis pasirašė sutartį su Aizenacho automobilių gamykla. Bendromis jėgomis bus įsisavinta naujos markės automobilio „Opel“ gamyba (pikti liežuviai kalba, kad „Opel“ jau seniai taikėsi į šį kėsnį ir todėl atsar-

mis imtis naujų sunkvežimių ir kitų krovininių mašinų gamybos.

Ar antraštėje pateiktas šiais metais numatytų gaminti automobilių VDR skaičius atitiks tikrovę, galima suabejoti. Tiesa, neatitikimas bus tik į naudą vartotojui — gali būti pagaminta daugiau mašinų. Ir vis dėlto VDR bendrųjų, žemės ūkio mašinų bei automobilių gamybos ministerija nutarė žymiai išplėsti atsarginių dalių gamybą šalyje gaminamiems automobiliams. Tai padės turintiems mašinas žmonėms ilgiau jomis naudotis. 1975 metais VDR automobilių amžiaus vidurkis sudarė 7,8 metų, o dabar jis planuojamas net 13,5 metų! Tiesa, neįskaitant naujosios bendros VDR ir VFR produkcijos, o jos, reikia manyti, bus nemažai.

Kai paklausa žymiai viršija pasiūlą, kai žmonės turi pakankamai pinigų ir nori įsigyti automobilį, kelias, kurį pasirinko VDR bendrųjų, žemės ūkio mašinų bei automobilių gamybos ministerija, ko gero, realiausias. Gal būtų neblogai, kad apie tai būtų gal-

vojama ir mūsų krašte, juolab kad artimiausiu metu tikėtis didesnio skaičiaus lengvųjų mašinų tiekimo iš didžiojo kaimyno vargu ar galima. Tiesa, yra dar viena galimybė. Tai — Vakarai, kur įvairiausių markių automobilių sandėliuojama daugiau nei reikia. Bet yra viena bėda — jiems nusipirkti reikia tvirtos valiutos, o jos, deja, Lietuvos pilietis neturi! Tad gal vertėtų susimąstyti dėl užsienio autokoncernų gamybos automobilių surinkimo mūsų Respublikoje. Rasti gamybinių plotų, pagaliau pastatyti juos, ypač lengvus, sumontuojamus, kurių užsienyje daugiau negu pakanka, nėra labai sudėtinga. Darbo jėgos klausimas nėra aktualus. Reikia tik, kad šia problema būtų susirūpinta aukščiausiu lygiu, kad pagaliau būtų suprasta, jog automobilis — ne prabanga, o kasdieninis poreikis, susisiekimo priemonė. Tokiu atveju vartai bus atkelti, ir mūsų krašto pilietis pagaliau pasijus lygia-verčių žmogumi. Bent šioje srityje...

Aleksas HENINGAS

217500 AUTOMOBILIŲ PER METUS

viško VDR liaudies automobilio — gamybos. Jis turėjo pasirodyti 1994-aisiais. Naujomis aplinkybėmis reikalai pajudėjo į priekį sprinterio greičiu. Nepaisant gamybinių plotų stokos, jau šiais metais Mozelyje, netoli Cvikau miesto, bus surinkti pirmieji 50 automobilių „Volkswagen-Polo“. Tuo pat metu bus statomi nauji surinkimo cechai

goje turėjo nedidelio, bet labai praktiško automobilio variantą).

VFR pramonininkų dėmesį patraukė ir VDR sunkvežimių firma IFA-Ludwigsfelde. Per Leipzigerio mugę koncerno „Mercedes“ atstovai susitarė, kad jie netrukus pradės tiekti VDR sunkvežimiams vairuotojų „namus“ — kabinas, po to žadama bendromis pastango-

„HONDA“ SIEKIA PERGALIŲ

Japonijos automobilių ir motociklų gamybos koncernas „Honda“ pagaminė naują variklį automobiliams, dalyvaujantiems „Formulės-1“ lenktynėse. Tai — „Honda V-10“. Visų pirma jį žada panaudoti „Maklarena“ mašinoms. Mat su „Hondos“ varikliais jau kelis kartus buvo laimimas „Formulės-1“ pasaulio čempionų titulas.

1991 metais ir „Tirello“ firmos mašinos bus su „Honda V-10“ [dabar jose „Fordo“ varikliai]. Manoma, jog tai dėl to, kad už „Tirello“ komandą šiemet pradėjo lenktyniauti (pasirašė kontraktą 18 mėnesių) japonas Saturu Nakadzima, ankstesniais metais atstovavęs „Lotuso“ komandai. Geriausias šio sportininko rezultatas — ketvirtoji vieta „Gran Pri“ lenktynėse Silverstaune [Didžioji Britanija] 1987 metais.

JUMS PAGEIDAUJANT

Skaitytojas L. Beresnevičius iš Šiaulių ir kiti prašo paskelbti pasaulio automobilių lenktynių „Formulės-1“ pasaulio čempionato tvarkaraštį. Patenkiname šį pageidavimą.

Kaip jau rašėme, pirmas lenktynių etapas vyko kovo 11 d. JAV, Fenikso mieste. Toliau: kovo 25 d. — „Gran pri“ Brazilija, „Žakarepaguos“ trasoje; gegužės 6 d. — „Gran pri“ San Marino, Imoloje; gegužės 27 d. — „Gran pri“ Monako, Monte Karlo mieste; birželio 10 d. — Kanados lenktynės Monrealyje; birželio 24 d. — Meksikoje „Brolių Rodrigesų“ trasoje; liepos 8 d. Prancūzijoje — Le Kaskė mieste; liepos 15 d. — Didžiojoje Britanijoje — „Silverstauno“ trasoje; liepos 29 d. — VFR — „Hokenhaimo“ trasoje; rugpjūčio 12 d. — Vengrijoje — „Hungaroringe“; rugpjūčio 26 d. — Belgijoje, Spa miesto „Frankošampo“ trasoje; rugsėjo 9 d. — Italijoje, Moncos mieste; rugsėjo 23 d. — Portugalijoje, Eštorile; rugsėjo 30 d. — Ispanijoje, Heres dela Fronterose; spalio 21 d. — Japonijoje, Suzukos mieste ir, kaip paprastai, paskutinis etapas — lapkričio 4 d. — Australijoje, Adelaidėje.

KINŲ MOTOCIKLAI

Tarybų šalies rytiniuose rajonuose dabar dažnas sustoja pasižiūrėti neįprastos markės motociklų. Tai — KLR gamybos technika, kuri turi vis didesnę paklausą pasaulio rinkoje. Praėjusiais metais jį buvo pagaminta 1 milijonas 300 tūkstančių vienetų! O juk prieš keliolika metų, prieš pradėdant įgyvendinti KLR pramonės ekonominę pertvarką, jį buvo gaminama net dešimt kartų mažiau.

KLR gamybos motociklai, ypač masinės gamybos, neatsilieka nuo pasaulinių standartų. Beje, 60 proc. visos produkcijos pagamina šešios stambios gamyklos, kurios per pastaruosius dešimt metų ėmė gaminti dešimt naujų modelių, skirtų vietos rinkai ir užsieniui. Kiti 40 proc. tenka mažoms įmonėms. Jų produkcija pasižymi aukšta kokybe. Mat čia daugiau gamybos procesų atliekama rankomis, detalės ir mazgai derinami labai aukštos kvalifikacijos specialistų brigadų.

Šiuo metu KLR gamina 232 skirtingų markių ir modifikacijų motociklus, kurių variklų darbo tūris — nuo 50 iki 750 ccm. 26 modelių motociklai eksportuojami į užsienio šalis, tarp kurių savo technika pasižymintys Japonija, JAV, Prancūzija ir kt. Praėjusiais finansiniais metais KLR motociklų pramonė uždirbo 25 milijonus dolerių — tai dvigubai daugiau nei prieš metus.



„Formulės-1“ lenktynių momentas.

AR VERTA?

Gerbiama redakcija!

Rašau jums gal kiek keistoka tema. Mane domina klausimas — ar galima būtų entuziastų būreliui susitelkus, pavyzdžiui, prie Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo patiemis pasistatyti sklandytuvus ir veikti visuomeniniais pagrindais, kaip sklandymo mėgėjų sekcija. Juk yra suprojektuoti sklandytuvai, su kuriais kadaise buvo skraidoma Kulautuvoje (tik ar likę jų brėžiniai?). Suprantu, mano siūlymas gali atrodyti naivus, ne vaikams imtis tokio darbo, juo labiau, kad Prienų sportinės aviacijos gamykloje statomi sklandytuvai, skirti pažangių apmokymui skraidyti. Nesupraskit, kad aš siūlau visiems lėkti į praeitį. Gal mane paveikė gražios rašytojo J. Dovydaičio knygos, kurias perskaitydavau po kelis kartus, gal aš, kaip tas Don Kichotas, prisikaitęs knygų, pasidariau naivus! Bet man atrodo, kas savo rankomis pasidarytų sklandytuvą, tam maloniau būtų skraidyti su tokiais „duonos“ jau yra ragavę — ar verta!

Idomu, ar likę medinių sklandytuvų brėžiniai, sakysim, BK-6, BRO-12, ar kitų šio tipo aparatų?

J. GIEDRAITIS

Vilnius

ANTANO GUSTAIČIO LĖKTUVAI

„Sparnų“ skaitytojas R. MINTAUTAS nori sužinoti, kuo skyrėsi atskiromis serijomis gaminami konstruktoriaus Antano

Gustaičio lėktuvai ANBO-III. Į klausimą atsako aviacijos istorikas Jonas Monkevičius.

Paryžiuje baigęs Nacionalinę aeronautikos mokyklą, majoras Antanas Gustaitis 1929 metais suprojektavo dvivietį lėktuvą pratyboms ANBO-III. Lėktuvas buvo gaminamas Kauno aviacijos dirbtuvėse.

Jo liemuo suvirintas iš keturių pagrindinių chromansilio lonžeronų, 30-ties strypelių ir šešiolikos skersinių — liemens formos apačioje. Liemens priekis ir galas po stabilizatoriumi dengti poliruota duraliuminio skarda. Profiliuota viršutinė liemens dalis dengta klijuote, o likusieji — drobe. Pilotų kabinos atviro, su organinio stiklo vėjo apsaugos skydeliais. Tarp variklio ir priekinės piloto kabinos įtaisytas kuro bakas, atskirtas priešgaisrinio skydu.

Medinės konstrukcijos sparnas turi du pagrindinius lonžeronus. Priekinė sparno briauna dengta klijuote. Aukštai pakelti sparnai varžtais pritvirtinti prie centroplano ir nuo važiuoklės mazgų paremti spyriais. Stabilizatoriaus karkasas pagamintas iš chromansilio vamzdelių, aptrauktas drobe. Jis iš apačios sutvirtintas spyriais. Pirmosios serijos lėktuvuose posūkio vairo buvo su smailia viršūne, o vėlesnėse serijose jo forma buvo pakeista, jau su aerodinaminio kompensatoriumi. Važiuoklė — su guminiiais amortizatoriais. Ratai dviračio tipo su stipiniais, aptraukti drobe. Po liemeniu, tarp važiuoklės spyrių buvo įtvirtintas elektros srovės gaminimo ge-



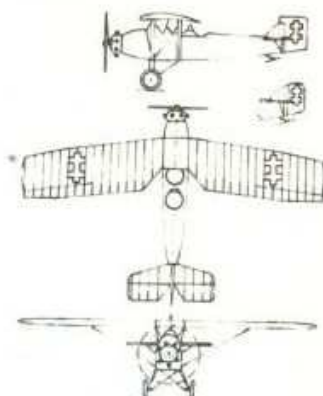
ANBO III liemuo prieš aptraukiant drobe. Įmontuotas variklis Walter NZ-120 AJ.

neratorius, kurį skridimo metu veikiant pasipriešinimui suko mažas propeleris.

ANBO-III prototipų (gamyklos numeris 33) ir pirmosios serijos lėktuvų (nr. 44, 45, 47, 48) liemenys trumpesni ir todėl tūpdami bei riedėdami taku lėktuvai buvo labai nestabilūs. Todėl vėlesnių serijų lėktuvai ANBO-III turėjo vienu metru ilgesnius liemenis.

Pirmieji ANBO-III lėktuvai buvo su devynių cilindry 145 AJ galingumo oru aušinamais varikliais Walter „Mars“. Vėliau naudojami — Siemens „Schuchert 12“ (112 AJ), Armstrong Siddeley „Ganet major“ (160 AJ), Armstrong Siddeley „Mongoose“ (150 AJ) ir kiti varikliai. Jie buvo su mediniais, dviejų menčių nekeičiamo žingsnio propeleriais. Jų diametras ir žingsnis priklausė nuo variklio galin-

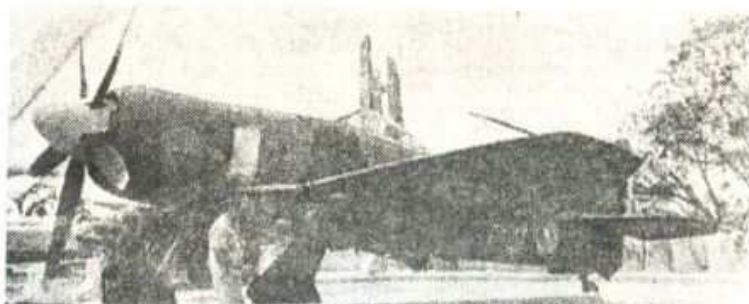
gumo ir apsisukimų skaičiaus. Nuodažyti rudai, o sparnų ir liemens apačia — žydra spalva. Ant sparnų ir posūkio vairo buvo nupiešti Lietuvos karo aviacijos skiriamieji ženklai — balti juodai apvedioti Vyčio kryžiai.



TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	10,60 m
Liemens ilgis (7,00 m.)	8,00 m
Lėktuvo aukštis	2,70 m
Sparnų plotas	13,30 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	580 kg
Skridimo svoris	880 kg
Didžiausias greitis	185 km/val.
Perskridimo greitis	145 km/val.
Didžiausias aukštis	4500 m
Skridimo nuotolis	580 km

Koks šis aparatas?



Skaitytojas R. VYZINTAS iš Utenos atsiuntė šią nuotrauką ir nori sužinoti lėktuvo tipą ir jo techninius duomenis.

Nuotraukoje pavaizduotas anglų karinis lėktuvas Hawker Sea Fury F. B. Mk. X. Šis lėktuvas, sukurtas kaip naikintuvas, tinkamas ir žemės objektams atakuoti. Anglijos karinių oro pajėgų įvestas į rikiuotę Antrojo pasaulinio karo pabaigoje, lėktuvas daug kartų buvo tobulinamas. Pokario metais lėktuvai Sea Fury plačiai buvo naudojami Birmoje, Kuboje, Pakistane, Egipte ir kitose šalyse. Paskutiniai lėktuvai iš eksploatacijos buvo išimti tik 1956 metais.

Lėktuvas turėjo laisvai nešančius

sparnus ir klasikinę įtraukiamą važiuoklę. Buvo ginkluotas keturiomis 20 mm patrankėlėmis, nešė dvi po 450 kg sveriančias bombas, arba keturias raketas. Turėjo aštuoniolikos cilindry dvigubos žvaigždės 2580 AJ galingumo variklį ir penkių menčių propelerį.

TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	11,71 m
Lėktuvo ilgis	10,55 m
Lėktuvo aukštis	4,46 m
Sparnų plotas	28,00 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	4150 kg
Skridimo svoris	5602 kg
Didžiausias aukštis	10900 m
Skridimo nuotolis	1120 km



ANBO III. 42. Variklis — Walter Mars I 145 AJ.

Nuotraukos iš J. Monkevičiaus archyvo.

TRISE — RANKA RANKON



Tokių entuziastų, kaip mūsų uostamiesčio skraidūnai — nedaug kur sutiksi. Kai prieš ketvertą metų čia buvo įsteigta Kauno skraidyklų klubo Klaipėdos grandis, o jai vadovauti sutiko jaunas energingas skraidyklų sporto entuziastas Arvydas Griškis, būrelis vaikinių iš įvairių uostamiesčio įmonių savo veiklą turėjo pradėti, kaip sakoma, nuo nulio. Patys įvairiausiais būdais ieškojo medžiagos skraidyklėms siūti, vamzdelių, troselių, veržlių ir kt. Nebuvo sąlygų darbui. Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo patalpos nedidelės, be to, jose jau seniai yra įsikūrę ir aviamodeliuotojai. Rūpesčių būdavo daug, tačiau entuziazmo, energijos ir ryžto — dar daugiau. Tai geras žinojo Klaipėdos miesto valdžia. Bet ji nebuvo abejinga stebėtoja. Miesto vykdomojo komiteto pirmininkui, dabar Lietuvos Aukščiausiosios Tarybos deputatui, nuosirdžiam aviacijos sporto gerbėjui Alfonsui Žaliui pritarus, viename suremontuotame Klaipėdos senamiesčio name skraidūnams buvo paskirtos naujos erdvios patalpos. Tarsi upė po pavasarinio potvynio dabar skraidūnų veikla iškart įgavo galingą „srovę“. Naujose patalpose darbas kiekvieną dieną kunkuliavo iki vėlumos. Vykto jaunų skraidūnų ruošimo seminariai, skraidyklų kūrimo darbai. Vieni gaminosi nuosavas skraidykles, dar kiti ruošė skraidymų bazės statybos planus ir dokumentaciją.

Šių metų vasaryje skraidyklinin-

kai įgijo naują priklausomybę — tapo savarankiška Klaipėdos ATSK skraidyklų grandim. Dirbti pasidaro lengviau. Matydamos, kad nė kiek nemažiau kūrybingai darbuojasi ir motoskraidyklų bei ultralengvų skraidymų aparatų kūrimo entuziastai, Arvydas Griškis, geros širdies ir supratingas žemaitis, pasiūlė šiemis burtis draugėn su skraidyklininkais ir kartu glaudtis naujosiose klubo patalpose.

Malonu matyti vieningą veržlį „trijų srovių“ tėkmę. Kai Utriuose, Klaipėdos rajone, reikėjo ant stataus Minijos šlaito įsirengti mokomųjų skraidymų bazę — visi kibę į darbą. Detalių, medžiagų, įrankių skraidymo aparatų statybai visi ieško, kur tik kas gali, neskirstydami pareigų ir rūpesčių „čia tavo, o čia — mano“.

Nors iki Minijos šlaito Utriuose ne viena dešimtis kilometrų, kelias iki skraidymų bazės nepailgsta, nes ir maršrutiniais autobu-sais pakeliui. Čia praėjusiais metais labai organizuotai vyko įdomios aviaralio varžybos motoskraidyklėmis, vertintos kaip Respublikos čempionatas. Iš 22 sportininkų, pernai skraidžiusių Utriuose, kituose renginiuose beveik šimtą valandų, vienas baigė vykdyti pirmo atskyrio normatyvus, du įvykdė antro, o šeši trečio sportinio atskyrio reikalavimus. Profesinės technikos mokyklos auklėtiniai Taidas Katinas ir Gražvydas Adamonis, taip pat „Baltijos“ žvejų kolūkio darbininkas Alfredas Motuzas pakviesti į Respublikos jaunimo

rinktinę. Beje, klaipėdiečių skraidūnų komandos pernai respublikinėse pirmenybėse užėmė antrąją ir trečiąją vietas.

Daug keblumų yra gaminant skraidykles. Sunku gauti nusipirkti medžiagos, vamzdelių, įvairių detalių. Reikia daug fizinės energijos, sumanumo ir net apsukrumo, norint gauti ko nors reikalingo. Laimė, kol kas uostamiesčio skraidūnus lydi sėkmė. Jie jau turi pasigaminę penkiolika skraidyklų, kurių trys — sportininkų nuosavos.

Nuo „bomotorių“ nenori atsilikti ir motoskraidyklų mėgėjai. Norint pasistatyti motoskraidyklę, ir dirbti reikia daugiau, ir sudėtingesnės įrangos būtina turėti, nekalbant jau apie lėšas medžiagoms bei motorėliui įsigyti. Didelė paspartis yra Klaipėdos jaunimo techninės kūrybos centras „Tempas“ (direktorius A. Dudnikas). Centrai aktyviai remiant buvo pastatyta dvivietė motorizuota skraidyklė, kurią bus galima naudoti ne tik sporto reikams, bet ir žemės ūkyje, ekologinėje veikloje. Jau užbaigė statyti savo motoskraidyklę ir Gargždų buitinio gyventojų aptarnavimo kombinato radijo patarnavimų įmonės „Signalas“ radiomechanikas A. Vilčinskas. Kitas dvi motoskraidykles klubo nariai žada baigti šią vasarą.



Didžiausias klube yra ultralengvų skraidymo aparatų kūrimo ir statybos entuziastų būrys. Jų net 26 iš įvairiausių Žemaitijos kampelių: Klaipėdos ir Gargždų, Tauragės ir Upynos, Mažeikių ir Telšių, Šilutės ir Kartenos. Nuo ankstyvo pavasario Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo aerodrome, skraidydami instruktoriams vadovaujant sportiniais lėktuvais „Vilga“, jie mokėsi aviacijos technikos supratimo, vairalazdės paklusnumo, skraidymo, lėktuvo valdymo įgūdžių.

Visi šios sekcijos nariai — dideli galvočiai. Štai klaipėdiečiai Naftos žvalgybos ekspedicijos kapitonas-globotojas Igoris Orlovas ir Pramoninės statybos susivienijimo „Klaipėda“ šaltkalvis brigadininkas Petras Ščepanavičius baigia statyti savos konstrukcijos lėktuvėlius. Jų pavyzdžiu seka ugniagesys iš Gargždų Pranas Stonkus, Tauragės skaičiavimo mašinų gamyklos inžinierius Arvydas Kirsnauskas, Klaipėdos kojinių fabriko meistras I. Gridiajevas.

Antanas Viliušis iš Upynos ir Tauragės skaičiavimo mašinų gamyklos technikas Edmundas Žilius — nebe pradžiamoksliai lengvų skraidymo aparatų kūrime. Edmundas, talkinamas bendradarbio Arvydo Kirsnausko, jau yra pastatęs motoskraidyklę, malūnsparnį (tiesa, variklis buvo per silpnas ir neskrido), lėktuvėlį, kuriuo skraidė iki praėjusių metų. Dabar jo statomas lėktuvas turėtų būti ir grakštesnis, ir tobulesnis.

Mėgėjiškos aviacijos Klaipėdos klubas, sutartinai ir produktyviai dirbantis jau nebe pirmus metus, į draugišką bendraminčių būrį žada priimti aviamodelizmo ir skraidymo šilto oro balionais mėgėjus. Tad ateityje klube būtų net penkos sekcijos.

Puoselėja klubo vadovai, ypač skraidūnai ir dar viena mintį — atkurti skraidymų bazę Nidoje. Kadai, kaip žinome, čia buvo įsteigta sklandymo mokykla. Lėkio-ti skraidyklėmis Nidoje yra labai palankios gamtinės sąlygos, o valdžia neprieštarautų, jeigu... Tas „jeigu“ — tai kariai pasieniečiai. Jie nieko nenori žinoti ir suprasti, nors visiškai ne apie masinius skraidymus svajojama. Į klaipėdiečių pagaidavimus, siūlymus, visokius raštus iš Pabaltijo karinės apygardos sulaukiama tik formalių atsirašinėjimų.

Skrietį antvėjuose virš Nidos kopų — viliojanti skraidūnų svajonė. Bet juk visais laikais niekam nebuvo draudžiama svajoti. Kaip byloja mūsų uostamiesčio mėgėjiškos aviacijos klubo veikla, skraidūnų laimėjimai, — jie yra realių stekių ir konkrečių darbų kūrėjai. Ir mes linkime, kad šiuose darbuose juos visada lydėtų sėkmė.

K. KAZIŪNAS

BUVUSIO LIETUVOS KARO LAKŪNO PRISIMINIMAI

Praėjusių metų „Sparnų“ trečiame numeryje pradėjome spausdinti buvusio Lietuvos karo aviacijos lakūno Aleksandro Gujos atsiminimus. Rašinyje „Iki 1940-ųjų birželio“ buvo pasakojama apie Lietuvos karo aviacijos kūrimosi etapus, lakūnų ruošimą, paskutines nepriklausomos Lietuvos karo aviacijos eskadrilės, dislokuotos Ukmergėje, kurioje tarnavo prisiminimų autorius, egzistavimo dienas. Buvo prisiminta 1940-ųjų metų birželio 14-osios įvykiai, Raudonosios armijos dalinių įsengimas, Lietuvos kariuomenės (taip pat ir aviacijos) prievartinis įjungimas į Raudonosios armijos sudėtį. Užsiminta ir apie pirmąjį karo dieną, kai fašistinė Vokietija užpuolė Tarybų Sąjungą.

Spausdinamame rašinyje autorius tęsia pasakojimą apie eskadrilės, kurioje tarnavo, vadų ir lakūnų likimą.

Po fašistinės Vokietijos aviacijos pirmojo mūsų lėktuvų subombardavimo Pabradės aerodrome, eskadrilės vadas majoras J. Kovas pareiškė, kad reikės persikristi į Mogiliovo miestą Baltarusijos teritorijoje. Po šio pareiškimo (įsakymo) majoro buvo paklausta, ką reikės daryti, nes skridimui į Tarybų Sąjungos teritoriją neturime žemėlapių. Išskrendant iš Ukmergės mums davė tik Lietuvos teritorijos žemėlapius. Neturėdami žemėlapių, reikiamų tolesniam skridimui iš Pabradės į rytus, ne tik negalėjome orientuotis vietovėse, tiksliai apskaičiuoti skridimo kryptį, kompasų, kitų prietaisų parodymų. Į tai mjr. J. Kovas atsakė, kad eskadrilės šturmanas majoras P. Masys išskrenda į Ukmergę atvežti reikalingus žemėlapius. Kaip minėjau pirmame rašinyje, tuo metu vokiečių lėktuvai įvykdė antrąjį Pabradės aerodromo antpuolį. Po antpuolio likusius sveikus lėktuvus išskirstėme į saugesnes vietas ir užmaskavome.

Mums išskridus į Pabradę, Ukmergės aerodrome liko tik vienas lėktuvas — naikintuvas Gloster-Gladiator, su kuriuo skraidė jaunesnysis leitenantas A. Morkus ir eskadrilės vado pavaduotojas Jarčiuk. Mums išskridus, A. Morkus, pakilęs lėktuvu virš aerodromo ir padaręs keletą aukštojo pilotazo figūrų, nukrito netoli aerodromo. Jaunesnysis leitenantas Morkus buvo palaidotas Ukmergės kapinėse. Šios avarijos priežasties niekas nesiėmė išaiškinti.

Nesulaukę iš Ukmergės su reikiamais žemėlapiiais šturmano ma-

Lėktuvas su žemėlapiiais negrįžo



1939 m. vasara. Per stažavimąsi 7-oje „Fiat“ naikintuvų eskadrilėje. Pirmas iš kairės stovi A. Guja.

joro Masio, iš Pabradės aerodromo pakilo pirmasis mūsų lėktuvas ANBO-41, pilotuojamas eskadrilės vado pavaduotojo vyr. leitenanto Jarčiuk su eskadrilės vadu majoru J. Kovu. Po kokios minutės pakilo antrasis lėktuvas ANBO-41, pilotuojamas eskadrilės komisaro vyr. leitenanto Zaiko su žvalgu leitenantu J. Kalasiūnu. Įkandin pakilo trečias lėktuvas, pilotuojamas leitenanto A. Kostkaus su žvalgu kapitonu V. Zuku. Pastarasis lėktuvas po kelių minučių grįžo atgal.

ANBO-51 ir svarstydamas paskutinius įvykius mūsų eskadrilėje, apie kai kurių mūsų lakūnų areštus, aš negalėjau suprasti priežasties. Juk Raudonosios armijos kariams nerodė jokios neapykantos, visur reiškėme tik draugiškumą, teikėme reikalingą pagalbą.

Nepriklausomos Lietuvos metais karine aviacija nebuvo uždara nuo visuomenės. Įjungus į Raudonosios armijos sudėtį, kada bazavomės Ukmergėje, dalinyje dažnai lankydavosi ekskursantai, norintys susipažinti su Lietuvoje pastatytais lėktuvais ANBO, bet dėl leidimo dabar jie gaudavo neigiamą atsakymą. Mes iš naujųjų vadų tik ir girdėdavome, kad visur — tik nepatikimi žmonės, kurių dauguma šnipinėja. Kodėl toks nepasitikėjimas? Taip ir neradau atsakymo. Tuo metu prie manęs priėjo leitenantas Stankūnas ir paklausė, ką aš manau daryti. Atsakiau, kad dar nieko nenusprendžiau, lauksiu grįžtant majoro P. Masio. Tada man buvo parodytas startui paruoštas lėktuvas ir pasiūlyta skristi kartu. Aš sutikau. Pakilus į orą, kai vedantysis lėktuvas paėmė kursą, skridimo kryptis buvo ne į rytus, o atgal į Ukmergę. Kodėl tokia kryptis skrido mūsų lėktuvas, man buvo neaišku. Gal toks buvo vado majoro J. Kovos paskutinis nurodymas?

Priartėjus prie Ukmergės, priekyje skridęs lėktuvas nerodė jokio ženklo leistis. Tik tada, kai priskridome Siesikų miestelį, buvo duotas ženklas pasiruošti nusileidimui. Lėktuvas nutūpė dobilienoje ant ežero kranto. Čia mus pasitiko leitenantas Stankūnas, Kasperas ir keletas kitų lakūnų, kurie buvo atskridę anksčiau su ANBO-41. Tai įvyko birželio 23 dieną apie 16 val. Lėktuvas tuoj pat buvo gerai užmaskuoti, o mums duotas nurodymas nuo jų nesitraukti.

Birželio 24 d. ryte prie lėktuvų pamatė majorą P. Masį. Kaip jis čia pateko ir šiandien man neaišku. Juk jis buvo išskridęs į Ukmergę parvežti į Pabradę žemėlapius.

Birželio 24 d. apie 15 val. pasirodė vokiečių motociklininkai. Pamatę mūsų lėktuvus, ėmė aiškintis, kas mes tokie. Išsiaiškinome greit. Apie 16 val. prie mūsų privažiavo sunkvežimiai. Visus mus susodino į šį sunkvežimį ir, vokiečių kareiviams lydint, buvome atvežti į Kėdainius. Apgyvendino vienoje mokykloje. Čia prie mūsų buvo paliktas vienas sargybinis, bet jis į mus nekreipė daug dėmesio. Majoras P. Masys liepė neišskiskirstyti ir laukti tolesnių nurodymų. Ryte prie mokyklos privažiavo nedidelis vokiečių kareivių autobusukas, į kurį buvome susodinti ir vieno vokiečių viršilos lydimi išvežti į Karaliaučius. Čia mus apgyvendino tuščiose kareivinėse. Dabar po rajoną laisvai vaikščioti jau negalėjome. Išsiaiškinus su vokiečių kariniais atstovais kas mes per vieni, mums buvo pasiūlyta įsijungti į vokiečių armijos eiles. Mes atsisakėme ir prašėme grąžinti mus į Lietuvą.

Vokiečių kariniai atstovai, gavę iš mūsų neigiamą atsakymą, po poros dienų pareiškė, kad mums bus taikomos tokios sąlygos, kaip Raudonosios armijos kariams. Taip jie ir padarė.

Kitą dieną mus traukiniu atvežė į tuščias vokiečių kariuomenės vasaros tipo kareivines Bavarijos srityje, kurios buvo paverstos raudonarmiečių belaisvių lageriu. Išbuvus šiame lageryje apie mėnesį, mus išvežė į belaisvių stovyklą „Stalag“ Rytrūsioje. Į šią belaisvių stovyklą buvo suvežti iš Pabaltijio kilę ir patekę į nelaisvę tarybiniai kariai. Čia sutikome daug mūsų tautiečių, taip pat latvių ir estų. Į darbus mūsų nevarė. Maitino silpnai, bet gyventi buvo galima. Šiame lageryje radosi ir lenkų belaisvių. Jie jautėsi geriau, nes juos globojo tarptautinė Raudonojo kryžiaus organizacija.

Spalio pradžioje mes buvome grąžinti į Lietuvą, į Kauną. Mes dar vilkėjome nepriklausomos Lietuvos lakūnų uniformomis. Kauniškiai prinešė maisto, suteikė medicininę pagalbą.

Taip baigėsi nepriklausomos Lietuvos karo aviacijos ir lakūnų gyvavimas.

A. GUJA



1940 m. gegužė. A. Guja su Kauno prekybos mokyklos ekskursantais Kauno aerodrome.

Šaulių sąjungos aviacija

Lietuvos Respublikoje, šalia Lietuvos karo aviacijos (LKA), Lietuvos Aero klubo (LAK), gyvavo ir kita gana veikli organizacija — Lietuvos Šaulių sąjungos (LSS) aviacijos būrys.

Šaulių aviacijos užuomazga laikytina sklandymo sekcija, kuri buvo įsteigta 1936 m. rugpjūčio mėnesį Kauno Artilerijos dirbtuvėse Šančiuose prie 6-osios priešlėktuvinės apsaugos šaulių kuopos. Jai vadovavo jaunesnysis leitenantas Z. Stanaitis. 1937 m. sklandymo sekcijos nariai, kurių buvo keliasdešimt, pasistatė mokymą sklandytuvą T-1. Sklandytojai įsikūrė Petrašiūnuose, surengė čia angarą. Prižiūrint instruktoriui G. Miliūnui, pirmuosius skridimus atliko dvidešimt penki sekcijos aktyvistai. Po kurio laiko jie pasistatė ir antrąjį sklandytuvą. Gabesnieji sklandytojai toliau skraidė Lietuvos Aero klubo Nidos sklandymo mokykloje, kurioje išeidavo visą apmokymo kursą ir gaudavo įvairių laipsnių pilotų vardus.

1936 m. lapkričio 29 d. pradėjo veikti LSS Kauno 1-osios rinktinės aviacijos būrys, kuris vėliau betarpiškai priklausė Šaulių sąjungos centro vadovybei. Aviacijos būrio steigiamajame susirinkime dalyvavo LSS vadas plk. P. Saladzius, LAK viršininkas plk. inž. A. Gustaitis, Lietuvos Aero klubo pirmininkas prof. Z. Zemaitis. Pirmaisiais būrio nariais tapo trisdešimt šaulių. Būrio vadu buvo paskirtas lttn. A. Krasnickas — Audronis.

LSS aviacijos būrys atliko nemažą organizacinį darbą, nes visų pirma reikėjo įsigyti lėktuvų. Buvo rengiami minėjimai, paskaitos, vakarai, renkamos lėšos lėktuvams įsigyti. 1937 m. pabaigoje lėktuvo pirkimo fonde buvo surinkta 37 tūkstančiai litų. Pradžioje norėta pirmąjį būrio sportinį lėktuvą statyti Kauno aviacijos dirbtuvėse, bet netikėtai įvykiai pakrypo kita linkme.

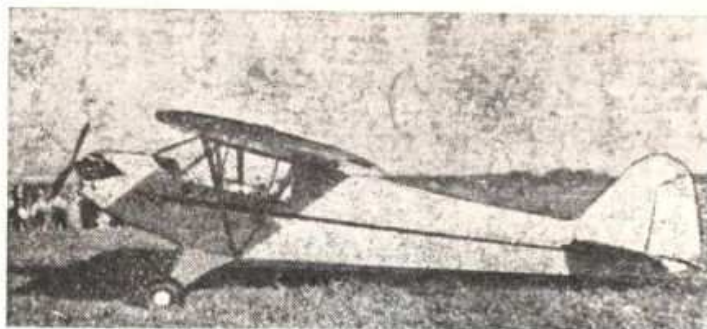
Amerikos lietuvių S. Dariaus-S. Girėno aeroklubas Brookline 1938 metais už 1650 dolerių nupirko naują Piper firmos mokymo-treniruotės lėktuvą „Teylor Cub“ ir nutarė jį padovanoti LSS aviacijos būriui. Laivu atgabentą lėktuvą tą pačių metų rugpjūčio 12 d. šauliams įteikė iš JAV atvykęs P. Šaltenis. „Sakalu“ pavadinto lėktuvo krikštytos įvyko Kauno aerodrome. 1938 m. rudenį „Sakalas“ patyrė avariją: Kauno aerodrome netikėtai susidūrė su Lietuvos karo aviacijos lėktuvu ANBO II. Tik po

poros mėnesių „Sakalas“ buvo sutaisytas.

Aviacijos būrio veiklai vieno lėktuvo nepakako. Kai aukų fonde susikaupė pakankamai pinigų, Hans Klemm aviacijos firmoje buvo užsakytas mokymo ir treniruotės lėktuvas Klemm KL35b, tinkantis ir aukštajam pilotui. Už jį buvo sumokėta 38 tūkstančiai litų. Lėktuvą, pavadintą „Sakalas-2“, 1938 m. gruodžio 1 d. į Kauną atskraidino kpt. A. Kranickis ir lttn. L. Lendraitis, per 6 val. 10 min. įveikė 1400 km nuotolį.

Netrukus LSS centro taryba toje pat firmoje užsakė dar du lėktuvus Klemm KL-35b. Jie kainavo po 70 tūkstančių litų, kuriuos paaukojo įvairios Lietuvos pramonės firmos ir visuomenė. Lėšos buvo renkamos ir kitokiais būdais. Pavyzdžiui, 1939 m. gegužės 13 d. Kauno Ateitininkų salėje įvyko vakaras-koncertas, kuriame dalyvavo Valstybės operos solistai A. Staškevičiūtė ir J. Mažeika, o gautas nemažas pelnas paskirtas lėktuvų pirkimo fondui. Naujuosius lėktuvus, pavadintus „Sakalu-3“ ir „Sakalu-4“, tą pačių metų birželio viduryje į Kauną parskaudino kpt. A. Krasnickis, lttn. J. Andriūšis ir lttn. L. Lendraitis. Minint LSS 20-ąsias įkūrimo metines, birželio 25 d. Kauno aerodrome įvyko lėktuvų krikštynų apeigos, po to — aviacijos paradas. Naujaisiais „Sakalais“ buvo pademonstruotas aukštasis pilotas. Aviacijos būrio lėktuvai buvo laikomi Lietuvos aeroklubo angare.

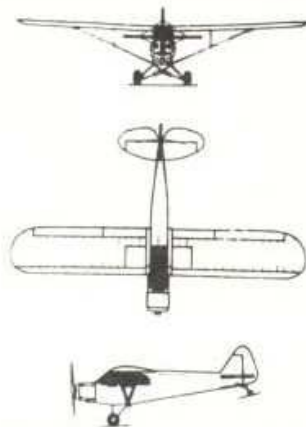
1939 m. spalio mėnesį Lietuvai atgavus Vilnių aviacijos būriui buvo perduota Aukštągario sklandymo mokykla kartu su sklandytuvais, lenkų statytu angaru, dirbtuvėmis ir bendrabučiu. Sklandymo mokyklai, pavadintai S. Dariaus-S. Girėno vardu, vadovavo viršininkas, kartu ir vyresnysis instruktorius lakūnas A. Gysas. Pirmojoje grupėje nuo 1940 m. birželio 1 d. skraidė dešimt jaunų sklandytojų. Netrukus, Sovietų Sąjungai okupavus Lietuvą ir likvidavus LSS bei jos aviacijos būrį, Aukštągario sklandymo mokykla perėjo Lietuvos Aero klubo žiniai.



Dviejtis, aukštasparnis monoplanas. Prototipas išbandytas 1936 m. Jis buvo žinomas ir vertinamas dėl stiprios konstrukcijos ir gerų eksploatacijos savybių, tiko įvairiems aviaciniams tikslams. Sparnai, liemuo ir vairai pagaminti iš metalo, dengti drobė. Uždaroje kabinoje sėdynės įrengtos viena šalia kitos. Vairai sudvejinti. Važiavimui paprasta, su hidrauliniiais stabdžiais. Propeleris medinis, dviejų menčių. Dviejų cilindru oru aušinamas variklis Rolls Royce — Continental A-40-3, kurio galios galimas 37/40 A.J.

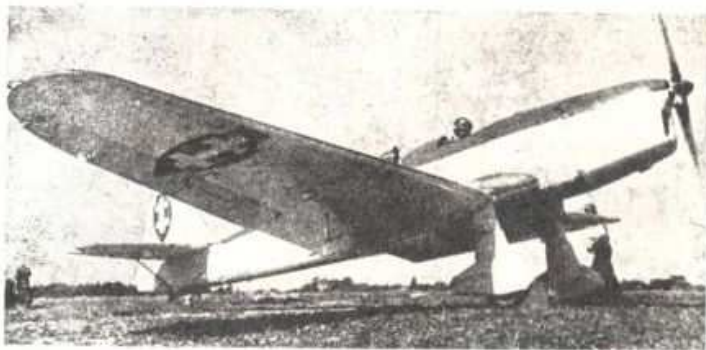
Lėktuvas buvo nudažytas geltona spalva. Abiejų liemens pusių vidurinėje dalyje — ištisinė tamsi juosta. Sparnų apatinėse pusėse LSS ženklas — baltas Vyčio kryžius raudoname skyde.

Kai kurie techniniai duomenys: sparnų ilgis — 10,70 m, liemens il-



gis — 6,80 m, sparnų plotas — 15,58 m², skridimo svoris — 440 kg, didžiausias greitis — 130 km/val.

KLEMM KL-35b

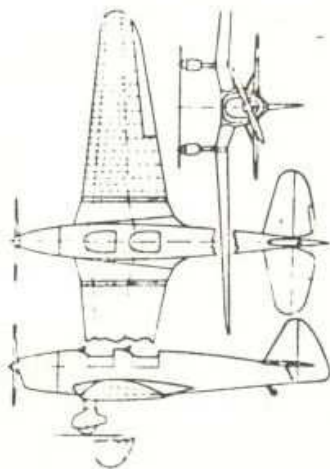


Lėktuvo prototipas pastatytas 1935 m. Buvo aptakių aerodinaminių formų, vikrus ir pavaldus ore. Laikomas vienu moderniausių ir populiariausių to meto sportinių lėktuvų. Statytas didelėmis serijomis. Mokymo tikslams naudotas iki Antrojo pasaulinio karo pabaigos.

Dviejtis žemasparnis monoplanas. Sparnai pagaminti iš suvirintų plieninių vamzdžių ir medžio, liemuo — ištisai metalinės konstrukcijos. Dengtas drobė. Pilotų kabinoje atviros, įrengtos viena už kitos. Valdymas dvigubas. Važiavimui tradicinė, konsolinio tipo. Propeleris dviejų menčių, medinis. Variklis Hirth HM 504 A, keturi oru aušinami cilindrai, 85/105 A.J galios.

Aviacijos būrio lėktuvai buvo nudažyti baltą spalva. Sparnų viršutinė pusė — su raudonomis juostomis. Sparnų apatinėje pusėje ir vertikalaus vairo pusėse nupieštas baltas Vyčio kryžius raudoname skyde.

Kai kurie techniniai duomenys: sparnų ilgis — 10,40 m, liemens ilgis — 7,50 m, sparnų plotas — 15,20



m², skridimo svoris — 715 kg, didžiausias greitis — 215 km/val.

V. JURKSTAS

Atkūrus nepriklausomą Lietuvos valstybę, nauji rūpesčiai užgrūna ne tik valstybines, visuomenines organizacijas. Keičiasi ir sportinės veiklos, sporto kolektyvų darbo principai. Neaplenkė tai ir Respublikos aviacijos sporto klubų. Aviacijos sportininkus, kitų technikos sporto šakų atstovus labiau, negu masinio sporto entuziastus palietė ši staigiai užgrūvusi pertvarkos našta.

Kokia Lietuvos aviacijos sporto ateitis? Šia tema ir kitais aviacinė visuomenę jaudinančiais aktualiais klausimais „Sparnų“ korespondentas KAZYS KILCIAUSKAS kalbėjosi su Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo, neseniai pažymėjusio gyvavimo trisdešimtmetį, viršininku sporto meistru Albertu DULKE.



— Kaip vertinate pertvarką sportiniame gyvenime, galimas savanoriškos draugijos ir ypač aviacijos sporto klubų reformas?

— Galvodami apie ateitį, negalime neįvertinti ir praeities, mūsų aviacijos sporto klubų veiklos nuo pat įsikūrimo iki šių dienų. Manau, kad ne be pagrindo šiandien Lietuva vadinama aviacine respublika. Plačiai žinomi Lietuvos sklandytojų, lakūnų pilotazhininkų, parašiutininkų ir net aviamodeliuotojų pasiekimai. Nei likimui, nei savanoriškai draugijai neturėtume jausti nuoskaudų, nes, kaip bebūtume šiandien linkę kalbėti, be DOSAAF Lietuvos organizacijos, jos vadovų rūpesčio kažin ar būtų me sugebėję visuose didžiausiuose miestuose ir daugelyje rajonų įsteigti aviacijos sporto klubus, gauti ne vieną dešimtį sklandytuvų bei sportinių lėktuvų, išmokyti tūkstančius vakinių ir merginų skraidyti, šokinėti parašiutu, konstruoti aviamodelius, statyti paprasčiausius lengvus skraidymo aparatus. Tai pirmiausia ir norėčiau pažymėti, vertindamas mūsų šį Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo darbą ir pasiekimus. Lengva ranka nubraukti viską, juo labiau pasmerkti, kaip kai kas dabar mėgina daryti, būtų neteisinga ir nedora. Kitas dalykas — vadinamais stagnacijos metais vyravusi perdėm centralizuota vadovavimo sistema, daugiau stabdžiusi, o ne skatinusi dirbti geriau, veikliau ir išradingiau. Priežastis — draugijoje aviacijos sportui vadovavusios karinės biurokratijos apsidraudėliškas požiūris, įvairiausi apribojimai, besaikis popieriz-

mas. Pavyzdžiui, buvo leidžiama skraidyti tik dvi dienas iš eilės, o sportininkui per vieną dieną — tik šešias valandas, buvome verčiami pildyti žūsnis visiškai nereikalingos dokumentacijos.

Jeigu dabar bandomė pakeisti ne tik tokio darbo bei vadovavimo stilių, draugijos pobūdį, viską turime daryti apgalvotai, o ne savotiško „perversmo“ skatinami, pakeisdami tik organizacijos iškaabą. Atvirai pasakius, mūsų aviacijos sporto klubai faktiškai armijai mažai ką padėjo. Apie tai tik nepagrįstai labai daug buvo kalbama. Pagrindinis klubų uždavinys buvo — kultivuoti aviacijos sportą. O čia galima būtų išskirti jaunuolių, sugebančių skraidyti, atranką, kaip vieną armijos rėmimo faktą.

— Kokia, jūsų manymu, aviacijos sporto klubų ateitis?

— Dabar esanti klubo etatinė

planinio sklandytojų ruošimo ir, norime mes to ar ne, už skraidymus iš sportininkų turėsime imti nustatytą mokestį, kaip daro kitos sporto organizacijos. Be to, reikės ieškoti ir vadinamųjų sponsojų, kurie galėtų remti materialiai.

Mūsų klubą jau daugelį metų šefuoja Kartenos (buvęs Zemaitės) kolūkis (pirmininkas Vytautas Valušis). Vedame derybas su Kauno politechnikos instituto Klaipėdos filialo mokslininkų įsteigtu kooperatyvu. Jie domisi pigios energijos gavimo iš vėjo jėgainių galimybėmis. Turi didelę programą įvairiems bandymams atlikti. Jiems patogiausia būtų mūsų klubo aerodromo teritorijoje pasistatyti tuos „malūnus“, naudotis esamomis patalpomis, technika. Už tai šis kooperatyvas garantuoja klubui mokėti apie 40 tūkstančių rublių per metus su sąlyga, jeigu kooperatyvas bus atleistas nuo mokesčio mokėjimo Klaipėdos miesto savivaldybei. Visa tai dabar aptariame. Manome, kad tam turėtų pritarti didelis aviacijos sporto gerbėjas ir mūsų klubo rėmėjas, ilgametis Klaipėdos miesto vykdomojo komiteto pirmininkas, dabar Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos deputatas Alfonsas Žalys. Be to, neat-sisakome galimybės ir patys klube organizuoti gamybinę veiklą. Jau

Kalbėdami apie Tarybų Sąjungos Gynybos ministerijos „geranoriškumą“, ji turėtų vertinti nevienareikšmiškai. Štai tik vienas pavyzdys. Kai šį pavasarį Klaipėdos, Šilutės, Šiaulių, Vilniaus klubams reikėjo iš Sachty parskraidinti suremontuotus savus sportinius lėktuvus, mums buvo nedviprasmiškai pasakyta, kad šių lėktuvų negausime. Problema — kuo ateityje turėsime skraidyti?

— Mūsų aviacijos sporto klubai nėra ir turbūt nebus privatūs, kaip, pavyzdžiui, užsienyje!

— Kiek man žinoma, užsienyje klubas yra sąjunga žmonių, turinčių nuosavus sklandytuvus arba lėktuvus.

— O ką manote apie Jaunųjų sklandytojų mokyklą, kuri buvo įkurta ir Klaipėdoje, veikė kituose aviacijos sporto klubuose?

— Sunku bus išlaikyti šias mokyklas. Čia vėl atsikira problema, nes ir jaunimui skirti sklandytuvai brangiai kainuoja.

— Neturėsime jaunimo, nebus ir aviacijos sporto, negalėsime didžiuotis pasiekimais, kokių turime šiandien, nebus augimo ir pažangos.

— Pirmiausia tai turėtų rūpėti valstybei, Lietuvos Respublikos vyriausybei. Bet... Jaunimas dabar kažkodėl abejingas sklandymo sportui. Štai šį sezoną į mūsų klubą atėjo tik aštuoni pirmamečiai. Taip dar nėra buvę. Reklaminius plakatus buvome iškabinę visose 24 miesto mokyklose, porą kartų apie klubą, sklandymą pasakojome miesto laikraštyje, kviesdami jaunuosius entuziastus į aviacijos sportininkų gretas. Deja...

Esu linkęs manyti, kad jaunimo abejingumą išugdė mūsų pačių gyvenimo būdas, kai daug kas, ypač galimybės patekti į sporto sekcijas, pasiekiamos be jokių paties jaunuolio pastangų, net be jokio mokesčio, kad ir simbolinio, bent už technikos naudojimą. Jie jaučiasi, tarsi eity į profesinę technikos mokyklą vien todėl, kad reikia kažkur mokytis, susirasti draugų. O ką mokytis — nesvarbu. Nepatiks — nesimokys. Ne ką gudresnis požiūris ir į kultūros bei kitas gyvenimo sferas, kuriose daug kas taip pat labai lengvai ir nepamatuotai brukama. Ar tai nėra viena priežastis, išugdžiusių ir sąlygojančių paauglių abejingumą.

— Kiek sportininkų jūsų aviacijos sporto klube ateityje galėtų treniruotis ir skraidyti?

— Turint tiek skraidymo technikos, kiek dabar — ne mažiau kaip keturiasdešimt. Ir skraidymams neturėtų būti jokių apribojimų. Tačiau tai nereikia, kad galima būtų kokia saviveikla. Turi būti griežtai reglamentuojamas aviacinės technikos eksploatavimas ir priežiūra, apibrėžtos kiekvienam sportininkui privalomos sanitarinės normos. Būtinai taip pat skraidymų

ANT SLENKSČIO

darbuotojų struktūra yra labai išpūsta. Šių darbuotojų atlyginimai yra dideli, o darbo naudingumo koeficientas, atsižvelgiant į jų ir sportininkų, besitreniruojančių klubų, skaičių yra labai menkas. Gyvenimas rodo, kad dabartiniuose aviacijos technikos sporto klubuose etatiniais turėtų dirbti tik klubo viršininkas, skraidymų vadovas (kartu ir instruktorius) ir inžinierius arba aviatechnikas, neskaitant mediko, valytojos bei technikos apsaugos aerodromuose darbuotojų. Kiti specialistai, jeigu reikia, galėtų būti samdomi. Lakūnų buksyrų tojų, instruktorių pareigas turėtų patikėti visuomenininkams, sudėtingiausiu vasaros sezono metu arba varžybose jiems apmokant pagal galimybes už triušą. Skraidymus organizuoti reikėtų nuo balandžio mėnesio iki rugsėjo pradžios. Žiemą rengti mokomuosius skraidymus būtų netikslinga.

— Iki šių metų aviacijos sporto klubus finansavo draugija. Bet šios „katino dienos“ jau pasibaigė. Kaip jūsų, o taip pat ir kiti klubai dabar versis, iš kur ims lėšų pragyvenimui ir sportinei veiklai?

— Reikės atsisakyti vadinamojo

dabar gaminame ir pardavinėjame nebrangius aviamodeliukus, kuriuos iš detalių vaikai patys lengvai gali sukonstruoti. Kaina neviršija dviejų rublių.

— Čia, kaip supratau, kalbėjote apie tas lėšas, kurios reikalingos klubo etatiniam darbuotojams išlaikyti. O iš kur imsite pinigų sklandytuvams, sportiniams lėktuvams, radio ir kiti aparatūrai, transportui įsigyti, jau nekalbant apie benzina, kitus poreikius?

— Jeigu šitos „naštos“ nesiims Lietuvos Respublikos valstybinės arba kitokios (pavyzdžiui, technikos sporto vystymo) organizacijos, dabar gyvuojantys aviacijos sporto klubai bus priversti užsidaryti.

— Jeigu minėta aviacinė technika bus Lietuvos Respublikos turta, tai tikėtis tokio rūpinimosi gal ir būtų realu.

— Galimos įvairios situacijos. Aš kalbu apie lėšas, reikalingas aviacinei technikai įsigyti, jos remontui. Dabar mūsų klubuose turimus sklandytuvus, sportinius lėktuvus perdavė TSRS Gynybos ministerijai. Kam beprklaustytų visa ši aviacinė technika, ji turi vertę ir reikalauja eksploatacinių išlaidų.

dieną meteorologinių aplinkybių sąlygų apribojimai.

Kol kas ne nuo mūsų priklausio Respublikos oro erdvės naudojimo galimybės. Riboją karinės aviacijos skraidymai. Ir ne tik tai. Šiuo metu galioja tokia nuostata: jeigu, pavyzdžiui, mūsų klubo sklandytojai pasirinktu maršrutu norėtų skristi pro Telšius, kurie yra už 46 kilometrų, o Telšių klubo sklandytojai tuo metu taip pat treniruotųsi, mūsiškiams draudžiama ir prisiartinti prie telšiškių skraidymų zonos arčiau kaip 25 km. Žinant, kaip išsidėstę aviacijos sporto klubai Respublikoje, išeitų, kad saulėtą dieną niekas neturėtų galimybės skristi maršrutais, nes jie kirstų vieno ar kito klubo skraidymų zonas. Oro erdvės problema ateityje, manau, turėtų spręsti išspręsus Lietuvos vyriausybę.

— Kokie turėtų būti Respublikos aviacijos sporto klubo veiklos principai? Kas vadovautų jiems, na, sakysime, kontroliuotų jų darbą!

— Aviacijos sporto klubai pagal priklausomybę turėtų būti pavaldūs Lietuvos nacionaliniam Aeroklubui, kuris jokių būdu negali būti įspraustas į „karinius rėmus“. Kaip šią sportinę organizaciją

įsivaizduoju? Tai turėtų būti savarankiškų aviacijos sporto klubų sąjunga, kurios veikla grindžiama lygiateisiškumo ir savanoriškumo principais, o vadovybėje būtina turėtų būti kiekvieno klubo atstovas. Be kita ko, Aeroklubas rūpintųsi ir aviacijos sporto priemonių — Respublikos pirmenybių, draugiškų ir tarptautinių varžybų, aviacijos įvenčių — rengimu, kita organizacine veikla. Aeroklubui taip pat turėtų rūpėti aviacinės technikos įsigijimo galimybės. Į viską žiūrėkime realiai: klubas neturės tiek lėšų, kad pats galėtų nusipirkti lėktuvą arba sklandytuvą, sumokėti už jų kapitalinį remontą.

— Kokiais įstatymais turėtų vadovautis darbe aviacijos sporto klubai, taip pat Lietuvos Aeroklubas!

— Tokius įstatymus privalome sukurti. Ne kas nors vienas, kaip dabar bando daryti Telšių ATSK viršininkas S. Kasperavičius. Reikia pasitelkti teisininkus, aviacijos sporto organizatorius — praktikus, pasižvalgyti po kitų šalių sportinės aviacijos kodeksus ir pasinaudoti viskuo, kas racionalu ir naudinga. Dabar dažnai mėgstame dekla-

ruoti apie demokratiją. Bet tai, kad visuomeninės klubo tarybos vaidmenį stengiamės iškelti iki valdymo teisių — toli gražu ne demokratija. Negalima sumenkinti vadovaujančio klubo viršininko vaidmens ir atsakomybės už visą klubo veiklą.

Kol kas esame užmiršę sklandytuvų bei sportinių lėktuvų valstybinį draudimą. Gal todėl, kad sudaužius ar apgadinus sklandytuvą sportininkui dabar neprisieina nieko mokėti, o sklandytuvą paprasčiausiai nurašomas. Užsienyje, pavyzdžiui, taip nebūna. Draudimo mokestį privalėtų mokėti klubas.

Žodžiu, problemų — aibės. Jas bus įmanoma spręsti, jeigu mūsų aviacijos sporto padangėje klestės santarvė, nuoširdumas, susiklausymas ir geranoriškumas. Neturi būti konfrontacijos ir tarp dabar veikiančių aviacijos sporto visuomeninių organizacijų: draugijos aviacijos skyriaus ir Lietuvos aeroklubo bei Respublikos aviatorių sąjungos, klubų vadovų ir visuomeninių tarybų. Nesantaikos „sėkla“ neturėtų rasti dirvos mūsų veikloje ir ateityje. O dabar pirmučiausias mūsų uždavinys — išsaugoti sunkiai ir ilgai puoselėtą Lietuvos sportinę aviaciją.

ATKELTA IŠ 3 p.

paduotas... Taurinskui, kuris jį, matyt, kažkur išmetė. Vietoj to, jis su savo artimiausiais pavaldiniais ėmėsi senų „balsavimo“ metodų atgaivinimo. Jie į savo kabinetą po vieną kviečia CK narius ir grąsinimais arba malonių pažadais reikalauja pasirašyti dokumentą, kad šiuo metu draugijai nereikalingi jokie plenumai nei suvažiavimai. Tegu tik vadovauja generolas Taurinskas, o per jį Lietuvos Respublikos visuomeninei organizacijai — TSRS gynybos ministerijai. Bent jau Ministrų Taryboje patikėjo, kad šiuo metu šaukti suvažiavimą netikslinga...

G. Taurinsko tikslas aiškus: sukelti galutinį visuomenės nusivylimą draugijos perspektyva. Dar kiek patampius visų nervus tokia visuomeninė organizacija bus palaidota galutinai. Tada generolas liks su nedidele, bet „kadri“ savo armija ir, pavertęs visuomeninę draugiją į etatinių savo pavaldinių kontorą, toliau manipuluos visuomenės sukurtu turtu. Neaiškus tik vyriausybės tikslas. Nejau galima leisti, kad tai įvyktų? Darant paskutinę šio numerio korektūras, atsakyti į tai dar negalėjo niekas.

O suvažiavimas draugijai būtinas. Tai paskutinis šansas jai išlikti neišsibarsčiusiai. Nepaisant trukdymų, suvažiavimui parengtas draugijos reorganizavimo planas, įstatų projektai (ne keli), veiklos programa. Galima tikėtis, kad ir delegatai neatvažiuos tuščiomis kišenėmis, o papildys dokumentus vertingais pasiūlymais. Mums jau seniai įgriso iš viršaus ir iš visų pusių peršamos svetimios idėjos. Mes norime patys tvarkyti savo reikalus.

Sarūnas SKAPCEVIČIUS

ATKELTA IŠ 6 p.

mandiravo (mūsų sąskaita) darbui į Biržus lėktuvo vadą V. Palamarčiuką ir lakūną G. Kaniušą. Balandžio mėnesį šiais lėktuvais pradėjome skraidymus. 20 proc. nuo pajamų — tokį atlyginimą mokėjome ekipažui. Vyrai ėmėsi darbo iš peties. Iš pradžių žemės ūkio chemizavimo. Reikėjo nusipirkti krautuvą, įsigyti benzino, tepalų. Per pusantro mėnesio lėktuvą „atskraidino“ 19 tūkstančių rublių pajamų. Dabar jau lengviau atsidasome, kadangi apsimokėjo visos lėktuvo išlaidos, nes už lėktuvą mokėjome tik 11 tūkstančių rublių.

Pasibaigus minėtiems darbams, lėktuvą išvalėme, išplėvėme, įtaisėme krėslus ir... vėl prie darbo. Tūkstančius norinčių paskraidyti Biržuose, Rokiškyje, Kupiškėje, Pasvalyje, Bauskėje (Latvija), Panevėžyje pradžiugino lakūnai V. Palamarčiukas su G. Kaniušu. Da-

lyvavome „Baltijos kelio“ akcijoje. Taigi, per vasaros sezoną tik vienas lėktuvą An-2 mums davė daugiau kaip 60 tūkstančių rublių pajamų.

O darbinės pirštines siuvėjai vis siuvo... Dabar jau ne tik pirštines, bet ir brezentinius apdangalus lengvųjų automobilių sėdynėms, sunkvežimiams. Už sukauptas lėšas nusipirkome žemės ūkio technikos: sėjamąją, kombainą. Iš Panevėžio ATSK kooperatyvo Biržų ir Rokiškio jaunųjų sklandytojų mokykloms nupirkome keturis sklandytuvus BRO-11 „Zylė“. Už 50 tūkstančių rublių rekonstravome klubo pastatą. Prireikė šiek tiek ir etatus praplėsti. Dabar klube dirba 21 etatinis darbuotojas.

Tačiau kokius darbus bedirbome, kokiais verslais domėjomės, nė minutei neužmiršome savo tiesioginės paskirties — sportinio darbo. Per praėjusius metus priskraidėme 2800 valandų, 300 val. daugiau, negu 1988 metais. Įvykdėme visus sportininkų sklandytojų ruošimo planus. Gintaras Drevins-

kas pernai Lietuvos sklandymo pirmenybėse standartinės ir laisvos klasės sklandytuvais laimėjo didžiuosius bronzos medalius, tapo absoliučiu TSRS čempionu. G. Venskų su V. Vėgiu įsitvirtino Respublikos lakūnų navigatorių rinktinėje, dalyvavo Baltijos šalių varžybose Vokietijos DR. Praėjusiais metais G. Venskų su R. Jaudze mu respublikinėse lakūnų navigacinėse varžybose iškovojo „Sparnų“ redakcijos prizą. Gediminas Venskų, be to, tapo ir absoliučiu čempionu. Iš viso klubo sportininkai įvairiose varžybose pernai laimėjo 18 medalių. Klubo tarybos nutarimu geriausių sportininkų skatinimui per sezoną buvo išleista apie 4 tūkstančius rublių. Sklandytojui G. Drevinskui už iškovotus medalius vien premijos sudarė 1600 rublių. Tiesa, kol kas silpnai dirbo klubo aviamodeliuotojai. Ateityje daug tikimės iš 1988 metų TSRS čempiono R. Indrišonio, kuris nuo praėjusių metų rudens pradėjo vadovauti klubo aviamodelizmo laboratorijai. Aviamodeliuotojams

darbui įrengėme naujas patalpas.

Į ateitį žiūrime optimistiškai. Jau spėjome priprasti prie sunkumų, įgijome pasitikėjimo savimi. Žinome — ką užsidirbame, tą turime. Dabar už sukauptas lėšas sumanėme pasistatyti du namus po keturis butus. Jau turime sklypą, techninę dokumentaciją. Klubo darbuotojams — būsimiesiems butų savininkams teks sumokėti tik dalį buto vertės, o kitą dalį padengs klubas. Taikoma tik viena sąlyga — klube privalės išdirbti tam tikrą laiką. Tai didelis akstinas klubo darbuotojams. Be abejonės, jie vertins ir saugos savo darbo vietą.

Štai tokia informacija apie mūsų aviacijos technikos sporto klubo veiklą, kolektyvo gyvenimą. Gal ji verta apmąstymų. Aš nieko daugiau ir nenorėjau pasakyti.

Vidmantas JUKNA,
Biržų aviacijos technikos
sporto klubo viršininkas



Ši nuotrauka — istorinė. Joje matome pirmuosius TSRS aviacijos pramonės ministerijos lakūnus-kosmonautus bandytojus, „Burano“ programos vykdytojus (iš kairės) Aleksandrą Ščuklį, Igorį Volką, Anatolijų Levčenką, Rimantą Stankevičių. 1980 metai. Leninskas — Baikonas.

ATKELTA IŠ 5 p.

Prieš penketą metų į lėktuvų bandymo stoties angarą buvo atgabentas pirmasis tarybinis daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Burano“. Prie jo buvo įstatyti keturi galingi reaktyviniai varikliai — greitinuvai, kurie iškeldavo laivą į keleto kilometrų aukštį, o ekipažas turėjo grąžinti jį į aerodromą grįžimo iš kosmoso trajektorija. Pirmąkart „Buraną“ į orą pakėlė Igoris Volkas ir Rimantas Stankevičius.

Nusileidžiančiųjų laukę konstruktoriai ir inžinieriai, ministrai ir aukšto rango vadai, technikai ir lakūnai bandytojai, vos nutilus variklių gausmui po pirmo sėkmingai baigto skrydžio, ant rankų išnešė Igorį ir Rimantą iš „Burano“ kabinos. Po to įjėdu su kitais lakūnais-kosmonautais bandytojais mokė „Buraną“ skraidyti savarankiškai, automatinio režimu.

Du lėktuvai Tu-154 buvo įrengti kaip „Burano“ analogai. Juose buvo sumontuotos „Burano“ valdymo sistemos, aparatūra. Su šiais lėktuvais kosmonautai bandytojai įvykdė apie 200 skrydžių, daug syk keldami į orą ir tupdydami „Buraną“. Taip ir išmokė „Buraną“ skraidyti automatinio režimu, o štai 1988 metų lapkričio 15 d. galinga kosminė raketa „Energija“ išvedė „Buraną“ į kosminę orbitą. Pilotų „Burano“ kabinoje nebuvo: klausydamas automatikos duodamų komandų, „Buranas“ apskriejo aplink Žemę ir nusileido Baikono aerodrome, užprogramuotame taške, vos 1,5 metro nuo kilimo-tūpimo juostos centrinės linijos. Šio skrydžio sėkmę didžia dalimi lėmė Rimanto darbas. Grįžtantį iš kosmoso „Buraną“ jis pasitiko ir lydėjo lėktuvu-analogu Tu-154.

Dabar, sumažinus kosminės programos finansavimą, „Burano“ skri-

dimas atidėtas iki 1991 m., o skrydis su ekipažu — iki 1992 metų. Atidėtas Rimanto skrydis ir kosminiu laivu „Sojuz TM-2“.

Dabar kasdien — įvairus, įtemptas darbas institute, aerodrome, Jurijaus Gagarino kosmonautų ruošimo centre, treniruotės Vorkutos sniegynuose, Kara-Kumų smėlynuose, vandenų ir jūrų platybėse. Poilsui lieka mažai laiko.

Rimantas Stankevičius dabar — TSRS Aviacijos pramonės ministerijos kosmonautų bandytojų ruošimo komplekso viršininko pavaduotojas. Jam patikimos sunkiausių ir atsakingiausių bandymų užduotys. Jis gerbiamas lakūnų bandytojų institute, kosmonautų būryje, Žvaigždžių miestelyje.

Greitai ir nepastebimai bėga metai. Liepos 26 dieną Rimui sukaks keturiasdešimt šešeri, iš kurių 28 atiduoti aviacijai ir kosmonautikai. Vyresnysis sūnus Gintaras greitai baigs Civilinės aviacijos aukštąją lakūnų mokyklą Aktiubinske. Jaunesnysis Algis mokosi septyni-toje klasėje. Žmona Irena, kaip ir daugumas sūduviečių, darbsti,

Vyksta pasiruošimas skrydžiui į kosminę stotį „Saliut 7“.
Rimantas Stankevičius ir Igoris Volkas. 1984 metai.



tvarkinga ir sode, ir bute. Visokių įvairių ir keistų medžių, krūmų augina sode Pamaskvėje. Sekmadieniais visa šeima skuba į sodą. O kai laisvos dienos — tuoj į Lietuvą. Aplanko Marijampolę. Jo jaunystės Tarpučiai dabar vos ne miesto viduryje. Namai labai traukia. Išsiligsta tėvų — Marijos ir Antano Stankevičių, kurie likę vieni savo gražioje sodyboje Daukanto gatvėje.

Visada Rimantas aplanko ir Druskininkus, Grūtą. Čia gyvena sesuo Janina su šeima, kelias dienas praleidžia pas brolių Vytautą Kaune, kuris čia skraido, kur gyvena žmonos tėvai ir sesuo Jūratė.

Kiek syk teko girdėti Irutę sakant:

— Kaip nusibodo, kaip norėtys namo, sunku grįžti iš Lietuvos į tuos laikinus namus. Rimai, užtenka!



Rimantas Stankevičius namie. Peržiūrint nuotraukas atgimsta prisiminimai. 1989 m. ruduo.

Rimas supranta žmoną — slėgia Tėvynės ilgesys. Bet jis žino, supranta ir Irutė, kad prieš akis dar — pats didžiausias, pats sunkiausias skrydis.

Kol kas skrydis atidėtas. Rimantas Stankevičius ruošiasi pasaulio Geros valios antrosioms sporto žaidynėms Sietlo mieste JAV. Pagal tarpusavio susitarimą JAV karinių pajėgų kvietimu per žaidynių atidarymo ir uždarymo ceremonijas, greta žymiųjų JAV oro akrobatų „Žydrėji angelai“, grupinį aukštojo pilotazo meną kariniu naikintuvu Su-27 demonstruos du tarybiniai lakūnai. Po to rugpjūčio 10—15 dienomis įjėdu dalyvaus JAV aviacijos šventėje. Šiems pasirodymams ruošiasi Rimantas Stankevičius ir Sergejus Tresveckis. Tai bus tarybinių naikintuvų debiutas JAV.

Juozas ŽILIONIS,
atsargos pulkininkas, pirmos
klasės karo lakūnas

Nuotraukos iš AUTORIAUS ir
R. STANKEVIČIAUS asmeninių
albumų

JO GYVENIMAS — AVIACIJA

Vienas Lietuvos aviacijos raidos liudininkų Vitalis Milevičius š. m. balandžio 28 dieną atšventė 90-ties metų jubiliejų. Baitu pūku papuosta galva, gyvų akių ir nuostabios atminties senukas noriai prisimena savo jaunystės išgyvenimus.

Kaip ir daugelis to meto jaunuolių jis domėjosi aviacija. Tačiau 1921 metais pradėjęs karinę tarnybą nukreipiamas į Pėstininkų karo mokyklą. Ją baigęs, leitenantas V. Milevičius įsiprašo mokytis skraidyti karo aviacijos kursuose. 1924 metais 2-oje oro eskadrilėje pradeda lėktuvų tarnybą. Vėliau skraldo 1-oje eskadrilėje, kur susipažįsta ir su Steponu Dariumi. Jam žuvus, 1933 metų liepos 19 dieną dalyvavo septynių Fiat naikintuvų rikiuotėje, kurie prie Lietuvos sienos sutiko ir į Kauno aerodromą atlydėjo Atlanto nugalėtojų S. Dariaus ir S. Girėno karstus gabenantį trimotorį Deruloff lėktuvą.



Laisvalaikio skaitydamas aviacinę literatūrą, V. Milevičius susidomėjo sklandymu. Tuo metu Lietuvoje dar nebuvo nė vieno sklandytuvo, nebuvo ir savų konstruktorių. 1931 metais su tarnybos bičiuliu leitenantu Skurasku pagal žurnale rastus brėžinius jis ėmėsi vokiško mokomojo sklandytuvo SG-38 „Zögling“ gamybos. Lėktuvų iniciatyvą parėmė ir lėktuvų konstruktorius Antanas Gustaitis.

Sklandytuvus sukėlė didelį susidomėjimą, ir jį bandant Kauno aerodrome susirinko būrys žmonių. Startui panaudotas guminis amortizatorius. Atlikęs kelis skridimus V. Milevičius įsitikino, kad sklandytuvus pakankamai pastovus ir pavalidus. Sužavėti sėkme pažinti bemotorio skridimo jausmą panoro aerodrome buvę kolegos. Sėkmingai skrido Lietuvos aeroklubo valdybos narys architektas Vytautas Landsbergis, A. Gustaičio žmona Bronė, vėliau tapusi lakūne Antosė Llorentaitė. Skrendant Onutei Steponaitytei starto metu ji netyčia patraukė vairalaizdę į save ir sklandytuvus, pakilęs stačiu kampu aukštyn, neteko greičio. Krisdamas sudužo, o nepatyrusi pilotė susižeidė. V. Milevičius suremontavęs sklandytuvą padovanojo tuo metu pradėjusiems veiklą Lietuvos aeroklubo sklandytojams. Pakrikštytas „Gandru“ jis ilgą laiką tarnavo sklandytojų apmokymui.

Karinėje tarnyboje V. Milevičius skraidė lėktuvais S.V.A., L.V.G., Ansaldo, Fiat CR-20, ANBO II, ANBO III. Naikintuvu Fokker D.VII baigė aukštojo piloto kursą. 1936 metais paskirtas į mokomąją eskadrilę. Turėdamas aviacijos majoro laipsnį 1937 metais išėjo į atsargą.

Dabar V. Milevičius su žmona gyvena gražioje sodyboje netoli Vilniaus. Sūnų padedamas apsilanko sportiniuose aerodromuose, domisi šiandieniniais sklandytuvais, susitinka su jaunaisiais sportininkais. O jie jubiliejaus proga Lietuvos sklandymo pradininkui, aviacijos veteranui Vitaliui Milevičiui linki ilgiausių metų ir geros sveikatos.

Į Lietuvos aviacijos istoriją garbingoje vietoje įrašytas oreivio Jordakio Kuparenkos vardas. Tai buvo pirmasis žmogus, matęs Vilnių iš paukščio skrydžio, beveik prieš 185 metus pakilęs oro balionu virš Gedimino miesto.

Energingas ir apsukrus moldavas J. Kuparenka (taip jis pasirašinėdavo, nors tikroji jo pavardė — Kuparentko), pasižymėjęs ne tik kaip bebaimis oreivis, bet ir talentingas akrobatas, pirotechnikas, mechanikas ir išradėjas, gimė 1784 m. Jūsų apylinkėse Moldavijoje, bajoro Jano Kuparentkos šeimoje. Būdamas penkiolikmetis paauglys pabėgo iš namų ir įsitaikė dirbti dažytoju teatro dekoracijų dirbtuvėje. Vėliau, prisiliejęs prie J. Kotlerio klajojančios cirk trupės, 1801 m. atvyko į Varšuvą ir čia gyveno iki mirties. Kurį laiką buvo cirk trupės akrobatas, o netrukus pabandė skraidyti oro balionu. Pirmą kartą juo pakilo 1806 m. birželio mėnesį, o tų pat metų lapkritį skridimą demonstravo ir Vilniuje. Oro balionu skraidė iki 1808 m.

J. Kuparenka 1806 m. buvo atvykęs į Vilnių ir atsivežęs nuosavą balioną. Tai buvo paties oreivio sukonstruotas sferinis aerostatas, pagamintas iš gumuoto popieriaus. Gondoloje įrengtas katilas tiekė karštą orą ir garą, kuris per specialų vožtuvą patekdavo į baliono vidų. Kitas vožtuvas buvo įrengtas baliono apvalkale ir skirtas

greitam nusileidimui, jei ore, pavyzdžiui, kiltų gaisras.

Apie J. Kuparenkos skridimą Lietuvoje informavo Vilniaus laikraščio „Kurjer Litewski“ („Lietuvos kurjeris“) 1806 m. lapkričio 24 d. numeris: „P(onas) Jordakis Kuparentko, moldavas, čia parodė pirmąjį aerostatinį bandymą ba-

Pirmasis, matęs Vilnių iš oro

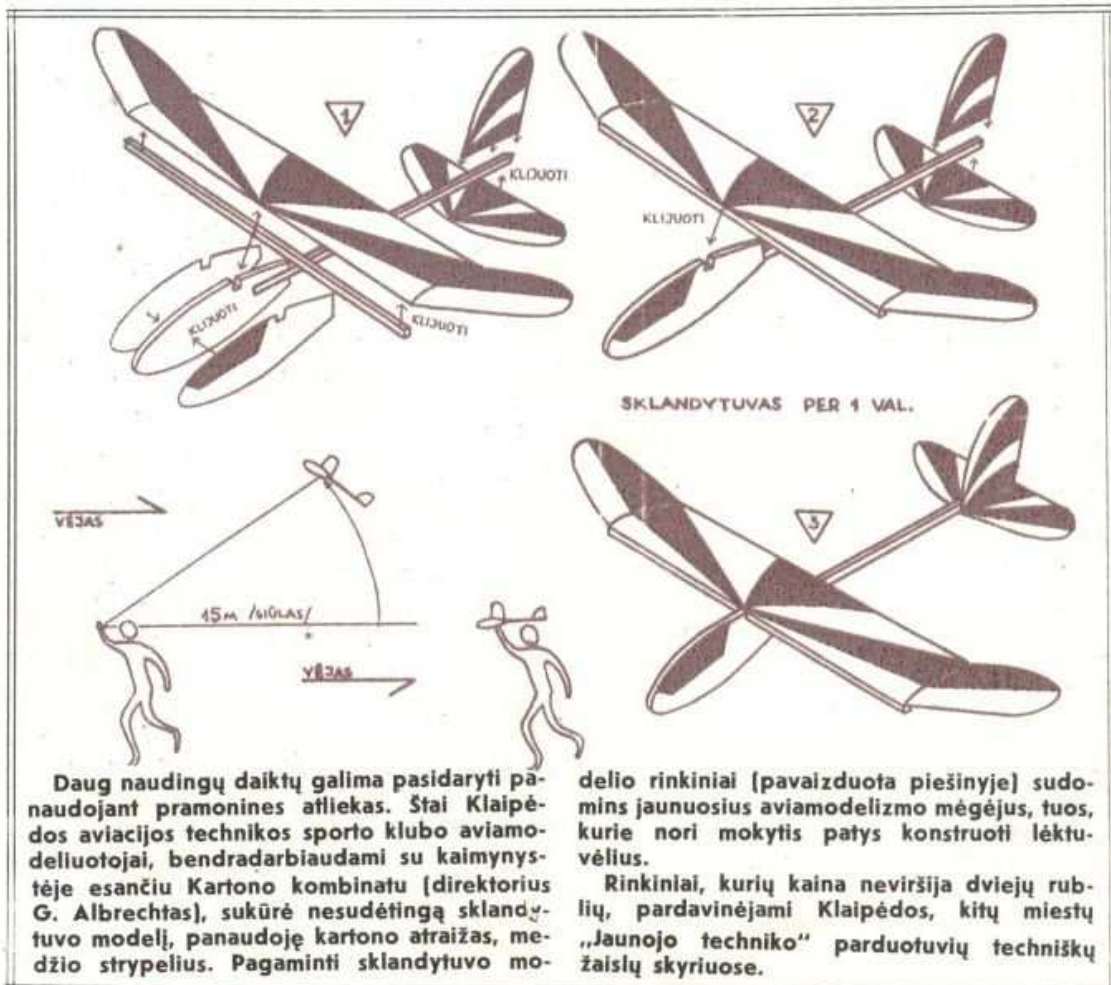
lionu, kurį, pagal naujausius išradimus, pats padarė iš guma dengto popieriaus. Tam tikslui jis pasirinko generalgubernatoriaus rūmus (tiksliau — aikštę priešais dabartinius Menininkų rūmus — aut.). Kai 12 val. susirinko publika, jis, skatinamas šūksnių, greitai pakilo į labai didelį aukštį. Nors nepaprastai stiprus vėjas daugelyje vietų suplėšė baliono apačią, jis, nepaisydamas pavojaus, neprarado savitvardos ir staiga atsuko vo-

žtuvą, norėdamas išleisti karštą orą. Nuskrیدęs 1,5 mylios ir leisdamasis žemyn tarp Verkių ir Kairėnų, netoli žemės išsoko iš pintinės (gondolos — aut.), kad neatsitrenktų į po juo įtvirtintą įkaitusį katilą, susižeidė į akmenį dešinę koją, o gesindamas ugnį, kai balionas jau gulėjo ant žemės, prie katilo nusidegino dešinę ranką. Toliau rašoma: „Reikia pripažinti didelę p. Kuparentko narsą, savitvardą ir tai, kad jis neapvydė publikos.“

Patobulines konstrukciją, J. Kuparenka Varšuvoje 1808 m. liepos mėnesį pakilo nauju maždaug 9 m skersmens aerostatu. Įdomu pažymėti, kad šio 1,5 val. trukusio skridimo metu, konsultuojamas žinomo fiziko A. Magerio, oreivis atliko matavimus barometru ir termometru. Be to, jis sprendė oreivių parašiuoto konstrukcijos problemą. Tuo tikslu Varšuvoje pasistatė apie 40 m aukščio bokštą ir žokinėjo nuo jo su ne visiškai tobulos konstrukcijos minkštu (iš audeklo) parašiuotu.

Nugyvenęs nenuoramos ir keistulio gyvenimą (sulaukė šešiasdešimties metų), J. Kuparenka mirė Varšuvoje 1844 m. sausio mėnesį. Palaidotas Volios stačiatikių kapinėse.

Vytautas Povilas JURKSTAS

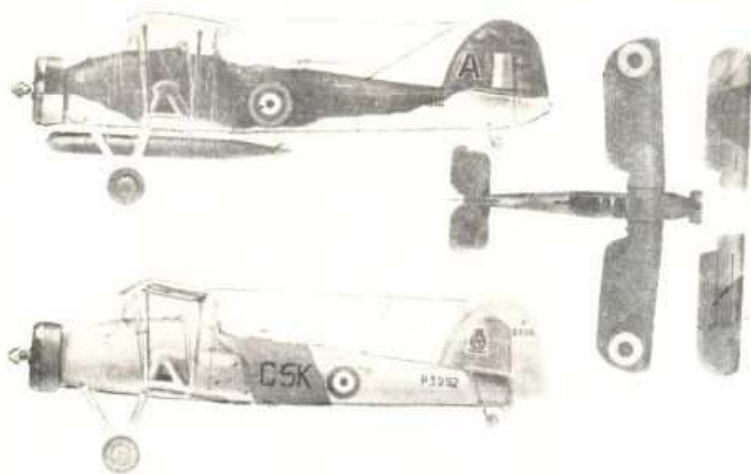


Daug naudingų daiktų galima pasidaryti panaudojant pramonines atliekas. Štai Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo aviamodeliuotojai, bendradarbiaudami su kaimynystėje esančiu Kartono kombinatu (direktorius G. Albrechtas), sukūrė nesudėtingą sklandytuvo modelį, panaudoję kartono atraižas, medžio strypelius. Pagaminti sklandytuvo mo-

delio rinkiniai (pavaizduota piešinyje) sudomins jaunuosius aviamodelizmo mėgėjus, tuos, kurie nori mokytis patys konstruoti lėktuvėlius.

Rinkiniai, kurių kaina neviršija dviejų rublių, parduavinėjami Klaipėdos, kitų miestų „Jaunojo techniko“ parduotuvių techniško žaislų skyriuose.

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



mi ir su plūdėmis. Juos naudojo jūrų kreiseriai. Starto metu lėktuvas nuo kreiserio išmetamas katalpa, o po užduoties šalia kreiserio nusileidęs vandens paviršiuje kranu pakeliamas ant laivo denio. Lėktuvo įgula du žmonės — pilotas ir oro šaulys. Tik žvalgybai pritaikytuose lėktuvuose buvo trijų žmonių įgula — pilotas, žvalgas ir šaulys.

Lėktuvo konstrukcija metalinė. Priekinė liemens dalis dengta duraliuminio skarda, o likusioji — drobe. Nitrolakis impregnuota drobe dengti taip pat sparnai ir uodegos plokštumos. Važiuklė neįtraukiama. Lėktuvas buvo su žvaigždiniu

arba minų. Vietoj to galėjo būti viena 46 mm diametro 730 kg svorio torpeda. „Swordfish“ turėjo papildomus pakabinamus kuro bakus. Karo pabaigoje lėktuvuose ant specialiai įtaisytų laikiklių buvo pakabinamos aštuonios raketos.

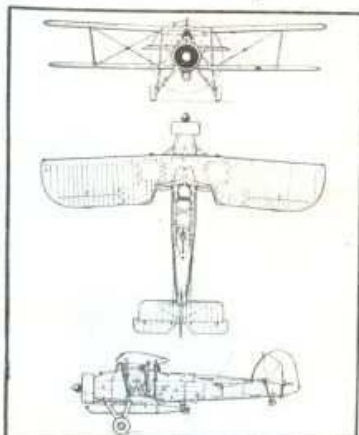
Lėktuvnešiuose naudojami lėktuvai „Swordfish“ dažniausiai buvo dažomi plieno spalva, sidabro arba šviesia jūros bangos spalva. Liemuo ir sparnai buvo su spalvotais papuošimais, raidės ir skaičiai žymėjo dalinio priklausomybę. Šiaip serijiniai lėktuvai buvo dažomi: viršus žalias arba žaliai rudas kamufliažas, o apačia žydra spalva. Piešinyje pateikti dažymo pavyzdžiai iš VDR žurnalo „Modellbau heute“

Modelių kolekcionierius Rimas Protasevičius iš Vilkaviškio rajono, Gintaras Kublickas iš Kauno ir kiti klausia, koks lėktuvo tipas yra plastmasinio modelio rinkinyje, kurio indeksas numeris 258. Nori sužinoti jo techninius duomenis ir dažymo schemą.



Pirmoji 86 lėktuvų „Swordfish“ Mk.1 serija buvo pagaminta 1935 metais, o paskutinis — 2392-tas lėktuvas nuo gamybos stapelių nukeltas 1944 metų rugpjūčio 18 dieną. Gamybos metu lėktuvai buvo gerokai tobulinami, be to, jiems buvo įrengiami skirtingų tipų varikliai. „Swordfish“ lėktuvai, be tradicinės važiuklės, buvo gamina-

9 cilindry oru aušinamu 690 AJ galimumo varikliu Pegasus III M, arba 750 AJ Pegasus XXX. Propeleris metalinis, trijų menčių. Lėktuvas „Swordfish“ turėjo du 7,7 mm kulkosvaidžius. Vieną jų tvirtai įmontuotą valdė pilotas, o antru, judomu kulkosvaidžiu naudojosi šaulys (oro žvalgas). Lėktuvas galėjo nešti iki 800 kg svorio bombų



PAGRINDINIAI TECHINIAI LEKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	13,87 m
Lėktuvo ilgis	11,07 m
Sparnų plotas	50,40 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	2360 kg
Skridimo svoris	4142 kg
Maksimalus greitis	224 km/val.
Kelionės greitis	207 km/val.
Skridimo nuotolis	800 km
Skridimo nuotolis su papildomais bakais	1660 km.

Filatelijos naujienos

Aviacijos mėgėjai savo kolekcijas papildė naujomis pašto miniatiūromis. Du meniniai vokai skirti konstruktoriaus Olego Antonovo lėktuvams. Vienas jų skirtas ilgamžiui, nuo 1947 metų iki šiol eksploatuojamam biplanui An-2. Ant kito voko pavaizduotas keleivinis lėktuvas An-28. Šį nedidelį dvimotorį lėktuvą, pritaikytą vietiniam susisiekimui, neseniai pradėta gaminti serijoje.

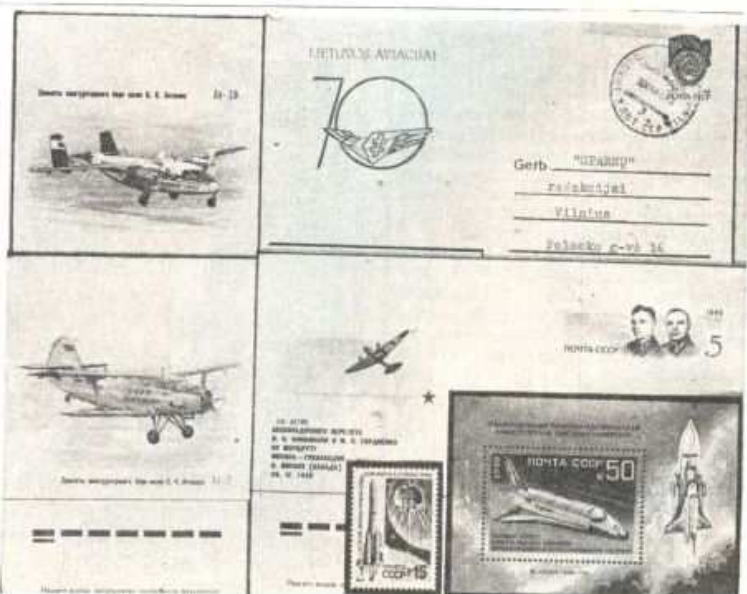
Markiruotas vokas skirtas žymaus lakūno bandytojo V. Kokinakio ir šturmano M. Gordijenkos nuotolio skridimo 50-ties metų jubiliejui. Piešinyje pavaizduotas konstruktoriaus S. Iljušino lėktuvas CKB-30 „Maskva“ ir 6515 kilometrų skridimo maršrutas Maskva—Grenlandija—Kanados Mis-kou sala. Ženklo atspaudas — ekipažo narių V. Kokinakio ir M. Gordijenkos portretai.

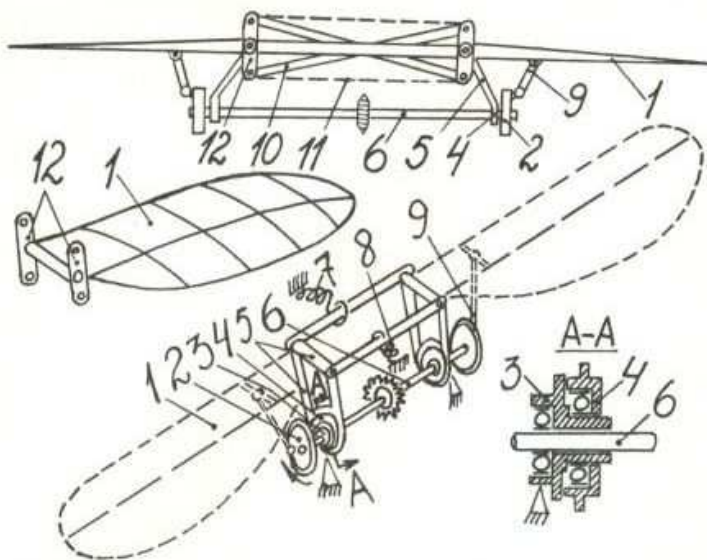
NORI ĮSIGYTI

R. GUDAITIS nori įsigyti aparatūrą „Supranar“ (gali būti ir kitokią) radijo valdomiems modeliams. Adresas: 232040 Vilnius, Vileišio g-vė 32, bt. 19.

Neužmirštas ir Lietuvos karo aviacijos jubiliejus. Jos sukūrimo septyniiasdešimtmečiui išleistas vokas, kuriame pavaizduotas lakūno dailininko Jono Mikėno sukurtas lakūno garbės ženklas „Plieno sparnai“.

Gražus 50 kapeikų vertės blokas skiriamas pirmam tarybiniam daugkartinio naudojimo kosminiam laivui „Buran“. O pirmosios tarybinės raketos skridimo mėnulio link 30-čiui išleistas 15-os kapeikų vertės pašto ženklas.





Brėžinys 1.

Dar nebuvo išrastas lėktuvas, net aviamodelizmo nebuvo, o plasnoklio idėją daugiau kaip prieš šimtą metų jau gvildeno ne tik skraidymo entuziastai, bet ir mokslininkai. Pradžioje iš plasnoklio buvo tikimasi sukurti naują techniką paremtą transporto priemone, kuria būtų galima pakilti į orą ir skraidyti. Šiandien iš plasnoklio tikimasi ekonominio efekto aviacijos raidoje.

Sia tema su žurnalo skaitytojais ir norėčiau pasidalinti mintimis apie vieną savo projektą-plasnoklį, gimtojo Mažeikių miesto jūrimo (1868 metais) 100 metų jubiliejaus garbei pavadintą „Mažeikiams — šimtas“.

Pagal trečiąjį Niutono dėsnį suprojektavau plasnoklį, kurio mechanizmą mototė pirmame brėžinyje.

Plasnoklio jėgos mechanizmą sudaro velenas (6) su smagračiu (2) galuose. Per atraminę guoliavietę (3) velenas (6) laikikliais tvirtinamas prie dviračio rėmo. Ant atraminės guoliavietės (3) kaklelio tvirtinama judanti guoliavietė (4), o prie šios tvirtinamas rėmas (5). Kad tas rėmas (5) netalibuotų, jo vertikalus svyravimas valdomas ir stabilizuojamas dviem spyruoklėmis (7 ir 8) — jėgos akumuliatoriais. Šio rėmo (5) kampuose įtvirtinamas judantis mosuojamas sparnas (1) su peteliais (12). Priešingoje pusėje esantys sparnų (1) peteliai (12) tarpusavyje sujungiami įtemptos gumos juosta (11) — punktyrinė linija, pavyzdžiui, — tos pačios pusės vieno sparno apatinis petelis su antro sparno tos pačios pusės apatiniu peteliu. Visos keturios jungtys fiksuoja abu judančius sparnus horizontalioje padėtyje. O kitos keturios plonasisienio vamzdelio jungtys (10) ištrizai jungia priešingus petelius, pavyzdžiui, — tos pačios pusės vieno sparno viršutinis petelis jungiamas su antro sparno tos pačios pusės apatiniu peteliu. Taip sinchronizuojama judančių sparnų eiga.

Traukė (9) jungia judantį sparną (1) su smagračiu (2).

Plasnoklis

„Mažeikiams — šimtas“

Simetriškus sparnus (1) aukštyn — žemyn stumdo variklis. Jis užvedamas minant pedalus. Jėgos perdavimas — grandininis. Sparnų (1) atakos kampas svyruoja automatiškai nuo priešinio oro srauto, nuo rėmo svyravimo (5).

Kol smagračis (2) padaro visą apsisukimą, traukė (9) sparną (1) iš horizontalios padėties pakelia į viršų, visiškai nutraukia į apačią ir vėl grąžina į horizontalią padėtį.

Sparnų (1) pagrindinis nešamas paviršiaus plotas yra už išilginės ašies, todėl sparnų plokštėms (1) mojanč, pavyzdžiui, iš viršaus į apačią, priešinis oro srautas į apatinį sparno paviršių verčia sparną (1) priekiniu kraštu žemyn. O kadangi sparnai sujungti su rėmu (5), tai pirmyn apie veleną (6) suka viską kartu. Rėmas (5), slinkdamas iš pusiausvyros pirmyn, tempia jėgos akumuliatorių (spyruoklę 8). Tas rėmas (5) pirmyn slenka tol, kol sparnų (1) plokštumos į oro srautą sudarys atakos kampą, pavyzdžiui 0° (taip sureguliuota). Kol sparnų plokštumos (1) iš aukščiausio mosto taško V nuslenka iki giliausio mosto taško P, po sparnais (1) atsiradusi aerodinaminė jėga stumia visą aparatą į priešingą pusę (šiuo atveju į viršų). Tai mojančių sparnų keliamoji galia.

Kai sparnai (1) iš giliausio mosto taško ima kilti į viršų, jėgos akumuliatorius (spyruoklė 8) stailgiai su jėga timpteli rėmą (5) atgal į horizontalią padėtį, kol išsi-



lygina jėgų pusiausvyra tarp spyruoklių 7 ir 8, o čia priešinis oro srautas pagauna sukti sparnus (1) apie jų išilginę ašį (veleną 6). Rėmas (5) praeina horizontalią pu-

ruoklę 7) jėga timpteli rėmą (5) atgal į horizontalią padėtį, padėdama sparnams (1) iškart grįžti prie pirmykščio atakos kampo.

Kokia jėga ir koku greičiu bus sukamas velenas (6), tokiu greičiu ir tokia jėga mojuos sparnai (1).

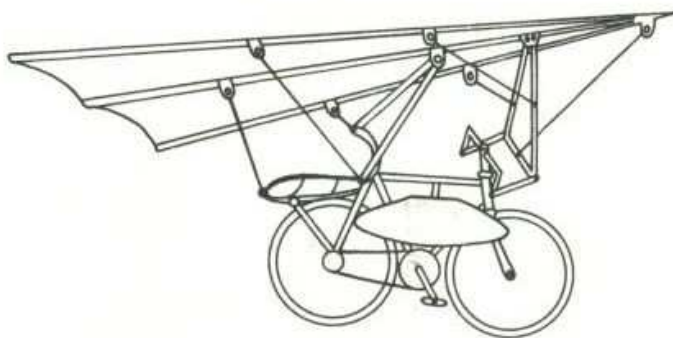
1969 m., į talką pasikvietę vyresnių klasių moksleivių būrį, Mažeikių Jaunųjų technikų stotyje pagaminome šį mechanizmą ir įmontavome į vyriško dviračio rėmą (žiūr. nuotrauką).

Užvedus variklį, jėgos mechanizmas veikia kaip gyvas organizmas, be sutrikimų sukasi velenas, darniai juda visos konstrukcijos dalys. Šiuo plasnokliu važinėjome Mažeikių užmiestyje ir atlikinėjome įvairiausius bandymus. Buvo smagu. Tyrėme traukos jėgos atsiradimą mojuojant dirbtiniams sparnams.

Bandymai važiuojant dviratinio plasnokliu atskleidė nemažai trūkumų, kuriuos būtina pašalinti statant panašų plasnoklį.

Mano tikslas buvo pastatyti plasnoklį, kurį matotė brėž. 2. Jo konstrukcijos dalys: skraidyklė — 9 m² ploto, dviratis, jėgos mechanizmas su mojančiais sparnais 700x300 mm ir vidaus degimo variklis — apie 30 kg. Deja, idėja nebuvo įgyvendinta. Aparato gamybai trūko lėšų ir patalpų darbui. Manau, kad tobulinant motorinę skraidyklę iki tikro — skrendančio plasnoklio sukūrimo liko vienas žingsnis.

Petras PUKELIS



Brėžinys 2.

1040

120

s.c. 56%

0°

egle 2x4

5

135 37

90

kieta balza 3x20

spyrnuokl. plienas $\phi 4$ -2°

40 42 55

egle 2x4

balza 1

balza 3x6

balza 1

plienas $\phi 1,5$

egle 2x5

balza 1,5

balza 3x5

spyrnuoklinis plienas $\phi 1,5$

kieta balza 1

553

80

10

1988 METŲ
PASAULIO JAUNIŲ
ČEMPIONO
OLANDIJOS
AVIAMODELIUOTO-
JO MAARTEN VAN
DIJK F1A KLASĖS
MODELIS

Sparnų ilgis	2126 mm
Modelio ilgis	1040 mm
Sparnų plotas	29,11 dm²
Stabilizatoriaus plotas	4,7 dm²
Bendras plotas	33,81 dm²
Svoris	420 g

590

490

40

10

100

150

balza 2,5x3

balza 1x6

balza 2,5x3

balza 1x10

egle 2x3

balza 1

balza 3x4

balza 2x5

balza 2x7

egle 2x2

balza 1,5x6

balza 1x8

balza 1,5x8

balza 1x10

balza 2,5x15

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 500 M1:5 M1:1

Istorinės nuotraukos

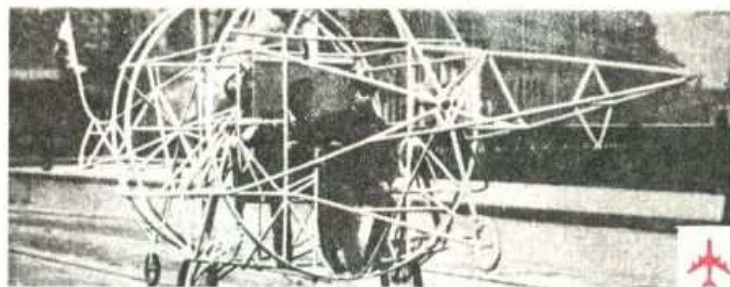


Sustok, akimika! Kaip dažnai skambėjo šie žodžiai, kai žmonės norėjo įamžinti kažką ypatingai svarbaus...

Prieš Jus, gerbiami skaitytojai, ištisa galerija istorinių akimirkų, įamžintų padedant fotoobjektyvui. Visos jos skirtos aviacijai: nuo pirmųjų žmogaus bandymų skrieti iki... Ir visos susijusios su Vokietija. Tai suprantama: būtent ši valstybė aviacijos aušroje vaidino nepaprastai svarbų vaidmenį. Neprarado jo iki šių dienų.

Šioje nuotraukoje užfiksuota tai, kas įvyko prieš 94-erius metus — 1896 metų rugpjūčio 9-ąją. Joje matome aviacijos pionierių Oto Lilientalį (Otto Lilienthal) su savo gamybos plasnokliu ant Golenbergo kalno skardžio Štialno mieste. Po to sekė šuolis, drąsaus žmogaus bandymas plasnoti dirbtiniais sparnais, skristi, kaip buvo jau per 2000 kartų įvairiais 20-čia savo kūrybos skridimo aparatų. Bet... šis mėginimas buvo lemtingas. Kitą dieną O. Lilientalis mirė vienoje Berlyno klinikoje.

Nuo aviacijos aušros praėjo šimtas metų, bet Oto Lilientalio mintys, jo idėjos gyvos ir kasdien vis plačiau įgyvendinamos.



Tarp daugelio žmonių, kurie bandė mūsų amžiaus pradžioje kurti skraidančius aparatus, savo pavardę įrašė ir berlynietis Grawertas (deja, vardo ir profesijos nustatyti nepavyko). Vienas pirmųjų jo kūrybos egzempliorių — skraidančio automobilio arba kitaip vadinamo propelerio ir motoro varomo aparato hibridas. Panaudojęs 8 AJ benzininį variklį, konstruktorius mėgėjas surentė futuristinį vamzdžių karkasą, primontavo prie jo ratus, ir patraukė į kelionę po Berlyną (tai užfiksuota nuotraukoje). Tai buvo 1908 metais.

Po dvejų metų Grawertas Johannistale (netoli Berlyno buvęs skraidymų laukas) išbandė „skraidantį laivą“. Tai buvo mėginimas pagaminti lėktuvą, kuris galėtų, pagal kūrėjo sumanymą, tūpti į sausumą ir vandenį. Pagaliau 1911 m. nenuorama Grawertas, kaip jį vadino spauda, pademonstravo dar vieną originalų savo rankų kūrinį — lėktuvą, kuris ne tiek riedėjo, kiek šuoliavo pakilimo taku. Bet... taip ir nepakilo. Kaip, beje, nė vienas jo sukonstruotų skraidymo (!) aparatų.



Ši nuotrauka padaryta 1912 metais. Joje matome lėktuvą, jame sėdintį pilotą ir žmogų, paduodantį pastarajam maistą. Tai — maistas laišku. Taip buvo užfiksuotas pirmosios pasaulio oro pašto linijos tarp Brandenburgo žemės (Vokietija) Borko ir Briuko miestų gimimas. Po to oro pašto linija sujungė Mannheimą ir Haidelbergą, Frankfurtą prie Maino ir Darmštadą.

Nuo 1920 metų paštas lėktuvais buvo pristatomas į daugelį Vokietijos miestų, o įkūrus tarptautinę oro liniją Berlynas — Maskva, laišakai lėktuvais keliaudavo ir per Kauną, į Lietuvą.



Taip, gerbiamas aviacijos mėgėjų, Jus neapsirikote — tai ištis „Spirit of St. Louis“ — Charles Lindbergh (Carlis Lindbergo) vienvietis lėktuvas, kuriuo jis 1927-aisiais perskrido Atlantą. Žinoma, kopija. Ir pagaminta ji Vokietijos Federacinėje Respublikoje. Ši kopija papildė Frankfurto prie Maino senovinių lėktuvų kolekciją. Jeigu kam nusišypsotų laimė nukakti ten, neužmirškite apsilankyti angare „A“, kur puikuoja „Spirit of St. Louis“.



Ir šią nuotrauką priskiriame prie istorinių. Juk ji susijusi su lėktuvu Junkers — 52. O tai — daugiau nei pusės amžiaus senumo „mohikanas“. Bet... „Jūs kviečia „teta Ju“ — tokius kvietimus galite pamatyti daugelyje Ber-

lyno vietų. Māt po ilgos pertraukos atgaivinti skrydžiai virš viso miesto senovisku Junkers 52, priklausančiu VFR aviakompanijai „Lufthanza“. Na, o šis lėktuvas žmonių paprastai vadinamas „Teta Ju“.

„SPARNŲ“ SKAITYTOJAI!

SKUBĖKITE PASINAUDOTI PASKUTINE PROGA!



Išsigiję SDAALR loterijos bilietų Jūs dalyvausite 1990 m. pirmame tiraže ir drauge paskutiniame mums, Lietuvos Respublikos gyventojams. Nepraleiskite progos pasinaudoti paskutine galimybe. Juolab, kad šioje loterijoje galima laimėti automobilių „Volga“ GAZ-24-10, „Žiguli“ VAZ 2108, „Zaporožec“—968M“, motociklų „Ural“ IMZ-8-103 su priekaba, „IZ-Jupiter—5K“ su priekaba, „IZ-Planeta-5“, įvairiausių turizmo, sporto ir poilsio prekių, skalbimo mašinų, šaldytuvų ZIL, dulkių siurblių, televizorių, magnetofonų, fotoaparatus ir kitų daiktų, taip pat daug piniginių laimėjimų. Bendra pirmojo tiražo laimėjimų suma — 20 milijonų 64 rublių sumai.

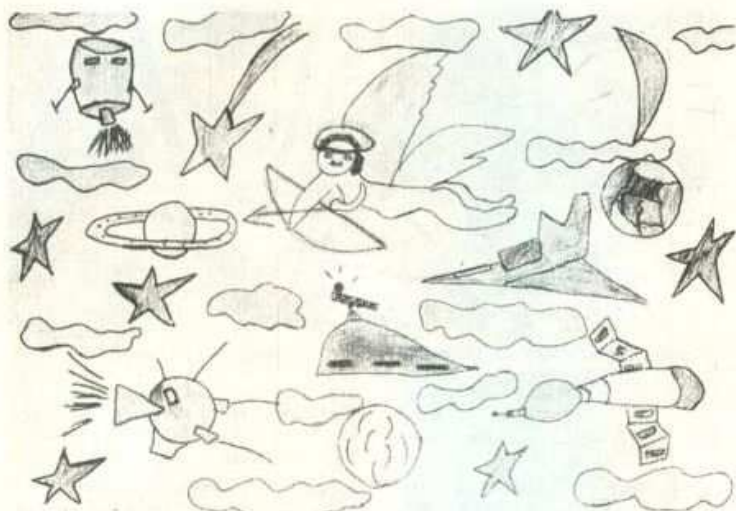
LINKIME SĖKMĖS!

Vaikų piešinių konkursas

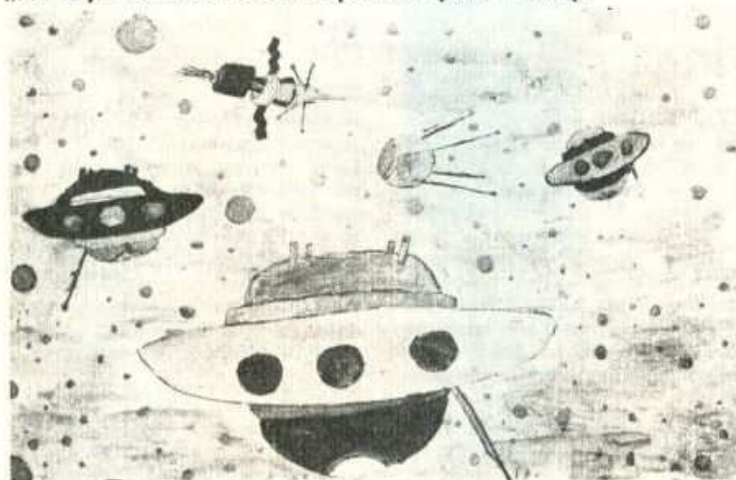
„Sparnų“ redakcija iš įvairių Lietuvos kampelių susilaukė daug gražių piešinių. Tai kūriniai, skirti Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) skelbtam konkursui tema „Begarsis skridimas“. Vida Vencutė iš Šilutės rajono Petrelių kaimo su broliukais Juliumi ir Aurelijumi nupiešė jų visą penketą. Daug piešinių atsiuntė Šakių moksleivių namų dailės būrelis narių, Panevėžio 17-os vidurinės mokyklos moksleiviai ir Pasvalio Kriklinių devynmetės mokyklos būrelis „Fantastika“ jaunieji dailininkai.

Visi tematiką atitinkantys kūriniai išsiųsti į konkurso organizacinį komitetą Paryžiuje. Kai kuriuos jų spausdiname.

Redakcija dėkoja atsiuntusiems savo darbus, linki visiems kūrybinės sėkmės, o spausdinamų kūrinių autorius apdovanos knygomis.



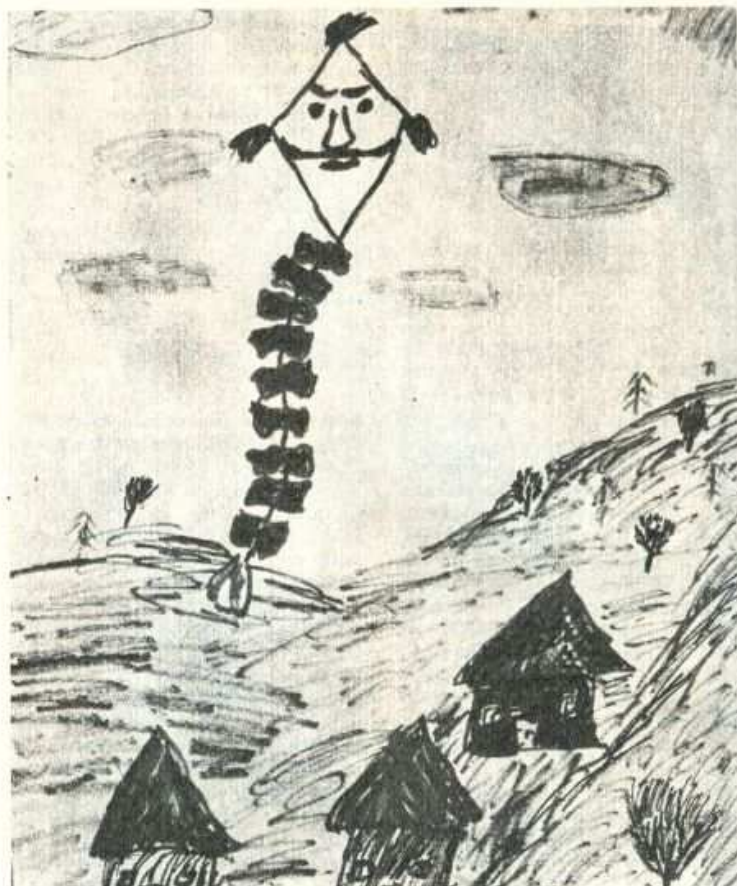
„Fantazijos kelionė“. Elenos Šliapnikovos pieš. 11 metų.



„Po pliatų žvaigždyną“. Editos Petovos pieš. 10 metų.



„Ateities skraidytalai“. Ievos Ratkutės pieš. 10 metų.



„Aitvaras“. Valdo Žamžicko pieš. 9 metų.



„Skrydis virš Lietuvos“. Aistės Virbickaitės pieš. 10 metų.



Sargyba pasikeitė

— taip trumpai, bet aiškiai, užsienio agentūros pranešė pasauliui apie tai, kad orbitiniame komplekse „Mir“—„Kvant“ pasikeitė tarybinių kosmonautų įgulos. Tiesiog keista, kai pagalvoji, kaip greitai žmonės pripranta prie viso to, kas nauja, kas dar visai neseniai kėlė didžiulį susidomėjimą. Praėjo kiek laiko, kosmosas žmonijai tapo lyg ir artimesnis (juk jame jau buvo beveik 230 žemės atstovų!) ir... dabar susidomėjimas, bent iš pirmo žvilgsnio, atrodo kur kas mažesnis. Tiesa, tik iš pirmo žvilgsnio. Kas kita, kad mes tikrai pripratome prie to, kad kažkur tolumoje kosminėje erdvėje, žmonėms iš Žemės paliepus, vyksta didžiuliai, dar neseniai fantastiškais vadinami eksperimentai, kad žmonės atskrenda į „kosminius namus“, susitinka su ten buvusiais, ir „paleidžia juos namo... į Žemę“. Taip, lyg niekur nieko... Po 165 darbo ir gyvenimo visatoje dienų! (Jie nusileido į Žemę vasario 19 d. 6 val. 36 min. Lietuvos laiku.)

O juk viskas labai sudėtinga, tam reikia šimtų žmonių nepaprastai įtemptos ir kuopščios veiklos, mikroninio tikslumo. Išties keista ir kupina netikėtumų ta mūsų epocha!

Naujoji tarybinio orbitinio komplekso įgula — 42 metų amžiaus KOP pulkininkas Anatolijus Solovjovas ir 37-erių metų borto inžinierus Aleksandras Balandinas —

startavo iš Baikunuro kosmodromo vasario 11 d. 8 val. 16 min. Lietuvos laiku. Kosminis laivas „Soljuz-TM-9“ su kompleksu „Mir“—„Kvant“ susijungė po dviejų parų ir dvidešimt dviejų minučių. Viskas vyko sklandžiai, be mažiausių sutrikimų ir programos pažeidimų. Laivo vadas Anatolijus Solovjovas — ne naujokas kosmose: buvo antrojo TSRS—Bulgarijos skrydžio į visatą dalyvis. Na, o

Aleksandras Balandinas tapo 226 žmogumi, skridusiu į kosmosą.

Abu naujos įgulos nariai buvo nuoširdžiai sutikti kosminiame laive. Čia jų laukė du Aleksandrai — Viktorienka ir Solovjovas, įgula, kuri, ko gero, atliko daugiausiai darbų „nežemiškuose namuose“. Kosmonautai buvo net penkis kartus išėję į atvirą kosmosą, išbandė naujus kosminius savieigius, atliko daug svarbių darbų ir eksperimentų. Jie išbuvo atvirame kosmose rekordinį — bemaž penkių valandų — laiką, primontavo prie orbitinio komplekso išorės ne iš metalo pagamintus pavyzdžius ir kasetes. Be to, prie laivo „Mir“ buvo prijungtos dvi navigacinės sistemos orientavimuisi visatoje, o prie „Kvanto“ — aparatūra „Arfa“, kuri tiria Žemės iono- ir magnetosferas. Be to, abu kosmonautai demontavo prancūzų konstrukcijų elementus, ilgą laiką išbuvusius atvirame kosmose. Taigi padaryta išties daug.

Štai kaip mokslininkai vertina per paskutinį skrydį įgytą patyrimą. Pirmas: nustatyta, kad penki su puse mėnesio — optimalus įgulų darbo orbitiniame komplekse ir jo perdavimo naujai įgulai laikas (galimi nukrypimai iki savaitės). Tokią išvadą padarė mūsų kosminiai medikai, detalai išnagrinę žėsių įgulų, dirbusių kosminėse stotyse nuo pusės metų iki metų, veiklą. Pripažinta, kad efek-



Anatolijus SOLOVJOVAS (kairėje) ir Aleksandras BALANDINAS.

tyviausias žmogaus psichinio ir fizinio krūvio laikas — 150 dienų, kad 42 proc. astro ir kosmonautų per ilgalaikius skrydžius pirmas keturias dienas išgyvena kosminės adaptacijos periodą, po kurio jų darbingumas tampa normalus, o savijauta — kuo puikiau.

Antra: Viktorienka ir Serebrovas išbandė naują laivo manevravimo atvirame kosmose aparatą, prisijungę lyną ir be jo atitoldavo nuo modulio „Kvant-2“ lėndos iki 60 m. Jie judėjo atvirame kosmose 7900 m per sekundę, kitaip tariant 28 tūkstančių kilometrų per valandą greičiu.

Trečia: specialistai pripažino, kad vadinamoji „bato“ problema neturi didelės įtakos. Turima galvoje situacija, kai nėra kosminio komplekso lygsvaros, kai prie laivo prijungimo agregatų nėra porin-

nio modulių bei laikinai atskraidintų kosminių transporto laivų skaičiaus (beje, naujoji įgula jau pasitiko laivą „Progres-3“).

Kovo 30 dieną į visatą turėjo būti paleistas antras orbitinio komplekso modulis — „T“. Prijungus jį prie mazgo, orbitoje bus sukurtas „kryžius“. Orbitinis kompleksas taps stabilėsnis.

Na, o naujoji — Solovjovo-Balandino — įgula? Jai reikės atlikti daug eksperimentų, susijusių su medžiagų ir maisto gamyba visatos nesvarumo sąlygomis, taip pat paruošiamuosius darbus, kad per artimiausius kelerius metus būtų galima „kosminiuose namuose“ priimti net dešimties šalių atstovus: Austrijos, Airijos, Australijos, Brazilijos, Didžiosios Britanijos, Japonijos, Korėjos, Malaizijos, Prancūzijos bei Vakarų Vokietijos kosmonautus.

Ne viską pavyksta išgelbėti

1989 m. „Sparyn“ antrame numeryje buvo rašyta apie tai, kad JAV mokslininkai kreipėsi į NASA, prašydami per vieną „šaltų“ skrydžių surmontuoti ir „suteikti naują gyvenimą“ visatoje esančiam Žemės palydovui „Solar Max“ („Solar Maks“). Jis buvo paleistas 1980-ųjų vasarį. Po ketverių metų šis saulės aktyvumui tirti skirtas palydovas buvo JAV astronautų pasigautas visatoje, „mechaninė ranka“ įkeltas į kosminį laivą, aprūpintas naujomis saulės baterijomis, suremontuotas ir vėl paleistas į orbitą aplink Žemę. Tokią pat procedūrą buvo numatyta atlikti dar kartą. Bet...

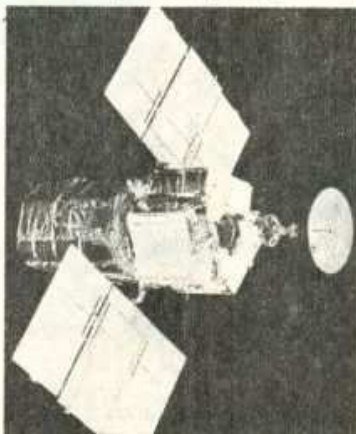
Reikiamu metu planuotas kosminis skrydis neįvyko. „Solar Maks“ nusileido iš ankstesnės 470 km aukščio orbitos į žemesnę, pagaliau skriejo taip žemai, kad jo pagauti nebuvo galimybės. Sešias tonas sveriantis palydovas pateko į atmosferos sluoksnius, sulro. Kelios jo detalės, sveriančios iki 200 kg, pasak mokslininkų, turėjo nukristi į Žemę. Bet pavojaus žmonėms jos nesukėlė, nes, turint galvoje palydovo skriejimo „koridorį“, nuolaužos turėjo nukristi į vandenyną arba beveik negyvenamus Afrikos, Australijos ir Pietų bei Centrinės Amerikos rajonus. Iki šiol pranešimų apie tai, kad palydovo detalės buvo rastos, nepasakėbta.

Kitaip susiklostė kito JAV palydovo — LDEF, dėl savo dydžio pavadinto „kosminiu autobusu“, likimas.

„Kolumbijos“ įgula įkėlė vienuolikos tonų svorio palydovą į laivo krovinių skyrių ir atgabeno jį į Žemę.

Po pirmųjų tyrimų šios srities NASA specialistų vadovas Viljamas Kinardas (William Kinard) pripažino,

kad, kaip tikėtasi, atominės kilmės deguonis bei ilgalaikis ultravioletinių spindulių poveikis sukėlė kai kurių kosminio objekto dalių eroziją. Tačiau,



Taip atrodė suiręs „Solar Maks“.

pasak Kinardo, tyrimai jokių būdu neskatina atidėti 1995 metams planuotą „Frydom“ paleidimo. Specialistų nuomone, kosminės stoties statybos darbai neturėtų būti vartojamos kai kurios medžiagos, kaip, pavz., polimerinė tolėja, optika, dengta stiklo pluoštu, nes jos per ilgą palydovo gyvenimo laiką pasirodė netinkamos. Toliau tyrimo darbai vyks laboratorijoje, kuriose bus stengiamasi sukurti naujas, erozijai atsparias medžiagas.

Savotišką mokslininkų nuostabą sukėlė tai, kad teflonas, kuris buvo naudojamas palydovo daliai apsaugoti nuo ekstremalios temperatūros poveikio, į Žemę grįžo dengtas storu baltos spalvos sluoksniu. Šio reiškinio mokslininkai tuo tarpu paaiškinti negali. Dabar visų dėmesio objektas yra konteineriai, kuriuos technikai iškėlė iš palydovo. Juose — milijonai įvairių augalų sėklių. Manoma, kad jos bus iš dalies pakeltosios spalvą, formą, kad bus pakiltų augalų augimo bei vegetacijos procesai. Bet tai galės patvirtinti tik laikas.

Keturi būsimi dešimtmečiai

Lygiai tūkstantis kosminės erdvės tyrinėtojų, kosmo- ir astronautų, įvairiausių visatos įsivainimo specialistų susirinko į Teromolinos kurortą prie Costa del Sol netoli Malagos (Ispanija). Jie dirbo 77 sekcijose. Plenariniuose bei sekcijų posėdžiuose buvo kalbama apie laimėjimus, kurių pasiekė valstybės ir agentūros, Tarptautinės astronautikos federacijos (TAF) narės per keturiasdešimt federacijos gyvavimo metų. Tai buvo pirmoji pusė kongreso veiklos. Antra buvo skirta aptarti projektams, kuriuos numatoma įgyvendinti per ateinančius keturis dešimtmečius.

Šiuo metu TAF turi 104 narius — nacionalines draugijas, bendroves, institutus, agentūras, organizacijas ir žmones, atstovaujančius 40 valstybių. Užbėgdami įvykiams už akių, pranešime skaitytojams, kad TAF prezidentas pakartotinai išrinktas profesorius daktaras Zoržas van Refas (George van Reeth) iš Belgijos.

Na, o dabar apie svarbiausias kosminės veiklos sritis ir projektus. Žinoma, jų buvo labai daug ir įvairių. Šiam rašiniui atrinkome ir pirmenybę suteikėme Vakarų „kosminių žalių“ užmojams, nes apie tarybinių mokslininkų planus šioje srityje jau ne kartą rašėme „Sparnuose“.

Kaip paaiškėjo, svarbiausias visų TAF narių uždavinys — sukurti orbitinius uostus kosminiams laivams orbitoje aplink Žemę, Mėnulį ir Marsą. Šie uostai turėtų atlikti didelį ir svarbų darbą — priimti ir aprūpinti degalais, reikalingomis maisto atsargomis bei atsarginėmis detalėmis, remontuoti tarpplanetinius ir kosminius laivus. Uostuose turėtų būti įrengta savotiška kosminė dispečerinė tarnyba, galinti tiksliai stebėti visų objektų skriejamą, pateikti informaciją apie juos laivams bei Žemei. Buvo pažymėta, kad šioje srityje pavyzdys kitiems turėtų būti tarybinės kosminės stotys, kurios veikia kosminėje erdvėje jau du dešimtmečius. Kai 1991-aisiais „Buranas“ prisijungė prie kosminės stoties „Mir“, pirmasis orbitinis kosminis uostas taps tikrove!

Na, o kitos valstybės! NASA, Europos kosminės erdvės tyrimo agentūra (ESA), bendradarbiaudamos su Japonijos ir Kanados kosminės erdvės įsivainimo organizacijomis, ruošia projektus modulių kosminėms orbitinėms stotims „Freedom“ (Frydom) ir „Columbus“ (Kolombas). Tačiau tuo tarpu nėra realių duomenų, kurie įtikintų specialistus, jog minėti kosminiai uostai bus įrengti iki mūsų amžiaus pabaigos. Ir svarbiausia šio dėsimo priežastis yra ne aprūpinimas technika arba medžiagomis. Dalis ESA narių — Austrija, Švedija ir Šveicarija — kategoriškai priešinosi tam, kad kosminė stotis uostas „Freedom“ būtų naudojamas JAV kariniams tikslams

[įgyvendinant SGI programą]. Vien dėl to pradinis stoties „Freedom“ variantas (apie šią stotį „Sparnai“ rašė 1988 m. antrame numeryje) dar vis lieka neįgyvendintas. O stotis turėjo būti įkurdinta kosminėje erdvėje penklaisimaisiais metais, kai Kolumbas atrado Ameriką — 1992.

Laikas bėga. Sukuriamos naujos medžiagos, pažangesnės technologijos. Tęgti artimiausią dešimtmetį vienintelis kosminis uostas taip ir liks tarybinis kompleksas „Mir“ — „Kvant“. Na, o po to (2001—2020 m.) žmonija turėtų susilaukti kosminių stotelių uostų, kurie skries orbita aplink Mėnulį ir kitas mūsų Žemės kaimynines planetas. Jose bus kosminiai namai, viešbučiai, laboratorijos, dirbtuvės, dokai, atsarginių dalių bei blokų sandėliai, degalinės, gelbėjimo laivai bei platformos palydovams nusileisti.

Suprantama, visi šie planai gali būti įgyvendinti tik įėjus pasaulyje bus taika ir visos „kosminės valstybės“ ims bendradarbiauti, bus unifikuoti daug kosminių transporto priemonių, jų pri-



NUOTRAUKOJE: Vakarų Europos kosminės erdvės tyrimo agentūros (ESA) kosminio laivo „Hermes“ modelis. Ko gero, tai šiuo metu vienas realiausių Vakarų projektų, kuris bus įgyvendintas po septynerių-aštuonerių metų.

sišvartavimo ir susijungimo sistemos, angos.

JAV Nacionalinės aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo agentūros (NASA) direktorius technikos mokslų daktaras Thomas Paine (Tomas Peinas), kongrese skaitęs pagrindinį pranešimą apie būsimų kosminės veiklos keturių dešimtmečių veiklą, savo valstybės užmojus apibūdino trim pagrini-

niais etapais: 1. Per artimiausią dešimtmetį sukurti nuolat veikiančią kosminę orbitinę stotį; 2. Iki 2004 metų įrengti kosmose veikiančią Mėnulio tyrimo bazę ir 3. Iki 2015 metų — drauge su TSRS, o gal ir kitomis valstybėmis — įvykdyti žmogaus skrydį į Marsą (apie tai plačiau rašėme „Sparnų“ 1988 m. trečiame numeryje).

Salia to, pasak T. Peino, svarbiausias visų kosmoso tyrimo veikla besidominčių valstybių uždavinys — sukurti patikimas ir pigias priemones žmogui ir medžiagoms transportuoti į visatą ir jiems grąžinti. JAV yra užsibrėžusios sukurti transportinį kosminį laivą, kuris veiktų automatiškai, be įgulos. Toks laivas, naudojantis įvairias kieto ir skysto kuro mišinų kombinacijas, būtų vienartinis. Užtai jis turėtų būti pajėgus nusikrauti į visatą iki 70 tonų naudingo krovinio (tai dvigubai daugiau nei „Šatlo“). Be to, JAV turi ir savotišką „XXI amžiaus“ dangaus ekspreso projektą. Tai turi būti transporto priemonė, primenanti lėktuvą, raketos ir kosminio laivo hibridą. Siekiama, kad jis per dvi valandas nusikrautų 300 keleivių iš Niujorko į Sidnį.

Be jau veikiančių kelių sistemų „Šatlo“ bei „Energija“ — „Buran“, aptartos ir ESA kosminio laivo „Hermes“ statybos perspektyvos („Sparnai“ 1988 m. nr. 4). Jis turi būti iškeltas į visatą raketa „Ariane-5“. Jau buvo pranešta, kad laivo projektas gerokai pasikeitė. Užuo svėrės, kaip buvo anksčiau numatyta, 12 tonų, jis pasieks 21 tonos svorį. Todėl reikėjo padidinti raketos nešėjos galinumą 13 proc. Laivas sutrumpėjo nuo 18 iki 15 m, o jo įgulos narių skaičius sumažėjo perpus — nuo šešių iki trijų žmonių. Naudingo krovinio svoris taip pat sumažėjo perpus — jis bus iki trijų tonų. Pirmasis šio laivo pilotuojamas bandymas planuojamas 1996 metais, o mokslui skirtas skrydis nukeltas į 1997 metus.

Aptarti ir VFR bei Japonijos daugkartinio naudojimo kosminių laivų projektai. Jie bus projektuojami mūsų amžiaus paskutiniame dešimtmetyje. Be to, kongreso dalyviai susipažino ir su Didžiosios Britanijos trečios kartos kosminio laivo „Hotol“ skriejimo planais („Sparnai“, 1988 m. nr. 4).

Dar viena kito „kosminio keturių dešimtmečių“ naujovė — savotiškas „tiltas tarp planetų“. Numatoma, kad bus įgyvendintas sistemingas kosminių laivų susisiekimas tarp Žemės ir Mėnulio, Žemės ir Marso. Buvo kalbama apie vandenilio ir deguonies kurą kosminiams aparatams, kurie galės nusikristi į bet kurį objektą visatoje ir, padedant stabdymo įrengimams, nugabenti krovinius bei įgulas. Perspektyvoje — ir tarpplanetiniai laivai, kurie, pasak ekspertų, labiau panašūs į gigantiskus vandenynų laivus (kaip kad „Queen Elizabeth II“) nei į „Boeing-747“. Aptarti ir klausimai, susiję su žaliavų gavyba Saulės sistemos planetose, įvairiuose mėnuose ir asteroiduose, taip pat sukurimas grandininės sistemos, kuri aprūpintų kosminių laivų įgulas maistu ir deguonimi.

Nuspręsta, kad kitas Tarptautinės astronautikos federacijos 41-asis kongresas vyks 1990 metais spalio 6—13 d. Drezdene.

A. ŠURKUS

PIRMASIS 1990-aisiais

Apskritai tai buvo 33-asis „Šatlio“ giminės daugkartinio naudojimo kosminio laivo skrydis, bet šiemet — pirmas. Jis prasidėjo sausio 9 d. ir truko dešimt dienų. Penkių asmenų įgulai vadovavo keturių dešimt septynerių metų amžiaus laivo vadas JAV karinio jūrų laivyno kapitonas Danielius Brandenštainas (Daniel Brandenstein), laivą pilotavo 37-erių metų JAV KJL inžinierius Džeimsas Vetherbis (James Wetherbee), o specialistai buvo patyrę ir kvalifikuoti aviacijos ir kosmonautikos technikos žinovai, mokslų daktarai Boni Danber (Bonnie Dunbar, 40-ties metų), metais už ją jaunesnė Merša (Mersha) Ivins bei 33-ųjų metų diplomuotas inžinierius Deividas Lovas (David Low). Du iš šio penketo — kapitonas Brandenštainas ir biomedicinos specialistė Danber — jau skraidė kosmose, atitinkamai du ir vieną kartą. Na, o naujokų trejetas tapo 223—225 žmonėmis, skraidžiusiais visoje.

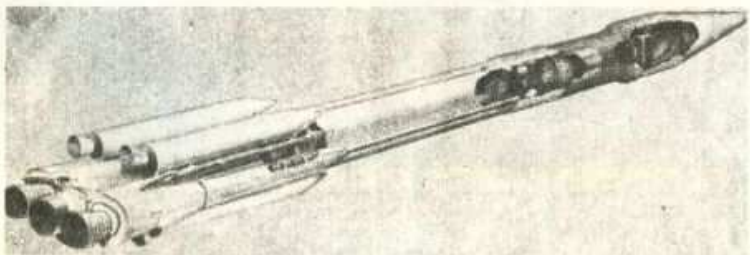
Aukštos kvalifikacijos specialistų patirtį pabrėžė neatsitiktinai. Mat viena pagrindinių „Kolombijos“ įgulos užduočių buvo ištirti sudėtinga: prisijungti prie šešerius metus kosmose skraidančio Žemės palydovo LDEF (Long Duration Exposure Facility — ilgalaikio laisvo skridimo įrenginio) ir, švelniai pasigavus jį mechanine ranka, įkelti į „Šatlo“ krovinių skyrių ir grąžinti į Žemę.

1984-ųjų balandį „Celindžio“ įgula paleido palydovą LDEF, dėl savo parametų pavadintą „kosminiu autobusu“ (ilgis — 9 m, skersmuo — 4 m, svoris — 9,7 t), kurį mokslo tiriamiesiems darbams parengė du žiniai mokslininkų iš aštuonių valstybių. Jo aliuminio platformoje įrengė 57 „stačius“, kurių kiekviena grupė privalėjo atlikti jai pavestą darbą. Eksperimentai, atlikti nesvarumo, kosminio spinduliavimo bei vakuumo sąlygomis, buvo skirti keturiems pagrindiniams tikslams. Tai medžiagų bandymai atliekos kosminio stoties „Freedom“ (Frydom — laisvė), ilgalaikis elektroninių bei optinių prietaisų patvarumo išmėginimas, astrofizikos bei biologijos mokslų tiriamieji darbai. Na, o didžiausią visuomenės susidomėjimą sukėlė 12 milijonų pomidorų sėklų, nusikrautų į visatą. Sugrąžintos į Žemę, jos turėjo būti paskirstytos 67 tūkstančiams įvairių mokyklų mokslėvių, kurie mokslui biologijos. Tai reiškia, kad tūkstančiams JAV mokslėvių būtų sudaryta galimybė savarankiškai atlikti bandymus, išauginti iš „kosminių“ sėklų žemės pomidorus: stebėti šių sėklų daigumą, vystymąsi normaliomis žemiškomis sąlygomis po „kosminės kelionės“.

Per pankerius skriejimo metus Žemės atmosferos atliekos stabdė aparatą skriejamą, jo trajektoriją palaipsniui žemėjo ir... 1. m. kovo 9 d. jis būtų patekęs į Žemės atmosferos sluoksnius ir sudegęs. Štai dėl ko skubėjo „Kolombijos“ įgula. Sausio 12-ją laivo įgulos specialistai pagal Boni Danber komandą išstūmė 15 metrų gervės pavidalo kanadietiško robotą „mechaninę ranką“, šį švelniai apglėbė palydovą ir įkėlė jį į kosminio laivo krovinį skyrių.

Taip buvo atliktas vienas svarbiausių „Kolombijos“ įgulos uždavinių. Kitas, ne ką mažiau svarbus, bet žymiai paprastesnis, buvo kosminio ryšių palydovo „Sinkom“ („Syncom“) 1Y-05 paleidimas. Drauge su raketa šis palydovas yra 6 m ilgio, 4,26 m skersmens, sveria 7,5 tonas. Jame įmontuoti variklių padedamas palydovas

NUKELTA | 30 p.



Kas atsitiko?

Zemės perkėlė jį į vieną iš šoninių mazgų. Po šio manevro gerokai pasikeitė orbitinio komplekso svorio centras. Jo stabilizacijai išlaikyti reikia daug energijos. Kad energijos naudojimo perkrovos būtų sumažintos, į orbitinį kompleksą turi būti nuskraidintas antras kosminis modulis „T“ (oficialiai vadinamas „Kvant-3“). Prijungus jį prie kosminės stoties „Mir“ sujungimo mazgų komplekso antrojo šoninio mazgo, tarybinis kosmi-

Branduolinė energija padės skrieti į Marsą

JAV viceprezidento Dan Quayle (Dano Kveilo) pavedimu NASA specialistai parengė strateginį planą skrydžiams į kitas planetas, visų pirma — į Marsą. Paskelbus kai kuriuos jo duomenis — konkrečiai tai, kad tolimiems skrydžiams būtina varuoti variklius, kurie naudoja branduolinę energiją — šalyje atsirado nemažai abejojančių. Žmonės nepatenkinti, kad netoli Žemės esančiose visatos plotuose bus naudojama branduolinė energija, nuo kurios, kaip žinoma, visko būna. Bet NASA mokslinio tyrimo darbų taryba siūlo nekreipti dėmesio į kritiką ir bendradarbiauti su TSRS, kuri šioje srityje turi didelį patyrimą. Manoma, kad verta dėmesio ir kitų Europos valstybių, taip pat Japonijos patirtis.

Mokslininkai suabejojo dėl galimybės naudotis tolesniais skrydžiams, kaip placdarmu visoje, 1995 m. numatyta paleisti

orbitine stotimi „Frydom“. Esama nuomonių, kad ji tam netinka, kad reikia kitos, kad pagrindinis dėmesys būtų skiriamas pačiam skrydžiui, o ne platformai, iš kurios bus antrą kartą startuojama.

NASA mokslinių tyrimo darbų taryba savo sprendimą pagrindė tuo, kad branduolinis kuras padės net dviem trečdaliais sutrumpinti skrydžio į Marsą laiką. Turint galvoje, kad nepilotuojami objektai 180 milijonų kilometrų skrydį atlikdavo per šešis mėnesius, branduolinę energiją naudojantis kosminis laivas turėtų nusikreipti iki Raudonosios planetos per du mėnesius! Tarybos nuomone, branduolinės energijos naudojimo skrydžiams į kitas planetas technologija, sąlyginai pavadinta „Nerva“, save visiškai pateisina ir turi būti pradėta naudoti artimiausiais metais.

„PREZIDENTAS TAPO IŠLAIDUS“

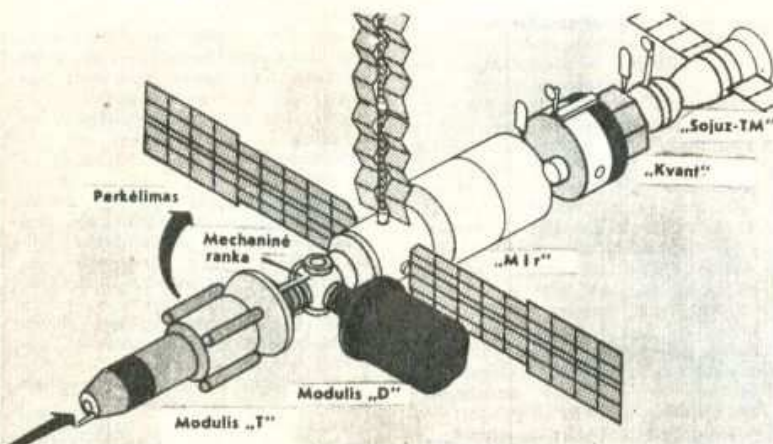
— tokiais žodžiais užsienio žurnalistas įvertino JAV prezidento Džordžo Bušo pateiktą 1991 metų biudžeto projekto numatytus asignavimus kosminei veiklai. Pasak šio projekto, naujais finansiniais metais NASA gaus 15,2 milijardo dolerių, o tai 24 proc. viršija dabartinį asignavimą (JAV finansiniai metai prasideda spalio 1 d.). Toks finansinis dosnumas pakeitė šios valdybos planus. Slėmet numatyti aštuoni „šaltų“ skrydžiai, tarp kurių gruodyje bus paleista ESA kosminė laboratorija. Na, o likusios lėšos!

4,2 milijardo dolerių tenka naujo kosminio laivo „Endeavour“ („Endeavour“) statybai, 2,6 milijardo — drauge su japonais ir europiečiais kuriamos kosminės sto-

ties „Frydom“ („Freedom“) statybinių elementų pradinė gamyba. Numatoma, kad pirmos šios stoties detalės bus nugabentos į visatą 1995 metais, kad žmogus joje įsikurs 1997 metais, o 1999-ieji — jos galutinio įrengimo metai.

1,7 milijardo dolerių (47 proc. daugiau nei 1990-aisiais) NASA gavo savo bendram su TSRS projektui skristi į Mėnulį, įkurti nuolatinę stotį ir iš jos šturmuoti Marsą.

Žodžiu, JAV Nacionalinė astronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) naujaisiais finansiniais metais galės sėkmingiau įgyvendinti tuos planus, apie kuriuos taip dažnai kalba mokslininkai ir kurių susidomėję laukia pasaulio gyventojai.



Kai praėjusių metų lapkričio 26 d. į visatą buvo paleistas kosminis modulis „D“, oficialiai vadinamas „Kvant-2“, atrodė, jog jau įprastiniu tapęs kosminio objekto nuskraidinimo link orbitinio komplekso manevras didelių rūpesčių nesukels. Bet kai 20 tonų svorio objektas, skirtas orbitiniam kompleksui „Mir“ — „Kvant“ išplėsti, pasiekė visatą, prasidėjo nemalonumai. Visų pirma — neatsivėrė vienas saulės baterijos plokštelių blokas. Tai galėjo sukelti stoką energijos, reikalingos modulio navigacijos prietaisų veiklai. Žemėje dirbantiems specialistams teko gerokai paprastaiuoti, kol pagaliau lapkričio 28-ąją žmonėms, technikai padedant, pavyko visiškai išskleisti saulės baterijos plokštumą. Energija pateko į akumuliatorius, kurie, savo ruožtu, papildė ją saulės baterijos plokšteles. Atrodė, kad dabar bus galima atsipūsti. Bet visų pirma reikėjo palaukti, kol susikaups pakankamai energijos, kad būtų garantuotas didžiulio modulio, kuris pagal parametrus priima pačią stotį „Mir“ (ilgis — 14 m, skersmuo — 4,15 m), laikinas prijungimas prie vieno (galinio) stoties mazgų.

Pabrėžiame žodį laikinas. Mat skirtingai nuo savo vyresniojo brolio „Kvant-1“, nuolatos prijungtas prie stoties galinės dalies, modulis „D“ iškart negalėjo užimti jam numatytos pozicijos — pradžioje, lygsvarai palaikyti, jis buvo prijungtas prie stoties „Mir“ sujungimo mazgų komplekso galinio mazgo. Po „paūgėjusio“ orbitinio komplekso stabilizacijos periodo, sujungimo komplekso mechaninė ranka pagal komandą iš-

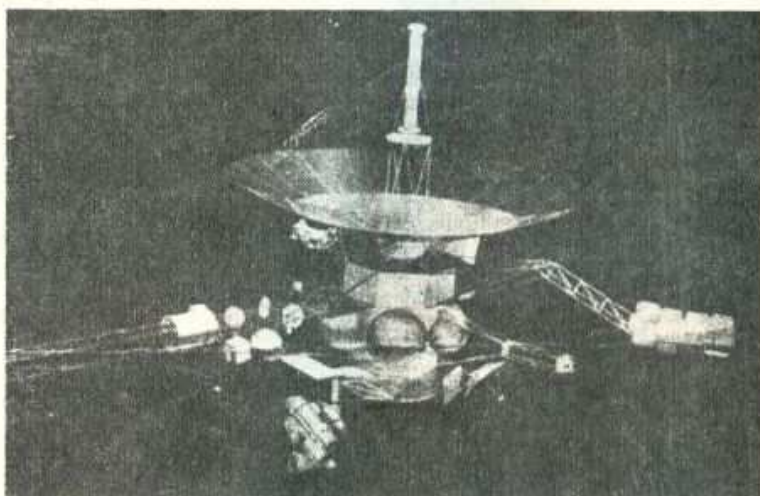
nis kompleksas „Mir“ — „Kvant“ su dviem prijungtais moduliais įgis lygsvarą (sujungimo ir perkėlimo procesai pavaizduoti piešinyje viršuje).

Taigi nieko ypatingo, mūsų akimis žiūrint, neatsitiko. O kosminės erdvės specialistai, ko gero, pergyveno nelinksmas valandas. Juk manevras su „D“ moduliu nebuvo numatytas; jis buvo planuotas moduliui „T“. Tai dar kartą patvirtina tiesą, kad defektų neišvengia net tobuliausia, ne kartą išban-



dyta technika. Matyt, niekas negali garantuoti, kad ir ateityje, toliau plečiant orbitinį kompleksą (kaip jis atrodys baigus prijungti prie mazgų visus modulius pavaizduota piešinyje apačioje), viskas vyks sklandžiai.

Zemė eidami mes, žmonės, kartais suklumpame. Tad ką kalbėti apie veiksmus, kurie atliekami radijo komandoms ir technikai padedant už šimtų kilometrų nuo mūsų esančioje kosminėje erdvėje?



Praėjusiame „Sparnų“ numeryje rašėme apie tai, kad JAV daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Atlantis“ paleido į visatą kosminę stotį „Galileo“, („Galilėjas“). Dabar galime ją ne tik parodyti, bet ir pranešti skaitytojams, kad kosminė stotis zondas sėkmingai „įriši“ per kosmines erdves link „Jupiterio“, į kurį numatoma nuleisti drauge skraidinamą robotą (matyti nuotraukos apačioje).

Su „Ikaru“ po visatą



Paprastai iliustracija ne ką atsilieka nuo informacijos. Bet kai kalbama apie kosmosą... Be abejonės, vadovaujantys kosminiams skrydžiams centrai greitai gauna daug iliustracinės medžiagos, bet praeina nemažai laiko iki jos pasirodymo redakcijose. Tai gi...

1989 metų ketvirtame „Sparnų“ numeryje rašėme apie tai, kad tarybiniai kosmonautai naudosis nauja, kelionėms po atvirą kosmosą skirta priemone — laisvai skriejančiu savielgiu „Ikaru“. Dabar, kai jau pasinaudota, turime galimybę pateikti skaitytojams ne tik kosmonautų nuotraukas (padarytas žemėje ir atvira kosmose, su skafandrais ir originalia transporto priemone „Ikar“ ant nugaros), bet ir plačiau papasakoti apie šią savotišką „kėdę be kojų“.

Naujasis laisvo skriejimo visatoje aparatas, sukurtas gamykloje „Zvezda“, suteikia kosmonautui galimybę dirbti atvira kosmose šešias valandas. Kai prie skafandro prijungtas saugos lynas, žmogus gali nutoilti nuo stoties 50 m, be jo — šimtą.

„Ikarą“ sudaro savotiška didelė kuprinė. Joje sumontuota visa žmogaus gyvybę užtikrinanti sistema, taip pat pagrindiniai technikos elementai. 32 specialūs suspaustų dujų mikroaktyviniai varikliai padeda kosmonautui

orientuotis, judėti po visatą. Rankoms skirtose atramos įrengti krypties reguliavimo įrenginiai, proektorialai bei televizijos kamera.

Kuriant „Ikarą“ buvo pasiūlyta JAV koncerno „Martin Marieta“ specialistų patirtimi, kurie parengė savo astronautams žmogaus manevravimo kosmose priemonę „Manned Maneuvering Unit“ (MMU). Tai, visų pirma, sistema, kuri suderina „kelioninio kostiumo, įdėto į kuprinę“, kaip mokslininkai pavadino „Ikarą“, mini reaktyvinių variklių darbą. Nuo jo priklauso aparato mobilumas, stabilumas, galimybė be trūkčiojimų, ritmingai judėti po visatą. Mat jeigu keli varikliai dirbs stipriau, o kiti — silpniau, kosmonautas ims verstis per galvą, suktis apie ašį ir pan.

Abiejuose sistemose naudojamos armatūrinės lentos, įrengtos rankoms skirtų atramų galuose. Kaime ranka kosmonautas reguliuoja savo judėjimą pirmyn ir atgal, kilimą bei leidimąsi, taip pat kryptis — į kairę arba dešinę. Kitame — dešiniame — rankogalyje yra prietaisas, kuris padeda atlikti apsisukimus aplink ašį.

Skirtingai nuo MMU, „Ikar“ yra savotiška lynu pritvirtinta harpūna su magnetine galvute, kad būtų galima prisitraukti prie objekto. Šis prietaisas padeda kosmonautams prisitvirtinti prie bet kokių objektų, kai jie atlieka įvairius bandymus, be to, ypatingais atvejais, pavyzdžiui, kilus pavojui — „iššauti“ harpūną su lynu link kosminio laivo arba kito objekto ir prisitraukti rankomis.

Lyginant „Ikarą“ su MMU būtina

pabrėžti, kad be jau minėtos harpūnos, tarybinių kosmonautų laisvo judėjimo po visatą aparatas galingesnis už jo amerikietiską pirmtaką aštuonių mikrovariklių, jo svoris mažesnis, jis manevringesnis ir kompaktiškesnis. Negalima pamiršti ir to, kad naujasis „kosminis savielgis“ išvydo dienos (tiksliau — kosminę) šviesą net penkeriais metais vėliau nei jo amerikietiškas „brolis“...

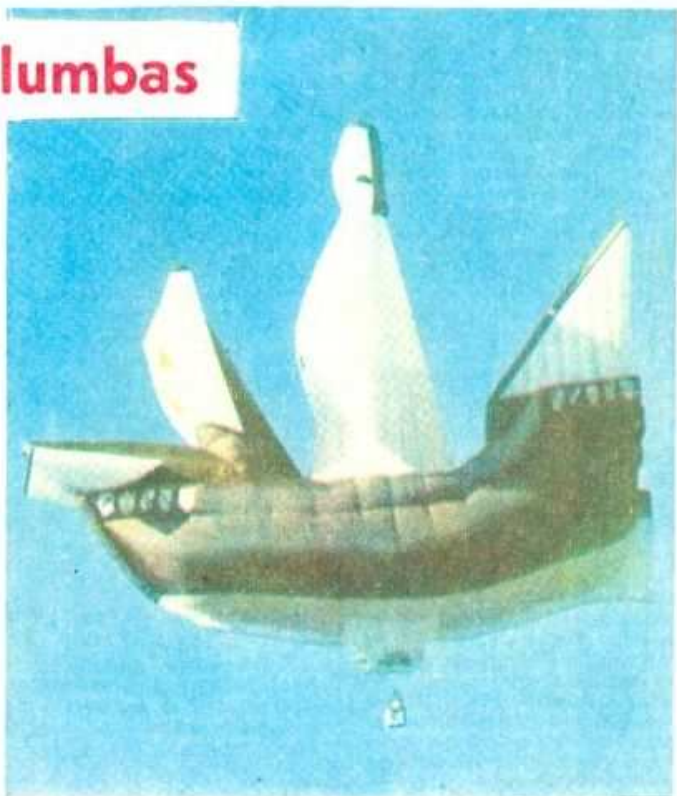


Zinant, kad tokių aparatų kūrimas ne tik sudėtingas, bet ir brangus — JAV gamybos MMU aparatas su 56 kg deguonies atsarga kainuoja 19 milijonų dolerių (apie „Ikarą“ tokių duomenų dar nėra), reikia tikėtis, kad naujasis TSRS mokslininkų sukurtas aparatas, sėkmingai atlikęs pirmąjį bandymą, ilgai ir patikimai tarnaus žmonėms, taikiais tikslais dirbantiems kosmose.

Lyg Kolumbas

Oreivystės specialistai teigia, kad įvairiausių konfigūracijų balionais dabar pasaulio nebeužstebinsi. JAV „Cameroon Ballons“ („Kamerun Balons“) firma jų pagaminė įvairiausių. Bet tokio!... Specialų balioną, skirtą Kolumbo išsilaipinimo Amerikos žemėje 500-mečiui, užsisakė oreivystės mėgėjas ir oro balionų kolekcionierius, multimilijonierius Malcolm Forbes (Malkolmas Forbas). Įgyvendinti jo sumanymą „Kamerun balons“ darbuotojams buvo ne taip jau ir paprasta. Mat JAV žurnalų magnatas užsimanė... nei daugiau, nei mažiau — prieš 500 metų Amerikos krantus pasiekusios karavelos „Santa Maria“ kopijosi! Ypač sunkiai „Kamerun balons“ specialistams sekėsi pagaminti „karavelos bures“. Bet po daugelio bandymų ir tai pavyko. Tad Ispanijos padangę Forbui viešinti Pirėnų pusiasalyje skrodė karavela „Santa Maria“. Tiesa, varoma šilto oro...

Kolumbo karavelos kopija, ją bandžiusių Ispanų oreivių nuomone, gerai valdoma, bet tai nėra paprasta. Ypač sunku su ja leistis į žemę. Na, o prieš startą šiam oro balionui palaikyti reikia net dešimties vyrų paramos...



„Santa Maria“ Ispanijos padangėje.

buvo pakeltas į 36 000 km aukštį, kur jis skrieja orbita, sinchroniškai su Žemės sukūlis. „Sinkom“ IV-05 papildė savo keturių „brolių“, skriejusių visatoje, kompaniją ir drauge su jais aptarnauja JAV karines pajėgas, ypač laivyną, užtikrindamas jų kovinių dalinių nuolatinį ryšį.

DAR VIENA SLAPTA „ATLANČIO“ MISIJA

„[s]islobavus“ JAV daugkartinio naudojimo oro kosminių laivų „Satl“ skrydžiams, vos spėjame supažindinti skaitytojus su kiekvieno jų misija bei įgula. O juk tai — istorija!

34-asis „Satlų“ skrydis, kurį atliko „Atlantis“, vyko vasario 28-kovo 4 d. Laivo įgula — penki vyrai, visi kariniai. Laivo vadas — 46-erių metų kapitonas John Creighton (Džonas Kreitonas), pilotas — pirmojo branduarminės, pulkininkas John Casper (Džonas Kasperas) — naujokai kosmose. Jie tapo 227 ir 228 žmonėmis, skraidžiusiais visatoje. Kiti trys įgulos nariai — specialistai. Tai 40 metų pulkininkas David Hilmeris (Delvidas Hilmerisas), 44-erių — pulkininkas Richard Mullane (Ričardas Mulenas) bei jauniausias kvinteto narys 34 metų kapitonas Pierre Thuot (Pieras Totas), skridęs į kosmosą fizikas, beje, prityręs lakūnas bandytojas, net 270 kartų nusileidęs į lėktuvnešų denlius. Na, o kiti specialistai: Pulkininkas Hilmerisas dalyvavo per pirmą karinį „Atlantio“ skrydį (1985 m.) ir paleido du slapčius Žemės palydovus. Jis taip pat skrido į kosmosą per pirmąją „Diskaverio“ misiją po „Celindžerio“ katastrofos (1988 m. rugsėjis). Pulkininkas Mulenas 1984-aisiais priklausė „Diskaverio“ įgulai, paleidusiai tris Žemės palydovus, o 1988-ųjų spalio mėn. per „Atlantio“ skrydį atliko Pentagono užduotį.

Šį kartą karinis penketas taip pat vykdė JAV gynybos ministerijos užduotį, kuri skirta SGI programai. Paleistas palydovas šnipas, kuris turi atlikti dvigubą darbą: 1. — per elektroninę aparatūrą klausytis TSRS ir kitų Varšuvos sutarties valstybių karinių ir diplomatinių pokalbių, bei 2 — fotografuoti įvairius šių valstybių objektus. Į JAV kosminio sekimo centrus perduota informacija patenka į įvairius kanalus, o fotonuotraukos nuolat lyginamos su ankstesnėmis. Toliau būdu vyksta karinė žvalgyba, sutikslinami potencialaus priešo teritorijos įvairūs objektai.

Šeštą slapta „Atlantio“ skrydis pradėjo šių metų karinių kosminių misijų, užfraktuotų Pentagono, seriją. Iki 1993 metų JAV gynybos ministerija yra nusprendusi „Diskaverio“ ir „Atlantio“, taip pat naujai statomą OKL „Endeavour“ („Endever“ — „Stengimasis“), kuris turi atstoti per katastrofą sprogusį „Celindžerį“, įvykdyti dar žėsis skrydžius. Visi jie skirti SGI programai, kurios kosminė dalis, pasak užsienio spaudos, paskutinį šio šimtmečio dešimtmetyje suris 50 milijardų dolerių — t. y. dvidešimt procentų visų Pentagono strateginėms programoms skirtų lėšų.

Paskutiniai pranešimai mus informavo apie tai, kad „Atlantio“ paleistas palydovas dėl technikos sutrikimų nepasiekė reikiamo aukščio, pateko į tankius atmosferos sluoksnius ir sudegė.

MUILO BURBULAS

Kiek įvairiausių epitetų sugalvota Jungtinių Amerikos Valstijų prezidento R. Reigano (R. Reagan) 1983 metais paskelbtai „strateginės gynybinės iniciatyvos“ (SGI) programai — niekas negali tiksliai pasakyti. Nesiryšiu to padaryti ir aš. Bet dar vieną epiteta prie ankstesnių pridėti norėčiau. Tai — „muilo burbulas“. Ir štai dėl ko.

Kai buvo pradėta kalbėti apie „žvaigždžių karus“, JAV vadovai ir kariškiai galvojo apie ištisą sistemą lazerinių ginklų, dislokuotų visatoje („Sparnai“) aprašė įvairias jų sistemas 1987 m. trečiame numeryje. Vėliau, kai daugelis žymiausių JAV bei kitų šalių mokslininkų, šios srities specialistų, kariškių ir buvusių Nacionalinio Laurenso bandomojo centro Livermore laboratorijos darbuotojų ėmė atvirai peikti JAV „raketinio skėčio“ planus, kai pasaulio viešąjį nuomonę pasiekė žinios, kad branduolinio smūgio atveju JAV ir jų pagrindiniams sąjungininkams sunaikinti užtektų vos 5 proc. visų paleistų šaudmenų, kurie neišvengiamai prasibraus pro „branduolinį skydą“, SGI garbintojai atskleidė kortas. Atseit, esama ir kitos kartos ginklų, kurie turėtų padėti įgyvendinti SGI efektą.

Per praėjusius aštuonerius metus „žvaigždžių karų“ programa surijo nepaprastai daug pinigų. Ankščiau skelbtos sumos padvigubėjo. Tačiau ir tai dar ne viskas. Na, o JAV kongresmenai, kuriems prisieina tvirtinti ir šį biudžeto punktą, vis labiau linkę į pesimizmą. Tai reiškia, jog, jų nuomone, SGI programai reikės skirti vis mažiau pinigų, o, ko gero, ir visai nutraukti jos finansavimą. Kaip pareiškė demokratų partijos atstovas D. Merkis (J. Markey) „... prieš JAV teritorijos apsaugojimą nuo branduolinio puolimo yra tik vienas ginklas. Tai — susitarimas dėl branduolinių ginklų ir ginklavimosi kontrolės“.

Ką gi, kongresmenas, reikia manyti, teisingas. Ir visų pirma jau vien dėl to, kad ginklavimosi kontrolei nereikia eikvoti brangių ir nuolat naujai išrandamų medžiagų bei sistemų, kurios kaip rykliai surija milijardus. Juo labiau, kad, nepaisant vėjais iššvaistytų pinigų ir žaliavos, daug SGI sistemų nedavė pageidaujimų rezultatų net per bandymus. Tad ką kalbėti apie jų išmėginimą kosmose!

Tiesa, Jungtinių Valstijų karinės oro pajėgos labai norėtų, kad būtų praktiškai išbandytas lazerinis ginklas, skirtas prieš lėktuvams ore sunaikinti. Bet ... atverti „langą“ pavojainga. Ir ne dėl vienos priežasties. Visų pirma, esą pasaulis sužinos apie šią nepaprastai slaptą SGI sistemą, kuri tiesiogiai pažeidžia TSRS—JAV susita-

rimą dėl priešraketinės gynybos (keista, jeigu tai žinoma mums su jumis, gerbiamas skaitytojaus, ką tad galvoja JAV KOP vadovai!), o antra, ir bene svarbiausia — tai, kad, pasak JAV vadovų, šiam eksperimentui nepavykus visa „žvaigždžių karų“ programa patirs galutinį fiasko.

Buvęs Livermore laboratorijos bendradarbis, lazerių fizikos specialistas Stefanus Jangeris (Stephan Younger) aiškiai pasakė: „Visa mūsų veikla gerokai atsiliko nuo kongresui duotų pažadų. Mat lazeris — labai komplikuo-
tas ginklas, ir niekas nesiima garantuoti politikų viešai išpranašautų, labai pageidaujamų rezultatų“. Daugelis šio ginklo bandymų žemėje ir ore nepavyko, ir tai niekais pavertė kalbas apie tai, kad „visatoje



dislokuotos karinės lazerinės sistemos puolimo atveju sunaikins priešo raketas jau starto fazėje“.

Matyt, čia reikėtų paaiškinti skaitytojams, kad „raketinis skydas“, pagal savo idėją, numatė, jog kosmose dislokuotos lazerinės patrankos, įvykus branduolinei reakcijai, iššautų rentgeninius lazerio spindulius. 100 tūkstančių šviesos greičiu sklindančių ir viską naikinančių spindulių per vieną patrankos „šūvį“!

Taigi sprogus muilo burbulas apie „skydą“. Tai dabar pripažino net asmeniškai JAV viceprezidentas ir JAV nacionalinio kosminio komiteto pirmininkas Danas Kveilas (Dan Quayle). Jis pasakė, kad SGI programai kelti „reikalavimai ir į ją dėtos viltys žymiai atsilieka nuo tokios ginklų sistemos galimybių“. Suprantama, tokie žodžiai daug kam JAV nepatiko. Karinio pramoninio komplekso statytinis, JAV gynybos ministras Ričardas Ceinis (Richard Cheney) paskubėjo pareikšti, kad jo nuomonė kitokia. Pasak R. Ceinio „net dalinė JAV teritorijos apsauga žymiai apsunkintų Tarybų Sąjungai panaudoti raketą: ji negalėtų tiksliai nustatyti, koks sprogmenų skaičius pasieks tikslą, ir koks — ne“.

Kaip reikia suprasti šiuos žodžius dabar, kai vyksta įvairiausios

TSRS—JAV derybos, per kurias siekiama suderinti daug ginklų klausimų, tėsprendžia skaitytojas. Tik noriu pateikti tokius duomenis: šiemet SGI programai įgyvendinti Pentagonas gavo per 4 milijardus dolerių, jų neturėtų sumažėti ir sekančiais finansiniais metais. Bet, visų pirma, reikia įtikinti JAV įstatymų leidėjus (o jie turi didelę galią!), kad lėšos tikrai reikalingos naujoms SGI programoms sistemoms kurti. Tokiomis aplinkybėmis pasaulio šviesą išvysdo nauja, iki šiolei niekur neskelbta SGI programos sistema, pavadin-
ta „Brillant Pebbles“ (spindintis žvirgždas). Ją R. Ceinis apibūdino kaip pagrindinį SGI programos elementą. Pasak ministro „tai — kosmose dislokuojami spiečiai mažų kovinių sprogmenų, ieškančių taikinių. Reikalui esant „spindintis žvirgždas“ gali būti nukreipiamas prieš puolančias raketas. Jis „subombarduoja“ jas, paverčia „rėčiais“.

Teigi Kalifornijoje, Livermore laboratorijoje, gimė dar vienas muilo burbulas, kurį paleido R. Ceinis ir didesni JAV vadovai. O kad ši sistema nieko verta, žino dauguma Livermore mokslininkų. Bet jie... linkę tylėti, nes reikia čiulpti pinigus, kad galėtų padėti kompanijoms ir mokslo vyrams gauti milijardus dolerių. Tad jie ir siūlo. O ką perka JAV vadovai už mokesčių mokėtojų pinigų?

„Rimto raketinio branduolinio puolimo atveju naujoji sistema visų puoliančių raketų sprogmenų nesunaikins. Kai kurie koviniai sprogmenys prasiverš pro užvarą ir sunaikins atskiruose plotuose esančius objektus — miestus“. Tai D. Kveilo žodžiai.

Kyla teisėtas klausimas: kam ir vėl reikia mulkinti pasaulį, jeigu ir ši, naujausia SGI programos sistema, nėra tobula? Atsakymas tiesiog stulbinantis:

„Ši sistema būtų veiksminga prieš atsitiktines, pavienes raketas arba puolimą mažų valstybių, turinčių nedidelį branduolinį potencialą“. Ir šie žodžiai — D. Kveilo.

Ar verta komentuoti šią — naująją, „spindintį žvirgždą“ sistemą, kurią taip uoliai palaiko JAV prezidentas ir jo dešinioji ranka? Nemanau. Esu tikras, kad kiekvienas blaiviai mąstantis skaitytojas joje įžiūrės tą patį muilo burbulą, kaip ir ankstesnėse. Tiesa, yra vienas esminis skirtumas: pastarajai SGI programos sistemai skiriama mažiau lėšų. Bet dėl to, manyčiau, jaudintis turime mes, o amerikiečiai. Juk iš jų surinkti tie pinigai. Žinoma, jeigu aš būčiau viceprezidentas, visų pirma pasirūpinčiau šalies piktžaidžių gydymu. Bet, kaip sakoma, tai kitas reikalas. Nes... kiekvienas turi savų interesų ir savaip suprantą tai, kas svarbiausia: kam tai naudingai!

Aleksas ŠERMUKŠNIS

ĮVAIRENYBĖS

NAUDA AR...

Kad Žemės palydovuose yra tobulausia fototechnika — niekam ne naujiena. Turint galvoje, kad tokių dirbtinių palydovų skrieja nemažai, atsiranda vis daugiau institucijų, organizacijų bei kitų užsakovų, kurie naudoja fotoinformaciją iš visatos. Juk tos nuotraukos labai tikslios, ryškios!

Pirmieji dar prieš du dešimtmečius palydovų paslaugomis susidomėjo JAV gynybos ministerijos specialistai. Po to jas imta naudoti geologinės žvalgybos, ekologijos bei kitais tikslais. Pastaruoju metu į šią rikiuotę stojo ir JAV valdyba kovai su narkotikais [DEA].

Analizuodami nuotraukas, padarytas iš 1500 km aukščio 100 laipsnių kampu puslaidžio atžvilgiu skriejančių palydovų, jie ėmė stebėti didžiulius Kolumbijos bei Peru teritorijos plotus, kuriuose įtariama veikiant narkomafiją. Specialistai greitai pastebėjo nuotraukose raudona spalva išryškintus kokaino žaliavos laukus, o infraraudonos palydovų „akys“ užfiksavo džiunglės paslėptas laboratorijas, lėktuvų narkotikams gabenti pakilimo ir nusileidimo takus, kitus narkotikų gabenimo kelius. Visa ši informacija padeda DEA darbuotojams sudarinėti operatyvinės veiklos planus, rengti pasalas, į kurias vis dažniau patenka narkotikų biznio kurjeriai. Ir vis dėlto... narkotikų biznesis klesti.

Kyla klausimas: jeigu viskas žinoma, kodėl kova prieš narkotikų žaliavos auginimą, perdirbimą bei gabenimą iki šiol neduoda pageidaujamų rezultatų? Atsakyti galima paprastai.



Piešinys iš VDR savaitraščio „Vochnepost“.

Jungtinėse Amerikos Valstijose nuotraukas, gautas iš kosmoso, gali užsisakyti bet kas. Suprantama, kad tuo skubėjo pasinaudoti ir narkotikų biznio bosai. Nusipirkusi „Earth Observation Satellite Company“ [Žemės stebėjimo iš palydovų kompanijos] nuotraukas, narkomafija kuria savo strategiją, kurios pagrindinis tikslas — pergudrauti DEA, savo žalių karluomenę bei policiją ir... vėl lobti iš „baltosios mirties“.

Ką gi, juk žinoma, kad kiekvienas veiksmas lygus atoveiksmui...

FENOMENALUS SKLANDYTOJAS

Taip sportininkai, pamėgę dangaus žydrinę, vadina VFR atstovą Hansą Vernerį Grošę [Hans-Werner Grosse].

Jis yra pasiekęs daugiausiai pasaulio sklandymo rekordų — nuo 1970 metų juos gerino net 39 kartus! Tačiau 67-erių metų prekybininkas iš Liubeko, būdamas ištikimas tradicijai, šių metų pradžioje ir vėl iškeliavo į pamėgtąjį penktąjį žemyną. Čia jis drauge su buvusiu „Lufthanzos“ lakūnu Ernu Vilenbroku [Ern Willenbrock] ruošėsi siekti naujų skridimo tollo pasaulio rekordų. Ir pasirinko ne įprastinę Australijos vietą — Ellis Springsą, virš kurios jis taip dažnai yra pasiekęs rekordų, bet žemyno vakarinę dalį.

Naujiems skrydžiams Hansas Verneris Grošė užsisakė naują dvivietį sklandytuvą AS-25, kuris buvo pagamintas Popenhauzene [VFR]. Tai skraidantis aparatas iš kevralo, anglies pluošto ir stiklo. Jo sparnų moštas — 25 metrai.

ITALIJA VERZIASI Į VISATĄ

Nenorėdamos atsilikti nuo daugelio Europos valstybių pramonės [monių], gerai uždirbančių iš kosminės technikos gamybos, „Fiat“ ir „Aermacchi“ koncernai ėmėsi konkrečių darbų. Pastarasis pagamino masteliu 1:40 Europos kosminės agentūros [ESA] visatos laivo „Hermio“, kurį planuojama paleisti į dešimtmetį, korpuso dalies bandomąjį modelį [žiūr. nuotr.].



Jam parengti prireikė 1000 darbo valandų, naudojant naujausią skaičiavimo techniką bei mechanizmus. Artimiausiu metu šis Italijos lėktuvų gamybos koncernas pradės kurti keturis „Hermio“ modelius. Be to, „Aermacchi“ dalyvauja ESA konkurse, skirtame „Hermio“ įgulos gelbėjimosi priemonėms parengti.

Na, o „Fiat“ — tradicinis automobilių gamybos koncernas, ką jis turi bendra su kosmoso įsisavinimu? Pasirodo, ir šio pramonės giganto vadovai nutarė pasipelninti iš žmonijos noro pažinti visatą. Jie sukūrė specialią bendrovę „Fiat spazio“, kuri maksimaliai išnaudos turimus pajėgumus kosminiams tikslams. Artimiausiu metu čia bus pagamintos „Scout“ tipo raketos nešėjos, taip pat modulis skrydžiui į visatą su savais varikliais. Be to, ant „Fiat“ koncerno konstruktorių braižymo lentų matyti transporto priemonių „kelionės po įvairių planetų paviršių“ kontūrai.

KAD NEBŪTŲ SKRIAUDŽIAMŲ SKLANDYTOJAI

Iki šiol daugelio sklandymo varžybų nugalėtojai po varžybų būdavo apdovanojami simbolinėmis dovanomis, diplomais. O juk laimėjimui pasiekti jie paprastai skirdavo didžiules lėšas. Kad būtų galima bent iš dalies kompensuoti išlaidas geriausiems pasaulio sportininkams, taip pat pasiekti juos dalyvauti varžybose, sudaryta geriausių pasaulio sklandytojų superlyga. Joje — penkiasdešimt bemotorio skraidymo asų.

Jau šiais metais superlygos dalyviai už sėkmingus startus gaus pinigines premijas. Pergalę sklandant trikampiu maršrutu [vertinta 20 tūkstančių dolerių, sekančios vietos — atitinkamai mažiau].

Manoma, kad šis sklandytojų skatinimo būdas paragins daugelį ilgai

ir dažniau dalyvauti prestižinėse varžybose, taip pat jaunimą ryžtingiau siekti sporto meistriškumo aukštumų.

NEPILOTUOJAMO LĖKTUVO SKRYDIS Į OZONO SKYLĘ

Harvardo universitete konstruojamas nepaprastas lėktuvas. Jis skirtas skrydžiui į virš Antarkties viršutinės atmosferos esančią ozono skylę. Nepilotuojamo skraidančio aparato skrydis numatytas 1991 m. rudenį. Bateriajoms aprūpintas lėktuvas turėtų pakilti į 25 900 m aukštį.

JAV mokslininkai tikisi, kad šis nepilotuojamas lėktuvas duos jiems žymiai daugiau reikalingų duomenų nei visi iki šiol vykę pilotų valdomų lėktuvų skrydžiai drauge. Mat iki šiol maksimalus aukštis siekė 21 km, o oro ballonas, pasiekęs tokį aukštį, kuris planuojamas naujam lėktuvui, negalėjo jame išbūti ilgesnį laiką. Tad ir duomenų būdavo labai nedaug. Tikimasi, kad naujas skraidymo aparatas pateiks mokslininkams pakankamai žinių apie chemines reakcijas, dėl kurių vyksta ozono sluoksnio irimas.

NEPAPRASTAS KOSMINIS EKSPERIMENTAS

Didžiosios Britanijos mokslininkai pasižovė 1991 m., per bendrą sąvą ir TSRS kosmonautų skrydį į orbitinę stotį „Mir“, atlikti nepaprastą eksperimentą. Jie skraidins į visatą kino kamera, kuri nuolat filmuos grietinės kiaušinių. Tokiu būdu jie žada užfiksuoti gyvos širdies vystymosi stadijas kosmose. Vadovaudamiesi šiais duomenimis, mokslininkai tikisi padaryti išvadas apie nėštumo eigą ir gimdymą nesvarumo būklėje.

SUSIPAŽINKITE: „PEGASAS“

Moffet-Field (Kalifornijos valstija) esančiame astronautikos tyrimo centre pademonstruota nauja JAV gamybos trijų pakopų raketa nešėja „Pegasas“ [„Pegasus“]. Tai penkiolikos metrų ilgio kosminiams skrydžiams skirtas objektas, kuris turi būti paleidžiamas iš B-52 bombonešio 12 km aukštyje. Savo variklių padedama raketa tęs skrydį.

Numatoma, kad pirmasis raketos nešėjos bandymas su naudinga kroviniu vyks spalio mėnesį. Krovinys — Pentagono tikslams skirtas palydovas.



LĖKTUVAS SKRYDŽIUI Į VISATĄ

„STAR-H“ — taip sutrumpintai vadinamas Prancūzijos nacionalinės aeronautikos valdybos [CNES] specialistų kuriamas dvipakopis lėktuvas skrydžiui į visatą. Tai turi būti horizontaliai startuojantis kosminis visatos lėktuvas, kurio masė siektų 400 tonų. Abi pakopos bus su sparnais. Jų užduotis — po įvykdyto skrydžio grąžinti lėktuvą į starto vietą.

Pirmoji šio lėktuvo pakopa, paprastai vadinama „STAR-H“ pamatais, yra 80 m ilgio ir turi 40 m sparnų moštą. Jos užduotis — greičiau už garšą iškelti save su antrąja pakopa ant „nugaros“ į 35–40 km aukštį. Šiame aukštyje pakopos turėtų atskirti viena nuo kitos. Antroji pakopa, kurią sudaro mažesnės apimties lėktuvas su „oru kvėpuojančiais va-

„ENERGIJOS“ EVOLIUCIJA

Galingiausia pasaulio kosminė raketa „Energija“ ne kartą įrodė savo puikias savybes. Bet... turi ir vieną trūkumą: po paleidimo negrįžtamai dingsta jos antroji pakopa, kainuojanti nemažai pinigų ir einanti daug vertingų medžiagų. Tad konstruktoriai laužo sau galvas, kaip pašalinti šią didžiulią krovinį į kosminę erdvę gabenančios raketos „silpną vietą“.

Braižymo lentose jau kai kas ryškėja. Tai — nešančios plokštumos, kurios turėtų būti primontuotos prie raketos antrosios pakopos. Įrengus joms automatiškai įjungiamą variklį, plokštumos privalėtų grąžinti šią vertingą raketos dalį į Baikono kosmodromą. Reikia tikėtis, kad kūrybinės mintis bus įgyvendinta, ir raketos evoliucija duos apčiuopiamą naudą.

PIRMASIS KOMERCINIS

Kinijos Liaudies Respublika savo raketa nešėja paleido JAV gamybos ryšių palydovą. Tai pirmasis komercinis palydovo paleidimo atvejis KLR kosmonautikos istorijoje.

DAR VIENAS „KELIAUTOJAS“

Juo tapo JAV kosminis zondas „Pioneer-11“ [„Palonier-11“]. Kovo pradžioje jis buvo nutolęs nuo Žemės per penkis milijardus kilometrų ir pasiekė Saulės sistemos ribas. Pasak NASA, „Palonier-11“ tapo ketvirtuoju žmogaus ranka sukurtu kosminiu objektu, pasiūstų į tolimą kelionę link kitų galaktikų. Prieš tai į kitas visatos erdves išskriejo „Palonier-10“, taip pat „Vojadžer“ 1 ir 2. Nepaisant labai didelių nuotolių, mokslininkai tikisi turėti ryšių ir gauti duomenis iš „Palonier-11“ trejus metus.

PIRMAUJA A. SENA

Šių metų „Formulė 1“ pasaulio automobilių sporto žiedinių lenktynių čempionate po trijų vykusių varžybų etapų pirmąja argentinietis Aironas Sena. Jis atstovauja „Maklarena“ firmai, kurioje pernai drauge startavo ir tris kartus pasaulio čempiono vardą pelnęs prancūzas A. Prostas.



rikliams, padedant raketiniu principu veikiantiems varikliams, turėtų pakilti į kosmines erdves. Konstruktorių apskaičiavimu, kosminis aparatas turėtų iškelti 20 t krovinį, kuris tvirtinamas prie kosminio lėktuvo priekinės dalies, į kosminę visatą iki 515 km aukščio.

Beje, panašus kosminio lėktuvo variantas, pavadintas „Senger“, pradėtas konstruoti ir Vokietijos Federacinėje Respublikoje.

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

