

ISSN 0206-3867

s p a r n a i



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
KILČIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Duota rinkti 1990.10.19. Pasi-
rašyta spaudai 1990.11.19.
SL 361. Formatas 60X90/8. Po-
pierių giliauspaudinis. Gilia-
spaudė. 3,9 sąl. ap. I. 2,12 sąl.
spalv. atsp. 3,35 apsk. I. Tir.
15.190. Užsakymas 1289. Kaina
80 kap. Redakcijos adresas:
232007 Vilnius, Polocko 16.
Telefonai: 61-39-83, 61-73-00.
Spausdino Lietuvos leidybos
įmonės „Spauda“ spaustuve,
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. Майроніс, 1/9.

© Sparnai, 1990.

VIRŠELYJE: Lietuvos padan-
gėje — Kauno aviacijos sporto
klubo lėktuvas.
Rimvydo STRIKAUSKO nuotr.

GERBIAMAS SKAITYTOJAU!

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

NEEILINIS LIETUVOS SDAALR SUVAŽIAVIMAS

1990 metų rugsėjo 27 dieną Vilniuje susi-
rinko Lietuvos SDAALR aktyvas. Inicijatyvinės
grupės siūlymu į šią konferenciją buvo pak-
viesti 250 delegatų, kuriuos lygiomis dalimis —
po 50 žmonių — išrinko penkių pagrindinių
draugijos veiklos krypčių atstovai. Delegatai
atstovavo aviacijos, mokymo įstaigų, sporto,
gamybinės bei miestų ir rajonų organizaci-
joms. Toks atstovavimo variantas buvo pasirink-
tas konstatavus, kad visuomeninė draugijos
dalis jos ankstesniojo vadovo generolo G. Tau-
rinsko veiklos dėka jau yra išblaškyta ir neat-
kuriamai sugriauta.

G. Taurinskas į konferenciją atvyko, bet, pa-
sakęs trumpą kalbą, netrukus paliko posėdžių
salę.

Delegatai didele balsų dauguma nutarė šią
konferenciją paskelbti neeiliniu draugijos su-
važiavimu. Suvažiavime buvo nutarta dirbti
dviem etapais. Pirmajame etape nutarta išrinkti
naują draugijos vadovybę, atgaivinti jos veiklą
ir pradėti rengti naujus draugijos įstatus bei
jos struktūrą. Po to suvažiavimas susirinks į
antrąją savo dalį ir įstatus bei struktūrą patvir-
tins.

Rinkimuose į naująjį Lietuvos SDAALR cen-
tro komitetą išrinkti 27 jo nariai. Buvo pasiūlyta
30 kandidatų, tarp jų ir generolas G. Tau-
rinskas. Centro komiteto nariais slapto balsavi-
mu buvo išrinkti:

J. Ambrozevičius,
R. Bankauskas,
A. Bražiūnas,
J. Davidsonas,
P. Gridziūška,
A. Jonušas,

V. Jukna,
M. Karpavičius,
C. Karalius,
V. Kavaliauskas,
J. Kinduryš,
J. Marculanas,
B. Mšastas,
A. Navickas,
R. Nikolajevs,
A. Norvilas,
R. Paksas,
S. Ramoška,
B. Rauduvė,
Š. Skapcevičius,
A. Sruogis,
V. Stankevičius,
A. Šerelis,
K. Vaičaitis,
A. Valiauga,
V. Volikas,
Z. Zdzichauskas.

Suvažiavimo darbe dalyvavo bei kalbėjo Lie-
tuvos Respublikos ministrės pirmininkės pa-
vaduotojas R. Ozolas ir Krašto apsaugos de-
partamento generalinis direktorius A. Butkevi-
čius.

Iškart po suvažiavimo įvyko Lietuvos
SDAALR centro komiteto plenumas, kuris aps-
varstė organizacinį klausimą. Plenumas Lietu-
vos SDAALR centro komiteto pirmininku išrin-
ko Algimantą NORVILĄ, Lietuvos Respubli-
kos Aukščiausiosios Tarybos deputatą, o pava-
duotoju — Vilių KAVALIAUSKĄ, ir anksčiau
dirbusį šiose pareigose.

„SPARNŲ“ inf.



Suvažiavimo salės vaizdas

R. ROŽICKO nuotr.

„Norime skaityti „LIETUVOS SPARNUS“

„Sparnų“ skaitytojų anketoje, paskelbtoje trečiajame žurnalo numeryje, buvo ir toks klausimas: „Ar Jus patenkina žurnalo pavadinimas, jeigu ne — kokį siūlote?“ Klausimu į šį klausimą atsakė A. Požkonis iš Rokiškio: „Jdomu, kaip vadinosi Nepriklausomoje Lietuvoje panašus žurnalas?“ Tuo tarpu daugelis šia prasme labiau informuotų skaitytojų, kaip šiaulietis K. Petraitis, atsako tiesiai — „Lietuvos sparnai“. Ir ne iš pirmo laužtas toks pasiūlymas. „Lietuvos sparnai“ pradėjo eiti 1935 metais ir tokiu pavadinimu buvo leidžiami iki Lietuvos okupacijos 1940 metais. Bet ir tada Lietuvos aviatorių leidinys nenustojo eiti. Jam tik pakeitė pavadinimą, perkrikštijo „Liaudies sparnais“. Karui prasidėjus leidinys daugiau nebepasirodė.

Nepasirodė jis ir po karo. Sunkio kotas Lietuvos aviatorių sportinis gyvenimas pradėjo atsigaivinti šeštą, septintą dešimtmečiais. Tuometinės Lietuvos aviacijos sporto federacijos iniciatyva 1968 metais išėjo pirmasis „Sparnų“ numeris. Retai, vos kartą į ketvirtį aplankydamas savo skaitytojus, žurnalas vis tik spėjo sukrauti į jų lentynas po 89 numerius. Pavarčius tiek dabartinius „Sparnus“, tiek jų pirmtakus, pirmiausia reikia pripažinti, kad tarp jų daugiau bendro, negu skirtingo. Atsižvelgdama į skaitytojų anketose išreikštą nuomonę, redakcija nutarė šį jų prašymą patenkinti ir nuo 1991 metų vėl leisti „Lietuvos sparnus“.

Didžioji dauguma skaitytojų vieningai pageidavo palikti visą žurnalą vien aviacijai, atsisakant kitų technikos sporto šakų. Teisingai pastebima, kad išeinant vos keturis kartus per metus, esant tokiai daugybei technikos sporto šakų, neveikti ką nors ženklesnio jų labui neįmanoma, o aviacijos mėgėjai tik skriaudžiami. Taip ir yra iš tikrųjų. Žinoma, ne iš gero gyvenimo visi buvo susprausti į mūsų tokį ploną ir tokį retą leidinį. Tačiau dabar juk nėra kliūčių leisti kokius tik nori žurnalus, taigi aviacijai bus grąžintos jos „buvusios teritorijos“.

Labai mielai patenkintume ir dar vieną skaitytojų pageidavimą — leisti žurnalą kiekvieną mėnesį. Tik pažadėti šito, deja, dar negalime. Popieriaus tiekimo reikalai tebėra tokie painūs, kaip ir viskas mūsų gyvenime šiuo metu. Neabejotina tik, kad ir redakcijos tikslas — leisti mėnesinį žurnalą. Mūsų nuomonė sutampa su skaitytojų pageidavimais. Tikėkimės, kad laukti ne-reikės labai ilgai.

Beje, neretas skaitytojas pageidautų ne tik dažnesnio „Sparnų“ leidimo, bet ir didesnės apimties.

Atrodytų, kas per beribiai norai! Tačiau viskas pasidaro labai suprantama, kai susipažįsti, kokios tematikos medžiagos skaitytojai pasigenda žurnale.

Pastovaus skyrelio labai pageidauja stendinių modelių kolekcionieriai. Jiems rūpi, kad būtų pateikta lėktuvų ir sklandytuvų išvaizda, brėžiniai, dažymo ir ženklavimo schemos. Ypač tai pasakytina apie techniką, su kuria skraidė lietuviai lakūnai.

praeitimi, kuri tikrai yra turininga, pamokanti ir įkvėpanti. Prie daugelio temų, matyt, teks grįžti dar ne kartą. Nors jos jau ir buvo nagrinėtos „Sparnų“ puslapiuose, daugeliui jaunų žmonių jos tėra žinomos tik paviršutiniškai arba nežinomos visai.

Susipažinus su skaitytojų pageidavimais, ryškėja bendras visų noras — žurnalas turi būti grynai aviacinis ir grynai tradiciškai aviacinis, kokių pasaulyje leidžiama ne-

mažai. Apie tai byloja kiti išreikšti skaitytojų norai: lėktuvų (pirmoje eilėje lietuviškų) brėžiniai; karo aviacijos istorija, oro kovos; diržabliai, oro balionai; ultralengvi skraidantys aparatai; saviaviečių konstruktorių kūryba; aviakatastrofos; užsienio lietuviai — aviatoriai; lakūnų bandytojų darbas; įdomesni brėžiniai ir patarimai aviamodeliuotojams; daugiau rašyti apie parašutizmą ir aukštąjį pilotąžą; įžymūs žmonės; lėktuvų gamybos technologija ir praktiniai patarimai.

Siūloma išplėsti ir skyrelį „Klausiate — atsakome“. Tačiau čia redakcijai tenka tik pusė darbo — atsakymas. O įdomų klausimą, kuris rūpėtų daugeliui, atsiųsti turite Jūs.

Retkarčiais nuskamba ir pasiūlymas neberašyti apie varžybas. Tačiau kiti prieštariauja, kad apie aviacijos sporto varžybas rašoma dar mažai. Mūsų išvada — reikia mažiau tradicinio vandens varžybų aprašymuose, o daugiau — jų specifika charakterizuojančios medžiagos. Kartu, bent keliomis eilutėmis, turi būti paminėtos visos aviacijos varžybos Lietuvoje ir lietuviams dalyvaujant užsienyje, kad žurnalas atliktų ir sporto metraščio vaidmenį.

Nors paskutiniuose žurnalo numeriuose apie kosmonautiką rašoma itin daug (bent jau daugiau negu bet kada anksčiau), tokios medžiagos, skaitytojų nuomone, vis dar trūksta.

Taigi, bent paskubomis susipažinus su žmonių norais, tenka prisipažinti, kad galimybės ne visai juos atitinka. Būtina leisti mėnesinį žurnalą. Tačiau materialinių išteklių tam trūksta.

O svarbiausias prašymas — dalyvaukite kuriant naujus „Lietuvos sparnus“. Rašykite mums, siųskite nuotraukų, siūlykite temas, klauskite, rekomenduokite perspausdintą medžiagą ir visa kita, ką dar sugalvosite.

Sarūnas SKAPCEVICIUS



Daug pageidavimų plačiau supažindinti su užsienio aviacijos technika. Dabar šis skaitytojų noras dar labiau suprantamas, kai aviaciniai užsienio žurnalai Lietuvos skaitytojų, matyt, nepasiekia. Bent artimiausiu metu. Aviacijos mėgėjų visuomenė domina naujovės konstravimo biuruose ir gamyboje, naujų aparatų techniniai duomenys. Ir toks skyrelis, kaip sakoma, verkiant reikalingas.

Nemažėja ir, matyt, niekada nemažės dėmesys aviacijos istorijai. Dabar vėl kilo nauja banga, ypač jaunimo, domėtis Lietuvos aviacijos

KOMENTARAS SU PASKAIČIAVIMAIS. „Lietuvos sparnai“ pradėjo eiti 1935 metais. Iki 1940 metų pradžios jieėjo kiekvieną mėnesį po vieną kartą. Nuo 1940 metų „Lietuvos sparnai“ pradėjo eiti du kartus per mėnesį. Kaip žinome, Lietuva buvo okupuota 1940 metų birželio mėnesį, bet „Lietuvos sparnai“ darėjo iki rugpjūčio. Tik nuo rugpjūčio žurnalo pavadinimas buvo pakeistas. Pradėjo eiti „Liaudies sparnai“. Per visą laiką buvo išleisti 87 „Lietuvos sparnų“ numeriai.

„Liaudies sparnai“ savo numeraciją pradėjo nuo vienetų. 1940 metais išėjo 10 žurnalo numerių, o 1941 metais, iki karo pradžios — 9. Tokiu būdu iki Antrojo pasaulinio karo Lietuvos aviacijos žurnalas pasirodė 106 kartus.

Po karo „Sparnų“ pirmasis numeris buvo išleistas 1968 metais. Šis žurnalas yra 89-asis po šio atgimimo. Taigi iš viso jau yra išleisti 195 lietuviško aviacijos žurnalo numeriai.

Kai sekančiais metais skaitytojai gaus pirmąjį žurnalo numerį, kuriam bus grąžintas steigėjų suteiktas vardas — „Lietuvos sparnai“ — tai bus ir 196-asis jo numeris nuo pasirodymo.

Siemet šeštajam respublikiniam ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydžiui parinkta vieta Panevėžio ATSK aerodromas—ko gero, labiausiai tinkama tokiam renginiui. Visiems dalyviams atvažiuoti—vienodai toll. Skraidymų aikštelė, galima sakyti, miesto viduryje—todėl patogiu atvykti žiūrovams. Į Pociūnus, Seduvą ar Netonis suvažiuodavo tik tie, kam labai rūpi aviatorių kūryba.

Apžiūrai buvo pateikta aštuoni lėktuvai ir dešimt motorizuotų skraidyklių. Be jau praeituose sąskrydžiuose matytų vilniečio A. Lukoševičiaus „Atgimimo“, oreivių iš Pakruojo brolių Romo ir Broniaus Vainelių „Egzotikos“, originalios konstrukcijos lėktuvėlių pastatė ukmergiškiai Z. Krogertas, V. Laužadis, J. Piščikas ir R. Blažys. Jo liemuo sukniedytas iš 1,5 milimetro aliuminio skardos, lengvas ir tvirtas. Variklis—„Buran“. Nors konstruktoriai savo darbą vertino labai kukliai, lėktuvėlis skriejo gerai.

Efektینگas skrydžiais patraukė dėmesį konstruktorius iš Marijampolės A. Košubos dvivietis aukštasparnis monoplanas „Šešupė“, savo komponente primenantis veteraną JAK-12. Kai kurie „Šešupės“ techniniai duomenys: svoris—500 kg, sparnų plotas—17 m², sparnų ilgis—12 m, variklis—„Valter“, skridimo greitis—130 km/h.

Aparatas patikimai suręstas. Juo

A. Košuba ir atskrido į sąskrydžio vietą.

Pernai V. Kengaila į Seduvą vykusią apžiūrą atskrido ne visai užbaigtu lėktuvu. Siemet žemės ūkio darbams skirta „Aušra“ jau gražiai nudažyta. V. Kengaila per šią vasarą nupirkė biologiniams preparatams 4000 hektarų dirvų. „Aušros“ kolūktui lėktuvo statybą kainavo 26 tūkstančius rublių. Šis manevringas ir ekonomiškas skraidymo aparatas, atrodo, galėtų būti labai naudingas žemės ūkiui. V. Kengaila viliasi gaminti lėktuvą serijomis, deja, šiuo klausimu neturi savo nuomonės Lietuvos žemės ūkio ministerija. Čia niekas nežino—reikalingas toks lėktuvas žemės ūkiui ar ne.

Gerų parametrų lėktuvą „Mika“ pademonstravo svečias iš Rygos V. Galejevas. Šis aukštasparnis dvivietis monoplanas sveria 800 kg, skraidymo greitis—140 km/h, skridimo tolis—800 km, variklis „Valter“.

T. Lukoševičius iš Šiaulių atgabeno dar neapskraidytą savo lėktuvą SML. „Skraidantis metalo laivas“,—išsiskyrė autorius. Šis žemaspar-

nis monoplanas padarytas iš sklandytuvo „Blanik“ mazgų, sveria 400 kg. Sumontuotas „Burano“ variklis turėtų jį pakelti,—tvirtina autorius.

Nepasisekė ir pasisekė anties tipo lėktuvo ZUM konstruktoriams M. Zubriakovui ir S. Junkevičiui iš Jonavos rajono. Pernai Seduvoje aparatas sunkiai kilo. Siemet po rekonstrukcijos kilo geriau, tačiau išbandant skrydyje užgeso vienas motoras. Nukritęs iš kelių metrų aukščio, aparatas buvo kiek aplamdytas. Pilotui tai kainavo truputį balmės. Du savos konstrukcijos varikliai ant sparnų tokiam lėktuvui nėra labai patikima. Geriau vienas galingesnis.

Skraidyklių kolekcijoje visus sudomino kauniečio K. Mikalausko iš „Bangos“ klubo motorizuota skraidyklė „Klumpė“. Tai, ko gero, pirmą vienvietę skraidyklę Lietuvoje, turintį vientisą kabiną—lopšį. Važiuklė dengta aptakiais gaubtais. Ore ši skraidyklė—beveik tokia kaip lėktuvas—skrieja bemaž 100 km/h greičiu. Tai pasiekta sumažinus

sparno plotą. Vietoj įprastų 16 m² čia sparnų plotas sudaro 13 m². Be to, viso sparno yra dviguba dangą. Skriejant sparnas beveik neišsigaubia ir oro pasipriešinimas sumažėja iki minimumo.

Turėjo problemą ir alytiškiai konstruktoriai J. Vaitkevičius ir V. Navickas iš „Varsos“ klubo. Jų dvivietės skraidyklės variklis netolygiai kaito. Tačiau alytiškiai pagamino specialų gaubtą variklio aušinimui, tad skraidė sėkmingai.

Žiūrovams ir specialistams kėlė pavydą kauniečių Alfonso ir Romo Liekių dvivietės skraidyklės, pagamintos Kijevo aviacijos gamykloje. Jose sumontuoti austriški 64 AJ galingumo „Rotaks“ varikliai greitai pakelia skraidyklę su pilotu į didelį aukštį. Tačiau kauniečiai nebūtų Liekiai, jeigu nerastų fabriko gamybos skraidyklėje ką nors tobulintina. Jie perdirbo kojinius valrus, trapeciją, pagamino savo prietaisų skydelius. Perdirbus kelis mazgus, keletą kartų sutrumpėjo skraidyklės surinkimas ir išardymas.

Sąskrydyje motorai gaudė nuorito iki vakaro. Dalyviai paskraidino kolegas, svečius ir žiūrovus. Gaila, dėl stipraus vėjo sąskrydžio programą teko sutrumpinti. Mažiau, kad nyksta ankstesniais metais tvyrojusi baimė ir įtarumo atmosfera, neliko apsidraudėliškumo. Nors skraidė visi kiek norėjo, sąskrydyje buvo gera tvarka.

**Ir nauji aparatai,
ir pažįstami veidai**
Mindaugo KURAIČIO tekstas ir nuotraukos



Savo lėktuvą surenka ukmergiškiai Z. Krogertas, V. Laužadis, J. Piščikas ir R. Blažys



Skrenda A. Kašubos „Šešupė“.



Kauniečio K. Mikalausko skraidyklės „Klumpė“ lopšys.



Šiauliečio T. Lukoševičiaus lėktuvas SML.

BON GIORNO, LITUANIA! LABA DIENA, LIETUVA!

Taip su mumis sveikindavosi italai. Po to sekantis klausimas paprastai būdavo — ar mūsų kalba skiriasi nuo rusų kalbos. Ilgai tekdamo įrodinėti, kad mūsų kalba yra ne slavų kilmės. Tačiau po kiek laiko mums paaiškėdavo, jog daugumai italų mes vis tiek esame „ruso“. Ką gi, 50 metų okupacija ir žmonių inertiškumas daro savo. Šiaip italai paslaugūs, nuoširdūs, ir, nors ir keista, ramūs. Mums neteko matyti, kad jie gestikuliuotų rankomis, skeryčiotųsi arba garsiai reikštų savo emocijas, išskyrus galbūt sveikindamiesi.

Taigi mes, — keturi Lietuvos sklandytojai: V. Sabeckis, S. Skalskis, D. Liaugaudas ir šių eilučių autorius, Centrinio Italijos aeroklubo kvietimu atvykę į tarptautines sklandymo varžybas Rieti mieste, labai greitai suradom bendrą kalbą su šios šalies žmonėmis. Miestas Rieti yra už 80 km į rytus nuo Romos. Tai Italijos geografinis centras. Miesto pakraštyje įsikūrus Italijos sklandymo sporto Centrinis aeroklubs (Aero Club Centrale di volo a vela). Jis garsus tuo, kad čia 1982 metais vyko

pirmasis Europos sklandymo čempionatas, o 1985 metais — pasaulio sklandymo čempionatas. Dabar čia kasmet rugpjūčio pirmoje pusėje vyksta tarptautinės „Viduržemio jūros taurės“ sklandymo varžybos (Coppa Internazionale del Mediterraneo), į kurias mes ir buvome pakviesti.

Šiose varžybose gali dalyvauti sportininkai iš bet kurio Europos klubo (žinoma, su savo sklandytuvu). Maksimalus dalyvių skaičius visose trijose klasėse neturi viršyti 30. Lietuvos sklandytojai V. Sabeckis ir S. Skalskis (kiti du buvo padėjėjai) rungtyniavo 15 metrų klasės sklandytuvais ASW-20, kuriuos išimties tvarka maloniai suteikė italų aeroklubs. Daugiausia dalyvių buvo italai. Be jų dar dalyvavo šveicarai (7 pilotai), austrai (5), vokiečiai (4), danai (2), prancūzai (2), angliai (1), na ir mes, iš Lietuvos.

Iš įžymiųjų reikėtų paminėti 1985 m. pasaulio čempioną standartinės klasės sklandytuvu italą L. Brigliadorį, taip pat nuo 1952 m. visų pasaulio čempionatų dalyvį 66 metų šveicarą Hansą Niefispachą.

Man asmeniškai labai imponavo kitas šveicaras — Simonas Leuteneggeris, kuriam per 1985 metų pasaulio čempionatą paskutiniu momentu iš rankų išsprūdo pasaulio čempiono medalis, nes jo sklandytuvus nustojo riedėti aerodromo taku, kai iki finišo buvo likę vos 500 metrų. Šis lieknas aukštas sportininkas yra tikras optimistas, tačiau dėl per didelio temperamento dažnai jo užimta vieta ne visada parodo tikrą sklandytojo meistriškumą. Taip pat reikėtų paminėti ir italų milijonierių Giorgio Orsi, kuris skraidė laisvos klasės sklandytuvu. Be jo finansinės paramos Riečio aeroklubiui būtų rieta.

Skraidymų rajonas tęsiasi į šiaurę — iki Florencijos, ir į pietus — iki Neapolio. Pučiant palankiam vėjui (vakarų, šiaurės vakarų) susidaro puikios skraidymo sąlygos. Tada debesų pado aukštis siekia 2—3 km, kilimai 3—6 m/s. Jei nusileidi žemyn, tenka naudotis oro dinaminiais kalnų aptekėjimais, o jei pakankamai drąsus, kalnų tarpekliais vinguriuojant galima nusukti iki šimto ir daugiau kilometrų nesukant spiralų.

Mūsų sklandytojams buvo ne lengva. Vis dėlto kalnai lieka kalnais. Kol sulaukėm itališkų licenzijų (pasirodo, italai ne mažesni biurokratai negu mūsų), į pirmą maršrutą teko išskristi nesitreniravus. Matomumas buvo itin blogas, debesų padas — 1800 m. V. Sabeckis užėmė 15 vietą, S. Skalskis — 25, nes tūpė į aikštelę.

Varžybų metu įvykdyti 9 pratimai. Geriausiai mūsų šalies pasirodė paskutiniame pratime — 295 km ilgio skridime. V. Sabeckis, atsilikęs vos 15 sek. nuo trečios vietos laimėtojo, buvo ketvirtas, o S. Skalskis — penktas. Kaip pastebėjo V. Sabeckis, tą dieną rungtyniauti buvo „lietuviškos sąlygos“. Debesų padas buvo taip aukštai (virš 3 km), kad kalnai skridimui neturėjo jokios įtakos.

Varžybos baigėsi italų pergale visose trijose klasėse. Vienintelis užsienietis, įsibrovęs į prizininkų trejetą, šveicaras H. Binderis, laisvos klasės sklandytuvu „Nimbus-3“ užėmė antrąją vietą. Mūsų šalies iš 29 dalyvių užėmė tokias vietas: V. Sabeckis — 12, S. Skalskis — 24.

Dėkojame šios išvykos sponsorui „Baltic Amadeus“ firmai ir jos generaliniam direktoriui J. Zalatoriiui, su kurių pagalba mums pavyko užmegzti ryšius su Italijos aviatoriais.

Jurgis STANAITIS

SU DAINA APIE ANBO

Ne be pagrindo sakoma, kad žmogaus nugalėti metal — tai jo sukauptas turtas.

Aleksandrui Svetikui, kuris pažymi gyvenimo 75-uosius, ši metų virtinė mena daug įdomių, neretai sudėtingų įvykių. Gal todėl iš atsiminimų glūdumos pirmiausia iškyla akininkos, primenančios mokslus Lietuvos karo lakūnų mokykloje, pirmuosius skrydžius garsiojo konstruktoriaus Antano Gustaičio sukurtais lėktuvais ANBO. Ir šiandien kiekvienose sklandytojų varžybose, kur tik teisėjauja Aleksandras Svetikas, susitikimuose su sportininkais laisvalaikio visada skamba Aleksandro smagiai dainuojama seniai seniai karo lakūnų sukurta daina apie ANBO.

Pokario metais, kai Telšiuose buvo kurtas aviacijos sporto klubas, Aleksandras buvo žinomas ir kaip neblogas sklandytojas. Lakūno įgūdžiai, skraidymų patirtis, matyti, ir lėmė tai, kad jis buvo paskirtas pirmuoju Telšių ATSK viršininku. Beje, Aleksandro Svetiko biografijoje žodį „pirmasis“ turėtume kartoti daug kur. Jis pirmasis pokario metais pradėjusio veikti „Masčio“ fabriko direktorius, pirmasis ir vienintelis iš mūsų aviatorių dar ir šiandien aktyviai teisėjaujantis net pačiose stambiausiose sklandytojų varžybose. Neabejoju, bičiuliai pasveikins Lietuvos aviacijos sporto veteraną. Savo ruožtu, palinkėčiau gerbiamam Aleksandrui tokios pat energijos dar ne vienerius metus trūskiant mylimais namais tapusiame „Mastyje“, žvalumo ir energijos visuomeninėje aviacinėje veikloje. Visur ir visada telydi pamėgta daina apie ANBO, nes praėję metal, kaip daina — brangus turtas.

Kazys KILCIAUSKAS

Sėkmė „Tigro medžioklėje“



Oro balionų flestoje Bremeno apylinkėse.

Vokietijoje Lietuvos oreiviai užėmė prizines vietas! Su šia žinia rugsėjo pabaigoje grįžome iš Bremeno, kur vyko tarptautinė oro balionų flesta, pavadinta imponuojančiu vardu „Tigro medžioklė“. Joje dalyvavo 26 komandos. Oro balionų kapitonas ir

vedlys flestoje iš kartą buvo „Kelling“ firmos pasiūtas „Tigrukas“. Nors lietuviams sportininkams skrydžio metu trūko daug įvairių pagalbinų techninių prietaisų, laimėti sekėsi neblogai: rungtyje metant markerį vokiečių ekipažas, skridęs balionu „Lietuva“,

užėmė antrąją vietą (pilotas R. Vienažindis), o kauniečiai su balionu „Vytis“ (pilotas G. Šurkus) — trečiąją. Nugalėjo vokiečių komanda.

Ingrida SEMAŠKAITE

LIETUVOS AVIACIJOS KLUBŲ

AVIAMODELIUOTOJŲ ČEMPIONATAS

Jau daug metų Biržų aviacijos sporto klubas priglaudžia rungtyniaujančius laisvai skraidančiais modeliais Lietuvos čempionato dalyvius. Ir tai nenuostabu, nes šio klubo viršininkas, sklandymo sporto meistras Vidmantas Jukna savo aviacinį kelią pradėjo tame pačiame aerodrome laidydamas skraidančius aviamodelius. F1A sklandytuvų modelių klasėje ir vėl buvo nepalenkiamas pasvalietis Rimantas Indrišonis. Jo modelis per tris ratus skraidė 1260 sekundžių. Antrą vietą iškovojo Šiaulių komandos sportininkas Vidas Dimavičius — 1215 sek., trečias — Sigitas Jakutis (Utena) — 1195 sek.

Modelių su gumos varikliais F1B klasėje čempionu tapo Rolandas Jasmontas (Kaunas). Jo modelis iš viso skraidė 1225 sekundes. Sidabro medalį iškovojo vilnietis Leonas Malachaitis (1190 sek.). Bronza atiteko Panevėžio atstovui Mariui Laurižiui, surinkusiam 1016 sekundžių.



Modelį skridimui ruošia 1990 m. Lietuvos čempionas Andrius Bukauskas.

Vilnietis Andrius Bukauskas su taimeriniu modeliu nugalėjo F1C klasėje. Rezultatas — 1246 sek. Antrą vietą užėmė taip pat vilnietis Danas Babenskas (1030 sek.) Bronzos medalis įteiktas Varėnos aviamodeliuotojui Stasiui Vilčinskui (906 sek.).

Komandomis nugalėjo Vilniaus I komanda. Antrą vietą užėmė Vilniaus II, o trečioje — Utenos rajono komanda.

RUNGTYNAVO MOTOSKRAIDŪNAI

Antrasis skraidymų motorizuotomis skraidyklėmis Lietuvos čempionatas įvyko Alytuje. Kiekvienas varžybų dalyvis atliko po keturis skridimus. Pirmas pratimas — nusileidimo tikslumas su išjungtu varikliu — parodė gerą sportininkų pasiruošimą. Maksimaliai galimus 800 taškų gavo net keturi skraidyklininkai. Malonu, kad tarp jų

ir vienintelė dailiosios lyties atstovė „Varsos“ klubo narė Angelė Šilinskaitė. Antrame skridime dalyviams reikėjo tiksliai nusileisti skrendant per pastatytą kliūtį. Čia ir vėl stipriausi buvo alytiškiai. Nugalėjo Arūnas Brazaitis, kurio skridimas įvertintas 940 taškų.

Įdomiai vyko trečiasis pratimas — skridimas 50 kilometrų maršrutu į tikslą ir atgal nustatytu laiku. Nugalėjo A. Brazaitis (2160 t.).

Paskutinis pratimas — taip pat 50 kilometrų distancija, tik maršrutas buvo išdėstytas trikampiui. Tiksliausiai skridimo grafiko laikėsi ir todėl įventė pergalę vilnietis „Ptero“ klubo atstovas Rimas Dudas (3040 t.).

Daugiakovėje visos trys prizinės vietos atiteko Alytaus „Varsos“ klubo skraidūnams. Čempionu tapo Arūnas Brazaitis (6893 t.). Antrą vietą užėmė Gintaras Katalynas (6591 t.), o trečią — Vidas Navickas (5996 t.).

Galima, bet čempionate dalyvavo tik septyni skraidūnai. Jeigu suprantama, kad neatvyko Klaipėdos atstovai (prieš pat varžybas klube įvyko nelaimingas atsitikimas), tai Utenos ir Kauno sportininkų nedalyvavimo niekuo negalima pateisinti.

NAUJI LIETUVOS AEROKLUBO GARBĖS NARIAI

Aviacijos entuziastų pastangomis 1927 metų gegužės 1 dieną Kaune buvo įkurtas Lietuvos aeroklubas (LAK). Remiamas visuomenės, tikrųjų LAK narių ir narių rėmėjų Lietuvos aeroklubas sukūrė gerą materialinę bazę ir plačiai išvystė aviamodeliavimo, sklandymo bei lėktuvų sportą. Pagal galiojančius įstatus klubo tarybos nutarimu buvo suteikiami ir Lietuvos aeroklubo garbės nario vardai. Iki 2-ojo pasaulinio karo šis vardas buvo suteiktas keturiolikai asmenų.

Pirmasis LAK garbės nario vardą gavo Lietuvos respublikos prezidentas Antanas Smetona. Toliau eilės tvarka: 2. ilgametis LAK pirmininkas profesorius Zigmas Žemaitis; 3. pirmojo pasaulyje sėkmingai skridusio lėktuvo kūrėjas Orville Wright; 4. divizijos generolas Stasys Pundzevičius; 5. vienas iš LAK kūrėjų, inžinierius architektas Vytautas Landsbergis-Zemkalnis; 6. transatlantinis lakūnas „Lituanikos“ pilotas Stepas Darius; 7. transatlantinis lakūnas „Lituanikos“ pilotas Stasys Girėnas; 8. Lietuvos nepaprastasis įgaliotinis ministras Londonė Bronius Kazys Balutis; 9. Lietuvos nepaprastasis įgaliotinis ministras Vašingtone Povilas Zadeikis; 10. Amerikos lietuvis lakūnas Antanas Kalvaitis; 11. transatlantinis lakūnas „Lituanikos II“ pilotas Feliksas Vaitkus; 12. Lietuvos karo aviacijos virši-

ninkas brigados generolas Antanas Gustaitis; 13. Naujosios Zelandijos lakūnė, pasižymėjusi tolimais ir transatlantiniais rekordiniais skridimais, Jean Batten; 14. finansų ministras, Tautininkų sąjungos generalinis sekretorius Juozas Indrišūnas.

Dabar atkurtas Lietuvos aeroklubas tarybos nutarimu buvo papildytas naujais garbės nariais. Penkioliktoju tapo sklandytuvų kons-



Pranas POŽERSKIS.



Balyš KARVELIS.



Vytautas PEŠECKAS.



Edmundas JASIONAS.

truktoriaus Balyš Karvelis; 16. Amerikos lietuvių aeroklubo kūrėjas Vytautas Pešeckas; 17. JAV gyvenantis Lietuvos aviacijos istorikas-lakūnas, daugelio leidinių autorius Edmundas Jasionas; 18. Anglijoje gyvenantis sklandytojas Pranas Požerskis; 19. pirmosios Lietuvos karo lakūnų laidos 1919 metais abs-



Simas STANAITIS.

52-AME TARYBŲ SĄJUNGOS ČEMPIONATE

Kaip žinoma, po kovo 11 dienos Lietuvos nepriklausomybės akto paskelbimo mūsų Respublikos sportininkai pareiškė, kad nestartuos TSRS rinktinėje ir nedalyvaus sąjungos čempionatuose. Nebaigė čempionato ir pasitraukė Kauno „Žalgirio“ ir Vilniaus „Statybos“ krepšinio komandos, nežaidė ir futbolininkai. Solidarizuodamiesi su kitais sportininkais į TSRS čempionatą nevažiavo aviamodeliuotojai, skraidūnai, nedalyvavo moterys sklandytojos. Europos čempionate TSRS rinktinėje nestartavo ir mūsų sklandytojai Antanas Rukas, Vytautas Mačiulis bei Vytautas Sabeckis. Tačiau laikui bėgant vis daugiau sportininkų pasijuto „nusikrausti“, vis dažniau buvo klausiama „ar reikėjo taip staigiai?“. Gal reikėjo tartis ir suteikti galimybę mūsų sportininkams TSRS čempionatuose startuoti be konkurencijos. O tuo metu kai kurie sportininkai nieko nepaisydami ir toliau dalyvavo TSRS čempionatuose, startavo jos rinktinėje.

TSRS sklandymo federacija, pasikvietusi savo čempionate dalyvauti Italijos, Rumunijos ir VFR sklandytojus, nutarė jį pavadinti atviru čempionatu. Taigi ir Lietuvos sklandytojams atsirado galimy-

GYVENIMO KRONIKA

bė jame dalyvauti kaip užsienio šalies atstovams. Bet liko pavojus, kad gali būti atimti į varžybas atsivežti sklandytuvai (maž SDAALR Centro komitete manoma, kad visa aviacinė technika įsigyta TSRS gynybos ministerijos lėšomis), nes Oriole jau sulaikyti ir į Lietuvą negrąžinami aviacijos gamykloje suremontuoti lėktuvai. Buvo susitarta, kad atsigabensime tik porą sklandytuvų, o likusius paskolins S. Anochino centrinis sklandymo klubas.

Keturi mūsų Respublikos sklandytojai rungtyniavo standartinės klasės, o keturi skraidė laisvos klasės sklandytuvais. Per čempionatą vyravo lietingi orai, tačiau laisvos klasės aparatais skraidžiuos sklandytojams vis tik pavyko įvykdyti penkis įskaitinius pratimus. Apmaudu, kad ketvirtame jų laimėjęs pirmą vietą ir iki tol daugiakovėje buvęs trečias, Antanas Rukas paskutiniame pratime viską prarado. Dėl fotokontrolės klaidų gavo nulį, ir viską susumavus atsidūrė septynioliktoje vietoje (iš 19 sportininkų.). Nugalėtoju tapo RTFSR sklandytojas Aleksandras Silvanovičius. Kitas prizines vietas užėmė Ukrainos atstovai: Vasilijus Rusnaks ir Nikolajus Kovalčiukas. Iš Lietuvos sklandytojų geriausiai pasirodė Algis Jonušas, iškovojęs ketvirtą vietą. Raimundas Duoblys užėmė dešimtą, o Vytautas Liniauskas penkioliką vietą.

Standartinės klasės sklandytuvais startavo 27 dalyviai. Čia įvykdytas varžybų minimumas — tik keturi įskaitiniai pratimai. Algis Miklaševičius, pradėjęs varžybas pergale pirmame pratime, vėliau užėmė žemesnes vietas, bet vis tik sugebėjo daugiakovėje užimti prizinę trečią vietą. Kiti mūsų Respublikos atstovai — Vytautas Mačiulis, Gintaras Drevinskas ir Gintautas Butnorius užėmė atitinkamai penktą, šeštą ir dvidešimt pirmą vietas. TSRS čempiono vardą iškovojo Estijos sportininkas Matti Sillajoe. Antrą vietą užėmė Ukrainos sklandytojas Vladimiras Ševčenko.

NUGALĖTOJAI NEGAVO NET DIPLOMŲ

Gražu buvo žiūrėti į paauglius, kurie keturias dienas tarsi skruzdėlės tapė sklandytuvus iš nutūpimo vietos į startą ir skraidė Panevėžio aerodrome. Čia vyko 1990 metų jaunųjų sklandytojų Respublikos čempionatas. Džiugu, kad jaunųjų sklandytojų mokyklų skaičius Lietuvoje kasmet didėja. Štai ir šiemet čempionate dalyvavo net 46 dalyviai, atstovaujantys 13 komandų. Atlikti keturi įskaitiniai pratimai — skridimai skirtinguose aukščiuose. Skridimų metu teisėjai 10 balų sistema vertino pakilimą, horizontalų skridimą nustatytame



Varžybų nugalėtoja — Kauno komanda (iš kairės): Ramūnas Janušauskas, Kastytis Žibas ir Mindaugas Žaliukas.



Ore — sklandytuvas LAK-16.

aukštyje, sklendimą ir tūpimo elementus. Skraidymuose gera pilotavimo technika pasižymėjo Kauno sklandytojai. Daugiakovėje individualiai jie iškovojo visas prizines vietas ir nugalėjo komandomis. Čempiono vardą pelnė Mindaugas Žaliukas, surinkęs 994 taškus. Antrą vietą užėmė Ramūnas Janušauskas (978 t.), o trečią — Kastytis Žibas (977 t.).

Kauno komanda surinko 2949 taškus. Antroje vietoje — Telšiai (2797 t.) ir trečioje — Biržų jaunieji sklandytojai (2795 t.).

Sklandžią varžybų eigą jauniems sklandytojams apėmė paskutinis akordas — čempionato uždarymas. Mieste iškabinti plakatai į aerodromą sukvietė tūkstančius panevėziečių. Visus viliojo po uždarymo ceremonijos jau tradicija tapusi aviacijos šventė. Išpuoštoje aplinkoje, plevėsuojant vėliavoms ant pjedestalo kopė nugalėtojai, jiems grojo orkestras. Tačiau tiek atskirų pratimų, tiek daugiakovės prizininkai nesulaukė nei medalių, nei diplomų... Dėl dėdžių iš LAK vadovybės apilaidumo vietoj džiaugsmo vaikų veiduose išvydome liūdnas šypsenas. Jaunųjų sklandytojų komisijos pirmininkas Raimundas Zaluba į čempionatą neatvyko, nes jis pats norėjo

paskraidyti Paluknyje. O atvykusi į uždarymą LAK pirmininko pavaduotoja Onutė Horodničūtė sakėsi apie apdovanojimus nieko nežinojusi. Daugumai vaikų tai buvo pirmosios gyvenimo varžybos, kurių išpūdžiai paprastai išlieka visam laikui. Apmaudu, bet tokie arba panašūs atvejai pas mus kartojasi dažnai. Štai neseniai Respublikos motoskraidžių čempionato Alytuje uždarymui diplomai buvo atvežti, tačiau visi pirmo laipsnio...

Negaliu neprisiminti praėjusiais metais įvykusių jubiliejinių Baltijos žalių aviacijos varžybų uždarymo ceremonijos Kauno aerodrome. Tūkstančiai žmonių plojimais sveikino ažuolų vainikais papuoštus nugalėtojus. Gražu, tačiau kyla klausimas, kodėl organizatoriai, prisimindami jubiliejų, visiškai užmiršo žmones? Ar negalėjo uždarymo ceremonijoje žiūrovams pristatyti aerodrome buvusius prieš 50 metų vykusių varžybų dalyvius? Ar nereikėjo pagerbti pirmuosius Lietuvoje sklandymo sporto meistrus Vytautą Dovydaitį, Anatolijų Kavunovą? Pirmąjį iš lietuvių iškovojo TSRS čempiono vardą Juozą Jaruševičių ir minioje tyliai vaikščiojantį 1939 metais tame pačiame aerodrome skraidžiusį Estijos komandos sklandytoją Ants Saar?

Palyginimui galima prisiminti, kaip tokio pat jubiliejaus proga Kauno sporto halėje buvo paminėti krepšininkai...

Nuleidus Lietuvos čempionato vėliavą susirinkę komandų vadovai apsvarstė mūsų jaunųjų sklandytojų dalyvavimo TSRS čempionate galimybes. Nors organizatoriai — Tartu aeroklubas — pažadėjo iškelti trispalvę vėliavą, o mes būtume atstovavę tik savo klubams, nutarta į Estijos Vyru mieste vyksiančias varžybas nevažiuoti. Kažin, ar tai geriausias sprendimas?

„VIDZEME 90“

Praėjusiais metais Kaune po Baltijos žalių sklandymo pirmenybių, svarstant tolimesnę ateitį, buvo numatyta jas ir šiais metais organizuoti Pociūnų aerodrome. Tačiau dėl to, kad buvo sulaikytos užsieniečiams vizos ir dėl ekonominės blokados, Lietuvos aeroklubui teko šio sumanymo atsisakyti. Eilinių, 21-ųjų Pabaltijo varžybų organizatoriais tapo Latvijos aeroklubas, pasikvietęs dalyvauti visas Baltijos jūros pakrantėje esančias šalis. Varžybos, pavadintos „Vidzeme 90“, vyko Cėsio aviacijos sporto klubo aerodrome. Dalyvavo Estijos, Lietuvos, dvi žėimininkų komandos, visa Suomijos ekipa ir vienas Švedijos atstovas.

Visi vienuolika laisvos klasės sklandytojų skraidė Prienų PKB sportinės aviacijos gamykloje pagamintais sklandytuvais „Lietuva“ LAK-12. Pabaltijo čempiono vardą iškovojo mūsų Respublikos atstovas, Kauno ASK instruktorius Gediminas Nevulis, beveik dviem šimtais taškų aplenkęs šių metų TSRS čempioną estą Matti Sillajoe. Trečioje vietoje liko individualiai startavęs panevėžietis Vytautas Liniauskas.



Gediminas NEVULIS

Standartinės klasės aparatais nugalėjo Latvijos sklandytojai. Čempionu tapo jų pirmosios komandos sportininkas Guntis Koks, antroje vietoje liko antrosios komandos atstovas Andis Bukontas. Trečias buvo startavęs individualiai mūsų Respublikos sklandytojas Algis Miklaševičius.

Dėl Pabaltijo čempionės vardo

NUKELTA | 9 p.

NORAS DAUG REIŠKIA

Sis laikas negalėjo neateiti. Neturtinga valstybė išlaikė šitiek brangių aviacijos sporto klubų. Šimtai lėktuvų ir sklandytuvų, šimtai etatinių darbuotojų, upės benzino. Tačiau ši materialinė gausa nesukurdavo dvasinės kiekybės ir kokybės, kuriai praktiškai buvo pajėgi. Šalia sporto entuziastų klubuose trynėsi žmonės, kurie skraidė žiniaraščiuose, kad galėtų gauti algą ir nurašyti benziną. Tai viena. Antra — daugybei aviacijos mylėtojų į aviacijos sporto klubus durys buvo paprasčiausiai uždarytos. Pavyzdžiui, dėl amžiaus ar sveikatos apribojimų ir pan. Įvairios Lietuvos aviacijos sporto negalios išryškėjo Respublikai einant į nepriklausomybę. Neapibrėžtoje šiandienos situacijoje, atrodo, geriausiai jaučiasi prie atkurto Lietuvos aeroklubo veikiantys konstruktorių ir pilotų mėgėjų klubai, kurių nariai geba ne tik skraidyti, bet ir skraidymo aparatą pasistatyti.

Atsitiktiniai žmonės lėktuvų nestato. Kad Lietuvoje yra daug žmonių, norinčių turėti nuosavus sparnus, parodė jau pirmoji ultralengvų skraidymo aparatų apžiūra, vykusį 1985 metais Netonyse. Šiandieniniai mėgėjų pilotų ir konstruktorių klubai, įsikūrę Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje, Vilniuje, išsivadavę iš siaurų ULSA reglamento rėmų, gali statyti ir paruošti žmones pilotuoti praktiškai bet kokį lėktuvą.

Vienas veikliausių tokių žmonių susivienijimų — 1988 metais Paluknėje įsikūręs Vilniaus konstruktorių pilotų mėgėjų klubas. Jo branduolį sudarė mėgėjiškos aviacijos sferose seniai pagarsėję konstruktoriai ir pilotai R. Aleksejus, V. Klimovskis, J. Jakavičius, A. Lukoševičius. Skraidymams vado-

vauja atsargos karo lėkūnas A. Dzīgala. Visos pareigos — visuomeninės. Žmonės turi šešis pačių pasigamintus ir tris serijinės gamybos lėktuvus JAK-18T, pirktus iš Kirovogrado aviacijos mokyklos.

Klubas išsinuomojo Vilniaus 47-osios vidurinės mokyklos pusrūsį. Išnešus iš jo 1500 m³ žemių ir suremontavus pusrūsį, čia įrengta 400 m² ploto klubo gamybinės ir mokymo patalpos, sandėliai. Patalpų remontas, naujų skraidymo aparatų statyba, turimų priežiūra ir eksploatacija nemažai kainuoja, tad bandoma prasimanyti pinigų komerciniais skraidymais. Veiklos pradžioje parėmė Lietuvos jaunimo techninės kūrybos koordinacinis centras. Šį sezoną klubo nariai skraidė mažiau negu galėjo. Kadangi karingi generolai pagrasino atimsią visą aviacinį turtą, kuriam laikui prisiėjo viską išslapstyti po kaimus, daržines. Be to, dėl blokados buvo labai sunku gauti specialaus benzino B-91 JAK-ams. Vyrai norėjo šioms lėktuvams nau-

doti automobilinį benziną. Deja, gavo kategorišką specialistų atsakymą — jokių būdų! Naudojant kitokį kurą, gali subyrėti variklių stūmokliai, žiedai ir t. t. Rudeiop pavyko gauti tinkamo benzino, šeši klubo nariai išėjo apmokymo kursą ir gavo leidimą savarankiškai skraidyti.

Atvykę į mūsų aviacijos sporto klubus užsieniečiai, įpratę už viską mokėti, kraipydavo galvas. Nežinau, ar jie pavydėjo, ar stebėjosi tokia neregėta tvarka. Pas juos įdinėja arkliais, važinėja sportiniai automobiliai, skraidė žmonės, turintys daug pinigų arba labai labai norintys. Į panašią situaciją dabar pakliuvo ir Lietuvos aviacijos gerbėjai. Nežinau, kas bus ateityje, gal kai kurias aviacijos sferas parems Krašto apsaugos departamentas, bet šiandien realias galimybes skraidyti turi tik skraidūnų bei konstruktorių ir pilotų mėgėjų klubų nariai. O tai žmonės, kurie labai labai nori — atsitiktinių čia nėra!

M. KURAIČIO tekstas
ir nuotraukos



Klubo nariai prie savo lėktuvo Jak-18T.

„ORO

KAUTYNĖS”

AŽUOLYNE

Dvi dienas ažuolyne gaudė aviamodelių varikliukai — vyko Kauno miesto technikos sporto klubo „Dainava“ (viršininkas B. Damaševičius) organizuotos tarptautinės varžybos kordiniais modeliais. Dalyvavo Kauno, Klaipėdos, Alytaus, Jurbarko, Daugpilio (Latvija) bei Bialystoko vaivadijos (Lenkija) komandos. Sportininkai rungyniavo F 2 B klasės pilotажiniais ir F 2 D klasės „oro kautynių“ aviamodeliais.

Pilotажiniais modeliais pirmą vietą iškovojo daugkartinis Lietuvos čempionas V. Vasiliauskas (Klaipėda), antras — kaunietis J. Olekas, trečias — R. Suimbrys (Alytus).

„Oro kautynėse“ nugalėjo mišrus ekipažas: R. Suimbrys (Alytus) — G. Smailys (Kaunas), finale nugalėję Bialystoko sportininkus A. Goryną — R. Pakatą. Treti liko alytiškiai M. Suimbrys — A. Zapa-reckas.

Komandomis pirmą vietą užėmė Alytaus „Medvilnė“. Antroje — Bialystoko komanda, treči — Kauno TSK „Dainava“ aviamodeliuotojai.

Ričardas MACEJONAS
varžybų vyr. teisėjas

Respublikinės X moksleivių techninių sporto šakų spartakiados kartinginių varžybos vyko Vilniuje. Jose dalyvavo 104 sportininkai iš 5 miestų ir 13 rajonų.

50 ccm klasės kartingais sėkmingiausiai lenktyniavo kauniečiai Ramūnas Čapkauskas, Ugnius Čaplikas ir Martynas Bekampis. 125 ccm klasės kartingais prizines vietas sportininkai pasiskirstė taip: Kastytis Stankaitis, Romas Sakalauskas (abu Kaunas) ir Redas Masiliūnas (Šiauliai).

Komandomis tarp miestų pirmi buvo kauniečiai, toliau sekė Šiaulių ir Vilniaus atstovai. Rajonų grupės nugalėtojai tapo panevėžiečiai, palikę sekančiose vietose Tau-ragės ir Joniškio moksleivius.

Už gerą kartinginių paruošimą varžyboms padėkos raštais apdovanoti J. Strazdas ir A. Ceglaukas.

I. KAZLAUSKAITE,
RMTKR metodininkė



Varžybų momentas.

D. AUGAIČIO nuotr.

ATKELTA IŠ 7 p.

varžėsi septynios moterys. Pirmą vietą užėmė Liepojos ATSK sklandytoja Daina Vilnė. Antroji buvo estė Anu Harak. Atstovaujanti mūsų Respublikai Elena Ramelienė,

paskutiniame šeštame pratime padariusi taktinę klaidą, nusirito į septintą vietą.

Pabaltijo pereinamąją taure iškovoję Latvijos I komandos sklandytojai. Antroje vietoje — Lietuva, trečioje — Latvijos 2-oji komanda, ketvirta Estija ir penkta Suomija.

VARGINGAS DARBAS IR BLOKADOS DIENOS

Šiais metais aviacijos sporto klubų veiklą varžė rūstūs draudimai skraidyti ir blokadinų dienų gniaužtai. Kai kuriose aviacijos sporto šakose nebuvo surengti Respublikos čempionatai. Bet aviatoriai — ne tokie žmonės, kad sėdėtų „suglaudę sparnus“. Aviacijos sporto klubuose pagal galimybes vyko mokomieji ir treniruočių skraidymai, kai kurie sklandytojai, lakūnai pilotazinininkai, parašiutininkai, aviamodeliuotojai dalyvavo net tarptautiniuose startuose.

Keletas „Sparnų“ korespondento Kazio KILČIAUSKO užrašytų minčių iš pokalbių su aviacijos sporto klubų vadovais apie praėjusį vasaros sporto sezoną.

Audrius JONUŠAS, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininkas. „Didžiojo centro“ žodiniu nurodymu mūsų klubas nuo gegužės 1-osios kuriam laikui buvo uždarytas, nors oficialaus rašto ir nebuvome gavę. Balandyje dėl draudimų neskraidėme. Tik birželio ir liepos mėnesiais sekmadieniais ir nedarbo dienomis sportininkai galėdavo susirinkti į klubo aerodromą Pociūnuose. Vieni skraidė sklandytuvais, kiti atliko parašiutinius šuolius. Per vasarą priskraidėme labai nedaug — tik 800 valandų. Bet klubo rinktinė sugebėjo pasiruošti Lietuvos sklandymo pirmenybėms, kurios buvo surengtos Biržuose. Kai kurie sklandytojai dalyvavo varžybose Latvijoje ir Estijoje, kitose tarptautinėse varžybose. Iš naujai į klubą atėjusių sportininkų paruošėme ir savarankiškai skirti leidome šešiams sklandytojams.

Alfredas VAURAS, Telšių ATSK viršininkas. Klube šią vasarą skraidė 30 sportininkų ir 24 jaunieji sklandytojai. Savarankiškai skraidyti naujokų išmokėme nedaug — po vieną sportiniu lėktuvu ir sklandytuvu „Blanik“, trims sportininkams leidome skraidyti sklandytuvu „Jantar-standart“, Stasys Buškauskas ir Rimantas Šliažas nugalejo „Žemaitijos taurės“ sklandymo varžybose. Iš viso per sezoną klubo sportininkai priskraidė 1500 valandų.

Giedrius KILNA, Vilniaus ATSK viršininkas. Stengėmės dirbti kaip įmanydami, nors lakūnai instruktoriai net po keletą mėnesių negaudavo atlyginimo. Prisidėjo siūlyti neapmokamų atostogų. Daugiausiai sportininkai skraidydavo šeštadieniais ir sekmadieniais. Blokados savaitėmis nedirbome. Rūpinomės jaunų sklandytojų ruošimu. Savarankiškai skraidyti išmokėme penkis pirmamečius klubo sportininkus. Pajėgiausi sklandymo meistrai startavo Res-

publikos sklandymo pirmenybėse, kai kurie dalyvavo tarptautinėse varžybose Vokietijoje, Lenkijoje, Danijoje, Italijoje, atviraime TSRS čempionate.

Tomas JASMONTAS, Akmenės ATSK viršininkas. Pavasarį į klubą priėmėme penkiolika jaunų sportininkų. Tačiau dėl draudimų, blokados ir benzino stokos tiek pirmamečiai, tiek senbuviai sklandytojai skraidė mažai. Tačiau klubo instruktoriai sugebėjo paruošti ir išleisti savarankiškams skriejimams šešis pirmamečius. Baugu ir kalbėti — klubo darbuotojai (o jų yra vienuolika žmonių) visą vasarą negauna už darbą algų, nes SDAALR Centro komitetas nuo balandžio mėnesio neskiria klubui finansavimo. Kaip toliau gyvensime — sunku pasakyti. Galvojome apie verslus. Meilės aviacijos sportui šie metai dar neužslopino.

Vytautas STANKEVIČIUS, Kauno ATSK klubo viršininkas. Klube neskraidėme per blokadą ir tą mėnesį, kai buvo draudimas. Tokios nenormalios sąlygos slėgė ir sportininkus, ir lakūnus instruktorius. Ruošėmės respublikinėms lakūnų aukštojo pilotazo pirmenybėms, bet jos neįvyko. Klubo sportininkai rungtyniavo tik vieneriose varžybose — atvirose Vilniaus miesto pirmenybėse. Nepadaugėjo klube ir jaunų lakūnų; savarankiškams skrydžiams paruošėme tik du pirmamečius.

Tadas MATUKONIS, Alytaus ATSK viršininkas. Klubu 27 lakūnai sportininkai praktiškai beveik neskraidė. Jeigu ankstesniais metais priskraidydavome po 1500 ir daugiau valandų, tai šią vasarą — tik porą šimtų valandų. Klubo rinktinės nariai treniravosi daugiau, ypač ruošdamiesi Dariaus ir Girėno taurės aukštojo pilotazo varžyboms, kurios, deja, taip ir nebuvo surengtos. Kadangi pavasarį buvo nutrauktas klubo finansavimas, buvome priversti organi-

zuoti pagalbinus verslus. Įsigijome mašinų, kitokios įrangos. Visą sumontavome klubo patalpose. Iš plastmasinių medžiagų numatome gaminti technines detales.

Vidmantas JUKNA, Biržų ATSK viršininkas. Labai skūstis negalėjome. Klubu sportininkai skraidė pakankamai — daugiau kaip 1300 valandų. Jeigu palyginsime su ankstesniais metais, — trečdaliu mažiau. Paruošėme aštuonis jaunus sklandytojus savarankiškam skraidymui. Klubu bazėje surengėme Lietuvos sklandymo čempionatą trijų klasių sklandytuvais. Jeigu kalbėti apie ateitį, nerimą kelia jaunų sklandytojų ruošimo ir naujos skraidymo technikos įsigijimo problemos.

Arvydas GRIKSAS, Klaipėdos mėgėjiškos aviacijos klubo viršininkas. Mūsų skraidūnai daug lankiojo, bet varžybose neteko dalyvauti, nes jų nebuvo surengta. Motoskraidyklininkai rungtyniavo aviaralyje aplink Lietuvą. Jie savo jėgomis pasigamino dvi motorizuotas skraidyklas, trims motoskraidyklėms medžiagos pusfabrikačius klubas pirkė Voroneže. Didelę praktinę pagalbą klubui teikia Klaipėdos jungtinė aviaekadriklė (viršininkas Genadijus Gutkovas, vadovaujantis inžinierius Jonas Patlaba). Į klubo skraidūnų būrį šią vasarą atėjo penki nauji sportininkai.

Zigmas ZDZICHAUSKAS, Šiaulių ATSK viršininkas. Klube skraidėme tiek, kiek turėjome benzino. Per sezoną priskraidėme daugiau kaip 1400 valandų, pernai — 2000. Savarankiškams skraidymams daugiau stengėmės paruošti lakūnų, nes jie už paruošimą mokėjo pinigų. Iš pradėdantį sklandytojų mokesčio už skraidymus ir mokymą neėmėme. Tokios naujos sąlygos labai sugriežtino drausmę, sustiprino tvarką. Klubu sklandytojų rinktinė dalyvavo Respublikos pirmenybėse. Būtina pažymėti tai, kad visas rinktinės dalyvavimo varžybose išlaidas (pragyvenimas, benzinai, transportas, skraidymo technika) apmokėjo ne varžybų rengėjai, o mūsų klubas.

Pavasariį į klubą atėjo 14 jaunų sportininkų, iš kurių dešimt paruošėme savarankiškams skraidymams sklandytuvu. Beje, penketas gavo ir lakūno mėgėjo teisius pažymėjimą. Jie patys statosi lengvus skraidymo aparatus. Tokių aparatų kūrimas mūsų klube labai populiarus.

Rimantas DUDAS, Vilniaus aviacijos klubo „Ptero“ vadovas. Klube treniruojamasi 28 skraidūnai. Vasarą surengėme varžybas. Be to, motoskraidyklininkai rungtyniavo

aviaralio varžybose aplink Lietuvą. Trejetą pirmamečių klubo narių paruošėme savarankiškams skriejimams.

Bronius ZARONSKIS, Panevėžio ATSK viršininkas. Skraidėme visą vasarą, išskyrus blokadines savaites. Bet iš viso — tik pusę tų valandų, kiek priskraidydavome ankstesniais metais. Kad ir nelengvomis sąlygomis, lakūnai instruktoriai stengėsi. Mat šiais metais klubas gavo sportinį lėktuvą An-2 ir pilotazinį lėktuvą JAK-52. Be jau senas tradicijas turinčio sklandymo sporto, klube pradėjome kultivuoti lėktuvų aukštąjį pilotazą ir parašiutizmą. Vien tik šią vasarą išmokėme savarankiškai skraidyti du lakūnus pilotazinininkus su JAK-52, penkis sportiniu lėktuvu „Vilga“ ir keturiolika sklandytojų, taip pat paruošėme 30 parašiutininkų, kurių keletas per sezoną atliko po 50 šuolių parašiu. Aktyviai dirbo klubo jaunųjų sklandytojų mokyklos Kupiškėje, Kėdainiuose ir Panevėžyje. Klubu pajėgiausi sklandymo meistrai startavo Respublikos čempionate, atvirose TSRS pirmenybėse, varžybose pas kaimynus latvius ir estijus. Panevėžyje surengėme Lietuvos jaunųjų sklandytojų respublikines pirmenybes, lakūnų mėgėjų su savos konstrukcijos skraidymo aparatais respublikinį šąskrydį. Pažymėtina ir tai, kad klubo sportininkai aktyviai dalyvavo aviacijos sporto šventėse: du kartus Panevėžyje, Dotnuvoje, Zagarėje, Pilviškyje (Vilkaviškio raj.), Kraštuose (Biržų raj.) demonstruodami gausiai susirinkusiems žiūrovams sportinę programą.

Rolandas PAKSAS, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas. Klubu lakūnai pilotazinininkai skraidė ne per daugiausiai. Tik ketvirtadalis to, kiek ankstesniais metais. Vis tik savarankiškam skrydžiui paleidome dvyliką lakūnų iš keturiasdešimties, pavasarį į klubą priimtų pirmamečių. Pasikeitė ir klubo darbo profilis: nuo pavasario neberuošiame jaunimo tarnybai armijoje desantinuosiuose daliniuose, vasarą nutraukėme ir lakūnų, būsimų aviacijos mokyklų kursantų, ruošimą. Didelį dėmesį skyrėme tarptautiniams sportiniams ryšiams. Palaikome draugiškus ryšius su Austrijos, Suomijos klubais, naujai užmezgėme bendradarbiavimą su atskirais Vokietijos bei Šveicarijos aviacijos sporto klubais. Mūsų lakūnas instruktorius Eltonas Maleckis kurį laiką Suomijoje treniravo vietoj klubo lakūnus pilotazinininkus. Savo skraidymų bazėje surengėme tik atviras klubo aukštojo pilotazo varžybas. Iš visų startavusių geriausiai pasirodė žinoma lėktuvų sporto meistrė Onutė Motiejūnaitė.

Kaip matome iš glaustų pasakojimų, daugelyje Respublikos aviacijos sporto klubų šią vasarą tvyrojo slogi nuotaika. Slėgė netikrumas mėginant organizuoti asociacijas, įvairius plenumus, susirinkimus. Visur skraidyta mažiau, negu bet kuriais ankstesniais metais. Bet rankų nenuleista. Instruktoriai stengėsi ugdyti sportininkų meistriskumą, išmokyti kuo daugiau jaunimo skraidyti, aktyviai puoselėti klubų veiklą.

Kažin, kokie bus kiti metai?

Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo sklandytojai Stasys Stasiūnas ir Sigitas Levulis (komandos vadovas Leonardas Juozėnas) viešėjo Vokietijos Demokratinėje Respublikoje ir dalyvavo tarptautinėse sklandytojų varžybose. Buvo rungtyniaujama dviviečiu sklandytuvu „Puchač“.

Varžybos vyko sklandymo klubo aerodrome, kuris yra apie 13 kilometrų į rytus nuo Jenos miesto. Aerodromas nedidelis, 380 m virš jūros lygio.

Stasys ir aš aerodromo rajone paskraidėme pusantros valandos. Po pietų varžybų dalyviai pasižymėjo ant žemėlapių draudžiamą zoną išilgai Vakarų Vokietijos sienos. Kaip pastebėjome, ten beveik visi dalyviai naudoja žemėlapius 1 cm — 2 km. Juose ryškios linijos pažymėtos vietovės ir tarptautinės oro trasos, aerouostų zonos, visi aerodromai su tūpimo-pakilimo takais ir be jų, aviacijos sporto klubų ir lauko aerodromai, kuriais naudojasi žemės ūkio aviacija, visi aukštesni kaminai, bokštai ir kiti įrenginiai, jų aukštis virš jūros lygio ir paties statinio aukštis, pagrindiniai aerouostų ir aerodromų antžeminiai įrenginiai, kuriais naudojasi aviatoriai.

Šių tarptautinių varžybų dalyvių amžius buvo labai įvairus — nuo 18 iki 70 metų. Pavyzdžiui, du Vakarų Vokietijos ekipažai buvo jauni (20—24 metai), o trečiojo sklandytojai jau 60—70 metų.

Dviese sklandytuve



S. Stasiūnas (priekyje) ir S. Levulis „Puchačo“ kabinoje.

Mes buvo pasiėmę skraidymų knygutes ir medicinos lapus. Tačiau ten pagrindinis dokumentas yra licenzija skraidyti. Tokių dokumentų neturėjome. Iškilio klausimas ir dėl skraidymo technikos draudimo. Dėl to turėjome pasirašyti vokiečių kalba išspausdintus popierius, kad jeigu kas atsitiks — pretenzijų neturėsime. Krito į akį tai, kad dauguma pilotų arba antrųjų pilotų (šturmanų) skraido su akiniais. Ir jokios problemos. Ypač nustebome, kai vienas teisėjų, 50-ties, o gal ir daugiau

metų žmogus, su akiniais ir abiejų rankų protezais (neturi rankų beveik iki alkūnių) sėda į sklandytuvą, puikiai pakyla, skrenda ir nepriklaistingai nutopia. Mums tai buvo kažkas nepaprasta, o ten — normalus reiškinys.

Varžybose dalyvavo 28 ekipažai: Vokietijos Demokratinės Respublikos klubų sklandytojai, trys ekipažai iš Vakarų Vokietijos ir mes iš Lietuvos. Buvo kviešti Čekoslovakijos ir Lenkijos sklandytojai, bet jie neatvyko. Prieš var-

žybas ir jų metu nebuvo sklandytojų medicininių, taip pat technikos tikrinimų. Ten tokie dalykai nesuprantami. Klube etatinių medicinos darbuotojų nėra. Kiekvienas už savo sveikatą būklę atsako pats, už sklandytuvo techninę būklę — taip pat.

Varžybų uždarymas buvo surengtas Jenos miesto kultūros namuose. Tai buvo labai gerai organizuotas renginys su programa ir kukliomis vaišėmis. Mes šiose tarptautinėse varžybose bendroje įskaitoje užėmėme penkioliktą vietą, iš viso nuskridę 1607 kilometrus.

Varžybų organizacija buvo nepriklaistinga. Mus priėmė labai draugiškai. Greta kitų šalių vėliavų varžybų vietoje plevėavo ir mūsų Respublikos trispalvė.

Klube, kurio bazėje vyko varžybos, tėra trys etatiniai darbuotojai. Klubu viršininkas — neetatinis. Jis dirba vienoje Jenos gamykloje, kuri klubui padeda materialiai (neaišku, kaip yra dabar, kai Vokietija tapo vieninga valstybė). Gamyklos vadovybės atstovai dalyvavo varžybų atidaryme, o varžybų uždarymo metu įteikė nugalėtojams prizus. Klubu patalpose — ideali tvarka ir švara, kiekvienas daiktas turi savo vietą. Pastato rūsyje skoningai įrengtas bufetas, kuriame kiek nori visokių gėrimų, žinoma ir alaus. Lankytojus aptarnauja patys klubo nariai.

Sigitas LEVULIS

Dėl Žemaitijos taurės

Žemaitijos aviacijos sporto klubų sklandytojai kasmet rengia draugiškas varžybas. Įdomu ne tik rungtyniauti, bet ir sužinoti, kas geriau, produktyviau dirba.

Kai Stasys Kasperavičius, Telšių aviacijos technikos sporto klubo viršininkas, buvo išrinktas Žemaičių tarybos pirmininku, šioms varžyboms jis pasiūlė įsteigti Žemaitijos taurę, dėl kurios rungtyniautų sklandytojai trijų klasių sklandytuvais. Specialius prizus nugalėtojams iš medžio išdrožė Telšių liaudies meistrai.

Reikia pažymėti ir tai, kad varžybos dėl Žemaitijos taurės rengiamos ir jauniems sklandytojams.

Šiais metais suaugusių varžybos dėl Žemaitijos taurės kaip tik buvo organizuotos rugpjūčio mėnesį Telšių ATSK bazėje. 28 sportininkai iš Klaipėdos, Akmenės, Šilutės ir Telšių aviacijos technikos sporto klubų rungtyniaavo sklandytuvais „Lietuva“, „Blanik“ ir „Jantar-standart“. Komandinę pergalę ir didžiąją Žemaitijos taurę, kaip ir dera, laimėjo Žemaitijos sostinės Telšių sklandytojai. Atskirų klasių sklandytuvais geriausiai skraidė ir pirmas vietas užėmė: šilutiškis Vytautas Sveikauskas (su „Lietuva“), telšiečiai Stasys Buškauskas (su „Jantar-standart“) ir Rimantas Šliažas (su „Blanik“).

K. BAKŠTYS

...1990 m. liepos 24 d. į Akmenės aviacijos technikos sporto klubo aerodromą rinkosi jaunieji sklandytojai iš Žemaitijos. Šilutės, Telšių ir Akmenės klubų sklandytojai antrą kartą rungtyniaavo dėl pereinamosios Žemaitijos taurės, kurią pernai buvo laimėję akmeniškiai.

Pirmas pratimas — skridimas vieno metro aukštyje. Pirmas dvi vietas užėmė Telšių jaunieji sklandytojai. Trečioje liko Akmenės

atstovas.

Antro pratimo varžybose kiekvienam dalyviui reikėjo atlikti po du skridimus penkių metrų aukštyje. Skraidymai tęsėsi porą valandų. Visokių buvo skridimų. Vieni jų vertė džiugiai šypsotis, kiti — nevilties žvilgsnį nukreipti nuo netiksliai valdomo sklandytuvo. Ramūs buvo tiksliai teisėjai. Jaunųjų kolegų skrydžius vertino sklandymo sporto veteranai sporto meistras V. Dovėla, kandidatai į sporto meistrus A. Maneikis ir R. Jurkštas, pirmo atskyrio sklandytojas R. Gramas ir kiti.

Skelbiami pratimo rezultatai. Šį



Ant nugalėtojų garbės pakyls — Akmenės ATSK komandos nariai Vygantas Poderis, Arūnas Unikauskas, Remigijus Šlančiauskas ir Audronė Jankauskaitė.

V. PODERIO nuotr.

kartą sėkmė lydėjo šeiminius. Pirmoje vietoje — Donatas Navardauskas, antroje — Vygantas Poderis, trečioje — Remigijus Šlančiauskas. Atgimsta viltis. Viskas ne taip jau blogai.

Audronė Jankauskaitė buvo vieninga jaunoji sklandytoja, rungtyniauvusi varžybose. Tad visi apdovanojimai mergaitėms atiteko jai. Nei Telšių, nei Šilutės komandos mergaičių į varžybas neatsivežė.

Susumavus abiejų pratimų rezultatus, 1990 metų Žemaitijos taurės laimėtojai tapo Akmenės ATSK jaunieji sklandytojai. Komandai nugalėtojai skirta taurė liko namuose. Asmeniškai pirmą vietą užėmė Donatas Navardauskas, antrą — Telšių komandos atstovas Donatas Valauskas, o trečioje liko akmeniškis Vygantas Poderis.

Už tai, kad turėjo galimybę treniruotis ir tuo pačiu tapti Žemaitijos taurės varžybų nugalėtojais, Akmenės jaunieji sklandytojai nuoširdžiai dėkingi Akmenės rajono „Jučių“ (pirmininkas E. Paulauskas), Joniškio rajono „Tarybų Lietuvos“ (pirmininkas A. Unikauskas) kolūkiams, Akmenės rajono moksleivių namų direktorei V. Mockuvienei, aktyviai prisidėjusiems šefuojant sportininkus ir komandą.

Vidmantas ŽELVYS,
Akmenės aviacijos technikos
sporto klubo lakūnas
instruktorius

Jau blėso vakaro žaros. Alfredo pasiūlymas tokiu laiku užsukti į klubą buvo išties netikėtas ir nelauktas. Kol „viliukas“ iš miesto iki aerodromo aviacijos technikos sporto klubo (ATSK) būstinės tuos porą kilometrų dar dėdėjo asfaltuoti paruoštu skaldytu keliu, su klubo viršininku Alfredu Vauru spėjau išnarplioti keletą rūpimų klausimų.

— Jeigu aštuoniasdešimt trečiaisiais, kai buvau priimtas į klubą dirbti, man kas būtų pasakęs, kad lakūno sportininko profesija atsidurs pomėgio ir rūpesčių dvi valdysrės gniaužtuose, būčiau tik akis išpūtes ir pasijuokęs iš tokio „pranašo“. O štai dabar visa tai — reali mūsų gyvenimo šio kiadienų tikrovė.

Si nelinksma, su nostalgijos atspalviu klubo viršininko išsakyta mintis man sukėlė ištisą klausimų vortinę. Prisipažinsiu, aš tikėjau, jog Telšių aviacijos technikos sporto klubą, jo žmones aš jau seniai ir neblogai pažinojau. Čia senos ir turtingos aviacijos sporto tradicijos. Žemaitijos sostinės paugliai ir aplinkinių rajonų jaunimas noriai čia mokosi statyti aviamodelius ir skraidyti sklandytuvais, o šiais metais grupė vaikinių, pasikatinti Antano Bušmos, Eigirdžių gyvulininkystės komplekso darbuotojo, jau ir motorizuotą skraidyklę pasigaminio. Prisiminė ir ilgamečio klubo viršininko Stasio Kasperavičiaus triūsos vaisiai, kai nuoširdiems šefams iš „Masčio“ fabriko, kitų organizacijų bei rajono vadovybei padedant, buvo pasistatytas anгарas aviacinei technikai saugoti, klubo administracinės patalpos, jo rūpesčio dėka surinkta rašytinė, vaizdinė bei kita dokumentinė medžiaga apie klubo įkūrimą, jo istoriją, veiklą ir pasiekimus, apie visus buvusius klubo viršininkus, lakūnus instruktorius, geriausius sportininkus, civilines ir karo aviacijos lakūnus, kuriems pomėgio aviacijai kibirkštis buvo įžiebtą kaip tik šiame klube.

Mintys ir klausimai vijo vienas kitą. Nė nepajutome, kaip privažiavome klubo pastatą prie pat aerodromo. Langai žvelgė elektrai tviskančiomis akimis. Nejaugi vyksta sklandytų teoriniai užsiėmimai? Bet juk ne sezono metas. Alfredas, nutildęs „viliuko“ motoro gausmą, pakvietė į patalpas. Įėjęs buvau nustebintas: kambaryje, kuriame, kaip prisimenu, buvo didžioji mokymo klasė, rikiavosi siuvimo mašinų eilutė. Pajutau, kad į mane nukreiptos darbščių siuvėjų akys. Jau gilus vakaras, o moterys dar darbuojasi. Kodėl? Kam?

Vėl nauji klausimai. O gal tos siuvėjų akys ir išreiškia tą nebylų atsakymą į viršininko su nostalgija išsakytas mintis?

— Tapome verslininkais, — be pagiežos, bet ir be didelio džiaugsmo sustabdė mano nuostabą klubo viršininkas. — Ką turėjome daryti? Nuo vasaros pradžios klubas negavo iš centro anksčiau visada skiriamos finansavimo. Instruktoriai turi šeimą, reikia gyven-

ti, pavalgyti. Porą mėnesių galėjome verstis išeidami apmokamą atostogų. O toliau? Iš to, kad pasikraidindavome švenčių dienomis žmones už tam tikrą užmokestį, ne kažin ką sukaups. O paskui dar užgulė blokados savaitės. Kiekvienam, kad ir didžiausiam entuziastui, staigiai užgriuvusių rūpesčių našta užgožė pomėgį, nors nė vienas neatsisakė vilties skraidyti. Nuoširdus klubo bičiulis, ištikimas šefų vadovas „Masčio“ trikotažo gamybinio susivienijimo generalinis direktorius Kęstutis Stanžys, matydamas ir jausdamas mūsų vargus, pasiūlė įsigyti siuvarmas mašinas ir pradėti verslus.

Manau, kad ne taip jau svarbų, kaip ir kiek siuva darbštuolės moterys iš Telšių ATSK, kiek jos uždirba ir kiek lieka klubui. Praskaidrino mintis žinia, kad verslų dėka Telšių aviacijos technikos sporto klubas tęsia savo egzistenciją, kad visą vasarą klubo sportininkai, jaunieji sklandytojai

dirbtuvėse statė B. Oškinio konstrukcijos sklandytuvą BRO-19 „Ančiuką“, kelias į „svajonių šalį“ buvo surastas. Jis gerai prisimena pirmuosius skriejimus vaikišku sklandytuvu — treniruokliu ant sklandytų kopos Nidoje, pirmąjį savarankišką skrydį sklandytuvu „Blanik“ Klaipėdos ATSK aerodrome prie Kartenos, visai ant Plungės rajono ribos. Neabaugino sunkumai po keliolika kilometrų važinėti į treniruotes. Viską galėjo įveikti, kad tik galėtų pakilti sklandytuvu į dangaus žydrynę.

Baigus SDAALR Kalugos aviacijos mokomąjį centrą, jaunąjį lakūną iš Plungės keliai atvedė pas kitus kaimynus — į Telšių ATSK. Žinodamas Alfredo pomėgį ir aistrą, sugebėjimus, prityrę sportinės aviacijos darbštuolis klubo viršininkas Stasys Kasperavičius jaunąjį specialistą priėmė į klubą dirbti instruktoriumi ir patikėjo jam rūpintis jaunaisiais aviamodeliuotojais. Skraidymai sklandytuvu ir

Paklaustas, ar skaičiavo valandas, praleistas skrydžiuose nuo pat pirmųjų startų, Alfredas kiek patylėjo, pamąstė...

— Beveik kiekvienas boksinkinikas žino, kiek turėjo kovų ringe ir kiek jų laimėjo, o lakūnas sportininkas žino, kiek valandų yra skraidęs ore. Aš — daugiau kaip 1900 valandų. Ne per daugiasiai...

Alfredas Vauras, birželyje pradėjęs eiti klubo viršininko pareigas, nežada ir dabar užmiršti skraidymų, nors rūpesčių — per akis. Kuo daugiau skraidyti pasiryžę ir klubo instruktoriai, ir visi sportininkai, juolab, kad skraidytams technikos pakanka. Klubas turi keliolika sklandytuvų „Blanik“, „Jantar-standart“, prieniškių kūrybos sklandytuvą „Lietuva“, du „Strazdus“ ir tiek pat kitos konstrukcijos vaikiškų sklandytuvų LAK-16, taip pat keletą sportinių lėktuvų.

Tebedirba klube ir Stasys Kasperavičius. Viršininko pareigų atsisakė ne „suklupęs“, o tada, kai gyvenimas reikalavo spręsti problemą su daugybe nežinomųjų: jis ir klubo viršininkas, ir veiklus žemaičių tarybos vadovas, ir rajono deputatas, neminint jau šeimnininko rūpesčių nuosavoje sodyboje. O para turi tik 24 valandas.

— Sportinė aviacija — mano visas gyvenimas. Skraidau nuo pat klubo įsikūrimo dienos, daugiau kaip tris dešimtmečius. Kaip ir skrydis, taip ir klubo veikla turi būti aukštyn kylanti kreivė. Kai užgriūva daug įvairių darbų, negalima rizikuoti. Juolab, kad klube daug veiklių ir gabių žmonių. Seniai įsitikinau, kad Alfredas gabus organizatorius, darbštus, klube visų gerbiamas. Džiaugiuosi, kad kolektyvas pasitikėjo ir kad Alfredas sutiko viršininkauti, nors laikai — nepavydėtini.

Stasys Kasperavičius nemoka kalbėti nenuoširdžiai. Malonu man buvo klausyti ir šių jo žodžių apie savo įpėdinį, naująjį klubo viršininką Alfredą Vaurą. Įsiminė ir nuogaštavimas. Ne dėl Alfredo ar kitų klubo darbuotojų, o dėl tų nemlėtų „divi valdystės gniaužtų“. Kad tik vėl neliktų užmirštas žmogus — sportininkas, jaunas sklandytojas. Gerai prisimename, kaip dar ne taip seniai visus krėtė popierinių atskaitų ir popierinių „skraidymų“ drugys. Svarbiausia buvo — gerai surašytų popierėlių apie pasiruošimą skriejimams ir skraidymus žūsnis, o ne pats sportininkas, jo jausmai, norai ir galimybės, jo siekliai ir sugebėjimai. Ką gi, tokia buvo „didžiojo centro“ valia. O ar negali atsitikti taip, kad tuos „popierinius skraidymus“ pakeis verslų būtinybė, kuri tarsi nematoma siena vėl užgožė jauną žmogų, nustelbs sportininko ir instruktoriaus sportinį pasaulį, jų vidinį troškimą.

Tad kokia didžiausių vertybių tikroji vertė, koks mūsų aviacijos sporto klubų rytoj?

K. KAZIŪNAS

KLUBO VIRŠININKAS



galėjo skraidyti lėktuvais ir sklandytuvais, rungtyniauti „Žemaitijos taurės“ varžybose.

Tik Alfredo Vauro pečius dabar užgulė pomėgių ir rūpesčių dvi valdystės našta. Reikia rūpintis ir sportininkais, skraidymų reikalais ir verslais... Kur dar savi šeimyniniai vargai, gyvenant trise su mažamečiu vaikieliu vieno kambario bendrabučio tipo bute. Ką gi, nelabai linksmos šiandieninio gyvenimo realijos. O kas bus rytoj?

Palikime kiekvienam pačiam apmąstyti mūsų sportinės aviacijos reikalus, jos praeitį ir ateitį. Tačiau negalėjau užmiršti Alfredo Vauro minčių, išsakyty važiuojant rudens sūtemoje vos įžiūrimu skaldytu keliu, apie „divi valdystės gniaužtus“. Jam, dar besimokančiam Plungės vidurinės mokyklos penktoje klasėje, aviacija atrodė kaip svajonių viršūnė. Bet jau tada, kai pats pagamino pirmąjį aviamodelį, kai, būdamas septyntokas, žinomam sportinės aviacijos konstruktoriui Broniui Oškinui vadovaujant, su grupe bendraamžių Plungės jaunųjų technikų stoties

sportiniu lėktuvu buvo kasdienė pareiga. Kai 1984-aisiais prie aviacijos sporto klubų buvo pradėtos steigti jaunųjų sklandytų mokyklos, Alfredas pasisiūlė organizuoti grupę. Važiavo į Plungę, lankėsi Telšių vidurinėse mokyklose. Suburti jaunuosius sklandytojus pasisekė greit. Susiremontavo iš Klaipėdos ATSK gautą aplamdytą sklandytuvą, automašinoje GAZ-51 įsirengė sklandytų išvilktuvą ir... pradėjo. Dar ir dabar klube skraido keletas iš tų pirmųjų aistruolių.

Po metų žiuos malonius rūpesčius prisiejo perleisti jaunesniam bendradarbiui, nes Alfredą klubo viršininkas paskyrė lakūno instruktoriaus, o paskui ir grandies vado pareigoms. Reikėjo daug skraidyti, dalyvauti varžybose. Prieš trejetą metų įvykdė sklandymo sporto meistro normatyvus. Kaip prisipažino pats Alfredas, labiausiai mėgo skraidyti vadinamąja „baltąja technika“. Sklandytuvu „Lietuva“ yra priskraidęs daugiau kaip šimtą valandų, o sklandytuvu „Jantar“ — tris kartus daugiau.

Pirmoji lakūnų auka

KOVOSE DĖL NEPRIKLAUSOMYBĖS

Ilgametės carinės vergijos nuioškota po Pirmojo pasaulinio karo iš griuvusių savarankiškam gyvenimui kilo Lietuva. Krašto nenorėjo palikti kalzerinės Vokietijos valdžia, iš rytų brovėsi bolševikai, slautėjo bermontininkų gaujos, Lietuvos teritoriją kėsinosi Lenkija. Tokiomis tad sąlygomis tėvynės gynybai buvo kurlama Lietuvos kariuomenė. Mobilizacijos punktuose iš miestų ir kaimų susibūrusių savanorių buvo organizuojamos kovinės pėstininkų, kavalerijos ir artilerijos formuotės. Prie Kaune įsteigtos inžinerinės kuopos 1919 metų pradžioje buvo sukurtas ir aviacijos būrys. Kai iš vokiečių buvo nupirkti pirmieji aštuoni kovos lėktuvai L.V.G. CVI ir pasamdyti lakūnai, Lietuvos karo aviacija pradėjo savo pirmuosius žingsnius. Dalyvavo kovinėse operacijose įvalgant bolševikų pozicijas Kėdainių, Panevėžio operacijose ir Daugpilio fronte prie Dauguvos upės. Be to, prieš grupuotės buvo bombarduojamos ir apšaudomos kulkosvaidžiais, o civiliams gyventojams išmėtomis pausdinti atšiaurimai. 1919 metų kovo 12 dieną buvo įkurta atskira karo aviacijos mokykla, į kurią būrėsi norintys skraidyti savanoriai. Tarp devynių pirmųjų buvo ir ką tik grįžęs iš Rusijos Juozas Kumpis.

Juozas Kumpis gimė 1901 metų vasario 17 dieną Šiauliuose. Mokėsi Šiaulių gimnazijoje. Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui ir artėjant frontui kartu su kitais pabėgėliais atsidūrė Voroneže, kur mokėsi lietuviškoje M. Yčo gimnazijoje. Sugrįžęs į Lietuvą savanoriu įstojo į Lietuvos karinę aviacijos mokyklą. J. Kumpio skraidymų instruktoriumi buvo samdytas vokiečių lakūnas Fricas Sulcas. Skraidymai vyko labai nereguliariai — stigo tai benzino, tai tepalų, o dažnai apmokymui trukdė ir blogas oras. J. Kumpis savo grupėje savarankiškai išskrido pirmas 1919 metų rugsėjo 2 dieną. Beje, likusius jo grupės draugus baigė mokyti jau kiti lakūnai. Mat instruktorius Fricas Sulcas 1919 metų rugsėjo 28 dieną prieš išskridamas į frontą, pakilęs išbandyti lėktuvu Halberstadt CL IV kulkosvaidžių, nedideliame aukštyje daromas posūkį pateko į sūktuką ir žuvo. Tų pačių metų gruodžio 16 dieną Juozui Kumpiui buvo suteiktas leitenanto laipsnis.

Jauni, pirmosios laidos Lietuvos lakūnai skraidydami pagal išgales tobulino savo kovinį pasirėngimą. Pažaislio smiltynuose įrengtame poligone vyko bombardavimo ir šaudymo iš oro pratybos. Tačiau politinė to meto situacija buvo labai sudėtinga. Karinė vadovybė reikalavo iš aviacijos neatidėliotinų kovinių veiksmų ir skubių oro žvalgybos duomenų. Labai trūko prityrusių lakūnų ir į frontą buvo leidžiami kupini entuziazmo, bet dar per mažai skraidę lakūnai. Juozas Kumpis pirmajam koviniam skridimui pakilo 1920 metų rugpjūčio 29 dieną. Šešių lėktuvų grupėje skrido žvalgyti Vilniaus miesto ir jo apylinkių. Mūsų sostinėje tada dar šelmininkavo bolševikų kariuomenė. Netrukus prasidėjo intensyvi kovos veiksmas su lenkais. Želgiovskio armija plačiu frontu veržėsi į Lietuvą. Daug platesnis tapo aviacijos veiklos baras. Buvo skraidoma nuo Pabrados-Sventionių rajono šiaurės rytuose iki Gardino pietuose ir Suvalkų-Augustavo pietvakariuose.

Varėnos rajone lenkams atiteko jų apsuptas mūsų šarvuotas traukinys „Gediminas“, kuris prieš rankose buvo didelė smogiamoji jėga. Aviacijai buvo duotas įsakymas surasti jį ir sunaikinti. Šiai užduočiai įvykdyti 1920 metų spalio 4 dieną buvo paruošti penki lėktuvai — du Albatros C III ir trys L. V. G. C VI. Vienas Albatrosų kilimo metu sunkiai atsiplėšęs nuo žemės neteko greičio ir nukritęs sudūžo. Lėktuvas buvo perkrautas, nes lakūnas Antanas Gustaitis prisikrovė tiek bombų, kad viršijo maksimalų skridimo svorį. Laimei, kai ištiko avarija, bombos dar buvo su nenuimtais saugikliais ir nesprogo, o pilotas buvo tik truputį apdraskytas. Likusieji, išžvalgę rajoną ir neradę šarvuoto traukinio, nusprendė bombas numesti ant susitelkusios prieš kariuomenės Varėnos geležinkelio stotyje. Pradėjus bombardavimą, lėktuvai buvo apšaudyti pašėlusia kulkosvaidžių ugnimi. Kulkos raizė sparnių dangą, palikdamos gražias, apvalias skylutes. Vienas lėktuvų stailiai nėrė žemyn. Buvo aišku, kad pilotas jo jau nevaldo. Lėktuvą išgelbėti stengėsi antruoje kabinoje skridęs oro žvalgas leitenantas Juozas Prancevičius. Susiorientavęs situacijoje jis vietoj antroje kabinoje išimtos vairo lazdos į jos tvirtinimo vamzdį įkišo raketinį pistoletą ir traukdamas į save sugebėjo sumažinti atsimušimo į žemę kampą. Lėktuvo pilotas Juozas Kumpis buvo sužeistas į galvą, nuo smūgio į žemę lūžo jo krūtinės ląsta. Sužeistas leitenantas J. Kumpis ir oro žvalgas J. Prancevičius pateko į lenkų nelaisvę. Po šešių dienų, 1920 metų spalio 10 dieną, Juozas Kumpis mirė. Jaunas, nesulaukęs net dvidešimties metų leitenantas Juozas Kumpis tapo pirmuoju Lietuvos lakūnu, paaukojusi savo gyvybę už jaunos respublikos nepriklausomybę. Tai buvo jo devintas kovinis skridimas. Oro žvalgas Juozas Prancevičius iš lenkų nelaisvės buvo paleistas 1921 metų balandžio 12 dieną.

Susitarus su Lenkijos kariniais atstovais, perimti Juozo Kumpio kūną į Varėnos kelią pafrontėje vyko jo skraidymų draugai — lakūnai Simas Stanaitis ir Vsevolodas Šenbergas. Tačiau sugedus automobiliiui jie su-



Juozas KUMPIŠ

taru laiku į numatytą vietą neatvyko ir lakūno palaikus jau rado paliktus mūsų kariuomenės pozicijose. Karstas buvo sukalts iš neobliuotų lentų. Jį atidarę bendražygiai pamatė lengvais marškiniais apvilktą sužalotą drąsaus lakūno Juozo Kumpio kūną, ant kurio krūtinės buvo padėta vokiška 10 pfeningų moneta. Tai, matyt, turėjo reikšti užmokestį už darbą, nes lenkai netikėjo, jog lietuviai gali turėti savų lakūnų. Jie tvirtino, kad Lietuvos ženklais pažymėti lėktuvais skraidė samdyti vokiečių lakūnai. Kaune Juozo Kumpio palaikai jau kitame karste buvo pašarvoti trumpam atsisveikinimui. Karstą išvežant į gimtinę ore skrendančių motorų gausmu jį palaidėjo kovų draugai. Šiaulių miesto kapinėse žalia kitų žuvusių Lietuvos savanorių kapų iškilo ir pirmasis antkapis su sukrizytuotu propeleriu. 1920 metų spalio 28 dienos Lietuvos karo aviacijos viršininko generolo leitenanto Juozo Kraucevičiaus įsakymu lakūnas leitenantas Juozas Kumpis po mirties apdovanotas Vyčio kryžiaus I laipsnio ordinu.

Pažymint Juozo Kumpio 70-ąsias žuvimo metines Kaune buvo surengtas minėjimas, Vilniaus Arkikatedroje aukotos gedulingos mišios. Ant jo kapo Šiauliuose padėta gėlių.

Antanas ARBAČIAUSKAS



Prie Juozo Kumpio kapo Šiauliuose susirinko aviacijos veteranai ir buvę Lietuvos karo aviacijos lakūnai. Iš kairės — sklandytojas Vytautas Pačinskas, 4-os eskadrilės puskarininkis Antanas Navaitis, 7-os eskadrilės lakūnas Stasys Griškevičius, sklandytojas Kazys Cicėnas, 4-os eskadrilės lakūnas Antanas Keršys, 2-os eskadrilės viršila Vladas Murlaitis, sklandytojas Rimas Baltušaitis, 4-os eskadrilės puskarininkis Antanas Mikutis, 1937 m. Nidos sklandymo mokyklos „C“ pilotas Vytautas Rudzinskas, aviacijos istorikas Vytautas Povilas Jurkštas.

IŠ LIETUVOS AVIACIJOS ISTORIJS

Po tragiško Stepo Dariaus ir Stasio Girėno skridimo per Atlanto vandenyną tarp Amerikos lietuvių imta kalbėti apie galimą šio žygio pakartojimą. Tuo tikslu 1933 m. rugsėjo 10 dieną „Naujienų“ redakcijoje susirinkusi iniciatyvinė grupė sukūrė Amerikos Lietuvių Trans-Atlantinio Skridimo Sąjungą (ALTASS) ir išrinko jos valdybą. Netrukus atsirado ir kandidatas skridimui — lietuvis lakūnas Juozas James-Janušauskas. Iš rėmėjų imta rinkti lėšas, po visą Ameriką rengti aviacijos įventes, kuriose talkininkavo ir kitas lakūnas — Feliksas Vaitkus. 1934 m. balandžio mėnesį į Cikagą J. Janušauskas atskraidino skrydžiui per Atlantą skirtą lėktuvą Lockheed L-5B „Vega“, kuris buvo pakrikštytas „Lituanika II“ vardu. Tačiau ALTASS, nesutikęs su J. Janušausko iškeltomis sąlygomis, nuo jo paslaugų atsisakė ir skridimo per Atlantą sutartį pasirašė su lakūnu Feliksu Vaitkumi.

Feliksas Vaitkus gimė 1907 m. birželio 20 dieną Cikagoje. Jo tėvas kilęs iš Lukošaičių kaimo nuo Gruzdžių. Motina Marija Stankevičiūtė gimusi Zagarėje. Baigęs bendrąją mokyklą F. Vaitkus mokėsi Cikagos universitete, o vėliau Kalifornijos aviacijos mokykloje ir baigė aukštuosius aviacijos kursus. Kaip JAV karo aviacijos lakūnas leitenantas Feliksas Vaitkus, 1931 metais išleistas į atsargą, Viskonsino valstijoje įsteigė nuosavą aviacijos mokyklą. Jau ruošdamasis transatlantiniam skridimui, vedė JAV aviacijos fabrikančio dukterį Martą Brotz.

Lėktuvo ruošimas, reikiamų skridimui bortinių prietaisų sukompaktavimas, radijo kompas įrengimas užtruko, ir 1934 metais planuotas skridimas buvo atidėtas. Amerikos lietuvių bendrijoje tai sukėlė įvairių kalbų ir abejonių. Juo labiau, kad ir 1935 metais skridimas buvo atidėliojamas iki rudens. Pagaliau, sulaukus pakenčiamos oro prognozės, rugsėjo 21 dieną 6 val. 45 min. iš Niujorko „Floyd Bennett Field“ aerodromo „Lituanika II“ pakilo skri-

Lakūnų prisiminus

Senoje spaudoje perskaitęs užuominą, kad Antanina Liorentaitė yra pirmoji Lietuvoje mergina lakūnė, susidomėjau jos asmenybe. Peržiūrėjęs visus nepriklausomoje Lietuvoje išleistus „Lietuvos sparnų“, kelerių metų „Kario“ žurnalus, knygą „Paukščių keliais“ ir kitus leidinius, sužinojau, kad lakūnė yra derlingų Suvalkijos lygumų dukra, kilusi iš Šakių rajono Zvirgzdaičių miestelio.

Kas paskatino išmokyti valdyti lėktuvą? Pradžioje buvo tokia: kartą Antanina su broliu, tuomet buvusiu karo aviacijos lakūnu, nuėjo į aerodromą. Gavusi pasiūlymą su juo pasiskraidyti, mielai sutiko. Skrydis virš Kauno nepaprastai patiko. Nutarė pati išmokyti valdyti tą sparnuotą mašiną. Pa-

dimui per Atlantą į laikinąją Lietuvos sostinę Kauną. Netrukus virš Atlanto „Lituanika II“ pateko į išsitiesinę debesų zoną. Pilotas net 17,5 valandos skrido tik pagal prietaisus, kai kur per lietu ir krintant šlapdribei. Vengdamas apledėjimo ne kartą keitė aukštį, o tai taip pat apsunkino skridimą, greičiau buvo deginamas kuras. Išniręs iš debesų F. Vaitkus pamatė Airijos krantus. Čia jis pastebėjo sutrikus benzino siurblio darbą ir suprato, kad likusio kuro iki Kauno neužteks. Buvo aišku, kad reikės nutūpti. Per radiją gautos meteorologinės žinios informavo Dubline ir Londone esant rūką. Ballinrobo rajone nusižiūrėjęs ganyklą F. Vait-

klubas per Eltą paskelbė žinią visuomenei, kad rugsėjo 21 dieną 12 valandą 45 minutės vietos laiku „Lituanika II“ pakilo iš Niu-jorko. Kaune lėktuvo laukiama rugsėjo 22 dieną apie 14 valandą. Sudarytas A. Merkio vadovaujamas organizacinis sutikimo komitetas. Pranešta, kad „Lituanika II“ artėjant prie Kauno, virš miesto skraidys lėktuvas ir įjungęs sireną duos ženklą, kad F. Vaitkus maždaug už pusvalandžio turi nusileisti Aleksoto aerodrome. Tą pačią dieną LAK sušaukė visuotiniame jo narių susirinkime Feliksas Vaitkus buvo išrinktas Lietuvos aero klubo garbės nariu. Kitą dieną iš pat ryto į aero-

klubą vėliau. Tačiau gedimas pasirodė esąs nemažas, ir pilotas liko Ballinrode lėktuvo ardyti ir pakrauti transportavimui. Sutvarkęs reikalus, lakūnas keleiviniu Londono lėktuvu atvyko į Berlyną. Toliau geležinkelio per Karaliaučių, Tilžę, Pagėgius spalio 2 dieną pasiekė Klaipėdą. Iš čia Lietuvos karo aviacijos lėktuvu ANBO-IV atvyko į Kauną. Nepaisant to, kad užsibrėžtas tikslas buvo pasiektas ne visiškai, Feliksui Vaitkui aerodrome buvo surengtas šiltas sutikimas. Po kelių dienų į Lietuvą atvyko ir jo žmona.

Feliksui Vaitkui pagerbti spalio 5 dieną Kauno valstybiniam teatre įvyko iškilmingas posėdis. Jame kalbėjo sutikimo komisijos pirmininkas A. Merkys, LAK pirmininkas profesorius Z. Žemaitis, pašto valdybos direktorius P. Stanaitis. Lakūnui iškilmingai pristegtas Lietuvos prezidento Antano Smetonos įsakų skirtas apdovanojimas Vytauto Didžiojo III laipsnio ordinas. O štai kokias dovanas skyrė kitos organizacijos: akcinė bendrovė „Drobė“ — 1000 litų, fraką ir palatą, Valstybinis teatras — sidabrinę lyrą, o žmonai — gintaro karolių, radijo fabrikas „Karadi“ — radijo aparatą, Kauno „Shell Ko“ atstovybė — auksinį laikrodį, Susisiekimo ministerija — menišką metalinį „Vytyt“, Lietuvos aero klubas — auksinį klubo ženkluką ir sidabrinį Dariaus ir Girėno biustą, Šiaulių sąjunga — auksinį šaulių ženklą...

Viešedami Lietuvoje M. ir F. Vaitkai aplankė ir tėvo gimtinę. Lapkričio 7 dieną iš Kauno jie išvyko į Prancūziją, o iš ten laivu atgal į JAV.

Sugrįžęs į Ameriką F. Vaitkus baigė studijas Čikagos universitete ir gavo filosofijos bakalaurą laipsnį. Vėliau jis baigė technologijos institutą ir įgijo lėktuvų konstravimo inžinieriaus diplomą. Prasidėjus Antrajam pasauliniam karui 1940 m. lapkričio 25 d. F. Vaitkus pašaukiamas į karinę tarnybą bei skiriamas Sietlo mieste gaminamų skraidančių tvirtovių Boeing B-17 „Flying Fortress“ ir Boeing B-29 „Super-

fortress“ serijinių lėktuvų vyriausioju bandymų pilotu. Čia per tarnybos metus, iki 1946 m. balandžio 11 d., jis išbandė per tūkstantį B-17 ir daugiau kaip šimtą B-29. 1946 m. sausio 2 d. jam suteikiamas karinis pulkininko-leitenanto laipsnis. Baigęs karinę tarnybą dirbo Boeing firmos realizavimo skyriuje ryšių su klientais inžinieriumi. Prasidėjus Korėjos karui 1951 m. lapkričio 14 d. Feliksas Vaitkus vėl pašaukiamas į karinę tarnybą Northono aviacijos bazėje, Kalifornijoje. Iš čia perkeliamas tarnauti JAV karinėse oro pajėgose Visbadene, Vakarų Vokietijoje. Eina aprūpinimo technika viršininko pareigas. Čia 1956 m. liepos 25 d. ištiktas širdies priepuolio ir mirė, sulaukęs vos 49-erių metų. Felikso Vaitkaus palaikai buvo pervežti į JAV ir jis palaidotas Kohlerio kapinėse Viskonsino valstijoje. Seimos narių rūpesčiu Kohleryje įrengtas V. Vaitkaus memorialinis kambarys-muziejus. Čia sukaupta medžiaga apie „Lituanikos II“ transatlantinį skridimą, eksponuojami albumai, nuotraukos, dailės kūriniai, iškarpos iš spaudos ir Atlanto nugalėtojų įteiktos dovanos.

Felikso Vaitkaus skridimo per Atlantą neužmiršta ir Lietuvoje. Kauno aviacijos muziejuje jam skirtas atskiras skyrius, pagamintas „Lituanikos II“ lėktuvo modelis. Graži kraštiečio atminimo ekspozicija demonstruojama pedagogės A. Dereškevičienės iniciatyva Gruzdių a. Griciaus vidurinėje mokykloje įrengtame kraštyfotyros muziejuje.

O lėktuvu „Lituanika II“ likimas tragiškas. Atgabentą į Kauną lėktuvą suremontavo aviacijos dirbtuvėse ir jis skraidė Lietuvos karo aviacijoje iki 1940 m. birželio 15 d., kai visi aerodromai buvo okupuoti lėktuvų su raudonomis penkiakampėmis žvaigždėmis. Tų pačių metų rudenį iš Zoknių aerodromo Šiauliuose „Lituanika II“ išvežta į Silėnų poligoną, kur „raudonosiems Stalino sakalams“ tarnavo bombardavimo taikiniu.

Antanas ARBATAITIS



kus nusprendė nutūpti. Jis ketino aikštelėje patvarkyti siurbį ir, pasiėmęs degalų, orui pagerėjus toliau tęsti kelionę. Tačiau leidžiantis šoninio vėjo gūsis bloškė lėktuvą į šoną. Dešinysis sparnas užkabino žemę ir lėktuvą ėmė sukti. Nuo smūgio nulūžo sparno galas, buvo palaužta važiuoklė ir propeleris. Per 21 valandą 30 minučių Feliksas Vaitkus nuskrido 5100 kilometrų. Iki tol skrisdami po vieną Atlantą buvo įveikę tik penki lakūnai — 1927 m. Charles Lindbergh, 1932 m. Amelia Earhart, 1933 m. Wiley Post, 1933 m. Jimi Mattern ir 1933 m. James Molli-

Gavęs pranešimą, jog Feliksas Vaitkus išskrido, Lietuvos aero

dromą ėmė rinktis kauniečiai. Automašinomis ir autobusais vyko žmonės iš kitų Lietuvos vietovių. Vidurdienį gausioje sutinkančiųjų minioje tvarkdariai jau sunkiai galėjo žiūrėti tvarkos. Antrą valandą dienos tūkstantinei miniai pranešta, kad leisdamasi Airijoje „Lituanika II“ sudužo, tačiau Feliksas Vaitkus gyvas ir sveikas. 16 valandą 30 minučių Lietuvos aeroklubas gavo telegramą: „Gailiuosi šiandien sugadinti tamstų ūpą, bet turėjau priverstinai nutūpti Ballinrode, Airijoje, ir apgadinau Lituaniką antrąją. Aš buvau tiek laimingas, kad nebuvau sužeistas. Linkėjimų. Feliksas Vaitkus“.

Iš pradžių galvota, kad suremontavęs lėktuvą F. Vaitkus atskris

rašė Aero klubui, prašydamą priimti į civilinės aviacijos kursą. Patikrinę sveikatą, prašymą patenkino. Mergina pradėjo mokytis, o 1932 m. rugpjūčio mėnesį ėmė savarankiškai skraidyti. Savimi pasitikėjo, nes buvo gerai išmokusi teorinius dalykus ir daugiau kaip 60 kartų skridusi su instruktoriumi. Kol atliko nustatytą skridimų skaičių ir išbuvo reikalaujamą laiką ore, praejo daugiau kaip metai.

Egzaminas buvo toks: pakilti į 2000 metrų aukštį ir ten išbūti 30 minučių; nusileisti iš 1000 metrų ir sustoti ne toliau kaip už 50 metrų nuo patiesto ženklo; nusileisti iš 300 metrų ir sustoti ne toliau kaip už 150 metrų nuo patiesto ženklo; padaryti ore penkias figūrines „aštuoniukes“.

Tuos reikalavimus Antanina sėkmingai įvykdė 1933 m. spalio mėnesį. Ji gavo pilotės vardą su teise skraidinti kitus. Ir skraidindavo drauges ir draugus. 1936 m. birželio 7 d. per Tauragę vykusią aviacijos



šventę ji išsiko iš lėktuvo su parašytu ir vėl tapo pirmąja Lietuvoje parašutininke. Vilkėjo kombinezonu, todėl iš išvaizdos buvo panaši į

vyrą. Sužinoję, kad tą drąsų suoli atliko mergina, šventės dalyviai ją karštai sveikino.

Su parašutu iš lėktuvo Antanina šokinėjo viena ir su tokiais pat entuziastais. 1937 m. gegužės 16 d. šoko vienoje grupėje su V. Ažmensku, J. Balčiūnu, B. Civiškai, A. Gysu, R. Heinrichu, J. Martinkaičiu ir K. Vasiiliausku.

1939 m. lapkričio 8 d. „Lietuvos sparnai“ rašė: „Mūsų pirmoji civilinė lakūnė Antanina Liorentaitė tarnybos labai iškelta į Vilnių. Ją išlydėjo Lietuvos aeroklubo lakūnai, žadėdami netrukus su lėktuvais susitikti Vilniuje.“

Kalbant apie Antaniną, negalima nepaminėti ir jos brolio, žymaus lakūno Jono Liorento 1934 m. su draugais lėktuvu ANBO IV apskriėjusio Europą. Eskadrilė, vadovaujama Karo aviacijos viršininko, tuo laiku pulkininko leitenanto inžinieriaus A. Gustaičio, iš Kauno išskrido 1934 m. birželio 25 d. Vieno lėktuvu su va-

du skrido prityręs žvalgas kapitonas J. Namikas. Antrą lėktuvą valdė kapitonas J. Liorentas su žvalgu leitenantu K. Marcinkumi. Trečią lėktuvą vairavo mūsų Karo aviacijos figūrinio skraidymo čempionas leitenantas J. Mikėnas su mechaniku K. Rinkevičiumi. Lietuvos lakūnai aplankė Stokholmą, Kopenhagą, Amsterdamą, Briuselį, Londoną, Paryžių, Marselį, Romą, Vieną, Pragę, Budapeštą, Bukareštą, Kijevą, Maskvą. Iš viso ore išbuvo daugiau kaip 42 valandas ir nuskridę apie 10000 kilometrų, į Kauną grįžo liepos 19 dieną.

Vėliau J. Liorentas vadovavo Šiaulių trečiajai bombonešių grupei, kurioje buvo 3-oji ir 4-oji eskadrilės. 1940 m. Lietuvos lakūnai buvo pakviesti į Maskvos aviacijos šventę. Delegacijoje buvo ir pulkininkas leitenantas J. Liorentas.

1944 m. lakūnai brolis ir sesuo Liorentai pasitraukė į Vakarų.

V. JUNEVIČIUS

Inžinierius Adolfas Blumentalis

Kai kalbama apie Lietuvos aviacijos technikos raidos istoriją, visada su pagarba minimas aviacijos inžinieriaus Adolfo Blumentalio (Adolf Blumenthal) vardas. Šių metų gruodžio 28 d. sukanka 100 metų nuo šio mūsų krašto oreivybės technikai nusipelnusio žmogaus gimimo. Tenka apgailestauti, kad kol kas stinga A. Blumentalio biografijos duomenų: nežinoma gimimo vieta, kur jaunystėje gyveno, mokėsi,ėjo aukštuosius technikos mokslus ir t. t.

Du savo gyvenimo dešimtmečius A. Blumentalis glaudžiai susijęs su lietuviškąja aviacijos technika, jos raida ir tobulėjimu. 1921 m. kovo mėnesį jis įstojo į Lietuvos karo aviacijos, iki 1921 m. birželio 29 d. vadintos Oro laivynu, tarnybą ir buvo paskirtas Aviacijos parko dirbtuvių Kaune vyresnioju inžinierium. Tai buvo didelė parama Oro laivynui, nes tuo metu Kaune buvo vos keli su aviacijos technika daugiau ar mažiau susipažinę specialistai. A. Blumentalis buvo pirmas ir pradžioje vienintelis nuolat dirbantis kvalifikuotas aviacijos technikos žinovas. Be to, pasižymėjo kaip nepaprastai stropus, sąžiningas, pareigingas darbuotojas ir sumanus darbo organizatorius, kurio inžinerinės žinios turėjo didžiulę įtaką to meto Aviacijos dirbtuvių veiklai. Mat techninė įranga pradžioje buvo gerokai pasenusi, o lėktuvai ir varikliai reikalavo skubaus ir dažno remonto, perdirbimų ir tobulinimo. A. Blumenta-

lio darbo pradžia sutapo su atsiradusia būtinybe toliau plėsti ir sistemingai tobulinti Aviacijos dirbtuvių veiklą. Tuokart jos tilpo dviejuose barakuose šalia cepelino (dirizablio) angaro, likusio iš Pirmojo pasaulinio karo metu vokiečių įrengto aerodromo, kurio bendrą plotą sudarė vos 574 kv. metrai. Tokiose dirbtuvėse susigrūdę veikė keturi didesni — dailidžių, šaltkalvių, variklių, surinkimo — ir du mažesni — skardininkų bei kalvių skyriai. Jau kitais 1922 m., įsigijus naujų medžio ir metalo apdorojimo mašinų, dirbtuvės buvo elektrifikuotos ir žymiai praplėstos. Be smulkaus taisymo, nuo 1923 m. pradėtas lėktuvų kapitalinis remontas, imta gaminti propeleriai. Metai po metų Karo aviacijos dirbtuvės tobulėjo, jose buvo atliekami vis sudėtingesni, aukštesnės kvalifikacijos reikalaujantys darbai, pradėti serijiniu būdu statyti talentingo aviacijos inžinieriaus, vėliau Lietuvos karo aviacijos vado brigados generolo Antano Gustaičio sukurtų įvairių ANBO tipų lėktuvai. Dirbtuvių teritorijoje pagal paskutinę technikos žodį pastatytas lėktuvų surinkimo angaras, kuriame 1939 m. buvo sumontuotas tuo metu moderniausias Lietuvoje lėktuvas ANBO VIII. Šio karo aviacijos padalinio plėtotėje, augime ženkliai reiškėsi ir inž. A. Blumentalio organizaciniai bei gamybiniai nuopelnai.

Įdomią ir savitą A. Blumentalio biografijos dalį sudarė jo tech-

ninė pedagoginė veikla. Šalia tiesioginio darbo aviacijos dirbtuvėse, jis nuo 1921 m. dėstė kai kurias technologinio pobūdžio disciplinas tų pat metų kovo 15 d. įsteigtuose mokomosios eskadrilės specialiuose kursuose pilotams ir oro žvalgam, kuriuos privalejo lankyti į aviaciją iš kitų dalinių perkelti karininkai. Baigę šiuos kursus ir išlaikę atitinkamus egzaminus, jie papildė aviacijos kadrinio skraidančio personalo gretas. Kaip žinoma, vėliau mokomosios eskadrilės aviacijos kursai virto Karo aviacijos mokykla.



A. Blumentalis aviacijos dirbtuvėse dirbo iki paskutiniųjų Lietuvos kariuomenės gyvavimo dienų, t. y. iki 1940 m. sovietinės okupacijos, eidamas karo aviacijos dirbtuvių skyriaus vedėjo, vėliau viršininko pavaduotojo pareigas. Už nuopelnus aviacijos technikos srityje Respublikos prezidento aktu buvo apdovanotas Gedimino IV laipsnio ordinu ir Nepriklausomybės medaliu.

Jis gyveno Kauno senamiestyje, Gardino gatvėje, nuosavame name. Inžinierius buvo aukšto ūgio,

bet dėl įgimto kojų plokščiapėdiškumo niekada netarnavo kariuomenės rikiuotės daliniuose. Lietuvos karo aviacijos tarnyboje A. Blumentalis buvo kariuomenės civilinis tarnautojas, bet jo eitos aviacijos dirbtuvių viršininko pavaduotojo pareigos atlyginimų kategorijoje prilygo aukštam pulko vado pavaduotojo postui su visomis jam derančiomis teisėmis ir privilegijomis.

1941—1944 vokiečių okupacijos metais, būdamas žydų tautybės ir tapęs civiliniu belaisviu, dirbo vokiečių Luftvafės užgrobtuose senosiose Kauno aerodromo aviacijos dirbtuvėse.

Tragiškos buvo paskutinės inž. A. Blumentalio gyvenimo dienos. Apie tai pasakojamos dvi versijos. Pasak vienos, atėjant frontui prie Kauno, 1944 m. jis kartu su šeima žuvęs Vilijampolės gėte. Pasak kitos, vokiečiai inžinierių išvežė į Dachau koncentracijos stovyklą, kur jis mirė 1945 m., likus kelioms dienoms iki to, kai Dachau išlaisvino JAV kariuomenė.

Iš jo šeimos liko, atrodo, tik brolis, taip pat inžinierius T. Blumentalis (Th. Blumenthal), prieš Antrąjį pasaulinį karą Kaune turėjęs nuosavą santechnikos darbų firmą. Išvengęs mirties nuo okupantų rankų po karo atsidiūrė Šveicarijoje, Zenevoje. Deja, su Lietuva jokių ryšių nepalaiko.

Gal kas iš „Sparnų“ skaitytojų daugiau ką žino apie inž. Adolfo Blumentalio gyvenimą, aviacinę veiklą ir paskutiniąsias gyvenimo dienas, turi jo fotografijų, dokumentų, kitokios biografinės medžiagos. Maloniai prašau atsilipti.

Vytautas Povilas JURKSTAS

P. S. Autoriaus adresas: 232006 Vilnius, Naugarduko g. 22—33.

Yla išlindo iš maišo

TARYBŲ SĄJUNGA
TURI KOSMINĘ
KARIUOMENĘ

Šių metų vasario 14 d. 11 val. 15 min. vietos laiku iš septynioliktosios starto aikštelės, įrengtos Kanaveralo kyšulyje, startavo JAV raketa nešėja „Delta-2“. Ji iškėlė į orbitą aplink Žemę du palydovus.

Iš pirmo žvilgsnio šis faktas nėra ypatingas. Ne pirmas ir ne pas-

kutinis kartas, kad raketa iškelia palydovus. Tad ir ypatingo susidomėjimo šis atvejis nesukėlė. Juk tai buvo net 192-oji šio tipo raketa, pagaminta Makdonald Douglas koncerno ir kainavusi JAV mokesčių mokėtojams 38 milijonus dolerių. Ir vis dėlto...

Raketos paleisti palydovai nekasdieniški. Vienas jų (RME) skirtas atlikti veidrodinio reflektoriaus vaidmenį, o kito (LACE) užduotis — matuoti spindulius. Abu palydovai apskrieja aplink Žemę per 90 min. 463—547 km aukštyje. Susidomėjimas jų skriejimu pasaulyje prasidėjo tik po to, kai sužinota, jog per kiekvieną apsisukimą aplink Žemę jie skrieja virš vienos Havajų salų — Maui, o čia JAV KOP jau keli dešimtmečiai yra įsirengusios optinę ir ryšių stebėjimo stotis. Pastaraisiais metais šioje saloje esančią įrangą papildė galtingas lazerinis prietaisas, skirtas spindulius „puokštėms“ iššauti, taip pat sumontuotas specialus veidrodinis, kurio užduotis — priimti skraidančių kūnų refleksuojamas lazerinių spindulių „puokštes“. Čia ne

tik matuojami visatoje skraidantys Žemės palydovai, bet ir bandoma atpažinti tarpžemyninių balistinių raketų kovinių sprogmenų imitacijas. Pastarąsias KOP sistemingai paleidžia iš Vandenbergo kosmodromo Kalifornijoje ir Kanaveralo kyšulio Floridoje.

Per kiekvieną palydovų praskriejamą virš Maui salos (o jis trunka apie 3 min.) atliekami eksperimentai. Jie skirti tam, kad būtų išbandytos Žemėje esančios lazerinės patrankos. Per iš tolo valdomus visatos veidrodžius naikinantys jų šviesos spinduliai nukreipiami į tariamus priešo objektus, kurie išdėstyti už 20 km esančios Kehei vietovės teritorijoje. Pasak SGI programos kūrėjų, tokie energetiniai ginklai ateinančio amžiaus pradžioje turėtų tapti pripažintais antros kartos kosminiais ginklais ir iki to laiko jie bus visiškai įsisavinti bei pritaikyti naudoti.

Taiigi du raketos nešėjos „DELTA-2“ iškelti dirbtiniai Žemės palydovai, kaip matome, vėl skirti JAV strateginės gynybinės iniciatyvos

(SGI) ginkluotei tobulinti, pasiruošimui „žvaigždžių karams“.

Kyla teisėtas klausimas: kodėl JAV administracija, kuri dabar labai taupiai skiria lėšas gynybai, neatsisako SGI programos tolesnio tobulinimo ir įgyvendinimo? Juk dėl daugelio klausimų, kurie susiję su ginkluotųjų pajėgų, ginkluotės, taip pat ir naujaisios — strateginės, branduolinės, cheminės — mažinimu, randama bendra kalba su TSRS, regima aiški pažanga. Atsakymas labai paprastas: nepaisant to, kad TSRS tai neigia, JAV puikiai žino, kad Tarybų Sąjunga TURI KOSMINĘ KARIUOMENĘ!

Paprasta logika leidžia daryti išvadą: jeigu JAV nebūtų suvodusios, kad TSRS pradeda ruošti „žvaigždžių karams“, vargu ar prieš septynerius metus tuometinis JAV prezidentas R. Reiganas būtų įteisinęs strateginės gynybinės (pabrėžiu šį žodį!) iniciatyvos programą, kuri mokesčių mokėtojams jau atsiėjo apie 100 milijardų dolerių ir kurios galutinį išlaidų niekas suskaičiuoti nesimail!

Bet... TSRS kosminės ginkluotės

UŽGESUSI ŽVAIGŽDĖ



Dar šią vasarą antrame „Sparnų“ numeryje pasakota apie Rimantą Stankevičių, plačiai nušviesti ryškiausio jo gyvenimo epizodai. Ir štai dabar, praėjus vos trejetui mėnesių, esame priversti kalbėti apie šį drąsų Lietuvos žemės sūnų kaip apie blyksniu užgesusią žvaigždę. Rugsėjo 9 dieną Rimantas Stankevičius tragiškai žuvo Italijos padangėje.

Lietuvos Respublikos vyriausybės sudaryto laidotuvių organizacinio komiteto nekrologe sakoma: „Italijoje parodomąjį skridimo lėktuvu SU-27 metu žuvo žymus lakūnas bandytojas Rimantas Stankevičius.

Jis gimė Marijampolėje 1944 m. liepos 26 d. Nuo pat vaikystės iki paskutinio mirksnio jo žingsnius rikiavo nenumaldoma aistra skraidyti. 1962 metais baigęs Marijampolės antrąją vidurinę mokyklą Rimantas Stankevičius įstojo į Cer-

nigovo karo lakūnų mokyklą. Jau tada išaiškėjo aukštą profesionalumą pranašaujantys jaunuolio bruožai. Rimantui pirmajam iš mokyklos grupės patikėdavo savarakiškus skridimus vis sudėtingesniais lėktuvais. Jis puikiai išlaikė valstybinius egzaminus. Tarnaujant karo lakūnu, jam teko raižyti svetimą padangę — skraidė virš Lenkijos ir Turkmenijos. Į šį Rimanto Stankevičiaus biografijos skirsnį įsiterpė ir koviniai skrydžiai Egipte.

Nepaprastas atkaklumas padėjo jam 1973 metais demobilizuotis iš armijos ir įstoti į Aviacijos pramonės ministerijos lakūnų bandytojų mokyklą. Su pagyrimu ją baigęs, jis liko dirbti bandymų institute. Tai buvo didelis lakūno sugebėjimų pripažinimas, atvėręs ir palankesnes galimybes su jam būdingu nuoseklumu gilintis į profesiją. Rimanto meistriškumas augo taip sparčiai, kad po kelių metų jam buvo pasiūlyta dalyvauti daugkartinio naudojimo

kosminių laivų kūrimo ir išbandymo programoje.

1974 metais Rimantą Stankevičių priėmė į kosmonautų rengimo centrą, o 1982 metais vasario 12 dieną jam buvo suteikta kosmonauto bandytojo kvalifikacija. Nuo tol abi profesijos tarsi pavydžios konkurentės ėmė diktuoti jo dienų ritmą. Rimantas Stankevičius buvo kosmonauto Igorio Volko dubleris, kasmet studijavo kosminės technikos naujoves ir buvo nuolat pasirėngęs skrydžiui į kosmosą. Tuo pačiu metu jam patikėdavo vis naujus, neretai pačius sudėtingiausius darbus bandymų aerodrome. Skraidė visų rūšių naikintuvais, transporto lėktuvais, sraigatarniais. Dalyvavo kone 60 skridimo aparatų bandymuose. Rimantas Stankevičius kartu su Igoriu Volku pirmieji pakėlė į orą daugkartinio naudojimo kosminį laivą „Buran“. Tai buvo skridimai Žemės atmosferoje. Skrydžiui į kosmosą, deja, pritrūko gyvenimo“.

Su didele širdgėla ir skausmu priėmė šią nelemtą netektį. O paskutinis Rimanto kelias dabar jau vedė iš Italijos į Pamaškę, iš čia — į gimtąją Marijampolę ir pagaliau į amžino poilsio vietą Kauno karių kapuose.

Iš Italijos atskraidinus Rimanto Stankevičiaus palaikus, Pamaškėje, kur gyvena su šeima, įvyko daugiataukstantinis mitingas ir labai iškilmingos palaikų palydos į gimtąjį kraštą.

Iš Bandymų aerodromo pakilę du lėktuvai — Il-18 su Rimanto palaikais, giminėmis ir artimaisiais bei Tu-134 su jo bendradarbiais — atskrido į Karmėlavos aeruostą netoli Kauno. Tą vakarą ir naktį su Rimantu tėvų namuose gimtojoje Marijampolėje atsisveikino žemiečiai, aplinkinių rajonų žmonės, jaunimas. Kitą dieną vėl padangių trasa karstas su palaikais buvo atskraidintas į Kauno Aleksoto aeruostą. Lydint iškilmingam kortėjui, jis buvo nuvežtas į Prosląjungų rūmus ir pašarvotas. Čia buvo atsisveikinama su garsiuoju lakūnu.

Rugsėjo 15 dieną Kaune, Aukštųjų Sančių karių kapuose, ten, kur palaidoti ir lietuvių tautos didvyriai, Atlanto nugalėtojai Stepas Darius ir Stasys Girėnas, įvyko Rimanto Stankevičiaus laidotuvės. Palydint Rimantą Stankevičių į paskutinę kelionę gedulo iškilmėse kalbėjo draugai ir bendražygiai, Lietuvos aviacijos atstovai ir visuomenės veikėjai. Nuleidžiant karstą su Rimanto Stankevičiaus palaikais į kapo duobę, paskutinę pagarbą velionui atidavė Kauno lakūnai sportininkai, pilotажiniais lėktuvais rikiuote praskridę virš kapų žaluos.



Lietuvos aeroklubo aviatoriai neša karstą su R. Stankevičiaus palaikais.

klausimai buvo tabu. Ir, ko gero, taip ir būtų likę, jeigu ne „keistuolis“ karinių mokslų kandidatas J. Smirnovas.

Prieš aštuonerius metus, kai apie pertvarką ir viešumą, kaip ir apie JAV SGI programą, jokios kalbos dar ir būti negalėjo, šis netradiciškai mąstantis kariškis, kūręs gynybos nuo kosminio antpuolio programos sistemą, priėjo išvadą, kad galima naudotis visiškai kitais metodais, kitaip ruošti žmones kosminei kariuomenei. Tokiu atveju gynybinis kosminis kompleksas atsieitų valstybei kelis kartus pigiau.

Bet mums nėra aktualu svetimi pinigai, tad nėra reikalo jų ir skaičiuoti. Svarbu, kad pagaliau yla išlindo iš maišo: sužinojome, jog TSRS turi kosminės kariuomenės dalinius!

Kai J. Smirnovas pateikė savo darbą, jam buvo pasiūlyta kreiptis pagal karinę instanciją — laipteliais aukštin. Turint galvoje, kad mūsų pasakojimo herojus tuo metu dėstė Možaiskio kariniame inžineriniame institute Leningrade, jo

darbu susidomėta. Buvo duotas leidimas įforminti jį daktarinei disertacijai ginti. Bet, kai nurodomas buvo įvykdytas, prasidėjo atvirkščia reakcija. Vertingo mokslinio darbo autorių nubaudė pagal partinę liniją, pažemino pareigose, pagaliau pašalino iš instituto ir nudangino į Baikonurą. Žmogus, norėjęs padaryti gera savo šaliai, jos žmonėms sutaupyti milijardus rublių, buvo nušalintas nuo mokslinio darbo, atskirtas nuo šeimos, izoliuotas nuo draugų ir jų paramos. Ir padarė tai ne kas kitas, o tarybinių ginkluotųjų pajėgų kosminės kariuomenės viršininkas generolas pulkininkas A. Maksimovas, padedamas šios kariuomenės asmeninės sudėties „dvasinio ganytojo“ generolo leitenanto I. Kurinino.

Kokie buvo samprotavimai šių žmonių didžiulėmis žvaigždėmis papuoštais aukštiniais antpečiais, kas jiems labiausiai rūpėjo ir ko jie siekė, kai ėmėsi susidorojimo su J. Smirnovu, tiksliai pasakyti sunku. Aišku, didelį vaidmenį suvaidino „karinės paslapties“ ats-

kleidimas. Bet juk kiekvienas realiai mąstantis žmogus seniai perprato paprastą tiesą: kartą kosminė kariuomenė yra „pas juos“, jos negali nebūti TSRS! Be to, J. Smirnovas apie savo darbą nieko neraišė nei atviroje, nei „tarybiniam naudojimui“ skirtoje spaudoje. Jis pasirašė išsiai pateikė pasiūlymą karinio inžinerinio instituto vado vybei, o ši „paleido“ popierių aukštyn pagal karines instancijas. Kaip ten bebūtų, bet J. Smirnovas daktarinės disertacijos likimas buvo nulemtas „kompetentingos“ komisijos.

Ko gero, tuo ir būtų galima baigti šį neilginį pasakojimą apie SGI sistemų tobulinimą ir TSRS kosminės kariuomenės realų egzistavimą. Tačiau, kad jums, gerbiami skaitytojai, būtų aiškiau, kas vyksta TSRS ginkluotuosiose pajėgose ir su jomis susijusiuose sluoksniuose, noriu pateikti dėmesio vertą šios istorijos tęsinį.

Kai, pasak spaudos ir Tarybų Sąjungos vadovų, šalyje įsiviešpatavo pertvarka ir viešumas, kurių vienas pavyzdžių — TSRS Aukščiausiosios

Tarybos sudarytas parlamentinis Gynybos ir valstybės saugumo komitetas, J. Smirnovas kreipėsi į jo pirmininką J. Lapyginą ir perdavė siūlomą sistemą aprašymą, specialistų bei buvusių bendradarbių atsiliepimus. Savo nuomonę šiuo klausimu komiteto vadovui pateikė ir kiti asmenys, tarp kurių ir generolai, kurie palaiko J. Smirnovą koncepciją. Bet... ir vėl viskas lyg žirniai į sieną. O taip įvyko dėl to, kad TSRS parlamento minėto komiteto ekspertas šios rūšies klausimais yra... tas pats generolas pulkininkas A. Maksimovas — buvęs kosminės kariuomenės viršininkas. Tarybinė biurokratinė sistema dar kartą įtikinamai įrodė, kad liaudies išmintis apie tai, kad prieš vėją — nepapūsi, turi rimtą pagrindą...

Ir vėl stojo tyla. Tik ar ilgam? Neabejoju, kad vis vien ateis diena, kai visi Tarybų Sąjungos gyventojai sužinos apie kosminės kariuomenės egzistavimą lygiai taip, kaip apie tai šiandien perskaitėte Jūs, gerbiami skaitytojai.

A. SERMUKSNIS

SCHEMATINIS SKLANDYTUVO MODELIS

Sis sklandytuvo modelis skirtas pradedantiems aviamodeliuotojams, gaminamas iš visiems priemonų medžiagų.

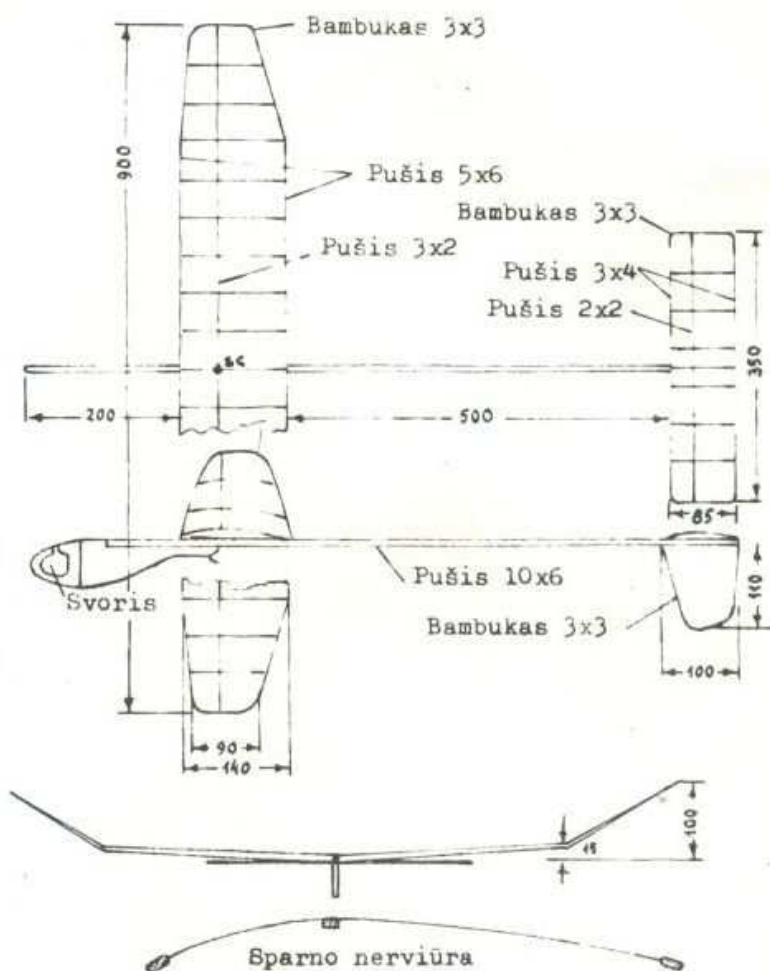
Pradžioje reikia pasigaminti natūralaus dydžio darbo brėžinį. Jeigu neturime tokio lapo popieriaus, pakanka atskirai padaryti vienos sparno pusės, stabilizatoriaus, kilio ir nosytės brėžinius. Visi matmenys, pateikti schemoje, nurodyti milimetrais.

Modelio gamyba pradama nuo liemens strypo paruošimo. Jis išobliuojamas iš pušies strypelio. Jį išobliavus, kaip ir visas kitas medines modelio detales reikia gerai nušlifuoti švitrinio popieriumi. Iš šešių milimetrų storio lentelės pagaminama sklandytuvo nosytė. Kad į modelį būtų galima patalpinti svorį, nosytėje padaryta kiaurymė, kuri iš abiejų pusių apkljuojama storu vatmanu arba kartonu. Nurodytoje vietoje modelio nosytėje įtaisomas metalinis kabliukas, reikalingas modelio išvilkimui.

Išobliuotas iš pušies strypelis sparno briaunas, jų kampus užapvaliname švitrinio popieriumi. Apšlakstius vandeniu, briaunos ant ugnies lenkiamos ir joms suteikiama „U“ forma / sparno vaizdas iš priekio /. Po to, įstrižai suleidus, kljais ir siūlais pritvirtinami jų galai. Jie, kaip ir sparnų nerviūros, gaminami iš bambuko. Detalėms reikiama forma suteikia-

ma bambuką lenkiant ant žvakės ar lemputės ugnies. Bambuką galima panaudoti iš meškerių arba senų, netinkamų naudojimui slidžių lazdy. Nerviūrų galai plokščiai nuaštrinami ir įkljuojami į sparno briaunose aštrių peiliuku padarytus plyšius. Prie taip surinktų sparnų griaučių nerviūrų apačios kljais ir siūlais pritvirtinamas lonžeronas. Analogiškai padaromas ir stabilizatorius bei kilis. Uodegos plokštumos siūlais ir kljais tvirtinamos prie liemens. Po priekine briauna, įspraudus 6 mm medinę kaladėlę, tvirtinami sparnai. Sparnai ir uodegos plokštumos dengiami rūkomuoju arba kitu plonu popieriumi. Visą tai atlikus, modelį reikia išsverti (tinkamoje vietoje padaryti svorio centrą). Parėmus modelio liemenį, per nosytėje esančią angą į svoriui skirtą ertmę dedamas svoris — švino gabaliukai. Svorio dydis parenkamas taip, kad modelis, paremtas pirštais ant lonžerono, išlaikytų pusiausvyrą.

Tiksliai išcentravus, patikrinus, kad nebūtų susikraipę sparnai ir uodega, galima pradėti bandomuosius modelio skrydžius. Gerai sureguliuotas modelis, paleistas iš rankos, sklęsdamas turi nuskristi 8—10 metrų ir švelniai nusileisti. Siūlu vilkti modelį galima tik tada, kai jis visiškai sureguliuotas. Modelį reguliuojant patariama naudotis žemiau pateikiama lentele.



MODELIO SKRIDIMO YPATUMAS	NETAISYKLINGO SKRIDIMO PRIEŽASTIS	KAIP MODELĮ SUREGULIUOTI
Modelis, paleistas iš rankos, tuoj pat be greičio krenta žemyn	Per paleidimą modelis per silpnai pastumtas	Paleidžiant stipriau pastumti
Modelis staigiai kyla aukšty ir po to, nustojęs greičio, krenta žemyn	Modelis per stipriai pastumtas	Paleidžiant modelį mažiau pastumti
Modelis sklendžia dideliu kampu ir greitai nusileidžia	Priekinė centruotė	Sumažinti noselės svorį
Modelis skrenda banguodamas	Užpakalinė centruotė	Padidinti noselės svorį
Modelis suka į dešinę	Netaisyklingai pastatytas kilis	Kilį nežymiai pakreipti į kairę
Modelis suka į kairę	Netaisyklingai pastatytas kilis	Kilį nežymiai pakreipti į dešinę
Modelis virsta ant sparno	Susikraipę sparnai ar stabilizatorius	Ištaisyti susikraipymus

NORI ĮSIGYTI

Plastmasinių modelių kolekcionierius G. Kancerevičius nori įsigyti SDAALR CK leidykloje 1988 metais išleistą O. V. Lagutino knygą „SAMOLIOT NA STOLE“. Adresas: 234446 Jurbarko raj. Klausučiai.

KLAUSIATE — ATSAKOME

Grupės sklandytojų pagėdai mu pateikiame Lietuvos aerokl-

be adresą: 232009 Vilnius, Basanavičiaus g-vė 22.

KRONIKA

Lietuvos aeroklubo Mokslinės techninės tarybos ataskaitiniame rinkiminiame susirinkime nauju tarybos pirmininku išrinktas vilnietis Rimas Baltrušaitis, jo pavaduotojais — vilnietis Antanas Kuzmikas ir prieniškis Edmundas Lasauskas, sekretoriumi — vilnietis Rytis Dulinskas.

Skraidė
lėktuvų
kopijos

Dešimt dienų Varšuvos aeroklubo aerodrome vyko pasaulio XI radijo valdomų lėktuvų kopijų F4C ir kordinių kopijų F4B čempionatas. Dalyvavo 53 aviamodeliuotojai iš 20 šalių. Didžiausią modelių skaičių sudarė biplanai — Pirmojo pasaulinio karo ir sportinių lėktuvų kopijos. Nepaprastai įdomios čempionatui paruoštos trys reaktivinių lėktuvų F-15 Eagle, SAAB-105 ir IAI KFIR-C2 kopijos. Šie modeliai vietoj reaktivinių variklių gondolose turėjo įmontuotus stūmoklinius variklius su impeleriais (ventiliatoriais propeleriais).

Pradžioje visi aviamodeliai buvo demonstruoti stendinei apžiūrai. Taisėjai taskais įvertino autentišką lėktuvo modelio atitikimą, jo nudažymą ir pagaminimo kokybę. Aukščiausią įvertinimą gavo anglų aviamodeliuotojas P. Mc Dermott už Pirmojo pasaulinio karo lėktuvo Sopwith Triplane kopiją. Kiekvienas dalyvis turėjo teisę atlikti tris skridimus, iš kurių buvo įskaitomas vienas —



geriausias rezultatas. Radijo valdomų modelių klasėje nugalėjo Belgijos komandos aviamodeliuotojas F. Avonds su amerikiečių reaktivinio lėktuvo F-15 Eagle kopija. Čempionas F. Avonds yra sraigtasparnio pilotas, 31 metų amžiaus, iš kurių 20 metų pažventė aviamodelių gamybai. Antrą vietą su lėktuvo Sopwith Triplane kopija užėmė anglas P. Mc Dermott. Trečioje vietoje liko amerikietis R. Torres su lėktuvo Beechcraft T-44A kopija. Komandomis F4C klasėje pirmavo Anglijos aviamodeliuotojai.

Kordinių kopijų klasėje visas tris prizines vietas iškovojo TSRS komandos atstovai. Pirmą vietą laimėjo V. Fedosovas su lėktuvu An-28, antras — V. Kramarenka su An-26 ir trečias — V. Bulatnikovas su AIR-1 kopija. Komandomis F4B klasėje nugalėjo TSRS aviamodeliuotojai.

Petras AKINIS

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



Modelių kolekcionieriai šiauliečiai Aleksandras Makarovas, Mindaugas Jonaitis ir kiti, įsigiję lėktuvo modelio De Havilland DH-88 Comet (indekso numeris 168) rinkinius, nori sužinoti šio lėktuvo istoriją, techninius duomenis ir dažymo schemą.

Aviacijos istorijoje ketvirtą dešimtmečio laikotarpį pasižymėjo tolimų perskridimų rekordais. Laikraščių redakcijos ir turtingi verslininkai lenktynių nugalėtojams skyrė didžiules premijas, o tai savo ruožtu skatino konstruktorius kurti naujus greitus lėktuvus. Vienos tokių lenktynių buvo suorganizuotos 1934 metais, pažymint Melburno miesto įkūrimo šimtąsias metines. Greičiausiai skridusio iš Londono į Melburną ekipažo laukė turtingo Australijos šokolado fabrikanto Williams Mac Pherson Robertson'o skirta 6200 dolerių premija. Skridimo metų tarpiniam nutūpimui buvo numatyti penki kontroliniai aerodromai (Bagdade, Alahabade, Singapūre, Darvine ir Charlevill'yje).

Anglų lėktuvų statybos koncernas De Havilland specialiai šiam skridimui pastatė tris lėktuvus su gera aerodinamika DH-88 Comet. Pirmasis lėktuvas buvo su registracijos numeriu G-ACSP „Black Magic“, juodai nudažytas su aukso spalvos raidėmis (starto numeris 63). Antrasis G-ACSR buvo žalias (starto numeris 19), o 34 starto numeriu pažymėtas G-ACSS, pavadintas „Grosveron House“, buvo raudonas. Varžybas Londone 1934 metų spalio 20 dieną pradėjo 21 lėktuvas. Tarp startavusių buvo jau iki tol pasižymėję, galingais varikliais lėktuvai Douglas DC-2, Boeing 247D, Lockheed Vega ir kiti. Iki varžybų lėktuvai DH-88 Comet nebuvo net reikiamai išbandyti. Vienas jų — G-ACSP, sugedus abiem varikliams, priverstinai nusileido nenuskridęs net iki pirmojo tarpinio kontrolinio aerodromo. Nesėkmė ištiko ir kitą šio DH-88 Comet trejetuko lėktuvą. Taip pat dėl variklių gedimo G-ACSR lakūnas pasiklydo ir priverstinai nusileido Irane. Vienas variklis sugedo ir trečiame lėktuve G-ACSS, todėl kurį

laiką lakūnai skrido veikiant tik vienam varikliui. Nepaisant visų nesėkmių, išvarę lakūnai Charl W. A. Scott ir Tom Campbell Black po 70 valandų 54 minučių ir 16 sekundžių pirmieji nusileido Melburno aerodrome. Laimėta piniginė premija ir pagerinti visi šioje kelionėje buvę greičio rekordai. Antaras atskridęs Olandijos aviakompanijos KLM lėktuvu Douglas DC-2 kelionėje sugaišo 90 valandų ir 13 minučių. Finišą pasiekė 14 lėktuvų. Praėjus dar keturioms su puse paros Melburną pasiekė ir pasiklydęs DH-88 Comet G-ACSR.

Pergalė Londonas—Melburnas trasoje lėktuvui De Havilland DH-88 Comet atnešė didelę šlovę. Iš karto vienas jų — G-ACSR buvo parduotas į Portugaliją, o kitą G-ACSP įsigijo Prancūzija. Anglijoje likęs rekordinis G-ACSS egzempliorius Karališkose oro pajėgose dar skraidė net pokario metais.



Buvo demonstruojamas daugelyje aviacijos renginių, o šiuo metu užima garbingą vietą De Havilland koncerno muziejuje.

De Havilland DH-88 Comet yra dvivietis žemasparnis dviejų variklių lėktuvas. Sparnai laisvai nešantys, medinės konstrukcijos, dengti klijuote. Užsparniai ir elektronai dengti drobe. Liemuo medinės konstrukcijos. Pilotų kėslai kabinoje išdėstyti vienas paskui kitą, dengti bendru į dešinę pusę atsidarančiu gaubtu iš organinio stiklo. Bortinių prietaisų lenta įtaisyta tik priekinėje sėdynėje, tačiau vairofazdė ir pedalai įtaisyti ir ant-ram pilotui.

Pagrindinės lėktuvo važiuoklės ratai yra su hidrauliniams amortizatoriams, skridimo metu įtraukiami į variklių gondolų ertmę. Uodegoje įrengtas amortizuojantis rams-tis.

Lėktuvas turėjo du šešių cilindry didesnio spaudimo laipsnio oru aušinamus variklius De Havilland Gipsy Six, kurie esant 2400 ap./min. išvystė didžiausią 224 AJ galin-gumą. Propeleriai dviejų men-čių, keičiamo žingsnio.

PAGRINDINIAI TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

Sparnų ilgis	13,42 m
Lėktuvo ilgis	8,87 m
Lėktuvo aukštis	2,74 m
Sparnų plotas	19,74 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	1363 kg
Skridimo svoris	2520 kg
Maksimalus skridimo greitis	376 km/val
Kelionės greitis	352 km/val.
Didžiausias aukštis	5795 m
Skridimo nuotolis	4128 km



Pasaulio čempiono belgo F. Avonds radiju valdomas modelis — lėktuvo F-15 Eagle kopija.



Skridimui ruošiamas nugalėtojo S. Fedosovo lėktuvo An-28 kopija.



ČSFR aviamodeliuotojas V. Waclawikas su lėktuvo Caudron CR 714 C-1 kopija.



Japonijos aviamodeliuotojas S. Tahararė (centre), rungtyniaavęs su lėktuvo SPAD VII modelu.



Pirmojo pasaulinio karo naikintuvo Fokker D-VII kopija, pagaminta Vokietijos modeliuotojo J. Steinbergerio.



Ispanijos sportininkas D. Jorda su lėktuvo IAI Kfir-C-2 kopija.

AUTORIAUS nuotr.

Vilniečiai — ralio „TOUR d' EUROPE“ nugalėtojai

Apie automėgėjų ralį „Tour d'Europe“, šiemet surengtą jau 33 kartą, mes žinome iš žymių Lietuvos lenktynininkų S. Brundzos, A. ir K. Girdauskų pasakojimų. Juk jie jame dalyvavo ne kartą. Griūvant sienoms tarp Rytų ir Vakarų, pirmą kartą savo istorijoje šio ralio trasa iš Vokietijos į Skandinaviją ėjo per Lietuvą.

Ralyje startavo 42 automobiliai, nors tikėtasi gerokai daugiau. Vilnių pasiekė tik 32 ekipažai. Sako, daugelį atbaidė didelės išlaidos — vienam ekipažui apie 7500 Vokietijos markių. Išties, faktas, kad toks tarptautinis ralis nesurinko net pusšimčio ekipažų, stebina. Juk Lietuvos ralio varžybų dalyvių skaičių dažnai tekdavo riboti...

Vėlyvą vakarą prie Vilniaus „Lietuvos“ viešbučio susirinko minios smalsuolių pasižiūrėti, su kokia technika atvažiuo Vakarų automėgėjai. Nepaisant to, kad jie

lenktyniavo serijinės gamybos automobiliais, teko pripažinti, kad TSRS „Lados“ atrodo žymiai kukliau nei BMW, „Porsche“, „Audi“, „Ford Sierra“... Be to, labai įspūdinga juos lydinti techninė pagalba. Tokią turi vien mūsų pirmo ryškumo profesionalai. Tai — brigados mechanikų, turinčių mikroautobusus, prikimštus atsarginių dalių ir prietaisų. Bepigu...

Technika įspūdinga. Bet ją varuoja žmonės. Prakaibintas A. Girdauskas nušvietė, kad tokiam ralyje paprastai lenktyniauja nuo arenos nuėję „profiai“, piniginę automėgėjai ir jaunimas, siekiantis atkreipti į save dėmesį, pakliūti į profesionalų gretas. Kas neturi pinigų, ieško rėmėjų. Paprastai tai būna automobilių gaminantys koncernai, firmos. Arvydas mums patarė nevažiuoti į Žiežmarių greičio ruožą, nes ten nebūsią ko žiūrėti. Ir buvo teisus. Visi ralio



Techninės pagalbos mašina — „Volkswagen“.

dalyviai važiuo lėtai, atsargiai. Tik viena mašina lėkė kaip patrakusi — tai vilniečių Eugenijaus Tamulevičiaus ir Prano Videikos ekipažas. Jie — namie kiekvieną posūkį mintinai žino. Antrą vietą užėmė siems VFR atstovams J. Ritmiuleriui ir J. Šneideriui jie „užmetė“ penkias minutes. Tokių dalykų ralyje paprastai nebūna. Greičio ruože vieną vietą nuo kitos skiria sekundės. Bet svečius galima ir suprasti — likti pirmame griovyje kažkur prie Semeliškių, kai prieš akis dar keletas tūkstančių kilometrų, nelogiška...

Varžybų organizatoriai išreiškė rimtus priekaištus, kad uždaroje greičio ruožo trasoje slampinėjo daug girtų, kad žiūrovai važinėjo nuosavais automobiliais, keldami varžybų dalyviams slėpą. Ralistai iš Lietuvos išvažiuo pikti. Ir vis dėlto tikimės, kad tas pyktis neviršys sprendimu daugiau niekad nelenktyniauti Lietuvoje.

Šią korespondenciją vis dėlto galia baigti linksma žinia — mūsų lenktynininkai E. Tumalevičius ir P. Videikis trasą per Latviją, Estiją ir Skandinavijos šalis pravažiavo sėkmingai ir finišavo Vokietijoje pirmi. Jie — ralio nugalėtojai.

K. MINČIUS



Vienų ralio lyderių — J. Ritmiulerio ir J. Šneiderio (Vokietija) — automobilis „Ford—Sierra“.

Ar sezonas pragyventas veltui?

Nieko nepadarysi — 1990-iesių mūsų sporto istorijon bus įrašyti kaip juodi metai. Beveik nesportuota! Tiesa, kai kas motociklininkų bandė startuoti Latvijos, tarptautinėse varžybose, kai kas surengė ir draugiškus susitikimus. Bet tai — lašas jūroje! Juk motociklininkų turime mažesnę, o motobolininkų dar neseniai skaičiavome dešimtimis. Deja, deja...

„Mirus“ sezonas gerokai paveikė motociklininkų nuotaikas. Kai kas ir „plieninį žirgelį“ ant kablo pasikabino, kai kas nutarė palūkėti. O tarp

motobolininkų netekties kaina dar didesnė. Nebegalėdami žaisti, veik visškai „suiro“ skuodiškiai, o juk jie buvo pelnę teisę dalyvauti TSRS pirmos lygos čempionate, nieko negalėjo nuveikti ir Kretingos „Svyturio“ sportininkai, kelis kartus laimėję TSRS čempionatų bronzos medalius, įrašę į savo pergalių knygą laimėjimus prieš VDR, Bulgarijos, VFR geriausias ekipas. Nebekrūta ir Mažeikių motobolininkai. Jiems ir šiaip niekas dosnios rankos ištiesęs nebuvo, tad per „ne sezono metą“ išvis paliko likimo valiai. Gal tik radviliškiai, susibūrę į „Žeručio“ komandą, nesnaudė. Po pernai pasirašytos draugystės su VDR Malchino miesto „Kraftferker“ sportininkų klubo, draugiškų susitikimų svečiuose, radviliškiai nuoširdžiai dirbo: ruo-

šėsi ne tik priimti svečius, treniruoti, bet ir rūpintis naujo motodromo augimo reikalais. Gerai, kad vietos valdžia į šį reikalą žiūri labai dalykiškai. Tad ir priimti spalio pradžioje svečius iš Vokietijos buvo negėda. Na, ir sportininkų kovų žiūrėti susirinko gerokas būrys žmonių — juk pirmos tarptautinės rungtynės savame motodrome!

Deja, žiūrovai per abejas rungtynes buvo priversti pripažinti, kad „Kraftferker“ komandos žaidėjai, kad ir techniškai blogiau paruošti, smūgiavo dažniau, geriau, o svarbiausia — taikliau už vietos sportininkus. Tad ir pralaimėta abu kartus — 0:1 ir 0:3. Ir vis dėlto žiūrovai, sportininkai, taip pat Radviliškio technikos sporto klubo viršininkas V. Stalyga liko patenkinti. „Galima žaisti!“ — tvirtino visi

Visko po truputį

Informacijos, susijusios su automobiliais, jų gamyba, tobulinimu ir technikos naujovėmis, taip daug jog šiame sraute nesunku ir pasiklysti. Todėl mes pasistengėme parinkti jums, gerbiami automobilių savininkai ir vairuotojai, automėgėjai, įdomesnius faktus, kuriuos ir pateikiame.

Nuo seno žinoma, kad Brazilija pirmąją Pietų Amerikos žemyno automobilių gamyboje. Bet... šiemet Brazilijos automobilių pramonė net 40 proc. sumažino šią gamybą. Tuo tarpu, pasak Meksikos spaudos agentūros NOTIMEX, Meksikos lengvųjų automobilių ir sunkvežimių bus pagaminta 11 proc. daugiau. Ekspertai pasakia, kad šiemet Meksikos automobilių pramonė pateiks rinkai 500 tūkstančių mašinų. O juk dar 1986-aisiais meksikiečiai gamino tik ketvirtadalį Brazilijos surenkamų automobilių skaičiaus.

Vokietijoje lengvųjų automobilių pasirinkimas, ko gero, toks, kaip Lietuvoje — duonos gaminių. Mašinų sąrašas net 200 įvairiausių markių ir modifikacijų automobilių. Bet didžiausią paklausą turi tik penkios. Tai „Volkswagen“, „Golf“ ir „Passat“, „Opel“, „Kadett“ ir „Vectra“ bei „Mercedes-Benz-124“. Per pirmą šių metų pusmetį Vokietijos [Vakarų] automobilių pramonė pagamino 1,57 milijono lengvųjų automobilių. Tai 2,5 proc. daugiau nei praėjusiais metais. Per 11 proc. visų mašinų naudoja dizelinių kurą, 15 proc. parduodamų mašinų — japonų kompanijų gamybos, 3,7 proc. visų parduotų mašinų — kabrioletai. Jų paklausa nuolat didėja.

Naujų medžiagų naudojimas automobilių gamybai parankus todėl, kad iš dalies mašinos ilgiau tarnauja, tampa lengvesnės, tačiau kita vertus — naujosios medžiagos negali būti antrą kartą panaudotos, suldytos arba perlydytos ir dėl to jos gali padidinti mūsų Žemės užterštumą. Automobilių gamintojams keliamas uždavinys: padaryti taip, kad mašinos būtų tinkamos antriniam naudojimui. Deja, iki šiol gamintojai gerokai atsilieka nuo šiems kėlimų reikalavimų. Nors yra išimčių. Koncernas „Opel“ savo mašinai „Coupe Calibra“ šalia dalies plastikų, panaudotų kėbului gaminti, geroką dalį važiuoklės ir kitų metalinių dalių pagamino iš antrinių žaliavų.

vienu balsu. Tiesa, komandos treneris ir MSV vadovas, šefuojantis „Žeručį“, atvirai pasakius, tikėjosi daugiau. Bet ką darysi — juk sezonas buvo tuščias, nesurengtas net Respublikos čempionatas! Tad ko reikalausti iš sportininkų?..

Talgi radviliškiai — vieninteliai iš motobolininkų, nepraleidę sezono veltui. Bet ar tai rimta paguoda visam Lietuvos motoboliui, ar keli motociklininkų startai gali patenkinti visos šios sporto šakos mėgėjų šeimoms poreikius? Štai ties šiais klausimais, man galva, verta rimtai susimąstyti ruošiantis 1991-iesiems. Jie jokių būdu neturi ir vėl „pražūti“.

Šių metų vasarą Kretingos „Svyturio“ sportininkai gavo TSRS centrinio Auto-moto klubo raginimą žaisti TSRS motobolo čempionatą antrame

PERGALĖ, KURI PALIKO KARTĖLĮ

Tokio atvejo motociklų sporto istorijoje dar nėra buvę — 1990 metų pasaulio čempionu, lenktyniaujančiam 125 cm motociklais žiede, tapo septyniolikmetis italas Lorisas Kapirosi (Loris Capirosi). Tai jauniausias čempionas per visus čempionatus. Ir galima būtų tik džiaugtis jaunojo italo pergale, jeigu ne...

— Tai buvo gryniausia apgaulė, — pareiškė po čempionato paskutinio etapo finišo olandas Hansas Spanas (Hans Spaan), kuris pergalės atveju būtų tapęs pasaulio čempionu (liko antras). Jam sutrukdė Italijos motociklininkai Kazanova, Rambonis, Gresinis ir Graminis. Visomis leistomis ir ypač neleistomis priemonėmis jie bloka olandą, trukdė jam važiuoti, kad geriausias lenktynininko vardas atitektų jų tautiečiui L. Kapirosiui.

Beje, italų lenktynininkų „mafijs“ pašalino iš pretendentų dėl pasaulio čempiono titulo gretų ir Vokietijos lenktynininką Štefaną Preiną (Stefan Prein). 100 m po starto ant dviejų ketverių metų vokiečių motociklininko visa jėga užlėkė italas Alesandras Graminis (Alessandro Gramigni). Per šį išprovokuotą susidūrimą lūžo Preino motociklo bėgių perjungimo mechanizmas, o drauge sudužo ir vokiečio viltis tapti pasaulio čempionu.

— Tiesiog neįtikėtina, kokiais būdais Italai stengėsi iškovoti pasaulio čempiono titulą savo komandos nariui Lorisui Kapirosiui, — pasakė atsiimdamas bronzos apdovanojimą „didžioji Vokietijos viltis“.

Nuotraukoje:

Čempionato paskutinio etapo kovos momentas: olandas H. Spanas (nr. 2) bando aplenkti Italą L. Kapirosį (nr. 65), bet jo motociklą „spaudžia“ Italijos komandos narys.



rate svečių teisėmis. Atrodytų, ko be-reikia! Bet... Kai kas kai kur pradėjo abejoti — ar tai bus patriotiška! Nežinau, bet jeigu mūsiškiai iškovoja pergalę — tai lietus patriotiška, tai Lietuvos garbės reikalas. O jeigu sėdėsime namie dar kelis metus, lauksime, kol mus pripažins tarptautinės federacijos ir Tarptautinis olimpinis komitetas, ko gero, ateiti „prie žaidimų stalo“ teks nuogulems!

Antai dėl to, kad sportininkas yra profesionalas, kad jis privalo išlaikyti savo žeimą, žaisti į Ukrainą išvyko geras motobolininkas, kretingiškis A. Šliauderis. Ar galime jį peikti už tai, kad žaidė Ukrainos komandoje, dalyvavo, gindamas jos spalvas, TSRS čempionatui! Mano įsitikinimu — jokių būdu! Bet ne visi galėjo arba norėjo išvykti, ne visiems buvo galimybės

JUMS PAGEIDAUJANT

VARTOTŲ AUTOMOBILIŲ KAINOS

H. Stankevičius iš Kauno, klaipėdiečiai V. Juknevičius ir kiti „Sparnų“ skaitytojai, susipažinę su praėjusiame numeryje spausdintu rašiniu „Automobilių bumas“, prašo pateikti vartotų automobilių kainas.

Patenkiname šį prašymą — spausdiname labiausiai paplitusių vartotų automobilių kainas, buvusias VFR š. m. rugsėjo mėnesį.

Automobilio markė	kw/Aj	Naujo kaina	Vartotos mašinos gamybos m. kaina				
			1987	1986	1985	1983	1980
„VOLKSWAGEN“							
1200 I („Kefer“)	23/24	11.130	—	—	5000	4250	2650
„Polo“ [C] C	33/45	13.975	8450	7900	6800	5300	—
„Golf“, GL/CL	40/55	19.870	11550	10250	8850	6950	3000
„Golf“ CL [dizel]	40/55	18.440	11350	10100	8950	7000	2750
„Jetta“ GL	66/90	22.460	12400	11050	9450	5750	—
„Passat“ C	66/90	22.150	11700	10600	8800	6200	—
„AUDI“							
„Audi“ 80 CC	44/60	20.995	—	10450	9000	6350	2300
„Audi“ 100 CC [dizel]	51/70	33.680	17250	14500	12200	8250	—
„RENAULT“ [Gaminta VFR]							
R5 TL	33/45	13.490	7950	7050	5400	3450	1400
R11 GTL	49/67	15.850	9300	7600	6900	4700	—
„TOYOTA“ [Gaminta VFR]							
„Starlet“ 1.0 DLX/DL	40/54	13.290	8000	7200	6450	3700	1700
„FIAT“ [Gaminta VFR]							
1200 „Bambino“	17/23	8.100	4550	4000	3500	2500	—
„Ritmo“ 60 CL	43/58	15.150	7050	6250	5450	3400	1200
„FORD“ [Gaminta VFR]							
„Fiesta“	37/50	14.280	—	7450	6750	5350	2200
„MAZDA“ Motors [Gaminta VFR]							
323/LW 323	44/60	14.995	8950	7950	6900	4500	2400
626 LX 1.6	59/80	19.000	10400	9000	7850	5500	1350
„PEU GEOT“ Talbos [Gaminta VFR]							
205 GR	44/60	15.385	—	8050	7150	5500	—
305 GTX/GT/SR	75/102	20.695	—	9300	7850	5050	—

Pastaba: kainos nėra tvirtai nustatytos. Jos priklauso nuo paklausos ir pasiūlos, taip pat skirtingos įvairiuose miestuose. Pateiktoje lentelėje supažindiname su kainų vidurkiu, kuris registruotas vartotų automobilių pardavimo vietose.

VIS DĖLTO — AIRTONAS SENA!

Jau du kartus Japonijos Sudzuko trasa anksčiau laiko išaiškino pasaulio automobilių sporto čempionato „Formulė 1“ klasės mašinomis nugalėtojus. Ji liko ištikima savo tradicijai ir šiame, kai spalio 21 d. čia vyko priešpaskutinis 1990 m. čempionato etapas. Iki jo lyderio poziciją buvo išlikovojęs brazilas Airtonas Sena, lenktyniaujantis „Maklaren-Honda“ mašina. Devyniais taškais atsilikęs sekė tris kartus pasaulio čempionas prancūzas Alenas Prostas.

Sudzuko etapas galėjo įnešti esminių patalsų į geriausiųjų dvikovą. Bet A. Sena tuo po starto savo mašina užlėkė ant A. Prosto „Ferrari“, ir... abu liko stebėtojais. Tiesa, A. Senai tai garantavo 1990 m. pasaulio čempiono vardą, o A. Prostui tik vicečempiono titulą.

Beje, dabar nebekelia abejonės, kad nugalėtojai komandomis taip pat bus A. Sena su savo porininku Gerhardu Bergeriu (Austrija), kurie lenktyniauja „Maklaren-Honda“ mašinomis, o „Ferrari“ komanda (be Prosto) atstovauja dar anglas Naidželas Menselas) bus antra.

Nepaisant Airtono Senos apdovanojimo laurų vainiku ir paskelbimo (tiesa, dar neoficialiai) pasaulio čempionu antra kartą (pirma — 1988 m.), „Ferrari“ komandos vadovas įteikė tarptautinei automobilių sporto federacijai protestą, pabrėždamas, kad A. Sena tyčia įsivėžė savo mašiną į A. Prosto automobilį ir tokiu būdu „nesąžiningai įgijo nugalėtojo vardą“. Ką žinai, gal ir taip!

Visko po truputį

„Zaporožiečiai“ niekad nepasidžymėjo ypatingu populiarumu, bet, kaip sakoma, kai nėra geresnio, tinka ir šis... Žmonės jį pirkė, nes neliabai brangiai kainavo. Bet štai mūsų keliuose pasirodė „Tavrija“ — ZAZ-1102, ir visi sukruto, susirūpino, kur jį gauti. O juk šių mašinų labai mažai įvežama į Lietuvą. Zaporožės automobilių gamyklos konstruktorių projektas buvo kuriamas net nuo 1978 m. Buvo daug kalbų apie naują tarybinę „liaudies mašiną“, buvo sprendimų, nutarimų ir, kaip paprastai, viskas — nė iš vietos. Nėra specialių cechų, nėra geros ir modernios technologijos, nėra daug ko ir, šios gamyklos vadovų nuomone, „Tavrijos“ ir būti neturėtų. Bet jį ypač Tiesa, gaminama pakaitomis ant to paties konvejerio, ant kurio „gimsta“ tie tradiciniai 100 tūkstančių ZAZ-968. Tad nėra ko stebėtis, kad per metus „Tavrijų“ pagaminama vos 40 tūkstančių. Ar jų bus daugiau jau 1991 metais, neaišku. Užtat tvirtai žinoma, kad ne tik Lietuvoje „Tavrija“, oficialiai kainuojanti 5100 rb., parduodama neoficialiai už tris kartus didesnę sumą. Ką gi, kai paklausa viršija pasiūlą...

Benzinas dabar visur tapo ypatingo dėmesio objektu. Na, o JAV Ajosos valstijos transporto ir gamtinių išteklių skyrius, atlikęs devesius metus trukusius tyrimus, priėjo išvadą, kad vien šioje valstijoje per metus galima sutaupti net 4 milijonus litų degalų. Reikia tik... visiškai automatizuoti kelių eismo šviesos ženklų valdymą. Šio skyriaus ekspertų nuomone, jeigu bus mažiau privačiųjų sustojimų, sumažės ne tik kuro panaudojimas, bet ir aplinkos užteršimo bei avarijų galimybės.

Po „Volkswageno“, kainas mažaliti-raziams ir vidutiniams automobiliams pakėlė ir „Ford“ koncernas. Dabar pirkėjas už „Fiesta“, „Escort“, „Scorpio“, „Orion“ ir „Sierra“ priverstas mokėti 2,9 procento daugiau.

Jungtinės Valstijos perkama mažiau lengvųjų automobilių. Rugsėjo mėnesį parduota net 10,3 proc. mažiau nei tuo pačiu metu pernai. Didžiausius nuostolius patiria korporacija „Chrysler“ — net 27,3 proc. Toliau seka „Ford“ — 22,9 proc., „General Motors“ — 10,2 proc. Būtent šis automobilių gamybos gigantas pirmąją parduodant automobilius — 70097 lengvosios mašinos. Po jo — „Ford“ — 42406, „Chrysler“ — 17811. Iš japoniškų mašin labiausiai perkamos buvo „Honda“ — 12223 (padidėjo 26,6 proc.). Beje, padidėjo parduodamų mašinų kiekis ir „Nissan“ — 3,9 proc. bei „Mitsubishi“ — 23,6 proc. Kitaip reikiai klostosi Europos ekonominės bendrijos šalyse. Čia padėtis tokia: 1989 metais daugiausiai lengvųjų automobilių pardavė „Volkswagen“ — 2 002 612 arba 14,9 proc. visų parduotų skaičiaus, „Fiat“ — 1 984 449 — 14,8 proc., „Peugeot“ SA — 1 697 400 — 12,7 proc., „General Motors“ priklausantys „Opel“ ir „Jaguar“ — 1 468 276 — 10,9 proc., „Renault“ — 1 384 461 — 10,3 proc., „Mercedes-Benz“ — 431 808 — 3,2 proc., „Rover“ — 413 458 — 3,1 proc., „Volvo“ — 300 000 — 2,2 proc. Ir Japonijos gamybos mašinos, surenkamos Europoje — 1 478 127 — 10,8 proc. Ne be reikalo Vakaruose kalbama, kad Japonijos automobilių pramonė žingsnis po žingsnio užkariauja pasaulio rinką.

Aleksandras IČIKAVIČIUS



Genadijus MANAKOVAS (priekyje) ir Genadijus STREKALOVAS prie kosminio laivo.

Tai jau septinta nuolatinė TSRS kosmonautų įgula, įsikūrusi orbitinėje kosminėje stotyje „Mir“ ir su ja sujungtame modulyje „Kvant“. Šį kartą abu vyrai — solidaus amžiaus. Laivo vadui KOP pulkininkui Genadijui Manakovui keturiasdešimt, o jo bendravardžiui borto inžinieriui Strekalovui kosminėje erdvėje teks švęsti auksinį jubiliejų. Jeigu pirmasis iš Genadijų — kadrinis KOP lakūnas, įvaldęs bemaž 40 įvairių lėktuvų tipų ir parašiusiu atlikęs 248 šuolius, tai jo porininkas Strekalovas — „senas kosmoso bičiulis“. Jis dar 1980 m. lapkritį drauge su Leonidu Kizimu ir Olegu Makarovu skrido į orbitinę stotį „Saliut-6“ praręšęs šio trejus metus visatoje veikusio dirbtinio „kosminio namo“ žmonėms gyvavimo laiką. Po to į šią dirbtinę stotį dar buvo nukakusi viena ilgalaikė įgula, taip pat du tarptautiniai ekipažai. Tai buvo pirma G. Strekalovo kosminės biografijos dalis. Antra prasi-dėjo 1983 metais. Balandį jis drauge su Titovu ir Serebrovu skriejo į orbitinę stotį „Saliut-7“, bet... nesuveikė suartėjimo sistema ir prisiėjo grįžti į Žemę. Spalio mėnesį Strekalovas drauge su Titovu vos

Nauji kosminio komplekso įnamiai

liko gyvi, kai starto aikštelėje užsidegė raketa nešėja. Ir jeigu ne avarinio gelbėjimosi sistema... Susilaukęs iš likimo tokių triuškinančių smūgių kitas žmogus, ko gero, būtų palūžęs, atsisakęs to „nelemtos kosmoso“. Bet nei Strekalovas, nei Titovas nė nemirktelėjo. Pastarasis, kaip prisimename, atliko rekordinį — ištisus metus trukusį skrydį kosminėje stotyje „Mir“, o pasitobulinęs Strekalovas viešėjo naujoje stotyje ištisą savaitę drauge su Indijos piliečiu ir vis svajojo apie ilgalaikį skrydį visatoje. Pagaliau tai tapo realybe. Dėl jo žinių niekas neabejoja, nes per kitų kosmonautų skrydžius orbitiniame komplekse „Mir-Kvant“, Strekalovas nuolat dirbo Skridimo valdymo centre. Tad ne veltui šį vyrą, kuris vos 17-os būdamas atėjo dirbti į S. Koroliovo konstruktorių biurą, visi pripažįsta esant vienu labiausiai prityrusių TSRS kosmonautų.

Suprantama, „pagal arklių ir vežimas“. Naujieji kosminio komplekso „Mir-Kvant“ įnamiai privėlės atlikti labai daug ir sudėtingų darbų. Tai visų pirma dviejų kosminių transporto laivų „Progres“ iškrovimas. Į vieną jų po to pirmą kartą kosmonautikos istorijoje bus pakrauta speciali kapsulė su 90 kg medžiagų, gautų kosminėje erdvėje. Jiems reikės lydyti puslaidininkinius technologinėse krosnyse, atlikti per 250 eksperimentų. Užplanuoti ir du išėjimai į atvirą kosmosą. Bet jų gali būti ir daugiau. Mat Strekalovui ir Manakovui pavesta baigti modulių „Kvant-2“ išėjimo angos remontą, dėl kurios daug rūpesčių turėjo rugpjūčio 9 d. po šešių mėnesių skrydžio į Žemę grįžę Anatolijus Solovjovas ir Aleksandras Balandinas.

Zodžiu, septintoji kosminio komplekso įgula be darbo nesėdės. Jų skrydžio programa numato ne tik daug įvairiausių darbų, bet ir įdomų nusileidimo variantą: artimiausiomis dienomis, iki grįždami į Žemę, jie turės progą visatoje pasveikinti pirmąjį žurnalistą, atsikrėjęs į kosmosą (apie kandidatą į šį skrydį — Japonijos piliečius — šalia spausdiname rašinyje) ir drauge su šiuo „kosmi-

niu spaudos darbuotoju“ nusileis-ti „iš dangaus“.

Beje, pasak TSRS kosmonautų ruošimo centro viršininko V. Satalovo, po šio skrydžio Genadijus Manakovas „keis profesiją“. Jis ruošis dalyvauti kosminio laivo-lėktuvo „Buran“ skrydyje. Ką gi, gali būti, kad dabar visatoje skriejantis KOP papulkininkis pakais mūsų žemietį Rimantą Stankevičių, kuris tragiškai žuvo per parodomuosius skraidymus tarybiniu lėktuvu Su-27.

Kalbėdamas apie šeštos kosminės ekspedicijos į Visatą efektyvumą, generalinis konstruktorius J. Semionovas konstatavo, jog planuoto pelno negauta. Todėl turint



Kosminio laivo „Soyuz-TM-10“ startas.

galvoje, kad dabar lešos labai taupiai skiriamos ir kosminei veiklai, kad iš jos reikalaujama rentabilumo, abiem Genadijams prisieis daryti žymiai daugiau nei užplanuota. Ar pavyks visa tai — kitas klausimas. Ir atsakyti į jį bus galima tik pasibaigus 132 paroms planuotam skrydžiui, kuris prasi-dėjo rugpjūčio 1-ąją.

JAPONIJA

Daugelis spaudos darbuotojų patyrė savotišką šoką, kai sužinojo, kad Japonija sutarė su „Glavkosmosu“ dėl pirmojo žurnalisto nusikraidinimo į kosminį kompleksą „Mir-Kvant“. Tyrė šį klausimą NASA ir įsitikinę, kad amerikiečiai tuo tarpu net savų spaudos darbuotojų neruošia skrydžiui į visatą, japonai pasiekė savo tikslą TSRS. Ir toks jų aktyvumas nėra atsitiktinis. Tekančios saulės šalis energingai stengiasi veržtis į kosmosą.

Japonijos kosminės erdvės tyrimo agentūra (NASDA) neturi jokių problemų su lėšomis. Jų pakanka ne tik saviems Žemės palydovams skraidinti į visatą kitų valstybių raketomis nešėjomis, bet ir bendradarbiauti tarptautinėse programose, saviems uždaviniais spręsti, nuosavoms kosminėms transporto priemonėms kurti.

1987 metais Japonija išbandė ir įsivainikavo raketą nešėją „H-I“, kurioje įmontuotas „Mitsubishi Heavy Industries“ variklis LE-5. Kad ir naudojama trejus metus, ši raketa nepateisino į ją dėtų vilčių. Mat jos galingumas nėra didelis. Tai ir paskatino specialistus kurti naują raketą. Tai bus „H-II“. Jos pirmosios pakopos galingumas bus dešimteriopai didesnis už „H-I“ antrosios pakopos. Turėdama tobulą technologiją ir labai pajėgią pramonę, Japonija paspartintais tempais pradėjo naujo kosminio transporto „žirgo“ bandymus. Deja, pirmas „blynas“ pridegė. Tuo inžinieriai ir specialistai įsitikino po naujos kartos raketos „H-II“.

KAS ARDO OZONO SLUOKSNĮ

Gamtoje viskas tarpusavyje glaudžiai susiję, ir tai niekam ne naujiena. Todėl mokslininkai jau seniai numatė, kad klevienos raketos skrydis į kosminę erdvę ardo ozono sluoksnį, jį naikina. Ypač tai pasakytina apie kieto kuro raketą. Dar 1975 metais JAV mokslininkai perspėjo, jog vienu metu paleistos 500 kieto kuro raketų „Saturn-5“ sunaikintų visą ozono sluoksnį virš Žemės.

Pasak Vokietijos „Flug Revue“, vienas „Satlų“ šeimoms atstovų startas suardo vieną milijoną tonų ozono. Kitais variantais, vienas kilogramas laivo iškeltos naudingos krovinio sunaikina 300 tonų ozono. Kas kita, kai raketoms naudojamas skystas kuras. Tiesa, ir jis nėra „nekalnas“. Bet „Protono“ iškeltas naudingos krovinio kilogramas suardo 38 tonas, o „Energijos“ — vos 15 tonų ozono.

Vienuoliktas „Diskaverio“ skrydis

Diena vėliau nei planuota spalio 6-ąją į visatą startavo JAV daugkartinis kosminis laivas „Diskaveris“

(„Discovery“). Jo įgulą sudarė penki astronautai: Ričardas Ričardšas (Richard Richards), Robertas Kabana (Robert Cabana), Viljamsas Šepardas (William Shepard), Briusas Melnikas (Bruce Melnik) ir Tomas Akersas (Thomas Akers).

Pavadintas STS-41, šis skrydis faktiškai buvo 37-as. „Satlų“ numeracija, sutrikusi kiek anksčiau dėl STS-37 ir 39 nukėlimo, pradėjo dar labiau atsilikti nuo faktiškų skrydžių dėl neribotam

laikui nukeltų „Atlantio“ (planinis startas liepos 8 d.) ir „Kolumbijos“ (rugsėjo 29 d.) startų. Tad jau dabar galima drąsiai pasakyti, kad NASA nepavyko šiemet surengti visų dešimties planuotų skrydžių.

„Diskaverio“ uždutis per penkų parų skrydį buvo išvesti į Saulės orbitą tyrimams skirtą palydovą su branduoliniu energijos užtaisu.

Sėkmingai grįžęs į Edvardso KOP bazę „Diskaveris“ tapo savotišku re-

kordininku JAV kosminių laivų flotileje. Jis jau atliko 11 skrydžių. Dešimt buvo sprogusio „Celindžio“ sąskaitoje, devyni — „Kolumbijos“. Ir tik tešis kartus į visatą skrido „Atlantis“. Na, o žmonijai, buvusiųjų kosmoso, skalčius (suačiuojami tik tie, kurie atliko bent vieną apsisukimą aplink Žemę) pasiekė 231. Iki šios vasaros jų buvo 228. 229-ujuoju tapo G. Manakovas, 230 — 231 — abu JAV astronautai B. Melnikas ir T. Akersas.

veržiasi į visatą

kuri, jų apskaičiavimais, turėtų iškelti į 500 km aukštį 10 tonų naudingo krovinio, pirmosios pakopos išbandymą stende. Po eksperimento, per kurį variklis buvo bandomas maksimaliu krūviu, inžinieriai patikrino visas detales ir aptiko, kad įtrūkusios skysto kuro siurblio mentys. Firma „Isikava-Haruma Heavy Industries“, kuri gamina variklį LE-7 drauge su „Mitsubishi Heavy Industries“, privalo gerokai patobulinti konstrukciją. NASDA teks palūkti naujos raketos. 1993-iesiems numatyta jos „premjera“ nukeliama mažiausiai metams. O juk raketa „H-II“, kurios starto svoris turėtų būti 260 tonų, ilgis — 49 m, skersmuo — 4 m, mokslininkų ir specialistų labai laukiama. Bet kartą 27 m ilgio pirmojoje pakopoje, kuri per startą turi naudotis ir dviem 23 m ilgio bosteriais, o kiekvieno jų degalų masė sveria po

59 tonas, pastebėta rimtų trūkumų, nieko nepadarysi. Žmonija dar nepakankamai gerai įvaldė kosminės technikos gamybą.

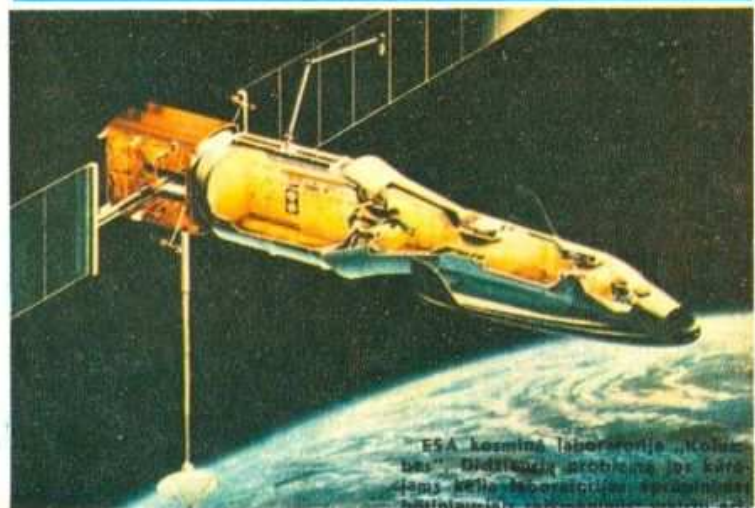
Dėl suprantamų priežasčių NASDA privalės atidėti ne vienos kosminės programos įgyvendinimą, patikėti Žemės palydovų paleidimą ESA, NASA, o gal ir „Glavkosmosui“.

Na, o tuo tarpu Pamaškėje, Gagarino kosmonautų ruošimo centre Zvaigždžių mieste, bendram startui su TSRS kosmonautais ruošiasi du Japonijos piliečiai. Tai Tokijo televizijos kompanijos TBS teleoperatorė, 25 metų Rioko Kikuti (nuotraukoje kairėje) ir 47 metų televizionalistas Tajehiro Akijama.

Kuriam jų teks laimėti tapti pirmuoju Tekančios Saulės šalies kosmonautu, parodys artimiausia ateitis. Mat bendros įgulos startas planuojamas gruodžio pradžioje.



TREČIOJI GALIA



ESA kosminė laboratorija „Kolumbas“. Didžiausią problemą jai kelia joms kelia laboratorijos spaudimas būtiniausiai reikmenims, maistui astronautams ir medžiagomis, „Kolumbui“ esant visatoje.

Dėl to, kad dvi pirmąsias pasaulio vietas įsisavinant kosmosą užima TSRS ir JAV, abiejų nėra. Kas kita — trečioji pozicija. Į ją pretenduoja daug valstybių — Japonija, Kinijos LR, Indija, Kanada... Bet visos jos priverstos pripažinti, jog pavieniui lenktyniauti su savo jėgas suvienijusia Vakarų Europa joms nepakanka

lėšų, idėjų, jėgų ir technologijų. Mat Vakarų Europa gali pasigirti tuo, kad čia veikia net dvi organizacijos, siekiančios įsisavinti visatą.

NUKELTA | 22 p.



Aviaciniai dvyniai. Atsitiktinumas ar?...

konstruktorių biure.

Pavadintas Su-80, šis, kaip ir B. Rutano ATTT, turbosraigtinis asitruonvietis lėktuvas, skirtas taikiems tikslams — sanitarinei bei specialiajai pagalbai.

Sutapimas? Gal ... Sąlyginis pavadinimu Su-84 ruošiamasi gaminėti ir keturvietį vienmotorį lėktuvą, kuris bus labai panašus į B. Rutano „Catbird“. Skirtumas tik tas, kad B. Rutanas savo lėktuvų modelius sukūrė žymiai anksčiau...

Pasižiūrėkite, gerbiamas skaitytoja, į šias nuotraukas. Atidžiai. Pagalvokite, ką Jums primena šis lėktuvas? Taip, Jūs neapsirikote. Tai ištis Barto Rutano transporto lėktuvo ATTT, pagal kurį vėliau sukurtas ir pasaulį be nūtopimo apskriejęs „Vojadžeris“, tikras „dvynys“. Ir šiuo atveju tokie patys fiuzeliažo sujungimai, ir čia trys nešančios plokštumos. Bet „gimė“ jis ne JAV, o TSRS — Suchojaus

DIDŽIAUSIAS ORO LAIVAS

Jį sukonstravo ir pastatė Vokietijos Federacinės Respublikos oreiviai. Prisimindami senuosius laikus ir vokiečių išdidumo oreivystės srityje simbolį — laivą „Graf Zeppelin“, naujieji skriejimo dangaus žydryne mėgėjai pagaminė didžiausią pasaulio oro laivą WDL 1 B. Tai 59,9 m ilgio, 16,4 m pločio ir 19,2 m aukščio (be gondolos) gigantas, kurio tūris 7200 m³.

Nuolatinis šio oro laivo pilotas Konradas Hesas vasarą skraidė juo kasdien po penkias šešias valandas, reklamuodamas vienos Štutgarto alaus daryklų produkciją. Bendras šio septynių dešimtmečių amžiaus aviatoriaus buvimo ore laikas — per 15 tūkstančių valandų. Skraidytas viskuo — sklandytuvais, lėktuvais, balionais. Šis oro laivas, pasak Konio, kaip pilotą draugiškai vadina WDL 1 B aptarnaujanti septyniolikos asmenų žemės tarnyba, paskutinis.

Ir ypač brangus. Mat jis labai gerai suprojektuotas ir pastatytas, lengvai valdomas, visus skriejimo duomenis pilotas mato elektroniniame prietaisy skyde. Paprastai, spaudant mygtukus, paleidžiami du laivo varikliai, kurių kiekvieno galingumas apie 300 AJ.

WDL 1 B išvysto 100 km/val greitį, gali skrieti nenusileisdamas iki 1000 km. Laivo svoris 7058 kg, į orą jis pakelia 1290 kg krovinį. Gondola skirta septyniems žmonėms, o visą šią gigantišką oro mašiną valdo vienas žmogus — oro laivo pilotas.

Kai „Sparnų“ skaitytojai laikys rankose šį žurnalą, didžiausias pasaulio oro laivas ilsėsis jau Miulheimo aerodrome specialiai įrengtame angare. Lauks kito skraidymo sezono, pripūstas helio. Mat naujai užpildyti WDL 1 B heliu kainuoja 120 tūkstančių markių. Ką gi, vokiečiai moka ne tik kurti laivus, bet ir taupyti...



Oro laivas WDL 1 B Vokietijos padangėje.

Europos kosminės erdvės tyrimo agentūra (ESA), kurioje jėgas 1975 m. suvienijo trylikos valstybių, plačiai žinoma. Kas kita — antra organizacija. Apie ją, ko gero, daugelis „Sparnų“ skaitytojų sužino pirmą kartą. Tai — Vakarų Europos Sąjunga (Westeuropäische Union — WEU—VES), kurioje bendradarbiauja VFR, Prancūzija, Didžioji Britanija, Italija, Olandija, Belgija, Liuksemburgas, Ispanija ir Portugalija. Koks tikslas kurti viename žemyne dvi organizacijas, kurios, bent iš pirmo žvilgsnio, atlieka vieną ir tą patį darbą? Atsakymas labai paprastas.

ESA projektų ypatumas tas, kad jais siekiama grynai taikių — mokslui bei žmonijai skirtų tikslų. Ir jos pasiekimai šioje srityje žinomi pakankamai gerai. Tai, visų pirma, sava raketa nešėja „Arian“, kosminė laboratorija „Speislab“, skirta JAV „šatlams“, erdvėlaivio „Hermes“ bei „Kolumbo“ programos, numatančios žmogaus skrydį į Visatą, pagaliau daugybė dirbtinių Žemės palydovų, specialių modulių. Apie daugelį jų „Sparnuose“ buvo rašyta.

Na, o ko siekia VES, kurios narių dalį sudaro tos pačios valstybės, kurias matome bendradarbiaujant ESA? Atsakymą į šį klausimą pateikia pati sąjunga, kuri pareiškė, jog ji yra Vakarų Europos karinį aktyvumą visatoje koordinuojantis centras. Pask 1984 m. priimtos VES rezoliucijos, sąjunga pripažįsta, jog „kosminis potencialas bus lemiamas ateities karuose“. O tam reikalingos kosmoso laikomų ginklų programos, gigantiški, žvalgybai ir vadovavimui skirti, ryšių bei telekomunikacijų sistemų sukūrimo visatoje planai.

Aišku, kad jų esama nemažai (bent popieriuose). Tačiau iki šiol įgyvendinta labai nedaug. Mat VES neturi savo raketų nešėjų, kosminių laivų, stočių, platformų, modulių. Bet, kaip žinome, tarp mokslui ir taikiams tikslams skirtų

raketų nešėjų, Žemės palydovų ir jų „karinių brolių“ skirtumas nedidelis. Juolab, kad Vakarų Europa turi galingą kosminę pramonę, kuri tvirtai susijusi su karine. Kaip JAV, taip ir Vakarų Europoje kosmos technologijas įsisavinę tie koncernai, kurie „groja“ pirmuoju smuiku ir karinės aviacijos gamybos orkestre. Tai ypač pasakytina apie VFR, Prancūziją ir Didžiąją Britaniją.

Dalis ESA narių kategoriškai priešinosi tam, kad raketos „Arian“ būtų naudojamos VES tikslams. Nepaisant to, karinė sąjunga sugebėjo pasinaudoti kelių rūšių ir pavadinimų Žemės palydovais (prancūzų „Telekom-1“ perduoda duomenis ir į VES tolimų ryšių tinklą „Sirakūzai-1“, o palydovas „Maveks“ buvo naudojamas Didžiosios Britanijos per karą Folklandų-Malvinų salose). Neginčytina, kad VES planuose ir daugiau įvairiausių veiklos momentų. Bet...

Neturėdama nuosavos kosminės technikos, VES ne ką tegali padaryti. Mat JAV labai nenoriai dalijasi savo „žvaigždžių karų“ ruošimo patirtimi su europiniais kosminiais kareivomis, o ESA griežtai priešinosi jos pasiekimų naudojimui kariniams tikslams. Tad kaip VES vadovai keis savo kosminę strategiją, sunku pasakyti. Kai kas Vakaruose bando spėlioti, jog VES artėja prie liepto galo. Abejotinas optimizmas. Vakarų Europa stengiasi pagal galimybes vyti TSRS ir JAV, ji stengiasi vaidinti vadovaujantį vaidmenį daugelyje gyvenimo sričių, ir kosmosas negali būti išimtis. Tad, mano supratimu, skaičiuoti VES dienas — bergždžias darbas. Niekas negali numatyti, kaip pakrups svarstykės, kai ESA paleis „Hermį“, kai pradės skraidyti „Kolumbas“. Šie aparatai, nors dar ir galutinai nesukurti, nuolat tobulinami, kuriami įvairios paskirties moduliai. Todėl šiandien garantuoti, kad VES nepavyks palenkti į savo pusę ESA, nesimu. Užtat visu šimtu procentų pritarti minčiai, jog Vakarų Europa tapo pasaulio trečia kosmine galia. A. SURKUS

Ar greitai triumfuos tiesa?

Sakoma: gyvenimiški mokaisi. Norėčiau šią liaudies išmintį papildyti dar ir samprotavimu apie tai, kad kai ką ir sužinai...

Prieš dešimt metų, 1980-ųjų vasarą, pasaulį apskriejo žinia, kad birželio 27-ąją labai keistomis aplinkybėmis virš Viduržemio jūros sprogo Italijos oro laineris DC-9. Žuvo 81 žmogus.

Prasidėjo tyrimas. Jūroje buvo rasta lainerio detalės, iš kurių ekspertai nustatė, jog keleivinis lėktuvas buvo numuštas raketa „orasoras“. Kilo didžiulius skandalas. Žmonės, ypač žuvusiųjų giminės, reikalavo išaiškinti ir nubausti kaltuosius. Bet jų taip ir nerado! Ir negalėjo rasti, nes NATO vadovybė ir Italijos žvalgyba visai trukdė prokuratūros darbuotojams. Pradžioje atsakyta pateikti karinių radarų nuotraukas, kurios būtų galėjusios patvirtinti, jog tuo metu, kai sprogo lėktuvas, padangėje virš Usticos salos DC-9 buvo ne vienas. Priežastis — karinė paslaptis. Tokiu atveju civilinei Italijos prokuratūrai medžiaga neperduodama. Vėliau, Italijos parlamentui sudarius specialią komisiją ir jai pareikalavus, dalis nuotraukų buvo gauta. Bet, pasak ekspertų, su jomis prieš tai buvo gerokai manipuluota. Ir vėl skandalas, ir vėl įvairūs svarstymai. Bet vis dėlto... viskas liko paslėpta po storu nežinomybės ir slaptumo rūku. Buvo net kalbų, kad tai iš dalies sankcionavęs tuometinis Italijos ministras pirmininkas, dabartinis prezidentas Kosiga. Bet kalbos ir lieka kalbomis...

Ko gero, ši istorija taip ir būtų nuėjusi užmarštin, jeigu ne 81

žuvusiojo giminės. Jie nuolat klabiną teisingumo organus, reikalauja, primena apie avariją. Naujas tyrimas, pradėtas dešimtojo liūdno jubiliejaus išvakarėse, rodo, jog esama net kelių versijų, susijusių su lainerio numušimu.

Visų pirma, manoma, jog šį tam-sų reikalą gerokai nušviesti galėtų nuosprendžio laukiantis buvęs Italijos masonų ložės P-2 lyderis Dželis. Bet jis dėl suprantamų priežasčių tyli lyg žuvis vandenyje. Antra: sugretinus visas aplinkybes, į paviršių iškyla variantas, jog lėktuvą DC-9 numušė bendros Prancūzijos ir JAV žvalgybų operacijos vykdytojai. Jos tikslas buvo susidoroti su Libijos vadovu Kaddafi. Būtent tuo metu jis turėjo skristi virš Usticos, bet paskutinę akimirka įsakė pakeisti lėktuvą kursą ir, užuot skridęs į Varšuvą, pasuko link Maltos. Beje, vėliau Sicilijoje aptiktos vieno Libijos naikintuvo nuolaužos, pasak kai kurių šaltinių įvelto į šią aferą. Nėra visiškai atmetama ir versija apie tai, kad dėl avarijos kalti kairuoliški teroristai. Kad ir kaip stengiasi NATO kariškiai ir Italijos žvalgyba, nepaneigta ir ta galimybė, jog lėktuvus DC-9 tapo paprasčiausia JAV karinių oro pajėgų auka. Mat būtent tuo metu šiuose plotuose NATO priklausantys JAV aviatoriai vykdė kovines užduotis imituojančius skraidymus, per kuriuos buvo naudoti ginklai...

Variantų daug, o kamuolys, susijęs su DC-9 numušimu, lieka neišnarpliotas. Tiesa, palyginti su tuo, kas buvo paskelbta prieš dešimt metų, gerokai pažengta į priekį. Tačiau iki visiškos tiesos dar labai toli. Mat tie, kurie žino paslaptį, susijusią su lėktuvo numušimu, turi rimto pagrindo tylėti. Juk ne veltui sakoma, kad tylėjimas — auksas. Siuo atveju, atrodo, ir tiesiogine prasme.

„SPARNAMS“ atsako (netiesiogiai)

TSRS KARINIŲ TRIBUNOLŲ VALDYBOS VIRŠININKAS, JUSTICIJOS GENEROLAS LEITENANTAS A. MURAVJOVAS

5. m. pirmame žurnalo numeryje išspausdinti A. Ickavičiaus apmąstymai apie kariuomenę ir visuomenę, pavadinti „Ar ilgal dar raudos motinos“. Jame rašoma apie TSRS ginkluotuosiose pajėgose, kuriose dar vis tarnauja Lietuvos vaikinai, klestinčią netvarką, smurtą, žmogaus orumo žeminimą, išnaudojimą, prisidengus terminu „nestatutiniai santykiai“. Rašinyje taip pat nurodoma, kad, nepaisant daugelio TSRS gynybos

ministerijos, jos Vyriausiosios politinės valdybos įsakymų, reikalai, susiję su vadinamąja „diedovščina“, gerėja lėtai.

Kad taip yra, patvirtino TSRS karinių tribunolų valdybos viršininkas, justicijos generolas leitenantas A. Muravjovas savo interviu „Izvestijų“ korespondentui. Be kita ko, jis sako, kad sąvoka „diedovščina“ karinių teisininkų vertinama pagal įstatymo dėl baudžiamosios atsakomybės už karinius nusikaltimus 8 straipsnį.

„Gali būti, jog pavadinimas gana gremėzdiškas, — sako A. Muravjovas, — bet teisininkams suprantamas, kaip „statutinių tarpusavio santykių taisyklių pažeidimas tarp kariškių, tarp kurių nėra pavaldumo nuostatų“. Na, o praktiškai tai kvalifikuojama kaip mušimas, kūno sužalojimas, taip pat kiti veiksmai — įžeidimas žodžiu, grasinimas, pinigų atėmimas, savų pareigų primetimas kitam asmeniui...

Praejusiais metais už tokius nusikaltimus buvo nuteista 1990 žmonių. O daugiausiai nuteistų už „diedovščiną“, arba, kitaip sakant, — ne-

statutinius santykius buvo 1985 metais — apie keturis tūkstančius“.

A. Muravjovas taip pat pripažino, kad nusikaltimams ginkluotuosiose pajėgose, šalia kitokių, būdingas ir „nacionalinis atpalvis“. Čia skaičiai, deja, didėja. 1988-aisiais jų buvo 19, o pernai — jau 60. Iš jų du trečdaliai įvykdė vaikinai, pašaukti tarnauti iš Vidurinės Azijos respublikų.

Nėra abejonių, kad justicijos generolo pateikti duomenys neatitinka tikrovės. Tai pastebėjo ir žurnalistas, pavadinęs skaičius „ledkalnio viršūne“. Faktų prie senosios priemonės A. Muravjovas nesirijo visiškai to paneigti. Į karinių tribunolus patenka tik tos bylos, kurios pradedamos daliniuose. O kad bandoma nuslėpti tai, kas įmanoma — niekam ne naujiena. Tačiau justicijos generolas aiškina tai ne tik „nefinkamu klimatu“ kariniuose daliniuose, bet ir tuo, kad kas ketvirtas nusikaltusiųjų ir karinių tribunolų pernai nuteistų kariškių prieš atleidamas tarnauti buvo baustas liaudies teismų, kad procentais nusikaltimai, kuriuos

įvykdė ginkluotuosiose pajėgose tarnaujantys 18—20 metų vaikinai, mažesni negu jų yra civiliniame gyvenime, tai yra mūsų visuomenėje. Nepamiršo generolas pabrėžti ir to, kad „diedovščina“ kvalifikuojami nusikaltimai turi tendenciją mažėti.

Ką gi, negalime reikalauti, kad karinių tribunolų valdybos viršininkas būtų tas blogas paukštis, kuris teršia savo lizdą. Tačiau paties nusikaltimų fakto TSRS ginkluotuosiose pajėgose nenuneigsi. Tiesa, niekas neginėja, kad armija — tai tarsi upė, į kurią savo vandenį supilkdavo visuomenė. O kad ji turi žaizdų — žinome visi. Pakanka pasižiūrėti, kas darosi aplinkul, paskaityti Respublikos vidaus reikalų ministerijos suvestines. Tad galime drąsiai daryti išvadą, kad motinos dar raudos ilgal... Aišku taip pat, kad justicijos generolo leitenanto A. Muravjovo netiesioginis atsakymas „Sparnams“ nėra paguodžiantis. Bet ir už tai ačiū. Juk ne veltui sakoma, kad ir karčiausia tiesa — geriau negu saldus melas!

„JAPONISKASIS EDISONAS“ — taip pasaulio spauda praminė žinomą Tekančios Saulės šalies išradėją Joširą Nakamatsū. Neseniai surengtoje technikos naujovių mugėje, kuri vyko Monrovilėje (JAV, Pensilvanijos valstija), jis pademonstravo savo naują kūrinių — generatorių, varomą vandeniliu. Pasak išradėjo, šis generatorius pagamina tris kartus daugiau energijos nei varomas benzinu.



— Mano ištikinimu, vandenilis atleis būs pagrindiniai degalai, — pareiškė spaudos atstovams Jošira Nakamatsū, kurį matome nuotraukoje demonstruojantį savo generatorių.

IS LĖKTUVO STARTUOJANTI RAKETA NEŠĖJA „PEGASAS“

Ankstesniuose „Sparnų“ numeruose rašėme apie tai, kad JAV gamina naują trijų pakopų raketą nešėją „Pegasus“ („Pegasus“). Dabar turime galimybę detaliau supažindinti skaitytojus su šia amerikiečių kosmine starto priemone.

Kaip žinome, raketos nešėjos su naudoja daugiausiai degalų, kol iškelia naudingą krovinį į 15 km aukštį. Todėl, kuriant „Pegasus“, buvo pasirinktas visiškai kitas principas. Ji startuoja iš bombonešio B-52, kai šis pasiekęs 12,2 km aukštį. Po penkių sekundžių ima veikti pirmoji raketos nešėjos pakopa, kuri iškelia „Pegasus“ į 61 km aukštį. Antroji ir trečioji pakopos iškelia naudingą krovinį, kurio svoris neturi viršyti 450 kg, į 150 km aukštį.

Turint galvoje, kad „Pegasus“ pa-

Amerikietis Erikas Raimondas [Eric Raymond] pasigamino saulės energija varomą lėktuvą ir nusprendė apskrieti juo visą Amerikos žemyną. Tiesa, pradžia jį apsiribojo kuklesniu maršrutu — išilgai Misisipės.

Skrydis buvo gana sėkmingas, jeigu nekreipsime dėmesio į vieną priverstinį nutūpimą sugedus propelerui. Po to Erikas Raimondas visiškai įgyvendino savo tikslą. Ir be nuotykių. Ką gi, „saulės“ aviacija įgauna vis platesnius sparnus.

MIKROKOMETA AR...

Švedijos piliečių Lenemarkų vasarvietė tapo savotišku poligonu. Oras buvo puikus, saulėtas, kai staiga iš dangaus ėmė kristi ledo gabalai. Išsigandę Lenemarkai pasislėpė nuo tariamos didžiulės krušos. Bet atvykus meteorologams, jų nuomonė gerokai pasikeitė. Ledo luitai, spindintys pilka, rusva, violetine bei pilno spalvomis, netirpo. Mokslininkai „dangaus dovanas“ pasiėmė ištirti. Kalbama apie mikrokometas.

Upsalos observatorijos astronomo Klis Ingvaro Lagerkvisto nuomone, „futbolo kamuoliai“ nieku būdu negali būti mikrokometos, kurios nuolat prasiveržia pro mūsų atmosferą. Mat pastarosios esti tokios mažos, jog paprasta akimi net neįžiūrimos.

Beje, panašus atvejis pasitaikė prieš dvejus metus netoli Drezdeno. Tuo metu 17 cm skersmens „dangaus kūnas“ pramušė vienos žimos gyvenamojo namo stogą. Išsaugotas šaldytuve šis „ledo luitas“ buvo perduotas mokslininkams. Deja, jie jame nieko „nežemiško“ nerado. Tad kas gali garantuoti, kad naujasis „ledo“ lietus nėra panašios kilmės...



1989 metų trečiame „Sparnų“ žurnalo numeryje pasakojome apie JAV Masačusetso instituto mokslininkų sukurta ypač lengvą žmogaus raumenų jėga varomą lėktuvą „Dedal 88“. Minėjome taip pat, kad šiuo skraidančiu aparatu (34,14 m sparnų ilgio ir 31,75 kg svorio) graikų dviratininkas K. Kanelopulas (Kanelopulos) sugėbė nusikristi iš Kretos į kaimyninę Santorimo salą (119 km, pasaulio rekordas), tuo patvirtindamas realybę graikų legendos apie Dedalo skrydį iš nelaisvės Kretos saloje, kurį taip meistriškai savo „Metamorfozėse“ aprašė nemirtingasis Ovidijus.

Tuo metu atrodė, kad nieko tobulėnio už minėtos mokslo įstaigos „Dedalo“ programos įgyvendintojo Džo Lengfordo (Joe Lengford) kūrinių būti negali. Bet...

Jau tais pačiais metais Vokietijos Federacinės Respublikos konstruktorius mėgėjas Peras Frankas (Peer Frank) nustebino pasaulį savuoju „oro dviračiu“, pavadintu „Velair“. 21,7 m sparnų ilgio, 35,7 kg svorio skraidan-

lis aparatas, kurio pedalus mynė pats kūrėjas ir gamintojas, per 5 minutes nuskrido 3080 m. Atrodė, kad P. Frankas, paskyręs daugelį metų „oro dviračių“ kūrybai, pagaliau turėjo būti patenkintas. Bet taip nebuvo.

Neseniai Mančine (Manchin) jis pademonstravo dar naujesnį savo rankų gaminį — „Velair-89“. Jis sveria tik 30,6 kg. Tai lengviausias pasaulio šios srities skraidantis aparatas, kurio sparnai pailgėjo iki 23,2 m. Kurdamas naują „Velair“ variantą konstruktorius mėgėjas naudojo naujausiomis kompozicinėmis medžiagomis, sukūrė ir pagaminą ypač lengvą, bet patvarų propelerį.

Kokį nuotolį šiuo superlengvu skraidančiu aparatu galėtų įveikti geras dviratininkas, sunku pasakyti. Mat Peras Frankas tuo tarpu juo skraido tik pats...

Nuotraukoje:

„Velair“ skrydį Mančino aerodrome stebi mašina jį lydintys aviacijos komisari.

VISATOS REGATA

Praėjusiame „Sparnų“ žurnalo numeryje pasakojome apie kosmoso įsavinimo naujovę — visatos burlaivius. O šiandien galime informuoti skaitytojus, jog 1992 metais žadama surengti pirmą žmonių istorijoje „kosminių burlaivių“ regatą. Joje dalyvaus trys „laivai“ — po vieną Europos, Amerikos ir Azijos žemynų. Mat 1992-ųjų spalį planuojamas šios regatos startas, skirtas 500-osioms metinėms, kai Kristupas Kolumbas atrado Ameriką.

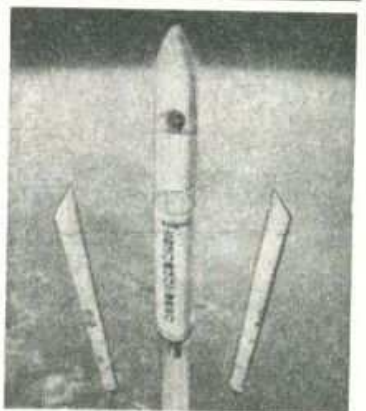
Į „Columbus 500 Space Sail Cup“ pavadintą regatą siųsti po vieną „laivą“ nuo žemyno nutarta ne be priežasties. Pasak jos rengėjų, Kolumbas atrado Ameriką, jis plaukė į Aziją, bet išplaukė iš Europos (pagaliau juk ir pats Kolumbas — europietis).

Kosminės regatos sąlygose numatyta, kad joje dalyvaujantys „laivai“ išskleis savo bures po to, kai bus iškelti į kosminę orbitą, maksimalus jų skrydžio laikas — penkeri metai, o varžybų finišas — Marsas arba praskriejimas pro Raudonąją planetą 10.000 km atstumu. Be to, į kiekvieną „laivą“ bus pakrautas 1 kg svorio „kroviny“ — metalo plokštė, kurioje įamžintas pranešimas apie skrydį. Per regatą bus vertinamas ne tik skrydžio greitis, bet ir kosminio burlaivio manevravimas, jo veikla skriejant po visatą.

Jau žinomas vienas šių nepaprastų kosminių varžybų dalyvių. Tai Europos žemyno atstovas — Italija. Šią teisę ji laimėjo konkurencinėje kovoje su Prancūzijos ir Didžiosios Britanijos projektais. Pasak spaudos, ekspertus, susirinkusius į Montro miestą, firmos „Airitalia“ projektas pavergė savo techniniais sprendimais.

Laivo liemuo svers 294 kg. Jame pakankamai vietos radijo aparatūrai komandoms iš Žemės priimti, motorams, kurie skirti „laivo“ manevrams visatoje atlikti, bei kino kameralai, kuri fiksuos įvairius skrydžio momentus. Iš specialios plastmasės sukurta kosminė burė svers 126 kg. Ji primena taisyklą keturkampį, kurio briaunų ilgis 100 m. Na, o skris šis „laivas“, kosminės burės genamas, maksimaliai išnaudojant Saulės spindulių spaudimą į tarpplanetinėje erdvėje esančius kūnus.

Amerikos ir Azijos žemynuose taip pat ruošiamasi konkursams.



Nemažos reikšmės įgyvendinant ESA kosminę „Kolumbo“ programą turi kūrimo stadijoje esanti raketą nešėja „Arian-5“. Du VFR gamybos bosteriai (papildomos raketos — greitintuvai) beje, kieta kuro, privailėtų per 120 sekundžių iškelti naują kartos raketą „Arian-5“ į didesnį nei 60 km aukštį.



Sumontuota raketą nešėja „Pegasus“ gabenama į startą.

Tarptautinis inžinerinis techninis
pramoninės gamybos centras

„LIETUVOS SPORTINĖ TECHNIKA“

ATLIEKA

sportinės technikos projektavimo
darbus

ORGANIZUOJA

jos gamybą kooperatiniais pagrindais

RĖALIZUOJA

produkciją Respublikoje ir už jos ribų

KURIA

bendras įmonės Respublikoje, TSRS ir
kitose valstybėse

VYKDO

prekybines operacijas su užsienio
firmomis ir organizacijomis

PADEDA

įgyti užsienio gamybos sportinę
techniką, variotus, automobilius.



KREIPTIS: 232000 VILNIUS, Baronavičiaus 15. Telefonas 65-23-25.

sparnai

ISSN 0206—3867. „SPARNAI“. 1990. Nr. 4. 1—24.

80 kap. INDEKSAS 76782

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

