

ISSN 0206-3867

s p a r n a i



Užsiprenumeruokite
„S p a r n u s“
1991
metams!

Įkurtas 1968 m. lapkričio mėn.
Eina keturis kartus per metus.

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 1990.07.19. Pasi-
rašyta spaudai 1990.08.15.
SL 361. Formatas 60X90/8. Po-
pierių giliauspaudinis. Gilia-
spaudė. 3,9 sąl. ap. l. 1,05 sąl.
spalv. atsp. 3,4 apsk. l. Tir.
16.080. Užsakymas 970. 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

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. Майроне, 1/9.

© Sparnai, 1990.

VIRŠELYJE: Vilniaus Dariaus ir
Girėno aeroklubo lakūnė Mijolė
EDARTAITĖ.

M. KURACIO nuotr.

GERBIAMAS SKAITYTOJAU!

Ir šis „Sparnų“ žurnalo numeris
buvo leidžiamas ekonominės
blokadų padarinių sąlygomis:
stokojame popieriaus, spaustu-
vėje trūksta dažų, poligrafinių
medžiagų. Tikimės, kad jūs mus
suprasite ir atleisite, kad „Spar-
nų“ trečiasis ne toks, koks bū-
davo paprastai.
AČIO!

SUVAŽIAVIMO BYLA

IS LIETUVOS TSR SDAALR CENTRO KOMITETO IV PLENUMO, ĮVYKUSIO 1989 M. GRUODŽIO 14 D., NUTARIMO

.... Iš mūsų draugijos masiškai
išstoja žmonės, ištisos pirminės
organizacijos atsisako dalyvauti
SDAALR veikloje. Mes vis dar
negalim sudaryti sąlygų, kad jau-
nimas kultivuotų technikos sporto
šakas.

SDAALR organizacinė struktūra
prieštarauja demokratijos vysty-
mui, nesuteikia daugiau teisių ir
savarankiškumo vietinėms organi-
zacijoms, komitetams bei klubams.
Draugijai iškeltus uždavinius
sprendžia siauras etatinių darbuo-
tojų ratas. Renkamieji organai ne-
tenka aktyvumo...

... Su draugijos pertvarka susi-
ję klausimai kol kas yra kalbų ir
kritikos stadijoje... Draugijoje per
daug centralizmo, reglamentuoja-
ma dauguma klausimų...

Lietuvos TSR SDAALR CK ple-
numas nutaria:

... 1990 m. sausio-balandžio
mėn. praversti ataskaitinius-rinki-
minius susirinkimus ir konferen-
cijas.

Išrinkti respublikinę komisiją or-
ganizacijos įstatams paruošti...

1990 m. gegužės 18 d. sušaukti
neeilinį gynybinės draugijos su-
važiavimą. Nustatyti delegatų
atstovavimo normą...

Žurnalisto komentaras. Tokį kon-
kretų nutarimą, atveriantį plačias
galimybes dirbti, draugijos CK
priėmė pirmą kartą per visą savo
egzistavimo laikotarpį. Atrodė, kad
netrukus sulauksime ir rezultatų.
Tačiau etatiniai draugijos vadovai,
ypač kadriniai TSRS kariuomenės
karininkai, tuoj pajuto, kad demok-
ratėdama draugija išsprūs iš jų ran-
kų. Tuoj imtasi priemonių.

IS LIETUVOS TSR SDAALR CK PREZIDIUMO BIURO NUTARI- MO. PROTOKOLO NR. 4 PUNK- TAS 3, 1990. 02. 28.

„Lietuvos TSR SDAALR CK pre-
zidiumo biuro nutarimu, protokolo

nr. 6, punktas 1, 1988.10.05
į vieną etatinę struktūrą buvo su-
jungti SDAALR miestų, rajonų ko-
mitetai ir technikos sporto klubai.

Jų bendros veiklos patirtis pa-
rodė šios reorganizacijos netikslin-
gumą.

Lietuvos TSR SDAALR CK pre-
zidiumo biuras nutaria:

...Ašaukti 1989 m. spalio 5 d.
prezidiumo biuro nutarimo (proto-
kolo nr. 6, punktas 1) punktus 5
ir 6.

Žurnalisto komentaras. Siekda-
mas patobulinti organizacinę
draugijos struktūrą, panaikinti be-
sidubliuojančias organizacijas, ge-
riau panaudoti jų etatus ir padi-
dinti atlyginimus, prezidiumo biu-
ras buvo sujungęs miestų, rajonų
draugijos komitetus su technikos
sporto klubais. Sumanymas buvo
labai geras, tik atliktas jis buvo
kai kur negrabi, net primityviai.
Dėl to kai kuriuose rajonuose
kilo konfliktų tarp komiteto pir-
mininko ir klubo viršininko. Vado-
vauti norėjo ir vienas, ir kitas.
Tuo tarpu nuspręsti, kas vadovau-
s, turėjo draugijos konferencijos
miestuose ir rajonuose, o jos net
nebuvo numatytos.

Tuo buvo padėta uždelsto vei-
kimo bomba, kuriai laikas atėjo
po draugijos CK 1989 m. gruo-
džio 14 d. plenumo. Pacituotas
1990 m. vasario 28 d. nutarimas
rodo, kad draugijos pirmininkas ir
jo pavaduotojai kariškai (biure
balsai pasiskirstė: „už“—3, „prieš“
—2) pasirinko draugijos skal-
dymo planą ir nutarė aplink
save burti etatinius klubus su ski-
riamais viršininkais, o visuomenei
atstovaujančių komitetų su renka-
mais pirmininkais nutarta žūt būt
atsikratyti. Kokį kontingentą leng-
viau valdyti komandomis iš viršaus?

1990 M. KOVO 12 D. RASTAS NR. 9—66

„Kviečiame Jūsų organizacijos
atstovus dalyvauti Lietuvos techni-
kos sporto asociacijos susirinkime,
kuris įvyks š. m. kovo 23 d. Vil-

niuje, Viršuliškių g. 36, SDAALR
salėje.

Komiteto pirmininko pavaduoto-
jas N. Fomenka.“

Žurnalisto komentaras. Vėliau
visa tai susibūrimo iniciatoriai pa-
vadino „iniciatyva iš apačios“. N.
Fomenka ir Aukštojo sportinio
meistriškumo mokyklos direktorius
S. Ramoška sukūrė asociaciją vie-
toj SDAALR, pastarosios net ne-
panaikinę. Beje, tai tik draugijos
suvažiavimo kompetencija. Tad ir
naujosios asociacijos įkūrimas yra
neteisėtas. O kokia „apačia“ buvo
remtasi? Etatiniais technikos spor-
to klubais. Asociacija liko tik po-
pieriuje. Atkreipkite dėmesį, kaip
save tituluoja N. Fomenka. Kur
prapuolė visada taip akcentuotas
„Lietuvos TSR SDAALR CK“? Dar
atkreipkite dėmesį į datą.

1990 M. KOVO 13 D. RASTAS NR. 9—72

„Š. m. vasario 28 d. Lietuvos
TSR SDAALR CK Prezidiumo biu-
ro nutarimu (protokolas nr. 4,
punktas nr. 3) sportiniai techni-
niai klubai nuo š. m. balandžio
mėn. 1 d. atskiriami nuo miestų
bei rajonų komitetų su savaran-
kišku balansu.

Atskiri rajonų komitetai, siekda-
mi nevykdyti minėto nutarimo,
savo prezidiumų nutarimais ban-
do likviduoti STK.

Sutinkamai su Klubų įstatais
juos likviduoti gali tik LTSR
SDAALR prezidiumo biuras.

Apie bandymus likviduoti STK
prašau informuoti mane raštu.

Komiteto pirmininkas G. Taurins-
kas“.

Žurnalisto komentaras. „Konku-
ruojanti firma“— draugijos komite-
tai, atstovaujantys visuomenei, spi-
riami dar toliau į kampą. Tuo tiks-
lu remiamasi net neegzistuojan-
čiais „Klubų įstatais“.

LIETUVOS RESPUBLIKOS AUKŠIAUSIOSIOS TARYBOS NUTARIMAS „DĖL SAVANORIS- KOS DRAUGIJOS ARMIJAI,

AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI, ESANČIOS LIETUVOJE

„Lietuvos Respublikos Aukščiausioji Taryba nutaria:

1. Nustatyti, kad Savarankiškosios draugijos armijai, aviacijai laivynui remti ir jai pavaldžios įmonės bei organizacijos, esančios Lietuvoje, pereina Lietuvos Respublikos jurisdikcijai.

2. Pavesti Lietuvos Respublikos vyriausybei laikinąjį valstybinį Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, valdymą iki jos neeilinės konferencijos.

3. Nutarimas įsigalioja nuo jo priėmimo momento.

Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos pirmininkas V. Landsbergis. Vilnius, 1990 m. kovo 22 d. Nr. 1—63“.

Žurnalisto komentaras. Nutarimas priimtas ne dėl draugijos vadovybės savivaliavimo transformuojant visuomeninę draugiją į etatinę komandą. Jo priėmimą paskatino G. Taurinsko aktyvumas nuginkluojant savo šaudymo klubus ir sekijas bei nerimas, kad armijai nebūtų perduotas kitas draugijos turtas.

LIETUVOS RESPUBLIKOS MINISTRŲ TARYBOS POTVARKIS. 1990 M. BALANDŽIO 2 D. NR. 100 P. VILNIUS

„Vykdant Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 m. kovo 22 d. nutarimą nr. 1—63 ir vadovaujantis tuo, kad TSRS savarankiškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančiai Lietuvoje ir šiai draugijai pavaldžioms įmonėms, įstaigoms, organizacijoms be atskiros Lietuvos Respublikos vyriausybės leidimo perduoti, parduoti, išnuomoti ar kitaip išvežti iš Respublikos pagrindines gamybos ir mokymo priemones, sportinius lėktuvus, transportą ir kitą turtą, išskyrus produkciją, numatytą valstybiniame užsakyme ar tiekimo sutartyje.

2. Savarankiškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, centro komitetas sprendimus principiniai klausimais turi priimti tik suderinęs juos su Lietuvos Respublikos Ministrų Taryba.

3. Sušaukti 1990 m. balandžio 10 d. Savarankiškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, centro komiteto neeilinį plenumą. Įpareigoti respublikinę komisiją, sudarytą... IV plenumo 1989 m. gruodžio 14 d. nutarimu, parengti ir pateikti neeiliniam plenumui tvirtinti šios draugijos laikinųjų įstatų projektą bei kitus dokumentus, susijusius su jos tolesne veikla ir steigiamojo suvažiavimo sušaukimu.

4. Pavesti Lietuvos Respublikos Ministrų Tarybos Reikalų valdybai

kontroliuoti, kaip vykdomas šis potvarkis.

Lietuvos Respublikos Ministrė Pirmininkė K. Prunskienė“.

Žurnalisto komentaras. Balandžio 10 d. įvykusio plenumo aprašymas išspausdintas antrame šių metų „Sparnų“ numeryje. Pridursime, kad G. Taurinsko vadovaujama „vadovybė“ ne tik išskvietė kareivius savo apsaugai, bet ir ėmėsi neigti plenumo teisėtumą. G. Taurinskas pats asmeniškai arba artimiausieji jo bendražygiai ėmė CK narius apdoroti po vieną. Kvietėsi juos į savo kabinetą arba lankė juos darbovietėse, namuose, net ligoninėje. Pavaldiems grasino, nepavaldiems meiliko. Reikalavimais ir prašymais rinko parašus, kad žmonės CK plenumo nedalyvavo. Atsirado tokių, kurie bijodami netekti darbo pasirašė. Klausimas buvo apsvaistytas Lietuvos Respublikos Ministrų Taryboje pas ministrės pirmininkės pavaduotoją R. Ozolą.

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS POTVARKIS. 1990 M. BALANDŽIO 20 D. NR. 123 P. VILNIUS.

„Vykdant Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 m. kovo 22 d. nutarimą Nr. 1—63 atsižvelgiant į Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, centro komiteto narių, įmonių ir organizacijų pasiūlymus, rekomenduoti Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti, esančios Lietuvoje, centro komitetui surengti 1990 m. balandžio 27 d. neeilinį plenumą ir apsvaistyti jame šios draugijos suvažiavimo sušaukimo datas ir atstovavimo normos patikslinimo klausimus.

Lietuvos Respublikos Ministrė Pirmininkė pavaduotojas R. Ozolas“.

Žurnalisto komentaras. SDAALR vadovybė šį dokumentą, kaip ir ankstesnius, ignoruoja. Vietoj to apskundžia, kad balandžio 10 d. plenumas, kurį G. Taurinskas ir jo šalininkai boikotavo, yra neteisėtas.

PAŽYMA DĖL SDAALR, ESANČIOS LIETUVOJE, CENTRO KOMITETO LAISKE, KELIAMŲ REIKALAVIMŲ

„Šį laišką pasirašęs G. Taurinskas teigia, kad SDAALR CK 5-ojo plenumo, kuris įvyko 1990 m. balandžio 10 d., priimti sprendimai yra neteisėti, nes jame dalyvavo mažiau kaip pusė komiteto narių...“

Iš G. Taurinsko ir nurodytame plenumo išrinkto naujojo draugijos CK pirmininko S. Kairio pateiktos medžiagos negalima padaryti vienaikšmės išvados apie SDAALR, esančios Lietuvoje, Centro komiteto 5-ojo plenumo sprendimų teisėtumą.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės, vykdydama Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 m. kovo 22 d. nutarimą ir atsiž-

velgdama į draugijos Centro Komiteto narių, įmonių bei organizacijų pasiūlymus, 1990 m. balandžio 20 d. priėmė potvarkį, kuriuo rekomendavo SDAALR, esančiai Lietuvoje, surengti neeilinį plenumą ir apsvaistyti jame draugijos suvažiavimo sušaukimo datas ir atstovavimo normos patikslinimo klausimus. Tačiau šios Vyriausybės rekomendacijos iki šiol nevykdomos.

Juridinio skyriaus nuomone, reiktų dar kartą pasiūlyti SDAALR, esančios Lietuvoje, Centro komitetui neatidėliojant surengti neeilinį plenumą, kuriame būtų galima išspręsti 5-ojo plenumo sprendimų pagrįstumo ir kitus G. Taurinsko laiške keliamus klausimus.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės Reikalų valdybos juridinio skyriaus vedėjas V. Kumpa. 1990 m. gegužės 31 d.“

Žurnalisto komentaras. Tačiau plenumas ir jo metu galimas aktyvus pokalbis apie reikalus neįeina į G. Taurinsko komandos veiklos planą. Iš CK narių renkami parašai, kad dabar netikslinga tai daryti dėl blokados. O tuo pat metu G. Taurinsko vadovybė gilina „pertvarką“ draugijoje.

LIETUVOS TSR SDAALR CK PREZIDIUMO NUTARIMAS. PROTOKOLAS NR. 5, PUNKTAS 2. 1990 M. LIEPOS 5 D.

„Dėl dalies miestų ir rajonų SDAALR komitetų panaikinimo“

Ryšium su staigiu SDAALR miestų ir rajonų komitetų funkcijų ir uždavinių apimtį sumažėjimu (pirmųjų organizacijų pasinaikinimu, karinės patriotinės propagandos nutraukimu, loterijos bilietų platinimo planų sumažėjimu) Lietuvos TSR SDAALR CK prezidiumas nutaria:

1. Nuo 1990 m. liepos 6 d. panaikinti Palangos miesto, Akmenės, Kelmės, Klaipėdos, Mažeikių, Plungės, Salčininkų, Silutės, Trakų, Ukmergės, Utenos, Varėnos, Vilkaviškio rajonų SDAALR komitetus.

2. Nuo 1990 m. rugsėjo 5 d. panaikinti Kauno, Klaipėdos miestų, Anykščių, Jurbarko, Kretingos, Kupiškio, Radviliškio, Skuodo, Tauragės rajonų SDAALR komitetus.

3. Komitetų funkcijas, turimą bazę, techniką ir turtą perduoti į miestų ir rajonų sportinių techninių klubų balansą, o kur jų yra keletas — prarasti konferencijas ir įkurti sportinius techninius susivienijimus.

4. Sportinių techninių klubų (susivienijimų) taryboms iki 1990 m. liepos 20 d. pristatyti į SDAALR CK kandidatūras viršininkų pareigoms patvirtinimui Prezidiumo biure.

5. Likusius SDAALR miestų ir rajonų komitetus nuo 1990 m. rugpjūčio 1 d. paversti į ūkiskaitą ir savarankišką finansavimąsi. Jų paskirties tikslu nustatyti vadovavimą technikos ir taikomosioms

sporto šakoms rajone (mieste) ir sportinių techninių klubų įkūrimo perspektyvą jų bazėje“.

Žurnalisto komentaras. Naudojamasis tuo, kad bet kuris iš čia cituotų parlamento ir vyriausybės nutarimų bei potvarkių yra pakibęs ore ir nėra G. Taurinskui vykdytinas, generolas pereina į finišo tiesiąją. Visuomeninės draugijos tuoj nebeliks. Liks CK aparatas ir respublikinių klubų aparateliai, liks krūva visokių artelių ir kooperatyvų. Neliks tik sporto. Jeigu bus generolo ir jo parankinių valia...

Ne vienas miesto ar rajono komitetas, jei nesėdėjo sudėjęs rankų, reikalus jau sutvarkė ir dabar gali suvažiavimo laukti nors ir dvidešimt metų. Krauna generolo G. Taurinsko potvarkius ir įsakymus į šūsnį ir dirba savo darbą. Kiti tapo ir klubais. Koks skirtumas, kaip vadintis? Svarbiausia, kad bef kokioje miesto ar rajono struktūroje demokratiškai būtų įkūnyta to rajono visuomenės valia, išrinkta vadovybė ir visuomenė galėtų kontroliuoti šio organo darbą.

Krizė Lietuvos gyvenime, matyt, dar kažkiek gilės. O jos padariniai ypač liūdni bus tiems, kas dabar nepadaė pamatų ateities darbui. Kariškosios SDAALR Lietuvoje vadovybės antiveiklos dėka į tokią padėtį įstumi daugelis mūsų draugijos padalinių. Kariškių tai neįaudina. Jiems svarbiausia — vyresniojo įsakymas. Jų visai neįaudina prieštaravimas, kad karinės vadovybės jie komandiruoti į visuomeninę organizaciją. Visuomenės interesai tokiu atveju nesivaržant tryptami.

Nesunku prognozuoti, kad padarę savo juodą darbą tarybiniai karininkai spruks į jiems paruoštas naujas pareigas. Imperinio bastiono jau neapgins nei ginkluoti desantininkai, nei demagoginiai išvedžiojimai. Lietuvos atkaklumas dar sukelia jų pykčio priepuolius, medžiojami žmonės, bef garas iš katilų jau baigia išeiti. O kada bus sėsta derėtis su sąjunginėmis instancijomis, bus kalba ir apie mūsų draugijos funkcijas, turtą, skolas ir įsipareigojimus. Būtina, kad iki to laiko Lietuvos SDAALR suvažiavimas jau būtų įvykęs, kad turėtume naują autoritetinę draugijos valdžią ir svarbiausia, kad toji valdžia jau žinotų savo žmonių valią ir ją deramai vykdytų. Naujo autoritarinio režimo visuomeninėje draugijoje neturi būti.

Sarūnas SKAPCEVIČIUS

O „Varsa“ skraido...



Visada su sportininkais, per jų treniruotes — „Varsos“ skraidymų sekcijos vadovas Jonas Vaitkevičius.



Dvivieta skraidykle ruošiasi skristi Vidas Navickas ir Audrius Lukauskas.



Sevo darbo lėktuvą išbando Aigis Sarpalis.

Kol Respublikos SDAALR organizacijos aiškina federacijos santykius, o Lietuvos aviacijos sporte daugybė neaiškumų — laimė, kad skraidyklininkai vasaros pradžioje liko neįveikti tas peripetijas. Tuo savaip naudojami Alytaus medvilnės kombinato „Varsos“ klubo skraidyklų sekcijos nariai, vadovaujami aviacijos sporto veterano Jono Vaitkevičiaus. Parsivežę iš svetur benzino, slytiškai daug skraidė. Klubo „aviacinis parkas“ — šešios paprastos ir keturios motorizuotos skraidyklės, kurių trys — vienvietės ir viena dvivietė. Vienvietėse motoskraidyklėse įtaisyti daug kur plačiai taikomi varikliai „Vichr“ varikliai, o dvivietėje Vido Navicko statytoje skraidyklėje sumontuotas tvartinis, kuris pavadini- mo kol kas neturi: variklio blokas ir švaistikliai — nuo gaisrinės vandens pompos, stūmokliai ir cilindrai — motociklo IZ-5, karbiuratoriai — žekiki. Variklio trauka — iki 100 kg ir lengvai skraidina net du žmones. Valandai skrydžio su-

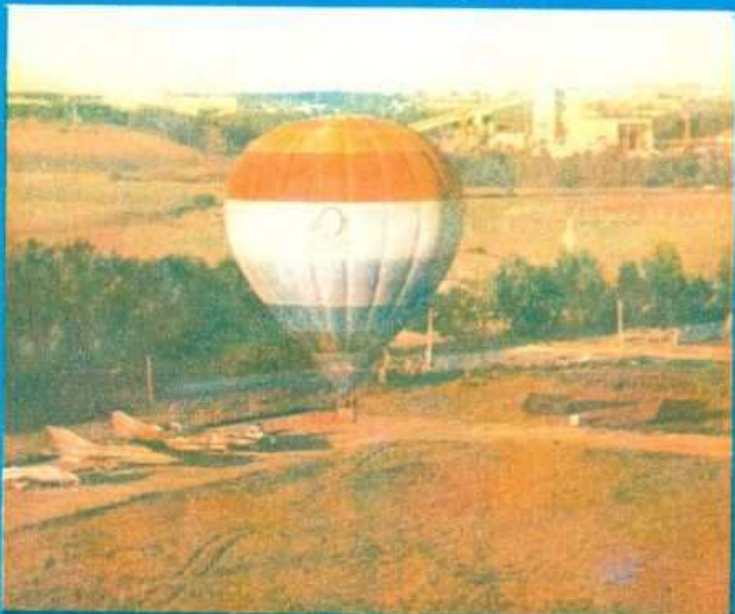
naudoja 8 litrus benzino.

Klube skraido šešiolika žmonių. Pažymėtina, kad pats Jonas Vaitkevičius daug metų dirbo kombinate budinčiu akumulatorininku (nuo ž. m. gegužės — pensininkas). Profesija anaipatol ne dangiška, bet užtat mažai trukdanti gyvenimo pomėgiui — aviacijai. Kadangi vien entuziazmo kartais gali ir neužtekti, kombinato vadovybė pagal galimybes klubui skiria lėšų ir medžiagų skraidyklų technikai įsigyti. Šiemet, ai-rodo, Leningrade pavyks nusipirkti motoskraidyklę. Tiesa, patys seniai turi pasigaminti neblogą skraidyklų išvilkimo agregatą, bet pirktinis turėtų būti modernesnis.

Sąlygos skraidymui klube — puikios. Išridenta iš garažo motoskraidyklė galima čia pat esančioje aikštelėje kilti ir skristi į netoliese esantį Alytaus ATSK aerodromą. Baigus skraidymus taip pat nesudėtinga grįžti į „savus namus“.

M. KURAIČIO tekstas ir nuotraukos

„Perkūno“ išvykos



NEIPRASTAS ČEMPIONATAS

Ši vasara Respublikos aviacijos sportininkams buvo neįprasta. Dėl TSR Sąjungos vadovybės paskelbtos Lietuvos ekonominės blokados klubuose buvo nereguliariai skraidoma, nevyko varžybos. Tačiau ir ši sudėtinga situacija nesugniuždė sklandytojų sportinės nuotaikos. Tada, kai visa Lietuva ruošėsi respublikinei dainų šventei, sklandytojai Biržuose surengė Lietuvos sklandymo čempionatą, vieninteleis šiais metais iš daugelio planuotų varžybų. Gaila tik, kad Biržų aviacijos technikos sporto klubą susirinkusių geriausių Respublikos sklandymo sporto meistrų orai ir šį kartą nelepinio. Dėl nepalankių meteorologinių sąlygų pavyko atlikti tik tris pratimus.

Laisvos ir standartinės klasės sklandytuvais rungtyniavo 36 sportininkai, o klubinės klasės sklandytuvais L-13 „Blanik“ skraidė dvylika varžybų dalyvių. Buvo išaiškinti čempionai ne tik atskirų klasių sklandytuvais, bet ir geriausios komandos. Tiesa, sportininkai, rungtyniavę klubinės klasės sklandytuvais L-13, sugebėjo įvykdyti tik vieną pratimą, tad ir Respublikos čempionas tarp jų nebuvo išaiškintas.

Atliekant pirmąjį pratimą (204 km maršrutą) iš 36 startavusių sportininkų distanciją sugebėjo baigti tik daugkartinis Lietuvos sklandymo čempionas tarptautinės klasės sporto meistras prieniškis Vytautas Sabeckis, skridęs laisvos klasės sklandytuvu LAK-12 „Lietuva“. Antra vieta pripažinta biržiečiui G. Venskui, o trečiu tapo kaunietis R. Kniepa. Standartinės klasės sklandytuvu toliausiai nusikrida praėjusių metų TSRS čempionas biržietis G. Drevinskas. Sidabro medalis atiteko nuolatiniams



Vytautas Sabeckis

ir pagrindiniam jo varžovui kovoję dėl čempiono titulo vilniečiui A. Miklaševičiui, o trečią vietą užėmė šiaulietis A. Šivickas.

Nelengva sportinė kova laukė ir antrame pratime, įveikiant laisvos klasės sklandytuvais 213 kilometrų maršrutą. Dėl nepalankių oro sąlygų niekam nepavyko finišuoti. Toliausiai nusikrida S. Skalskis iš Kauno, V. Sabeckis ir dar du Kauno ATSK sklandytojai G. Nevulis bei R. Kniepa. „Standartininkai“ rungtyniavo 157 km maršrute. Pirmąją vietą šiame pratime užėmė G. Drevinskas. Antru prizininku tapo kaunietis V. Palionis, o A. Miklaševičius turėjo tenkintis trečia vieta.

Į trečiojo pratimo 221 km maršrutą leidosi aštuoniolika laisvos klasės sklandytuvais rungtyniausių sportininkų. Sugebėjo finišuoti tik vienas. Nugalėtojo medalis šiame pratime atiteko pa-

nevežiečiui V. Liniauskui. Kitas dvi prizines vietas užėmė kauniečiai S. Skalskis ir G. Nevulis. Sklandytojai, skraidę standartinės klasės sklandytuvais, trečiame pratime turėjo įveikti 157 km maršrutą. Nugalėjo A. Miklaševičius. Antra vieta atiteko kauniečiui V. Palionii, o trečia — šiauliečiui G. Beinoravičiui.

Klubinės klasės sklandytuvais vienintelį pratimą 102 km maršrute geriausiai įveikė vilnietis G. Mačionis ir biržiečiai R. Jaudzemas bei R. Kėželis.

Absoliutaus Lietuvos sklandymo čempiono vardas ir aukso medalis atiteko prieniškiui Vytautui Sabeckii (laisvos klasės sklandytuvu) ir vilniečiui Algii Miklaševičiui (standartinės klasės sklandytuvu). antras vietas užėmė R. Kniepa ir V. Palionis, o bronzos medaliai



Algis Miklaševičius

įteikti V. Liniauskui ir G. Drevinskui. Komandomis nugalėjo Biržų ATSK sklandytojai, aplenkę kitas dvi prizines vietas užėmusias Kauno ir Vilniaus klubų ekipas.

R. ONAITIS,
čempionato vyriausiasis teisėjas

Parašutininkų vasara

Rašydama praėjusiame „Sparnų“ numeryje apie tarptautines paraski varžybas minėjau, kad buvome pakviesti rungtyniauti į Bygdosčą. Čia startavome gegužės pabaigoje. Susirinko 15 komandų: Bulgarijos, Rumunijos, Vengrijos, dvi Australijos ir 8 Lenkijos klubų. Lietuvai atstovavo aštuoni sportininkai — penki vyrai komandoje ir trys moterys asmeniškai. Komanda užėmė aukštą penktą vietą atliekant grupinius tikslumo šuolius ir bendrą penktą vietą komandomis, praleidusi į priekį tik tris Lenkijos ir vieną Austrijos komandas. Aukščiausią asmeninę vietą užėmė Rimas Kostuškevičius — ketvirtas tikslaus nusišildymo pratime ir septintas dvikovėje.

Birželio pabaigoje Lietuvos rinktinė dalyvavo Pabaltijo varžybose, kurios surengtos Gaučinoje, dalyvaujant ir Leningrado komandai. Dėl lėšų stokos negalėjome nuvežti klubinių komandų, o tik rinktinę. Malonu, kad šios „bešiuolės“ vasaros dienomis mūsų vyrų rinktinė pelnytai laimėjo komandomis ir pirmavo atliekant grupinius tikslumo šuolius. O moterys buvo antros tarp komandų ir antros atliekant grupinius tikslumo šuolius. Bendra komandinė vieta — pirmą. Varžybų nugalėtoju dvikovėje tapo marijampolietis Alvydas Danilaitis, palikęs du pakylus laiptelius savo komandos draugams kauniečiui Audriui Miečiui ir marijampoliečiai Rimantui Grincevičiui. Tarp moterų nugalėjo latvė Daiga Kunkulberga, antra buvo kaunietė Andžela Litvinova, trečia — vilnietė Violeta Senut.

Grįžusi iš Gaučinos Lietuvos rinktinė dalyvavo trečiame Bialystoko miesto čempionate. Muskinti visi laurai: vyrų užėmė pirmą vietą komandomis (moterys — antros tarp vyrų). Visas tris prizines vietas užėmė mūsų šalis: 1. R. Kostuškevičius, 2. A. Miečius, 3. A. Žitkus. Bėlieka pažymėti, kad šiose varžybose dalyvavo 8 komandos.

Šiuo sunkiu metu vienintelis komandos sponsorus — bendra Lietuvos-Austrijos įmonė „Baltic Amadeus“.

O. HORODNICIOTE

Lietuvos ekonominė blokada šį sezoną atsiliepė ir karšto oro balionų sportui. Skraidyti paprasčiau buvo užsienyje rengiamose varžybose bei fiestose, negu Lietuvoje. Apie kai kurias jų papasakojo Vilniaus oro balionų klubo „Perkūnas“ narys Robertas KOMŽA:

— Ekonominės blokados metu, kai Respublikoje trūko ir dujų, ir benzino, skraidyti oro balionais praktiškai buvo neįmanoma. Tačiau vasarą dalyvavome užsienyje organizuotose renginiuose: tarptautinėje oro balionų fiestoje Leningrade, pilotų kursuose Kalugoje, Bialystoko mieste Lenkijoje vykusiose tarptautinėse varžybose.

Į Leningrado oro balionų fiestą iš Lietuvos buvo išvykusios net penkios komandos. Tad ir dalyvių iš mūsų Respublikos buvo bene daugiausiai, bent jau pagal atsivežtų oro balionų skaičių. Tiesa, fiestoje pasigedome bėtarpiškumo: atvykusieji iš Vakarų šalių gyvena viename, lietuviai ir šventės šeiminkai — kitame viešbutyje.

Todėl kiek artimiau susidraugavome tik su pilotais iš Olandijos. Skubotai ir kiek padrikai vyko ir patys skraidymai. Galbūt įtakos turėjo nepalankios, permainingos oro sąlygos: neretai tekdavo kilti net lyjant. Nepaisant šių gamtos trukdymų, įdomių skrydžių vis tik buvo: kilome iš Carskoje Selo, Jekaterinos parko ir netgi visai šalia kreiserio „Aurora“.

Puoselėjome idėją Leningrade surengti politinę akciją blokadinei Lietuvai paremti. Buvome atsivežę 100 Lietuvos vėliavų. Paskutinio skrydžio metu ketinome jas pritvirtinti ant visų balionų. Ši akcija pavyko tik iš dalies. Be to, dalinome, mėtėme iš skriejančių balionų atvirukus su užrašu anglų ir rusų kalbomis: „Leningrado blokada tęsiasi 900 dienų, o kiek tęsis Lietuvos blokada?“. Manau, tokiu būdu mes paskatinome šventės dalyvius bei susirinkusius entuziastus, sirgalius dar kartą susimąstyti.

Iš viso Leningrado fiestoje dalyvavo 40 oro balionų ekipažų, atvykusių iš Anglijos, Prancūzijos,

Belgijos, Šveicarijos, Švedijos, JAV, Australijos, Japonijos, Honkongo, kitų šalių. Šventės sensacija buvo Tomo ir Soukupo atsivežtas oro balionas „Matroška“. Tai buvo savotiškas siurprizas šventės šeiminkams, bet jie nepadoro šio baliono įsigyti už nedidelę kainą. Beje, buvo ir kai kurių ne visai malonių šventės momentų. Stebino susirinkusios publikos, ypač paauglių, agresyvumas, kurie įkyriai lindo, vos neatimtinę jo užsienio šalių pilotų atsivežtus suvenyrus. Tad jei praėjusiais metais vykusio tarptautinio oro balionų šventės Vilniuje įsiminė kaip bendravimo, draugystės renginis, tai to nelabai pasakyčiau apie Leningrado fiestą.

Kita Vilniaus klubo „Perkūnas“ išvyka — į Kalugą, kur buvo organizuoti oro balionų pilotų kursai. Teorines paskaitas daugiausiai skaitė iš Lenkijos pakviesti instruktoriai, kurie išdėstė navigacijos, skridimo mechanikos, skraidymo teisės pagrindus. Praktiškai skraidyti mokė pirmieji instruktoriai iš Lietuvos A. Dirmeikis ir R. Mikele-

vičius. Įsimintini buvo lenkų pilotų pasakojimai apie skrydžius, — čia jie turi sukaupę nemažą patirtį. Stebino mokesčiai už kursą — po 3,5 tūkstančio rublių kiekvienam žmogui. Pilotams iš Tarybų Sąjungos šias išlaidas padengė organizacijos. Mes mokėjome patys.

Lenkijoje vykusiose oro balionų varžybose buvome vieninteliai atstovai iš Lietuvos. Dalyvavo beveik visi lenkų klubai, taip pat komandos iš Belgijos ir Slovakijos. Varžybos buvo organizuotos su priziniu fondu. Kiek pastebėjau, iš visų komandų labiausiai džiaugėmės mes: Vilniaus „Perkūno“ klubas su oro balionu „Lietuva“ pirmą kartą oficialiai dalyvavo varžybose ir užėmė trečiąją vietą. Taigi, džiaugėmės ne tiek laimėtu milijono žlotų prizų, kiek pasiekta pergalė.

Šiuo metu Vilniaus „Perkūno“ klubas ruošiasi išvykti į Šveicariją. Taip pat esame pakviesti į Indiją, kur rudenį vyks 20-asis oro balionų festivalis.

Kalbėjosi Ingrida SEMAŠKAITĖ

Lietuvos sporto ištakos siekia 1927 metus. Tais metais susivieniję sporto entuziastai įkūrė Lietuvos Aeroklubą, kuris 1931 metais buvo priimtas į Tarptautinę aeronautikos federaciją — FAI. Deja, 1940 metais, Raudonajai armijai okupavus Lietuvą, Aeroklubas veikla buvo sustabdytas.

1989 metų kovo mėnesį, beveik po 50 metų priverstinės pertraukos, Respublikos sportininkai aviatoriai atkūrė Lietuvos Aeroklubą veiklą. Šiandien Lietuvos Aeroklubas vienija gausų būrį aviamodeliuotojų, sklandytojų, lakūnų, parašiutininkų, skraidyklininkų, oro balionų pilotų, konstruktorių-lakūnų mėgėjų, jaunųjų kosmonautų. Jaunesniojo amžiaus vaikinai ir merginos pirmuosius žingsnius į sportinę aviaciją žengia jaunųjų aviatorių mokyklose, kurios veikia prie aviacijos technikos sporto klubų.

Sporto plėtojimo problemas Lietuvos Aeroklubui padeda spręsti trenerių ir teisėjų būrys, mokslinė techninė komisija, aviacijos istorijos komitetas, aviacijos sporto veteranų taryba ir kiti visuomeniniai pagrindais veikiantys Lietuvos Aeroklubo padaliniai.

Atkūręs veiklą ir perėmęs respublikinės Aviacijos sporto federacijos funkcijas, Lietuvos Aeroklubas ėmėsi spręsti labiausiai rūpimus klausimus ir ieškoti galimybių, kaip Lietuvai, žengiančiai į ekonominį savarankiškumą ir politinę nepriklausomybę, atsiriboti nuo vadinamosios patriotinės organizacijos SDAALR centrinių ir respublikinių organų globos, savarankiškai plėtoti aviacijos sportą, didinti sportinės visuomenės aktyvumą, kelti sportininkų meistriškumą, geriau panaudoti aviacijos sporto techniką, plėtoti ryšius su užsienio sportininkais ir aviacijos klubais, atkurti narystę Tarptautinėje aeronautikos organizacijoje.

Pasiekti sportinio darbo rezultatai mūsų negali tenkinti. Sporto šakų rinktinėms paruošti kasmet išleidžiama nemažai lėšų, o pasiekimai toli gražu ne visuomet atitinka investicijas. Sporto šakų federacijų ir klubų veiklai trūksta reiklumo ir iniciatyvos. Instruktoriai ir treneriai savo pareigas neretai atlieka neprofesionaliai, formaliai, be entuziazmo. Sportininkams mėgėjams, aukojantiems sportui savo laisvalaikį, ne visuose klubuose sudaromos palankios sąlygos treniruotis, jie ne visada laukiami svečiai aerodromuose. Taip pamažu atgrasomi nedrąsėsi jaunuoliai, retėja sportininkų gretos, patiriama moralinė skriauda, ženkli ir materialiniai nuostoliai.

Aviacijos sporto klubuose triūsia nemažai samdomų darbuotojų. Tai komandinio valdymo stiliaus palikimas. Anksčiau klubuose sėkmingai dirbė visuomenininkai instruktoriai ir lakūnai iš aktyvios veiklos išstumti. Formalizmas darbe, instrukcijų atotrūkis nuo gyvenimo realiųjų ir veiklos galimybių, įsivyravęs niekuo nepateisinamas po-

pierizmas užgožė tikrąją klubų veiklos prasmę. Įsivyravusi praktika klubų darbui vertinti kiekybiniais rodikliais: kiek priskraidyta valandų, visai nežiūrint kas „priskraidė“, darė „meškos paslaugą“ sporto meistriškumui. Kokybiniams sportinio darbo rezultatams, sportininkų meistriškumo augimui, sportinio darbo ekonomikai per popierizmą likdavo vis mažiau dėmesio.

Lietuvos Aeroklubas taryba ėmėsi naujai spręsti sportinio ir organizacinio darbo problemas, tarptautinių ryšių plėtojimo klausimus, ieško kelių ir būdų atstatyti savo teises FAI organizacijoje. Praėjusiais metais Lietuvos Aeroklubas kaip lygiateisius narius suvienijo karšto oro balionų sportininkus. Pirmą kartą surengta įspūdinga skraidymo oro balionais šventė susilaukė nepaprastai didelio vilniečių susidomėjimo. Spalvingu ir įspūdingu aviacijos sporto renginiu tapo pirmosios tarptautinės oro balionų sporto varžybos, kuriose dalyvavo daugelio Europos, Amerikos valstybių sportininkai. Per trumpą laiką Lietuvoje susikūrė ir prie Lietuvos Aeroklubas

šimo apie oro balionų sportą Lietuvoje CIA nariai nusprendė prašyti FAI, kad Lietuvos oro balionų federacija būtų priimta į tarptautinę oro balionų organizaciją. Ir nors šis klausimas dar galutinai neišspręstas, pirmi žingsniai kelyje į tarptautinį pripažinimą žengti.

Įvertinant pasikeitusią situaciją, demokratizuojama ir pertvarkoma aviacijos sporto struktūra. Lietuvos Aeroklubas sporto komisijos pertvarkytos į lėktuvų sporto, sklandymo, skraidyklų, aviamodelizmo, oro balionų, lakūnų konstruktorių mėgėjų ir parašiutizmo sporto federacijas. Tai leis didinti sporto organizacijų savarankiškumą, iniciatyvą ir atsakomybę už sportinės veiklos rezultatus. Naują statusą įgavo į Kauno senojo aerouosto patalpas persikėlęs Sportinės aviacijos istorijos muziejus. Reikia manyti, kad jis bus papildytas naujais eksponatais ir tarnaš aviacijos sporto propagandai.

Priėmus Kovo 11-osios aktą dėl nepriklausomybės atkūrimo, Lietuvos Aeroklubui iškilė nauji uždaviniai. Reikia rūpintis, kad Kaune būtų sparčiau statomas paminklas

montą reikėtų organizuoti Respublikoje esančiose aviacijos remonto įmonėse.

Aviacijos sportas reikalauja gana didelių lėšų. Technikai įsigyti, rinktinėi darbui, aviacijos sporto klubų finansavimui kasmet išleidžiama apie milijoną rublių. Tenka pripažinti, kad lėšos ne visur panaudojamos racionaliai. Išlaidų mažinimas — vienas svarbiausių Lietuvos Aeroklubas praktinės veiklos uždavinių. Tikslinga žymiai sumažinti nepagrįstai didelį klubų etatinį darbuotojų skaičių, grąžinti į klubus visuomeninius instruktorius, ypač sklandymo, aviamodelizmo ir skraidyklų sporto. Lietuvos Aeroklubas tikisi gamybinių kolektyvų ir visuomeninių organizacijų pagalbos ir dėmesio, taip pat prašo Respublikos vyriausybės ir ateityje remti aviacijos sportą, nes, atsiskyrus nuo sąjunginės DOSAAF organizacijos, mums savarankiškai teks spręsti techninės bazės atnaujinimo ir sporto priemonių finansavimo klausimus.

Be kita ko, mes turėtume greičiau perimti užsienio aeroklubų darbo organizavimo patirtį, gerinti sportinių priemonių planavimą, stovyklų, aviacijos žvencijų, kitų masinių renginių organizavimą, tobulinti Respublikos rinktinę ruošimą, varžybų sistemą, remti lakūnus konstruktorius-mėgėjus. Privalome pasirūpinti, kad klubų dokumentacija, aviacijos sporto šakų taisyklės, nuostatai būtų rengiami lietuvių kalba. Valstybine kalba privalome kalbėti sportininkų apmokymo, treniruočių ir varžybų metu.

Atėjo laikas žurnalą „Sparnai“, kurio pirmąsias pavadinimas buvo „Lietuvos sparnai“, sugrąžinti sportinei aviacijai, jame plačiau nušviesti ne tik Respublikos sportinės aviacijos, bet ir tarptautinės aviacijos sporto problemas, FAI veiklą.

TSR Sąjungos ekonominė Lietuvos blokada skaudžiai palietė ir aviacijos sportą. Teko atsisakyti Baltijos šalių aviacijos sporto varžybų, pirmojo Respublikos oro balionų čempionato, kuriame ruošėsi dalyvauti daugelio užsienio šalių pilotai. Sudėtingi tapo sportinio darbo, varžybų aprūpinimo klausimai. Šios ekonominės blokados sąlygos privertė ieškoti savų rezervų, taupiau naudoti lėšas ir materialinius išteklius, rasti naujus pajamų šaltinius, imtis ūkinės veiklos. Šį darbą klubuose ir ateityje būtina plėtoti.

Uždavinių mastas, problemų sudėtingumas reikalauja naujų, nestandartinių Lietuvos Aeroklubas veiklos pastangų, atskirų sporto šakų federacijų, komisijų, visų aviacijos sporto klubų narių pastangų ir susitelkimo.

A. KARPAVICIUS,
Lietuvos Aeroklubas tarybos
pirmininkas

KELYJE Į SAVARANKIŠKUMĄ

veikia aštuoni karšto oro balionų klubai.

Po 50 metų pertraukos pernai Kaune buvo surengtos antrosios Baltijos šalių aviacijos sporto varžybos, kuriose be Latvijos, Estijos ir Suomijos sportininkų taip pat dalyvavo Lenkijos, VFR, Danijos ir Švedijos lakūnai, sklandytojai bei aviamodeliuotojai. Tiesioginiai tarptautiniai ryšiai pastebimai suaktyvino aviacijos sporto klubų veiklą. Vien pernai Respublikos sportininkai aviatoriai dalyvavo draugiškose tarptautinėse varžybose Lenkijoje, Švedijoje, Danijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje, Japonijoje, JAV, Vengrijoje, Bulgarijoje. Šios varžybos buvo gera sportinio meistriškumo mokykla.

Užmegzti ryšiai su JAV gyvenančiais lietuviais aviatoriais. Pasi-keista informacija apie darbo rezultatus, numatytos bendradarbiavimo gairės. Lietuvos Aeroklubas delegacija buvo pakviesta ir 1990 m. kovo mėn. dalyvavo Liuksemburge įvykusiame Tarptautinės oro balionų organizacijos (CIA) metiniame pasitarime. Po mūsų prane-

Dariui ir Girėnui ir jų žygdarbiui įamžinti. Nepaisant esamų sunkumų, būtina sukurti ir pastatyti lengvą skraidymo aparatą, kuriuo 1993 metais numatoma atlikti skrydį per Atlantą iš Kauno į JAV.

Sudėtingas problemas kelia ir aviacijos sporto dvišalystė. Dar vis labai stiprus sąjunginės DOSAAF draugijos spaudimas iš centro, noras komanduoti, nurodinti, kas mums galima ir kas draudžiama. Siems mėginimams turime priešpastatyti vienybę, susiklausymą ir organizuotumą. Būtina nepasiduoti mėginimams suskaldyti mūsų gretas, sukelti tarpusavio nesutarimus.

Lietuvos Aeroklubas — ne komercinė organizacija. Jo uždavinys — remti atskirų sporto šakų federacijų ir sporto klubų iniciatyvą bei savarankiškumą, atstovauti Lietuvai tarptautinėse aviacijos sporto organizacijose, rūpintis, kad jis būtų deramai reprezentuojamas tarptautiniuose renginiuose, remti mokslinius tyrimus, skraidymo aparatų ir kitų aviacijos priemonių gamybą. Labai aktualus tapo sportinių lėktuvų remonto klausimas. Lietuvos Aeroklubas mano, kad re-

DEPUTATU KLEMU INTA

PAGRINDAI JAU SUKURTI

Lietuvos Aukščiausiosios Tarybos deputatas Klemas INTA — žinomas Lietuvos aviacijos sporto organizatorius. Pats pradėjo skraidyti 1962-aisiais, studijuodamas Lietuvos žemės ūkio akademijoje. Tada su būreliu sklandymo entuziastų, tarp kurių buvo Tadas Matukonis, Albertas Dulkė, dabar jau lakūnai profesionalai ir šiandien tebedirbantys aviacijos technikos sporto klubų vadovais, padedant akademijos vadovybei, įsigijo sklandytuvą BRO-11 ir pradėjo pirmuosius savarankiškus skriejimus.

Studijų metais pamėgtas aviacijos sportas pavergė ilgiam. Nuo 1968-ųjų net aštuoniolika metų Klemas Inta vadovavo Akmenės aviacijos technikos sporto klubui, tapo sklandymo sporto meistras. Kai gyvenimo vingiuose prisiejo pasirinkti kitokios veiklos kelius, jis li-



ko ištikimas jaunystėje pamėgtam aviacijos sportui. Yra Akmenės aviacijos technikos sporto klubo tarybos pirmininkas, dažną laisvą valandą, kai būna namie, praleidžia klubo aerodrome.

— Gyvenimas šiandien — kaip srauni pavaras polaidžio upė. Tik spėk žiūrėti, kur kokie verpetai tyko. Nelengva pastebėti viską, suprantu esmę, susiorientuoti laike, ypač įvykių sūkuryje.

Tokiom mintim pradėjau pokalbį su Klemu Inta, Lietuvos Aukščiausiosios Tarybos deputatu. Iškart žneka pakrypo apie žmones ir laiką, įvykių mozaiką ir permainingą reikšmę, apie Kovo 11-osios akto realijas ir nepriklausomos Lietuvos rytdieną.

Suprantama, nemažiau svarbią vietą pokalbyje užėmė ir mūsų geriausių aviacijos sportininkų dabartinė neapibrėžta padėtis, nerimas dėl aviacijos sporto klubų ateities.

— Po 1986-ųjų, kai prisiejo palikti aviacijos sporto klubo viršininko „postą“, pastarieji ketveri metai leido nauju rakursu pažvelgti į mūsų gyvenimo žiokiadienius, realiai įvertinti visa tai, apie ką ne kartą skaitėme arba girdėjome deklaruojant, ir tą būseną, kuri slėgė kiekvieną. Ir dirbdamas mokytoju antrojoje vidurinėje mokykloje, po to miesto vykdymo komiteto pirmininko pavaduotojo pareigose pamačiau, ko-

kui aviacijos sporto klube, — kad tik būtų tinkamas oras ir kad centras arba kariškiai nedrausytų skraidyti. Tiesa, problemų pasitaikyd-

vo dėl aviacinio benzino, lėšų darbuotojų atlyginimams, kai kasoje „išvilpaudavo vėjai“. Bet tai būdavo vienaip ar kitaip išsprendžiama. O štai atėjus dirbti į vykdomąjį komitetą, kiekvieną dieną reikėjo spręsti žymiai sudėtingesnes problemas. Be to, beveik kiekviena problema — tai iškerorė visuomeniniai santykiai ir žmonių likimai. Ypač senyvus žmones, pensininkus, invalidus slegiančios problemos degino kaip atviros žaizdos, o išspręsti jas nedažnai pavykdavo. Nuoskaudų dėl didelių norų ir labai menkų galimybių kaupdavosi nesuskaičiuojamai. Kodėl? Neturėdavo lėšų, o tuo pačiu ir realių galimybių nei buitės sąlygas žmogui pagerinti, nei pensiją padidinti. Socialinės nelygybės problemos buvo ir liko labiausiai slegiančios. Tačiau galia drąsiai tvirtinti, kad, pavyzdžiui, jeigu dabar man reikėtų dirbti aviacijos klube, ten atsirandančias problemas išspręstiau žymiai paprasčiau ir lengviau.

— Problemų, manau, aviacijos sporto klubams netrūks ir po metų, ko gero, ir šio amžiaus pabaigoje. Kokią būtų galima prognozuoti klubų veiklos perspektyvą?

— Šiandien Lietuvos vadovybės siekiai yra — ūkio denacionalizacija ir privatizacija. Kaip klubuose buvo iki šiol, taip jau nebus. Vertinti turime realiai — „dovanų karalius numirė“. Reikės atsakyti ir labai jau išpūsto etatinių darbuotojų skaičiaus. Prisimenu, 1969 metais klube buvome tik trys etatiniai darbuotojai: viršininkas, instruktorius ir technikas. Tiesa, neturėjome sportinių lėktuvų buksravimų, bet buvo mechaniniai išvilktuvai ir 16 sklandytuvų „Blanik“. O priskraidydavo per metus apie 800 valandų. Tai jau nemažai. Pagrindinė darbų našta gulė ant visuomenininkų pečių. Gavus lėktuvą, prisidėjo etatinis lakūnas. O pastaraisiais mano darbo klube metais turėjome tiek etatinių žmonių, kad reikėdavo sukti galvą, kaip „surėdyti“ planinę darbo lentelę ir kokias surasti pavardes, kad užpildytus visas skiltis. Tokio nepamatuoto neūkiskumo neturėtų būti ir nebus. Valsybės dotacijų klubai kažin ar gaus. Lietuvos Aeroklubas galėtų padėti įsigyti tik aviacinę techniką. Kaip ir visose kitose gyvenimo sferose, taip ir klubų veikloje reikės vadovautis ūkiskaitos principu. Daug lėms klubo narių bei vadovybės iniciatyva ir organizuotumas. Kas anksčiau buvo draudžiama, dabar daug ką reikės vertinti

kaip realių pajamų šaltinį: tai ir aviacijos švenčių Respublikos rajonuose rengimas, ir žmonių psichodirbiniai maršrutais po gražiausias Lietuvos vietas, pagaliau verslai ir daug kitų galimybių. Čia geru pavyzdžiu galėtų būti Biržų ATSK, kuris jau plačiai išvystė panašią veiklą ir tvarkosi kuo puikiausiai, nė kiek nemenkindamas dėmesio sklandymui.

— Biržų klube atsirado galvotės žmogus, aplinkybės kitokios. Kiekvienam nefinka tas pats matas. Ar neatrodo, kad tai jėgų eikvojimas galvynantis su „vėjo malūnais“?

— Iki šiol klubai buvo aprūpinti viskuo. Kuris iš vadovų buvo gudresnis, sugebėdavo ir daugiau pasiimti. Per daug nieko nereikėjo skaičiuoti, saugoti ir tausoti. Žinajame, kad „centras“ aprūpins. Kitaip tariant, gyvenome nerūpestingai, kaip tas miško žvėrelis pas šeiminką namuose. Bet štai šeiminkui subankrutavus, tą gražų, prijaukintą žvėrelį paleidžiame į mišką, kur nemokėdamas savarankiškai gyventi, jis gali žūti. Taip galima būtų charakterizuoti ir mūsų aviacijos sporto klubų padėtį. Jeigu dabar persitvarkymo procesas vyks staigiai, viskuo reikės rūpintis patiems, kai kuriems klubams gali atsistoti taip, kaip tam prijaukintam miško žvėreliui. Juolab, kad dar trapus yra ir Respublikos ekonominis, o taip pat ir politinis gyvenimas. Deputatai priima dešimtis naujų įstatymų, nutarimų, sprendimų. Bet ar visi jie veikia? Stokojame dar mechanizmo, sąlygojančio poįstatyminę veiklą realia gyvenime. Vertinant visa tai, man suprantamas „kovos su vėjo malūnais“ įvaizdis. Tačiau turime suprasti ir tai, kad kuriame naują, nepriklausomą Lietuvą, o palikimą turime iš diktato, prievartos ir stagnacijos metų. Sunku, bet viltys neapleidžia — išsitiesime ir suvartėsime.

— Kokią įsivaizduojate Lietuvos aviacijos sporto struktūrą?

— Manau, kad nepriklausomos Lietuvos aviacijos, taip pat ir sportinės, struktūriniai pagrindai jau sukurti — tai Lietuvos aviatorių sąjunga ir Lietuvos Aeroklubas (buvusi Lietuvos aviacijos sporto federacija). Jiems, o ne kokiai kitai visuomenei organizacijai turėtų priklausyti sportinės veiklos organizuojantis ir vadovaujantis vaidmuo.

— Įdomu būtų išgirsti Jūsų nuomonę apie vadinamąją „didžiojo sporto“ atėtį, meistrų, čempionų, rekordininkų ugdymą.

— Klubuose dirbančių instruktorių paskirtis turėtų būti — ieškoti talentų. Patys gabiausi turėtų būti rekomenduojami Respublikos rinktinų treneriams. Geriausia,



moderniausią techniką jiems treniruotis ir startams tarptautinėse varžybose parūpintų Lietuvos aeroklubas, kuriam, beje, turėtų priklausyti išskirtinė teisė rengti Respublikos čempionatus, organizuoti tarptautines varžybas, palaikyti visus tarptautinius sportinius ryšius, rūpintis Respublikos rinkinių komandų ruošimu bei komplektavimu, trenerių darbu. Manau, kad rinkinių sportininkai turėtų būti profesionalai. Dalyvaujantys čempionatuose sportininkai arba klubai privalėtų mokėti nustatytą starto mokestį.

— Jau seniai prie daugelio aviacijos sporto klubų veikia jaunųjų sklandytojų, lėktuvų arba parašiutininkų mokyklos. Kaip minėjote, klubai vargu ar galės tikėtis biudžetinių asignavimų, o veikiant ūkiskaitai, ar minėtos mokyklos nebus jiems papildoma išlaidų našta!

— Reikės ieškoti sponsorų. Čia jau turime tam tikrą patyrimą. Juk ir dabar daugeliui klubų vaikiškus sklandytuvus jaunųjų aviatorių mokykloms nupirkdavo šefuojančios įmonės, kolūkiai, mokslo įstaigos. Šią gerą praktiką būtina plėsti rūpestingai ir su didele nuovoka. Esu tikras, kad tokiame reikalui šiek tiek lėšų skirs ir savivaldybės. Bėda kita — pas mus gaminami vaikiški sklandytuvai kol kas labai brangūs. Kažin ar jų kainos yra ekonomiškai pagrįstos. Nereikėtų pamiršti ir senos praktikos, kai paprastus sklandytuvus statydavo mės patys, sportininkai. Visa tai gerai prisimenu. Ne vargas, o malonumas buvo. Tada atrodė, kad ir pats sklandymo sportas viliojo tarsi užkerėtas, ir skraidyti maloniau buvo.

— Deputatui reikalų daug: posėdžiai Aukščiausiojoje Taryboje, darbas komisijose, apygardos rinkimų rūpesčiai. Tikriausiai nedaug laiko lieka sportui, neminint jau svarbiausio — šeimos.

— Kaip deputatas didžiausią dėmesį skiriu darbui savivaldybės reikalų komisijoje. Nevengiu domėtis ir sporto klausimais. Dažnai susitinku su savo rinkėjais Akmenės apygardoje. Stengiuosi pagal galimybes padėti kiekvienam, kas tik kreipiasi į mane su rūpimais reikalais. Teko jau spręsti ir aviatorius jaudinančias problemas. Ieškome galimybių, kaip Panevėžyje pradėti statyti žinomo konstruktoriaus Vlado Kėnsigailos sukurto lėktuvą „Aušra“. Pasitaikius laisvesniam metui važiuoju į Akmenės aviacijos technikos sporto klubo, kuriam dabar vadovauja Tomas Jasmonas, aerodromą, paskraidau sklandytuvu arba lėktuvu. Aerodrome labai maloniai pailsiu.

— Ačiū už pokalbį.

Kalbėjosi Kazys KILČIAUSKAS

Varžybos blokados apsiaustyje

SKRAIDYKLININKAMS NEREIKIA NEI KALNŲ

Kovo 11 dieną paskelbus Lietuvos nepriklausomybę, suenerimo TSRS SDAALR Centro komiteto darbuotojai. Į Respubliką su specialia užduotimi atvyko operatyvinė grupė — nemaža žvaigždėmis pasipuošusių generalų. Pakelyje buvo užblokuoti ir į Lietuvą negrįžo Sachty aviacijos gamykloje suremontuoti lėktuvai. Iš „centro“ gautas atlyginimas (vadinamas „stipendijas“) aviacijos sporto šakų treneriai, norėdami ir toliau jas gauti, turėjo parašyti pareiškimus tarnybai pratęsti ir pasižadėti ginti TSRS interesus. O operatyvinės grupės narys, TSRS SDAALR CK aviacijos valdybos viršininko pavaduotojas Jurijus Novikovas pradėjo tikrinti Respublikoje naudojamų skraidančių aparatų įskaitą ir dislokavimą. Mūsų Respublikos skraidyklų sporto treneris Rimas Dudas pareiškimo nerašė ir atsisakė pateikti reikalaujamus duomenis. Rezultatas — „nepaklusniam“ treneriui nutraukiamas stipendijos mokėjimas, o vienintelis Lietuvoje su etatiniais darbuotojais dirbantis Kauno skraidyklų klubas nebus finansuojamas.

Nepaisant to, sportininkai peržiūrėjo savo galimybes ir toliau sėkmingai skraido. Sukurti autoišvilktuvai su trosu patikimai iškelia skraidyklę iki 300 metrų aukščio. Na, o čia, naudojantis kylančiomis oro srovėmis galima pasiekti debesų padą ir atlikti skridimus maršrutais. Vilniaus skraidyklininkai, vadovaujami Rimo Dudo, susibūrę „Ptero“ klube, dabar įsikūrę kartu su sklandytojais Paluknio aerodrome. Atlikus nemažą treniruočių skridimų, birželio mėnesio viduryje buvo surengtos miesto pirmenybės. Jose dalyvavę septyni skraidyklininkai įrodė, kad sėkmingai galima skraidyti ir mūsų sąlygomis, be kalnų. O savo operatyvumu ir organizuotumu jie dažnai stebino sklandytojus. Ne sykį, gavę rytinius skraidymų nurodymus ir eidami ruošti savo sklandytuvus, jie užvertę galvas po debesiuokais jau matė termikuose skriejančias trikamps skraidyklas. Termikuose 1 val. 42 min. skraidė sklandytuvą pakeitęs į skraidyklę sklandymo sporto meistras Mečišlovas Dargužas. O Rimas Dudas išsilaikė dar ilgiau — 1 val. 57 min. Susumavus rezultatus, Vilniaus miesto čempionu tapo jaunas skraidyklininkas Valdas Vainius.

MODELIAI SKRAIDĖ KORDODROME

Dvi dienas Vilniaus kordodrome aukštomis gaidomis gaudė aviamodelių varikliai. Nepaisant blokados, kordiniais lėktuvų modeliais čia varžėsi Respublikos čempionato aviamodeliuotojai. Aviamodelių F2A klasėje įskaitinę 1 kilometro



Respublikos čempionas Petras Ąkinis su savo lėktuvu JAK-6 kopija.

distanciją greičiausiai nuskrido panevėžiečio sporto meistro Z. Veličkos kordinis modelis. Jis išvyktė 243,2 km/val. greitį. Sidabro medalis atiteko Jurbarko modeliuotojui V. Batoriūnui (157,9 km/val.) Trečią vietą užėmė alytiškis M. Zemaitis (130,9 km/val.). Gaila, kad varžybose nedalyvavo vilniečiai Sigitas Snukiškis, kuris neseniai, Leningrado taurės varžybose pasiekęs 295 km/val greitį, pagerino jam pačiam priklausiusį (293, 159 km/val) Lietuvos greičio rekordą.

F2B modelių klasėje pilotąžo figūrų kompleksą geriausiai atliko kleipėdietis V. Vasiliauskas (2126 t.). Antrą vietą užėmė A. Vasiliauskas, surinkęs 1971 t. Trečioje — Kauno komandos atstovas D. Daugėla (1752 t.).

Lenktyninių modelių F2C klasėje finale 200 ratų greičiausiai — per 7 min. 12,4 sek. — nuskrido daugkartinio Respublikos čempionų ekipažo G. Orlovo ir V. Sidlausko modelis. Antroje vietoje liko panevėžiečiai R. Kasilius su mechaniku L. Cyžu.

Kordinių lėktuvų kopijų F4B varžybose dalyvavo tik keturi sportininkai. Geriausiai skraidė ir aukščiausią įvertinimą stendinėje apžiūroje gavo vilniečio P. Ąkinio modelis. Čempionas paruošė konstruktoriaus A. Jakovlevo dviejų va-

riklių lėktuvo JAK-6 kopiją ir surinko iš viso 1156 taškus. Antrą vietą su lėktuvu Zlin-50L kopija užėmė kaunietis V. Streckis (862 t.). Bronzos medalis įteiktas Kleipėdos atstovui V. Varpiotui, paruošusiam pilotaziinio lėktuvo Lasser 200 kopiją (678 t.).

SKLANDYTOJAI KAIMYNŲ ČEMPIONATUOSE

Cėsio mieste vykusiame atvirame Latvijos čempionate varžėsi ir svečiai — Estijos, Lenkijos bei penki mūsų respublikos sklandytojai. Laisvos respublikos sklandytuvais nepralenkiamas buvo Lietuvos atstovas Vytautas Sabeckis, skraidęs sklandytuvu LAK-12 „Lietuva“. Antrą vietą iškovojo Latvijos sportininkas Anatolijus Samcovas. Trečia vieta atiteko panevėžiečiui Vytautui Liniauskui. Tarp moterų Latvijos čempionės titulą iškovojo Valentina Supe. Vilniečiai Elena Ramelienė turėjo tenkintis ketvirta vieta.

Vytautas Liniauskas tiesiai iš Latvijos išvyko į Raplų dalyvauti Estijos čempionate. Įvykdęs penkis įskaitinius pratimus laisvoje klasėje jis iškovojo antrą vietą. O Estijos čempionu tapo Talino aeroklubo sportininkas Valerijus Kalininas. Tarp moterų nugalėjo Annu Charak.

Europa su Lietuva ir Europa be Lietuvos



Nelengvas Lietuvos Respublikos kelias į nepriklausomybės pripažinimą. Tuos pačius sunkumus patiria ir Lietuvos Olimpinių komitetas bei aviacijos sportininkai. Atkurtas Lietuvos Aeroklubas, norėdamas atgaivinti karo metu nutrauktą veiklą Tarptautinėje aviacijos federacijoje, šiuo klausimu kreipėsi į FAI vadovybę Paryžiuje. Neigiamas atsakymas praktiškai uždarė duris mūsų sportininkams dalyvauti visose FAI globoje organizuojamuose renginiuose. Be to, neturint FAI licenzijų, praktiškai neleidžiama startuoti bet kurio lygio varžybose užsienyje. Tarybų Sąjungai FAI atstovaujanti TSRS aviacijos sporto federacija sutiko duoti mūsų sportininkams licenzijas, tačiau su sąlyga, kad užsienyje bus startuojama tik po TSRS vėliava.

Atsidėkodami už pernai Pociūnuose surengtas Baltijos žalių varžybas, du mūsų sklandytojus pakvietė Danijos sklandytojai. O Danijos aeroklubas numatė jų dalyvavimą Arnborgo mieste vykstančiame Europos čempionate klubinės klasės sklandytuvais. Lietuvai atstovavę vilnietis Algis Miklaševičius ir biržietis Gintaras Drevinskas į čempionatą atvyko su lenkiškais sklandytuvais Jantar standart. Prieš čempionatą tarptautinė žiuri dėl Lietuvos dalyvavimo vėl iškėlė tą patį FAI narystės klausimą. Ir tik Danijos aeroklubo vadovybės dėka, beje, vėliau jos poziciją palaikė ir kitų žalių vadovai (TSRS sklandytojai šiame čempionate nedalyvavo), lietuviams buvo leista startuoti be konkurencijos. Varžybų eiga buvo fiksuojama ofi-

cialioje įskaitoje be mūšikių, o kitose lentelėse — kartu su Lietuvos sklandytojų rezultatais. Tačiau, kaip sakoma, svarbiausia — dalyvauti... Ir niekas nieko nesakė dėl plevėsuojančios tarp kitų žalių vėliavų lietuviškos trispalvės.

Patyrę didelę nesėkmę pirmame pratime, mūsų sklandytojai iš karto atsidūrė lentelės apačioje. O atsitiko tai dėl to, kad nemokėdami kalbos jie apskrido ne nurodytą, o kartu pateiktą atsarginį maršrutą. Nors kituose pratimuose skraidyta sėkmingiau, tačiau vis tiek reikėjo tenkintis vietomis lentelės viduryje. O stipriausias čempionate buvo Čekoslovakijos sklandytojas Miloš Dederas, skraidęs sklandytuvu ASW-19 B.

Lietuvos sklandytojų dalyvavimas tokio masto varžybose sukėlė didelį susidomėjimą. Užsieniečiai domėjosi sklandymu Lietuvoje, juos intrigavo mūsų tarptautinė padėtis. Užsimezgė draugiški ryšiai. Štai jau mūsų sklandytojus dalyvauti savo šalies čempionate pasikvietė italai. Tai padaryti pažadėjo ir kiti žalių atstovai.

Permainingai reikalai klostėsi kitame Europos čempionato fronte. Visų trijų klasių penktojo Europos sklandymo čempionato šeimininku buvo kaimyninės Lenkijos aeroklubas. Pagal sudarytą planą Tarybų Sąjungos komandoje Prienų gamybos laisvos klasės sklandytuvais „Lietuva“ turėjo skraidyti Vytautas Sabeckis ir Antanas Rukas. O 15 metrų klasėje Vakarų Vokietijos sklandytuvais — Vytautas Mačiulis ir Anatolijus Silvanovičius iš Kaza-



Abiejų Vokietijų komandos čempionate dalyvavo kaip vienos valstybės atstovai.

nės. Tačiau Lietuvos Respublikai paskelbus kovo 11-osios aktą, mūsų sportininkai atsisakė dalyvauti TSRS rinktinėje. Tarybų Sąjungos komanda skubiai keitė dalyvius (iš pradžioje numatytų liko tik Anatolijus Silvanovičius), o mūsų aeroklubo vadovybė ėmėsi žygių, kad Lietuvos Respublikos sklandytojai galėtų atstovauti savo šaliai. Tarybų Sąjungos sklandymo federacijos pirmininkas Eugenijus Čarskis mums pareiškė, kad dalyvaujant Lietuvai jis bus priverstas rašyti oficialų protestą. Pasikeitus pirmais teleksais, atrodė, kad Lietuvos sklandytojai dalyvaus, nors ir be konkurencijos. Tačiau ruošiantis išvykai gautas paskutinis teleksas sužlugdė visas viltis. Organizatoriai, atsiklausę FAI vadovybės, gavo kategorišką neigiamą atsakymą ir bet koks Lietuvos, kaip ne FAI narės, sklandytojų dalyvavimas Europos čempionate buvo neįmanomas. Taigi Lietuvos sklandymo veikėjų ir Prienų „Sportinės aviacijos“ PKB konstruktorių grupė į čempionatą atvyko tik kaip stebėtojai. O pasižiūrėti buvo į ką — naujų konstrukcijų sklandytuvai, originalios priekabos ir modernūs elektroniniai prietaisai. O štai trumpa čempionato apžvalga.

Čempionate dalyvavo 84 sklandytojai iš 17 žalių. Daugiausia —

net 39 sklandytojai — varžėsi standartinės klasės sklandytuvais. 14 skraidė laisvos klasės sklandytuvais, o 31 — lenktyninėje 15 metrų klasėje. Iš visų čempionate dalyvavusių sklandytojų 79 skraidė Vakarų Vokietijoje sukurtais konstrukcijomis. 4 sklandytuvai lenkiškos konstrukcijos — du laisvoje klasėje Jantar 2B (skraidė Rumunijos atstovai), du standartinėje klasėje SZD-55 (skraidė lenkas Tomasz Rubaj ir švedas Magnus Kjallstrom) bei vienas suomiškas Pik-20D (skraidė austras Ernst Peter). Standartinėje klasėje daugiausiai (17) buvo sklandytuvų Discus, o 15 metrų klasėje — 14 LS-6.

Sklandytuvų pramonininkas ir konstruktorius Klaus Holighaus laisvoje klasėje startavo naujaisiu savo sklandytuvu Nimbus-4. Iki šiol sklandytuvo duomenys nepaskelbti, bet manoma, kad savo kokybe jis žymiai pranašesnis už kitus šios klasės sklandytuvus.

Čempionato metu vyravo nepastovūs orai, todėl laisvoje klasėje įvykdyti septyni, o kitose — tik šeši pratimai. Europos čempiono titulą laisvoje klasėje iškovojo Vakarų Vokietijos sklandytojas Eberhard Laur (sklandytuvu Nimbus-3). Antrą vietą užėmė Klaus Holighaus. Trečias liko iki paskutinio pratimo pirmavęs prancūzas Gerard Lherm (sklandytuvu ASW-22 BS).

Standartinės klasės sklandytuvais geriausiai skraidė Lenkijos atstovai. Pirmas Janusz Trzeciak, antras Franciszek Kępczak. Trečią vietą užėmė Vakarų Vokietijos sportininkas Herman Leucker. Visi prizininkai skraidė sklandytuvais ASW-24.

Lenktyninėje 15 metrų klasėje pirmas dvi vietas užėmė prancūzai Gabriel Chenevov ir Gilbert Gerbaud. Trečią vietą užėmė TSRS sportininkas Aleksandras Silvanovičius. Visi prizininkai skraidė sklandytuvais LS-6.

K. SAKALAUSKAS



Sklandytuvai starte.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

AR DALYVAUSIME ŽEMYNŲ ČEMPIONATE?

Nepasakyčiau, kad motobolas — labai populiarus sporto šakas. Ir ne tik Lietuvoje. Daugelį metų senojo žemynų motobolininkai daugiausiai suko ratus „tarp savęs“. Prancūzijoje gimęs žaidimas paplito Vakarų ir Vidurio Europoje, Lietuvoje, Latvijoje, Rusijoje, Ukrainos bei Baltarusijos respublikose. Vykio įvairių šalių čempionatai, kartas nuo karto ir tarptautinės rungtynės. Tačiau oficialiai pripažintos tarptautinės motobolo arenos nebuvo. Ir tai stabdė šios įdomios, vyriškos sporto šakos paplitimą, jos meistriskumą. Bet žmonės nenuleido rankų. Tarptautinėje motociklų sporto federacijoje (FIM) atsirado motobolo komisija, imta rengti Europos taurės varžybas, o neseniai — ir čempionatas. Ne vieną jų teko stebėti, ir kiekvieną kartą man kildavo klausimas: kodėl varžybose dalyvauja taip mažai dalyvių? TSRS, VFR, Prancūzija, Bulgarija — štai ir visos Europos čempionatas...

Taip buvo anksčiau. Deramas dėmesys šiai sporto šakai davė gerus vaisius — į tarptautinę motobolininkų šeimą įsiliejo Olandijos, Ispanijos, VDR komandos. Tad nuo šių metų Europos čempionatą imta rengti paskirsčius nacionalines rinktines pagal pajėgumą į dvi grupes: „B“, į kurią pateko Bulgarijos, Ispanijos, Olandijos ir VDR sportininkai, bei „A“. Pastarojoje teisę žaisti turėjo tradiciniai varžovai — Prancūzijos, TSRS ir VFR

rinktinių bei čempionato „B“ grupės nugalėtojas.

Pastarosios varžybos vyko VDR aikštynuose ir pasibaigė pelnyta šeimininkų pergale. Bet... vykti į pagrindinį čempionato etapą VDR motobolininkams neteko. Jie nebuvo paruošę tinkamos technikos, ekipuotės. FIM komisari, stebėję rungtynes, įspėjo, kad jų motociklai kelia pernelyg didelį triukšmą, o tai pavojinga varžovams. Žinoma, pakeisti šalms — nedidelė problema, o štai ką nors pakeisti motocikluose — ne taip paprasta. Tam reikia ir laiko, ir lėšų. Būtent to VDR sportininkai ir prištigo. Tad teisę dalyvauti VFR aikštėse vykusiuose pagrindinio kvarteto susitikimuose dėl medalių teko Olandijos rinktinei, „B“ grupės varžybose tapusiai antra. Jie ir užėmė ketvirtą vietą.

Šios komandos meistriskumui įvertinti pacituosiu VFR Kopenhago miesto „Puma“ klubo pirmininko, gero Lietuvos motobolininkų bičiulio, Hanso Dyterio Giunterio žodžius: „Olandijos nacionalinė rinktinė šiuo metu nieko verta. Jie važinėja į varžybas pasilinksinti, ir stengiasi tik pilvus prisikimšti...“

1990 m. Europos motobolo čempionato bronzos medaliai atiteko Prancūzijos sportininkams, o dėl sidabro ir aukso apdovanojimų tarpusavy susitikimo seni varžovai — TSRS ir VFR komandos. At-

kakli ir permaininga kova pasibaigė vokiečių sportininkų pergale rezultatu 6:5. Tarybiniai motobolininkai, pratę nuolat parsivežti nugalėtojų laurus, namo parvyko su nerimė. Ir ne be reikalo: jau seniai visiems aišku, kad komanda paseno, kad TSRS čempionatams trūksta „gaivaus vėjo“ ir naujų jėgų. Dėl tos priežasties tikriausiai į Kretingą ir buvo atsiųstas kvietimas dalyvauti TSRS motobolo čempionato antrojo rato varžybose svečių teisėmis (mūsų sportininkai, kaip žinome, atsisakė dalyvauti TSRS pirmenybėse).

Ką gi, kvietimas žaisti sportininkams visada malonus. Be nuolatinių jėgų išbandymo, rungtynių sportininkas praranda kvalifikaciją, netenka meistriskumo. O mūsų sąlygomis, kai ir respublikos čempionatai dėl suprantamų priežasčių nevyksta, toks kvietimas — kaip medum pateptas. — Tik... kaip suderinti Lietuvos valstybinę grupą su dalyvavimu svetimos šalies čempionate, kad ir svečių teisėmis?

Bet ne tai svarbiausia. Prisiminkim netolimą praeitį — Lietuvos motorizuotų futbolininkų daugkartinės pergalės prieš VDR čempionus, kitas komandas, net nacionalinę rinktinę. Ar reikia abejoti, kad įgiję oficialią teisę startuoti FIM renginiuose Lietuvos motobolininkai žaistų tarp geriausių Europos komandų ir... Tik vargu ar verta prognozuoti. Kur kas svarbiau įgyti šią teisę, tapti FIM nariais, o jau tada...

Aleksandras ICIKAVIČIUS

Leipcigo autosalonas

Skaitytojai, be abejonės, puikiai žino, kad Leipcigo mugė — viena žymiausių pasaulio pramonės gaminių ekspozicijų, pramoninių susitikimų vieta. Jau daugelį metų. Bet šią vasarą mugės teritorija gerokai pasikeitė. Čia veikė pirmoji automobilių ir jiems reikalingų dalių bei mazgų paroda „Autovision“. Per 400 stambiausių pasaulio koncernų ir firmų demonstravo lengvuosius automobilius bei sunkvežimius, specialias mašinas, įvairiausių įrangą joms.

Dėl vietos stokos, deja, neturime galimybių plačiau Jus supažindinti su šia paroda. Bet į vieną jos eksponatų norėtume atkreipti dėmesį. Tai — modernus, labai paprastas ir drauge praktiškas įrenginys mašinai pakelti. Tradicinį mechanizmą čia pakeitė guminė pagalvė su ilgoka žarnele. Pastaroji prijungiama prie išmetamojo vamzdžio, variklis įjungiamas, ir automobilis pakeliamas.

Ko gero, vertėtų pagalvoti apie tokios paprastos pagalbinės priemonės mašinų savininkams gamybą ir pas mus.



Net kauniečiai, kuriems yra tekę stebėti daugelį įvairiausio sudėtingo trialo varžybų, šį kartą buvo nustebę: tokių neįprastų kliūčių motociklininkai dar niekad nebuvo įveikę. Balkiai, gelžbetonio plokštės, vamzdžių „kalnai“, senos automašinos — visa tai reikalavo didžiulio motociklininkų meistriskumo, preciziško technikos valdymo.

Nepralenkiami buvo Latvijos sportininkai. Jie komandomis užėmė abi pirmas vietas. Kauniečiai liko tretii.

Tenka tik apgailestauti, kad negavę vizų Kaune vykusiose varžybose nedalyvavo motociklininkai iš Čekijos ir Slovakijos FR, VDR bei LLR. O juk iš šių trialininkų tikrai būtų buvę ko pasimokyti...

Z. ŠIAUCIULIO nuotraukoje: motociklininkai „laipioja“ per kliūtį.



„Bjaurasis ančiukas“ baigė savo dienas



Šalia plačiai paplitusio automobilio „Volkswagen“, paprastai vadinamo „plento blake“, Europos ir kitų žemynų keliais važinėjo daugybė prancūzų automobilių koncerno „Citroen“ mažagabaritinę mašinų „2CV“. Bet šio, žmonėse „Bjauriuoju ančiuku“ vadinamo, automobilio dienos suskaičiuotos. Pasak „Citroen“ koncerno vadovų, vasarą „ančiukų“ gamyba nutraukta.

1939 metais dienos įviesą išvydęs mikroautomobilis susilaukė didžiulio pasisekimo. Per daugiau kaip 50 metų jį pagaminta per 7 milijonus. Tai buvo pigiausia pasaulio mašina.

NUOTRAUKOJE: vienas nedaugelio „Bjauraus ančiuko“ nefiesioginio panaudojimo variantų — Paryžiaus Le Burže aerodrome pademonstruotas automobilis, tapęs savotišku lėktuvu.

Automobilių



Taip atrodoys naujas „Opel-Vectra“, kuris bus gaminamas penktoje „Opel“ koncerno gamybos bazėje Aizenache (šalia Riuseishaimo [VFR], Antverpeno [Belgija], Lutono [Anglija] ir Izmiro [Turkija]). Jame įmontuotas 1600 ccm darbo tūrio variklis, kurio galingumas 55 kW/75 AJ.

Metų metais VDR piliečiai kantriai laukė jiems skirtų „Trabant“, „Wartburg“, „Lada“, „Skoda“ ir „Dacia“. Žinoma, eiliniai piliečiai užsirašė į eilę automobiliui įgyti savo miesto arba rajono centro automobilių ir motociklų atsarginių dalių parduotuvėse. Būdami tikri, kad automašinos teks laukti 12-15 metų, kai kurie tėvai mašinas „užrašydavo“ savo dar mažiems vaikams. Atseit, užaugs, pradės dirbti, susitaps pinigų ir nusi-

pirks. Bet buvo VDR ir tokių, kuriems „už ypatingus nuopelnus“ paskirdavo palyginti pigiai kainavusias Vakarų mašinas, valstybės pirkėjas už valiutą. Tad VFR gamybos „Volkswagen“, „BMW“, „Porsche“, „Mazda“, „Reno“ nebuvo naujiene Berlyno ir apygardų centrų gatvėse. Šalia jų gerokai apriaušę „Trabant“ ir „Wartburg“ atrodė lyg viduramžių grenadieriai atominiame centre. Ne veltui VFR gyventojai, galėję laisvai lankyti savo giminės rytinėje Vokietijoje, stebėdami VDR eismą sakydavo: „Pas mus tokios mašinos jau seniai kapinyne“. Ir jie buvo teisūs.

Kone kiekviename VFR mieste yra automobilių kapinytai. Bet tai jokių būdu nereiškia, jog čia atga-

benamas visai netinkamas metalo laužas. 99 proc. mašinų į kapinytus atvažiuoja. Atrodo šie automobiliai taip, kad juos pamatęs Lietuvos gyventojas tik aikteltų: „Tokį puikų automobilį ir...“ O kapinytų šeimininkai juos negailestingai krauna vieną ant kito, nepaisydami markės, gamybos metų, nuvažiuotų kilometrų. Paprasčiausiai — toku būdu į nedidelį plotą galima sutalpinti daugiau mašinų. Juk žemė VFR — labai brangi. Ir į metalo laužą jas veža nekasdien. Tad tenka statyti vieną ant kitos, štabeliais kraunant iki „dangaus“. Už kiekvieno jų pastatymą kapinyto šeimininkas ima nemažą mokestį — mat žmogus, „nuvažinęs“ savo mašiną, negali jos palikti bet kur ir bet kaip. Net už kiekvienos senos padangos pristatymą reikia mokėti...

Mūsiškai mąstant, tokiu atveju, įsigijęs mašiną žmogus turėtų ją važinėti ir važinėti. Po to — remontuoti, juolab, kad dirbtų — iki valiai, ir vėl važiuoti. Tačiau... Bet kuris darbas, kuris atliekamas ne konvejeriu, VFR kainuoja labai brangiai (ne veltui ir šios šalies piliečių darbo užmokestis toks, kad mašiną galima įsigyti už vidutiniškai 5-7 algas), ir žmonės, dažniausiai, nuvažinę garantinį laiką arba kilometrų, keičia mašiną, perka naują.

Taip jau yra, kad net kelių metų senumo mašina VFR kainuoja perpus pigiau negu nauja. O jau gero (vokiečių supratimu) amžiaus sulaukus... Ir perka jauni žmonės, pradėję savarankišką gyvenimą, dažniausiai tas senesnes, perka jas ir į darbą atvykę užsieniečiai, kuriems, paprastai tenka juodžiausi darbai, perka atvykę į šalį vokiečių kilmės žmonės, emigrantai. Patys vokiečiai, turintys darbą ir šeimą, važinėti senais automobiliais nemėgsta. Dėl to pavažinėtos mašinos — pigios, o automobilių kapinytai, mūsų akimis žiūrint, — tikras lobis. Čia žmogus gali tik atvežti ir dar nesužabėliuotą automobilį nusipirkti už kelis šimtus markių, o norintys įsigyti mašiną ypač pigiai — paprasčiausiai laukia šalies kapinytų, kol kas atveš... Tokiu atveju jiems reikia sumokėti tik už pirkimo-pardavimo aktą jį surašiusiam notarui.

Turint galvoje, kad nuo liepos pradžios tarp VFR ir VDR atviros visos sienos, rytinės Vokietijos dalies gyventojai, taip ilgai svajoję apie automobilį, masiškai plūstels į kaimyninę vokiečių valstybę pirkti mašinų, juolab, kad nuo liepos 1 dienos jie gauna atlyginimus ir pensijas vakarų markėmis (Deutsche Mark).

Naujiems automobiliams dažniausiai pinigų neužtenka. Tai liu-

dija įvairiuose VDR miestuose ir miesteliuose lyg grybai po lietaus įsikūrę „autobasar“ — automobilių turgūs, kuriuose galima įsigyti bet kokį VFR gaminamą automobilį. Žmonės prieina, pasižiūri, pasiima prospektą ir... nueina. Jie traukia į Vakarus, ir ten „už grašius“ perkasi geras, bet naudotas mašinas. Kiekvienas pagal savo išgales, kiekvienas pagal sugebėjimą jose knebinėtis, nusimanydamą technikoję. Todėl šiandien dažnai galima sutikti keliu riedantį automobilį su prikabinu nedideliu treileriu, ant kurio... 2—3 palaukiai automobiliai. Mokantis galės juos gana greitai susitvarkyti, nusipirkti reikiamų dalių daugybėje įvairių firmų parduotuvių ir... parduos. Parduos tam, kuris nevažiuoja į Vakarus, nemoka remontuoti, bet pageidauja įkūnyti savo seną svajonę — turėti automobilį.

Suprantama, kad toks būdas varkietiškiems automobiliams įsigyti gerokai paveikė savos automobilių gamybos reikalus VDR. Dabar seno „Trabant“ niekas nenori pirkti — keli paaugliai iš savo santaukų už kelis tūkstančius „senukų“ nusiperka „Trabant“ su VW keturtakčiu varikliu kainuoja labai pigiai. Bet ir jis nelabai perkamas. Užtat daug kas laukia naujų VDR teritorijoje gaminamų VW „Polo“ mašinų. Jos bus pigesnės negu VFR gaminamos (mažesnis darbo užmokestis turi lemiamos reikšmės). Na, o tie, kurie tuo tarpu turi kuo važinėti, bet nori įgyti praktišką ir brangesnę mašiną, laukia bendros VFR—VDR įmonės, įkurtos Aizenache, naujojo gaminio — Opel „Vectra“. Tiesa, jo reikės palūkti kiek ilgiau. Bet jau šiandien žinoma, jog investavus į senąją Aizenacho gamyklą 20 milijonų markių, iš jos kiemo pradžioje kasmet riedės po 10 tūkstančių naujų opelių, o pastačius surinkimo įmonę — iki 150 tūkstančių automobilių!

Beje, pasak „Volkswagen“ koncerno vadovų, VDR teritorijoje gaminami „Polo“, kuriems kėbulai tuo tarpu atvežami iš VFR, neturės katalizatorių, kurie, kaip žinoma, apsaugo aplinką nuo užteršimo. Mat VDR nepakanka švares benzino be švino. O tokiu atveju katalizatoriai ne ką padeda, o kainuoja brangiai. Ne veltui VFR, kur dauguma mašinų gaminamos su katalizatoriais, jų šeimininkai moka mažesnę mašinos naudojimo mokestį. Mąstantys žmonės tiksliai viską apskaičiuoja ir viskas jiems kompensuojama!

Bendra IFA-VW įmonė Vokietijos Demokratinėje Respublikoje jau atsisako gaminti „Trabant“. Netolimoje ateityje taip bus ir su „Wartburg“. Spėjama, kad šios mašinos neturės paklausos. Automatinės linijos, konvejerius, presus kepinama išmesti į metalo laužą.

Aleksas HENINGAS

Kas bus su „Tark-Aleko“?

Zymiausi automobilių koncernai jau seniai įsisąmonino, jog geriausias būdas naujoms konstrukcijoms ir technologijoms išbandyti, naujos medžiagos, jų patvarumui patikrinti — ekstremalios sąlygos. O tai — automobilių lenktynės. Tad niekas nebesistebi, kad visi koncernai vienaip ar kitaip „įsikinkę“ į autorialus ir žiedines lenktynes. Nenorėdamas atsilikti, Maskvos AZLK sudarė kontraktą bendrai mašinai ir komandai „Formulės-3“ VFR čempionatui sukurti su Vakarų Vokietijos firma „Novotek“. Atrodė, jog reikalai klostosi kuo geriausiai, kol neiškilo skandalas — maskviečiai nesumokėjo partneriams kelių milijonų VFR markių.

— Nepaisant triukšmo, daugybės pretenzijų gamyklai, — papasakojo AZLK vyriausiasis konstruktorius A.

Sorokinas, — mūsų bendradarbiavimas su „Novotek“ tęsiamas. Tiesa, mūsų projekto įgyvendinimas gal kiek ir užtruks, bet...

Talgi TSRS žada išleisti į plačią tarptautinę areną. Ar sėkmingas bus šis mėginimas, parodys ateitis. O kaip reikėtų vidurinėse rinkose!

Pasirodo, vyriausiasis konstruktorius puikiai žino, kad serijomis gaminamas „Moskvic-2141“ turi nemažai defektų. Jie šalinami. Pradėta gaminti nauja šios mašinos modifikacija — 2141-01. Nuo pirmojo ji skirsis tuo, kad bus ekonomiškesnė, mažesnio svorio, su geresnėmis dinaminėmis savybėmis, pagallau mašinos resursas padidintas nuo 150 iki 200 tūkstančių kilometrų. Bet tai nėra vienintelė šios mažalitražinės mašinos gaminančios įmonės naujovė.

Dar šiemet į kelius išriedės pikapas, o netrukus ir sedamas, kuriame įprastą prietaisų skydą pakeis dispijėsus, įmontuota elektroninė kontrolės sistema, sukurta VFR konkerne „Siemens“, su kuriuo AZLK sukūrė bendrą jų gamybą. Drauge su Italais numatoma pradėti gaminti ir universalaus automobilio modelį, kuris turėtų suderinti automobilio ir mikroautobuso savybes. Jis galės vežti 7 žmones arba smulkius krovinius. Pagaliau netolimos ateities naujovė — „tonos furgonas“. Tai mašina, kuri galės pervežti vienos tonos krovinius. Šis automobilis gaminamas drauge su Čekijos ir Slovakijos Federacinės Respublikos autopramonininkais.

Sakoma, geriau vėliau negu niekada. Tad džiugu, kad susigriebta ir Maskvos AZLK.

ATSKLEISTA DAR VIENA PASLAPTIS

Archyvuose saugomos bylos savo puslapiuose slepia dar daug mums nežinomų lietuvių tautos istorinių asmenybių paslaptį. Viena iš tokių yra buvęs Lietuvos karo aviacijos viršininkas generolas leitenantas Juozas Kraucevičius. Iš kuklių užsilikusių šaltinių buvo žinoma, kad į Lietuvą jis atvykęs kaip carinės Rusijos karininkas, gelbėdamasis nuo Raudonųjų pavojaus. Galbūt dėl to kai kas net iki šiol tvirtina jį buvus ne lietuviu. Tačiau dabar, vykstant nekalčiai nukentėjusių asmenų rehabilitacijai, iš slaptų archyvų paimta Juozo Kraucevičiaus baudžiamoji byla tai griežtai paneigė ir atskleidė daug mūsų aviacijos istorikams nežinomų jo gyvenimo paslaptį.

Storoje, 1559 numeriu pažymėtoje baudžiamojoje byloje daug ir ilgai trukusių tardymo protokolų, paties generolo raštų pasiaiškinimų ir jo karinę veiklą liudijančių dokumentų kopijų. Pirmasis, 1946 metų kovo 2 dieną datuotas dokumentas — nuostata areštui, pasirašytas Lietuvos TSR Kauno NKGB 3-ojo skyriaus operatyvinio įgaliotinio, tardytojo leitenanto Glezerio, suderintas su tardymo dalies viršininko pavaduotoju majoru Kiseliovu.

Nuostatoje, be kita ko, rašoma, kad peržiūrėjus Lietuvos TSR NKGB gautą jo nusikalstamą veiklą demaskuojančią medžiagą nutarta Juozą Kraucevičių areštuoti. Įrodyta, kad jis nuo 1901 iki 1917 metų tarnavo carinėje armijoje. Priešiška nusistatęs Tarybų valdžios atžvilgiu savanorių įstojo ir iki 1919 metų birželio mėnesio tarnavo Denikino armijos vyriausiosios būstinės aviacijos bazės viršininku, turėjo pulkininko laipsnį. Lietuvoje nuo 1920 iki 1927 metų buvo aviacijos viršininku. Lietuvoje įkūrus Tarybų valdžią, pabėgęs į Čekoslovakiją išdavė tėvynę. Tuo metu Juozas Kraucevičius gyveno Kaune, Mateikos gatvėje 21 bt. 3. Areštuotas 1946 metų kovo 4 dieną, surašant kratos protokolą. Trumpai žinios apie J. Kraucevičių išdėstytos jau Kauno NKGB vidaus kalėjime užpildytoje areštuotojo anketoje. Ją surašė specialaus skyriaus viršininko pavaduotojas kapitonas Fomenychas ir savo parašu patvirtino kaltinamasis. Kaip matyti iš kitų bylos protokolų, minėtas kapitonas Fomenychas buvo pagrindinis tardytojas ir tik kartais jį pakeisdavo Kauno NKGB tardymo skyriaus darbuotojas jaunesnysis leitenantas Stepanovas. Taigi byloje Nr. 1559 puslapis po puslapio atsiskleidžia



Lietuvos karo aviacijos viršininkas Juozas Kraucevičius.

visas Juozo Kraucevičiaus gyvenimas.

Juozas Kraucevičius sūnus Juozas gimė 1879 metų kovo 31 dieną Šiaulių apskrityje Linkuvos valsčiaus Sprakšių kaime. Tėvas — ūkininkas, turėjo 19 hektarų žemės. 1896 metais baigė mokytojų seminariją ir išlaikė realinės mokyklos egzaminus. Po to baigė du kursus Leningrado politechnikos institute. 1899 metais įstojo mokytis į Vilniaus pėstininkų jungerių karinę mokyklą, kurią baigęs 1901 metais gavo paporučio laipsnį. 1903 metais pakeltas į poručikus. 1905 metais komandiruojamas į Mukdeną formuoti naują karininkų rezervą. Už pasižymėjimą kovos veiksmuose su japonais (vasario 17—29 d.) apdovanotas 4-ojo laipsnio Onos ordinu ir ženkle „Už drąsą“. 1910 metais apdovanotas 3-ojo laipsnio Stanislavo ordinu. 1913 metais — Vladimiro ordinu su keturiais kardais ir kokarda. 1915 metais — Stanislavu su dviem kardais ir tais pačiais metais Stanislavu su trim kardais ir kokarda. 1916 metų gruodžio 11 d. J. Kraucevičius pakeliamas į pulkininko laipsnį. Skiriamas 17-ojo aviacijos korpuso būrio viršininku ir jam pavedamos Šiaurės fronto aviacijos inspektorius pareigos. Šiose pareigose jis buvo ir prasidėjus revoliucijai.

1917 metų spalio mėnesį Pskove gavo Kerenškio telegramą, kurioje

buvo reikalaujama atsiųsti į Leningradą keturis aviacijos būrius dalyvauti veiksmuose prieš sukilusius Leningrado darbininkus. Tačiau šio įsakymo dėl suirutės jis neįvykdė. Tų pačių metų pabaigoje Pskove J. Kraucevičius demobilizavosi ir dirbo įvairiose Ukrainos vietovėse, Kryme, 1918 metų pabaigoje savanorių įstojo į Denikino armiją. Buvo aviacijos instruktorius pietų Rusijoje ir Denikino armijos vyriausiosios būstinės aviacijos bazės viršininkas. Joje tarnavo iki 1919 metų liepos mėnesio. Savu noru pasitraukęs iš karinės tarnybos, per Egiptą, Konstantinopolį grįžo į Lietuvą, pas ūkyje dirbantį tėvą.

Byloje yra įdomios kopijos iš Denikino armijos archyvų, kurios dokumentiškai patvirtina J. Kraucevičiaus veiklą. Skaitytojams žemiau pateikiame vieną įdomų jo pasirašytą įsakymą:

„Pietų Rusijos karinių pajėgų
aviacijos inspektorius
[SAKYMAS Nr. 170

Jekaterinogradas

1919 m. birželio 7 d.

Karo lakūnas kapitonas Giber fon Greifenfels 1918 metų birželio mėnesį atvykęs savanoriu tarnauti aviacijoje, daug padėjo trūso ją organizuojant. Paskutiniu metu buvo komandiruotas į Kaukazą bendriems armijos ir aviacijos koviniams veiksams suderinti. Rodydamas pavyzdį savo pavai-

diniams, jis, nepaisydamas nepalankių meteorologinių sąlygų, Caricino miesto rajone išskrido į kovinę žvalgybą. Norėdamas suteikti tikslius duomenis apie raudonųjų pajėgas kapitonas Giber fon Greifenfels skraidė labai žemai virš miesto ir buvo intensyviai apšaudomas. Šaudymo metu buvo pažeistas lėktuvo variklis, ir šaunusis lakūnas buvo priverstas nusileisti stepėje už 25 kilometrų į šiaurę nuo Caricino. Išlipęs iš kabinos kapitonas Giber fon Greifenfels, nuo artėjančios raudonųjų kariuomenės atsisaukdamas iš pistoleto, traukėsi link mūsų kariuomenės. Nenorėdamas gyvas pateikti į priešių rankas paskutiniu šoviniu jis nusišovė.

Dvasios jėga ir nepaprastas didvyriškumas, parodytas kapitono Giber fon Greifenfels bei jo sunki mirtis, kuria jis įamžino savo tarnybą tėvynai, tegu būna visiems didelis pavyzdys. Jo atminimas liks amžinai gyvas mūsų aviacijoje.

Generolas majoras
KRAUCEVIČIUS.“

Lietuvoje 1920 metų birželio mėnesį J. Kraucevičius buvo pašauktas į kariuomenę. Tarnybą pradėjo jaunesniuju karininku. Vėliau buvo paskirtas aviacijos viršininku ir pakeltas į generolo leitenanto laipsnį. 1927 metais iš kariuomenės demobilizuotas ir Kaune, sklype prie nuosavo namo, ėmėsi sodininkystės. Vėliau dirbo inžinieriumi „Skodos“ firmoje Lietuvoje. 1940 metais buvo komandiruotas į Čekoslovakiją atsarginių dalių Panevėžio cukraus fabrikui (kur stovėjo „Skodos“ firmos įrengimai). Čekoslovakijoje jis gavo pranešimą, kad suimtinėjami Lietuvos karininkai, buvo iškoma ir jo, o namas jau nacionalizuotas. Taigi jis nusprendė kol kas į namus negrįžti. Į Lietuvą sugrįžo tik 1942 metais. Tačiau 1944 metais vokiečių buvo suimtas ir išvežtas į Garten Hofen karo belaisvių stovyklą. Vėliau perkeltas į Vieną, dirbo įvairiose gamylose. J. Kraucevičius mokėjo kelias užsienio kalbas, todėl buvo paskirtas civilinių asmenų stovykloje vertėju. 1944 me-



Tardymų protokolai.

tų spalio mėnesį ėmė dirbti Čekoslovakijos Chomutovo mieste sodininku. Čia sulaukė Tarybinės armijos išlaisvinimo. Pusantrą mėnesio išbuvo 13-ame Tarybinės armijos štabe. Tolesnis kelias ėjo per NOVD lagerį, 2-ojo Ukrainos fronto štabą Dreždene, Vieną, 1-ąją vakarų diviziją, iš kurios buvo paleistas ir 1945 metų gruodžio 12 dieną atvyko į Kauną. Pradėjęs dirbti „Maisto“ mėsos pramonės valdyboje inžinieriumi-elektriku J. Kraucevičius ten dirbo iki suėmimo dienos.

Tardymas buvo baigtas rugpjūčio 5 dieną. Tai liudija tardymo skyriaus viršininko Fomenycho pasirašytas protokolas ir kaltinamojo pareiškimas, kad jis su byla gerai susipažinęs ir papildomų parodymų neturi. Tolesni įvykiai klostėsi greitai. Byla perduodama Lietuvos TSR MVD karinio tribunolo išvažiujamos sesijos pirmininkui majorui Cirsiniui, kopija MVD kalėjimo Nr. 3 viršininkui kapitonui Nekrasovui ir Pabaltijo karinės apygardos spec. bylų kariniam prokurorui Šmonovui. Kaune įvykusiame karinio tribunolo posėdyje, pirmininkaujant majorui Grišniui, išnagrinėjus baudžiamąją bylą Nr. 1559, nuspręsta J. Kraucevičių perduoti teismui pagal RTFSR BK 58-1 „a“ straipsnį. Teisti uždarame posėdyje, be liudininkų. Lietuvos TSR MVD kariuomenės karinio tribunolo uždaras teismo posėdis prasidėjo 1946 metų rugpjūčio 20 d. 19 val. 15 min. Posėdyje dalyvavo pirmininkaujantis justicijos kapitonas Menšichas, leitenantas Serovas, seržantas Michailovas, teismo sekretorė vyr. leitenantė Moiseikienė. Dalyvavęs lietuvių-rusų kalbų vertėjas drg. Zienius buvo įspėtas, kad už vertimo tikslumą atsakingas pagal RTFSR BK 95 straipsnį. Paskelbtame nuosprendyje J. Kraucevičius pripažintas kaltu ir remiantis RTFSR BK 58-1 „a“ straipsniu nuteisiamas kalėti dešimčiai metų, atliekant bausmę auklėjamojo darbo lageryje. Ir, remiantis BK 31 straipsnio a, b, v, d, i ir e punktais 5 metus būti tremtyje, be turto konfiskavimo, kadangi nuteistasis jo neturi.

J. Kraucevičius išvežtas dirbo plėšiniuose Karagandos srityje. Iš bausmės atlikimo vietos paleistas 1955 metais Karagandos srities teismo spec. sesijos sprendimu, paliekant teistumą. Sugrįžęs iš įkalinimo vietos gyvena Kaune. 1960 metais kreipėsi dėl reabilitacijos, tačiau Lietuvos TSR prokuroro pavaduotojo justicijos patarėjo Voronkovo pasirašytame ir prokuroro valstybinio justicijos patarėjo V. Galinaičio patvirtintame sprendime J. Kraucevičiaus prašymas nebuvo patenkintas.

Tik dabar, vykstant pertvarkos procesams, nekaltai kentėjusieji lageriuose susilaukia teisybės. Po mirties reabilituotas ir buvęs Lietuvos aviacijos viršininkas generolas Juozas Kraucevičius.

Antanas ARBACIAUSKAS

Aplankyti lietuviams brangūs istoriniai paminklai

Šiemet, kaip ir kiekvienais metais, pažymėti mūsų lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno 57-ąsias skridimo per Atlanto vandenyną metines į jų žuvimo vietą susirengė nemažas būrys tautiečių iš Lietuvos. Autobusais išvyko žymiųjų lakūnų vardą turinčio Vilniaus aeroklubo sportininkai, Kauno aviatorių grupė ir nemaža Lietuvos aeroklubo delegacija. Labai gailla, tačiau jau taip sutapo, kad didvyrių lakūnų žygdarbio minėjimas Myslībuze (buv. Soldine) prie paminklo vyko tą pačią dieną, kaip ir Žalgirio mūšio 580-ųjų metų šventinė ceremonija Griunvaldo lauke. Taigi teko rinktis. Po nakvynės Olshtyno aeroklubo aerodrome liepos 14 dienos rytą atvykome į mūsų protėvių kraują aplaistytą Žalgirio mūšio vietą. Čia visur jautėsi šventinė aplinka, plevėsavo vėliavos. Apžiūrėjome mūšio vietą ir jo eigos schemą, aplankėme muziejaus ekspoziciją.

Iš čia medžišais apaugusiais siaurais Rytprūsų keliukais patraukėme link Myslībuzo. Netoli Pščelniko (buv. Kohdomo) kaimo informacinės lentelės nurodyta kryptimi



Aukojamos šventos mišios prie paminklo.

AUTORIAUS nuotraukos.



Žalgirio mūšio lauke.

iš pagrindinio kelio pasukome miško keleliu. Pakylėję į kalnelį pamatėme iš rąstų surestą klėtėlę, o toliau aikštelėje aukštų pušų apsuptą paminklo ansamblį. Tautišku ornamentu papuošti metaliniai varteliai veda į granitinius akmenimis apjuostą lėktuvo nukritimo vietą. Gėlių salelėmis papuoštoje žaliojoje vejoje ratu išdėstyti betoniniai suoleliai, o centre — paminklas. Ant neaukšto pjedestalo du didžiuliai tarpusavyje sujungti granitiniai kryžiai, simbolizuojantys bendrą Stepo Dariaus ir Stasio Girėno ryžtą nepaprastam žygiui. Šalia jo stovi vienišas medinis lietuviškas kryžiatulpis. Netoliese ant augančių pušų matyti krintan-

čio lėktuvo paliktos žaizdos.

Išaušus liepos 15 dienos rytui prie paminklo atvyko lietuvių iš Švecino, Vroclavo, Varšuvos ir kitų Lenkijos vietovių. Paminklas paslėndė gėlėse ir vainikuose. Renginyje dalyvavo nemažai vietinės valdžios atstovų, aplinkinių gyvenojų. Minėjimas prasidėjo prie paminklo aukojamomis šventomis mišiomis. Į susirinkusius kreipėsi Švecino Lietuvių bendrijos kultūros draugijos pirmininkas Jonas Zelepienis, vietinės valdžios atstovai. Lietuvos aeroklubo sekretorius Viktoras Ašmenskas apžvelgė lakūnų gyvenimą, istorinę „Lituanikos“ skridimo reikšmę. Skelbiama tylos minutė, skamba Lietuvos himnas. Po to meninę programą atliko Punsko choras, padainavęs liudnų dainų apie Darius ir Girėną. Skambėjo ir kitokios lietuvių liaudies dainos. Jos apjungia visus, ir mišku sklinda „Atskrend sakalėlis“, „Lietuva brangi“...

Praėjusiais metais Kauno aviatorių iniciatyva atvežtoje ir pastatytoje rąstų klėtėlėje jau įrengta memorialinė S. Dariaus ir S. Girėno ekspozicija, kurią pažiūrėjo visi minėjime dalyvavusieji.

Išsiskiriant mūsų delegacijos vadovai susirinkusius apdovanojo atminimo dovanėlėmis, gairėlėmis, ženkliais. Pasizadėjome čia susitikti ir kitais metais.

Grįždami namo apsilankėme Punsko krašte. Susitikome su svertingais vietiniais lietuviais, apžiūrėjome jų įrengtą muziejų.

Vytautas PAČINSKAS

UŽSIPRENUMERUOKITE „SPARNŲ“ ŽURNALĄ 1991 METAMS

PRENUMERATOS KAINA metams — 3 rb. 20 kap., trims mėnesiams — 2 rb. 40 kap., pusel metų — 1 rb. 60 kap., vienam numeriui — 80 kap. Prenumerata priimama be apribojimų Respublikoje ir už jos ribų visuose pašto skyriuose.

ORO SKAUTAI

Po pusės šimtmečio prievartinės pertraukos Lietuvoje vėl pradeda gyvuoti atkurta skautų organizacija. Tarpukario laikotarpiu tai buvo plačiai išsiskiręsi kūrybinga jaunimo sąjunga, kurioje, be tradicinių skautų draugovių, veikė ir jūrų bei oro skautų organizaciniai vienetai. Oro skautai, kurių užuomazga įkurta 1939 m., šalia Lietuvos Aero klubo ir Saulių aviacijos, buvo dar vienas daug vilčių teikęs aviacijos padalinys, nespėjęs išaugti į veiksmingą savarankišką oro sporto instituciją. Vienu reikšmingiausių oro skau-

tų veiklos įvykių buvo 1939 m. liepos 15 — rugpjūčio 15 dienomis organizuota vadinamoji Oro skautų vadų stovykla. Lietuvos skautų sąjungos ir Aero klubo iniciatyva ji vyko pušyne netoli Salako miestelio, maždaug trijų kilometrų atstumu nuo Zarasų. Į stovyklą iš įvairių Lietuvos vietų susirinko keliolika 16—17 metų amžiaus jaunuolių. Kandidatams buvo keliama vienintelė sąlyga — būti geros sveikatos. Todėl jaunuoliai privalėjo pristatyti Lietuvos kūno kultūros rūmų gydytojo išduotą specialų medicininį pažymėjimą.

Į Rytų Aukštaitiją oro skautų grupė (apie penkiolika asmenų) išvyko autobusu iš Kauno. Į stovyklą sunkvežimiu buvo atgabentas išardytas mokomasis sklandytuvas T-1 (BRO-1), kurį skautai turėjo savarankiškai sumontuoti. Stovyklos viršininku buvo skautininkas Vytautas Čepas, o sklandymo instruktoriumi Aero klubas paskyrė lakūną ir sklandytoją Vytautą Mačiulaitį (abu dabar gyvena JAV).

Oro skautų vadų stovyklavietėje vakarais rengti linksni ir įdomūs laužai, į kuriuos gausiai susirinkdavo Zarasų ir apylinkių žmonės. O dienos metu, jei būdavo geras oras, jaunuoliai mokėsi sklandyti. Pradžioje kandidatai sėdavo į tais laikais populiarus T-1 kabiną ir pirmuosius startus atlikdavo žeme velkamu sklandytuvu. Tik po to-

kio pradinio parengimo, kai jaunuoliai įgydavo tvirtesnius vairų valdymo įgūdžius, instruktorius leisdavo jiems startuoti nuo aukštesnių kalvų. Per dvi savaites skautai atliko po keliasdešimt mokomųjų skridimų, dauguma iš jų įvykdė A piloto vardui gauti būtinus reikalavimus. Stovyklos gyvenime oro skautai griežtai laikėsi Nidos sklandymo mokyklos papročių ir tradicijų.

Baigę apmokymą, visi stovyklos dalyviai gavo oro skautų vado vardą ir teisę prie uniformos nešioti mėlynos spalvos oro skautų kaklaryšį. Tai buvo pirmoji ir, deja, paskutinioji tokia stovykla. 1940 m. mūsų kraštą okupavo Raudonoji armija, ir Lietuvos skautų sąjunga buvo likviduota.

V. JURKŠTAS

AVIATORIŲ LAISVALAIKIO IŠMONĖS

LAIVAS SU PROPELERIU

Vieną 1923 m. vasaros dieną kauniečiai buvo nustebinti reto reginio: nuo Aleksoto link Žaliojo tilto didžiuliu greičiu plaukė dar niekam nematytas nedidelis laivas. Sumažėjęs variklio apsisukimų skaičiui, jis prieš pat tiltą sklandžiai apsisuko ir vėl nuskriejo, virpindamas orą galingo motoro gausmu.

Tai buvo pirmasis Lietuvoje greitlaivis — gliseris. Įdėja pastatyti jį kilo grupei karo aviacijos lakūnų, tačiau sumanymo didžiausias entuziastas pasirodė besąs žinomas aviatorius Vsevolodas Senbergas (1898—1985), pagarsėjęs kaip vieno pirmųjų lietuviškos konstrukcijos sportinių lėktuvų S-1 kūrėjas (žr. „Sparnai“, 1974, Nr. 1). Pagal jo paruoštus brėžinius buvo pastatytas plūduri tipo korpusas. Tačiau ne tai buvo įdomiausias gliserio konstrukcijos komponentas: traukai sudaryti lakūnai panaudojo palyginti galingą vokišką aviacinį variklį „Benz“, kurių nemaža atsarga Lietuvos aviacijos technikos parke liko nuo Nepriklausomo-

mybės kovų laikų. Prie specialaus rėmo motorą pritvirtino laivo pasukigalyje, o stūmimo jėgą teikė ant „Benz“ veleno užmautas lėktuvinis oro sraigtas. Netrukus gliseris buvo nuleistas į vandenį. Motoro būta 200 AJ galingumo, tad laivas galėjo išvystyti tuo laiku neregėtą keliasdešimt kilometrų per valandą greitį.

MOTORINIS VAGONAS

Beveik tuo pat metu karo lakūnų iniciatyva Kaune atsirado ir kitas unikalus techninis įrenginys — motorizuotas vagonas. Šios konstrukcijos autorius buvo Karo aviacijos parko dirbtuvių inžinierius Bliumentalis, o montavo ją lakūnai ir mechanikai.

Įrenginio pagrindą sudarė ge-

ležinkelio vagonas — platforma, kurios galuose aviatoriai pastatė du aviacinius variklius su propeleriais. Bandymų rezultatai buvo gana sėkmingi. Motovagonas dažnai dideliu greičiu skriedavo ruožo Kaunas-Mauručiai bėgiais, žinoma, jei tuo metu šia kelio atkarpa nevažiuodavo traukiniai. Tokios bandomosios kelionės kėlė daug emocijų aviatoriams, bet daug rūpesčių sudarė Kauno-Marijampolės geležinkelio ruožo meistrams, nes didžiuliu greičiu besisukančių propelerių srovė sankasoje tarp pabėgių išvėtydavo smėlį ir žvyrą. Todėl po keliolikos tokių reisų geležinkelininkai pareiškė griežtą protestą ir motovagoną teko išmontuoti.



AITVARAS VIRŠ AERODROMO

Laisvas nuo skraidymo pratybų valandas aviatoriai skirdavo ir kitiems technikos įrenginiams konstruoti ir bandyti.

Pavyzdžiui, viena iš tokių laisvalaikio išmonių buvo ir didelis pririšamas aitvaras, vienas pirmųjų Lietuvoje, kurį Kauno aerodrome pastatė karo lakūnai. Tai dėžės pavidalo eksperimentinis skridimo aparatas, pagamintas iš plonų medžio strypelių ir padengtas lakuota aviacine drobe. Jis į orą buvo pakeliamas ant ilgo plieninio trosu ir, didesniai vėjui pučiant, pakildavo į maždaug dviejų šimtų metrų aukštį.

Visi šie bandymai dabar turi tik istorinės reikšmės. Tačiau tai buvo pirmieji tokios rūšies eksperimentai, pastūmėję mūsų tautiečius labiau susidomėti techninėmis sporto šakomis, kurias vėliau kultivuos kiti sportininkai entuziastai. Tuo būdu lietuvių karo lakūnai laikytini kai kurių techninių sporto šakų pradininkais. Šia proga pravartu prisiminti ir tai, kad pirmuosius lietuviškus sportinius lėktuvus sukonstravo taip pat Lietuvos karo aviacijos lakūnai Jurgis Dobkevičius, minėtas V. Senbergas, Antanas Gustaitis.

Vytautas Povilas JURKŠTAS

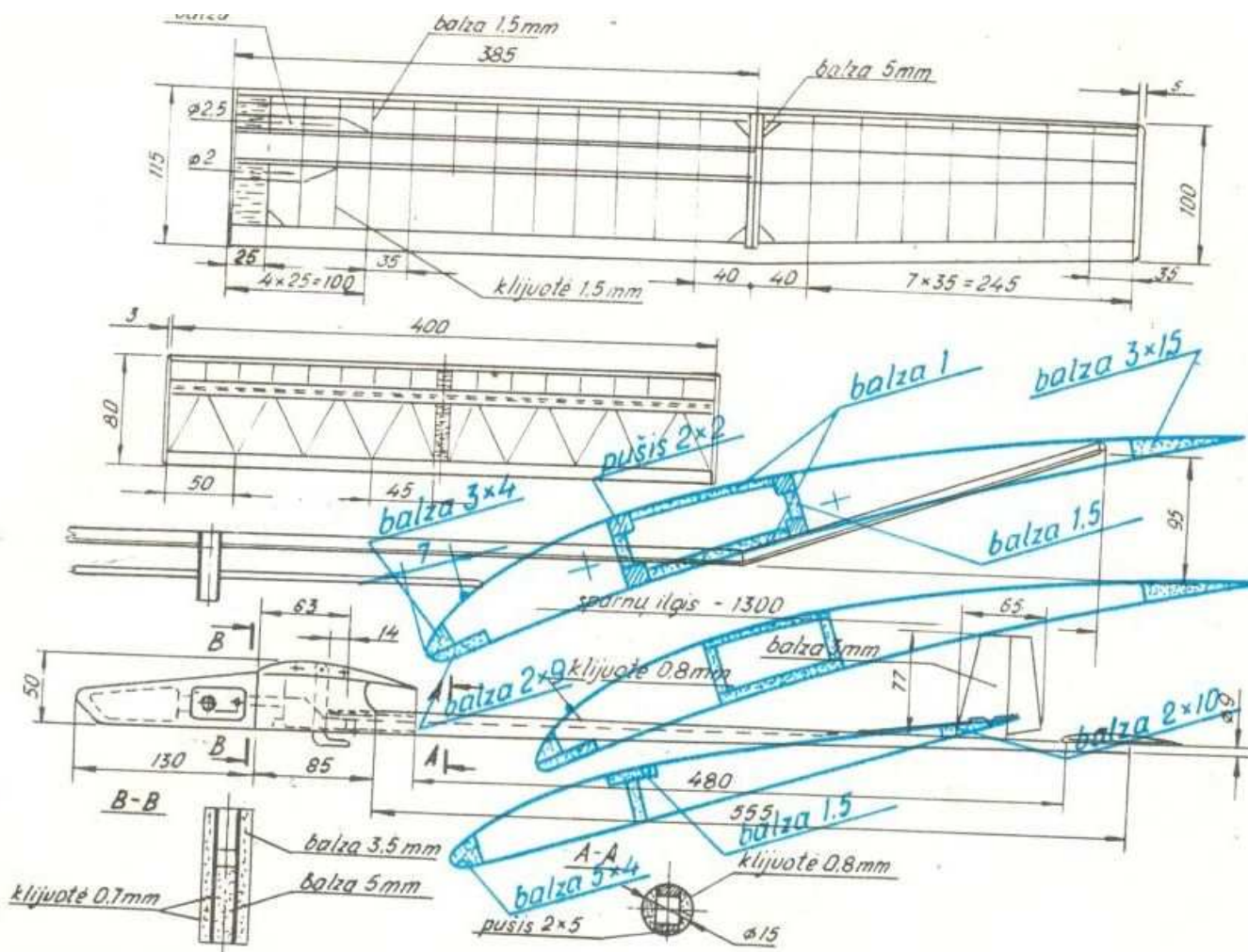
Nuotrauka iš albumo

Šiai nuotraukai daugiau kaip pusė amžiaus. Ji man primena apsilankymą prieš karą kauniečių labai mėgstamame aerodrome Aleksote. Čia buvo ir Lietuvos Aero klubo bazė. Už tam tikrą mokestį (10 litų) Aero klubo lakūnai paskraidindavo ekskursijų dalyvius. 1940-ųjų pavasarį surengėme ekskursiją į aerodromą ir mes, Kauno prekybos mokyklos moksleiviai, panorę pasigrožėti Kaunu iš paukščio skrydžio. Skraidėme su Antano Gustaičio lietuviškos konstrukcijos lėktuvu ANBO. Prie šio lėktuvo ir nusifotografavome kartu su savo mokytoju Aleksandru Barkausku (stovi priekyje centre).

Gargždai

Antanas RUKSA

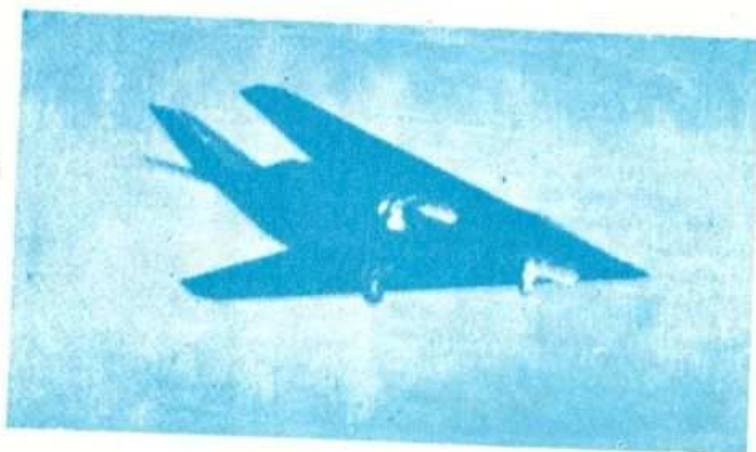




Dar slaptesnis už superslaptyką

Apie superslaptyką Jungtinių Valstijų karinių oro pajėgų bombonešį B-2 „Stels“ rašėme praėjusių metų ketvirtame numeryje. Rašinyje „Beliemenė pabaisa“ ir jos perspektyva“ buvo kalbama apie tai, kokių technikos ir mokslo naujovių ėmėsi karinė pramonė, jos specialistai, kad sukurtų „nematomą“ lėktuvą. Bet, kaip žinome, jį tik žadama pradėti gaminti serijomis. O tuo tarpu dar slaptesnis, taip pat grafitu deng-

tas ir kaip plekšnė plokščias naikintuvas-bombonešis F-117 A „Ghost rider“ jau JAV KOP žinioje. Pagaminta 50 mašinų, kurių trys, beje, jau sudužo. Slaptumo sumetimais avarijų priežastys, žinoma, neskelbiamos, bet specialistai mano, kad tai negalėjo įvykti dėl technikos sutrikimų. Prieita išvada, kad dėl to kalti pilotai, kurie paprasčiausiai nesuvaldė supermašinos. O juk jie buvo renkami iš labiausiai prityrusių, nuolat nakti-

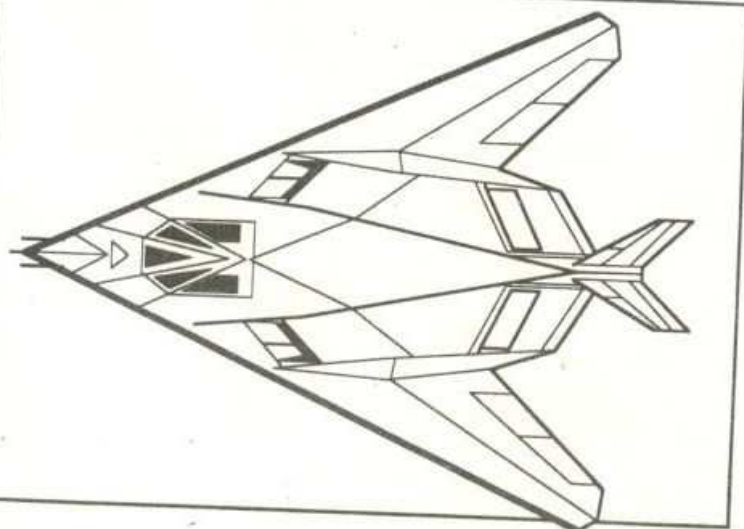


mis skraidžiusių žvalgybinių lėktuvų lakūnų gretų!

Nepaisant JAV spaudos sugebėjimų iškništi slapčiausias paslaptis, apie koncerno „Lockheed“ kūrinį F-117 A nieko nerašoma. Nei technikos, nei ginkluotės požiūriais. Žinoma tik tiek, kad lėktuvo gamybai pritaikytos visos technikos naujovės ir jo aptikimo „priešnuodžiai“. Kalbama, jog padaryta viskas, kad lėktuvas taptų nepastebimas radarams, neaptinkamas akustiniu ir optiniu būdais, nepalikty padangėje dūmų bei išmetamųjų dujų pėdsakų. Pasak VFR žurnalo „Flug Revue“, ypač daug padaryta pastarojoje srityje. Tur-

boreaktyviniai varikliai ne tik plokšti, bet, kad greičiau išsiskirstytų išmetamos dujos, jos pirmiausiai patenka į specialius, taip pat plokščius išmetamuosius įrengimus, kur sumaišomos su oru. Taip sumaišytos ir išvalytos dujos kyla į padangę, nepalikdamos tradicinio šleifo. Savotiška ir lėktuvo konfiguracija.

Sios išvados padarytos aviacijos specialistų po balandžio 24-ąją visuomenei Nevadoje pademonstruoto F-117A skrydžio, spaudos padarytų nuotraukų ir gauto brėžinio, kuriuos spausdiname.



Nesudėtingos konstrukcijos skraidymui skirtas sportinis lėktuvas „Optimum-88“ yra pagamintas pigus ir jį gali įsigyti kiekvienas Bulgarijos aviacijos sporto klubas. Lėktuvo skraidymo resursas numatytas 1200 valandų, jo kaina apie 25.000 levų. Lėktuvas buvo sukonstruotas ir pastatytas beveik per dvejus metus. Šio lėktuvo kūrimo idėją rėmė Bulgarijos komjaunimas ir Gynybos rėmimo organizacija, o visus darbus finansavo Michailovgrado elektrokustinės aparatūros gamykla. Bulgarijos pramonės ir ūkio asociacijai padedant už valiutą iš Austrijos buvo įsigytas variklis „Rotax“ 503 UL. Dauguma įvairiausių lėktuvo detalių buvo pagaminta elektrokustinės aparatūros gamykloje, o kai kurios — Michailovgrado aviaremontu gamykloje.

Lėktuvui „Optimum-88“ buvo pasirinkta aukštasparnio skraidymo aparato schema su klasikine uodegos plokštumomis ir trirate neįtraukiama važiuokle. Sėdynės laikinai kabinoje įrengtos viena už kitos. Statyboje buvo naudojamos šios pagrindinės medžiagos: duraliuminis D16T, plienas 30XGSA, stikplastis, poliesterinės dervos, 3,2 mm trosai.

Sparnas sutvirtintas aštuoniomis trosų porų atstatymomis. Kiekvienos sparno pusės karkasas pagamintas iš dviejų vamzdžio formos lonžeronų, keturių skersinių vamzdžių — atramų ir trijų porų vidinių tvirtinančių trosų. Sparnas attrauktas drobe AST-100, o jo priekinė dalis — skarda. Sparno profilis yra U1-1720, sukurtas JAV Iliojaus universitete. Didžiausias santykinis profilio storis — 13 procentų. Feros tipo nerviūros (18 vienai sparno pusei) pagamintos iš vamzdelių.

Liemenį sudaro atraminis baltis ir pilotų kabina. Baltis sukljuotas iš duraliuminio plokščių ir skardos, yra stačiakampis. Baltio dalyje tarp kiekvienos sparno pusės įrengtas 23 dm³ turio benzino bakas. Kabi-

nos karkasas padarytas iš 12 vamzdelių feros, o pati kabina ir sėdynės bei važiuoklės ratukų pračiuožikliai pagaminti iš 1,5–4 mm storio stiklasčio. Priešais pirmąją lakūnų sėdynę įrengta lenta su septyniais prietaisais ir ultratrumpų bangų radijo stotis Beker Komm 3200. Eleronų valdymo ir aukščio vairo rankenos įrengtos kabinos šone.

„OPTIMUM-88“

Praėjusių metų pirmame „Sparnų“ numeryje pasakojome apie jaunų Bulgarijos aviakonstruktorių aerodinamikos specialisto Georgijaus Dimančovo inžinieriaus Toško Puntčovo bei jų pagalbininkų pastatytą skraidyklę „Favorit“. Praėjusių metų rugsėjo pabaigoje pakilo į orą šių dviejų aviacijos sporto propaguotojų ir skraidymo aparatų statybos entuziastų sukurtas naujas dvivietis sportinis lėktuvas „Optimum — 88“.

Spausdiname autorių pasakojimą apie šį lėktuvą.



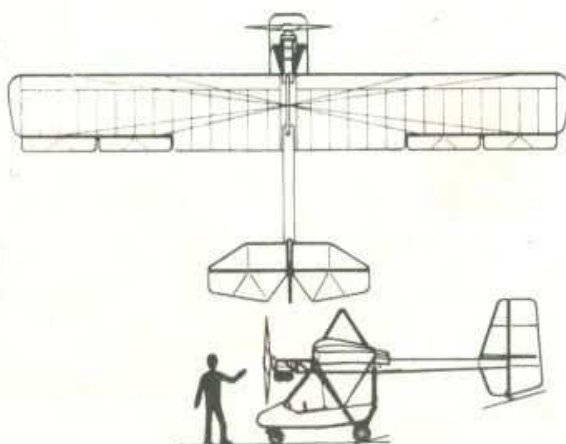
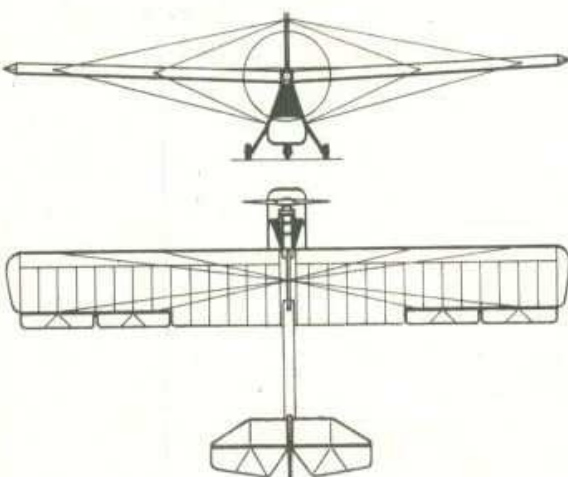
Uodegos atramos plokštumos — laisvai nešančios, tvirtinamos prie baltio. Jų karkasas pagamintas iš vamzdžių, attrauktas drobe AST-1000.

Valdomos priekinės važiuoklės atrama tokia, kaip ir lėktuvo Z-526 „Trenner“ užpakalinės važiuoklės atrama, turi amortizatorius. Dvi užpakalinės važiuoklės atramos pagamintos iš duraliuminio vamzdžių, turi amortizatorius. Stabdžiai tokie, kaip ir motociklo.

Variklis — dviejų cilindų, dvitaktis, oru aušinamas. Prie 6500 apsisukimų per minutę pasiekia didžiausio 52 AJ galingumą. Turi du karbiutatorius su oro filtrais, mechaninį starterį, duslintuvą, reduktorių, kuris 2,58 karto sumažina apsisukimus. Variklio svoris — 4,9 kg. Propeleris — medinis, CAGI SDV-1 tipo, kurio menčių profilis CAGI VS-2. Propeleris sukljuotas iš trijų raudonmedžio ir dviejų uosio lentelių sluoksnio. Variklio tvirtinimo prie baltio rėmas pagamintas iš 22x1 mm 30XGSA plieno vamzdžių.

PAGRINDINIAI LĖKTUVO „OPTIMUM-88“ TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	11,30 m
Sparno plotas	16,60 m ²
Elerono ilgis	3,00 m
Elerono plotas	0,88 m ²
Lėktuvo ilgis	5,70 m
Piloto kabinos ilgis	2,25 m
Tuščio lėktuvo svoris	245 kg
Didžiausias leistinas kilimo svoris	400 kg
Didžiausias leistinas sparno apkrovimas	24,10 kg/m ²
Didžiausias skridimo greitis	150 km/v
Kruiserinis skridimo greitis	80 km/val
Nusileidimo greitis	48 km/val
Mažiausias greitis	50 km/val
Didžiausias skridimo aukštis	2500 m
Įsibėgėjimo nuotolis, skrendant dviem pilotams	120 m
Riedėjimo nuotolis nusileidus	100 m
Didžiausias skridimo nuotolis su pilnu baku degalų	200 km
Priekinio ratuko skersmuo ir plotis	260x85 mm
Užpakalinių ratukų skersmuo ir plotis	300x125 mm



Tarybinis „Irangeito“ variantas

Noriu tikėti, kad žmonės dar nepamiršo skandalingo „Irangeito“ pavadinimo įvykio, kai buvusios JAV administracijos gynybai vadovaujantys darbuotojai, vadovų bei pritarant, slapta tiekė ginklus Iranui, o gautus pinigus naudojo Nikaragvos kontroms remti. Ši istorija dar nesibaigė — vyksta apeliaciniai teismų sprendimų nagrinėjimai, tikimasi bausmių pakeitimo. Ir staiga...

Tarybinės masinės informacijos priemonės paskelbė ištis efektinių žinių. Atrodė, kad TSRS spauda, radijas ir televizija aptiko ypąč slaptą, nuo šalies vyriausybės slepiamą tarptautinę prekybinę spekuliaciją. Ne juokas: Novorosijsko uoste, prisidengus metalo laužo dokumentais, bandyta išplukdyti į užsienius naujutėliausių dviliks kovinių tankų T-72 siuntą! Skandalas, susijęs su šia afera, pasiekė aukščiausią valdžios organą — TSRS liaudies deputatų suvažiavimą. Pradėtas kamantinėti TSRS Ministrų Tarybos pirmininkas N. Ryžkovas, kuris prieš deputatus turėjo aiškintis kaip mokinukas, išmušęs langą futbolu kamuoliu. Žodžiu, atrodė, kad į viešumą pateko „aukščiausio lygio afera“. Žmonės samprotavo ir taip,

ir kitaip, bet vargu ar susimąstė: ar tai pirmas tarybinės kovinės technikos pardavimo užsieniui atvejis?

Skaitant spaudos pranešimus apie buvusio Rumunijos lyderio N. Caušesku brolių bylą, iš kurios aiškėja, kad JAV per Rumuniją supirko moderniausių TSRS ginklų už milijonus dolerių, negalima neprisiminti ir televizijos videosiužetų, kuriuose matėme įvairiausių valstybių karius, pasipriešinimo judėjimo dalyvius, ginkluotus tarybiniais ginklais. Sugretinkime šiuos faktus, ir prieisime išvadą, kad Tarybų Sąjunga nuolat eksportavo ginklus ir ginkluotę, kad ši prekyba buvo vienas svarbesnių TSRS valiutos pajamų šaltinių. Tai patvirtina ir Švedijoje veikiančio Tarptautinio taikos tyrimo instituto (SIPRI) duomenys, pateikti leidinyje „SIPRI Yearbook, Stockholm 1989, World Armaments and Disarmament“. Štai kaip šiame leidinyje atrodo 1984—1988 m. pasaulio stambiausių prekybotojų ginklais sąrašas (milijardais dolerių):

1. TSRS	63.789
2. JAV	50.298

3. Prancūzija	17.975
4. Didžioji Britanija	8.797
5. Kinijos LR	7.847
6. VFR	6.758
7. CSFR	2.673
8. Italija	2.638
9. Švedija	1.571
10. Brazilija	1.468
11. Olandija	1.447
12. Izraelis	1.370
13. Kanada	1.165
14. Ispanija	1.136
15. Egiptas	947

Nepatingėkime prisiminti sudėties veiksmą, ir įsitikinsime, jog net 13 pasaulio valstybių, užimančių 3—15 ginklų eksportierių vietas, drauge paėmus netiekė tiek ginkluotės, kiek viena Tarybų Sąjunga! Tad kam reikėjo kelti tokį didelį triukšmą dėl vienos mažytės metalo laužo pridengtos tankų siuntos, juolab, kad, kaip išaiškėjo, jų atsakė ankstesnis užsakovas? Juk tai buvo ne pirmas ir tikrai ne paskutinė TSRS ginklų siunta į užsienį. Atsakymas, manau, paprastas: Tarybų Sąjungos piliečiai apie tokias komercines transakcijas nebuvo informuojami — rašyti apie tai neleido „Glasvitas“. Kai tik jo galia buvo apribota, į masinės in-

NUKELTA | 19 PSL.

„SPARNŲ“

SKAITYTOJŲ ANKETA

Istorijos dėsniai nekinta: vieną epochą keičia kita. Tai pasakytina ir apie vadovavimą technikos sporto žakoms. Keičiasi struktūra, pakisti privalėtų ir veikla, vadovavimo stilius. Lygia greta kitoks turėtų tapti ir mūsų žurnalas — vienintelis Respublikos leidinys, skirtas technikos sporto šakų problemoms.

Balsų apie tai, kokie turėtų būti „Sparnai“ — daug. Vieni sako, jog reikia atsakyti varžybų ir kitų renginių aprašymų, o tą vietą skirti praktikiams patarimams aviacijos ir automobilų mėgėjams, kiti ragina spausdinti daugiau brėžinių įvairių technikos sričių mėgėjams, dar kiti — pateikti technikos naujovių iš viso pasaulio, pamokymų žmonėms, kaip ką pagaminti, įsirengti, pagaliau ketvirtai...

Ruošdamiesi pakeisti žurnalo profilį, o vėliau, ko gero, ir periodiškumą, nutarėme pasitarti su mūsų geriausiais patarėjais — su Jumis, gerbiama skaitytojai. Tad ir pateikiame Jums keletą klausimų, į kuriuos prašome atsakyti. Užpildę ir nukirpę šią žurnalo skiltelę, prašom išsiųsti ją į redakciją adresu: 232007 Vilnius, Polocko g. 16, „Sparnų“ redakcija.

Atminkite, Jūsų, gerbiama skaitytojai, nuomonė padės redakcijos kolektyvui pertvarkyti savo darbą, padaryti leidinį [domesnį, patrauklesnį, labiau skaitomą].

Iš anksto dėkojame!

Pagaliau prisipažino!

Liaudies išmintis sako, kad ylos maiše nepaslepai. Tiesa visad iškyla į dienos šviesą. Kad ir po trisdešimties metų, kaip šiuo atveju.

Vyresnio amžiaus skaitytojai, be abejonės, prisimena, kad 1960 metų gegužės 1 dieną TSRS raketa netoli Sverdlovsko numušė JAV ypąč aukštai skridusį žvalgybos lėktuvą U-2, kurį pilotavo (Francis Power) Frensis Paueris. Buvo sukeltas didžiulis triukšmas, tuometinis Tarybų Sąjungos vadovas ir partijos lyderis N. Chruščiovas, įsižeidęs dėl šio nedraugiško akto, atšaukė planuotą susitikimą su JAV prezidentu, tarybinė spauda, radijas, televizija negailėjo pagiriamųjų žodžių šalies raketininkams, numušusiems amerikiečių šnipą. Juolab, kad parašiu tu išsigelbėjęs Paueris buvo suimtas, tardomas ir nuteistas. Ir nė vieno žodžio apie tai, kad „gaudydami“ ore JAV lėktuvą-šnipą žuvo du tarybiniai karo lakūnai, prarasti du lėktuvai! O buvo taip.

Kai TSRS karinių oro pajėgų priešlėktuvinės gynybos bazės, buvusios Sverdlovske, vadovybė sužinojo apie aukštai skrendantį lėktuvą, jį įsakė naujai gauto karinio lėktuvo SU-9 pilotui pakilti ir atakuoti U-2. Bet lėktuvas neturėjo ginkluotės. Tad įsakytą pakilti virš į TSRS teritoriją įsibrovusio amerikiečių lėktuvo (į 20.000 m aukštį) ir iš viršaus jį taranuoti. Bet SU-9 ne-

pasivijo JAV lėktuvo, tad ir negalėjo atakuoti. Mat pasibaigė lėktuvo degalai, jis nukrito ir sudužo. Taip žuvo pirmas TSRS KOP lakūnas.

Per šį laiką viena priešlėktuvinės gynybos raketų pataikė į U-2. Jis dingio iš radarų skalės. Vadinasi, viskas tvarkoje. Bet vadovybė nutarė kitaip. Idant būtų tikriau, įsakė šauti dar kartą. Raketa pataikė į vieną iš dviejų tarybinių kovinių lėktuvų, kurie pakilo kovai su įsibrovėliu. Žuvo dar vienas pilotas, prarastas lėktuvas.

Apie šias tragedijas, kurių kaltininkai buvo KOP priešlėktuvinės gynybos bazės vadovai, jų nepakankama kompetencija, operatyvumo stoka bei apsidraudėlikumas sklido kalbos. Ypąč tarp aviatorių. Bet kalbos kalbomis ir liko — oficialiai nieko nebuvo pranešta. Kad žmonės nesužinotų tiesos, apie lėktuvo numušimo aplinkybes nebuvo detaliau kalbama nei per teismo procesą, kuriame F. Paueris buvo nuteistas kalėti 10 metų (beje, jau 1962-ųjų vasarį jis grįžo namo po tai, kai TSRS ir JAV atitinkami organai nutarė iškeisti F. Pauerį į JAV sulaukytą ir nuteistą tarybinį šnipą Rudolfą Abelį).

Tik dabar, praėjus po visų šių įvykių trims dešimtmečiams, yla išlindo iš maišo — TSRS gynybos ministerijos dienraštis „Krasnaja zvezda“ paskelbė straipsnį, kuriame pasakyta tiesa apie Pauerio „gaudytes“ ir su jomis susijusius nuostolius.



Tokio lėktuvo dar nebuvo. Ir atsiras jis ne rytoj. 990 — 1020 tonų svorio kovos lėktuvas, kuriame tradicinius variklius pakeis 318000 — 360000 kilovatų galingumo branduolinis reaktorius, JAV karinio jūrų laivyno vadovybei turi būti perduotas šio amžiaus pabaigoje.

Pasak užsienio spaudos, šis lėktuvas galės pakelti iki 272 tonų svorio krovinį. Jam pakilti ir nusileisti bus reikalingas net 2720 m ilgio takas. Beje, startui ir nusileidimui, taip pat branduolinio reaktoriaus gedimo atveju, į lėktuvą, tuo tarpu dar neturintį pavadinimo, bus įmontuoti ir tradiciniai reaktoriai varikliai. Jų pajėgumo pakaks 1850 km nuotoliui įveikti.

Saugumo sumetimais šis lėktuvas bus naudojamas vien skrydžiams virš vandens. Numatoma, kad lėktuvai su branduoliniais reaktoriais bus laikomi rytinėje ir vakarinėje JAV pakrantėje. Pagrindinė lėktuvo paskirtis — skraidyti virš vandens, palaikant nuolatinį ryšį su JAV karinio jūrų laivyno povandeniniais laivais.

SPARNAI



1. Ar seniai skaitote „Sparnus“, prenumeruojate ar perkate kioske!

2. Ką galėtumėte pasiūlyti dėl leidinio periodiškumo?

3. Ar Jus patenkina žurnalo pavadinimas, jeigu ne — kokį siūlote?

4. Kas Jums labiausiai patinka „Sparnuose“?

5. Ko pasigendate?

6. Kokios tematiškos rašinius siūlytumėte spausdinti, ką plėsti ir ką siaurinti, ko visai atsisakyti ir ką pateikti naujo?

7. Kitos pastabos

„VISATOS BURLAIVIAI“

šiluma. Mat kosminis objektas yra nuolat suorientuotas į Saulę. Bet yra ir neigiamų momentų. Svarbiausias jų — sudėtinga radijo ryšio įranga.

Spaudimas, kuriuo Saulės spinduliai veikia „burę“, suprantama, labai menkas. Todėl bet kokie mechaniniai veiksmai, kurie paprastai veikia įprastiniuose kosminiuose objektuose, negali būti taikomi jau vien dėl skirtingų konstrukcinių „Saulės burlaivio“ savybių. Radijo ryšiui reikia didelių antenų. „Visatos“ arba „Saulės burlaivio“ atveju jų įrengti neįmanoma, nes bet kuris kryptingas antenos orientavimas gali veikti skrendančio objekto stabilumą.

Tiesa, ir pati „burė“ galėtų tapti ir radijo ryšio antena, ir radioteleskopu. Tačiau tam būtina, kad jos padėtis būtų suorientuota Žemės link. O tai labai sudėtinga. Todėl reikia manyti, kad geriausias problemos sprendimo būdas — kompiuterinė sistema, kuri nuolat kaupėtų duomenis, reikalingus perduoti Žemei. Pats ryšys turėtų trukti labai trumpai, glausta forma. Medžiaga turėtų būti perduota per nenukreiptą į Žemę anteną. Techniškai šį uždavinį galima išspręsti.

Visi dangaus kūnai turi traukiamąją jėgą, todėl „Saulės burė“ turėtų laviruoti po visatą taip, kad nepriartėtų prie planetų arčiau nei per 10 tūkstančių km. Kitu atveju dėl didelių gravitacijos laukų objektas gali nukrypti nuo kurso. Toks laviravimas realus, ir tai patvirtino JAV kosminė stotis zondas „Voyager“ („Vojadžer“), sėkmingai prasiskverbęs pro daugelio Saulės sistemos planetų „laukus“. Panašiu būdu skrieja ir senesniai paleistas JAV zondas „Galilėjas“, kurio galutinis tikslas — Jupiteris.

Taigi ateityje žmonių galės naudotis trimis visatos tyrimo objektų transporto būdais: visų pirma — tradicine raketą nešėja, kuri objektą iškelia į reikiamą aukštį ir suteikia jam postūmį tolesniam skriejimui; antra — planetų gavitaciniai „laukai“, kurie sudaro galimybę keisti objekto kursą; ir pagaliau trečia — „visatos“ arba kitaip va-

dinamos „Saulės burės“, kurios bus „vairuojamos“ iš Žemės ir kurių skriejimo kryptį koreguos žmonės. Specialios medžiagos, kuriomis bus padengtos „burės“, pavers krentančią į „bures“ Saulės šviesą elektros energija. Ši, savo ruožtu, privers dirbti specialų variklį, kuris suteiks objektui reikiamą postūmį, padės jam laisvai manevruoti visatoje.

Pasak profesoriaus Genricho Avanesovo, yra keletas „visatos burlaivio“ variantų. Vienas jų, sąlyginai pavadintas „Regata-Plazma“, skirtas plazmos fiziniams tyrimams visatoje. Taigi: visų pirma, šis „Saulės burlaivis“ tirs savo varomąją jėgą — Saulės „vėją“, jo poveikį. Numatyta, kad šis kosminis objektas startuos 1993-aisiais. Drauge su keturiais ESA (Europos kosminės erdvės tyrimo agentūros) aparatais jis tirs Saulės ir Žemės tarpusavio santykius. Aparatą, drauge su tarybiniais mokslininkais, kuria Vengrijos specialistai, gaminantys specialų „burlaivio“ kompiuterį, VDR Mokslių akademijos Kosmoso tyrimo instituto bendradarbiai ir Jenos Karlo Caiso (Karl Zeis) kombinato personalas, gaminantys optoelektroninius prietaisus, JAV bei kitų valstybių mokslininkai, laboratorijos.

Nauju kosminės erdvės tyrimo aparatu labai domimasi. Įvairių sričių specialistai tikisi, kad jiems reikės pasinaudoti „visatos burlaivio“ paslaugomis. Astronomai jau užsimoję aparato padedami sudaryti ypač tikslių žvaigždžių katalogą. Pastarųjų poreikiams ypač turėtų tikti „visatos burlaivio“ variantas „Regata-astro“. Nemažiau planų su nauju kosmoso tyrimo aparatu sieja ir astrofizikai, laukiantys naujų duomenų apie Saulę, jos sistemos planetas, įvairius asteroidus ir kometas.

Zodžiu, „visatos burlaiviui“ pranašaujama didelė ateitis. Ką gi, ateitis parodys. Juk pirmojo „burlaivio“, kurio „burių“ plotas — 1000 kvadratinų metrų, startas jau ne už kalnų.

A. ŠURKUS

Nesklaidumai nepašalinti

TSRS kosmonautams švartuojantis kosminiais laivais „Sojuz“ TM prie kosminio orbitinio komplekso „Mir“ — „Kvant“ pasitaikė nesklaidumų. Neišvengė jų ir laivo „Sojuz“ TM-9 įgula. Automatiškas susijungimas nepavyko, laivą reikėjo valdyti rankomis. Kai kas apie šiuos nesklaidumus pateko į spaudą.

Pasirodo, šis nesklaidumas tary-

biniams konstruktoriams, kosminės technikos specialistams bei mokslininkams žinomas seniai, bet iki šiol nerasta „vaisų“, kaip laivą automatiškai prisivartuoti prie orbitinio komplekso. Dėl to visi kosmonautai, kurie ruošiami skrydžiams „Sojuz“ TM serijos laivais, nuodugniai studijuoja rankinio susijungimo operacijas. Jos nėra labai su-

dėtingos, bet, pasak Austrijos spaudos agentūros APA, labai patikimos.

Šią naujieną pasauliui pranešusi APA pabrėžė, kad informaciją gavę iš Žvaigždžių miestelyje bendram kosminiam skrydžiui su TSRS kosmonautais besiruošiančių Austrijos piliečių daktaro Klemenso Lotalerio (Clemens Lothaler) ir Franco Fybeko (Franz Viehboeck). Pasak APA, austrai taip pat mokomi „rankinio prisivartavimo meno“.

Kosminė observatorija „Habl“ siunčia visatos nuotraukas



Startuoja „Diskaveris“ su brangiausiu kroviniu visatos tyrimo istorijoje.

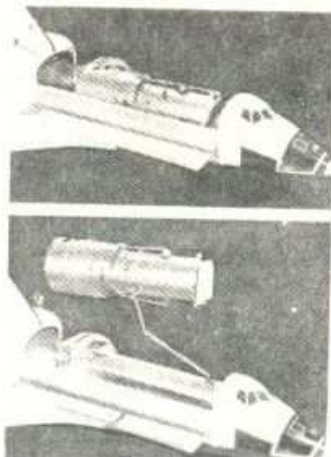
JAV daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Diskaveris“ turėjo atlikti planuotą 31-ąjį NASA skrydį seniai. Dėl to ir jo numeracija gerokai atsilieka nuo faktiškai vykdytų skrydžių. Juk balandžio 25-ąją Kanaveralo kyšulyje pradėtas skrydis buvo 35-as „šatlių“ giminės skriejimas į kosminę erdvę. Bet... Šių „bet“ kosmoso specialistų veikloje pasitaiko visur. Tad galima įsivaizduoti nervinę įtampą, kurią patyrė „Diskaverio“ įgula. Juk skriejimas atidėtas net tris kartus! Bet ne veltui sakoma, kad viskas yra gerai, kas gerai baigiasi. O pasibaigė „Diskaverio“ skrydis laimingai. Balandžio 29-ąją laivas sėkmingai nusileido Edvardso KOP bazėje Kalifornijoje. Laivo įgula, vadovaujama 45-erių metų KOP pulkininko Loreno Šrivero (Loren Shriver), buvo laiminga. Ji atliko didžiulį darbą. Puikiai su užduotimi susidorojo laivo pilotas 43-į metų KJL papulkininkis Čarlis Boldenas (Charles Bolden), specialistai — geologijos daktarė 35-erių metų Ketrin Saliven (Kathrin Sullivan), kapitonas Briusas Makandlis (Bruce McCandless, 52 metų) ir 48-erių metų astronomas bei astrofizikas daktaras Stivenas Haulis (Steven Hawley). Pastarasis trejetas turėjo pasidar-

buoti ypač daug ir kruopščiai. Mat jam teko garbinga ir atsakinga užduotis švelniai išstumti iš laivo krovinio skryiaus nepaprastą krovinį — 11,360 kg svorio kosminį teleskopą „Habl“ (Hubble). Tad neatitiktinai visas „Diskaverio“ kvintetas pasirinktas iš prityrusių astronautų, kurių du — K. Saliven ir B. Makandlis — yra dirbę ir atvira kosmose.

JAV astronomo Edvino Pauelo Hablo (Edwin Pawell Hubble, gyvenusio 1889—1953) vardu pavadintas kosminis teleskopas — išties unikalus įrenginys. Jo ilgis — 13,30 m, skersmuo (be saulės baterijų ir su jomis, atitinkamai) — 4,3 ir 12 m. Šiai kosminei observatorijai sukurti planai pradėti rengti dar septinto dešimtmečio viduryje, o projektas įgyvendinti — 1977 m. Šie duomenys įtikinamai rodo nepaprastos kosminės akcijos sudėtingumą ir reikšmę. Juk tai brangiausias kosminis eksperimentas per visą žmonijos istoriją! Jam sunaudoti 2,1 milijardo dolerių. Šių išlaidų krūvį pasidalijo NASA, prisidėmusi 85 proc., ir ESA — 15. Numatyta, kad kosminė observatorija, sugebanti stebėti visatą, esančią net 14 milijardų šviesmečių nuotolyje, galės būti

naudinga mokslininkams 15—20 metų.

Salia nepaprastai stipraus teleskopo, pajėgiančio aptikti už 16000 km net jonvabalio skleidžiamą šviesą, kosminė observatorija turi 70 mm skersmens fotokamerą IMAX-04, pagamintą Kanadoje. Ji jau pateikė mokslininkams pirmas neįkainojamas visatos nuotraukas.



Kosminis teleskopas „Habl“ prieš atsiskirdamas nuo kosminio laivo ir po to.

PROJEKTAI IR REALIJOS

Bepilotis saulės lėktuvas

1979 m. „Sparnų“ antrame numeryje rašėme apie saulės energiją varomą motosklandytuvą. Tai buvo, regis, pirmoji saulės energijos (soliarinės) naudojimo aviacijos „kregždė“. Po jos sekė vienviečiai ir dviviečiai lėktuvai, motoskraidyklės ir pan. Žodžiu, „kregždė“ išpranašavo gražų soliarinės aviacijos pavasarį.

Praejo vienuolika metų. Daug įvairiausių skraidymo aparatų, naudojančių saulės energiją, skrodžia padangę. Bet žmonės tuo nesitenkina. Laikas nuo laiko pasaulis sužino ką nors nauja šioje srityje — kūrybinė mintis nestovi vietoje. Tai geriausiai liudija toks faktas: Jungtinės Amerikos Valstijose ruošiamasi paleisti saulės energiją varomą bepilotį lėktuvą-gigantą, kuris nuflydėdamas galės skraidyti ištisus metus!

Dar 1983 m. aviacijos koncerno „Lokhid“ („Lockheed“) konstruktoriai pradėjo puoselėti idėją sukurti saulės energiją naudojančią lėktuvą, skirtą karinei žvalgybai. Variantų buvo daug. Pagaliau apsisuta ties tuo, kurio sparnų motas — 100 metų (tai pusantro karto daugiau nei Boeing-747). 900 kg svėrančio skraidymo aparato sparnai ir viršutinė fiuzeliažo dalis dengtos specialiais fotoelementais, kurie „sugeria“ saulės spindulių energiją. Perdirbta ji tampa lėktuvo varomąja jėga. Kai bepil-

lotis lėktuvas skris 20 km aukštyje, jo aparatūra stebės 700 km plotą.

Pasak lėktuvo kūrėjų, soliarinis gigantas galės skrieiti 100 km/val greičiu.

Skęsta... superaerouostas

Japonijos inžinierių ir konstruktorių kūrybiniai polėkiai žinomi. Tad nieko nenustebino idėja pastatyti šalia Osakos miesto didžiulį aerouostą... ant šalia esančios įlankos vandens. Pirminis variantas numatė, kad „plūduriuojantis“ aerouostas stos į rikiuotę 1990 metais. Apie tai „Sparnai“ rašė 1980 m. ketvirtame numeryje. Bet...

Laikas, numatytas aerouosto statybai, praėjo, o 8,5 milijardo dolerių projektas neįgyvendintas. Beje, originalaus „XXI amžiaus aerouosto“ statybos kaina gerokai pašoko. Tai aiškinama cemento ir žvyro brangimu, darbo užmokesčio didėjimu. Išlaidoms atsiliepi ir tai, kad darbus vykdanči privati firma „Kansai International Airport“ oficialiai pareiškė, jog taikys naujus, tobulesnius ir modernesnius statybos metodus. Kokie jie — firmos paslaptis. Bet kad šie metodai savęs nepateisino — neginčijamas faktas.

Pernai rudenį pradėta statyti „dirbtinė sala“ staiga ėmė... skęsti. Atramos, poliai, tiltai susmuko į vandenį net 8 metrus! Firmos vadovai, inžinieriai bei konstruk-

toriai sunerimo. Statyba sustabdyta. Vyksta tyrimas, ieškoma smukimo priežasties. Kaip ten bebūtų, bet jau šiandien aišku, kad ir antrasis šio aerouosto baigimo terminas — 1993 m. — tapo nerealus. Tai ypač jaudina Osakos provincijos, taip pat kaimynystėje esančių Kioto, Kobės, Naros bei Vakajamos miestų tėvus. Juk naujasis aerouostas turėjo pakeisti dabartinį, kuris nepajėgia patenkinti augančių poreikių.

Kalnuota vietovė trukdo ilginti pakilimo-nusileidimo taką, dėl triukšmo jo negalima eksploatuoti ištisą parą. Naktinės „prastovos“ atsiliepia turistų srautui, trukdo biznieriams, nėra galimybės maksimaliai išnaudoti oro linijų. Tuo tarpu „plūduriuojantys oro vartai“ pagal sumanytojų mintį, turėjo būti 5 km nuo kranto, dirbti be pertraukų ir priimti net „Konkordą“. Maža to. Trasoje nuo aerouosto iki Osakos miesto pradėti didžiuliai statybos darbai. Auga pamatai viešbučių, didžiulių parduotuvių, restoranų, kitų objektų, kurie reikalingi 68 tūkstančiams keleivių per parą aptarnauti. Bet...

Niekas šiandien nežino, kaip toliau klostysis „ateities aerouosto“ statybos reikalai. Tiesa, „Kansai International Airport“ firmos vadovai tikisi, kad jų inžinierių ir konstruktorių kūrybinė mintis ras būdų sutvirtinti Osakos įlankos dugną, kad projektas bus sėkmingai įgyvendintas.

Ar realus šis optimizmas — padarys ateitis.

ATKELTA IŠ 17 PSL.

farmacijos priemones pateko „senacija“. Tik ar tikrai tai buvo netikėtumas? Paprastam piliečiui — be abejonės. O vyriausybei, karinei vadovybei bei karinės pramonės vadovams — įprastinis reiškinys, tiesa, per kažkieno tyčinį nurodymą patekęs į spaudos puslapius, radijo ir televizijos laidas.

Dėl akių, žinoma, dabar bus pastengtą nubausti tarptautinio prekybos kooperatyvo ANT žmonės, dėl akių, ko gero, jiems ir dar kai kam bus iškeltos baudžiamosios bylos. Na, o tikra tiesa apie TSRS prekybą ginklais vėl pasiliks paslėpta po slaptumo skraiste. Na, sakykite, kuo tai ne tarybinis „irangeito“ variantas?

Aleksas ŠERMUKŠNIS

Pirmauja A. Prostas

Pasaulio čempionatas lenktyniaujant „Formulė-1“ automobiliais pasiekė pusiaują — iš šešiolikos užskaitinių lenktynių įvyko aštuonios. Pastarosios, surengtos Silverstano (Didžioji Britanija), pasibaigė prancūzų sportininko, tris kartus pasaulio čempiono Aleno Prosto pergale. Ilgą laiką pirmavęs čempionate brazilas A. Sena šiose lenktynėse išvažiavo iš trasos ir... Lyderiu tapo A. Prostas, lenktyniaujantis „Ferari“ mašina šio koncerno komandoje. Jo sąskaitoje 41 taškas. Dviem taškais atsilieka A. Sena, trečias — austras G. Bergeris.

Didžiosios Britanijos kandidatai — chemikė ir KOP majoras



Tiksliai pasakyti, kiek žmonių Didžiojoje Britanijoje buvo užsigeidę tapti kosmonautais, sunku. Net anglai, taip mėgstantys tikslumą, nesuskaičiuoja... Bet viena aišku — pagrindiniai pretendentai skrydžiui į visatą išaiškinti. Tai 28-erių metų chemikė, buvusi šokolado fabriko technologė Hellen Charman (Helen Sarmen) ir 33-ųjų metų Karinlo oro pajėgų majoras, inžinierius Timothy Mace (Timotis Melsas), kuris yra šalies parašutininkų rinktinės narys, rekordininkas.

Dar neseniai jų buvo šešiolika — iš didžiulio skaičiaus atrinktų kandidatų. Po to jų sumažėjo keturgubai, pagaliau — dar dvigubai. Be jau minėto dueto rimti kandidatai į kosmoso užkariautojus buvo ir 33-ųjų metų karo gydytojas, kovinių veiksmų Folklando (Malvinų) salose dalyvis Gordon Brooks (Gordonas Bruksas) ir 27-erių metų Clive Smith (Klivas Smitas), kuris dėstė aviacijos ir kosmonautikos technologiją Kingstono politechnikos institute. Anglų specialistai bei žurnalistai pranašavo jam skrydį į kosmosą.

Atvykę į TSRS kosmonautų parengimo centrą Didžiosios Britanijos kandidatai į visatos užkariautojus turėjo įveikti nemažai užkardų. Teko išbandyti jėgas ant įvairiausių prietaisų, jie buvo kruopščiai tikrinami „kosminių gydytojų“. Ir štai čia paaiškėjo, kad „žvaigždžių miestelyje“ ruošti bendram TSRS — Didžiosios Britanijos skrydžiui liks Helen Sarmen ir Timotis Melsas. Kam jų nusilypsus Fortūna, parodys ateitis. O tuo tarpu — dirbama.

NUOTRAUKOJE matome besitreniruojančią H. Sarmen. Jos darbą stebi jam vadovauja J. Gagarino kosmonautų paruošimo centro viršininko pavaduotojas, TSRS lakūnas kosmonautas J. Glazkovas.

VĖL KELIOS NESĖKMĖS

JAV prezidentas davė nurodymą sudaryti specialią komisiją, kuri privalo iširti daugkartinio naudojimo „Satl“ sistemos kosminių laivų skrydžių nesėkmes. Pasak spaudos, jau keleri metai normaliai nesklandumai nėra vienas kosminis laivas, nuolat jų skrydžiai atidedami dėl įvairiausių nesklandumų, technikos sutrikimų.

Antai gegužės 30 d. turėjo skrieti „Kolumbija“. Jos užduotis

buvo paleisti kosminį prietaisą „Astro-1“, kuris turėjo tirti saulės spindulius. Bet kosminis laivas neišskrido. Pastebėtas vandenilio nutekėjimas iš kuro bako. Birželio 13-ą turėjo skrieti „Atlantis“ su slapta Pentagono misija. Bet ir šis laivas nesklandumais — ir vėl vandenilio nutekėjimas... NASA nutraukė bandomąjį kuro bakų pildymą. Ieškoma priežasčių. Kaip ilgai — niekas pasakyti negali.

„ARIANOSPEIS“

kosminis biznis ir...

Kova dėl rinkos jau nebesitinkina žemiškomis problemomis. Ji apėmė ir visatą. Tai ypač pasakytina apie Žemės palydovų paleidimo sritį. Vos kelios valstybės pajėgios paleisti įvairios paskirties palydovus. Tai — TSRS, JAV, KLR ir... Europos akcinė bendrovė „Arianospace“ („Arianospeis“). Pastaroji, suvienijusi net 50 akcininkų iš vienuolikos senojo žemyno valstybių finansus, kad ir neturėdama didelių planų visatai užkariauti, sugebėjo išsiveržti į pirmą vietą paleidžiant Žemės palydovus. Tai pasiekta todėl, kad bendrovė ėmėsi tik vienos veiklos sferos — kurti ištiesą šeimą raketų nešėjų.

Per dešimtmetę gyvavimo istoriją „Arianospeis“ pasiekė trijų milijardų dolerių apyvartą. Privati bendrovė paleido 83 palydovus — tai 68 proc. visos tarptautinės raketų nešėjų „naštos“ (neskaitant JAV, KLR ir TSRS). Beveik pusė visų „Arian“ šeimos raketomis paleistų palydovų priklauso Europos valstybėms, vienas ketvirtadalis — Šiaurės Amerikos, o kitas — įvairioms valstybėms ir organizacijoms. Iš 36 „Arian“ tipo raketų startų tik penki buvo nesėkmingi. Tai geras rodiklis. Kitaip tariant, „Arian“ raketų patikimumas siekia 86 proc. Būtent tai ir išgarsino akcinę bendrovę, sukūrė jai labai naudingą rinką. „Arianospeis“ bendrovės vadovai turi įrašę į savo klientų knygas daugelio valstybių užsakymus. Bet... po š. m. vasario 23 d. įvykusios raketos „Arian-44L“ avarijos, užsakavams teks gerokai palūkti, kol jų palydovai atsisiras visatoje. Mat ekspertai dar galutinai nenustatė naujausios raketos sprogimo priežasčių. O naujos kartos raketą „Arian-5“ numatyta paleisti tik 1995 metais.

Tiesa, bendrovės žinioje yra kelios „Arian-4“ modifikacijos. Bet po kiekvienos katastrofos gyvenimas tarsi reikalauja pertraukų: reikia daug ką tikrinti, tikslinti, tobulinti, pagaliau vengti pakartotinių avarių. O tikrinti yra ką. Juk raketą „Arian-44L“, turėjusi pakelti į visatą du Japonijos gamybos Žemės palydovus, sprogo ore, praėjus po starto vos 1 min. 40 sek. Tad kaipgi tai atsitiko?

Prancūzija jau daugelį metų naudoja savo kosminiais „vartais“ Pietų Amerikos žemyno pakrantėje. Tai Prancūzų Gvianos (Kourou) kosmodromas, esantis netoli šio krašto sostinės Kėjeno. Šiais „vartais“ į visatą nuolat naudojasi „Arianospeis“ bendrovė. Šį kartą čia susirinko ne tik Prancūzijai priklausanti Gvianos kosminio centro

(Centre Spatial Guaynais) darbuotojai, bet ir daug garbingų svečių, kuriuos iš Europos atskraidino „Konkordas“, japonai. Visų akys buvo nukreiptos į naujoje starto platformoje ELA-2 stovinčią naujausią „Arian“ šeimos atstovę — 58,40 m ilgio, 470 t svorio trijų pakopų raketą nešėją „Arian-44L“. Ji turėjo iškelti į visatą 4200 kg naudingą krovinį.

Gražiai nudažyta raketą patraukliai spindėjo tropinės nakties žviesoje. Pasigirdo įprastinės komandos, iš pirmosios pakopos variklių ir keturių pagalbininių raketinių variklių greitintuvų plykstelėjo ugnis. Ji apšvietė starto platformą ir šalia esančius pastatus. Pagaliau raketą ėmė lengvai kilti. Žmonių akys nukrypo į žvaigždėtą dangų. Jos sekė raketos paliekamą „uodegą“. Žmonės pradėjo sveikinti vienas kitą, kilo įprastinis tokiais atvejais žurmulys, kai per garsiakalbius pasigirdo nerimą kelianti informacija, o po to danguje pasirodė ugnies kamuolys. Raketą sprogo. Jos nuolaužos, kaip ir vertingas kroviny — du japoniški Žemės palydovai — nukrito į Atlanto vandenyną.

Buvo paskelbta, jog, ekspertų nuomone, katastrofos pradžia buvo po penkių sekundžių nuo starto viename startinių skysto kuro raketinių variklių greitintuvų kritęs slėgimas. Po dvidešimt penkių sekundžių slėgimas krito ir antrame. „Arian-44L“ tapo nebevaldoma ir...

Dabar teigiama, kad pagrindinis avarijos kaltininkas yra Vokietijos Federacinės Respublikos ERNO/MBB („Entwicklungsring Nord“ ir „Messerschmitt-Bölkow-Blohm“) koncernai, kurie pagamino keturis startinius skysto kuro raketinius variklius greitintuvus. Buvo garantuota kokybė, tvirtinta, kad greitintuvams padedant visų šešių „Arian-4“ modifikacijų raketos pasieks 45 km aukštį per 2 min. Deja...

Su technika visko pasitaiko. Galutinės išvados dar nepadarytos ir niekas konkrečiai nėra apkaltintas, nemoka baudų. Bet išvadų laukiama su dideliu nekantrumu. Juk „Arianospeis“ bendrovės gamybinuose korpusuose jau regimi raketos „Arian-5“ kontūrai, o konstruktoriai jau kuria šeštos pakopos raketą... Laikas nelaukia, laikas, kaip sakoma, pinigai. Ypač akcinei bendrovei „Arianospeis“, kuriai, beje, nepavykęs „Arian-44L“ skrydis atsiėjo 30 milijonų dolerių. Gerai, kad japonų palydovai buvo apdrausti ir už juos mokėti nereikės. Bet AB „Arianospeis“ autoritetas, žinoma, dėl avarijos smuktelėjo.

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



Laiškai buvo gabenami sklandytuvais

Lešno sklandymo centre vyksiam Penktajam Europos sklandymo čempionatui skirtame voke atspausintos Lenkijos aeroklubo ir FAI emblemos. Laiškai, ant kurių papildomai buvo užklijuoti specialūs 200 zlotų vertės žyminiai ženklai, iš Lešno pas adresatus kelionę pradėjo oro keliu, vežami sklandytuvais. Čempionato metu laiškai buvo antspauduojami specialiu antspaudu.

Dar vieną voką, skirtą pirmam pasaulyje kosmonautui Jurijui Gagarinui, išleido TSRS ryšių ministerija. O Kosmonautikos dienos proga išleistas ir 20 kapeikų vertės pašto ženklas. Jame pavaizduota kosminė stotis „Mir“ ir kosmonauto ilgalaikio autonominio skridimo erdvėje aparatas „Ikar“.

Prieš 20 metų mirusio žymaus tarybinio sraigatrasparnių konstruktoriaus Michailo Milio atminimui skirtas meninis vokas. Piešinyje vaizduojamas autoriaus portretas ir



jo sukurti sraigatrasparniai. Pirmasis — ilgą laiką serijomis gamintas Mi-1 ir didžiausias pasaulyje V-12. Bulgarijos Respublikoje išleista keturių pašto ženklų serija, skirta

Varnoje vykusiai 82-ajai FAI generalinei konferencijai. 5, 13, 30 ir 42 stotinkų vertės ženkluose — sklandymo, skraidyklių ir parašiutinio sporto vaizdai.

Startuoja raketa „Arian-44L“.

Kai kas iš galimų užsakymų ima žvalgytis į „Glavkosmosą“, turintį savo žinioje daug įvairių tipų raketų, KLR korporaciją „Gread Woll“ („Didžioji siena“), kuri sukūrė savo raketą „Didysis kelias“, pagaliau į labai užsakymais apkrautą NASA. Žodžiu, „Arian-44L“ sprogimas gali turėti sunkių finansinių pasekmių klestinčiai „Arianospeis“ bendrovei. Tiesa, jos direktorius įsitikinęs, kad pajamos nemažės.

Ką gi, biznis — kosminis jis, ar žemiškas — lieka bizniu. O tai visada susiję su tam tikra rizika. „Arianospeis“ bendrovė turi daug gerų kontraktų, ji vėl ėmė plačiai reklamuoti savo paslaugas. Ko gero, tai ir bus svarbiausias veiksnys siekiant tolesnio akcinės bendrovės klestėjimo. Biznieriai savo reikalą išmano. Ir „Arianospeis“ šioje srityje — tuo tarpu nepralengiama.

X X X

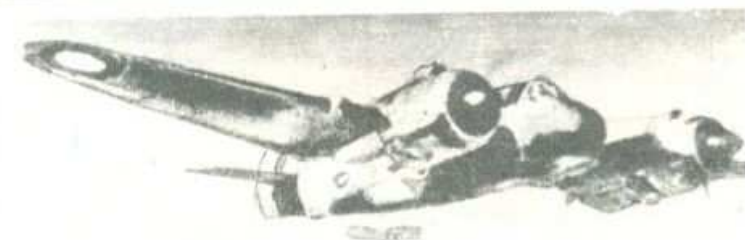
Kai ši medžiaga buvo paruošta spaudai, gautas pranešimas, kad ekspertai atmetė prielaidas dėl konstrukcinių netikslumų, taip pat galimos diversijos (apie tai buvo pasklidusios kalbos).

Vienas technikų, tikrines variklių greitintuvus dar Paryžiuje, prisipažino, kad per skubėjimą pamiršo tarp 4 cm storio laidų... pašluostę. Ją jis buvo įdėjęs tarp laidų, norėdamas apsaugoti techniką nuo galimo užteršimo. Ir...

Pasak užsienio spaudos, EAB „Arianospeis“ vadovai ne tiek susirūpinę dėl neapsižiūrėjimo atvejo, kiek dėl to, kad po to greitintuvai buvo keliolika kartų kontroliuojami. Ir joks prietaisas nieko neparodė!

Plastmasinių modelių kolekcionieriai Paulius Būdvytis iš Klaipėdos, Vladas Andriūnas iš Zarasų ir kiti klausia, kokio lėktuvo modelis yra Minsko gamybiniame susivienijime „Mir“ išleistame rinkinyje „Jūrinio šturmuotojo“ („Morskoj šturmovik“) pavadinimu. Prašo šio lėktuvo aprašymo, techninių duomenų ir dažymo schemas.

Siame rinkinyje (indekso numeris 291) yra Anglijos Karališkųjų oro pajėgų naktinis naikintuvas Bristol 156 Beaufighter. Lėktuvo įguloje du asmenys — lakūnas ir šaulys radistas. Pirmose lėktuvo Beaufighter Mk. 1 serijoje buvo panaudoti 1260 AJ, keturiolikos



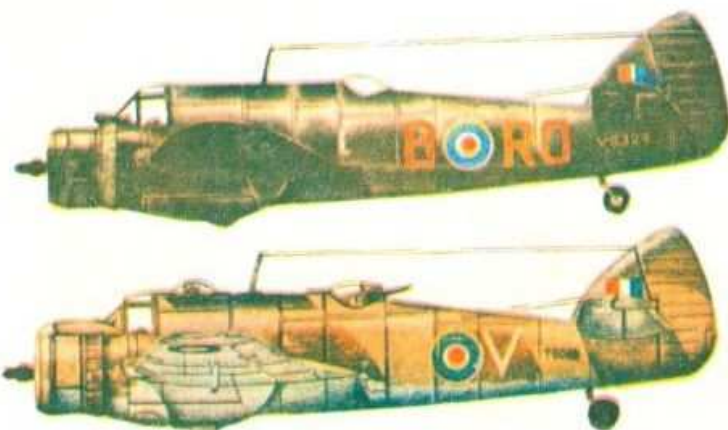
cilindrų oru aušinami varikliai Bristol Hercules I. Vėliau gaminauose lėktuvuose naudoti galingesni, o paskutiniai Beaufighter Mk. VI aprūpinti net 1420 AJ Bristol Hercules XI varikliais.

Lėktuvas ginkluotas keturiomis 20 mm patrankėlėmis ir še-

šiais 7,7 mm kulkosvaidžiais. Galėjo nešti iki 200 kg bombų. Vėliau pagaminti lėktuvai buvo su bortiniais radijo lokatoriais. O 1944 metais karinio desanto nuleidimo operacijose Normandijoje dalyvavę lėktuvai turėjo po keturias nevaldomas oras-oras raketas. Bristol 156 Beaufighter taip pat naudoti per kovinius veiksmus Maltos saloje ir Šiaurės Afrikoje.

PAGRINDINIAI TECHINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	17,65 m
Lėktuvo ilgis	12,60 m
Lėktuvo aukštis	4,82 m
Nešančių plokštumų plotas	46,80 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	6400 kg
Skridimo svoris	9450 kg
Maksimalus skridimo greitis	516 km/val.
Kelionės greitis	435 km/val.
Didžiausias aukštis	8600 m
Skridimo nuotolis	2100 km



Kas slepiama už „modernizavimo“ šydo

Praejusių metų „Sparnų“ trečiajame numeryje rašėme apie ginčą, kilusį tarp NATO partnerių: vadinamosios branduolinės grupuotės, kurią sudaro Jungtinės Valstijos ir Didžioji Britanija, bei nebranduolinės, kuriai priklauso likusios Vakarų Europos šalys. Bendrais bruožais atpasakojome ginčų objektus. Tačiau skaitytojų laiškuose prašoma smulkesnės informacijos. Juolab, kad Vokietijos Federacinės Respublikos žurnalo „Stern“ („Stern“) teigimu, ginčijamasi dėl plačios ginklavinimo programos. Jos tikslas, rašo „Stern“, padaryti viską taip, kad slapta nuo visuomenės būtų atnaujintas visas VFR ginkluotės arsenalas. „Susidaro paradoksali situacija: branduolinių sprogmenų skaičius VFR teritorijoje sumažės, o griaujamoji branduolinė galia, turint galvoje naujausius technikos pasiekimus (ką galėjo sugriauti penkios bombos, dabar padarys viena!), bus didesnė“, — rašo „Stern“.

Stai keli „modernizuotų“ ginklų pavyzdžiai. 1000 branduolinių sviedinių 150 ir 203 mm kalibro haubicoms pakeičiami naujais W-79 ir W-82. Naujosios amunicijos skriejimo tolis bus dvigubai didesnis — jis sieks 30 km. Sviedinių galingumas — dvi kilotonos. Tai dvidešimt kartų daugiau, nei ankstesnių. Be to, šie artilerijos sviediniai gali būti pakeičiami neutroniniais. Jungtinės Valstijos pasirengusios pri-

statyti 600 naujos modifikacijos branduolinių bombų B61, kurios skirtos koviniams lėktuvams „Tornado“ ir F16. Šio modelio bombos (jų ilgis 3,6 m, svoris — 347 kg) bus 345 kilotonų griaujamosios jėgos. Vadinasi, kiekviena šių bombų dvidešimt penkis kartus pranoksta griaujamąją jėgą tos bombos, kuri 1945-aisiais buvo numesta ant Hirosimos. VFR aerodromuose įrengiama 220 specialių bunkerų, iš kurių keltuvai bombas pakels tiesiai į lėktuvus.

Pradedant 1992 metais JAV į Vakarų Europą pristatys 392 kovinius lėktuvus F15 E „Stike Eagle“ („kovinis erelis“). Naujasis lėktuvas, kurį galima degalais papildyti ore, gali nugabenti pankias branduolines bombas į 300 km nuotolyje esančius taikinius. Taigi TSRS susitarus su JAV dėl vidutinio ir trumpojo nuotolio raketų panaikinimo, daugelis Tarybų šalies miestų ir rajonų, tarp kurių ir Maskva, įeis į galimų NATO branduolinių akcijų zoną.

Jau šiais metais JAV kariniai bei povandeniniai laivai, kurie skrodžia Europos žemyną skelaujantis jūras ir Atlanto vandenyną, bus ginkluoti „Tomahawk“ („karo kirvis“) tipo raketomis. Jų veikimo nuotolis — 2500 km.

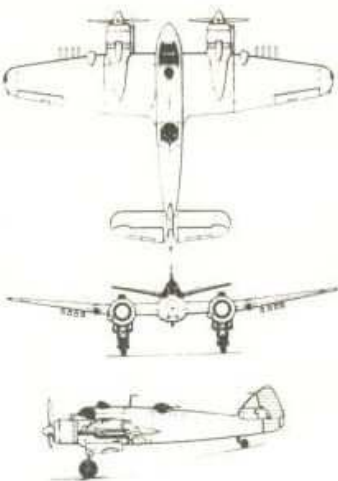
Tai, kas suminėta, toli gražu ne visas sąrašas modernizuojamų ginklų ir amunicijos. Bet ir iš to galima susidaryti atitinkamą nuomo-

nę. Svarbiausia, kad visa tai planuojama ir daroma nepaisant vykstančių derybų dėl ginkluotės bei karo pavojaus mažinimo, saugumo stiprinimo, pagaliau daugelio Europos valstybių reikalaujimo įgyvendinti „trečiąjį nulinių variantą“, kuris turėtų išvalyti senąjį žemyną nuo branduolinių ginklų. Beje, ir JAV prezidento Džordžo Bušo, ir gynybos ministro Ričardo Čeinio kalbos mirgėte mirga žodžiais apie taikos išsaugojimą ir stiprinimą, bendradarbiavimą. Sugretinti šiuos žodžius su JAV kariaunos planais bei darbais, ir noromis nenoromis į galvą ateina liaudies išmintis, pasak kurios kairė nežino, ką daro dešinė...

Tik ar tikrai nežino? Manysčiau, jog taip nėra. Paprasčiausiai — žaidžiamas dvigubas žaidimas. Deramasi, dėl daug ko ir susitariama su Tarybų Sąjunga, pradėjusia įgyvendinti naują mąstymą ir oficialiai skelbiamą naują karinę doktriną. Dėl šios priežasties, kone užsimerkus, visomis išgalėmis remiamas TSRS prezidentas M. Gorbačiovas, net atsiskodama kai kurių JAV būdingų principų (mes Lietuvoje tai ypač pajutome!). O kita vertus? Niekas Jungtinėse Valstijose, kaip ir visame pasaulyje, negarantuoja, kad Tarybų Sąjungoje niekas nepasikeis, kad šalies vairsas vėl nepateks į kažkokio „nepalengiamo bolševiko“ rankas. O tokiu atveju, žinoma, garantijų dėl taikos tvirtinimo, pasirašytų sutarčių vykdymo niekas negali duoti. Tad JAV vadovai ir galvoja, kad liaudies išmintis apie tai, jog atsarga gėdos nedarė, dar niekam blogo nėra padariusi. Ir veikia atitinkamai...

Kad yra būtent taip, geriausiai patvirtina Vokietijos Federacinės Respublikos Mokslo ir taikos informacijos centras (IVuF). Pasak jo pareiškimo, „modernizavimas — tai ne tik pasenusių ginklų pakeitimas naujais. Tai iš esmės kokybiškai nauji ginklai ir netgi raketų bei lėktuvų VFR teritorijoje skaičiaus didinimas“.

Tad vargu ar reikia komentuoti, kas slepiama už „modernizavimo“ šydo!



Pirmieji lėktuvai buvo dažomi matine žalia juoda spalva. Ant liemens — raudoni gamyklos išleidimo numeriai ir divizionų žymenys bei jos registracijos raidės. Valstybės skiriamieji ženklai piešiami ant liemens ir sparnų plokštumų. Kai kurie lėktuvai viršuje turėjo žaliai-rudą kamufliažą, o apačia dažyta žydrai pilka spalva. Afrikoje 1942 metais naudoti lėktuvai viršuje buvo matinės smėlio spalvos, o apačia — žydrai mėlyna.

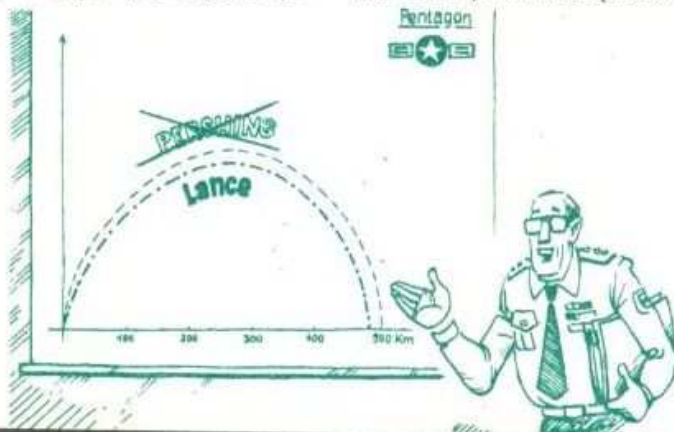
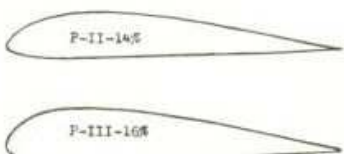
NORI ĮSIGYTI

Rolandas KOJALA — radijo valdomą aparatūrą „SUPRONAR“, „NO-VOPROP“ arba „VARIOPROP“. Adresas: 234113, Širvintų rajonas, Cio-biškio kaimas.

Saulius SĄPITAVIČIUS — aviamodelio variklį „Raduga-7“ arba KMD-2.5. Adresas: 234113 Širvintų rajonas, Astruvkos kaimas.

KLAUSIATE—ATSAKOME

Rokiškietis L. Smatavičius ir grupė konstruktorių mėgėjų prašo profilių P-II-14% ir P-III-16% koordinatų.



PROFILIS P-II-14%

X	0	1	2	4	6	8	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
Y_v	0,00	2,72	3,81	5,54	6,80	7,90	8,63	10,00	10,72	11,00	10,95	10,27	9,13	7,63	5,81	3,90	2,05	0,00
Y_n	0,00	1,27	1,72	2,27	2,59	2,72	2,86	3,04	3,07	3,04	3,00	2,81	2,50	2,09	1,72	1,22	0,68	0,00

PROFILIS P-III-16%

X	0	2,5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y_v	0,00	5,99	7,71	10,14	11,71	12,14	11,99	10,85	9,43	7,42	6,10	3,71	1,90	0,00
Y_n	0,00	1,94	2,62	3,14	3,23	3,28	3,23	3,05	2,79	2,29	1,80	1,45	1,14	0,00

IVAIRENYBĖS

ORO BALIONŲ APLINK PASAULĮ

Mėginių apskrieti pasaulį oro balionu buvo nemažai. Bet nė vienas jų nebuvo įgyvendintas. Ir ne dėl techninių sutrikimų arba nepakankamos pilotų kvalifikacijos. Paprasčiau sakyti — Tarybų Sąjunga neduodavo leidimo skrieti virš jos teritorijos, o tokie atvejai... Bet nauji vėjai papūtė ir į Maskvą. Skridimo aplink pasaulį helio dujomis pripildytų balionu projekto autorius amerikietis Laris Numanas (Larry Newmann) sako, kad pirmieji žmonės, kuriems teks laimėti garbę apskrieti pasaulį, bus amerikietis, anglas ir vienas tarybinių kosmonautų. Mat pagaliau „Glavkosmos“ pavyko įtikinti įvairias instancijas, kad skelbti „tabu“ TSRS teritorijai jau neįmanoma.

Trys drąsūs oreiviai savo startą planuoja šių metų lapkričio mėnesį Ohaio valstijoje (JAV). Sugrįžti į ją numatoma 1991 m. vasarį.

SKRAIDANTIS APARATAS „KOSMINĖMS INSPEKCIJOMS“

An Harbure (Mičigano valstija, JAV) vykusioje karo aviacijos specialistų konferencijoje TSRS aviakonstruktorius Pjotras Balalujevas paragino kolegas iš JAV bendromis pastangomis sukurti originalų skraidymo aparatą. Jo tikslas būtų skraidymai į visatą, kad būtų galima „inspektuoti“ kosmose skriejančius Žemės palydovus. Šiai idėjai daug kas pritarė.

Jungtinėse Valstijose pradėta kampanija šiam projektui įgyvendinti. Jeigu truks lėšų, siūloma sustabdyti susijusio bombonešio B-2 „Steis“ tolesnius užsakymus ir šiuos pinigų panaudoti originaliam kosminiam skraidymo aparatui kurti. Manoma, kad tokios „kosminės inspekcijos“ metu atliekami remonto darbai bei eksperimentai su kaupe atsipirktų.

ORO BALIONAS APSKRIEJO PASAULĮ 2,5 KARTO

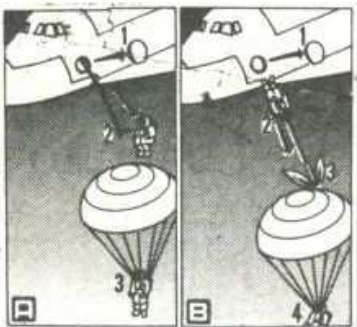
Ši kelionė truko 69 dienas. Vargu ar tai keltų nusistebėjimą, jeigu ne viena detalė. Prancūzų mokslininkų sukurtas oro balionas nenaudojo nei karšto oro, nei dujų. 36.000 kubinių metrų talpos balionas kilo į padėbėjus ir lėkdo iš žemės, priklausomai nuo... Žemės skleidžiamos šilumos.

Kad šios šilumos būtų galima pasisemti kuo daugiau, baliono apatinė dalis buvo iš šilumai laidaus polietileno, o kad šiluma kuo ilgiau išsilaikytų, baliono viršutinė dalis pagaminta iš neilono, kurį dengia plonas aliuminio „lietpaltis“. Tai padeda balionui „sugerti“ iš apačios kylančią šilumą ir jos nebeatiduoti. Nepaisant to, kad per savo skriejimo laiką balionas naktimis kiek nusileisdavo, likdavo pakankamai aukštyje, kad galėtų tęsti kelionę aplink pasaulį. Dieną jis pakildavo aukščiau.

VISKAS VARDAN ŽMOGAUS SAUGUMO

Nepaisant to, kad kosminiai skrydžiai palyginti saugūs, kad per juos gyvybės netenka kur kas mažiau žmonių nei per auto arba aviakatastrofas, rūpinimasis žmogaus saugumu tebėra viena svarbiausių kosminės technikos kūrėjų užduočių. Pasak specialistų, didžiausias pavojus tyko žmones, skrendančius kosminiais laivais,

kilimo ir nusileidimo metu. Sukurtos iššios katapultų sistemos, kurios gali būti naudojamos laivui sugedus jam kylant, o neseniai JAV specialistai sukūrė naują gelbėjimo sistemą astronautams, skrendantiems „Satlais“, kuri gali būti panaudota laivą išlikus avarijai per nusileidimą. Sistema taikytina tik tuo atveju, kai laivas skrieja ne didesniu kaip 400 km val. greičiu ir ne aukščiau kaip 7000 m. Tad kokie gi šie žmonių gelbėjimo metodai!



Pirmas jų, pateiktas piešinyje kairėje ir pažymėtas raide A, rodo, kad astronautai naudojami ilga, kiek išlenkta metaline lazda. Avarijos atveju specialiu įtaisui išspaudžiamas luktas, išmetama metalinė lazda, ir astronautai ja nusiluogia iš laivo, o po to išskleidžia parašiutus. Kita (dešinėje) rodo astronautų „iššovimą“ iš laivo. Šiuo atveju naudojamas nedidelės jėgos raketa. „Iššautas“ iš laivo astronautas skrieja oru, paskui išskleidžia parašiutą.

Abu šiuos žmogaus gelbėjimo įrenginius išbandė prityrę JAV astronautai daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Diskaver“ skrydžio metu. Pasak specialistų, abu metodai vienodai efektyvūs.

Ką gi, gerai, kad rūpinamasi žmogaus saugumu. Bet būtų dar geriau, jeigu „Satl“ oro kosminių laivų įgulos nebūtų priverstos naudotis jokiomis gelbėjimosi priemonėmis.

IR VĖL „CONCORDE“

Bendras Prancūzijos ir Anglijos greičiau už garšą skrendantis keleivinis lėktuvas „Konkord“ („Concorde“) buvo sukūręs nemažą triukšmą. Ne tik dėl to, kad jis tapo savotišku naujos aviacijos epochos pirmtaku, bet, matyt, dar ir dėl to, kad jis kainavo labai brangiai, skridimas juo — atitinkamai, ir dėl pastarosios priežasties lėktuvas, nepateisinęs į jį įdėtų vilčių, senokai nebegaminamas. Baigia skraidyti tie laineriai, kurie buvo pagaminti anksčiau. Tad atrodo, kad „Konkordo“ gyvavimo laikas praėjo. Nieko panašaus!

Per praėjusius metus prancūzai ir anglai nesėdėjo rankas sudėję. Buvo dirbama, ieškoma. Ir štai naujausias pranešimas: abi valstybės susitarė gaminti naujos laidos greičiau už garšą skrendantį keleivinį lėktuvą „Konkord“. Tik šį kartą tai bus „Super Concorde“. Numatoma, kad naujasis lėktuvas pasirodys trasose, kurių ilgis siekia 12.000 km... 2005 metais. Planuojamas greitis — 3000 km per valandą, keleivių skaičius — apie 200.

Tad daugelio aviacijos korporacijų ir koncernų su žygsenėle palydėtas ypač greitais lėktuvais „Konkord“ savo karjeros dar nebaigė.

HANOVERIO PARODA

Šio Vokietijos Federacinės Respublikos miesto Lengenhageno aerouosto pažonėje tarptautinės aviacijos ir kosmonautikos technologijos (ILA) parodos rengiamos jau daugelį metų. Ir kiekvieną kartą jos susilaukia didžiulio specialistų bei šios srities pramonininkų dėmesio. Nebuvo išimtis ir šiųmetinė, kurioje pažangiausių aviacijos ir kosmonautikos idėjų įgyvendinimą demonstravo 400 firmų, susivienijimų bei koncernų, atstovavusių 21 valstybei.

ILA-90 buvo suskirstyta į du žmogaus skrydžio periodus. Pirmas, atiduodantis duoklę praeičiai, sutilpo į ekspoziciją, skirtą Oto Lilientalui (Lilienthal) pirmųjų skrydžių šimtmečiui pažymėti (jis bus minimas kitais metais). Juk su šio žmogaus vardu susijęs aviacijos gimimas. Kalp, beje, su J. Gagarino vardu — žmogaus kosminis skrydis. Tad nieko stebėtino, kad parodos rengėjai paskyrė daug vietos ir pirmojo kosminio skrydžio trisdešimtmečiui (1961.04.12).

92 lėktuvai, 14 straigtasparnių, įvairios kosminės stotys, Žemės palydovai, raketų ir erdvėlaivių paleidimo sistemos, prietaisai, įrenginiai — štai toli gražu neplinas sąrašas to, kam buvo skirtas didžiausias parodos plotas. Kiekvienas eksponatas — susijęs su naujausia technologija, aviacijos bei kosmonautikos ateitimi. Būtent ši — antroji — parodos dalis sukėlė didžiausią susidomėjimą. Pasak Vakarų spaudos, didelio populiarumo susilaukė po 14 metų pertraukos vėl demonstruojami TSRS eksponatai. Suprantama, tai buvo išskirtiniai, naujausios kūrybinės minties įkūnijimai. Tarp jų savo ypatumais išsiskyrė oro laineris TU-155. Iš pirmo žvilgsnio, tai — plačiai žinomo lėktuvo TU-154 variantas. Tačiau lainerio ypatumas tas, kad jame įmontuoti eksperimentiniai M. Kuznecovo varikliai NK-88. TU-155 — šiuo metu vienintelis pasaulio lėktuvas, naudojantis kurui skystą vandeninį arba gamtines dujas.

Turint galvoje, jog aplinkos neteršiančių variklių naudojimo linkme nuo šio dešimtmečio vidurio žada žengti ir Vakarų aerobusų kūrėjai, suprantamas specialistų bei aviacijos pramonės koncernų atšovų susidomėjimas „vieninteliu bandomuoju egzemplioriumi“. Spaudos nuomone, „...iš Maskvos atskridęs atleistas varikliais aprūpintas lėktuvas turėjo užkariauti rinką“. Ką gi, džiugu, kad TSRS pagaliau nutarė nebeslapkauti, kad žadama eiti komercijos plėtojimo keliu.

Pirmą kartą per ILA istoriją parodoje dalyvavo ČSFR, VDR, Namibijos, Portugalijos ir net Lichtenšteino aviacijos pramonės įmonės. Tad ne be reikalo spauda pažymi, jog ILA-90 tapo šios srities pasaulio specialistų susitikimo vieta, kad ji padėjo plėtoti Rytų ir Vakarų kooperaciją.

1992-aisiais paroda ir vėl bus surengta Hanoveryje. Bet tai bus pastutinis kartas. Lengenhageno aerouostas netelpa savo rėmuose. Jis bus plečiamas parodai skirtos teritorijos sąskaita. Tad kur ateityje susitiks aviacijos ir kosmonautikos technologijos specialistai, kur jie bei pramonininkai demonstruos savo naujausius kūrinius, diskutuos — tuo tarpu nežinau. Tiesa, vokiečiai nenori išleisti iš savo rankų ILA rengimo prioritetu. Kalbama apie netolimoje ateityje vieningu miestu tapantį Berlyną. Bet ir plotai aplink nėra tušti...

AUSTRALAI PASIRINKO „ZENIT“

Australijos kosminės technikos specialistai jau seniai siūlė išnaudoti patogią šalies geografinę padėtį Žemės palydovams į kosmosą iškelti. Bet penktasis žemynas neturi savo kosminio uosto, kaip ir kosminės technikos. Tad nutarta uostą statyti, o raketą nešėjas įgyti.

Konkurencinė kova tarp JAV raketinės technikos kūrimo koncerno „Martin Marieta“ ir TSRS mokslinio gamybinio susivienijimo „Južnyj“ pasibaigė pastarojo pergalė. Australai nutarė, kad tarybinės raketos „Zenit“ ne tik ekonomiškesnės už amerikiečių „Titan“, bet ir saugesnės, patikimesnės, geriau automatizuotos ir naudoja aplinką neteršiančio kuro (žibalo ir skystas deguonis).

MGS „Južnyj“ komerciniais pagrindais tiekis Australijai starto įrengimų kompleksus bei raketą nešėjas „Zenit“, o šį skraidins palydovus į Visatą iš Kelp Jorko pusiasalyje baigiamo statyti kosminio uosto.

ANGLŲ RETRO

Lėktuvas Havilard Komet (de Havilland Comet) Didžiosios Britanijos aviacijos istorijoje suvaidino nemažą vaidmenį. Jis buvo sukurtas aviacijos pramonininko sėro Gelfrejaus Havilando (Geffrey Havilland) gamykloje 1934 metais. 8,8 m ilgio, 13,4 m sparnų ploto medinės konstrukcijos lėktuvas, galėjęs išvystyti maksimalų 378 km/val greitį, buvo pagamintas specialiai aviacijos raliui Anglija-Australija, skirtam penktojo žemyno Viktorijos valstijos 100-mečio proga. Pirmą įveikė 18,185 km trasą anglų pilotai Skotas ir Kempbelas (Scott, Campbell) pelnė Australijos „cukraus karaliaus“ Maklersono Robertsono (Mackpherson Robertson) nugalėtojų prizą atviro skridimo klasėje ir aukso taure.

Šis laimėjimas gerokai išgarsino G. Havilando gamyklą produkcija. Lėktuvas Havilard Komet tapo pirmtaku per Antrąjį pasaulinį karą gaminto bombonešio D. H. 98 Moskito, pokario metų kovinio lėktuvo D. H. 103 Normet, taip pat pirmo reaktivinio keleivinio oro lainerio D. H. 106 Komet.

Anglų ištikimybė tradicijoms plačiai žinoma, todėl sumanymas po 56 metų atkurti lėktuvą Havilard Komet nieko nenustebino. Šios idėjos įgyvendinimas atsiėjo 7 milijonus svarų sterlingų. Mat lėktuvui viską reikėjo gaminti iš naujo, po viena kiekvienos detalės egzempliorių. Užtat Didžioji Britanija dabar gali pasiklausti „Saunioju seneliu“ bet kurį žmogų, kuris apmokės nemažą tokio skrydžio kainą. Turint galvoje anglų pomėgį ne tik tradicijoms, bet ir bižnui, reikia manyti, kad išlaidos „seneliui“ atkurti greitai atsipirks, o vėliau „prieštvaninis“ lėktuvas duos nemažai pelno.

RUSTAS NEGAVO LAKŪNO LICENZIJOS

Savo „Kremliūso skrydžių“ plačiai išgarsėjęs VFR pilotas Michaelis Rustas (Michael Rust) kreipėsi į Hamburgo pramonės ir ūkio valdybą, prašydamas atnaujinti jam lakūno licenziją. Deramai įvertinusi Rusto 1987 m. nuotykį, valdyba atsisakė išduoti jam licenziją.

Tarptautinis inžinerinis techninis
pramoninės gamybos centras

„LIETUVOS SPORTINĖ TECHNIKA“

ATLIEKA

sportinės technikos projektavimo
darbus

ORGANIZUOJA

jų gamybą kooperatiniais pagrindais

REALIZUOJA

produkciją Respublikoje ir už jos ribų

KURIA

bendras įmones Respublikoje, TSRS ir
kitose valstybėse

VYKDO

prekybines operacijas su užsienio
firmomis ir organizacijomis

PADEDA

įgyti užsienio gamybos sportinę
techniką, varfotus automobilius.



TOLIS Jūsų paslaugoms



KREIPTIS: 232000 VILNIUS, Basanavičiaus 15. Telefonas 69-23-25.

sparnai

ISSN 0206-3867. „SPARNAI“. 1990. Nr. 3. 1—24.

80 kap

INDEKSAS 76782

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

