

ISSN 0206 — 3867

s p a r n a i



LIETUVOS TSR SAVANORIS-
KOS DRAUGIJOS ARMIJAI,
AVIACIJAI IR LAIVYNUI
REMTI (SDAALR) CENTRO
KOMITETO VISUOMENINIS-
MOKSLINIS-PRAKTINIS IR
SPORTO INFORMACINIS BIU-
LETENIS.

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

Vyriausiasis redaktorius
Šarūnas SKAPCEVICIUS
Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Rimgaudas EINORIS,
Aleksandras ICIKAVICIUS,
Aleksandras JONUSAS, Kazys
KILČIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Duota rinkti 1989.04.17. Pasi-
rašyta spauda 1989.05.15.
LV 05399. Formatas 60X90/8.
Popierius giliaspaužinis. Gi-
liaspaudė. 5,2 sąl. ap. l. 4,6
sąl. spalv. atsp. 4,97 apsk. l.
Tir. 20. 620. Užsakymas 770.
Kaina 40 kop. Redakcijos ad-
resas, 232007 Vilnius, Poloc-
ko 16. Telefonai: 61-39-83,
61-73-00. Spausdino LKP CK
1-os sp., 232656 Vilnius, Mai-
ronio 1/9.

Rankraščiai negrąžinami

«Спарнай» («Крылья»)
Общественно-научно-
практический и спортивный
информационный бюллетень
Центрального комитета
Добровольного общества
содействия армии авиации
и флоту (ДОСААФ)
Литовской ССР

Редатор
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.
На литовском языке.
Сдано в набор 17.04.1989.
Подписано в печать 15.05.
1989. ЛВ 05399. Формат
60x90/8. Бум. глубокопечат-
ная. Глубокопечатать. Усл.
печ. л. 5,2. Усл. кр.-отт. 4,6
Усл.-изд. л. 4,97. Тираж
20.620. Заказ № 770. Цена
40 коп. Адрес редакции,
232007. Вильнюс, ул. По-
лоцко, 16. Тел. 61-39-83,
61-73-00. Отпечатано в
тип. изд-ве ЦК КП Литвы,
232656 Вильнюс, ул. Май-
ронё, 1/9.

© „Sparnai, 1989.

VIRSELYJE: Skrydis skraidykle.
R. DUDO nuotr.

POKALBIAI APIE VISUOMENĘ IR KARIUOMENĘ

Dabar, kai pertvarka mūsų visuomenėje jau vyksta iš tikrųjų, tarp kitų iškilo ir klausimas: būti ar nebūti SDAALR. Vieniems tai tik pretekstas dar vieną, eilinį kartą pasišiaušti prieš susiklosčiusią rutiną, prieš viršūnių nurodytą „savanoriškumą“, prieš vieną iš labiausiai nevykusių mėginimų simuliuoti veiklą, prieš masinę pseudopatriotinę euforiją, kylančią iš pačių stalinizmo gelmių. Kitiems tas klausimas reikalauja tokio atsakymo, kuriame būtų galima jausti technikos sporto ateitį Lietuvoje, kuriame būtų tikros garantijos sportiniam Respublikos prestižui. Galų gale, kai kam jis skamba tiesiog: „Būti ar nebūti...“ Yra juk tokių žmonių, kurie iš draugijos veiklos duoną valgo. Funkcionierių. Bet šiandien išklauskime buvusių draugijos eilinių nuomonę. „Buvusių“, nes jie padėjo parašų po raštais kategoriškai neigiančiais SDAALR būtinybę.

Vilniaus universiteto Ekonominės kibernetikos ir finansų fakulteto darbuotojų ir studentų nepasitenkinimą sukėlė, kaip jų pareiškime rašome, „barbariškas Jūsų sistemos darbuotojo Rezniko elgesys, niokojant mūsų Tautai brangius istorinius paminklus. Tai, kad SDAALR CK nesiima ryžtingų veiksmų tokiam vandalizmui sustabdyti, kelia mūsų pasipiktinimą... Todėl nuo 1988 m. spalio 20 d. atsisakome dalyvauti SDAALR veikloje bei moraliai ir materialiai ją remti“. Po šiuo pareiškimu 173 parašai. Čia dar būtina paaiškinti, kad šiame pareiškime minimas SDAALR Vilniaus gamybinio kombinato direktorius N. Reznikas ir jo nederamas elgesys su istorijos ir architektūros paminklu, buvusiuoju Tuskulėnų dvaru, kuris tuo metu buvo kombinato žinioje.

Daug įdomesnis Vilniaus miesto vykdomojo komiteto Vyriausiosios architektūros ir urbanistikos valdy-

bos pirminės SDAALR organizacijos narių pareiškimas. „... Atsižvelgdami į tai, jog priimant į šią organizaciją sąstingio metais, buvo pažeisti demokratijos ir laisvo apsisprendimo principai, kad dėl SDAALR veiklos respublikai buvo padaryta ir daroma didelė žala architektūros, paminklosaugos, gamtos saugos ir kt. srityse, kad SDAALR neįgyvendina savo skelbiamų tikslų ir uždavinių, atsižvelgdami į partijos ir vyriausybės vykdomą politiką mažinant organizacijas, žvaistandis valstybės lėšas ir neduodančias konkrečios ekonominės naudos, remdamiesi SDAALR deklaruojamu savanoriškumo principu, išreiškiame savo valią ir nuo šios dienos skaitome save išstojusiais iš SDAALR, o pirminę SDAALR organizaciją likviduotą“. 83 parašai.

„Mes, žemiau pasirašę, Prekybos ministerijos Informacinio skaičiavimo centro darbuotojai atsisakome laikyti save SDAALR nariais, nes pareiškimų įstoti į Draugiją nerašėme. Manome, kad SDAALR susikompromitavo visuomenės akyse kultūros paminklų niokojimu ir jos veikla pasireiškia tik nario mokesčių rinkimu“. 103 parašai.

„Respublikinis žemėtvarkos projektavimo institutas praneša, kad SDAALR neturi bazės bei galimybių vystyti savo veiklai, o apsiriboja tik loterijos bilietais platinimu ir nario mokesčio rinkimu. Instituto SDAALR veikla ir jos tolesnio egzistavimo klausimas buvo svarstomas pirminės partinės organizacijos biure, atvirame partiniame susirinkime... Buvo prieita nuomonė, kad SDAALR veiklą tikslinga nutraukti... Kartu prašome duoti nurodymus dėl turimo orinio šautuvo tolesnio panaudojimo ar grąžinimo Jums. Instituto SDAALR komiteto pirmininkas J. Norkus“.

Panašių pareiškimų galima pacituoti ir daugiau, tačiau juose minimi motyvai jau kartosis. Iš pirmo žvilgsnio darosi aišku, apie ką ten kalbama. Tačiau tik iš pirmo žvilgsnio. Tam, kas geriau informuotas apie SDAALR veiklą, klausimų kils nemažai. Tad nutariau juos užduoti pacituotus pareiškimus pasirašiusiems žmonėms.

Pirmasis pokalbis su Vilniaus miesto Vyriausiosios architektūros ir urbanistikos valdybos partinės organizacijos sekretoriumi Konstantinu POČIUIPA.

— Jūsų ir Jūsų kolegų pasirašytame pareiškime daug visai netikėtų teiginių...

— Pagrindinis paskatinimas padaryti tokį pareiškimą buvo spontaniškai kilęs pasipiktinimas SDAALR gamybinio kombinato direktoriaus Rezniko elgesiu. Jam priklausantys istorijos ir architektūros paminklai tiesiog niokojami, ir su tuo mes kasdien susiduriame savo darbe. Pareiškimas gimė niekam neorganizuojant...

— Impulsą galėjo duoti „Veidrodžio“ laida televizijoje.

— Ne. Tai veikiau mūsų kolektyvas davė impulsą „Veidrodžiui“. O dabar tik girdime SDAALR Centro komiteto pirmininko Taurinsko pažadus viską sutvarkyti, bet padėtis negerėja. Jei niekas nesikeis, veiksime toliau.

— Be draugijos daromos žalos paminklosaugai, Jūsų pareiškime dar minimas ir draugijos tikslų neįgyvendinimas bei valstybės lėšų žvaistymas.

— Mano žinios apie SDAALR šiuo atveju per menkos. Siūlau pasikalbėti apie tai su buvusiu SDAALR pirminės organizacijos pirmininku.

Toliau kalbamės su valdybos juriskonsultu, paskutiniu draugijos pirminės organizacijos vadovu šiame kolektyve Arūnu PETRAUSKU.

— Mes jau kalbėjome apie didžiulį nepasitenkinimą, kurį jūsų valdyboje sukėlė SDAALR gamybinių veikla. Tiesa, tokiu keliu nuosekliai einant reikėtų reikalauti uždaryti dešimtis Vilniuje, ypač Senamiestyje, savivalaujančių organizacijų. Tačiau draugija kaltinama ir didesnėmis nuodėmėmis. Sakoma, kad ji neįgyvendina savo skelbiamų tikslų ir uždavinių.

— Trumpai kalbant, tai tokia draugija yra visiškai nereikalinga. Juk ji savo įstatuose deklaruoja tokius tikslus, kurie daugelyje pirminių organizacijų niekuomet ir nebuvo vykdomi.

— Respublikos SDAALR vadovybė šiuo klausimu būtų visai priešingos nuomonės. Už veiklą 1988 metais Lietuvai pripažinta antroji vieta Sąjungoje. Tačiau įdėmiau pažūrėjus, tai etatinių draugijos organizacijų nuopelnas. Visuomenė čia nėra daug prisidėjusi.

— Visuomenė, manau nelabai ką ir žino apie SDAALR gyvenimą. Turbūt 99,9 procento draugijos narių savo darbo kolektyvuose neaptinka jokių draugijos gyvavimo pėdsakų, išskyrus mokesčių rinkimus ir loterijos biuletenų platinimą. O juk draugijos įstatuose kalbama, kad mes privalėtume užtikrinti draugijos narių aktyvų dalyvavimą masiniame gynybiniame darbe, nors niekas neturime supratimo, koks tai darbas. Privalėtume vienas kitą auklėti „vienokioje ar kitokioje dvasioje“, nors visi žinome, kad esame suaugę ir susiformavę žmonės. Turėtume tarp gyventojų skleisti karines ir technines žinias, ruošti jaunimą tarnybai armijoje. Ar tai realu šiuolaikiniame gyvenime?

— Lazda turi du galus. Iš kitos pusės ta pati draugija ir jos veikla leido sukurti tokias technikos sporto tradicijas ir bazę Lietuvoje, kad paskutiniojoje TSRS tautų spartakiadoje Respublikos techninių sporto šakų rinktinės užėmė bendrą ketvirtąją vietą, į priekį praleisdamos tik RTFSR, Ukrainos ir Maskvos rinktines, su kuriomis konkuruoti praktiškai ir neįmanoma.

— Sporto rezultatai kol kas daug lemia formuojant Respublikos prestižą. Tačiau gan greit, mano nuomone, sportas bus daugiau biznio sfera, o ne politikos. Tai yra, viskas stos į savo vietas. Be to, ar tie laimėjimai yra draugijos ir valdymo aparato egzistavimo rezultatas? Yra tekę girdėti sportininkus kalbant: „Jei tas Dosafas netrukdytų, ne tiek laimėtumė!“ Aišku, tai nėra „sakramentinė tiesa“, bet kažkurį vieną reiškinio briauną ji atspindi. O gal ir ne vieną...

— Ir šį kartą tiesos, arba kaip dar vis įprasta sakyti — pažangaus patyrimo — už jūrų marių ieškoti nereikia. Savo patyrimą išstudijavę, pamatysime, kad sporto ramsis — tvirtas klubas. Centras turi ne vadovauti jiems, o vien rūpintis aprūpinimo ir tiekimo reikalais. Visa tai — ūkiskaitos pagrindais. Bet

kažkokio centro reikmė visvien išlieka.

— Taip, tačiau tai jau būtų ne vadovavimo, o aptarnavimo centras. Jam jau aiškiai nebetiktų „centro komiteto“ pavadinimas. Klubiņėje veikloje prioritetas turi būti atiduotas klubų interesams ir poreikiams, o tai reiškia, kad visoje grandinėje svarbiausiuoju turi tapti klubo narys, o ne jo viršininkas ar to viršininko viršininkas. Taigi ir sporto sferoje aš nematau būtinybės egzistuoti tokiai draugijai kaip SDAALR.

— Man labai keistai skamba, kad SDAALR jūsų pareiškime priskiriama prie organizacijų, žvaistandžių valstybės lėšas ir neduodančių konkrečios ekonominės naudos. Visų pirma, materialiai valstybės ji nėra remiama, o lėšas savo veiklai finansuoti užsidirba pati. Antra, ekonominei naudai kurti ji taip pat nėra skirta, kaip ir daugelis kitų visuomeninių organizacijų.

— Žinoma, čia veikiau reikėtų kalbėti apie pinigų, surinktų iš gyventojų nario mokesčių pavidalų, panaudojimą.

— Nario mokesčiai 1988 metais sudarė 5,55 procento visų draugijos pajamų Lietuvoje. Dar 5,64 procento pajamų davė loterija, 5,52 procento — žaidymo tirai, 3,35 procento — viešbučiai, 12,23 procento — kadru ruošimas liaudies ūkiui (taip pat ir vairuotojų mėgėjų) ir 67,71 procento — draugijos gamybos įmonės.

— Galimas daiktas, kad trūkstant informacijos visuomenėje susidaro klaidinga nuomonė apie SDAALR finansavimo šaltinius. Juk visų pirma atkreipia dėmesį tas faktas, kad draugija visuomeninė, o vadovauja jai kadriniai kariškiai. Vadinasi, visuomenės parama armijai reguliuojama jos pačios rankomis. Visuomeninės organizacijos turi būti valdomos tokių organų, kurie yra jų pačių išrinkti demokratiškai rinkimais.

— Aišku, kad taikos sąlygomis nė vienas jūsų kolektyvo narių jau nebeteks būti pašauktam atlikti tikrosios karinės tarnybos. Tačiau to nepasakysiu apie visą jaunimą, kuriam dar ir aštuoniolikos nėra. Juk negincytina tai, kad SDAALR sistemos mokyklose įgijęs techninių ir karinių žinių jaunuolis greičiau adaptuojasi kariuomenėje. O pirmieji sunkumai dažniausiai ir būna priešastimi tų tragiškų lūžių, kurių atgarsiai mus vis dažniau pasiekia. Tad baigti SDAALR mokyklą visapusiškai naudinga.

— Jeigu galutinai nusistovės jaunimo kategorija, kuriai būtina atlikti karinę tarnybą, tai, matyt, pasirengimas jai niekam nebūtų žalingas.

— Dabar apie karinę tarnybą daugiau kalba moterys negu vyrai. Ypač susirūpinusios motinos, kurių sūnūs tarnauja kariuomenėje arba tam ruošiasi. Jų nerimą labiausiai kelia armijoje vis labiau plintantys vadinamieji „nestatutiniai santykiai“, kurių ne vienas baigėsi beprasmiška jaunuolių mirtimi.

Susibūrusi Lietuvos Moterų sąjungos iniciatyvinė grupė irgi daug dėmesio skiria tam, kad mažiau būtų nelaimingų motinų ir kenčiančių jų vaikų. Susitiktai su Lietuvos Moterų sąjungos iniciatyvinės grupės nare netikėtai teko tuo metu, kai iš Maskvos atvykęs TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas S. Maslovas įteikė Lietuvos TSR SDAALR organizacijai pereinamąją vėliavą už specialistų TSRS Ginkluotiesiems Pajėgoms ruošimą. Po šio renginio teko kalbėtis su Vilniaus specializuotos vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklos darbuotoja, Lietuvos Moterų sąjungos iniciatyvinės grupės nare Dalia TARAILIENE, kurią jaudino visai kitos problemos.

— Girdėjau, kad tarp daugelio problemų, kurias ryžosi spręsti besikurianti Lietuvos Moterų sąjunga, yra ir karinės prievolės klausimas. Glaustai tai išreiškiama reikalavimu, kad motinai visada būtų suteiktos tarnaujančio kariuomenėje vaiko fizinės bei dvasinės sveikatos ir gyvybės garantijos.

— Mes manome, kad reikalingos radikalių permainų mūsų jaunuolių karinėje tarnyboje. Ir prašome, ir reikalaujame, kad mūsų vaikai galėtų atlikti karinę tarnybą Lietuvoje, kad būtų sutrumpintas tarnybos laikas, kad būtų įkurta civilinės tarnybos rūšis, kad būtų pervesti į dalinius Lietuvoje tie, kurie šiuo metu patiria smurtą ir patyčias, kad nebūtų imami į kariuomenę studentai. Balandžio 2 dieną surengusios mitingą Vilniaus Kalnų parke, priimtą rezoliuciją perdavėme Respublikos vadovams Brazauskui, Astrauskui ir Sakalauskui. Su Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo pirmininku Vytautu Astrausku buvome susitikusios ir kalbėjomės. Po to pradėta kurti parlamentinė komisija visokiems klausimams, susijusiems su karine tarnyba, tirti. Lietuvos Komunistų partijos Centro Komiteto pirmasis sekretorius Algirdas Brazauskas lankėsi pas TSRS gynybos ministrą Jazovą. Šis vizitas jau davė tam tikrų rezultatų, bet daug kas dar nesprendžiama. Sudaromai parlamentinei komisijai pateiksime sąrašus kareivių, kurie vienu ar kitu būdu kenčia armijoje. Šiuo klausimu priimame visų suinteresuotųjų pareiškimus. Sudarome komisiją, kuri tirs sąlygas, kokiomis Lietuvoje tarnauja kitų respublikų vaikai. Tikimės, kad tokiu keliu ir mūsų šaliai susilauks vietinių motinų dėmesio ten, kur jie tarnauja. Jeigu pavyktų toks motinų susiorganizavimas, tai būtų milžiniška jėga.

— Pereikime prie mus betarpiškai liečiančio klausimo. Ar negalvojate, kad Savanorišką draugiją armijai, aviacijai ir laivynui remti būtų galima panaudoti šiam tikslui? Juk negalima suprasti vien pažia slauriausiaja prasme. Jeigu karių motinos, priklausančios SDAALR pirminėms organizacijoms, pareikalautų, kad draugijos vadovai sudarytų joms sąlygas tikrinti tvarką kariniuose daliniuo-

se arba kontroliuoti karinių komisarų darbą, pastarieji, manau, negalėtų atsisakyti. Juk nuo tokios kontrolės karinių dalinių kovingumas tikrai nesumažėtų.

— Aš tikrai nepagalvojau, kad galima sau iškelti tokį tikslą. O juk realiai egzistuoja organizacija, turinti savo struktūrą, ryšius ir didelės galimybės. Tereikia moterims, kurios draugijai irgi formaliai priklauso, nenumoti į ją ranka, ne reikalauti jos panaikinimo, o reikalauti šios draugijos rėmimo sau tinkamos veiklos. O geriausiai imti ir pradėti dirbti.

Tad Jums pateikta keletas nuomonių, pareiktų itin opiums visiems tolesnio SDAALR likimo klausimu. Mintys prieštaringos, kartais prasilenkiančios su objektyvumu, kartais remiasi ne visai teisingais faktais, bet visos betarpiškai parodo tą vaizdą, kurį mūsų visuomenėje susikūrė... patys. Savo veikla ar neveiklumu paleidome į pasaulį ir krūvą anekdotų apie SDAALR, ir suklestėjusį abejingumą draugijos atžvilgiu. Stebimės, kad netgi daugybę tūkstančių žiurovų surenkantys renginiai (aviacijos sporto šventės, automobilių lenktynės „Nemuno žiede“, automobilių ralliai) nestiprina draugijos autoritetą. Nestiprina, nes daugelis Lietuvos gyventojų neįžiūri ryšio tarp sporto ir SDAALR.

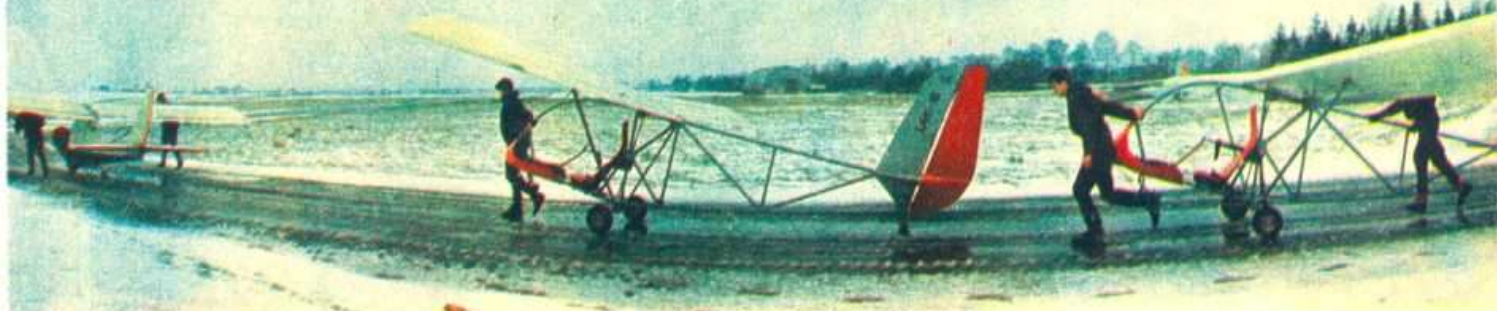
Tai tik pačiame paviršiuje slūgsantys reikalai. Dar daugiau, ir dar painesni jie mūsų gyvenimo gelmėse. Tad pabandykime juos pajudinti ir išsiaiškinti — reikalingas kam nors mūsų darbas ar ne. Būti ar nebūti SDAALR naujoje visuomenėje?

Jau paviršutiniška daugelio tokių pareiškimų, kaip čia cituojami, analizė rodo, kad padaromi jie spontaniškai, neįsigilinus į reikalo esmę. Dažnai eilinius žmones ir jų organizatorius vilioja galimybė palyginti lengvai sugriauti silpnutę pirmą SDAALR organizaciją ir džiaugtis tuo kaip dideliu laimėjimu kovoje su stalinizmu ir sąstingio liekanomis. Jau vien tai leidžia abejoti tokių grovėjų veiksmų kilnumu. O būtų gerai, kad rąvint dešimtmečiais kerojusį piktžolyną, neišrautume ir kelių gal ir silpnokų bei blyškių, bet neabejotinai taurių daigų, kuriems atsidavę žmonės šiaip taip įpūtė gyvybę.

Šiuo rašiniu tik pradėdame kalbą apie draugijos likimą. Ruošdami kitą „Sparnų“ numerį, pokalbiui susikviesime tikruosius draugijos darbininkus, kurių pastangomis dar turime kuo pasigirti, kad pasvarstytume, kaip turime prabilti į visuomenę. Tikėsimės, kad iki tol sulauksime ne vieno „Sparnų“ skaitytojo laiško, kuris padėtų tam pokalbiui įdomia fakatine medžiaga, siūlymais arba kad ir smulkesniais, bet tiksliais pastebėjimais, kas toje SDAALR vyksta.

Šarūnas SKAPCEVIČIUS

VILČIŲ SPIRALĖS



Jaunieji sklandytojai savo techniką pradėjo ruošti skrydžiams ankstyvą pavasarį, kai aerodromą dar dengė sniegas.

Koks berniokas paauglystės metais nesvajoja būti lakūnu. Tai, ką dažnas fantazijoje arba tik sapnuose suvokdavo, matydamas save sėdintį prie lėktuvo šturvalo ir skrendantį aplink Žemės rutulį nuo žemyno iki žemyno, šiandien jau nebe fantastika. Realiai tokį sumanymą ryžosi įgyvendinti devynerių metų amerikietis berniukas Tonis Aliendžena iš Kalifornijos, prityrusio amerikiečio lakūno sūnus. Praėjusiais metais jis sportiniu lėktuvu savaime perskrido JAV teritoriją, o štai šių metų vasarą smalsus ir drąsus berniukas panorą apskristi aplink pasaulį. Ne dėl kažkokio rekordo (Tonis jau dabar pripažintas jauniausiu lakūnu, perskridusiu Jungtines Amerikos Valstijas), o kilnių siekių skatinamas. Skridamas virš JAV teritorijos vietose, kur prieis nusileisti, Tonis kartu su savo

seserim rinko amerikiečių bendramamžių parašus po laišku TSKP CK Generaliniam sekretoriui M. Gorbačioviui, o skridamas per TSRS teritoriją rinko tarybinių bendramamžių parašus po laišku JAV prezidentui D. Bušui. Beje, jaunąjį lėktuvą vadą Tonį ir jo seserį kelionėje lydės tėvas (kaip antrasis pilotas), motina, JAV federalinės aviacijos valdybos atstovas ir... dešimtmetis Maskvos moksleivis Roma Ceremnych, kurio tėvas — taip pat aviatorius, o motina — buvusi stiuardėsė. Startas numatytas birželio 5 dieną.

Šią istoriją sužinojau grįžęs iš Žemaitijos sostinės, kai ruošiausi rašyti apie Telšių aviacijos technikos sporto klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklą (JSM) ir jos auklėtinius. Žinia mane ir sudomino, ir sujaudino. Po keletą kartų per dieną sklaidydavau užrašų knygu-

tę, bandydavau kuo giliau suvokti viską, ką sužinojau kalbėdamasis su Telšių 5-os vidurinės mokyklos devintoku penkiolikmečiu Sigitu Klovu, klubo viršininku Stasiu Kasperavičiumi, aiškiau suprasti tai, ką sugebėjau užsirašyti apie Jaunųjų sklandytojų mokyklos kūrimąsi bei veiklos šiokiadienius, apie aistringus jaunuosius aviacijos entuziastus ir jų trenerį instruktorių Alfredą Vaurą. Visą bandžiau gretinti su amerikiečio berniuko aviacine istorija. Kodėl?

Bent jau netolimoje praeityje visur ir visada mėgaudavomės, kad „vaikai mūsų šalyje — vienintelė privilegijuota klasė“. Privilegijuota... Nebent todėl, kad mūsų paauglys sėdėti prie automatinės vairo, paimti į rankas sklandytuvą arba sportinio lėktuvo vairalazdę gali ne tada, kai pats pajunta viliojantį potraukį, o tik instruk-

cijai leidus.

Sigitas, dar besimokydamas pradinėse klasėse, vasarą dažną popietę ir laisvas dienas praleisdavo Telšių ATSK aerodrome. Čia skraidė vyresnis brolis Arūnas. Sigitui norėjosi kartu su broliu paskristi jei ne sklandytuvu „Blanik“, tai bent sportiniu lėktuvu „Vilga“.

— Negalima, — atsakydavo jam. — Per jaunas esi.

Atėjo 1986 metai. Klube buvo kuriama Jaunųjų sklandytojų mokykla. Sigitui ir jo draugams visa tai atrodė viliojančiai. „Dabar tikrai turėsime galimybę paskristi sklandytuvu,“ — slaptai kūrė svajones paaugliai.

Deja. Sąlygas diktavo... instrukcijos. Be to, ne iškart buvo ir kuo skristi. Vieną sulaužytą „Strazdą“, kaip brangiausią dovaną, klubo vadovai parsivežė iš Klaipėdos ATSK, kito liemenį — iš Panevėžio ATSK, sparnus vienam ir kitam sklandytuvėliui — iš Prienų gamyklos. Instruktorius Alfredas Vauras ir jo jaunieji bičiuliai valandų valandas triūsė prie šių sklandytuvų detalių, lopė, kalė, klįjavo. Netrukus vienas „Strazdas“ buvo suremontuotas. Bet ir dabar negalima buvo skraidyti. Instrukcija reikalavo, kad kiekvienas dar turi išklausti daugelio valandų teorinį mokymą, priprasti prie kitokių pratimų. O laikas bėgo greičiau...

Tik po metų, kai 1987-aisiais atvažiavome į respublikines jaunųjų sklandytojų varžybas, ir tai — be savo sklandytuvo, mums pagaliau buvo leista savaime skristi mokomuoju sklandytuvu, — prisimena Sigitas. — Net patys nustebo sėkme. Edita Bagaslauskaitė varžybų įskaitoje užėmė antrąją vietą.

Šiandien Sigitas Klovas — jau penkiolikmetis. Pirmą sezoną nori pradėti mokytis skraidyti sportiniu sklandytuvu „Blanik“. Klubas JSM jį pakeitė dešimtmetis broliukas Giedrius. Bet kol jis galės pakil-



Prie sklandytuvo — JSM auklėtinis Irmantas Švikas.

ti savarankiškam skridimui, turės praeiti dar ne vieneri metai. Instrukcijos neleidžia! Nejaugi ten, už vandenyno, kitokie vaikai auga, kad ir dešimties metų nesulaukę sugeba savarankiškai ne tik paskriet minutę kitą, bet ir perskristi visą valstybę? Kaip tik dėl to ir buvo jaudinančiai apmaudu skaitant informaciją apie amerikiečio berniuko skridimus ir bloknote užsirašytas mintis apie Telšių jaunųjų sklandytų žiokladienius.

Panaši situacija ir kitų klubų Jaunųjų sklandytų mokyklose. Dirbti savarankiškai, novatoriškai, dirbti taip, kaip leidžia turima techninė bazė, sudarant visas sąlygas jaunųjų aviacijos entuziastų vilčių spiralei išsitiesti visa jėga kol kas draudžia „jo didenybė žilbarzdė Instrukcija“ iš SDAALR centro. Stabdo ir kitokie sunkumai.

Telšiečiai, neabejoju, sugebėtų kur kas daugiau pasiekti. Jaunųjų sklandytų mokykloje treniruojasi 15 vaikinų ir merginų iš Telšių vidurinių mokyklų. Klubas turi keturis mokomuosius sklandytuvus: du pačių susiremontuotus „Strazdus“ ir du Prienų ESAG pagamintus sklandytuvėlius LAK—16, kuriuos nupirko labai geri ir dėmesingi šefai iš „Masčio“ susivienijimo (generalinis direktorius Boleslovas Rudys). Dar daugiau. Jaunieji sklandytai, vadovaujami klubo auklėtinio JSM techniko Artūro Bergo (jo tėvas Tadas Bergas buvo vienas Telšių ATSK įkūrimo iniciatorių), patys statosi dar vieną vaikišką sklandytuvėlį BRO—11, kuris prieš daugelį metų sukurtas žinomo konstruktoriaus Broniaus Oškinio ir dabar tebelaikomas vienas geresnių ir paprastesnės konstrukcijos. Klubas jaunieji sklandytai pernai vasarą kiekvienas atliko po 100 ir daugiau pakilimų. Darius Zulkus, Edita Bagaslauskai-

tė, Aurimas Balčius šį sezoną pradėjo treniruotis skraidyti sklandytuvais „Blanik“. Bet šito nederėtų perversinti. Tiek telšiečiams, tiek kitų klubų JSM darbuotojams daug vargo ir rūpesčių sudaro tai, kad Respublikoje negaminami įrengimai sklandytuvams pakelti į orą, kad dar daug kur neįkurtos Jaunųjų sklandytų mokyklos vien todėl, kad trūksta vaikiškų mokomųjų sklandytuvų. O jei ir gaunamas prienšis LAK—16, jo kaina, siekianti apie penkis tūkstančius rublių, nedaugeliui kolektyvų šefų „pagal kišenę“.

Prisiminiau liaudišką pasakymą, kad „nė vienas doras tėvas neatims nuo savo vaikų skanesnio kąsnio ir niekada neparduos jo net už auksą“. Tuo tarpu Prienų projektavimo-konstravimo biuro „Sportinė aviacija“ (buvusi ESAG), kur gaminami sklandytuvėliai LAK—16, ir Respublikos SDAALR vadovai dabar karštingai stengiasi šiuos sklandytuvėlius realizuoti užsienio šalyse, nors namuose ne dešimtys, o šimtai paauglių, svajojančių apie skrydžius, laukia nesulaukia šių sklandytuvėlių. Suprantu, mes visi norime ir mums reikia turėti valiutos. Bet ar tai duoda teisę užmiršti savus vaikus, savus būsimus aukštojo pilotažo asus, sklandymo sporto meistrus arba tuos, kurie svajoja apie karo lakūno ar kosmonauto profesijas. Pertvarkai, naujai atgimstančiai Lietuvai reikia dorų darbų, nuoširdaus, tikro ir visapusiško dėmesio augančiai kartai, o ne pompastiškų žodžių ir pažadų. Būkime geranoriškai rūpestingi ir negniuždykime paauglių aviacinių svajonių ir vilčių.

K. NAUDŽIUS



Geriausias paauglių „draugas“— sklandytuvų išvilktuvas. Tad ir pažinti jį reikia gerai...



Būsimoji sklandytų karta patenkinta — laukia nauji skrydžiai.

M. KURAIČIO nuotr.



Aviatorių suvažiavimą sveikina Lietuvos aviacijos veteranai (iš kairės) B. Karvelis, V. Landsbergis-Zemkalnis, V. Ažmenskas ir V. Murmulaitis.



Lietuvos aviatorių suvažiavime.

DIDELIO KELIO ŽYMĖJIMAI

TOKIA BUVO PRADŽIA

Atbudusi lietuvių tautos dvasia dar taip neseniai prikėlė iš užmaršties visiems brangius mūsų gyvenimo istorinius įvykius, atgavino daugelio žymių žmonių likimus, nauju skambesiu pagarsino jų darbus. Užmaršties žydą nukrito ir nuo įvykių, ir nuo datų.

Šių metų sausio 30 dieną pažymėjome reikšmingą datą — septyniadešimtmetį, kai Lietuvos kariuomenės inžinerijos kuopos sudėtyje buvo suformuotas aviacijos būrys. Ši diena laikoma Lietuvos aviacijos pradžia. Jau tų pačių 1919 metų pabaigoje Lietuvoje buvo paruošti pirmieji savi aviacijos specialistai. Lėktuvų kūrimo savo jėgas pradėda bandyti konstruktoriai mėgėjai, pamažu ryškėja aviacijos sporto pradmenys. Yra išlikęs dokumentas, rašytas Atlanto nugalėtojo, drąsaus lietuvių tautos lakūno Stepono Dariaus.

„Kauno miesto ir apskrities Viršininkui. Lietuvos Aero Klubą steigėjai. Kaunas. Aviacijos štabas. Prašymas. Šiuomi prašome Tamstos įregistruoti naujai steigiamą Lietuvos Aero Klubą. Priedas: Aero Klubą įstatai. 1927 balandžio 30 Vyr. ltn. Darius“.

Tokia buvo pradžia. Lietuvos Aero Klubas buvo įsteigtas 1927 metų gegužės 1 dieną. Aero Klubas, tarsi darbštus tėvas, pasiraitytojęs rankovės, nuo pat pirmųjų įsikūrimo dienų vertė vagas, vieną už kitą didesnę: ruošė civilinius lakūnus, būrė aviacijos sportininkus, mokė sklandytojus, aviamodeliuotojus, organizavo aviamodelių gamybą, leido laikraštį, specialią ir populiarią aviacinę literatūrą, organizavo aviacijos sporto varžybas, rengė aviacijos šventes Lietuvos miestuose ir apskričių centruose. Po ketverių metų Lietuvos Aero Klubas tapo Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) nariu.

Deja, tarp Tarybų Sąjungos ir Vokietijos pasirašius Molotovo-Ribentropo paktą ir 1940 metais į Lietuvą įžengus Raudonajai Armijai, Lietuvos tautinės aviacijos plėtojimas buvo užslopintas. Tų

metų liepos 12 dieną pasirodė įsakymas Lietuvos Aero Klubą pirminką profesorių Zigmą Žemaitį iš „einamųjų klube ir jo įstai-gose pareigų nušalinti“.

PRIELAIIDOS

Pertvarka prikėlė mus, Lietuvos žmones, pakvietė į naują kelią. Šių metų sausio 21 dieną į Kauno Aleksoto aerouosto rūmų salę susirinko Lietuvos civilinės aviacijos ir Respublikos aviacijos sporto federacijos atstovai, aviacijos sporto veteranai ir sportininkai. Daugiau kaip 200 pačių veikliausių, labiausiai organizuotų aviacijos entuziastų iš visų Respublikos miestų, daugelio rajonų aviacijos sporto klubų. Visus jaudino Lietuvos aviacijos ateitis, aviacijos sporto augimo perspektyva ir Aleksoto aerodromo likimas. Kalbėjusiųjų mintys buvo vieningos:

— Kauno Aleksoto aerodromas, kuriame buvo atlikti pirmieji drąsiųjų lakūnų skridimai Lietuvos padangėje, kurį Steponas Darius kartu su Stasiu Girėnu pasirinko skrydžio, nugalint Atlantą, galutinės pergalės Tėvynės šlovei įamžinimo vieta, turi likti kaip istorinis paminklas;

— Lietuvos aviacijos ateitimi privalo rūpintis sava, nuo niekieno diktato nepriklausoma organizacija. Tokia organizacija, kuri rūpintųsi aviacinės technikos pritaikymu žmonių poreikiams tenkinti, skraidymų organizavimu, taip pat aviacijos specialistų ruošimu, turėtų būti Lietuvos aviatorių sąjunga;

— tikslinga atkurti Lietuvos aeroklubą, kaip organizaciją, kuri rūpintųsi aviacijos sporto plėtojimo klausimais.

Praėjus maždaug mėnesiui po šio susirinkimo, vasario 26 dieną Vilniuje įvyko Lietuvos aviacijos sporto federacijos konferencija. Joje dalyvavo atskirų sporto šakų — sklandymo, lėktuvų aukštojo pilotazo, parašiutizmo, skraidyklių, aviamodelizmo atstovai, taip pat skraidymo aparatų konstravimo mėgėjai, aviacijos istorikai bei didelis būrys veteranų, daugiau kaip pustrčio šimto aviacijos sporto mylėtojų. Apžvelg-

dami Respublikos aviacijos sporto klubų veiklą, įvertindami mūsų aviacijos sportininkų pergales ir nesėkmes, džiaugsmus ir nerimą, tiek pagrindinį pranešimą padaręs Aviacijos sporto federacijos prezidento pirmininkas Antanas Karpavičius, tiek kalbėjusieji konferencijoje išreiškė daug kritinių minčių apie šiandieninę aviacijos sporto būklę SDAALR organizacijose ir Respublikoje apskritai. Patriotinės gynybinės draugijos Lietuvos CK Aviacijos skyrius tapo savotišku veiklos stabdžiu, biurokratizmo ir senų darbo metodų bastionu. Nusigręžta nuo visuomenininkų, nors pokario metais, kuriant aviacijos sporto klubus, visuomenininkai buvo bene didžiausia ir reikliausia jėga. Pastebimai susilpnėjo atskirų sporto šakų Respublikos rinktinių trenerių darbas. Neretai nepatiklius žodžius išgirstame ir aviacijos sporto šakų teisėjų adresu. Aviacijos instruktorių ir aviacijos sporto klubų darbas vis dar vertinamas pagal skraidytų valandų skaičių. Taip žiūrint, žmogui, sportininko meistriskumo klausimams telieka antraeilis dėmesys. Čia būtina pabrėžti, kad visi kalbėjusieji konferencijos dalyviai vieningai pažymėjo, jog aviacijos sporto klubų veiklą ir ypač instruktorių darbą būtina vertinti pagal tai, kiek ir kokio meistriskumo sportininkų buvo paruošta per metus, kaip buvo plečiama techninė bazė, tobulinami darbo ir vadovavimo metodai, kokių buvo įdiegti naujovių veikloje.

Kitas labai svarbus konferencijos akcentas — vieningas pritarmas atkurti Lietuvos aeroklubą, perduodant jam visas Aviacijos sporto federacijai iki šiol priklausiasias funkcijas.

Konferencija vienbalsiai patvirtino Respublikos aviacijos sporto klubų tarybų įstatus.

GYVUOK, AVIATORIŲ SĄJUNGA!

Ir aviatorių susirinkimas Kauno Aleksoto aerouoste, ir aviacijos sportininkų konferencija Vilniuje, manau, buvo tie paskutiniai lašai, perpildę ištisų dešimt-

mečių laukimo, vilčių ir tikėjimo „taurę“. O iki tol buvo aviacijos sporto veteranų atmintis apie Lietuvos Aero Klubą veiklą, pirmųjų lietuviškų lėktuvų kūrėjų darbus, buvo sielojamasi dėl dešimtmečius užsitiesusio kariško komandavimo viskam: ir aviacijos sporto klubo vadovams, ir instruktoriams, ir sportininkams, neretai net ir federacijai. Taip pamažu buvo išguitas saviveiksmiškumas, entuziazmas, pagaliau ir visuomeninė mintis. Viską užgožė „rožinės“ popierinės ataskaitos. Skaudino jos ir jauną parašiutininką, ir sklandymo veteraną. Tačiau visų atminty vis dėlto ruseno gyvas mūsų aviacijos galiūnų — Atlanto nugalėtojų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno, ilgamečio Lietuvos Aero Klubą vadovo profesoriaus Zigmo Žemaičio, garsaus lėktuvų ANBO kūrėjo Antano Gustaičio ir jau pokario metais sumanumą bei organizacinius gabumus paskyrusio aviacijos sporto klubų Lietuvoje atkūrimui generolo Jono Žiburkaus didelių darbų ir rūpesčių prisiminimas. Visa tai, tikriausiai, ir buvo ženkliausias akstinas, paskatinęs Respublikos aviacijos sportininkus, sparnuotos aviacijos technikos kūrėjus, didžiųjų keleivinių oro lainerių vadus bei technikus, aviacijos veteranus ir visuomenininkus visiems susirinkti į vieningą būrį — į pirmąjį Lietuvos aviatorių suvažiavimą. Tai įvyko 1989 metų kovo 18 dieną.

Kauno politinio švietimo namų didžiojoje salėje susirinko 189 delegatai (iš 234 išrinktų) ir beveik tiek pat svečių. Į sceną kviečiami žymiausi Lietuvos aviacijos veteranai. Jie apjuosiami tautiškomis juostomis. (Gaila, dėl sveikatos būklės suvažiavime negalėjo dalyvauti seniausias Lietuvos lakūnas Simas Stanaitis. Jis suvažiavimui atsiuntė sveikinimo telegramą). Skamba Dariaus ir Girėno testamento žodžiai, kuriuos palydi lietuviška lakūnų daina. Suvažiavimo pirmajam posėdžiui pirmininkavę oro lainerio JAK-42 vadas S. Jarmalavičius ir LTSR nusipelnęs treneris, sklandymo sporto meistras A. Jonušas skelbia darbotvarkės klausimus, pateikiamus

svarstyti pirmajam Lietuvos aviatorių suvažiavimui: Lietuvos aviatorių sąjungos įkūrimas ir Lietuvos aeroklubo veiklos atnaujinimas.

Ilgai trunkantys plovimai palydi pirmininkaujančių pranešimą, kad suvažiavimui šiltus sveikinimus ir linkėjimus perdavė Lietuvos Komunistų partijos Centro Komiteto pirmininkas sekretorius Algirdas Brazauskas. Aidėjo plojimai ir tada, kai tarti žodį į tribūną buvo kviečiami architektas Vytautas Landsbergis-Zemkalis, Lietuvos Aero Klubo garbės narys, parašiusių sporto Lietuvoje pradininkas Viktoras Ažmenskas, žinomas sklandytuvų konstruktorius Balys Karvelis ir Lietuvos aviacijos veteranas Vladas Mūrmulaitis. Suvažiavimą atidarė, šia iškilminga ir istorine proga visus susirinkusius pasveikino Vytautas Landsbergis-Zemkalis. Po to iškilmingumas užleido vietą reikioms, dalykiškoms, bet kartu ir jaudinančioms delegatų kalboms. Paminėsiu tik kai kuriuos ryškesnius kalbėjusių pasisakymų akcentus.

Civilinės aviacijos veteranas, žurnalistas E. GANUSAUSKAS: „Pokario metais civilinės ir sportinės aviacijos aerodromai buvo tarsi nematoma siena atsiskyrę. Nuo šiol jie turi mus vienyti bendriems siekiams, nes Lietuvos aviacijos ateitis — visų rūpestis“.

Kauno jungtinio aviabūrio eskadrilės vadas K. AURYLA: „Turime didžiulius šiuolaikinius oro lainerius JAK—42, TU—134 ir kitokius, bet prie jų šturvalo tik kas penktas lėktuvo vadas — lietuvis. O juk Lietuva nuo seno garsi lakūnais. Dar daugiau, tik iš keturių Respublikos aerouostų skraido šie laineriai, ir tai tik į kitus šalies miestus. Nejaugi turi išnykti oro trasos tarp mūsų miestų ir rajonų centrų. Lietuvos aviatorių sąjungai privalu pasirūpinti ir tuo, kad Respublika turėtų savo Oro erdvės kodeksą“.

Lietuvos aviacijos sporto federacijos prezidento pirmininkas A. KARPAVIČIUS: „Kovo 18-oji išliko

istorine, Lietuvos aviatorių sąjungos įkūrimo diena. Be to, ji bus ir kaip Lietuvos aeroklubo veiklos atnaujinimo pradžia. Aviacijos sporto federacija savo konferencijoje pritarė tam, kad būtų atkurta Lietuvos aeroklubo, kuris perimtus federacijos veiklos funkcijas. Tačiau vadovaujant aviacijos sporto klubams būtina atsakyti popierizmo ir biurokratizmo. Aviacijos sporto sistemą reikia demokratizuoti“.

Lietuvos SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras G. TAURINSKAS: „Kuo greičiau suprasime gyvenimo realybę, tuo bus geriau visiems. Manau, kad patriotinė gynybinė draugija ras sąlytį su atkuriamu Lietuvos aeroklubo siekiant bendrų tikslų“.

LTSR nusipelnęs treneris, lėktuvų sporto veteranas P. VINICKAS: „Į civilinę aviaciją ateina nemaža aviacijos sporto klubų auklėtinių, lakūnų sporto meistrų, bet jiems sunku būna tapti didžiųjų lainerių vadais, nes dabar Lietuvos civilinės aviacijos vadovybėje didžiąją vietą užima kviestiniai iš kitur“.

Lėktuvo TU—134 A vadas A. ŠALAVEJUS: „Sustabarėjo ir sunyko Lietuvoje mažosios aviacijos veikla. Nebeskraidoma iš Respublikos sostinės į regioninius rajonų centrus. Lietuvoje neruošiami civilinės aviacijos kadrai. Dabar pas mus iš 84 lėktuvo TU—134 vadų tik 27 lietuviai, iš 47 šturmanų — lietuviai 5. Pritariu, kad į naująją Tarybų Lietuvos Konstituciją būtų įrašytas straipsnis, jog oro erdvė yra Respublikos nuosavybė“.

Lietuvos aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius V. ASMENSKAS, aviacijos sporto veteranas B. ŠAKENAS, aviacijos gerbėjas iš Vilkaviškio agronomas S. MATONIS, LTSR aviacijos sporto federacijos Kosmonautikos komisijos pirmininkas J. ZILIONIS, Lietuvos Persitvarkymo Sąjūdžio Seimo tarybos narys K. MOTIEKA, daugartinė Lietuvos sklandymo čempionė sporto meistrė J. LEONAVICIENĖ, pritaria suvažiavimo

siūlymui įsteigti Lietuvos aviatorių sąjungą ir atgaivinti Lietuvos aeroklubo veiklą, siekiant atkurti juridines teises Tarptautinėje aviacijos federacijoje (FAI). Šiems pasiūlymams pritarė ir aviacijos sporto veteranas kaunietis V. SVETIKAS. Jis, baigęs pasisakymą, perdavė visuomeninio aviacijos muziejaus Kaune direktoriui J. Cepuliui kaip relikviją per daugelį metų išsaugotą Stepono Dariaus piniginę.

Suvažiavimo delegatai vieningu balsavimu nutaria įsteigti savarakišką juridinę aviacinę organizaciją — Lietuvos aviatorių sąjungą. Taip pat vienbalsiai buvo priimtas nutarimas atkurti Lietuvos aeroklubą ir jam perduoti visas Lietuvos aviacijos sporto federacijos funkcijas.

Delegatai vienbalsiai priėmė Lietuvos aviatorių sąjungos veiklos programą, įstatus ir suvažiavimo rezoliucijas.

LITUOVOS AVIATORIŲ SĄJUNGOS VADOVYBĖ

Suvažiavimas absoliučia balsų dauguma Lietuvos aviatorių sąjungos pirmininku išrinko Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininko pirmąjį pavaduotoją Juozą ŠERĮ. Į Lietuvos aviatorių sąjungos prezidentą buvo išrinkti: K. AURYLA, Kauno jungtinio aviabūrio eskadrilės vadas, P. BUTKUS, Vilniaus aerouosto skraidymų vadovas, A. GAMZIUKAS, Kauno valstybinio istorijos muziejaus skyriaus vedėjas, E. GANUSAUSKAS, žurnalistas, aviacijos veteranas, J. GECEVIČIUS, Kauno politechnikos instituto praeitorius mokslo reikalam, L. JANKAUSKAS, „Bangos“ susivienijimo generalinis direktorius, E. JANUŠIS, lėktuvo JAK—42 vadas, S. JARMALAVIČIUS, lėktuvo JAK—42 vadas, A. JONUŠAS, Prienų projektavimo-konstravimo biuro „Sportinė aviacija“ direktorius, J. JURGINIS, Vilniaus LDT vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojas, E. JURELIONIS, Kauno jungtinio aviabūrio vadas, E. JUZĖNAS, LTSR valstybinio plano komiteto skyriaus viršininkas, J. KAIRYS, lakūnas, TSRS nusipelnęs sporto meistras, Lietuvos tautinio olimpinio komiteto tarybos narys, A. KARPAVIČIUS, Lietuvos TSR Ministrų Tarybos skyriaus vedėjas, C. KUDBABA, Lietuvos kultūros fondo pirmininkas, A. KUMŽA, LKP CK skyriaus vedėjo pavaduotojas, L. LINKEVIČIUS, LLKS CK skyriaus vedėjo pavaduotojas, A. MACIULIS, Klaipėdos aviaeskadrilės grandies vadas, K. MOTIEKA, advokatas, TSRS liaudies deputatas, Z. MOTIEKAITIS, LTSR kūno kultūros ir sporto komiteto pirmininkas, B. PALIONIS, Kauno specializuotos ATJ direktorius, R. PAKSAS, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas, V. PAKARSKAS, Lietuvos kultūros fondo technikos paminklų restauravimo įmonės direktorius, V. PAPIRTIS, Lietuvos civilinės aviacijos valdybos juristas, G. PUKAS, advokatas, S. RIMKUS, Lietuvos TSR Ministrų Tarybos skyriaus vedėjas, V. SAKALAUSKAS, „Tėviškės“ draugijos

prezidiumo pirmininkas, A. SPEICYS, Lietuvos SDAALR CK pirmininko pavaduotojas, A. ŠALAVEJUS, lėktuvo TU—134A vadas, P. VINICKAS, LTSR nusipelnęs treneris, aviacijos veteranas, J. ZUJUS, Lietuvos mokslinės techninės informacijos instituto direktorius.

Lietuvos aviatorių sąjungos pirmininko pavaduotojais išrinkti A. Speičys ir B. Jurelionis, atsakinguoju sekretoriumi — A. Šalavėjus.

ATKURTO LIETUVOS AEROKLUBO TARYBA

Lietuvos aviatorių suvažiavimas absoliučia balsų dauguma atkurto Lietuvos aeroklubo tarybos pirmininku išrinko Lietuvos TSR Ministrų Tarybos skyriaus vedėją Antaną KARPAVIČIŲ, kuris iki tol ėjo Lietuvos aviacijos sporto federacijos (LASF) pirmininko pareigas.

Į Lietuvos aeroklubo tarybą taip pat išrinkti: A. ARBAČIAUSKAS, Aeronavigacijos komisijos pirmininkas, V. ASMENSKAS, Lietuvos aeroklubo atsakingasis sekretorius, C. BALČIŪNAS, Konstruktorių ir lakūnų mėgėjų komisijos pirmininkas, J. BALČIŪNAS, Lietuvos aviacijos istorikų tarybos pirmininkas, L. BUITKUS, LTSR nusipelnęs treneris, aviacijos veteranas, A. CIBARAUSKAS, Kauno ATSK lakūnas instruktorius, V. DRUPAS, Lėktuvų sporto komisijos pirmininkas, E. GANUSAUSKAS, žurnalistas, aviacijos veteranas, O. HORODNICIŪTE, Parašiutizmo komisijos narė, E. JASIONAS, JAV gyvenantis aviacijos istorikas, A. JONUŠAS, Sklandymo komisijos pirmininkas, L. JUOŽENAS, Konstruktorių ir lakūnų mėgėjų komisijos narys, A. KUZMICKAS, Mokslo ir technikos komisijos pirmininkas, G. MACKONIS, Skraidyklių sporto komisijos pirmininkas, A. MIKUTIS, Aviacijos veteranų komiteto pirmininkas, V. NARKEVIČIUS, Aviamodelizmo komisijos pirmininkas, R. PAKSAS, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas, R. PIKTYS, Jonavos „Azoto“ vyr. ekonomistas, V. SABECKIS, Sklandymo komisijos narys, G. ŠALTENIS, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo tarybos pirmininkas, A. UNIKAIŠKAS, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo lakūnas instruktorius, R. ZALUBA, Darbo su jaunimu komisijos pirmininkas, J. ZUJUS, Lietuvos mokslinės techninės informacijos instituto direktorius, J. ZILIONIS, Kosmonautikos komisijos pirmininkas, V. MOTIEKA, Lietuvos oreivių draugijos pirmininkas.

Lietuvos aeroklubo tarybos pirmininko pavaduotojais išrinkti R. Paksas ir A. Cibarauskas.

Suvažiavimas patvirtino atkurto Lietuvos aeroklubo įstatus.

Dabar Lietuvos aviatorių sąjungos ir Lietuvos aeroklubo laukia nauji dideli darbai.

K. KILČIAUSKAS



Lietuvos aviatorių suvažiavimo delegatai neša gėles prie Laisvės paminklo.

K. MINČIAUS nuotr.



Vis didesnį populiarumą įgauna kupolinė akrobatika. Ore — parašiutininkų „etažerė“.

Lengvučiai parašiotai, slogi nuotaika ir naktinio šuolio nežinomybė

Tyly aerodromuose žiemą. Oro nedrebina lėktuvų riauvojimas, besiskleidžiančių parašiutų žlamės. Atslūgus treniručių ir varžybų srautui, daugiau laiko lieka apmąstymams.

Mintimis grįžtu į praėjusių metų birželį, kai Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo parašiutininkai, atgaivinę seną tradiciją, kupini vilčių sėkmingai parungtyniauti, pasisvečiuoti ir susitikti su kitų šalių sportininkais, išvykome į Lenkijos Liaudies Respubliką, į draugiškas tarptautines klubų parašiutizmo varžybas Lodžėje.

Siek tiek neįaukiai pasijutome Lodžės aerodrome — padangėje vienas po kito skleidėsi parašiutų kupolai. Jų ryškios, skoningai suderintos spalvos, prie parašiuoto kupolo priderinta net sportininko apranga, šalmas, avalynė kėlė keistą lyg gėdos, lyg pavydo krebždesį krūtinėje. Iki šiol tik užsieniniuose žurnaluose matyti lengvučiai, judrūs Para-Foit ir REVEN-3 tipo parašiutai, dabar mūsų akių vaizdoje raižė orą. Netrukus aukš-

tai burzgiantis lėktuvas An-2 pabėrė dar šūsnį juodų taškelių. Žmonių siluetai dideliu greičiu artėjo prie žemės, kol virš jų nutįso balti parašiutų Sw-12 kupolai. Lėktuvas čiaudėdamas apsuko dar vieną ratą, ir mes tarsi savo kūnu pajutome besiskleidžiančio parašiuoto smūgį — orą sudrebino mūšiškos gamybos parašiuotas Po-9. Išmarginti dideliais lopais, išblukę, juodos, tamsiai rudos, žalios ir dar nežinia kokios spalvos parašiutų Po-9 kupolai buvo panašūs į apipešiotus ančiukus gulbių būryje. Niekada dar taip aštriai nebuvau pajutusi šio parašiuoto „saulėlydžio“, kaip tomis dienomis Lodžėje.

Užsimetę didelius, seniai pirminę formą ir spalvą praradusius brezentinius maišus su kupolais, patraukėme į startą. Vis dirščiojome į vikriai bėgiojančius užsieniečius. Paslaptis paprasta: Po-9 sveria 13 kg, atsarginis parašiuotas Z-5 — dar 6 kg, o užsieniečių pagrindinio ir atsarginio parašiutų bendras svoris siekia tik 7 kg.

Nenoriu šio pasakojimo tęsti liūdna intonacija. Buvo daug ir gerų, linksmų akimirkų. Greitai susidraugavome su varžybose dalyvavusiais kitų šalių parašiutininkais: lenkais, olandais, šveicariais, čekoslovakais, vokiečiais. Aštuonerius metus vidurinėje mokykloje, vėliau institute ar universitete mokėsi užsienio kalba papasakoti apie šeimą, tėvynę, draugystę, sportą, o dabar štai susidūrę su kitataučiais, pirmomis dienomis nelabai ką sugebėjome pasakyti. Po poros dienų atgavom pusiausvyrą. Vokiečių, anglų, lenkų kalbų mišinys, gestai, žypsena, sportinė nuojauta buvo tie saitai, kurie padėjo vieniems kitus suprasti — „kein problem“.

Gyvenome varžybų dalyviai visi kartu aerodrome. Maitinamės klubo kavinėje. Į startą eidavome pėsti. Vietiniai sportininkai niekuo nesiskyrė nuo atvykusiųjų. Niekas jų nekontroliavo, kad prie stalo atsisėstų paskutiniai ar patarnautų garbingesniai svečiui, kaip pas mus įprasta. Ir daugiau patyrę, ir dar tik pirmą kartą tarptautinėse varžybose startuojantys parašiutininkai lengvai surasdavo bendrą kalbą.

Kaip kontrastą šioms varžyboms prisimenu praėjusių metų sąjungines varžybas žurnalo „Krylja Rodiny“ prizui laimėti. Į Narvą (Estijos TSR) suvažiavo stipriausios šalies komandos, taip pat sportininkai iš Suomijos ir Jugoslavijos. Seimininkai ir varžybų organizatoriai daug padirbėjo, ir, manyčiau, net persistengė. Užsieniečiai sportininkai buvo izoliuoti nuo mūsiškių. Nežinojome, kur jie maitinasi, o jie nematė ilgų eilių mūsų valgykloje. Į aerodromą juos atveždavo ištaigingas autobusas „Ikarus“, o mūsiškius vežiodavo perpildytas „LAZ-as“. Persimėdavome nereikšmingomis frazėmis, žypsena ir su suomiais, ir su jugoslavais. Apie nuoširdų bendravimą nedrįstu kalbėti. Svečius matydavome tik aerodrome, nes jų laisvalaikis buvo suplanuotas pagal iš anksto numatytą programą. Kiekviename žingsnyje buvo matyti dirbtinumas.

Bet grįžkime į Lodžę. Apžiūrėję kitų parašiuotus, pakilino juos, su atlaidžia žypsenele žvelgėme

į savuosius. Jonas Šalčiūnas pasišovė pasikeisti su olandu kupolais. Deja, šis nesusigundė mūsų Po-9. Tačiau jis Joną šuoliui su parašiuotu REVEN—3 ėmė ruošti. Paguldęs Joną ant žemės, mokė kaip palenkti kojas, ištiesti rankas, šiek tiek pakritus ištraukti „medužą“ ir t. t. Mokiny pasirodė esąs gabus. Olandas pasidomėjo, kiek jis turįs šuolių. Išgirdęs, kad greit bus 2000, kelis kartus pasitiksino ir prapliupo juoktis. Mat paties „mokytojo“ sąskaitoje — tik 50 šuolių.

Po nusileidimo su REVEN—3, vilnietis atrodė susimąstęs. Jo mintis perpratau tik tada, kai pati su-pausi po violetiniu kupolu. Nusileidusi neskubėjau į startą. Supratau, kad parašiutizmas kitur — visai moteriška sporto šaka. Reikalingas tas, kad, skleidžiantis parašiuoto kupolui, ore negauni stipraus dinaminio smūgio, kuris dažnai nenorom išspaudžia ašaras. Nusileisdama minkštai palieti žemę ir nereikia laikyti suspaudus abi kojas kartu ar verstis kūlversčiais, kad išvengtum traumos. Parašiutą valdai lengvais judesiais, o ne per jėgą tampydama nepaklusnias stropas. Atliekant nusileidimo tikslumo šuolį nereikia išsitempus per sisverti per atsarginį parašiutą — didelį „pilvą“ priekyje, norint matyti taikinį, nes atsarginius parašiuotus užsieniečiai seniai jau komplektuoja kartu su pagrindiniu parašiuotu už nugaros. Na, o jeigu pagrindinis parašiuotas neišsiskleidė, nereikia bijoti, kad nevaldomas ir didelį vertikalų greitį turintis atsarginis parašiuotas ne visada garantuoja saugų nusileidimą. Su atsarginiu sparno tipo SWIFT parašiuotu galima nusileisti ne tik į patogesnę aikštelę, bet tiksliai ir į taikinį.

Jei mes varžovams labiausiai pavydėjome parašiuotų, tai jie mums — pačių šuolių. Kapitalistiniame pasaulyje už šuolius reikia mokėti. VFR, pavyzdžiui, pakilimas į šimto metrų aukštį kainuoja dvi markes, o šokinėjama juk iš dviejų ir daugiau tūkstančių metrų. Tad per dieną iššokti po 6—10 kartų, kaip mes, jie nedrįsta net pasvajoti.

Sveicarijoje sėkmingai praktikuojama įdomi pirmamečių paruošimo šuoliui sistema. Pagrindinį



Laisvame kritime du instruktoriai (iš šonų) moko naujoką valdyti ore kūną.



Netrukus naujoką [apačioje] galima bus pasveikinti atlikus pirmąjį šuolį su parašiuotu.



Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo komanda, užėmusi Lodzėje trečią vietą. Iš kairės: E. Beniševičius, N. Milevskaja, J. Šalčiūnas ir Z. Stabingytė.

dėmesį jie skiria psichologiniam nusiteikimui. Naujokas ruošiamas šuoliui apie dvi valandas. Po to jis drąsiai sėda į lėktuvą. Jį lydi instruktorius. Abu šoka kartu su vienu parašiotu. O kai pirmas šuolis atliekamas iš keturių kilometrų aukščio, pirmiausia iššoka naujokas, o šalia jo — du instruktoriai, kurie ore moko naują taisyklę: kristi. Kai išsiskleidžia parašiutai, jie išsiskirsto į šalis. Pirmąjį šuolį sportininkai jau atlieka su sparno tipo kupolu. Pas mus, kol gauni išskirti su Po-9, tenka nemažai prisitrankyti su primityviais trijų ar net keturių rūšių mokomaisiais parašiotais. Kai kuriose užsienio šalyse iki dešimties šuolių parašiotininkas šokinėja su specialiu prietaisu, kuris automatiškai tam tikrame aukštyje atidaro kuprinę su parašiotu. Mes su automatiniais, bet netiksliais ir sunkiais prietaisais ant pagrindinių parašiutų šokinėjame visą laiką, nepriklausomai nuo kvalifikacijos, meistriškumo ir patirties. Iki penkių-dešimties šuolių toks prietaisas uždedamas ir ant atsarginio parašiuto. Sportininko blaiviam protui paprieštaravus, instruktorius pagal standartinį nurodymą paaiškina, kad taip daroma, atseit, saugumo sumetimais. Ak tas šuolių saugumas! Juo prisidengus praradoma netikėtumų instrukcijų, galvojant, kad „ponia instrukcija“ turi magišką galią.

Nenoriu plačiau aprašinėti, kas mūsų parašiotuose labai primityvu ir visai nereikalinga. Apie tai aerodromuose gyvai diskutuoja vyrai. Pamenu tik, kaip gėdingai Lodzėje slėpėme parašiutų ištraukiamąsias virves. Taip darė ir kita varžybose dalyvavusi tarybinė komanda — jerevaniečiai. Galiojanti instrukcija mums nurodė, kad prie kiekvieno parašiuto būtų pritvirtinama ilga virvė, nors jos paskirtis labai neaiški. Sportininkui iššokus iš lėktuvo, virvė lieka lėktuve ir, regis, reikalinga tik tam, kad prieš šuolį skubėdamas nervingai ją lankstyti, o po šuolio — bėgtum į lėktuvą jos atsinešti. kažkas prisiminė, kad per vienas tarptautines varžybas, iššokus iš lėktuvo mūsų komandai, nenuovokūs užsieniečiai skubiai atkabino lėktuve likusias visas virves ir iš-

metė jas pro lėktuvo duris. Jie niekaip negalėjo suprasti, kodėl „dalis parašiutų“ pasiliko lėktuve. Tad ko tik nebūna, kai kitiems nepažįstama „ponia instrukcija“.

Mūsų sportininkai, treneriai, instruktoriai vis dažniau konfliktuoja su Instrukcija. Garsiai imta diskutuoti, ar tikslinga ir ar gera dabartinė pirmamečių ruošimo programa? Kiekvienais metais į klubus ateina šimtai merginų ir vaikinių, norinčių kultivuoti parašiutizmą, bet reguliariai treniruotis lieka vienetai. Kodėl? Mes naujokams iš karto užkrauname gausybę teorinių užsiėmimų, mokome, auklėjame, gąsdiname, kol pamatome, kad klasėse tuščių suolų vis daugiau ir daugiau. Norint pradedančiam parašiotininkui tris kartus nusileisti ant žemės po parašiuto „skėčiu“, reikia net 52 valandas klausytis kalbų apie parašiuto struktūrą, jo sulankstymą ir paruošimą šuoliui, pasitaikančius ypatingus atvejus ore. Neužmirštama pasirūpinti ir politiniu jaunulio išprusimu. Po trijų šuolių — vėl 65 valandos teorinių užsiėmimų, nors viską galima būtų padaryti per vieną dieną. Ne kiekvienas išveria tokią paskaitų naštą. Ilgai nesulaukdami šuolių parašiutu, mosteli ranka į SDAALR aviacijos klubą ir susiranda prieinamesnę sporto šaką.

Vilniečių, taip pat Jerevano parašiotininkų Lodzėje laukė dar viena staigmena — naktiniai šuoliai. Tarybų Sąjungoje jau beveik dvidešimt metų parašiotininkai naktimis nesitreniruoja. Kodėl? Niekas konkrečiai smalsiems sportininkams negali paaiškinti, nors ir sakoma, kad naktiniai šuoliai pas mus neuždrausti. Bet štai naktiniai skraidymai — draudžiami. Tai pasakykit, šviesūs protai, kaip galima išskirti iš lėktuvo parašiutu, nepakilus į reikiamą aukštį? Kaip tik naktiniai šuoliai šiose varžybose mums ir pakišo koją. Pirmą kartą gyvenime iššokę naktį, turėjome nusileisti į tokį patį taikinį, kaip ir dieną. Rezultatai buvo labai kuklūs. Turėjome į priekį praleisti varžybų žemininkus — Lodzės parašiotininkus. Teko nusileisti ir Grenheno (Šveicarija) komandai. Mes likome treči.

Zina STABINGYTĖ

Lietuvos aviatorių suvažiavimo rezoliucijos

DĖL TSRS IR VOKIETIJOS 1939 M. RUGPJŪČIO 23 D. SUTARTIES PASEKMIŲ LIETUVAI.

Lietuvos aviatorių suvažiavimas reikalauja, kad būtų pasakyta tiesa, vertinant 1939 m. rugpjūčio 23 d. pasirašytą sutartį ir visus ja paremtus aktus bei jų padarinius Lietuvai ir Lietuvos aviacijai.

DĖL LIETUVOS TSR SUVERENITETO ORO ERDVEJE

Remiantis bendra Lietuvos TSR politinio ir ekonominio savarankiškumo koncepcija, suvažiavimas siūlo pakelsti LTSR Konstitucijos projekto 11 straipsnio I dalį tokia redakcija: „Žemė, jos gelmės, vandenys, jūros šelfas, oro erdvė [atmosfera], miškai, gamtiniai išteklių yra išimtinė Respublikos valstybinė nuosavybė ir yra višioje Lietuvos TSR dispozicijoje“.

DĖL KAUNO ALEKSOTO AERODROMO TOLESNIO NAUDOJIMO

Aleksoto aerodromas turi senas ir galias Lietuvos aviacijos vystymo tradicijas ir yra įtrauktas į istorijos paminklų sąrašą.

Aerodromą su visais pastatais ir įranga, išsikėlus Kauno jungtiniam aviabūriui, tikslinga perduoti Lietuvos aeroklubui ir Lietuvos aviacijos muziejui. Atleityje jis turi tapti Lietuvos jaunimo ruošimo aviacijai baze, aviacijos švenčių rengimo vieta.

DĖL LIETUVOS KOMERCINĖS AVIACIJOS KOMPANIJOS

Sudarant Lietuvos ekonominio ir politinio savarankiškumo programą, Lietuvos civilinę aviaciją, kaip TSRS civilinės aviacijos ministerijos padalinį, reorganizuoti į savarankišką viešąją Lietuvos komercinės aviacijos kompaniją, remiantis sukauptu Europos socialistinių šalių ir kitų valstybių patyrimu.

DĖL KAUNO KARMĖLAVOS AERODROMO PĖTROS

Dėl optimalios geografinės ir ekonominės aerodromo padėties Respublikoje, plečiant Lietuvos komercinę aviaciją, tikslinga į ją padaryti pagrindinį Lietuvos aerouostų, atleityje perkeltant pagrindinį aviacijos darbų krūvį iš sostinės aerouosto.

DĖL TOLESNIO PALANGOS AEROUOSTO NAUDOJIMO

Plečiant aviacijos veiklą Lietuvoje, sudarant galimybes tarptautiniam turizmui, tikslinga išsaugoti Palangos aerouostą kaip komercinės veiklos vienetą, lygiagrečiai leiskant galimybių iškelti į jį kurortinės zonos. Siekiant sumažinti žalingą poveikį gyventojų ir poilsiautojų sveikatai, apriboti aerouosto darbo laiką, uždrausti naudoti lėktuvus, keliančius didelį triukšmą.

DĖL BŪTINŲ PRIEMONIŲ EKOLOGINEI BŪKLEI GERINTI

Toliau naudojant aviaciją žemdirbių paslaugoms, būtina imtis skubių priemonių, tobulinti ir keisti chemika-

lą skleidimo aparatūrą bei pačius lėktuvus ir sraigatasparnius, peržiūrėti aviacijos darbų žemės ūkyje technologiją. Reikia apriboti chemikalų naudojimą pakilimo takams valyti žiemą.

DĖL POLITINIŲ VADOVŲ STATUSO LIETUVOS AVIACIJOJE

Išsivysčius masinės informacijos priemonėms, esant visuotiniam žmonių raštingumui, XX a. pabaigoje politinių vadovų kaip liaudies žviejų funkcija prarado savo prasmę. Centralizuotas „auklėjimas“ vis dažniau duoda atvirkščių rezultatų, žemina žmonių orumą, todėl būtina panaikinti tokį statusą visose Lietuvos aviacijos grandyse.

DĖL AVIACIJOS SPECIALISTŲ RENGIMO

Remiantis Lietuvos aviacijos tradicijomis būtina atgaivinti įvairių aviacijos sričių specialistų rengimą Respublikoje, taip pat rūpintis Lietuvos jaunimo studijomis įvairių šalių aukštojoje aviacijos mokyklose. Artimiausia užduotis — įkurti civilinės aviacijos specialistų kursų darbui tarptautinėse oro linijose.

DĖL SPAUDOS

Remiantis sukauptu patyrimu ir giliomis tradicijomis, siekiant populiarinti aviaciją Lietuvoje, atnaujinti „Lietuvos sparnų“, kaip Lietuvos aviatorių sąjungos laikraščio, leidimą.

DĖL AVIACIJOS ISTORIJOJOS TYRIMŲ

Išaiškinti ir saugoti aviacijos istorijos paminklus. Įamžinti nusipelnusių aviatorių atminimą, sutvarkyti memorialines vietas. Remti aviacijos muziejų kūrimą. Skatinti Lietuvos aviacijos istorijos tyrinėjimus ir populiarinimą.

DĖL RESPUBLIKOS SPORTO AVIACIJOS

Lietuvos TSR SDAALR CK aviacijos skyrius, vadovaujamas pirmininko pavaduotojo pulkininko V. Ravinsko, keleriems metams sustabdė aviacijos sporto vystymąsi respublikoje. Diktatas ir prievarta, komandiniai vadovavimo metodai, supercentralizacija, susidorojimas su nepaklusniais, izoliacija nuo visuomenės tapo viešinteliais aviacijos skyriaus darbo metodelais. Aviacijos klubai funkcionuoja ne sportui, ne etatiniam laukimams ir instruktoriams, o tam, kad SDAALR biurokratinėje piramidėje būtų išlaikomi etatui kuruojantiems valdininkams. Teigiamų poslinkių aviacijos sporte pasiekta ne aviacijos skyriaus dėka, o su juo kovojant. Lietuvos aviatorių suvažiavimas pareiškia V. Ravinskui nepasitikėjimą. Suvažiavimas yra tos nuomonės, kad LTSR SDAALR CK aviacijos skyriaus vadovas pulkininkas V. Ravinskas toliau negali vadovauti respublikos sportinei aviacijai.



Prisiminimais dalijasi seniausias Lietuvos karo aviacijos lakūnas, pirmosios pilotų laidos (1919 m.) absolventas Simas Stanaitis.

Paminėtas Lietuvos aviacijos įkūrimo jubiliejus

I Lietuvos karo aviacijos įkūrimo septynišiasdešimtmečio minėjimą Kaune susirinko gausus aviacijos mėgėjų būrys. Buvę karo lakūnai, o jų priskaičiavome per dvidešimt, po originalia, Kauno valstybiniame istorijos muziejuje išsaugota Lietuvos karo aviacijos vėliava užėmė garbingas vietas prezidiume. Dailės kūrinių aviacijos tema papuoštoje salėje demonstruojama ir tų laikų lakūnų apranga bei atributika.

Lietuvos aviacijos istorijos komiteto pirmininkas Jonas Balčiūnas įžanginiame žodyje pristatė visus minėjime dalyvavusius tų dienų liudininkus, karo aviacijos lakūnus. Po to jis plačiai apžvelgė nepriklausomos Lietuvos karo aviacijos veiklą.

Aviacija ėmė kurtis Kaune 1919 metų sausio 30 dieną kaip viena

nausiai suformuotos karo inžinerinės kuopos dalis. Tačiau Lietuva tuo metu neturėjo nė vieno lėktuvo, nė vieno mokančio skraidyti lakūno. 1919 metų kovo 12 dieną aviacija jau tapo savarankiška kariuomenės dalimi. Atsirado norinčių skraidyti savanorių, užsienyje buvo nupirkti lėktuvų, pasamdyta svetimtaucių lakūnų instruktorių. Nugalėjus bermontininkus, ties Radviliškiu buvo paimta daug aviacijos turto, taip pat ir tinkamų skraidymams lėktuvų. Nors ir sunkiai, prasidėjo normalus aviacijos darbas. Instruktoriai skraidė į frontą, ruošė lakūnais pirmuosius savanorius. Bet samdiniai, kurie dirbo tik už pinigus, buvo gana nepatikimi. Pasitaikė incidentų, ir vėliau, atvykus Pranui Hiksai, jų palaipsniui atsisakyta. Lietuvis Pranas Hiksa buvo Rusijos karo lakūnas,

išmokęs skraidyti Anglijoje, Karališkųjų oro pajėgų mokykloje. Tų pačių metų gruodžio 16 dienos įsakymu 34 karo aviacijos mokyklos mokiniams lakūnams suteikti aviacijos karininkų laipsniai.

Per dvidešimt vienerius savo gyvavimo metus Lietuvos karo aviacija nuėjo didelį ir garbingą kelią. Buvo paruošta daug gerų lakūnų. Užsienyje pirktais moderniais lėktuvais nuolat atnaujinama skraidančioji technika. Užsienyje baigę mokslus gabūs konstruktoriai išaugo ir iš mūsų lakūnų. Jurgis Dobkevičius ir Antanas Gustaitis sukūrė nemažai originalių lėktuvų konstrukcijų. Aviacijos dirbtuvėse Antano Gustaičio lėktuvai buvo gaminami serijomis ir jais aprūpinama karo aviacija ir Lietuvos aeroklubas. Lėktuvai AN-BO IV ir ANBO 41 savo techni-

niasdešimtąsias gimimo metines atšventęs nuostabios atminties žmogus buvo vienas pirmųjų lietuvių, savanoriais stojusių į karo aviacijos mokyklą. Iš pirmąją lakūnų laidą baigusį 34 asmenų Simas Stanaitis yra likęs vienintelis gyvas tų laikų liudininkas Lietuvoje. Artimiausi jo draugai iš M. Yčo gimnazijos Voroneže skraidė labai neilgai. 1920 metų gegužės 12 dieną papuolęs į suktuką žuvo Vytautas Rauba. Kitas klasės draugas tų pačių metų spalio 4 dieną, lenkams virš Varėnos pašovus jo lėktuvą, mirtinai sužeistas spalio 10 dieną mirė nelaisvėje. Avarijų patyrė ir pats Simas Stanaitis. Tačiau jis, daužytas ir laužytas, vėl grįždavo prie vairalazdės. Simui teko skraidyti su visais žymiausiais to meto lakūnais — Jurgiu Dobkevičiumi, Antanu Gustaičiu, Jonu



Rikluotėje — žvalgybiniai ANBO 41.

niais duomenimis tuo metu pralenkė daugelį šios paskirties lėktuvų pasaulyje. Su šiais lėktuvais mūsų lakūnai buvo nuskridę į daugelį užsienio šalių ir gerai įvertinti.

1940 metais Lietuvos karo aviacijoje buvo 120 įvairių lėktuvų tipų. Joje tarnavo 118 pilotų ir 65 oro žvalgai.

Lietuvos karo aviacijos kūrimosi pradžią įdomiai nušvietė Simas Stanaitis. Šis neseniai savo devy-

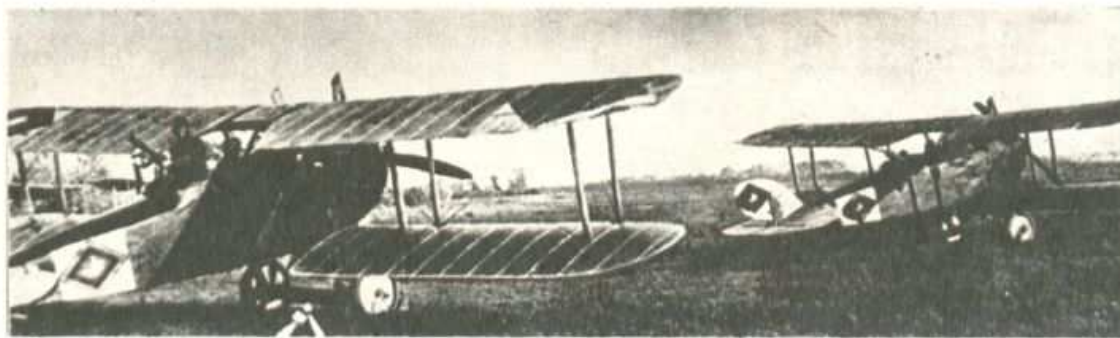
Mikėnu, Antanu Stašaičiu, Leonardu Peseku ir Steponu Dariumi. Dėl sveikatos S. Stanaitis 1931 metais išėjo į atsargą turėdamas majoro laipsnį.

Apie vėlesnio laikotarpio tarnybą Lietuvos karo aviacijoje ir joje naudotus lėktuvus papasakojo buvęs vyresnysis puskarininkis Stasys Zeiba, skraidęs net dešimties lėktuvų tipais.

Buvęs aviacijos leitenantas Antanas Navaitis kalbėjo apie tarybiniais metais į 29-tą Raudonosios Armijos teritorinį korpusą įjungtą Tautinę eskadrilę, paskutines šios eskadrilės dienas ir tragišką buvusių eskadrilės lakūnų likimą.

Buvusius Lietuvos lakūnus — karo aviacijos veteranus šandieninių aviatorių vardu sveikino Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininkas, TSRS sklandymo sporto meistras Vytautas Šliumba.

Minėjimo metu buvo pademonstruota Lietuvos karo aviacijos veiklą nušviečiančios nuotraukos ir skaidrės.



Lėktuvai LVG C VI pasiruošę skristi į frontą (1920 m.).

Antanas ARBAČIAUSKAS

Įkurta konstruktorių ir lakūnų mėgėjų federacija

Plečiantis savos kūrybos aparatų konstruktorių darbams, iki šiol buvusi ultralengvų skraidančių aparatų federacija neatitiko savo funkcijų. Šiuo metu kuriami „dide-li ir sunkūs“ dviviečiai ir dvimotoriai skraidymo aparatai. Statomi mėgėjiški lėktuvai, pritaikyti aerofotografijai, žemės ūkio aviacijai, gamtos priežiūrai ir naujų lakūnų apmokymui. Mėgėjai savo jėgomis statosi balionus, dirizablius, sraig-tasparnius ir motorizuotas skrai-dykles. Pastaruoju metu labai po-puliarūs tapo sklandžiantys parašiutai-paraplanai. Todėl neseniai Maskvoje įvykusioje Salies avia-cinės kūrybos mėgėjų konferenci-joje ir apsvarstyta dabartinė jų veikla ir ateities perspektyvos. Konferencijoje dalyvavo per 300 delegatų, atstovaujančių visiems TSRS regionams. Nuo šiol visais mėgėjų reikalais — konstravimui, statybai ir skraidymams — vado-vaus naujai įkurta Konstruktorių ir lakūnų-mėgėjų federacija. Pag-rindiniai konstruktorių ir lakūnų-mėgėjų rėmėjai ir jų vadovai bus Aviacijos pramonės ministerija. Ji dirbs glaudžiai bendradarbiauda-ma su VLKJS, VPSCT ir SDAALR organizacijomis. Konferencijoje numatytos naujos federacijos veiklos gairės. Priimtas federacijos, kaip savarankiškos jungtinės drau-gijos, turinčios juridinę teisę, statusas. Patvirtintos lakūnų-mėgėjų medicininės kontrolės taisyklės. Aviacijos pramonės specialistai kontroliuos federacijos narių skrai-dančių aparatų techninę būklę, o jų lakūnai bandytojai bendradar-biaus bandant juos ore. Baigus bandymus, tinkamiems eksploatuo-ti mėgėjiškos konstrukcijos skrai-dantiems aparatams bus suteiktas sertifikatas. Aparatai bus registruo-jami vieningame Sąjunginiame konstruktorių ir lakūnų-mėgėjų regis-tru. Išmokiusiems skraidyti ir išlaikiusiems pilotavimo technikos bandymą lakūnams mėgėjams bus išduodami nustatyto pavyzdžio

pilotų pažymėjimai. Numatyta leis-ti metodinę skraidančių aparatų kūrimo literatūrą. Ateityje planuo-jama leisti ir atskirą aviacinei mė-gėjiškai kūrybai skirtą periodinį leidinį. O kol kas numatyta tam tikslui plačiau panaudoti žurnalus „Modelist konstruktor“, „Technika molodioži“ ir „Krylja Rodiny“. Su-rinkta ir ruožiama spaudai anks-tesnių metų bibliografija apie va-riklų pritaikymą ir propelerių skai-čiavimo teoriją.

Aptarti konstruktorių mėgėjų aprūpinimo reikiamomis medžiagomis reikalai. Kaip žinoma, sta-tant skraidančius aparatus būtina naudoti specifines ir tik kokybiš-kas medžiagas. Jos mėgėjų klu-bams bus skiriamos iš aviacijos gamyklų. Numatyta gaminti specia-lius, mėgėjiškoms konstrukcijoms pritaikytus aviacijos prietaisus.

Vertinant iki šiol vykusią apžiū-rų ir saskrydžių naudą, numaty-ta ateityje padidinti reikalavimus. Pasiekti, kad į Sąjunginius konkur-sus būtų pateikti jau atrinkti re-gionuose geriausi ir tinkami skraidymams pavyzdžiai. Aukšto įvertinimo susilaukė praėjusiais metais Biržuose surengtas 2-asis Pabaltijo ULSA konstruktorių mė-gėjų saskrydis. Patvirtinta lakūnų mėgėjų ruožimo mokytojų skrai-dymų programa.

Išrinkta naujai įkurto konstruk-torių ir lakūnų mėgėjų federaci-jos vadovybė. Federacijos pirmi-ninku išrinktas Tarybų Sąjungos Didvyris nusipelnęs lakūnas ban-dytojas Igoris Volkas. Pirmininko pavaduotojais — lakūnas mėgė-jas Nikolajus Gromcevas, Skraidy-mų tyrimo instituto inžinierius Via-česlavas Kondratjevas ir SDAALR CK atsakingas darbuotojas Jurijus Novikovas. Į federacijos prezidiu-mą biurą išrinktas ir Lietuvos kon-struktorių ir lakūnų mėgėjų komi-sijos pirmininkas, Lietuvos civilinės aviacijos valdybos inžinierius, la-kūnas Česlovas Balčiūnas.

P. MAČIUKAS

„ASTRO-1“ laukia starto

TSRS ir VDR Mokslų Akademijų kos-minės erdvės tyrimų institutų bei au-tomatizavimo sistemų darbuotojai su-kūrė naują optinį-elektroninį matavi-mų kompleksą, pavadintą „ASTRO-1“. Tai pirmoji žmonijos istorijoje siste-ma, kuri gali suorientuoti bet kurį kos-minėje erdvėje esantį žmogaus ranko-mis pagamintą objektą, nepriklauso-mai nuo žemėje esančių kosminio stebėjimo stočių. Šis prietaisų kom-pleksas toks preciziškas, kad praktiškai dabar bus galima suorientuoti kosmi-nius objektus, kurie paprastai būda-vo prarandami dėl navigacinių įrengi-

mų gedimų.

Prietaisų kompleksas, pagamintas Karlo Calso kombinatė Jenoje, Vokle-tijos Demokratinėje Respublikoje, da-bar ruošiamas bandymams žemėje. Po to jo laukia skrydis su naujuoju TSRS kosminiu moduliu į orbitinį kompleksą „Mir-Kvant“.

Ko gero, jeigu šis kompleksas jau būtų kosmose specialistų žinioje, ne-būtume praradę vertingų Marso ir jo palydovo Fobo tyrimui skirtų tarp-planetinių stočių zondų „Fobas-1“ ir „Fobas-2“.

„Aple šviesias spalvas ir tamsias dėmes“. Atsiliepia skaitytojai

Visų bendras rūpestis

Neįsivaizduoju žmogaus, iš šir-dies tarpaujančio aviacijai, ir abe-jingo peršvarakai. Noriu pasidalin-ti mintimis apie tai, kas jaudina. Taip jau susiklostė, kad nema-žai metų delavauju organizuojant darbą su sportinę aviaciją mėgs-tančiu jaunimu, steigiant Jaunųjų sklandytojų mokyklas, rengiant aviacinio profilio pionierių stovyk-las ir pan. Suprantama, kad šios problemos labiausiai ir jaudina.

Prieš penketą metų su aviacijos instruktoriais ir jaunimo treneriais kėdainiečiu Juozu Rimkevičiumi, panevėziečiu Vincu Mikeliūnu, kauniečiu Arvydu Vaicekausku ir vilniečiu Rimantu Baliu pradėjome veiklą, sukūrę keturias Jaunųjų sklandytojų mokyklas (JSM). Dabar tokių mokyklų prie aviacijos spor-to klubų turime kone keturis kar-tus daugiau. Atrodytų, kad reikia tik džiaugtis. Deja, tą džiaugsmą vis temdo mintis, kad deramai ne-įvertiname darbo su pačiais jau-niausiais sklandytojais svarbos, nors dažnai mėgstame pasidi-džiuoti sklandymo masiškumu ir mūsų sklandytojų užimtomis aukš-tomis vietomis šalies čempionatuose. Jei realiau ir giliau pamąsty-tume, tikrai nedrįstume Jaunųjų sklandytojų mokyklose prie avia-cijos sporto klubų turėti tik po 1—2 instruktoriaus etatus, nors da-bar ir labai populiarius etatų ma-žinimas. Kiekvienam sveikai pro-taujančiam žmogui aišku, kaip ne-lengva vienam instruktoriui, turint pusę sargo etato (Kėdainių JSM), organizuoti skraidymus, užtikrinti saugumą, prižiūrėti techniką. Ma-nau, kad Jaunųjų sklandytojų mo-kykloje su vaikais turėtų dirbti trys suaugę žmonės (treneris, instruk-torius, technikas). Tai realus mi-nimumas. Neraminė ir tai, kad in-struktorių atlyginimas už darbą, švelniai tariant, yra labai menkas. Apie tai konferencijose, pasitari-muose kalbame jau seniai, bet pa-dėtis nesikeičia. Dirbantys su vai-kais instruktorius turi ribotas ga-limybes skraidyti.

Aviacijos sporto klube inst-ruktoriui už priskraidytas valan-das mokama, o JSM instruktorius už savo mokinių skrydžius negau-na nė kapeikio. Norom nenorom prašosi toks palyginimas. Aviacijos klubuose instruktorius dirba su de-šimčia sportininkų ir dar ne kiek-vienas iš jų auklėtinis per mokslo metus sugeba pakilti savarankiš-kam skrydžiui, o JSM kiekvie-

nas instruktorius dirba ne mažiau, kaip su dvidešimčia vaikų, ir kiek-vienas iš jų jau po poros mėne-sių mokomuoju sklandytuvu iš-moksta skristi savarankiškai. Žino-ma, sklandytuvai LAK-16 ar „Zylė“ — ne „Blanikas“ ir juo labiau ne JAK-52, bet vis dėlto ir čia rei-kia įdėti ne kiek mažiau darbo.

Kiek pagerėjo JSM aprūpinimas technika. Dėkingi respublikos SDAALR CK vadovybei už 18 sklandytuvėlių, kurie pernai buvo nupirkti Jaunųjų sklandytojų mo-kykloms. Deja, tai visų problemų neišsprendė. Verktant reikia tech-nikos, kuri būtų kartu ir buksy-ravimo įrenginys sklandytuvui pa-kelti į orą, ir transporto priemo-nė sklandytuvui gabenti, kaip pa-sigamino broliai Vaineikiai (Pa-kruojų JSM). Kol kas mūsų nagi-ngi instruktoriai sklandytuvo buksy-ravimo įrenginius konstruoja ir gamina patys kaip išmano ir kaip kas sugeba, o sklandytuvus į var-žybas gabena savo senučiais „Za-porožiečiais“. Beje, pradiniam ap-mokymui skirti sklandytuvai toli gražu nepigūs, nebeįmanoma su-rasti šefų, kurie sutiktų nupirkti, sakykim, mokomąjį sklandytuvą LAK-16, kainuojantį keletą tūkstan-čių rublių. Jeigu sugebama aprū-pinti aviacijos klubus aukštos kla-sės sklandytuvais ir lėktuvais, ko-dėl negalima to padaryti Jaunų-jų sklandytojų mokykloms?

Nėra aiškios ir Jaunųjų sklandy-tojų mokyklų finansavimo perspektyvos. Dabar didžioji dalis jų fi-nansuojamos per aviacijos sporto klubus. Kita dalis JSM išlaikoma šefų. Ir dar vienas rūpestis. Nebe pirmi metai Lietuvos TSR Valsty-biniame kūno kultūros ir sporto komitete užkliūva klausimas dėl LTSR nusipelnusio trenerio ir LTSR trenerio vardų suteikimo Jaunųjų sklandytojų mokyklų vyriausiems instruktoriams, nors jie yra išugdę ne vieną TSRS čempioną ir net pa-ruošę komandas — sąjunginių pir-menų laimėtojas. O juk geriausius trenerius turime skatinti ir mo-raliai!

Zodžiu, problemų nemažai. Vie-ni patys vargu ar jas išspręsimė. Kai kurios jų, matyt, reikalauja ne tik respublikos, bet ir sąjunginio SDAALR CK sprendimo. Reikia siekti, kad Jaunųjų sklandytojų mo-kyklos, kurios ugdo jaunimo mei-lę aviacijos sportui, valingumą, drąsą bei lakūniškus įgūdžius ir svarbiausia — taurias žmogaus sa-vybes, būtų įsteigtos kiekviename (arba bent jau daugelyje) Res-publikos rajonų. Jų steigimu ir veikla turėtų vienodai rūpintis ir gynybinė draugija, ir komjaunimas, ir žvietimo organai.

R. ZALUBA,

Lietuvos aeroklubo darbo su jaunimu komisijos pirmininkas

„Posėdis tęsimas“

Praėjusių metų gruodžio mėnesį Kauną buvo sukvieisti visų šalies aviacijos sporto klubų viršininkai, taip pat ir klubų inžinieriai. Teko dalyvauti šiame didžiuliam pasitarime. Kokia jo nauda? Kyla rimtų abejonių dėl tokių renginių reikalingumo.

Trylikus metus dirbu Biržų aviacijos technikos sporto klubo inžinieriumi. Tokie susirinkimai pasikeitė nebent savo forma. Jų praktinė nauda reikia labai suabejoti, nes turinys taip ir liko „seno kirpimo“, nors šį kartą dauguma susirinkusiųjų buvo nauji žmonės. Pirmą dieną sužinojome, ką padarė ir ko nepadarė, eilinį kartą aplankėme Prienų eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą, paskui susitikome su nauju Sąjungos sklandymui vadovaujančiu inžinieriumi, o štai jau kitą dieną apie pietus sužinojome, kad šio susirinkimo tikslas pasiektas.

Man kelias iš Kauno į namus — neilgas. Tačiau grįžtant nedavė ramybės mintis — ką galvoja žmonės, atvykę iš Sibiro, Vidurinės Azijos, Užkaukazės aviacijos sporto klubų? Ar tai ne pasijuokimas iš rimtų dalykų?

Apie vasario vidurį iš centro gavome naują įsakymą, kuriame buvo nurodoma, kad kovo 13—17 dienomis Kalugoje įvyks naujas susitikimas su dar taip neseniai Kaune matytais šalies aviaklubų darbuotojais. Negi imsime rinktis kas ketvirtį? Pasirodo — ne. Nuspręsta, kad gruodyje ne viską aptarėme, o ko pritrūko — sužinosime dabar.

Nejučiomis imu skaičiuoti, koks susirinkimas pigiau: vienas geras, ar du blogi? O gal vienas — toks, kitas — kitoks? Abejodamas pradėjau skaičiuoti: kelionė į Kalugą klubui kainuos 70—80 rublių. Ko galėtume pasimokyti iš naujai pas-

kirtų SDAALR CK Aviacijos valdybos vadovų kariškių — geriau nekaltėti. Nespėjį susipažinti, žiūrėk, jau susideda lagaminą ir išvyksta. Ne visi būna tokie nuoširdūs, kaip draugas Denisovas. Sis atvirai prisipažįsta:

— Esu naujas, daug ko neišmanau.

Sklandymo veterano teisė paklausti: ar verta vykti į Ciolkovskio gimtinę semtis patirties?

Žavus žmogaus artvirumas — reta išimtis. Paprastai naujas vadovaujantis valdininkas sukritikuoja pirmą ir imasi veiklos savo egzistencijai įtvirtinti. Tai — įsakymai, potvarkiai, naujos instrukcijos. Naujas pavyzdys — neseniai paskirtas Aviacijos valdybos skraidymo saugumo skyriaus viršininkas S. Fiodorovas. Jo „kūdikis“ — nauja instrukcija, nusakanti, kaip tirti avarijų ir prieštardžių avarijoms prieštardis, kaip jas klasifikuoti ir forminti SDAALR aviacijoje. Trakto apimtis — 56 puslapiai. Baigiamasis ir bene iškilmingiausias akordas — kortelės, kurioje įrašyti 33 punktai, pavyzdys.

Beveik visada, kai kritikuojami panašūs „kūriniai“, jų autoriai griebiasi dviejų argumentų: pirmiausia jie tvirtina, kad lėktuvus — tai ne koks nors vežimas, ir kad viskas daroma dėl žmonių saugumo. Tikslai kilnūs! Bet priemonės — niekam tikusios.

Dėl pirmo teiginio. Koks sudėtingas daiktas lengvoji aviacija — visi įsitikinome, kai tik buvo panaikintas suplėkęs tabu, draudžiantis kurti mėgėjiškas aviacines konstrukcijas. Lengvus lėktuvus aviacijos mėgėjai dabar gamina dirbtuvėse, garažuose, net butuose. Kai dėl antro, taip sakant, kilnaus argumento, svarstyti nesimu. Pasiremsiu statistika, pateikta jau minėtame pasitarime Kaune: avaringumo sklandytuvais situacija per ketverius metus pablogėjo keturis kartus. Tad vargu ar kas sugebės įrodyti, jog darome tai, kas reikalinga ir būtina.

Manychiau, kad turėdami Lietuvos SDAAR Centro komitete Avia-

cijos skyrių su visa vietine inspekcija, su Respublikos sportinės aviacijos autoritetu, galėtume būti apdrausti nuo nuotaikų ir nuomonių kaitos „didžiajame centre“, nuo klubų darbuotojų betikslinio važinėjimo po plačiąją šalį. Juk kasmet po Sąjungą priverstinai į įvairius pasitarimus klajoja klubų viršininkai, inžinieriai, grandžių vadai, skraidymų vadovai. Deja, mūsų CK Aviacijos skyrius nenori kiek rimčiau tvarkytis savo namuose. Jis ramiausiai palieka Sąjungai spręsti net apie mūsų profesinį pasiruošimą, nors tai Respublikos kompetencija, nes mes dirbame Lietuvos SDAALR aviacijos sporto klubuose.

Sakoma, kad žmonas turime tokias, kokių esame verti. Bet gal ne tik žmonas, o ir viršininkus. Gal esame neverti, kad Respublikos SDAALR CK ir Aviacijos skyriaus vadovai mūsų visai negina? O gal todėl, kad aviacijos sporto klubų viršininkai sau vadovų Aviacijos skyriuje ne išsirenka demokratiniu principu, o gauna paskyrimu „iš viršaus“?

Kol kas su SDAALR CK įkvėpimu organizuojamose sąjunginiuose renginiuose galima įžiūrėti tik labai jau karišką norą visus surinkti ir surikiuoti. Niekur kitur gyvenime tokia nepigiai kainuojanti taktika neapraktikuojama. Įsivaizduokite, kad visų šalies kolūkių pirmininkus kasmet kvieštų į Kubanę aptarti darbo rezultatų ir dar patikrintų jų agronomines žinias. Kaip galima būtų tą suvokti? Tiesa, armijos ūkiskaita kol kas neliečia. Matyt, iš čia tokiu nesiskaitymu su lėšomis ir laiku yra užsikrėtusi ir SDAALR karininkiška vadovybė.

Vadinamas organizuotumas mūsų sportinėje aviacijoje — beribis. Rodos jau buvome nustoję visaliaudiškai atgailauti už pavienių smarkuolių padarytas nuodėmes. Bet štai vasario viduryje vėl buvome išlaipinti iš sportinių lėktuvų kabinų dėl to, kad mūsų plačioje šalyje kažkas, kažkur, kažką

padarė. Kai rašau šį laišką redakcijai, jau eina antra „atgailos“ savaitė, tiksliau sakant, antra nežinios savaitė. Nejaugi tai persitvarkymas, kad vėl pradėsime savaitėmis „gedėti“ dėl kiekvieno įvykio aviacijos sporto klube kad ir tolimiausiame Sąjungos pakraštyje. Susidūrus automobiliams eismas mieste nesustabdomas net ir tada, kai pasekmės būna labai apverktinos. Aviacijai, mano įsitikinimu, seniai reikėjo nustoti naudotis nedaug kam suprantama išskirtine padėtimi ir išskirtine teise taip ilgai ir taip visuotinai apverkti savo bėdas.

Visi suprantame būtinybę ir profesinį privalumą stengtis išvengti lėktuvų, sklandytuvų gedimų. Tačiau kol yra aviacinio sporto technika, ypač tokia, kokią susigražiname iš Šachtų aviaremontu gamyklos, garantuoti saugų skraidymą dar sunku.

Visiems gerai suprantamas ir kitas profesinis reikalavimas, kad skraidymui sportininką būtina gerai paruošti. Tačiau niekas negali suprasti, kuo kaltas, pavyzdžiui, Biržų klubo sportininkas, jeigu blogai dirbama Riazanėje. Bet „uniformuotos pedagogikos“ pradą gajus ir čia. Tokio „auklėjimo“ analogų, deja, ir vėl niekur kitur gyvenime nerandame. Tai — didelio, bet neprotingo organizuotumo vaisiai.

„Posėdis“ tęsimas... Žmonės ateina ir išeina. Vieni nuoširdūs ir atsidavę, kiti praeiviai. Aviacija lieka. Jauni žmonės atneša daug naujo. Gaila, kad visa, kas nauja, dar ne visada būna pažangu. Mes, aviacijos sporto klubų lakūnai, inžinieriai, technikai, sportininkai gerai pažįstame aviacijos sportą. Žinomos visos durs, pro kurias gali įeiti nelaimė. Reikia tik saugoti šias durs. Saugoti be aliarmų, parodų ir besaikių pamokymų, o paprastai — kasdien ir sąžiningai.

R. ŠERNAS,
Biržų aviacijos technikos sporto klubo inžinierius

Nuotraumą atsiuntė skaitytojas

Šią nuotrauką atsiuntė panevėžietis M. Vieraštis. Jis nori sužinoti, koks tai skraidymo aparatas ir jo techninius duomenis.

Nuotraumą pavaizduotas autožiras AVRO C-30 P. Šį Anglijoje pagaminą ispanų konstruktorius J. Cierva autožirą Lietuvos Aero Klubas įsigijo 1935 metais. Kaip matome, autožiras neturi sparnų ir skridimo metu jam reikiamą kėlimąjį jėgą sudaro nuo oro pasipriešinimo besisukantis rotorius. Kadangi rotorius mentys skridimo metu sukasi tuo pačiu principu kaip ir vėjo malūno sparnai, laudyje autožiras dažnai vadinamas malūnsparniu. Judėjimo į priekį trauka gaunama kaip ir lėktuvuose varikliui sukant

propelerį. Autožiras C-30 P kryptį palaikyti turi posūkio valdą, o kitas valdymas vyksta keičiant rotoriaus ir menčių pastatymo kampus. Tas autožirui suteikia galimybę tūpti vertikaliai, praktiškai nuliniu greičiu. Prieš kylant rotorius iki reikiamų sūkių nuo variklio įsukamas žemėje.

Autožiras C-20 P turėjo 140 AG oru aušinamą variklį. Galėjo išvystyti 185 km/val. greitį, pakilti į 5000 metrų aukštį ir nuskristi 465 kilometrus.

Informacija aviamodeliuotojams: Lietuvos Aero Klubas autožiro C-20 P iliumuo buvo nudažytas mėlynai, su baltu juosta ir baltomis registracijos LY-LAS raidėmis. Rotoriaus mentys — sidabrinės.



Odesos mokslinis gamybinis susivienijimas „PIŠČEPROMAVTOMATIKA“ SIŪLO tris taikomųjų programų paketus personalinėms skaičiavimo mašinoms



TAIKOMŲJŲ PROGRAMŲ PAKETĄ „SOFORD-16“

Efektyvi programavimo priemonė dideliame ekonominių ir organizacinių uždavinių skaičiui automatizuoti. Skirtingai nuo kitų programavimo priemonių efektingas ir algoritmiškai bei logiškai sudėtingose užduotyse. Paketas skirtas vidutinės ir mažos kvalifikacijos programuotojams. Paketas 3-7 kartus paspartina užduočių programinį aprūpinimą.

TECHNINIAI DUOMENYS

Paketas skirtas 16-os skilčių tėvyninės gamybos PESH „ISKRA-1030“, ES 1840 ir kt., taip pat užsienio gamybos IBM PC tipo PESH. Operatyvinės atminties apimtis — 25 Kilobaitai. Vienu metu operatyvinėje atmintyje talpinama 12-18 formų, kurių vidutinė skaitmeninė matricos apimtis 100x8. Apmokymo laikas dirbti su paketu — 1 diena. Užduotis parengiant paketo pagrindu naudojama programavimo sistema TURBO-BASIC. Paketo ir jo pristatymo kaina 580-680 rublių, priklausomai nuo jo komplektavimo.

TAIKOMŲJŲ PROGRAMŲ PAKETAS „SOFORD-1“, SKIRTAS PESH „ISKRA-226“

Efektyvi programavimo priemonė užduočių programiniui aprūpinimui organizuoti ir realizuoti vartotojo dialoginį režimą su PESH. Taikomųjų programų paketas „Soford-1“ leidžia atkurti reikalingas lenteles ekrane, teikia dideles darbo su formomis galimybes: galima jas ekrane kaitalioti įvairiomis kryptimis, įvesti ir koreguoti skaitmeninę ir tekstinę informaciją, duomenis ekrane ištrinti su galimybe juos atkurti, formos ribose kopijuoti bet kurias skiltis ir eilutes, apskaičiuotus rezultatus pateikti ekrane, atlikti ekrane pagalbinius apskaičiavimus kalkuliatoriaus režime, apskaičiuotus rezul-

tatus perduoti į spausdinimo įrenginį ir formos duomenis įrašyti į magnetinius nešėjus.

Vienu metu galima apdoroti iki 3 tūkstančių skaitmenų. Apmokymo laikas dirbti su paketu 1-2 dienos.

TECHNINIAI DUOMENYS

Operatyvinės atminties apimtis ne daugiau 15 Kilobaitų.

Programavimo kalba-BASIC 02.

Paketo ir jo pristatymo kaina — 250 rb.

TAIKOMŲJŲ PROGRAMŲ PAKETAS „SOFORD-8“, SKIRTAS PESH „ROBOTRON-1715“

Efektyvi priemonė programuoti vidutinio ir didesnio sudėtingumo ekonominius ir organizacinius uždavinius.

Paketas skirtas vidutinės ir mažos kvalifikacijos programuotojams, dirbantiems PASCAL programavimo kalba.

Paketas 2-3 kartus pagreitina programinį aprūpinimą.

TECHNINIAI DUOMENYS

— Operatyvinės atminties apimtis 25 Kilobaitai.

— Išorinės atminties taikomųjų programų paketams apimtis 40 Kilobaitų.

Apmokymo laikas dirbti su paketu — 1-2 dienos.

Užduočių parengimas šio paketo pagrindu reikalauja programavimo sistemų PASCAL TURBO arba PASCAL TURBO (+).

Paketo ir jo pristatymo kaina — 300 rb.

Kreiptis: 270059, Odesa, Krasnovo 6.

Telegrafas: Odesa, 59, Piščepromavtomatika.

Telefapas 432, telefonas 66-61-78.

MOKSLINIS GAMYBINIS SUSIVIENIJIMAS „PIŠČEPROMAVTOMATIKA“

LAK-X PROJEKTAS — GERIAUSIAS KONKURSE



Prieny eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos jaunieji skraidančių aparatų konstruktoriai seniai puoselėjo mintį sukurti nemažiau greitą ir patogų sportinį lėktuvą, kaip jų kolektyve sukurtas aukštos klasės sklandytuvas „Lietuva“. Pradėję vadovauti gamyklai aviacijos sporto veteranas, Kauno politechnikos instituto absolventas Aleksandras Jonušas gerai suprato jaunimą. Neliko abejingas. Praėjusių metų vasarį jaunimo iniciatyva gamykloje buvo įkurtas aviatorių konstruktorių mėgėjų būrelis, kurio pirmininku buvo išrinktas R. Pilipavičius.

Kaip tik tuo metu sąjunginiame SDAALR žurnale „Krylja Rodiny“ buvo paskelbtas konkursas mokomajam sportiniam lėktuvui sukurti. Tai ir paskatino jaunuosius Prieny ESAG skraidymo aparatų konstruktorius mėgėjus imtis darbo. Tuoj buvo sudaryta darbinė grupė konkursiniam lėktuvui projektui ruošti. Į ją įėjo K. Leonavičius, G. Sabaliauskas, B. Merkys ir R. Apavičius. Ant šių žmonių pečių ir gu-

lė svarbiausi darbai. K. Leonavičius atliko lėktuvo kabinos ir valdymo sistemos komponuotę bei skridimo charakteristikų skaičiavimus. G. Sabaliauskas kūrė lėktuvo liemens ir važiuoklės geometriją, parinko sparnų ir uodegos plokštumų profilius. B. Merkys apskaičiavo sparnų atsparumą. R. Apavičius atliko lėktuvo svorio ir ekonominius skaičiavimus, o A. Omuchovskis pasirūpino būsimo skraidymo aparato modelio dizainu. Savo būsimo kūrinį konstruktoriai pavadino LAK—X. Darbai buvo atlikti per labai trumpą laiką. Jau lapkričio pirmomis dienomis konkurso pirmo etapo apžiūrai į Maskvą buvo pristatytas lėktuvo LAK—X modelis. Konkurso komisija labai gerai įvertino priemonių kūrybą ir projektui pripažino pirmąją vietą.

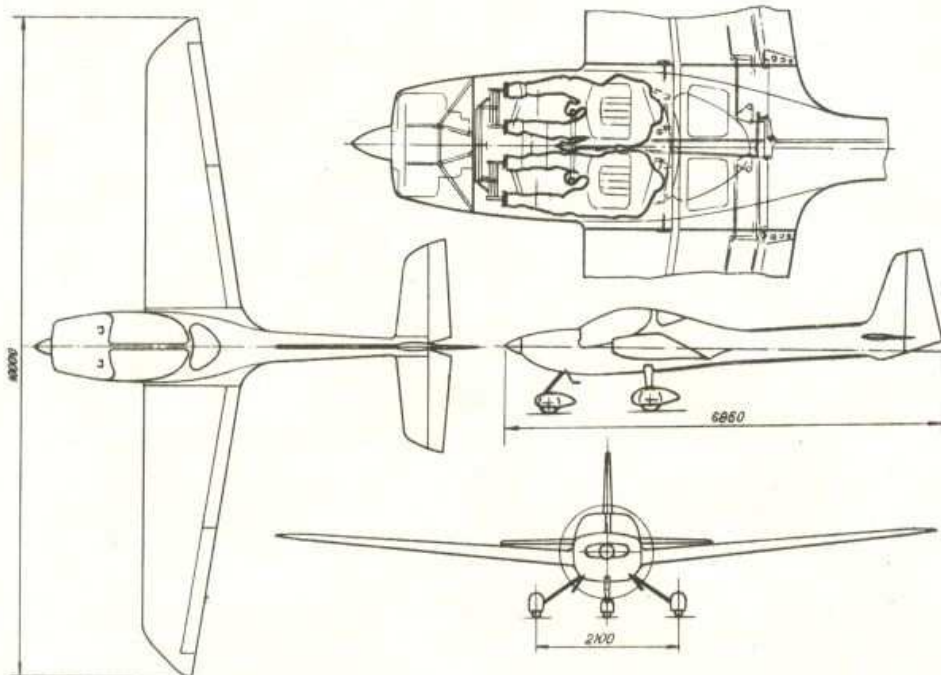
Siuo metu ruošiamas mokomojo sportinio lėktuvo LAK—X darbo projektas. Elektroninė skaičiavimo mašina tiksliai apskaičiavo lėktuvo liemens geometriją masteliu 1:5. Baigiami ruošti kabinos maketas, komponuoti valdymo sistemos. Spartesnius darbus trukdo finans-

vimo iš SDAALR CK stoka, taip pat gamybinių patalpų trūkumas.

Lėktuvas LAK—X bus dvivietis, jo kevalas pagamintas iš plastmasės. Šiam serijinės gamybos lėktuvui pritaikomas 68 AJ galingumo variklis „Limbach“. Skridimo valandai sunaudojama 15 litrų automobili-
linio kuro.

Kiti pagrindiniai lėktuvo LAK-X techniniai duomenys:

Sparno mostas	10,2 m
Lėktuvo ilgis	6,8 m
Lėktuvo aukštis	2,55 m
Sparno plotas	12 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	340 kg
Didžiausias skridimo svoris	570 kg
Didžiausias sparno įkrovimas	47 kg/m ²
Didžiausias lėktuvo greitis	200 km/h
Kreiserinis greitis	160 km/h
Didžiausias skridimo aukštis	4 km
Įsibėgėjimo ilgis	120 m
Skridimo nuotolis	500 km



Tai įdomu

Hiltono taurės varžybos

Jos — tarptautinės. Varžybose gali dalyvauti visų pasaulio valstybių sklandytojai, turintys galiojančias sklandytojo licenzijas. Šios varžybos — tik asmeninės ir vyksta ištisus metus (nuo kovo 15 dienos iki sekančių metų rugsėjo 15 dienos). Rungtyniaujama penkių klasių sklandytuvais: trimis FAI patvirtintų klasių (laisvos, standartinės ir 15 metrų) bei klubinės ir dviviečių sklandytuvų klasės. Vertinamas tik nuskristas didžiausias atstumas.

Siekiant suvienodinti skirtingų klasių sklandytuvais skraidančių sklandytų galimybes, sklandytuvams taikomi rezultatų skaičiavimo koeficientai. Tai bendrais bruožais galima būtų apibūdinti taip: sklandytuvai, kurių koeficientas nuo 103 iki 126, priskiriami laisvai klasei, nuo 104 iki 110 — penkiolikos metrų klasei, nuo 100 iki 103 — standartinėi klasei ir tarp 60 ir 102 — klubinei klasei. Dviviečiai sklandytuvai, kurių koeficientas didesnis negu 108, vertinami kaip laisvos klasės. Pavyzdžiui, sklandytuvas „Jantar-2B“ įvertintas koeficientu 116, sklandytuvas „Jantar standart-3“ — koeficientu 104, „Blanik“ — koeficientu 80. Iš viso įvertinimus turi apie 200 sklandytuvų tipų bei jų modifikacijų. Mūsų šalis sklandytuvus LAK-12 „Lietuva“ šioje „rangų“ lentelėje tuo tarpu nėra įrašytas, bet jį galima apytikriai prilygti sklandytuvui „Jantar-2B“ koeficientu 116.

Priklausomai nuo to, kokios geometrinės figūros maršrutu skrenda sklandytojas, kiekvienas nuskristas kilometras vertinamas 1 arba 2 taškais. Pagal nuskristus kilometrus surinktas taškų skaičius dalijamas iš K/100, kur K yra sklandytuvo koeficientas. Gautas rezultatas įskaitomas. Skridimai vykdomi vadovaujantis FAI sklandymo sportinio kodekso taisyklėmis.

Penki sklandytojai iš kiekvienos valstybės (po vieną atskirų klasių sklandytuvais), pasiekę geriausių rezultatų, kviečiami į tarptautinę sklandytojų stovyklą barono Hiltono rančos aerodrome Siera Nevados kalnuose. Kiekvienas pakviestas turi teisę vykti į stovyklą kartu su dar vienu žmogumi, kurį pasirenka sportininkas. Baronas Hiltonas sumoka už kelionę iš Frankfurto prie Maino iki savo rančos ir atgal, taip pat duoda visą išlaikymą stovyklos metu. Stovykla trunka savaitę.

Minėta atranka į stovyklą taikoma tik Europos valstybių sklandytojams. Pilotai iš Amerikos žemyno šalių kviečiami atsivėlę į vykusią tų šalių sklandymo taurės varžybų rezultatus.

Pagal užsienio spaudą paruošė
V. RACIONAS ir
A. PASKEVIČIUS

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

Pirmaisiais pokario metais Tarybų Lietuvoje prasidėjo naujas civilinės aviacijos vystymosi etapas. Spartus civilinės aviacijos plėtojimas turėjo vis didesnę reikšmę visoje materialinio bei kultūrinio gyvenimo srityse.

Po Vilniaus išvadavimo Tarybų Lietuvos vyriausybė ėmėsi priemonių dėl oro susisiekimo organizavimo Lietuvos TSR teritorijoje. Frontui traukiantis į vakarus Žemaitijos link, kur tebevyko mūšiai, išvaduotoje Respublikos dalyje pradėjo skraidyti pirmieji civilinės aviacijos lėktuvai PO-2. Jie buvo mažos keliamosios galios, skrido nedideliu greičiu, galėjo gabenti 2—3 keleivius ir nedidelį krovinį. Šie lėktuvai galėjo nusileisti ant bet kokio žemės grunto, todėl juos buvo patogiu naudoti. Kursuodami tarp Respublikos miestų, Raudonosios Armijos karinių junginių ir dalių, jie gabeno karinius krovinius, medikamentus bei paštą.

Oro transporto vystymui pirmiausia reikėjo aerodromų ir nusileidimo aikštelių. Padėtis su aerodromais buvo bloga: daugumą jų buvo kariniai, arba netinkami naudojimui civiliniai. Tarybų Lietuvos vyriausybė nedelsdama ėmė rūpintis šiais reikalais. Apskričių vykdomieji komitetai buvo įpareigoti „parinkti aikšteles lengvojo tipo lėktuvams tūpti“, išskiriant lėšas šių aikštelių įrengimui, o išvaduotose apskrityse, kuriose buvo aerodromų, buvo nustatytos „aviacinės pašto-keleivių linijos“. (Lietuvos TSR LKT 1944 m. rugsėjo 10 d. nutarimas Nr. 70 „Dėl oro susisiekimo organizavimo“).

Civilinės aviacijos augimui tarybinė vyriausybė sudarė visas sąlygas. 1944 m. rugsėjo mėnesio 1 dieną buvo organizuotas atskiras Lietuvos civilinės aviacijos būrys. Jis įsikūrė Vilniaus aerodrome. Lietuvos atskirajam civilinės aviacijos būriui 1944 m. rugsėjo 18 d. Lietuvos TSR Liaudies Komisarų Tarybos nutarimu Nr. 106 buvo priskirtas LTSR centrinis aerodromas „Kirtimai“ („Porubanek“), buvo perduoti šiame aerodrome esantys pastatai bei visos materialinės vertybės, paliktos aerodromo teritorijoje pasitraukus fašistinės Vokietijos kariuomenei. Tačiau palikdami aerodromą, vokiečiai fašistai buvo susprogdinę kai kuriuos jo statinius ir komunikacijas. Dėl to aerodrome iš pradžių nebuvo aparatūros ir būtinų įrengimų. Nebuvo ir tinkamų patalpų. TSRS Liaudies Komisarų Tarybos Vyriausiosios civilinio oro laivyno valdybos rūpesčiu į Vilnių buvo atsiųsti kvalifikuoti specialistai. Jie įsikūrė nedideliame pastate Kirtimuose. Sąlygos buvo sunkios. Teko dirbti ir po atviru dangumi bet kokiu oru. Tų pačių metų lapkričio mėnesį Vilniaus miesto Vykdomasis komitetas, įpareigojęs Lietuvos TSR Liaudies Komisarų Tarybos, paskyrė gyvenamąjį namą Vilniuje, Daukšos g. 7 civilinio oro laivyno Lietuvos atskirojo avia-

LKT 1944 m. lapkričio 22 d. nutarimas Nr. 195).

Plečiant civilinės aviacijos ryšius, Lietuvos TSR teritorijoje esantys Kauno ir Šiaulių centriniai kariniai aerodromai taip pat buvo perduoti Lietuvos atskirojo avia-

būrio žiniui su juose esančiais pastatais bei įrengimais. Aerostocių personalui apgyvendinti šių miestų Vykdomieji komitetai išskyrė dar po vieną gyvenamąjį namą bei reikalingą inventorių.

Nuo karo veiksmų smarkiai nukentėjo aerodromai Klaipėdoje, Rokiškyje, Biržuose ir Šilutėje. Naudojimui tinkami buvo tik Kau-

no, Alytaus, Raseinių, Panevėžio, Eržvilko (Tauragės raj.), Kėdainių ir

farusijos Civilinio Oro Laivyno valdybos 10 PO—2 tipo lėktuvų. Beje, tų metų vasarą kai kurie iš šių lėktuvų aptarnavo Baltarusijos fronto karių, o rudenį jau skraidė taikiomis Lietuvos TSR oro susisiekimo linijomis. 1944 metų spalio mėnesį buvo gauti 2 pirmieji transportiniai lėktuvai LI—2. Jais vyko pirmieji reisai į Maskvą. Lietuvos TSR vyriausybės ir Baltarusijos fronto vadovybės nurodymu 1945 metų pavasarį šie lėktuvai kursavo trasa Maskva-Vilnius-Instenbargas (dabar Černiachovskas), palaikant ryšį tarp kariuomenės dalinių, pervežant sužeistuosius ir paštą. 1945 metų pabaigoje Lietuvos atskiras avia-

būrys jau turėjo autonominių respublikų centrus su tolimais rajonais. Be to, sąjunginės reikšmės oro linijas buvo numatyta aprūpinti technikos priemonėmis, įgalinančiomis užtikrinti reguliarius skraidymus per išstius metus. Penkmečio plane buvo numatyta išplėsti specialios paskirties aviacijos panaudojimą kovoje su žemės ūkiu ir miškų kenkėjais, sanitariniam gyventojų aptarnavimui, 1946—1950 metų penkmečio plane numatyta ir Vilniaus aerouosto statyba, meteorologinių ir telefono tarnybų tobulinimas, naujų nusileidimo aikštelių statyba bei lėktuvų parko plėtimas. Be to, numatyta įsteigti naujas oro susisiekimo linijas, padidinti lėktuvų judėjimo dažnumą, plėsti keleivių, pašto bei krovinių pervežimų apimtį.

Dėl Vilniaus aerostoties statybos finansavimo Tarybų Lietuvos vyriausybė dar 1945 metų rudenį kreipėsi į TSRS Liaudies Komisarų Tarybą. Gavus paramą, statyba buvo pradėta 1946 metais. 1947 metais Lietuvos atskirajam avia-

būriui buvo leista naudotis esamais aerodromais Panevėžyje ir Kėdainiuose, buvo atstatytas aerodromas Rokiškyje. Lėktuvų nusileidimo aikštelių tinklui Lietuvoje plėsti TSRS Valstybinis Plano komitetas 1947 metais paskyrė 1 milijoną rublių kapitalinių įdėjimų. Tais metais nauji nusileidimo takai sunkiems lėktuvams nutūpti buvo įrengti Klaipėdoje, Panevėžyje, Šiauliuose, Kaune, o Raseiniuose, Kėdainiuose, Eržvilke (Tauragės raj.), Alytuje ir Sakiuose — aikštelės lengvo tipo lėktuvams tūpti. 1949 metais aikštelės lėktuvams nusileisti buvo įrengtos Utenoje, Kupiškėje, Zarasuose, Marijampolėje, Rietave, Kelmėje, Rokiškyje, Šilutėje, Biržuose ir Druskininkuose.

Antraisiais pokario penkmečio metais Lietuvos atskiras avia-

Civilinės aviacijos raida Tarybų Lietuvoje pirmaisiais pokario metais

Šiaulių aerodromai. Respublikos vyriausybė ėmė rūpintis jų sutvarkymu bei kitų aerodromų atstatymu. Buvo rūpinamasi nusileidimo aikštelių įrengimu.

1944 metų rudenį Vilniuje buvo įsteigta Respublikinė sanitarinės aviacijos stotis. (LTSR Sveikatos Apsaugos Komisarų 1944 m. spalio 14 d. įsakymas Nr. 61). Ji turėjo aptarnauti ligonius visuose respublikos kampeliuose. Ryšium su tuo Respublikinė žemės komisija, Lietuvos TSR Liaudies Komisarų Tarybos įpareigojota, prie visų apskričių ir valsčių centrų Sveikatos apsaugos Liaudies Komisarų žinioje esamai sanitarinei aviacijai išskyrė nuo 1 iki 1,5 ha žemės sklypus lėktuvų nusileidimo aikštelėms įrengti. 1945 metų pabaigoje tokios aikštelės buvo įrengtos Svenčionyse, Utenoje, Kupiškėje, Mažeikiuose, Kretingoje ir Ukmergėje, sutvarkytos buvusios nusileidimo aikštelės Telšiuose ir Marijampolėje, kuriose galėjo nusileisti lengvo tipo lėktuvai.

Plečiantis oro susisiekimo tinklui, reikėjo įrengti aerodromus ir sunkaus tipo lėktuvams nusileisti. 1945 metais buvo įrengtas betonu padengtas pakilimo-nusileidimo takas Vilniaus aerouoste.

Tarybų Lietuvos vyriausybė lygiagrečiai ėmė rūpintis ir naujų lėktuvų įsigijimu. Buvo kreiptasi į TSRS Civilinio Oro Laivyno Vyriausiąją valdybą skirti Vilniaus miesto aerostoties viršininko dispozicijai lengvo tipo lėktuvų Lietuvos TSR oro linijoms aptarnauti. (LTSR LKT 1944 m. rugpjūčio 10 d. nutarimas Nr. 10). 1944 m. rugsėjo mėn. įkurtam Lietuvos atskirajam avia-

būriui 20 lėktuvų PO—2 ir du LI—2 tipo lėktuvus.

Pirmosios oro susisiekimo linijos Respublikoje 1944 metų rugsėjo pabaigoje ir spalio pradžioje iš Vilniaus nusitęsė į Kauną, Panevėžį, Marijampolę. Tų metų spalio mėnesį reguliariai pradėjo veikti sąjunginė oro linija, jungianti Vilnių su šalies sostine Maskva. Oro transportu noriai naudojosi keleiviai ir respublikinėmis, ir sąjungine oro susisiekimo linija. 1945 metais buvo pervežta 7000 keleivių, iš jų sąjungine oro linija — 3363 žmonės. Be to, buvo pervežta apie 120 tonų pašto siuntų ir 200 tonų įvairių krovinių. Vien oro linija Vilnius—Maskva buvo pervežta 29 tonos pašto ir 162 tonos krovinių. Sekančiais metais Vilniaus aerouostas oro pašto linijomis buvo sujungtas jau su 18 apskričių centrais, pradėjo veikti reguliari avialinija Maskva-Vilnius-Karaliaučius.

Praejus metams po karo Tarybų Lietuvos atskiras avia-

O. STASIUKAITIENĖ,
Vilniaus valstybinio universiteto
Istorijos fakulteto aspirantė

„SPARNŲ“ objektyve — Janina Paplauskaitė-Leonavičienė

K. KAZIŪNO tekstas, M. KURAIČIO nuotraukos



„Oi, kaip bėga metal“, — dalnos žodžiais ji palydėjo klausimą. Pastebėjau, akyse sužibo džiaugsmo ir vilties žybsniai. Džiaugsmo — kad ji pradėjo jau šešioliktą sportinę vasarą.

Visokių būta metų. Šalies sklandymo pirmenybėse laimėti trys čempionės ir du sidabro medaliai, o Respublikos sklandymo čempionatuose iškovotų apdovanojimų kolekciją sudaro per 70 medalių. Bet ta pergalė, kuri buvo iškovota 1977-aisiais Respublikos antros lygos sklandymo varžybose, labiausiai įsimintina ir pati brangiausia. Tai buvo pirmoji pergalė respublikinėse varžybose ir iškovotas pirmasis nugalėtojos medalis.

Šešiolika sezonų — daug ar mažai? Per metus aukšto meistriškumo sklandytojai skraido apie 200 valandų, nuskrisdami daugiau kaip po dešimt tūkstančių kilometrų. Tokiais rodikliais pagrįstai gali didžiuotis ir Janina Paplauskaitė-Leonavičienė. Ji — Tarybų Sąjungos sklandymo sporto meistė, septynių Respublikos sklandymo rekordų autorė, pirmoji Lietuvos sklandytoja, apskridusi 500 km



trikampį maršrutą.

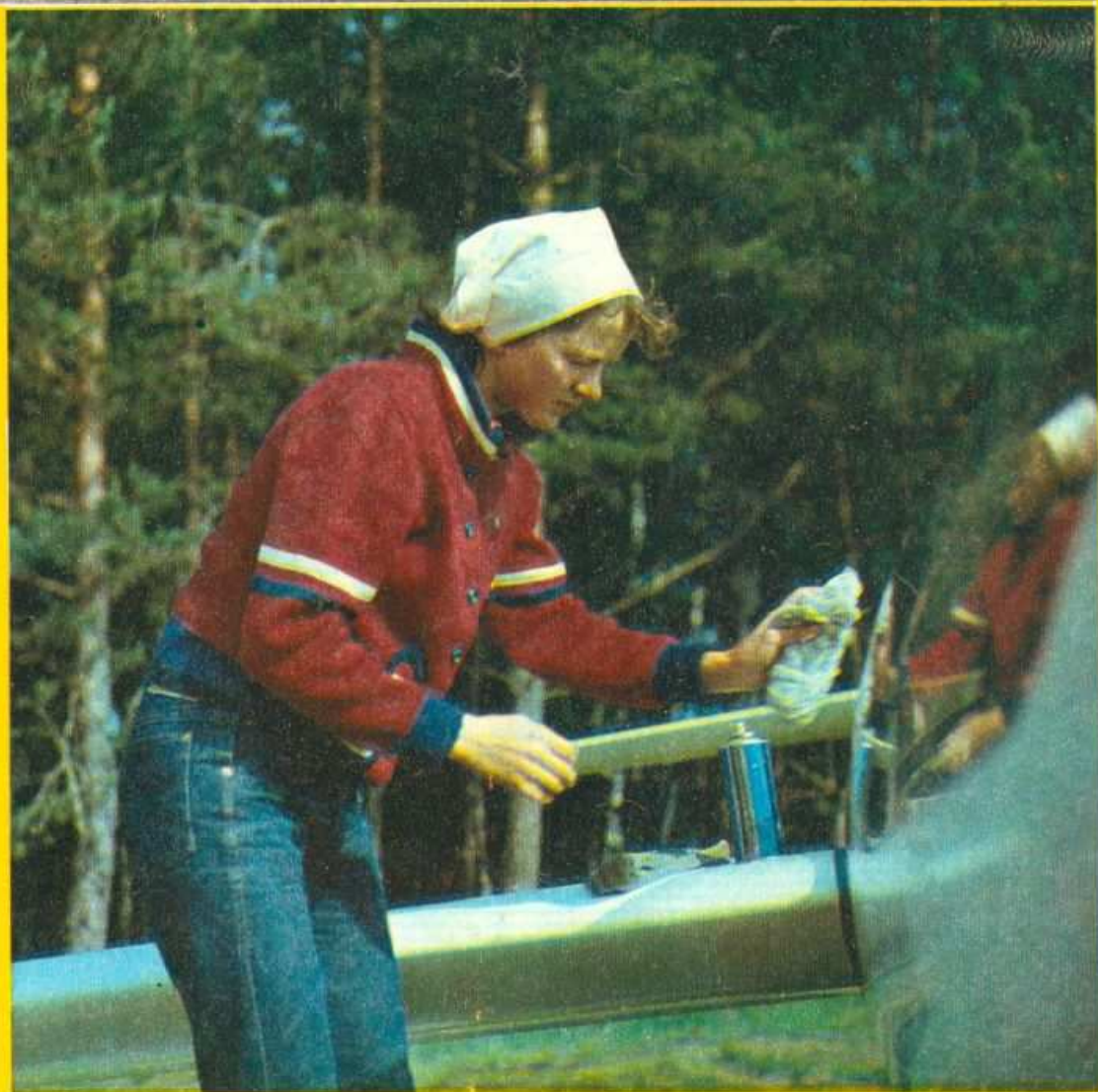
Sklandymas jai — ne laisvalaikio malonumas, o pamėgtos antrosios profesijos darbas. O pagrindinė — inžinierės Prienų projektavimo-konstravimo biure „Sportinė aviacija“ profesija.

Atrodytų, laisvalaikiui laiko turėtų nebelikti. Janina šypsosi... „Labai mėgstu siūti, važinėti dviračiu. Be to, ir šaudymas bei irklavimas baidare, kaip jaunystės dienų sportinės aistros, dar neišblėso. Viskam — laisvalaikis“.

Ant kitos gyvenimo svarstyklių lėkštės — šeimos, jaunosios atžalos Marius rūpesčiai, darbas ir sklandymas.

Sešioliktą skraidymų vasarą sporto meistrė Janina Paplauskaitė-Leonavičienė pradėjo Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome Pociūnuose. Ji ruošiasi šalies sklandymo čempionatui, kuris kaip tik vyks šioje bazėje. Viliojanti viltis — užimti pirmenybių bendroje įskaitoje vietą pirmame šešetuke ir iškovoti teisę startuoti liepos pradžioje Oriole vykstančiame Europos moterų sklandymo čempionate.

Palinkėjome Janinai didelės sėkmės.

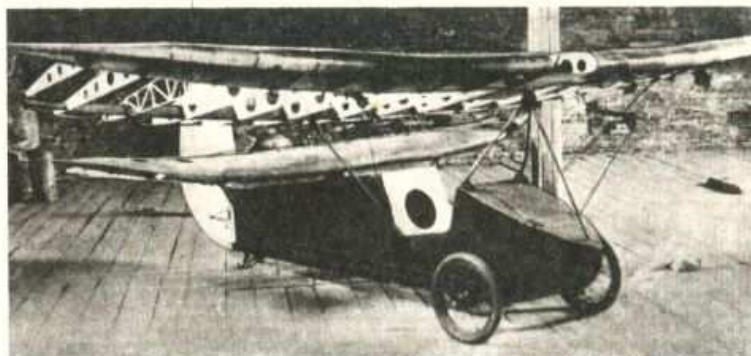




Vaclovas Tomkevičius.

bių (...). Prisiėjo imtis smuiko ir virkdyti po miestus ir miestelius. Negalėdamas užsidirbti pinigų, rašė žmonai, kad atsiųstų grįžimui. Ši pardavė 30 ha žemės Jonui Ratkui, Kruopių miestelio (Akmenės raj.) progimnazijos direktoriui".

Kai grįžo į Lietuvą, V. Tomkevičius buvo pašauktas atlikti karinės prieivolės ir išvyko į Kauną. Čia, 1930 m. baigęs Lietuvos Aero Klubo (LAK) aviacijos teorijos kursus, pateko į trečiąją civilinių lakūnų grupę, išmoko skraidyti ir gavo tarptautinį civilinio lakūno pažymėjimą (brevetą), kuris atvėrė kelius į padangių vieškelius. Tačiau tais laikais skridimas lėktuvais kainavo gana brangiai ir visas išlaidas tekdavo mokėti iš savo kišenės. V. Tomkevičius nusprendė pasistatyti nuosavą lėktuvą. L. Skėrys rašo, kad „brėžinius gauna iš Kauno, kur buvo mokinėsis skraidyti, tarnaudamas armijoje", bet žinoma, kad V. Tomkevičius



„Dangaus blusa“

lių raj. Sakynos apyl.). Giržaliskių dvarininkas Eugenijus Liutikas, Raudondvario — Pranciškus Heidmanis, be jų nemažas būrelis kumečių, kaimiečių ir vaikų su mokytoja Paulina Glemžaite. Čia, ką tik nušienautoje Zarėnų dvarininko Boleslovo Liutiko kultūrinėje pievoje, stovi naujutėliai, dažais kvepiantis, daugumai pirmą kar-

eleronai, iš pradžių įrengti sparnų pusėje prie pat liemens, po rekonstrukcijos perkelti į sparnų galus. Po to lėktuvas sėkmingiau kildavo, bet skraidydavo vėl maždaug 70 m aukštyje, nes variklis pasirodė esąs per silpnas. Pripažinus „Avionette" konstrukciją ne visai vykusia, konstruktorius netrukus skraidymo atsakė. V. Tomkevičius lėktuvą išardė ir jo dalis atidavė į LAK aviacijos laužo sandėlį, o variklį pardavė Aero klubui.

„Avionette" buvo gana grakštus lėktuvas. Jo lygiagretinio formos 9 m ilgio sparnai, prie liemens pritvirtinti trosų atšampomis ir uodegos vairais, buvo dengti drobė ir klijuote. Atviro tipo kabina, įrengta po sparnais, kurie metalinių vamzdžių pilonu iškelti virš liemens. Tuščias lėktuvas svėrė 135 kg, su pilotu (80 kg) — 215 kg. Oru aušinamas keturtaktis 18/24 AJ galingumo variklis „Blackburn" svėrė tik 38 kg. Deja, „Avionette" nebuvo galutinai išbandyta, todėl liko nežinomi jos greičio ir kiti techniniai duomenys.

Po kelerių metų, 1940 m. pradžioje, V. Tomkevičius pagal prancūzų standartinį projektą Papilėje pradėjo statyti miniatūrinį medinės konstrukcijos sportinį-turistinį lėktuvą, pavadintą „Dangaus blusa", kuris ketvirtajame dešimtmetyje buvo labai populiarus. Kaip rodo išlikusi fotografija, šis lėktuvas buvo beveik užbaigtas, tik neturėjo variklio. Jis taip ir nebuvo galutinai sumontuotas ir išbandytas.

Kaip matome, V. Tomkevičiaus būta sumanaus, gabaus, atkakliai savo užsibrėžto tikslo siekiančio žmogaus, kuriam, tiesa, stigo nuoseklesnių aviacijos technikos žinių. Būdamas be galo atsidavęs lėktuvų kūrimo idėjai, jis aviacijai paaugojo savo visą turtą, bet jo aviakonstravimo darbai nebuvo apvainikuoti galutine pergale. Čia ir glūdi kūrėjo dvasinė tragedija. Deja, kol kas nežinomas tolesnis V. Tomkevičiaus likimas. Yra žinių, kad pirmaisiais pokario metais (1948 m.) jis dirbo kartono fabrike Mažeikių apylinkėse. Gal kas iš skaitytojų žino ką nors daugiau apie šį lietuvių lakūnų ir aviakonstruktorių, turi jį liečiančios dokumentinės medžiagos ir nuotraukų. Redakcija ir šių eilučių autorius kviečia atsiliiepti, parašyti kad ir menkiausią informaciją.

Vytautas
Povilas JURKSTAS

AVIAKONSTRUKTORIUS IŠ ŽEMAITIJOS

Į Lietuvos aviakonstravimo istoriją gražias eilutes įrašė didelis aviacijos entuziastas, civilinis lakūnas Vaclovas Tomkevičius, kūręs sportinius lėktuvus tais laikais, kada panašios konstrukcijos pas mus dar buvo retenybė.

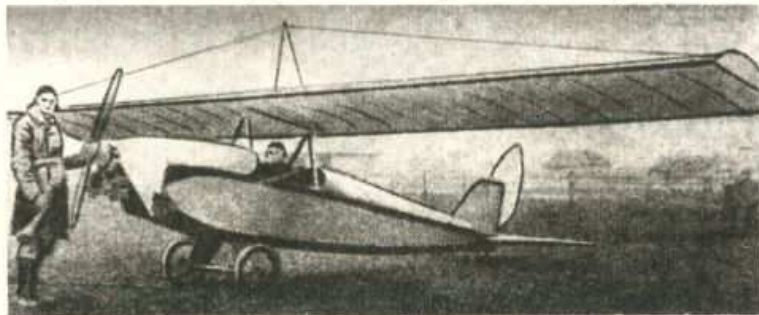
Jo, kaip ir kitų to meto technikos mėgėjų, liaudies vadinamų keistuoliais, gyvenimas buvo nors ir margas, bet ne visada laimingas. Gimęs šio amžiaus pradžioje buvusiame Papilės valsčiuje (dabar Akmenės raj.), kuriame turėjo nedidelį Saltiškių palivarką, vedė žemaitę dvarininkaitę Vazgirdaitę ir persikėlė gyventi į jos dvarą Mažeikiuose (Mažeikių raj.) Kaip pasakoja savo 1986 m. užrašytuose prisiminimuose Šiaulių raj. Zarėnų-Latvelių tarybinio ūkio eigulys Leonas Skėrys, jis atvažiavo užkuriuosna „senu „Fordo" markės lengvuju automobiliu, susidėjęs visą turtą: seną ožį, medžioklinį šautuvą ir smuiką". Netrukus, „1928 metais sugalvojo vykti į Braziliją užsidirbti dolerių. Nuvyko, bet ten reikėjo juodadar-

pats suprojektavo skridimo aparatą. Pardavęs dar 30 ha žemės Levanauksams, jis Anglijoje nupirko aviacinį variklį, įsigijo propelerį ir 1931 m. Mažeikiuose pradėjo statyti lėktuvą. Jo artimiausi pagalbininkai buvo kalvis Stanislovas Augustinaitis iš Kinkupių kaimo, netoli Papilės, pagaminęs visas metalines dalis, ir staliai Anupras Jasas bei Pranas Vaitkus, kurie kartu su konstruktorium padarė medinius sparnus, liemenį ir uodegos vairs. Darbai vyko sparčiai, ir netrukus lėktuvas — auštasparnis monoplanas buvo baigtas. Paties V. Tomkevičiaus žodžiais, nedidelio lėktuvėlio, kurį konstruktorius pavadino „Avionette", statyba atsiėjo nemažus pinigus — apie 3,5 tūkstančių litų.

Atėjo lėktuvo išbandymo diena. „Giedra 1931 m. liepos mėnesio padangė", — prisimena L. Skėrys. — „Kaitri vidurdienio saulė negaili spindulių, spaudžia iki devinto prakaito susirinkusius smalsuolius. O čia jų nemažai prie Zarėnų-Paliečių kelio (dabar Šiau-

tą iš taip arti matomas lėktuvas. Jo savininkas — Mažeikių dvarininkas ponas Vaclovas Tomkus-Tomkevičius savo paties pasidirbtu lėktuvu skris į laikinąją Lietuvos sostinę Kauną (...). Zarėnuose sensacija: stovi žmonės, braukia prakaitą. O lėktuvo propeleris jau sukasi. V. Tomkevičius vis didina jo apsisukimus, kol lėktuvas pradeda riedėti lygia pieva ir atsiplėšia nuo žemės. Bet čia ir įvyksta visų baisiausia: (...) lėktuvo sparnas kliudo kaštono viršūnė ir krenta žemėn. Sulūžta sparnas, susilanksto ir metalo konstrukcijos. Pats lakūnas leisgyvis išrėpėjo iš faneros ir metalo krūvos. (...) Po šio įvykio lėktuvo griaučiai buvo sukrauti į arklius kinkytus vežimus ir išvežti į Papilės geležinkelio stotį, pakrauti į vagoną ir išgabenti į Kauną. Pardavė visą likusią žemę, 80 ha, su pastatais Antanui Pociui iš Kruopių valsčiaus Laumakių kaimo (dabar Šiaulių raj. Micaičių apyl.) ir išvyko į Kauną, sakydamas: dirbsiu ir skraidysiu".

V. Tomkevičius laikėsi duoto žodžio. „Avionette" pasiekė Kauną, LAK angare buvo sutaisyta ir iš naujo sumontuota. Konstruktorius su aviacijos specialistais kai ką perdirbo. 1933 m. gegužės mėnesį raudonliemenį lėktuvą Kauno aerodrome išbandė profesionalai lakūnai. Pirmojo starto metu „Avionette" kilo, pakrypusi į vieną šoną, vos nekludydama medžių viršūnių. Ji įsibėgėjo du trečdalius aerodromo ir pakilo, tik pririedėjusi pakalnę. Tą dieną skraidyta 60-70 m aukštyje, tačiau ore labai kaito variklis. Po išbandymo aparatas vėl buvo perdirbinėjamas:



„Avionette“

Aitvaras virš Burbiškių piliakalnio

1987 m. Minske išleista Valentino Grickevičiaus knyga „Su Hipokrato fakelu“ (rusų kalba) apie žymiausius Baltarusijoje dirbusius medikus. Joje nemaža vietos skirta lietuviui gydytojui, mokslininkui Teodorui Kuodžiui, kuris turėtų būti minimas ir Lietuvos aviacijos istorijoje.

Jis gimė 1861 m. sausio 12 d. Ramygaloje, buv. Panevėžio apskrityje, bežemio lietuvių valstiečio Kazimiero Kuodžio ir Lietuvos totorės Emilijos Morchelevičaitės šeimoje. Nors Kuodžiai gyveno kukliai, stengėsi gabų sūnų išmokyti. Baigęs 1882 m. Sialių gimnaziją, T. Kuodis įstojo į Peterburgo universiteto Fizikos-matematikos fakultetą, bet buvo pašalintas už dalyvavimą studentų demokratiname judėjime. Studijas tęsė Leipzigo universiteto Medicinos fakultete. Vengdamas persekiojimų už ryšius su revoliucionieriais organizacijomis, T. Kuodis 1886 m. perėjo į Strasburgo, vėliau — Ciuricho universitetą. 1889 m. gavo medicinos daktaro

laipsnį, o 1891 m. išlaikė egzaminus gydytojo praktikos teisei Rusijoje. Pabėgęs iš Varšuvos cėdėlės kalėjimo, kuriame buvo įkalintas už revoliucinę veiklą, T. Kuodis išvažiavo į JAV, vertėsi medicinos praktika. Susidomėjęs mokslinė veikla, 1896—1901 m. vadovavo Vašingtono universiteto patologijos ir patologinės anatomijos katedrai, jos laboratorijoje atliko eksperimentus (pavyzdžiui, vienas pirmųjų pasaulyje tyrinėjo žemų temperatūrų poveikį gyvam organizmui). Tačiau garsėjantį mokslininką traukė į Tėvynę. Dar 1895 m. pabaigoje T. Kuodžiui buvo leista grįžti į Lietuvą su sąlyga, kad policijos priežiūroje dvejus metus gyvens Kauno gubernijoje. Su šeima — žmona filosofijos daktare J. Križanauskaite (1865—1940) ir maža dukrele Sofija (gimusi 1899 m.) jis grįžo tik 1901 m. ir apsigyveno Žemaitijoje, Daukantų kaime (dabar Telšių raj. Varnių apyl.).

T. Kuodis ne tik domėjosi medicinos mokslais, bet neabejingas buvo ir technikos problemoms. Pavyzdžiui, pasak minėtos knygos

autorius, lietuvių mokslininkas kartu su broliu Žemaitijoje sukonstravo didelį lėktuvą. Tokia žinia sudomino šių eilučių autorių Lietuvos aviacijos istorijos aspektu. Iš V. Grickevičiaus pavyko gauti T. Kuodžio dukters S. Kuodytės-Frejerienės (Zofija Kodis-Freyer) adresą. Netrukus iš Varšuvos atėjo jos 1989 m. sausio 31 d. atsakymas į laišką, kuriame ji rašo: „Mano tėvas nepastatė didelio lėktuvo. Matyt, įvyko apsirinkimas. Tėvas susidomėjo aviacija tais laikais, kada dar nebuvo lėktuvų. Jo klausimą daugelis mokslininkų ir sportininkų svarstė tik kaip svajonę. Iš tikrųjų buvo taip: mano seneliai gyveno Lietuvoje, Daukantų kaime, netoli Burbiškių. Prie to kaimo stovėjo aukštas kalnas, vadinamas piliakalniu. Vasaros atostogų metu aplankėme tėvo gimines — mano senelį Kazimierą Kuodį, senelę Emiliją ir dėdę valstietį Albertą Kuodį. Teodorą Kuodį visada domino skridimo galimybių problema, todėl jis nusprendė pastatyti didžiulį aitvarą, kylantį vėjo pagalba. Jį statant, padėti, rodos, paprašė jaunesnįjį brolių. Aparatas, aišku, buvo be variklio ir propelerio, laikomas virve, padarytas iš medžio lentelių, turėjo du drobinus sparnus. Aš buvau ketverių metų (1903 m.) ir gerai prisimenu tą įvykį. Aitvaras, stipriam vėjui pučiant, kurį laiką sėkmingai paskraidė, po to atsistojo pieštui ir traškędamas nukrito ant žemės. Tiek apie skraidyklę“.

S. Kuodytės-Frejerienės prisi-

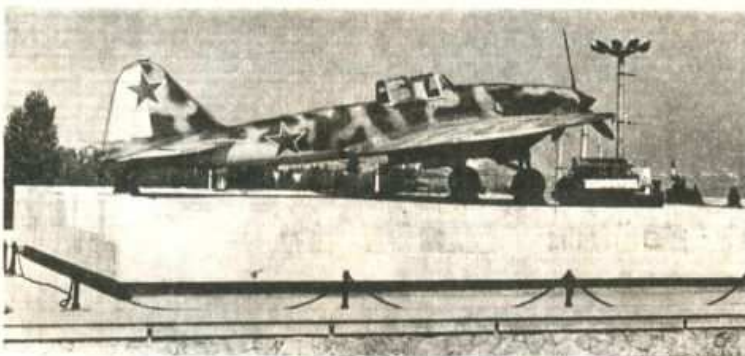
minimai liudija, kad jos tėvas su broliu pastatė ne lėktuvą, bet milžinišką aitvarą, kurį 1903 m. išbandė ant Burbiškių arba Moteraitės kalno, tarp Kelmės ir Telšių rajonų. Tai įspūdingas piliakalnis (jo aukštis — 217 m virš jūros lygio), kurio papėdėje išsidėstęs Burbiškių kaimas, įeinantis į Kelmės rajono ribas. Savaime aišku, kad broliai Kuodžiai nebūtų įstengę techniniu požiūriu išspręsti skraidančio lėktuvo konstrukcijos projekto, nes tik tais pat 1903 m. amerikiečiai broliai Orvilis ir Viliburas Raitai pastatė ir išbandė pirmąjį pasaulyje pakilusį motorinį lėktuvą. Taigi T. ir A. Kuodžių tikslas buvo kuklesnis — padaryti ir praktiškai pakelti į orą aitvarą, norint pažinti elementariausius aerodinamikos dėsnius ir paprasčiausio skridimo aparato konstrukcijos principus.

Prieš 86-rius metus virš Burbiškių piliakalnio pakilus didžiulis aitvaras yra įdomus ir reikšmingas Lietuvos aviacijos istorijos įvykis. Todėl brolius Kuodžius galima pelyntai laikyti pirmaisiais žinomais tokio skridimo aparato kūrėjais, o tuo pačiu ir mūsų krašto aviacijos pionieriais. Deja, smulkesnių žinių apie jų aitvaro tipą ir išvaizdą neišliko.

Teodoras Kuodis 1904 m. įsikūrė Minske, čia vertėsi gydytojo praktika, tobulinosi Berlyno ir Paryžiaus klinikoje. Mirė Kislovodske 1917 m. liepos 9 d. Apie Alberto Kuodžio likimą kol kas nieko nežinoma.

V. JURKŠTAS

Istorinė kovų relikvija



Novorosijske, Didvyrių desantininkų prospekte, stovi šis paminklas, kurį matome nuotraukoje — smogiamasis lėktuvas Il-2. Lėktuvas restauruotas. Kaip jis atsirado ant pjedestalo? Juk šiuo metu net nėra išlikusių šio tipo lėktuvų. Po karo jie buvo negailestingai naikinami, atiduodami į metalo laužą.

Įdomi šio lėktuvo istorija. 1974 metų vasarą grupė Vorosilovgrado mašinų gamybos instituto akvalan-

gistų, vadovaujami S. Gagos, ištyrė Juodosios jūros pakrantę Sauso iškyšulio rajone, 18 metrų gylyje aptiko lėktuvą Il-2. Radiu susidomėjo Novorosijsko istorijos muziejaus darbuotojai. Buvo nutarta pakelti lėktuvą iš jūros dugno. Šią operaciją atliko Novorosijsko povandeninių avarinių darbų grupė, vadovaujama E. Lauchino.

— Nejprastai atrodė Il-2, pakeltas iš jūros dugno. Visas jis buvo

apaugęs kriauklėmis ir žolėmis, — pasakojo Vladimiras Kokinakis, atvažiavęs į savo gimtąjį miestą pažiūrėti reto radinio ir prisiminti savo jaunystę.

Šis žinomas lakūnas bandytojas pirmasis yra pakilęs į orą su pirmuoju lėktuvu Il-2. Skridimas įvyko 1939 metų spalio 2 dieną.

Lėktuvas buvo nuvežtas į Novorosijsko laivų remonto gamyklą restauravimui. Kol speciali gamyklos darbininkų grupė, vadovaujama B. Puškino, restauravo ir remontavo lėktuvą, Novorosijsko istorijos muziejaus darbuotojai nagrinėjo Karinio Jūrų Laivyno archyvus. Pavyko nustatyti, kad šis lėktuvas (gamyklos Nr. 2440, variklis AM-38F, Nr. 24.183) priklausė gvardijos aštuntojo smogiamojo pulko antrajai eskadrilei. Lėktuvo ekipažą sudarė: lakūnas — gvardijos majoras Viktoras Kuznecovas, oro šaulys — gvardijos vyresnysis jūreivis Aleksandras Rešetinskis.

1943 metų balandžio 19 dieną priešų pozicijos atakos metu Kuznecovo lėktuvas buvo numuštas ir nukrito į jūrą. Ekipažas žuvo.

Pažymint Pergalės Didžiąją Tėvynės kare 30-metį, restauruotas lėktuvas Il-2, kaip paminklas, buvo pastatytas Novorosijske Didvyrių desantininkų prospekte. Ant pjedestalo padėtas ir jo variklis

AM-38F. Numatoma lėktuvą uždengti stikliniu gaubtu, saugant jį nuo kanksmingo metalui drėgno jūros oro, kad galima būtų išsaugoti lėktuvą ateities kartoms.

Viliuosi, kad panašus paminklas gali iškilti ir Lietuvoje. 1981 metais Kauno mieste iš Nemuno buvo iškeltas ten nukritęs smogiamasis bombonešis Pe-2FT. Šio lėktuvo istorija tokia.

1945 m. sausio mėn. 13 d., vykdamas kovinę užduotį, skrendant per fronto liniją, lėktuvas buvo apšaudytas priešų zenitinės artilerijos. Sviedinio skeveldromis buvo pramuštas kuro bakas. Bet lėktuvo vadas leitenantas V. Kurpatenka, šaulys-radistas N. Derbyševs, šturmanas-leitenantas V. Evgrafovas sugebėjo įvykdyti kovinę užduotį. Grįžtant į bazę, virš Kauno pasibaigė benzinas ir sustojo lėktuvo varikliai. Kad lėktuvas nenukristų ant namų, vadas nukreipė Pe-2FT į Nemuną. Ekipažui pavyko išsigelbėti. Dabar šis lėktuvas yra karo metais juos gaminusioje gamykloje restauruojamas. Restauravus bombonešį Pe-2FT, numatyta jį kaip paminklą pastatyti prie Kauno aerodromo, kur karo metais bazavosi smogiamųjų bombonešių 34-asis gvardijos pulkas.

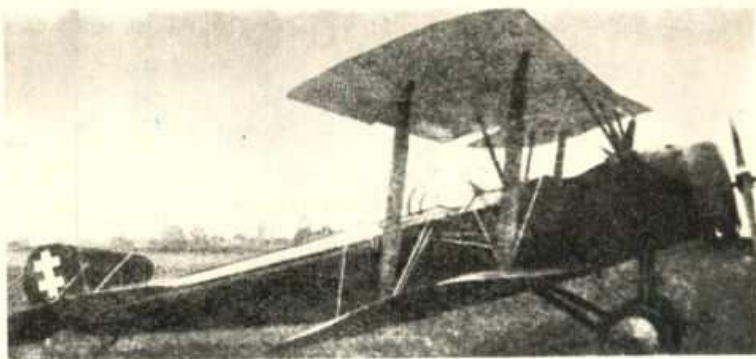
Petras AKINIS

Gerbiamoji redakcija, mus labai domina aviacija ir jos istoriniai įvykiai. Jeigu galite, atsakykite į šiuos mūsų klausimus. Koks buvo pirmas Lietuvos karo aviacijos lėktuvas? Kokie buvo Lietuvos karo aviacijos lėktuvų atpažinimo ženklai?

Parašykite apie tai „Sparnuose“, nes manome, kad šie klausimai domina ne mus vienus.

A. VATNERIS, N. KRIAUCIŪNAS ir
A. PALISKIS

Siauliai



Pirmasis Lietuvos aviacijos lėktuvas

Lietuvos kariuomenės kūrimosi pradžioje prie inžinerinės kuopos sukurtas aviacijos būrys neturėjo nė vieno skraidenčio aparato. Ir pirmasis lėktuvas atsirado visiškai netikėtai. 1919 metų vasario 5 dieną netoli Jiezno nusileido Tarybų Rusijos oro laivyno lėktuvas. Baigęsi benzinas. Lėkūnai palikę lėktuvą pasitraukė. Į įvykio vietą atvykę Lietuvos kariuomenės pėstininkai lėktuvą išmontavo ir atgabenę į Kauno aerodromą. Gaila, kad jie, neturėdami reikiamos kvalifikacijos ir nežinodami sudėtingos konstrukcijos, ardydami jį apgadino ir ilgai laikė nenaudojamą sename „Cepelino“ angare.

Tai buvo Anglijos aviacijos dirbtuvėse Westland Aircraft pagamintas dvivietis, žvalgybai iš oro skirtas lėktuvas „Sopwith 1 1/2 Strutter“ (gamyklos serijinis numeris A-1527). Šio tipo lėktuvų Anglijoje buvo pagaminta daugiau kaip 1500 ir jie Pirmojo pasaulinio karo metais buvo naudojami Anglijos, Prancūzijos ir Rusijos aviacijoje.

Lėktuvas turėjo savo ypatumų. Jame buvo devynių cilindrų oru aušinamas 110 AG galios variklis Clerget 9B. Šis variklis buvo rotacinis — jo alkūninis velenas stovėjo įtvirtintas vietoje, o visas variklis sukosi kartu su prie jo pritvirtintu propeleriu. Lėktuve nebuvo įprastos gazo rankenėlės mišinio padavimo kiekui reguliuoti.

Variklio darbas buvo reguliuojamas ant vairalazdės pritvirtintu mygtuku. Jį paspaudus variklis dirbdavo pastoviai — nominaliais apsisukimais, o mygtuką atleidus mišinio tiekimas būdavo visai nutraukiamas. Taip spaudinėjant mygtuką reikėdavo skristi. Įdomus ir tragiškas šio lėktuvo likimas. Kaip menkavertis jis ilgą laiką niekieno nejudinamas stovėjo angare, ir mechanikai jį suremontavo tik 1922 metais. Pirmasis lėktuvą išbandė tuo metu Lietuvos karo aviacijoje labiausiai prityręs lakūnas kapitonas Pranas Hiksa. Vėliau juo skraidė Stepas Darius, Leonardas Peseckas ir kiti. Paskraidę lakūnai įsitikino, kad karo aviacijai jis netinkamas. Lėktuvas vėl buvo pastatytas į angarą ir čia stovėjo iki 1928 metų. Tuo metu Kaune viešėjęs latvių lakūnas pulkininkas Indans pamatė angaro kampe stovintį „Sopwith“ ir, kadangi jis anksčiau buvo skraidęs šio tipo lėktuvu, pareiškė norą prisiminti jaunystę. Lėktuvas buvo paruoštas skraidymams, bet po tokio ilgo stovėjimo pagal taisykles jį reikėjo apskraidyti. Ta misija buvo pavesta Leonardui Peseckui, kuris į antrą kabiną įsisodino skraidymų draugą Kazį Šimkų. Jiems pakilus, maždaug po pusvalandį trukusio skridimo 500 metrų aukštyje variklyje įvyko kažkoks sprogimas ir lėktuvas užsidegė. Pilotas išjungė degimą, tačiau liepsna vis stiprėjo. Ugnies liežuviai apgaubė pilotų

kabinas. Neišlaikęs karščio pilotas L. Peseckas nusprendė nesikankinti ir iššokti. Parašutų tuo metu lėkūnai neturėjo... Atisėgęs diržus ir išlipęs ant sparno Leonardas pastebėjo, kad nevaldomas lėktuvas praranda greitį ir jo uodega leidžiasi žemyn. Laikydamsi už spyrių ir atfampų jis pasislunko į priekį ir, pasikeitus svorio centrui, lėktuvas ėmė normaliai sklęsti. Neišlaikęs karščio antrąją kabiną paliko ir K. Šimkus. Tačiau jam riantis per bortą už kulkosvaidžio tvirtinimo turelės užsikabino odinė lakūno striukė. Šis atsitiktinumas jį išgelbėjo nuo mirties. Leonardas Peseckas, tinkamai keisdamas svorio centrą, balansavo iki pat žemės, kol lėktuvas netekęs aukščio nukrito į netoli aerodromo buvusį Kauno tvirtovės fortą. Smūgio metu praradusius sąmonę lakūnus iš degančio lėktuvo išgelbėjo atskubėję draugai. Tad lakūno Leonardo Pesecko sumanumo dėka abu lakūnai, nors ir smarkiai apdeję, liko gyvi, o iš pirmojo Lietuvos aviacijos lėktuvo liko tik apdegusio laužo krūva.

PAGRINDINIAI TECHINIAI LĖKTUVO DUOMENYS:

Sparnų ilgis	10,21 m
Lėktuvo ilgis	7,70 m
Lėktuvo aukštis	3,12 m
Tuščio lėktuvo svoris	608 kg
Skridimo svoris	1062 kg
Maksimalus skridimo greitis	162 km/val

Didžiausias aukštis
Skridimo nuotolis

4000 m
565 km

Pirmieji lėktuvų atpažinimo ženklai, naudoti Lietuvos karo aviacijoje 1919—1920 metų laikotarpiu, buvo valstybinės vėliavos trijų spalvų rombas (1 pieš.). Jo viduryje raudoname fone — baltas Vytis. Ženkla buvo dažomi ant sparnų viršaus ir apačios, abiejų liemens ir vertikalių uodegos plokštumų pusių. Vyčio raitelis visuomet buvo vaizduojamas jojančis skridimo kryptimi.

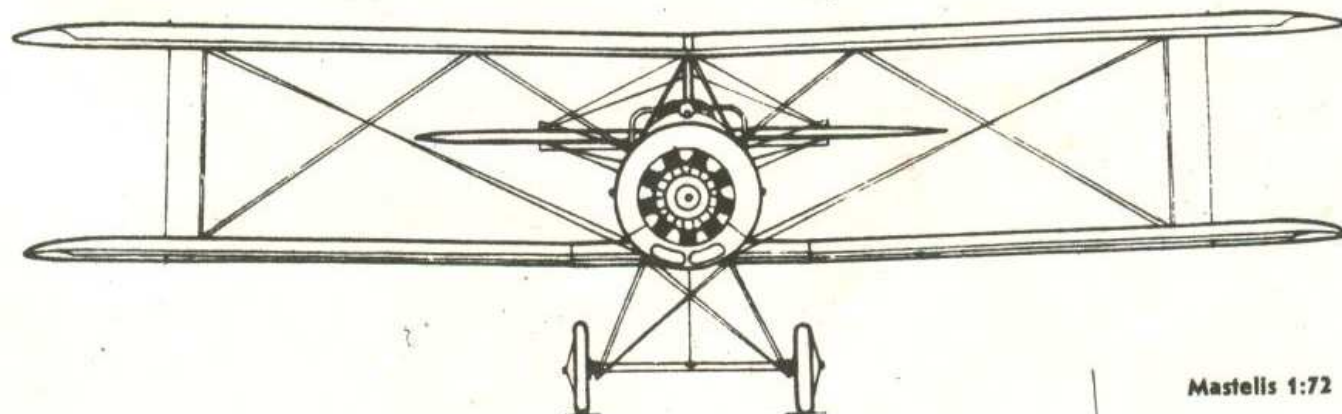
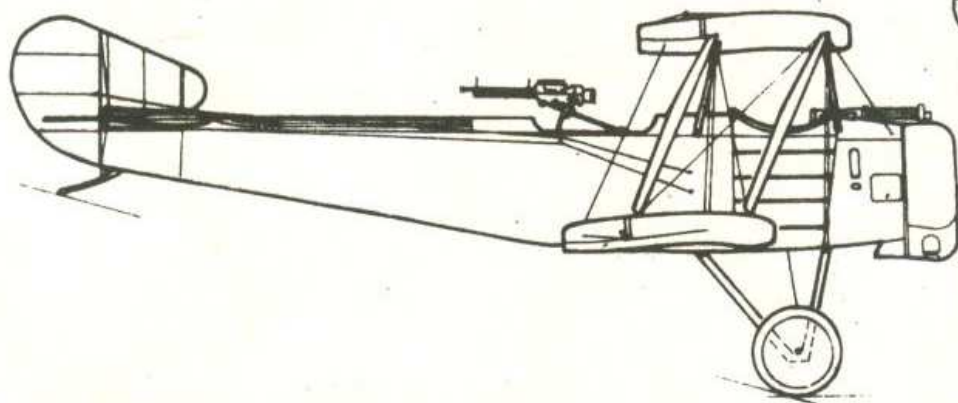
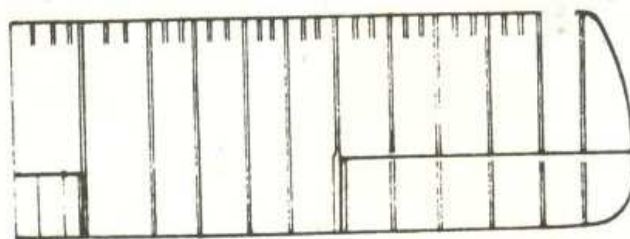
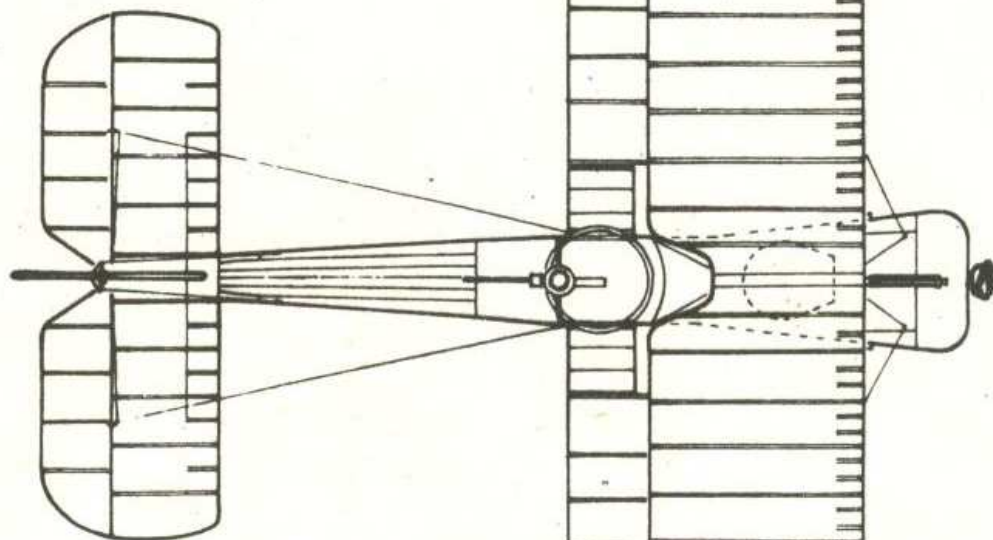
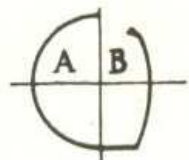
Vėliau kurį laiką buvo naudojamas toks ženklas: baltas Vyčio kryžius raudoname skyde (2 pieš.). Šis ženklas buvo pakeistas baltu Vyčio kryžiumi raudoname stačiakampyje (3 pieš.).

Nuo 1921 iki 1940 metų buvo naudojami balti Vyčio kryžiai, apvedžioti juoda linija. Linijai paryškinti aplink ją buvo paliekamas baltas pakraštys (4 pieš.). Šie ženklai buvo dažomi ant lėktuvų sparnų viršaus ir apačios bei abiejų pusių vertikalių uodegos plokštumų. Ant lėktuvų liemens šonų buvo pripiešiami lėktuvų numeriai, įvairūs piešiniai ar simboliai aviacijos tematika.

Į TSRS 29-ąjį teritorinį korpusą įjungtos Tautinės lietuvių eskadriėlės lėktuvai ANBO-IV ir ANBO-41 buvo žymimi kaip ir visi tarybiniai karo aviacijos lėktuvai — penkiakampėmis raudonomis žvaigždėmis.



"SOPWITH 1 1/2 STRUTTER"



Jau seniai įpratome ir nebesitebime, kad Respublikos povandeninio plaukimo orientacinių pratimų atstovai net nepretenduoja į TSRS tautų spartakiadų geriausiųjų gretas, nedžiugina aukštais rezultatais. Ne tik sporto visuomenė, bet ir techninių sporto šakų vystymui vadovaujantys darbuotojai susitakė su mintimi, kad ši sporto šaka neperspektyvi, ir vien todėl, kad kažkur kažkas truputį kruta, patenkinti. Atseit, kas čia tokio, kad per TSRS tautų VII spartakiadą Respublikos rinktinė užėmė aštuntą vietą, VIII — vienuoliką, o IX — jau ir dvyliktą! Žemiau septynioliktos vis tiek neužims. O kažkas turi būti ir paskutinis...

Tiesa, dėl žventos ramybės per spartakiadų rezultatų aptarimus kai kas truputį pabara trenerius. Kartą pasėkimos kelios kritinės frazės, ir... vėl ramybė orientacinių padangėje. Treneriai gauna — pabrėžiu „gauna“, bet ne užsidirba — pinigų, povandeninis orientavimasis egzistuoja... popieriuje, na o visa kita...

Tas „visa kita“ ir verčia imtis plunksnos. Manau, jog atėjo laikas atidžiau pasižiūrėti į viską ir praskaidrinti drumzlį „vandenį“, kuriame atseit ruošiami povandeninio plaukimo orientacinių pratimų mėgėjai. Juk jie, atvirai pasakius, Respublikos patriotinei draugijai yra aukso kainos.

Noriu tiesiai pasakyti, kad povandeninis plaukimas — labai maloni, patraukli, sakyčiau, netgi romantiška sporto šaka. Tuo pat metu tai — taikomoji sporto šaka, nes sportininkas-povandenininkas tai drauge ir naras gelbėtojas, naras darbininkas, naras archeologas, naras žvejys ir pan. Pageidaujančių kultivuoti šį sportą — daug. Tad pakliūti į tas kelias sporto mokyklų sekcijas, kuriose kultivuojamas povandeninis plaukimas, galima tik atrankos keliu. Būtent dėl didelio šios sporto šakos populiarumo kadaise Respublikoje buvo imtasi labai dalykiš-

NEREIKALINGA PRABANGA

Aple sportininkų ruošimą „drumstame orientacinių vandenyje“

kų žygių šiai problemai išspręsti. 1977-aisiais įkurtos kelios povandeninio plaukimo sporto mokyklos, SDAALR aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje įkurtos povandeninio orientavimo grupės, imtasi kitų priemonių. Būta ir gražių kalbų apie šiai sporto šakai reikalingos sporto bazės sukūrimą. Bet, kaip tai dažnai būna, toliau reikalai nepajudėjo. Nuo to meto, priklausomai nuo esamų sąlygų, ruošiami greituminių pratimų plaukikai. Jie pasiekia palyginti neblogų rezultatų — yra šalies čempionų, Europos pirmenybių nugalėtojų, rekordininkų, daug sporto meistrų.

Na, o orientacinių? Ir jie „dirba“ uždaruose plaukimo baseinuose, kurių matmenys kartais stačiai juokingi. Tad kalbėti apie darbą švelniai sakant — nerimta. Kaip jie ten „orientuojami“ — geriausiai byloja Respublikos rinktinės rezultatai. Ir tai visai nenuostabu. Mat normaliam orientacinių paruošimui reikalinga mažiausiai 500x500 kv metrų vandens akvatorija. Ją mūsų sąlygomis galima įrengti tik ežeruose arba jūroje. Juo labiau, kad optimalus akvatorijos gylis turi būti apie 5 metrai. Kitaip nėra galimybės naudotis navigaciniais prietaisais — akvaplanais. Ko

tokiu atveju vertas vadinamasis orientacinių ruošimo darbas plaukimo baseinuose?.. Tai tas pat, kaip ruošti sportininką vien iš knygų ir konspektų.

Tiesa, išmokyti pradedantį orientacinių plaukti, pasiekti tam tikrą greitį — galima. Tačiau tai tik nežymus sportininkui reikalingų savybių komponentas. Išvada — visas darbas turi būti dirbamas tik ežeruose. Kaipgi tai realiai atrodo mūsų sąlygomis? Turint galvoje, kad vasaros Lietuvoje vėsios, vanduo šaltas, ruošimo sezonas labai trumpas. Tad neatsitiktinai visi stengiasi pasinaudoti Elektrėnų vandens akvatorija, kurios vanduo yra šiltesnis. Bet...

Deramų darbui sąlygų nėra ir čia. Mat nėra nuolatinės bazės, trasų. Paprastai suvažiuojama į stovyklą prieš respublikos orientacinių varžybas, įrengiamos trasos, savaitę kita padirbama, o po šių varžybų visi vėl išsiskirsto kas sau.

Kad bendras vaizdas būtų aiškesnis, manau, verta patikslinti apsigyvenimo ir darbo Elektrėnuose sąlygas. Kai kas iš sportininkų apsigyvena palapinėse, kai kas gauna bendrabučius, o vadovybė — net vietas viešbutyje. Suprantama, kad už visas šias įsikūrimo sąlygas reikia dėkoti „geriems dėdėms“. Už sportininkų apgyven-

dinimą bendrabutyje ar mokykloje šeiminkai, suprantama, šalia nuompinigių reikalauja dar ir remonto arba dažų, linoleumo, stiklo, kitų statybinių medžiagų. Kalba trumpa: nebus statybinių medžiagų — nebus pastogės. Tokie „kompromisai su sąžine“ ne tik nusibodo, bet ir gresia nemaloniais. Todėl daugelio sporto mokyklų vadovai, organizatoriai moja ranka į šią sporto šaką, šiaip taip „atstumia“ jau minėtą stovyklą, surengia varžybas, ir... viskas. Tokia padėtis visose mūsų Respublikos miestų specializuotose vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklose, turinčiose plaukimo grupes. Tad ar reikia stebėtis, kad nėra ir gerų sportininkų?

Kita silpno meistriškumo priežastis — inventorius stoka. Jeigu Kauno SVJTSM, priklausanti SDAALR, dar šiaip taip kažkuo aprūpinama, kitos — vos vegetuoja. Mat Klaipėdos, Rietavo, Daugų, Vilniaus sporto mokyklos priklauso žvieto sistemai. Tad paramos iš SDAALR CK negauna, nors ruošia patriotinei draugijai meistrus, Respublikos rinktinės narius, rekordininkus ir čempionus. Mokyklų treneriai ir vadovai neskatinami, išskyrus atskirus atvejus, nesirūpinama jų kvalifikacijos kėlimu. Nerimta vadovų pažiūra į povandeninį orientavimą adekvati trenerių pažiūra į jiems patikėtą darbą. Štai čia, mano nuomone, glūdi pagrindinės menkų rezultatų priežastys.

Na, ir, žinoma, labai keistai atrodo, kai, esant tokiai apgailėtinaai povandeninio orientavimo padėčiai Respublikoje, kai ši sporto šaka vos vos kruta, SDAALR aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje „veikia“ povandeninio orientavimo sportininkų ruošimo grupės, atlyginimą gauna du etatiniai treneriai — A. Chramčenko ir N. Gaidulytė.

Pradėsiu nuo to, kad jau vien aukštojo sportinio meistriškumo

Supažindiname su naujomis sporto šakomis

MOTOCIKLŲ DAUGIAKOVĖ

Jeigu palyginsime kelių TSRS tautų spartakiadų programas, įsitikinsime, kad kaskart jos papildydavo naujomis techninėmis sporto šakomis. Ne išimtis ir prasidėjusioji — dešimtoji. Jos programą papildė motociklų daugiakovė.

Suprantama, kaip ir kiekvienos kitos daugiakovės, taip ir šios tikslas — padėti jaunimui geriau fiziškai ir visapusiškai užsigrūdinti, geriau pasiruošti darbui ir Tėvynės gynybai.

Motociklų daugiakovės (penkiakovės) programą sudaro šios rungtys: motociklų krosas, motociklų figūrinis vairavimas, šaudymas, lengvosios atletikos krosas bei plaukimas. Tad praktiškai patriotinės draugijos sportininkams čia nauja tik tai, kad šios skirtingų sporto šakų rungtys penkiakovėje sujungtos į visumą.



1. **Motociklų krosas.** Varžybose dalyvaujama mūsų šalies gamybos motociklais: „Minsk“ — 125 ccm bei „IZ“ — 350 ccm. Trasa neturi viršyti 700 metrų ilgio ir būti ne siauresnė kaip 5 metrai. Trasoje įrengiama dirbtinių tramplinų, „bangų“, staigių posūkių — pan. Viena varžybų ypatybė yra trasa įveikiama ne didesniu kaip 30 km/val greičiu.

2. **Motociklo figūrinis vairavimas.** Varžybos, kuriose dalyvaujama tų pačių klasių motociklais, rengiamos bet kurioje 30x40 m dydžio lygioje aikštelėje, turinčioje kietą pagrindą. Distancijos ilgis — 200—220 m. Joje išdėstomos taisyklių numatytos kliūtys. Pratimų (pavyzdžiui, „aštuoniukių“, „slalomo“, „motobolo“ ir kt.) skaičius — iki dvylikos. Sportininkas privalo įveikti visas kliūtis ir atlikti visus pratimus griežta eilės tvarka.

mokyklos pavadinimas reikalauja, kad čia keltų savo meistriškumą aukštos klasės sportininkai. Deja, povandeninio orientavimosi sporto atveju to pasakyti negalima. Čia epizodiškai „sportuoja“ iš kitų mokyklų „nurašyti“ plaukikai, kartkartėmis atsilanko buvę atskyrininkai, sporto meistrai, kurie jau seniai nebepasiekia aukštų rezultatų ir dėl to skaitomi negaliojančiais. Prieš artėjant varžyboms, į treniruočių stovyklas pasikviečiama ir povandeninio plaukimo mėgėjų — greituminių, kitų plaukikų. Kodėl nepasinaudoti valdišku išlaidų ir papildomomis apmokamomis atostogomis?

Nepaisant to, kad ASMM jau daugelį metų „veikia“ grupės, jų kontingentą sudaro pradedantys orientacininkai, žemo meistriškumo sportininkai bei jau minėti asmenys. Tad kam šios grupės reikalingos, jeigu jos neatitinka šios mokyklos reikalavimų? Visų pirma treneriams (viena jų — istorikė, kita — inžinierė), kurios sistemingai gauna nemažą atlyginimą. Bet šios išlaidos — ne viskas. Juk mokama dar ir nemaža nuoma už baseiną, neapsieinama ir be kitų išlaidų. Ką gi, kai niekam tų valdiškų pinigų negaila, jie taip ir „skandinami“ drumstame „orientacininkų ruošimo vandenyje“...

Mano galva, kol mūsų vidurinės bei sporto mokyklos, pionierių rūmai ir namai neturi sąlygų ugdyti pakankamo lygio orientacininkų, jų grupės SDAALR Aukštojo sportinio meistriškumo mokykloje nėra reikalingos. Tam, kad būtų galima rungtyniauti dėl pirmumo tarp Vilniaus ir Kauno patriotinės draugijos rinktinė, „surinkti“ sportininkus (būtent — surinkti!) gali ir kiti — nebūtinai etatiniai ASM — treneriai. Laikyti etatinius trenerius pernelyg didelę prabangą

P. VIRBICKAS,
Lietuvos TSR nusipelnęs kūno kultūros ir sporto darbuotojas

Laiškas redakcijai

MOTOTRIALAS:

Ar imsime dalykiškai?



Respublikos patriotinės draugijos sporto varžybų kalendoriuje šių mūsų sąlygomis naują sporto šaką randame kelintus metus. Tiesa, respublikos čempionatai šiai prielankiausiai motociklų sporto šakai, tinkančiai bet kurlam asmeniui, turinčiam nuosavą motociklą, masiškumu nepasizymi. Nėgarsėja ir mūsų atstovų startai šalies varžybose. Nors, didellam mūsų džiaugsmui, šalies jaunių II žaidynių finalinėse varžybose Lietuvos atstovai užėmė trečiąją vietą. Bet ko ji verta!

Nekalbėsime apie pasaulio čempionatų lygį, nes mūsų šalies patriotinės draugijos atstovai žemės rutulio asmeninėse bei komandinėse varžybose nedalyvauja. Įdomumo dėlei tik priminsime, kad pernai komandomis pasaulio trialo čempionais tapo parncūzai, vadovaujami 1985, 1986, 1988 m. asmeninių pirmenybių nugalėtojo Tiero Mišudo (nuotraukoje). Jų kvartetas surinko 141 baudos tašką. Toliau sekė Italai (181) ir Ispanai (183 taškai).

Nekokie Tarybų Sąjungos atstovų rezultatai ir socialistinės sandraugos valstybių varžybose dėl „Talkos ir draugystės“ taurės. Ją pernai iškovojo mūsų kaimynai Lenkijos sportininkai, surinkę 1042 taškus. Antri buvo CSSR motociklininkai — 959 t., o treči — VDR atstovai — 695 t. Tik ketvirtą vietą tenkinosi mūsų komanda, kuri surinko 123 taškus — vos 12 procentų nugalėjusio kolektyvo taškų sumos.

Šis faktas verčia susimąstyti. Juo labiau, kad ir ne specialistai aišku, jog mūsų šalies rinktinės lygis, palyginti su kitų valstybių, žemas. Tad, matyt, reikia imtis žygių, kad būtų užmegzti kontaktai su Lenkijos sportininkais (šitai taip sėkmingai daro aviatoriai!), reikia jų paramos, pagaliau galbūt bendrų treniruočių, prityrusių trenerių pamokymų. O tai suorganizuoti nesunku. Reikia tik noro bei iniciatyvos, ir į mūsų suorganizuotą trenerių, TSK darbuotojų bei geriausiųjų sportininkų stovyklą atvyks kaimynai lenkai. Vadinasi, mes turime realių galimybių tapti šalies trialo lyderiais. Tad ko laukiame, ko delsime! Juo anksčiau suksime, juo greičiau įsimės darbo, tuo greičiau pakelsime šios sporto šakos meistriškumo lygį, padarysime ją masišką, populiarią!

V. REKLAITIS

Ar mėginate savo laimę?

Dvidešimt trečius metus gyvuoją patriotinės draugijos piniginė-daktinė loterija. Per tą laiką žmonės apie ją įvairiai kalbėjo ir kalba. Juk visko pasitaiko.

Ne vienas esame bandę laimę šioje populiarioje loterijoje. Ir suprantama, ne kiekvienas lošimas buvo vienodai sėkmingas. Antai ankstesniais metais retai išgirdavai, kad žmonės „Volgą“ būtų laimėję. O pastaruoju metu tokie stambūs, kaip, beje, ir smulkesni laimėjimai — Respublikoje gana dažni.

Prieš mano akis 1988 metų SDAALR antrojo lošimo, įvykusio gruodžio 17 dieną Donecke, stambesnių laimėjimų sąrašas. Jį pradeda rokiškas Audrius Blažys, laimėjęs automobilį „Volga“ GAZ-24-10. Toks pat laimėjimas nudžiugino ir kauniečių Edmundą Petkevičių. Du mūsų Respublikos piliečiai, nusipirkę SDAALR loterijos bilietų, laimėjo automašinas „Žiguli“ VAZ-2108. Tai vilniečiai Dalius Gedvilas ir kauniečiai Algirdas Strignatavičius, o automobiliai „Zaporožec-968 M“ atiteko kauniečiui Ričardui Stankevičiui ir vilniečiui Jonui Skurduliui.

Pastarasis lošimas buvo sėkmingas ir dar trims loterijos bilietus įsigijusiems žmonėms. Tai panevėžietė Stefanija Zukauskienė, kuriai teko motociklas „IZ-JUPITER-5K“ su priekaba, Marijona Stankūnaitienė iš Jonavos bei vilniečiai Vasilijus Marackovskis, kurie laimėjo motociklus „IZ-PLANETA“.

Paminėjau tik stambiausius laimėjimus. O juk daugelis Lietuvos gyventojų, įsigiję SDAALR loterijos bilietų, per antrąjį praėjusių metų lošimą laimėjo televizorius, magnetofonus, žaidytuvų, skalbimo mašinų „Maliutka“ bei daug kitų vertingų daiktų, pinigų.

Kaip matome, laimėjimai mūsų krašto gyventojų neaplenkia. Žinoma, jeigu laiku įsigysime SDAALR loterijos bilietų, jeigu dažniau bandysime laimę. Juk ir žiemet liepos 1-ąją Orenburge vyksiančiame 1989 metų pirmame lošime bus daug automobilių, motociklų, įvairių turizmo, sporto ir polio daiktų, televizorių bei magnetofonų, skalbimo mašinų, žaidytuvų, piniginių laimėjimų. Tikėkimės, kad ir vėl nemaža jų dalis nudžiugins Lietuvos gyventojus. Na, o jeigu per šį lošimą sėkme pasidžiaugti ir netekty, jūsų pinigai, sumokėti už loterijos bilietą, nenuels veltui. Jie duos didelę naudą. Už juos bus statomos specialios patriotinės draugijos mokyklos, sporto bazės, jie padės sėkmingiau plėtoti technines sporto šakas, rengti varžybas, grūdinti mūsų jaunimą.

Tad nedelskime, paskubėkime įsigyti SDAALR loterijos bilietų. Juk viena turi būti aišku kiekvienam — tik įsigijęs bilietą, gali tikėtis, kad tave aplankys sėkmė!

O. ADOMAVIČIENĖ,
Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto vyresnioji instruktorė

ka, bet per ne ilgesnį nei 90 sek. laiką. Negalima kojomis liesti žemės.

3. Šaudymas mažo kalibro šautuvu. Atliekamas pratimas MB-2 iš 50 m atstumo. Taikiny — nr. 7. Trims bandomiesiems žūviamis skiriamos 5 minutės, dešimčiai įskaitinių — 15 minučių. Šaudoma gulomis be atramos.

4. Krosas. Distancija — 3000 metrų. Bėgama raižyta vietove.

5. Plaukimas. Distancija — 100 metrų. Ją galima įveikti bet koku stiliumi. Dar daugiau: įveikiant nuotolį, plaukimo būdą galima keisti (pavyzdžiui, pradedama laisvu, pereinama į plaukimą nugara, o baigiant — krūtine).

Sportininko užimta vieta išaiškinama pagal didžiausią surinktų taškų sumą.

Turint galvoje, kad jau šią vasarą Brianske vyks šalies čempiona-

tas bei jaunimo žaidynių finalinės varžybos, kurios privalo startuoti Respublikos komanda, laiko apmąstymams bei įsisiūbavimui nėra. Dėl to manoma, kad rinktinės pagrindą sudarys Varėnos bei Alytaus sportininkai. Mat SDAALR Varėnos rajono komitetas, vadovaujamas LTSR nusipelnusio trenerio V. Mickevičiaus, ir Alytaus VPTM nr. 57 auklėtiniai, kuriuos treniruoja motociklų sporto entuziastas K. Perminas, pareiškė norą kultivuoti šią naują sporto šaką. Jie grindžia šį norą tuo, kad turi pakankamai parengtus sportininkus. Tai gerai. Tačiau motociklų sporto sekcijų, pajėgių komandų, kuriose sportuoja visapusiškai pasiruošę sportininkai, turime kur kas daugiau. Todėl raginame visus kultivuoti motociklų daugiakovę — šią nesudėtingą, bet tikrai įdomią ir naudingą sporto šaką. Dėl varžybų

taisyklių, nuostatų prašom kreiptis į LTSR SDAALR respublikinį technikos sporto klubą (232016 Vilnius, Plytinės g. 29). Pageidaujami dokumentai bus skubiai išsiųsti. Tuo pačiu mūsų motociklų sporto sekcijos, komandos galės deramai pasiruošti pirmajam jėgų išbandymui — Respublikos čempionatui bei jaunimo žaidynių varžyboms, kurios vyks Varėnoje.

Motociklų daugiakovė — techniškai palyginti nesudėtinga, tačiau tikrai patraukli, gero fizinio pasirengimo reikalaujanti sporto šaka. Ji turi visas galimybes tapti tikrai masiška, populiari. Reikia tik pradėti!

A. GULBINAS,
LTSR motociklų sporto federacijos prezidento pirmininko pavaduotojas

„SPARNŲ“ SKAITYTOJAI!

Ar įsigijote SDAALR loterijos bilietų?



PRIMENAME: 1989 metų pirmas lošimas vyks liepos 1 dieną Orenburgo mieste.

Šiame lošime: 7680000 daiktinių ir piniginių laimėjimų už bendrą 20 milijonų 64 rublių sumą. Tai — 640 automobilių „Volga“ GAZ-24-10, „Žiguli“ VAZ 2108, „Zaporožec — 968 M“, 960 motociklų „Ural“ IMZ-8-103 su priekaba, „IZ-Jupiter-5K“ su priekaba, „IZ-Planeta-5“; 18080 įvairių turizmo, poilsio ir sporto prekių, 25760 televizorių, magnetofonų, fotoaparatus ir kt.

Tarp laimėjimų yra skalbimo mašinos „Maliutka“, šaldytuvai ZIL, dulkių siurbkliai „Ural“.

LINKIME SĖKMĖS!

Alfonsas PRANSKĖTIS

Ižengęs į 70-uosius metus, 1989 m. kovo 16 dieną mirė vienas seniausių aviamodeliuotojų, šio sporto pradininkas Lietuvoje, LTSR nusipelnęs treneris, sąjunginės kategorijos teisėjas Alfonsas Pranskėtis.



A. Pranskėtis gimė 1919 metais Panevėžio rajone. 1934 metais kartu su aviomodelizmo entuziastu Petru Motiekaičiu, dviem savo broliais gimtajame Manaitų kaime įkūrė pirmąjį Lietuvoje aviamodeliuotojų būrelį ir pavadino jį Dariaus ir Girėno vardu. Garsas apie būrelio veiklą greit pasklido ne tik apylinkėse. Aviomodelizmo būrelius imta steigti ir kitose Lietuvos vietose. A. Pranskėtis 1935 metais jau dalyvauja Kaune sureng-

tose pirmosiose respublikinėse aviamodelizmo varžybose, o kiek vėliau sėkmingai rungtyniauja pirmojoje Lietuvos tautinėje olimpiadoje.

Praūžus karo audroms, A. Pranskėtis vienas pirmųjų ėmėsi atgaivinti Lietuvoje aviamodeliavimo sportą. 1947 metais pradeda dirbti aviamodeliavimo instruktoriumi Vilniuje įsikūrusiame respublikiniame aeroklube. Ir dirbo jame, numojęs ranką į pelnytą poilsį, iki paskutinės gyvenimo dienos. 1949 metais A. Pranskėtis pasiekė pirmąjį oficialų Tarybų Lietuvos aviamodeliavimo rekordą, užėmė trečiąją prizinę vietą Tarybų Sąjungos čempionate. Tūkstančiai jo auklėtinų — nuo pradedančiųjų mokinių iki aukštos klasės aviamodeliuotojų bei instruktorių — garsina Lietuvos aviacijos sportą. A. Pranskėtis nuo pat pirmojo „Sparnų“ numerio buvo aktyvus redakcijos bendradarbis. Jo parašytus straipsnius, informacines žinutes iš aviomodelizmo varžybų skaitėme dažname „Sparnų“ numeryje. Daugelį metų jis buvo redakcinės kolegijos narys.

Alfonsas Pranskėtis — visada draugiškas, darbštus ir pareigingas, nuoširdus jaunimo bičiulis, gyvenęs aviamodeliavimo sporto puoselėjimo Lietuvoje rūpesčiais, visada geranoriškai besišypsantis — išliks visų jį pažinojusių atmintyje.

Konkursas aviacijos mėgėjams

Šių metų „Sparnų“ pirmame numeryje pavaizduoti Čekoslovakijoje gaminti lėktuvai Aero-455 „Super Aero“.

Tarp atsikvėpusių teisingus atsakymus skaitytojų trims skiriamos premijos — nemokami skridimai sportiniais lėktuvais arba sklandytuvais. Skridimai skiriami kaunie-

čiams Andriui Udovičiui ir Laimonui Vasiliauskui bei šiauliečiui Petriui Vaičiulynui. Premijuotiems skaitytojams redakcija atsiųs laiškus su smulkesne informacija apie juos laukiančius skridimus.

Aviacijos mėgėjams skelbiame naują uždutį. Koks šioje nuotraukoje lėktuvas? Ką apie jį žinai?



Nori įsigyti

ZYDRŪNAS KRIAUCIŪNAS nori įsigyti žurnalo „Maly Modelazh“ 1987-5 ir 1988-7 numerius. Adresas: 234180 Anykščių rajonas, Kavarskas, Budrevičiaus g-vė 3.

MINDAUGAS ŽILIONIS nori įsigyti visus iki 1975 metų išleistus „Sparnų“ numerius. Iki 1976 metų išleistus žurnalo „Za rullom“ komplektus ir 1976-6-12; 1977-5,9; 1978-4,7,10,11; 1979-4 numerius bei literatūros apie radio sportą. Adresas: 232043 Vilnius, Siltnamių g-vė 8 bt. 13.

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis

Ar matysime savo lentynoje „Lituanikos“ modelį? "



Aviatoriai nuo seno mėgo savo namus puošti lėktuvų modeliais-maketais. Nagingi meistrai, stengdamiesi išsaugoti tikrų lėktuvų formas ir proporcijas, maketus dažniausiai gamindavo iš lengvai apdorojamo medžio. Septintojo dešimtmečio pradžioje JAV pasirodė įvairių pramonės gaminamų lėktuvų tipų plastmasinių modelių rinkiniai. Neturint jokios kvalifikacijos iš rinkinyje esančių atskirų modelio detalių pagal pateiktą schemą kruopščiai jas sukliauvus gaunama tiksli lėktuvo kopija. Plastmasiniai modeliai tapo labai populiarūs ir paplito po visą pasaulį. Dėl jų paklausos modelius ėmė gaminti ir kitų išsivysčiusių šalių — Anglijos, Italijos, Japonijos, Prancūzijos ir Vakarų Vokietijos pramonininkai. Susikūrė žlovi pelniusios firmos: „Revell“, „Monogram“, „Hobby Time“, „Lindberg“ — JAV, „Matchbox“, „Airfix“ — Anglijoje, „Bach“, „Faller“, „Airmodel“ — VFR, „Heller“ — Prancūzijoje, „Hasegawa“ — Japonijoje, „Airplast“, „Italare“ — Italijoje ir daug kitų. Socialistinėse šalyse pirmoji plastmasinių modelių gamybą įsivainavo VDR firma „Plastykard“. Didžiausia jos gaminių dalis yra keleivinių lėktuvų modeliai, gaminami masteliu 1:100. Gerai pagamintus, dažniausiai savo šalių lėktuvų ir sklandytuvų modelius siūlo Čekoslovakijos firmos „Smer“ ir „Kuvovavody“ bei Lenkijos „Plastyk“.

Tarybų Sąjungoje pirmieji plastmasiniai lėktuvų modeliai buvo gaminami Maskvos žaislų fabrike „Junyj teknik“ ir „Krugozor“. Tačiau, reikia pripažinti, kad jie neatitinka kopijų reikalavimų — netikslios proporcijos, neišryškintos konstrukcijų detalės. Kopijų mėgėjų reikalai pagerėjo, kai mūsų šalyje plastmasinių modelių gamybą įsivainavo naujai susikūrusi firma „NOVO“. Pagal Anglijoje nupirktas firmos „Frog“ presformas mo-

deliai gaminami Baku, Donecke, Jaroslavlyje, Maskvoje, Minske, Novofominske, Suchumyje ir kituose šalies miestuose. Tačiau mėgėjų poreikiai tenkinami toli gražu ne visiškai, nes didesnioji tos produkcijos dalis eksportuojama į kapitalistines šalis.

Masteliais 1:24, 1:32, 1:48, 1:50, 1:72, 1:100 ir 1:144 gaminami istoriniai, Antrojo pasaulinio karo, pokario bei šiandieniniai įvairios paskirties ir tipų lėktuvų modeliai. Jie mėgėjų kolekcijose tampa vertingais miniatiūriniais muziejais apie aviacijos raidą. Tik gaila, kad šios populiarios ir paklausą turinčios produkcijos gamybos iki šiol niekas mūsų respublikoje nesiima. Reikėtų gaminti mūsų žymių sklandytuvų konstruktorių Balio Karvelio, Broniaus Ožkinio, Antano Paknio sklandytuvų modelius. Turime gražų lėktuvų konstruktorių Jurgio Dobkevičiaus ir Antano Gustaičio palikimą. Dobi ir ANBO tipo lėktuvų modeliai tikrai turėtų didelį pasisekimą ne tik tarp mūsų respublikos aviatorių ir kolekcionierių. O kas nenorėtų įsigyti istorinio mūsų lakūnų Stepo Dariaus ir Stasio Girėno „Lituanikos“ modelio?

Prienų projektavimo konstravimo biuras „Sportinė aviacija“ (buvusi Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla) kuria ir gamina plastmasinius sklandytuvus. Tai vienintelė tokia sudėtingą produkciją gaminanti gamykla Tarybų Sąjungoje, o joje sukurtais sklandytuvais „Lietuva“ skraidoma ir užsienio šalyse. Ar nevertėtų, gausinant platus vartojimo prekių asortimentą, kaip tik šio profilio gamykla imtis plastmasinių modelių gamybos? Gal pradžioje pradėti nuo savos konstrukcijos sklandytuvų modelių?

Bendradarbiaudami su geriausiais respublikos aviamodeliuotojais, žodį turėtų tarti ir viską sugabantys kooperatyvai.

A. ANTANAITIS

Naujasis „Vartburg — 1,3“

Pernai gruodžio mėnesį buvau Vokietijos Demokratinėje Respublikoje. Pastebėjau vietos gyventojų nepaprastą susidomėjimą naująja VDR gamybos mašina „Vartburg-1,3“. Ji — pirmoji šios šalies automobilių gamybos istorijoje mašina, kuri palieka Aizenacho vartus su keturtakte „širdimi“. Tad suprantama, kad visi, su kuriais teko bendrauti — o tai buvo technikos žinovai! — tik ir rodė naujovę gatvėse bei autostradose.

Prisipažinsiu, man ji, bent iš pirmo žvilgsnio, įspūdžio nepadarė. Atrodo, toks pat, kaip ir ankstesnių modelių, kiek „suplotas“ kėbulas, neįspūdingos spalvos. Bet kai nuvykome į Aizenacho autosaloną, kai galėjau iš arčiau susipažinti su VDR autopramonės naujove, supratau, kad jai pelnytai teko 1988 m. Leipzigo rudens mugės aukso medalis.

Pasirodo, VDR automobilių gamybos susivienijimas „IFA-mobile“ nekeitė kėbulo iš pagrindų

dėl to, kad senasis save visiškai pateisina, kad žymiai pigiau yra naudoti seną kėbulų gamybos technologiją. Juo labiau, kad mašina labai manevringa. Bet tuo pat metu padaryta daug vairuotojui naudingų pakeitimų. Jie susiję su šviesomis — jos dabar galingesnės, geriau suporintos, posūkių rodikliais, taip pat išties šviesos kompleksu užpakalinėje mašinos dalyje. Bamberis ir buferis — plastmasiniai, bet pakankamai kieti, bagažinėje — daugiau vietos.

VDR automobilių gamintojai ištikimi savo tradicijai — mašina neturi kardaninio veleno. Vedantys — priekiniai ratai. Variklis įmontuotas priekyje vertikaliai, jis pakabintas ant specialių standžios gumos „ozių“ 15 laipsnių kampu į priekį. Jo darbinis tūris — 1272 kubiniai centimetrai, galingumas — 43 kw/58 AJ. Maksimalus mašinos greitis — 135 km/val. 100 km greitį automobilis iš vietos pasiekia per 20 sek. 100 km nuotolini



sunaudoja 6,8 l degalų.

Zinoma, naujoje mašinoje daug įvairiausių naujovių. Tai pavaros, ypač efektingos priekinių ir užpakalinių ratų stabdymo sistemos, amortizatoriai. Tačiau nusimanančių žmonių dėmesį ypač traukia pagal „Folksvageno“ licenziją gaminamas keturių cilindrių keturtaktis, vandeniu aušinamas 137 kg svorio variklis. Mašinos kaina priklauso nuo modelio. Limuzinas kainuoja 28, kombi-turistas — apie 30 tūkstančių markių, o tai atitinka 8,7 ir 9,3 tūkstančius rublių. Tu-

rint galvoje VDR piliečių algas bei jų markės perkamąją galią, tai tikrai pigu. Tiesa, niekas šiandien tiksliai negali pasakyti, kada galės nusipirkti naująjį automobilį. Mat VDR nėra paskyrę automobiliams. Kiekvienas suaugęs žmogus užsirašo į eilę pageidaujamos markės mašinai įgyti savo miesto automobilių detalių parduotuvėje ir laukia pranešimo. Kiek metų reikės laukti, priklausys nuo kiekio šiuo atveju — nuo „Vartburg-1,3“ gamybos tempų.

A. ICIAVICIUS

Tokie yra autolenktynininkai

Trisdešimt ketverių metų prancūzas Alenas Prostas apie save sako, kad jis „fatalistas“. Du kartus pasaulio čempionas ir 1988 m. antros vietos „Formulės-1“ lenktynių laimėtojas davė interviu spaudai. Jo pokalbis — tai ir žvilgsnis į autolenktynininkus iš jų pačių pozicijų.

— Ar pripažįstate baimės jausmą?

— Ne, vadinkime tai geriau koncentracija. Baimė, kurią kai kas jaučia, galvodamas apie galimą autoavariją arba ligoninę, man svetima.

— „Formulės-1“ lenktynės kažkuo primena cirką. Lenktynininkai vieši vieną savaitę Europoje, kitą — Azijoje, trečią — JAV ir t. t. Ir visą šį laiką veikiantys asmenys — tie patys, tas pat nuolat lydin-tis pavojus, kiekvieną kartą tas pat žaidimas su mirtimi...

— Neturiu nė mažiausios abejonės: geriau gyventi dešimt-penkiolika metų intensyviai, nei su didele rizika, negu šešiasdešimt metų — be ypatingų išgyvenimų, įspūdių, kaip žmonės, kurie gyvena vadinamąjį „normalų“ gyvenimą.

— Su tokia filosofija galima apsiriboti labai trumpu gyvenimo laikotarpiu.

— Visi esame nelabai toli mirties. Tik mes — lenktynininkai — esame kiek arčiau jos. Kartais gyvenime reikia rizikuoti: juk būdų numirti labai daug.

— Ar Jūs rimtai galvojate, kad „Formulės-1“ lenktynės duoda naudą?

— Visam pasauliui, aišku, neduoda. Bet jų dėka ieškoma, bandoma, kuriama, pagaliau gaminama. Ir dar viena: tokios lenktynės sutraukia ne tik tuos 80—100 tūkstančių žiūrovų, kurie įsikuria šalia trasos, bet ir per šimtą milijonų prie televizorių ekranų.

— Ar nervinatės, kai šalia Jūsų važiuoja naujokas?

— Tai visada problema. Bet juk visi mes kažkada taip pat pradėjome.

— Ar yra konkurentų, kurie į nieką nekreipia dėmesio?

— Važiuojama, prisipažinsiu, egoistiškai. Bet egoizmas tuo pat metu yra kokybė, kuri padeda kopiti į viršų. Be jo toli nenuvažiuosi.

— Nikį Laudą piktai kritikavo už tai, kad jis daug kartų lenkė degančią jo kolegą Rodžerio Viljamso mašiną, nestoją... „Man mokama už tai, kad važiuoju, o ne už tai, kad stabdau“. Ar Jūs sustabdytumėte savo automobilį, jei-gu pamatytumėte lenktynininką pavojuje?

— Jeigu matau, kad galėsiu padėti — būtinai. Kiti važiuoja pro šalį, nes jie nenori realiai vertinti mūsų nelengvo amato.

— Daugelis lenktynininkų nemėgsta kalbėti apie galimą mirtį per lenktynes. Jūs irgi toks požiūris?

— Aš žinau, kad tai ir mane gali ištikti...

„Formulės — 1“ grandai

Sakoma, kad žymiausi lenktynininkai automobiliais — tai tie, kurie laimi „Formulės-1“ pasaulio čempionatus. Juos įprasta vadinti grandais. Turint galvoje, kad šių lenktynių nugalėtojų yra nuo 1950 metų, susidarė nemažas grandų sąrašas. Aišku, ne visi jų vienodai pasidarbavo „formulei“. Bet visų pirma būtina prisiminti, jog pirmasis pasaulio čempionas buvo italas Ninas Farina, startavęs mašina „Alfa Romeo“.

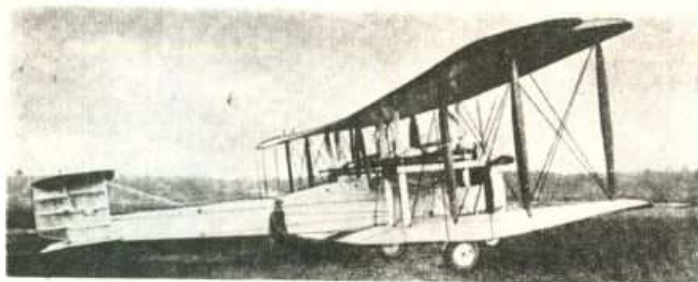
Net penkis kartus — to niekas taip ir nepakartojo! — pasaulio čempionu buvo argentinietis Manuelis Fanžio (1951, 1954—1957 m.). Bet... su daugelio firmų automobiliais. 1951-aisiais jis lenktyniavo „Alfa Romeo“, 1954-aisiais — „Mesarati-Mercedes“, 1955 — „Mercedes“, po metų — „Ferari“ ir paskutinį kartą — „Mesarati“. Taigi grandų grandas yra Manuelis Fanžio.

Po tris kartus pasaulio čempiono titulą yra pelnę keturi sportininkai. Australas Džekas Brebhemas — 1959, 1960 m. su „Kuper-Klimaks“, 1966 m. — „Brebhem-Repo“; anglas Džekas Stiuartas — 1969 m. su „Matra-Ford“, 1971 ir 1973 m. — „Tailer-Ford“; austras Nikis Lauda 1975 ir 1977 m. — su „Ferari“ ir 1984 m. — „Maklaren-Porsė“ bei brazilas Nelsonas Pikė 1981 m. su „Brebhem-Ford“, 1983 m. — „Brebhem-

BMV“ ir 1987 m. — „Viljams-Honda“.

Penki sportininkai buvo pajėgiausi po du kartus. Seriją pradėjo italas Albertas Askalis su „Ferari“, laimėjęs 1952—53 m. čempionatus. Toliau seka anglas Grehemas Hilas — 1962 m. — su BRM ir 1968 m. — „Lotus-Ford“; taip pat anglas Džimis Klerkas — 1963 ir 1965 m. — su „Lotus-Klimaks“; brazilas Emersonas Fitipaldis — 1972 m. — su „Lotus-Ford“ ir 1974 m. — „Maklaren-Ford“ bei prancūzas Alenas Prostas, nugalėjęs 1985 ir 1986 metais su „Maklaren-Porsė“.

Vienkartiniais grandais yra buvę: 1958 m. — anglas Maiklas Hawthornas su „Ferari“, 1961 m. — amerikietis Filas Hilas su „Ferari“, 1964. — Džonas Sartis iš Anglijos su „Ferari“, 1967 m. — Naujosios Zelandijos lenktynininkas Denisas Halmas su „Brebhem-Repo“, 1970 m. — austras Joachimas Rindas su „Lotus-Ford“, 1976 m. — Džeimsas Hantas iš Anglijos su „Maklaren-Ford“, 1978 m. — amerikietis Marijas Andretis su „Lotus-Ford“, 1979 m. — Džudis Sektėris iš PAR su „Ferari“, 1980 m. — australas Alenas Džonsas su „Viljams-Ford“, 1982 m. — suomis Kėkė Rosbergas su „Viljams-Ford“ ir pagaliau 1988 metais — brazilas Airtonas Sena, lenktyniavęs „Maklaren-Honda“.



Pirmasis skridimas per Atlantą be nusileidimo



Viename stambiausią, didžiuliais metalo ir stiklo partais stebinančio Londono aerouosto kampe yra kuklus paminklas lakūnams Džoniui Alkokui (John Alcock) ir Artūriui Braunui (Arthur Brown), kurie 1919 metų birželio mėnesio 14–15 dienomis be nusileidimo perskrido Atlanto vandenyną.

Anglų karo aviacijos šturmanas Artūras Braunas Pirmojo pasaulinio karo metu pašautu lėktuvu buvo priverstas nusileisti priešo teritorijoje. Nelaisvėje jam kilo mintis lėktuvu perskristi Atlanto vandenyną. Ilgus mėnesius A. Braunas studijavo oro masių kryptis virš Atlanto, apgalvojo įvairiausių skridimo variantus, atliko skaičiavimus. Karui pasibaigus, jau laisvas A. Braunas nusprendė savo svajonę įgyvendinti. Jis susirado draugą, taip pat buvusį Anglijos karo lakūną Džoną Alkoką, kuris daug nedvejodamas ryžosi šiam pavojingam tiems laikams

technikos žygiui. D. Alkokas buvo prityręs lakūnas. Jis skraidė nuo 1912 metų ir per Pirmąjį pasaulinį karą buvo numušęs septynis vokiečių lėktuvus.

Šiam perskridimui lakūnai pasirinko karo lėktuvą bombonešį Vickers „Vimy“. Tai buvo medinės konstrukcijos biplanas su dviem dvylukos cilindriniais 360 A1 varikliais. Jis buvo 13,30 metro ilgio su 20,72 metro sparnais. Tuščias svėrė 3 220 kg. Skridimo svoris — 5 445 kg. Maksimalus lėktuvo skridimo greitis — 168 km/val.

Kruopščiai pasiruošę, 1919 metų birželio mėnesio 14 dieną iš Niufaundlendo lakūnas D. Alkokas su šturmanu A. Braunu pakilo skridimui per Atlantą į Airiją be nusileidimo.

Tuo pat pakilimo oras ėmė blogėti. Netrukus nustojo veikusi ir radijo aparatura. Nors vėjas į nugarą ir padidino skridimo greitį, skristi reikėjo per rūką ir vadovautis tik priešais parodomais. Tai labai vargino lakūnus. Jie tik naktį trumpai matė danguje žvaigždes ir pagal jas nustatė savo skridimo koordinates. Pasiėję, kad nuskrusta apie pusantro tūkstančio kilometrų, ir lėktuvą skrido tiksliai numatyta kryptimi. Vėliau, paryčiu, Vickers „Vimy“ savo kelyje sutiko didžiulį uraganą. Praskridus audrą, prasidėjo smulkus lietus, kuris kartais maišėsi su sniegu, ir lėktuvą pateko į apledėjimo zoną. Aptrauktas ledo sluoksniu lėktuvą tapo sunkesnis, blogiau valdomas, pasikeitė variklių gausmas, daugiau buvo sunaudojama kuro. D. Alkokas, norėdamas palikti pavojingą apledėjimo zoną, ėmė kilti aukštyje ir pasiekė beveik keturių tūkstančių metrų aukštį. Tačiau apledėjimas nenutrūko. Jis pamatė, kad storas ledo sluoksnis jau dengia ne tik sparnus bei lėktuvo spyrius, bet ir variklių oro angas. Šturmanas A. Braunas tai irgi puikiai matė ir suprato jų sunkią padėtį. Jis atsigsė diržus, pasiėmęs peilį išlipo iš kabinos ant apatinio sparno ir, laikydamasis spyrių bei atstatų, priartėjo prie dešinio variklio. Variklio oro anga buvo labai apledėjusi. Po kelių stuktelių ledas nukrito ir variklio darbas iškart pagerėjo. Tą patį teko padaryti ir su antrojo variklio anga. Ieškodamas išeities, D. Alkokas nusprendė vėl gerokai nusileisti, norėdamas išeiti iš debesų ir surasti zoną, kurioje nebūtų apledėji-

mo. Iš debesų lėktuvą išnėro tik apie 300 metrų aukštyje. Nors ir dulkę smulkus lietūs, apledėjimo čia nebuvo. Ledai nuo lėktuvo dalių išlėto nutrūko. Galima buvo ramiai skristi, kol horizonte pasirodė žemė. A. Brauno navigacija pasirodė tiksli. Jie atskrido prie nedidelių salėlių — žašal ir Turbot į vakarus nuo Airijos krantų. Nuo kurso buvo nukrypta tik keliolika kilometrų. Tas nukrypimas trijų tūkstančių kilometrų distancijoje jokios reikšmės neturėjo. Šturmanas džiaugsmingai tapšnojė pilotui per petį ir, norėdamas perrėkti variklių gausmą, iš visų jėgų šaukė.

Lakūnai, pasiekę Airijos krantus netoli Žvejų miestelio Clifdeno, nusiziūrėjo pievą ir nutarė leistis. Dvimonoris lėktuvą žvelniai palietė žolę, tačiau, mažėjant greičiui, ratai ėmė klimpti į minkštą gruntą. Aikštelė buvo minkšta ir lėktuvą, ratams įklampus į žemę, sustoję, pasviręs į priekį, aukštai pakelta uodega. Mirtinoje tyloje šturmanas į borto žurnalą užrašė pastutinius žodžius: „Atlantas perskristas. Aštuntą valandą keturiasdešimt minučių nusileista Airijoje“. Išlipo draugai džiaugsmingai psikabino. D. Alkokas išsitraukė butelį viskio ir abu gerdami iš jo atšventė savo pergalę.

Taip jau atsitiko, kad šio tikrai didvyriško skridimo dalyviai kukliai grįžo prie savo darbų, ir niekas jiems nekėlė tiek ovacijų, kaip 1927 metais žymiai vėliau ir tobulesniais lėktuvais Atlantą perskridusiems — „Atlanto nugalėtojui“ C. Lindbergui arba K. Cemberleniui.

Tik kuklus paminklas didžiuliame aerodrome primena šį didvyrišką skridimą. O Anglijos enciklopedija rašo: „1919 metų birželio 14 dieną du buvę Anglijos karo lakūnai pilotas D. Alkokas ir šturmanas A. Braunas startavo dvimonoriu biplanu Vickers „Vimy“ iš Harbom Grace Niufaundlende ir po 15 valandų 57 minučių skridimo sunkiomis atmosferos sąlygomis, nuskrudę 3041 kilometrą vidutiniu 190,7 kilometru per valandą greičiu, nusileido vakarinėje Airijos pakrantėje. Tai buvo pirmasis aviacijos istorijoje perskridimas per Atlantą be nusileidimo“.

Paruošė A. BAČINIS

F2C klasės modelis

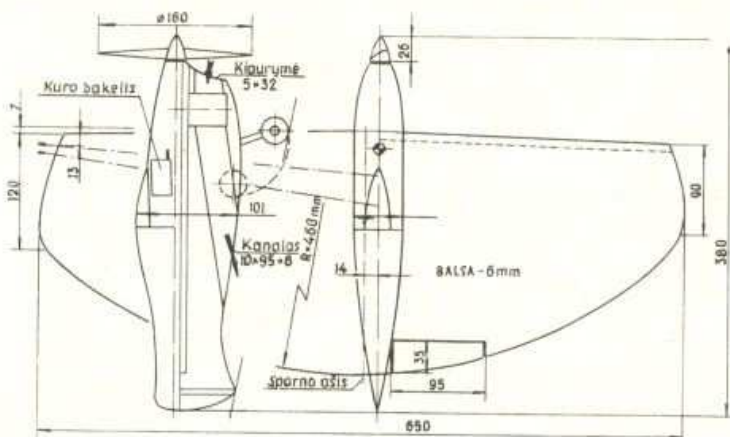
1987 m. Italijos čempionate dalyvavo Marcelas Maljis ir Elvis Piracinis (Marcello Magli ir Elvis Pirazzini) su kiek neįprastos konstrukcijos F2C klasės modeliu. Kaip teigia autoriai, jų tikslas buvo sukurti lengvą, gerai valdomą modelį, kurį startuoti galima patogiai aptarnauti. Užimta pirmoji vieta patvirtina, kad konstruktoriams pavyko įgyvendinti savo sumanymus. Ypač buvo atsižvelgta į gilumos vairo vietą ir plotą, svorio centro padėtį, variklio aušinimo kanalo skerspjūvį ir formą, patikimą važiuoklės veikimą. Autoriai, remdamiesi kitų modeliutojų pasiekimais, teigia, kad šios klasės modelių svorį galima sumažinti iki 320 g, sumažinus variklio svorį iki 100 g.

Pasirinkta sparnų forma, asimetris tvirtinimas (sparnų ašis 14 mm patraukta į vidinę pusę) didina stabi-

lumą skridimo metu. Abi sparno pusės iš 6 mm storio vidutinio kietumo balzos medienos yra vienodos formos. Dešiniojo sparno priekinė briauna stiprinama 2x10 mm kietesnio medžio lentele arba apklijuojama stiklo pluošto audiniu. Vairo traukės dėmos į tefloną ar aliuminio vamzdelius. Sparnų galai skirtingo dydžio [90 ir 120 mm] iš liepos ar topolio medienos.

Liemu gaminamas iš atskirų balzos gabalų ir storičiausioje vietoje turi elipsės, įrašytos į 51x101 mm stačiakampį, formą. Viduje montuojamas valdymo svirtas, kuro bakas ir detalės varikliui ir važiuoklei tvirtinti. Išorėje sutvirtinamas apklijuojant stiklo audiniu. Važiuoklė įtraukiama nuo valdymo rankenėlės arba, modeliu pakilus, įsitraukia automatiškai.

Modelio plokštumos dengiamos



plonu sintetiniu audiniu, kuris kelis kartus lakuojamas ir šlifuojamas. Išorinis paskutinis sluoksnis dengiamas chemiškai atspariu lako sluoksniu. Prieš skridimų bandymus atkreiptinas dėmesys į svorio centro padėtį. Jis turi būti 16 mm paslinkęs nuo

priekinės sparno briaunos. Didėsnis poslinkis didina gilumos vairo jautrumą ir būna sunkiau valdyti.

J. MISIONAS,
inžinierius

Po 28-erių metų

Prieš dvidešimt aštuonerius metus — 1961 metų balandžio 12-ąją — Jurijus Gagarinas atliko savo skrydį į kosmosą. Jis truko tik 108 minutes. Bet kokios tai buvo minutės! Visatos užkariavimo pionierius atvėrė kelią į kosmosą žmonijai, kurios net 213 atstovų jau pasinaudojo Gagarino žiniomis. Iš jų daugiausiai laiko kosmose praleido tarybiniai kosmonautai. Po J. Gagarino skrydžio sekė 1, 4, 5, 18, 24, 30, 63, 96, 140, 175, 185, 211, 237, 326 ir pagaliau 366 parų skrydžiai. Pastarojo dalyviai Vladimiras Titovas ir Musa Manarovas paliko Žemę 1987 metų gruodžio 21-ąją ir grįžo į ją lygiai po metų — 1988 gruodžio 21-ąją, atlikę drauge su Žeme skrydį aplink Saulę.

Verta priminti, kad JAV astronautai, taip pat nemažai pasidarbavę visatos įsisavinimo reikalui, buvo pasiekę 84 parų buvimo kosmose laiką. Po to NASA pakeitė savo programą, perėjo prie „Speisat“ sistemos daugkartinio naudojimo kosminių laivų. O jie, kaip žinome, kosmose būna neilgai — iki savaitės.

Bet svarbiausia ne tai, kas ilgiau išbus visatoje. Tarybiniai kosmoso ir ypač kosminės medicinos specialistai per visą skrydžių į visatą istoriją ieškojo atsakymo į tris klausimus. Pirmas — koks sveikatingumo ir ekonomikos požiūriu optimalus buvimo ir darbo kosminėje orbitoje laikas? Atsakymas gautas: penki-šeši mėnesiai. Antras klausimas: kiek ilgai žmogus gali gyventi nesvarumo sąlygomis be neigiamos įtakos organizmui? Į jį atsakymo dar nėra. Pagaliau trečias klausimas: kokių priemonių būtina imtis, kad žmogus galėtų leistis į Marsą, turint galvoje, kad tokia kelionė truks apie pusrėčią metų? Atsakymas skamba taip: ma-

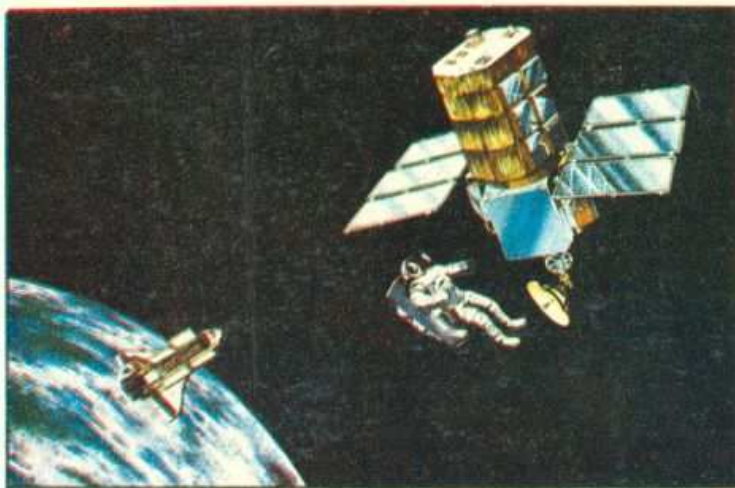
tyt, visų pirma būtina kompensuoti kalcio kiekį organizme — specialiais stiprinančiais preparatais, nuolatinėmis treniruotėmis ir jėgos pratimais.

Taigi, kaip matome, kiekvienas mūsų kosmonautų skrydis mokslininkams davė daug naudingų žinių ir, tik išanalizavus visus „už“ ir „prieš“, buvo einama toliau kosmoso įsisavinimo keliu.

Beje, įdomūs statistiniai duomenys apie paskutinius devynerius kosmonautų ilgalaikių skrydžių metus. Šeši ilgiausi TSRS piliečių skrydžiai į visatą, kuriuose dalyvavo 13 kosmonautų, skridusių, be to, dar ir anksčiau, išbuvo kosmose viso labo per dešimt metų. Tai daugiau nei pusė bendro 213 kosmose buvusių 21 šalies atstovų laiko. Ir dar įdomus faktas: penkių paskutinių tarybinių kosmonautų ilgalaikių skrydžių įgulų dalyviai — Leonidas Popovas ir Valerijus Riuminas (185 paros), Anatolijus Berezovojus ir Valentinas Lebedevas (211 parų), Leonidas Kizimas, Vladimiras Solovjovas ir gydytojas Olegas Atkovas (237 paros), Jurijus Romanenka (326 paros), Aleksandras Laveikinas (174 paros) bei jį pakeitęs Aleksandras Aleksandrovas (160 parų), Vladimiras Titovas ir Musa Manarovas (366 paros) iš viso kosmose išbuvo penkeriais metais daugiau, negu visi 123 JAV astronautai ir devyni jų svečiai iš užsienio.

Suprantama, kad tokiu atveju mūsų mokslininkų žinios apie žmogaus organizmą, jo darbingumą kosminėje orbitoje kur kas gilesnės nei kitų valstybių atstovų. Ir būtent dėl to visų valstybių atečiai planuojamuose skrydžiuose į kitas mūsų galaktikos planetas numatomas ir TSRS kosmonautų bei mokslininkų dalyvavimas.

Ar pavyks?



1986-aisiais prasidėjęs žymus Saulės aktyvumo ciklas kitąmet pasieks apogėjų. Tad suprantama, kad mokslininkai prisiminė JAV gamybos Žemės palydovą, pavadintą „Solar maks“, kuris skirtas Saulės aktyvumui tirti.

Ilgesnį laiką dirbęs visatoje šis palydovas buvo bebaigias funkciniuoti. 1984-aisiais JAV astronautai per vieną „Salt“ sistemos laivo skrydį „pasigavo“ palydovą, įkėlė jį į „kosminio keltą“ krovines patalpas, papildė reikiamais blokais bei detalėmis ir vėl paleido.

Šiuo metu „Solar maks“ skrieja 470 km aukštyje ir duoda mokslininkams daug naudingų žinių. Bet 1990 metų sausį vėl baigsis jo resursai. Palydovas, jeigu jis nebus naujai paruoštas, ne tik nebesius naudingos informacijos, bet ir nustos egzistavęs.

JAV mokslininkai kreipėsi į NA-

SA, prašydami per vieną artimiausių „Satlų“ skrydžių dar kartą prikelti „Solar maks“ gyvenimui. Tai reiškia, kad vienas astronautų, naudodamasis autonominiu skriejimo visatoje aparatu, vadinamu „kosminėmis rogėmis“, privalės nusukti iš keltų iki palydovo, nubuksuoti jį į „Satlo“ krovines patalpas. Čia į palydovą turi būti įmontuoti keli nauji blokai, davikliai, įrengtos naujos antenos, pakeistos saulės baterijos ir pan. Atlikus remontą, palydovas turės būti pakeltas į aukštesnę orbitą.

Visi šie darbai, neskaityt „Salt“ sistemos laivo skrydžio išlaidų, kainuos 28 milijonus dolerių. Tai ne taip jau mažai. Bet žymiai pigiau ir paprasčiau, negu pagaminti ir paleisti naują tokio tipo Žemės palydovą. O be „Solar maks“ JAV bei pasaulio mokslininkai neteks daugelio svarbių mokslinių duomenų.

Kosmoso darbštuoliai



Po pirmojo skrydžio. Į taką leidžiasi tarybinės kosminės technikos naujagimis — daugkartinio naudojimo kosminis laivas „Buran“.

Sunku tiksliai pasakyti, ar mūsų mokslininkų grupės susitarė, ar tai paprasčiausias atsitiktinumas, bet vasario 10-ąją buvo paleisti „Kosmos“ serijos Žemės palydovas bei transportinis kosminis laivas „Progres“. Ne, tai nebuvo kasdieniniai paleidimai: „Kosmos“ šeimos atstovas buvo dutūkstantasis, o „Progres“ — keturiasdešimtas!

Pirmasis „Kosmos“ serijos Žemės palydovas buvo iškeltas į visatą 1962 metų kovo 16-ąją. Mokslininkai jam patikėjo tirti spinduliavimą. 1965 m. gruodžio 17 d. į kosmosą iškeliavo pirmojo palydovo šimtas brolis. Jo uždavinys buvo tirti orus. 500-asis „Kosmos“ šeimos narys, paleistas 1972 m. liepos 10 d., turėjo sudėtingesnę ilgalaikio stebėjimo užduotį. 1978 m. kovo 31 d. į visatą žengė 1000-asis palydovas buvo skir-

tas navigacijai, 1983 m. rugsėjo 28 d. — 1500-asis turėjo vandenynų stebėjimo misiją ir pagaliau 2000-asis — yra kartografinės paskirties.

Vien „jubiliejinį“ palydovų paskirtys rodo, kaip daug yra nuveikusi „Kosmos“ šeima. Įsigilinę į kiekvieną dviejų tūkstančių, sužinotume, kad darbų jie atliko kur kas daugiau ir sudėtingesnių. Ne veltui mokslininkai juos — mažus ir didelius, lengvesnius ir sunkesnius — vadina kosmoso darbštuoliais, didžiais visatos tyrimo pionieriais. Bendra „Kosmos“ serijos palydovų masė sudaro apie 4000 tonų. Tai atitinka svorį 150-ties TU-134 lainerių, kurie pajėgtų pervežti 10 tūkstančių keleivių. „Kosmos“ serijos Žemės palydovų nauda mokslui bei liaudies ūkiui didžiulė.

Iki „Čelindžerio“ katastrofos

1986 metų sausio 28 dieną, startavęs dešimtą kartą iš Floridos valstijos Kenedžio kosminio centro, po 75 sekundžių, būdamas 14 km aukštyje, sprogo daugkartinio naudojimo oro-kosminis laivas „Čelindžeris“. Praėjo daugiau kaip dveji metai, bet dar ir dabar mums įdomu, dėl ko įvyko „Čelindžerio“ katastrofa, kas į ją vedė?

Šioje publikacijoje noriu informuoti „Sparnų“ skaitytojus apie JAV daugkartinio naudojimo oro-kosminį aparatą (DO-KA) „Speis šatlą“, jo keturių oro-kosminių laivų („Kolumbija“, „Čelindžeris“, „Diskaveris“ ir „Atlantis“) 25 skrydžius — iki paskutiniojo „Čelindžerio“ starto ir tragedijos.

I. BENDRA DOKA CHARAKTERISTIKA

JAV daugkartinio naudojimo oro-kosminio aparato „Speis šatl“ programos realizacija pradėta 1972 m. DOKA paskirtis — išvesti vieną arba kelis naudingus civilinius arba karinius krovinius į kosminę orbitą, startuojant iš Kenedžio kosminio centro Floridos valstijoje arba iš karinių oro pajėgų bazės Vandenberg (Kalifornijos valstija).

Konstruktoriai DOKA, kurio startinis svoris 2000 tonų, sudarytas iš tokių dalių:

1. Oro-kosminio laivo (OKL); 2. Išorinio degalų bako; 3. Dviejų startinių kietų kuro raketinių variklių (KKRV) greitintuvų; 4. Šiluminės izoliacijos.

1. OKL. Oro-kosminiai laivai — tai steriliai, trumpasparniai lėktuvai, sveriantys bemaž 70 tonų (startinis svoris apie 100 tonų), fiuzeliažo ilgis 37, o sparnų plotis 24 metrai. Fiuzeliažo viduje

įrengta 18,3 m ilgio ir 4,6 m skersmens platforminė darbo patalpa, kurios lubose įrengtos suveriamos durys. Jas atidarius, patalpa tampa platforma atvirame kosmose. Ant šios platformos galima patalpinti naudingą krovinį iki 29,5 tonos svorio, keliant į orbitą, arba nuleisti į Žemę iš orbitos. Bet maksimalus OKL nusileidimo svoris su kroviniu neturi viršyti 86 tonų. Ant platformos taip pat gali būti įrengta įvairi mokslinė, tiriamoji ar karinė aparatūra ir įranga, specialia laboratorija, teleskopai ir pan. Platforma, atvėrus suveriamąsias duris, tarnauja išėjimu į atvirą kosmosą, nuo jos paleidžiami OKL išnešti į kosmosą palydovai, nuo jos į atvirą kosmosą išsimastruoja astronautai, ant jos manipuliatorių pagalba padedami ir tvirtinami kosminiai objektai, kuriuos reikia pristatyti į Žemę.

Fiuzeliažo gale įrengti trys pagrindiniai skysto kuro reaktyviniai varikliai SSME, turintys bendrą 640 tonų traukos jėgą. Šių variklių trauka panaudojama DOKA išvedant į kosmosą starto metu, OKL orbitos parametrų pakeitimui kosmose ir stabdant grįžtantį į atmosferą OKL.

Be pagrindinių eigos variklių OKL fiuzeliaže įtaisyta 38 laivo valdymo 0,39 t galios reaktyviniai varikliai ir 6 impulsiniai 0,11 tonos galimumo orbitos korekcijos varikliai.

Į orbitą OKL fiuzeliažo bakuose paima 7,7 tonos kuro pagrindiniams, valdymo ir korekcijos varikliams. Starto metu 3 pagrindiniai skysto kuro varikliai naudoja vandenilį ir deguonį iš išorinio degalų bako.

OKL apskaičiuotas atlikti 100 skrydžių, o jėgos variklius SSME teks keisti po 55 skridimų, kas atitinka 7,5 valandos variklių darbo. Iki bendro 25-ojo tragiško ir dešimtojo „Čelindžerio“ skridimo,

„Kolumbija“ atliko — 7, „Diskaveris“ — 6, „Atlantis“ — 2 skridimus.

2. Išorinis degalų bakas — vienkartinio naudojimo cigaro formos 33,5 tonų svorio, 47 m ilgio, 8,38 m skersmens, 2000 m³ talpos indas. Jis pertvertas į dvi dalis. Didžioji — užpildoma 1450 m³ vandenilio, kuris sveria 101,6 tonos, o mažesnė — 530 m³ deguonies (604 tonos). Sunaudojus vandenilį ir deguonį, bakas po 9 minučių nuo starto atsiskiria nuo OKL.

3. KKR. Du kieto kuro raketiniai varikliai naudojami kaip greitintuvai DOKA starto metu. Tai 45 m ilgio, 3,7 m skersmens, 82,9 t svorio raketa, kuri užtaisoma 503 t kieto kuro. Ji išvysto iki 1315 tonų reaktyvinę traukos jėgą. Atliek greitintuvų funkciją starto metu, KKR po dviejų minučių nuo starto, apie 60 km aukštyje, atsiskiria nuo DOKA ir parašiuotais nuleidžiami į vandenyną maždaug 250 km nuo starto vietos, kur jų laukia specialūs laivai-buksyrai, kurie juos nugabena į krantą remontui. Greitintuvai po remonto užpildomi kietu kuru ir iš naujo atlieka savo paskirtį. Jie skirti atlikti po dvidešimt kilimų. Bet po „Čelindžerio“ tragedijos, kurios priežastis buvo prakiuręs greitintuvas, šis resursas, matyt, bus peržiūrėtas.

4. Šiluminė izoliacija reikalinga dideliais greičiais atmosferoje kylant ir leidžiantis atsiradusios trinties su oru šiluminei energijai sugerti ir neleisti perkaisti DOKA objektams.

Šiluminė izoliacija pasyvi, techniškai atlikta iš 31 tūkstancijos termoizoliacinių plytelių, kuriomis apkljuotos labiausiai šiluminės trinties energijos veikiamos OKL ir išorinio skysto kuro bako dalys. 38 kv. m. priekinis fiuzeliažo ir sparnų plotas padengiamas plytelėmis, kurios išlaiko 1650 laipsnių temperatūrą (jos sveria 1400 kg). Laivo apačia, sparnas, uodega (480 kv. m.) padengiami 1260 laipsnių temperatūrai atspariomis plytelėmis (5000 kg) ir kt. Iš viso 1117 kv. m. ploto padengiama plytelėmis, kurios sveria 9,5 tonos.

Plytelių šiluminė izoliacija įrodė savo gyvybiškumą, atliko savo funkciją DOKA kilimo ir OKL nusileidimo metu 24 skridimuose. Deja, skridimai parodė, kad plytelės silpnos mechanškai, neišlaiko dinaminį atmosferos oro krūvių. Po kiekvieno skridimo šiluminė izoliacija reikalaujavo nemažo remonto, išbyrėjusių, atsiklijavusių ir suirusių plytelių keitimo. Pirmasis bandomasis skridimas 1981 m. balandžio mėnesį parodė, kad šiluminė energija, įeinant „Kolumbijai“ į atmosferą, praktiškai 25 proc. mažesnė už teoriškai apskaičiuotą, ir tai leido sekančiuose skridimuose 454 kg sumažinti šiluminę izoliaciją bei padidinti naudingą krūvį.

(Bus daugiau)

Juozas ZILIONIS,
Lietuvos aeroklubo kosmonautikos komisijos pirmininkas

Kosminė trijulė grįžo į žemę

Balandžio 27 dieną 6 valandą 58 minutės Maskvos laiku, atlikę užplanuotus darbus mokslinio tyrimo komplekse „Mir“, kosmonautai Aleksandras Volkovas, Sergejus Krikaliovas ir Valerijus Po-

liakovas grįžo į Žemę. Kosminės trijulės savijauta gera.

Kol atsikries nauja įgula, tyrimų ir eksperimentų stotyje „Mir“ mokslinė programa bus toliau vykdoma automatinio režimu.

Per praėjusius vienuolika gyvamųjų metų transportiniai laivai „Progres“ aptarnavo tris orbitines stotis — „Saliut-6“, „Saliut-7“ ir „Mir“. Jie atskraidindavo į jas degalus ir krovinius, atsargines dalis ir tokius brangius artimųjų laškus, knygas, geriamą vandenį, maistą bei drabužius kosmonautams. Per keturiasdešimt skrydžių į kosmosą nugabenta šimtai tonų naudingo krovinio.

Transportiniai laivai „Progres“ padėjo mūsų kosmonautams pasiekti naujus buvimo visatoje rekordus, jie atliko didžiulį vaidmenį įtvirtinant tarplanetinių, orbitinių stotijų gyvybingumą.

Žinoma, kai metai prasideda tokiomis jubiliejais, savaime kyla klausimas: kuo tarybiniai kosmoso specialistai, mokslininkai bei kosmo-

nautai nudiugins žmoniją 1989-aisiais, kas mūsų laukia šioje srityje?

Pasak spaudos pranešimų, šiais metais orbitinį kompleksą „Mir“ — „Kvant“ aplankys dvi įgulos. Pirmoji — pavasarį, o antroji įgula skris rugsėjį. Po pernai metus trukusio skrydžio mūsų specialistai priėjo išvadą, kad daugiausia naudos duoda tos įgulos, kurios dirba nesvarumo sąlygomis penkis-šešis mėnesius. Matyt, būtent šio principo bus laikomasi ateityje.

Be to, šiemet numatyta „padidinti“ orbitinį kompleksą dar dviem specialiais moduliais. Pirmas jų — skirtas Žemei fotografuoti ir tirti. Jis bus apie 11 m ilgio ir 20 tonų svorio. Vėliau bus nuskradintas antrasis — technologinis-laboratorinis modulis. Jų pri-

jungimas prie orbitinio kompleksu susijęs su ištisa serija eksperimentų, agregatų bandymų, modulių perkėlimu.

Tikimasi, kad šiais metais kosmonautai išbandys naujos autonominis skrydžiams po visatą skirtus prietaisus, kurie savo išvaizda primena kuprinę. Pagaliau — labiausiai mūsų laukiamas antrasis „Burano“ laivo skrydis. Tyrimai parodė, kad automatiškai valdomą kosminį daugkartinio naudojimo laivą nėra tikslo dar kartą skraidinti be įgulos. Tad tikimasi, kad naujas „Burano“ skrydis bus pilotuojamas dviejų kosmonautų arba lakūnų bandytojų. Jų saugumo sumetimais „keltą“ įmontuotos dvi katapultavimo kėdės, kurios, reikalui esant, gali būti panaudotos per startą ir nusileidimą.

Apie tai, kokios užduotys „Burano“ skiriamos ateičiai, per spaudo konferenciją pasakojo A. Leonovas. Manoma, kad tarybinis kosminis keltas iš pradžių visatoje skries savaite. Vėliau jo skrydžiai truks mėnesį. Numatomi skrydžiai į orbitinį kompleksą „Mir“ — „Kvant“, taip pat tai, kad „Burano“ pasivys septynerius metus kosmose esančią orbitinę stotį „Saliut-7“ ir atskraidins į Žemę.

Mokslininkai yra numatę „Burano“ ir daugiau užduočių. Lygiai kaip ir baigiamiesiems statyti jo dviem broliams, kurių vardai tuo tarpu nežinomi. Tačiau viena aišku: „Burano“ drauge su transportiniais laivais „Progres“, su galiną „Kosmos“ serijos palydovų šeima sudaro rimtą visatos darbiuolių visumą!

KLAUSIATE — ATSAKOME

Užsienio spaudoje teko skaityti, kad per TSRS ir Afganistano kosmonautų bendro skrydžio baigiamąją fazę įgulos nariai patyrė kažkokį „saulės pokštą“.

Kas nutiko, kokios minėto „saulės pokšto“ priežastys? — klausia skaitytojai A. JAGMINAS iš Vilniaus ir V. STEPONKUS iš Panevėžio.

Pasak tarybinių kosmonautikos specialistų, kosminiam laivui „Sojuz-TM-5“ leidžiantis susidaryti kone dramatiškiausią situaciją per visą žmogaus skrydžių į visatą istoriją. Mat viskas buvo susiję su laivo nusileidimo procesu.

Paprastai į orbitinį kompleksą „Mir“—„Kvant“ trumpam atvykstančios įgulos į Žemę grįžta ne savo, o ankstesnių kosminių svečių arba orbitinės įgulos laivais. Jie — seniau visoje, todėl yra labiau paveikti kosminių dulkių, mikroelementų. Tad įgulos nariai privalo deramai paruošti laivą grįžimui į Žemę, pakeisti kiekvienam individualiai skirtas kontūrines kėdes ir pan.

Paprastai „Sojuz“ tipo kosminio laivo grįžimas į Žemę iš orbitos trunka apie valandą. Per tą laiką turi būti atlikta daug operacijų. Laivui atsiskyrus nuo komplekso, pradeda mažinti laivo greitį. Užduotis — sumažinti greitį nuo 8000 m/sek iki 4 metrų per sekundę. Tai atliekama per kelis manevrus. Pradžioje laivo stabdymo varikliai, kurių veikimas apribotas 200 sek., sumažina greitį iki 400 m/sek. Po penkiolikos minučių seka trijų laivo sekcijų išsiskyrimas, ir nuleidžiamasis aparatas, vadinamas įgulos kapsule, taip suorientuojamas, kad jo karščiui atsparus skydas būtų nukreiptas kritimo link. Dar po 20 minučių, kai nuleidžiamasis aparatas yra apie 100 km aukštyje, jis patenka į Žemės atmosferą, kuri savaime atlieka stabdymo funkcijas.

Kai įgulos kapsulė nusileidžia iki 10 km aukščio ir jos žemėjimo

greitis yra 250 m/sek, išsaunamas stabdymo parašiuo dangtis. Po to pradeda sklestis 1000 kvadratinų metrų ploto parašius. Kai jis visiškai išsiskleidžia, ir nuo nusileidimo kapsulės numetamas sunkus karščiui atsparus skydas, greitis sumažėja iki 10 m/sek. 6 km aukštyje kapsulės kritimo greitis siekia 6 m/sek. Palaipsniui jis sumažėja iki 3—4 metrų per sekundę ir todėl kapsulė saugiai nusileidžia į Žemę.

Tai — teorija, kurią ne kartą patvirtino praktika. Bet bendro TSRS ir Afganistano įgulos skrydžio atveju problema prasidėjo jau per pirmąją stabdymo operaciją. Vienas infraraudonųjų spindulių daviklių, kuris skirtas laivui suorientuoti į Žemę, per stabdymo variklių įjungimą nesuveikė. Specialistai mano, kad daviklį paveikė saulės arba kiti šviesos spinduliai mat tuo metu laivas buvo zonoje tarp dienos ir nakties, tarp šviesos ir tamsos. Tas pats atsitiko ir su atsarginiu davikliu. Jis, kaip ir pirmasis, veikia priklausomai nuo Žemės sklaidžiamos šilumos.

Šioje sudėtingoje situacijoje labai šaltakraujiškai pasielgė laivo vadas Vladimiras Liachovas, taip pat nusileidimui vadovaujantys specialistai, dirbantys kosminiame centre Zemėje.

Kai praėjus septynioms minutėms laivo kompiuteris dar kartą įjungė stabdymo variklius, Vladimiras Liachovas juos išjungė, nes laivas tuo metu buvo praskriejęs savo nusileidimo rajoną Kazachstane net 800 km. Taigi jis būtų galėjęs nusileisti už 3000 km — Mongolijoje, Kinijos Liaudies Respublikoje arba dar kur nors. Žemę pagyrė Liachovą už sumanumą, bet... pirmasis bandymas nusileisti baigėsi nesėkmingai.

Antrasis mėginimas prasidėjo po trijų valandų, kai laivas „Sojuz TM-5“ du kartus apskriejo Žemę. Šį kartą davikliai suveikė laiku, stabdymo varikliai ėmė veikti, bet užuot dirbė 200 sekundžių, jie išsijungė po 6 sek. Ir vėl pulkininkas V. Liachovas puikiai susiorientavo: jis ranka įjungė variklius. Tačiau po 39 sek. kompiuterio užprogramuota komanda juos išjungė. Laivas prarado stabilumą ir pradėjo vartalotis kosmose. Leistas buvo neįmanoma.

Trečią kartą bandyta nusileisti

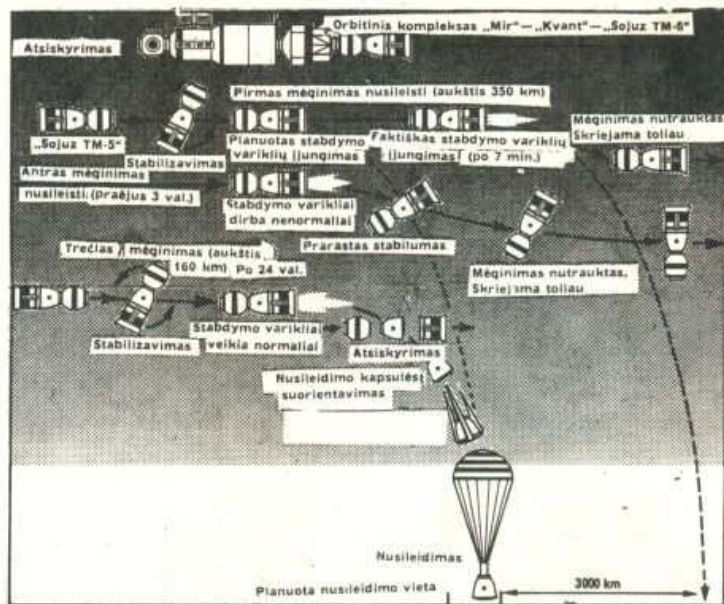
kitą dieną — laivas per parą net tris kartus praskriejo nusileidimo vietą. Kosminio centro kompiuterių specialistai visą tą laiką dirbo išsijusę. Jie sukūrė naują laivo nusileidimo programą, perdavė ją į laive esantį kompiuterį. Na, o kosmonautai V. Liachovas ir Abdula Ahadas Momandas skriejo visoje ir laukė naujų nurodymų. Nors... viskas vyko kritiškoje situacijoje. Dėl dalinio stabdymo laivas buvo jau tik 160 km aukštyje. Per kelis sekančius skriejimus aplink Žemę jis būtų nusileidęs žemiau, patekęs į Žemės atmosferos sluoksnius ir sudegęs. Grįžti į 350 km aukštyje esantį orbitinį kompleksą laivas „Sojuz TM-5“ negalėjo: nebuvo nei laiko, nei reikiamo kiekio degalų. Tiesa, maisto atsargų bei deguonies trijų kubinių metrų ploto nusileidimo kapsulėje buvo dviem paroms. To visiškai pakanka, kad būtų galima suspėti iš Žemės atskraidinti kosminį laivą su kosmonautu. Bet šis laivas nebūtų galėjęs susijungti su „Sojuz TM-5“, su pagalbos reikalingais kosmonautais, nes šiuo metu kosmonautika gali sujungti vieną laivą tik su stabilioje būklėje esančiu kitu kosminiu laivu. Tad laivams suartėjus kosmonautams tektų pereiti į pagalbą teikiantį laivą per atvirą kosmosą. O

tam reikia skafandrų, kurių V. Liachovas ir A. A. Momandas neturėjo...

Bet, kaip žinome, viskas baigėsi laimingai: trečiasis bandymas nusileisti vyko sklandžiai. Beje, verta pastebėti nepaprastą V. Liachovo šaltakraujiškumą. Kai po antro nesėkmingo mėginimo sumažinti laivo greitį iškilo nemažai problemų, jis ramiausiu balsu pasakė Žemei: „Nereikia jaudintis. Trečią kartą išdegės.“ Ir išdegė!

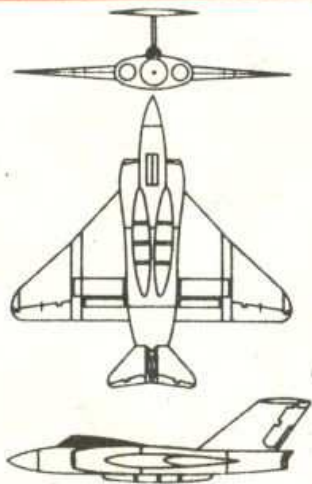
Žinoma, įvykis su kosminiu laivu „Sojuz TM-5“ iškėlė mokslininkams ir specialistams daug naujų uždavinių. Jis priverė peržiūrėti laivų atsiskyrimą nuo orbitinio komplekso laiką, kreipti dėmesį į daugelį detalių, kurios iki šiol atrodė antraeilės. Matyt, naujai sukurta autonominiai kosmonautų judėjimo atvirame kosmose prietaisai — vienas pirmųjų žingsnių, siekiant padaryti žmonių skrydžius į visatą dar saugesnius. Nepaisant to, kad technika dabar tobula, tūkstantį kartų patikrinta, visko gali būti, nes žmonija dar per mažai yra ištyrusi visatą.

Kad skaitytojams būtų labiau suprantama visa kosminio laivo „Sojuz TM-5“ nusileidimo odisėja, pateikiame piešinį. Jame pavaizduoti visi trys nusileidimo momentai.



A. Makarovas iš Šiaulių klausia, kokie lėktuvo tipas yra indeksu 408 žymimame plastmasinio modelio rinkinėlėje?

Minėtame rinkinėlėje yra Anglijos karinių oro pajėgų naikintuvas Gloster GA5 Javelin (žr. vaizdą trijose projekcijose ir nuotrauką). Jis pirmą kartą viešai buvo pademonstruotas 1956 metais Farnborough aviacijos salone. Lėktuvas turėjo 15,85 metrų ilgio sparnus, du po 4500 kg traukos turboreaktyvinius variklius ir išvystė 1050 km/val. greitį.



IVAIRENYBĖS

BERTO RUTANO
KONSTRUKCIJŲ KOLEKCIJA

Aviacijos mėgėjai, be abejonės, prisimena 1986 metų pabaigoje vykusį pirmą istorijoje „Vojadžerio“ skrydį aplink pasaulį nenusileidžiant papildyti degalų. Jis sukėlė didelį susidomėjimą ir vieno iš pilotų — Diko Rutano — broliu Elbertu, paprastai vadinamu Bertu, kuris sukūrė ir pagamino šį unikalų lėktuvą. Buvo rašoma, kad jis turi savą lėktuvų gamybos įmonę, kad „Vojadžeris“ — ne pirmas rekordinis skraidymo aparatas, sukurtas ir pagamintas Berto Rutano.

Išties, Bertas Rutanas aviacijai paskyrė visą savo gyvenimą. Vaikystėje — statė aviamodelius, būdamas 16 metų įgijo lakūno mėgėjo licenziją, Kalifornijos politechnikos universitete baigė lėktuvų techniko specialybę ir ėmėsi neįprastos konstrukcijos lėktuvų konstravimo bei gamybos. Jo sukurta per dvidešimt įvairiausių konstrukcijų skraidymo aparatų, kurių kiekvienas nepakartojamas savo originaliais sprendimais.

Tarp daugelio Berto skraidymo aparatų didelį susidomėjimą sukėlė ir paklausą turi jo motosklandytuvai „Soliter“. 1982 metais juo buvo laimėtas JAV čempionatas. Aparatas turi italų konstrukcijos, į sklandytuvą įleidžiamą KFM 107E mikrovariklį.

Beje, prisiminus „Vojadžerį“, įdomu pastebėti, kad jo pilotas Dikas Rutanas, kuris apdovanotas daugeliu FAI medalių ir kitais pasižymėjimo ženklais, šiuo metu konstruoja originalų transporto lėktuvą, kurio priekinė dalis bus įrengta lyg krovininė rampa.

O. LILIENTALIO JUBILIEJUI

„Svarbiausias išradimas aviacijos srityje per pastaruosius metus“, — tokiais žodžiais 1895 metais rusų aviacijos tėvas N. Zukovskis įvertino vokečių inžinieriaus Oto Lilientalio skraidymo aparatą. Beje, N. Zukovskis buvo vienas pirmųjų, užsisakęs sklandytuvą „Normal“. Jis ir šiandien stovi N. Zukovskio muziejuje Maskvoje.

1991-aisiais sukančia 100 metų nuo pirmojo Oto Lilientalio sklandytuvų skrydžio. Šiam jubiliejui VDR ir VFR jau pradėta ruošti. Numatoma surengti daug parodų, išleisti specialų pašto ženklų serijas, leidinių, monetų, surengti varžybas. Beje, pagal O. Lilientalio brėžinius pradėtas gaminti ir jo sklandytuvai „Normal“. Jį žadama demonstruoti tradiciniame tarptautiniame Buržė aviasalone Paryžiuje.

IR VĖL „DISKAVERIS“

Po beveik trejus metus trukusios pertraukos NASA vėl ėmėsi vykdyti JAV kosminę programą. 26-uosiu „Sali“ sistemos skrydžiu buvo „Diskaverio“ ekspedicija praėjusių metų rugsėjo — spalio mėn., 27-uosiu — slaptasis „Atlantio“ skrydis pėnui gruodį ir štai kovo 13-ąją iš Kanaveralo kyšulio ir vėl į visatą leidosi „Diskaveris“. Jame skrido penki astronautai. Tai laivo vadas kapitonas Maiklas Koatsas, prieš penkerius metus dalyvavęs žemių dienų skrydyje, pilotas-pulkininkas Džonas Bleicha, specialistai — pulkininkas Robertas Springeris bei pulkininkas Dželmusas Bučlis, kuriam šis skrydis buvo jau trečias, taip pat gydytojas Dželmusas Beginas.

Pagrindinė įgulos uždavinys buvo paleisti 2,5 tonos svorio Žemės palydovą. Tuo NASA baigė kurti orbitoje aplink Žemę kosminės komunikacijos sistemą. Dabar per ją bus palaikomas sistemingas radijo ryšys su daugartinio naudojimo kosminiais laivais bei visais JAV gamybos Žemės palydovais, esančiais kosminėje orbitoje. 28-asis „Spels-Sat“ sistemos laivo „Diskaverio“ skrydis sėkmingai baigėsi po penkių dienų Edvardso kardinėje oro pajėgų bazėje.

Tuo pat metu NASA paskelbė, kad ji šiais metais dar žada organizuoti šešis kosminių kelių skrydžius. Balandžio 28 d. turėjo startuoti „Atlantis“, kuris privalėjo paleisti Veneros zondą, liepos 19-ąją planuojamas „Kolumbijos“ startas su gynybos ministerijos slaptą misiją, rugpjūčio 10 d. — dar vienas Pentagono užfrachuotas „Diskaverio“ skrydis, spalio 10 d. turi startuoti „Atlantis“, kuris privalėtų paleisti Jupiterio zondą, lapkričio 13-ąją — „Kolumbija“, kuriai patikima išvesti į kosminę orbitą karinį ryšių palydovą, ir gruodžio 11 d. „Atlantis“ turėtų pakelti į visatą kosminį teleskopą.

Tokie yra NASA planai šiemis metams.

ISVADUOTI IS LEDO...

Keturiasdešimt ketveri metai praėjo nuo Antrojo pasaulinio karo pabaigos. Bet jis vis dar tebeprimena apie save.

...1942-ųjų liepos 15-ąją iš JAV į Didžiąją Britaniją buvo skraidinami šeli naikintuvai Lightnig P-38 ir du bombonešiai B-17, vadinamosios „skraidančios tvirtovės“. Deja, blogos meteorologinės sąlygos bei dėl to iškilių degalų stoka privertė lakūnus nutūpti į Grenlandijos ledynus. Aviatoriai buvo nukelti nuo ledo, o lėktuvai liko.

Prisiminė žmonės apie aštuonis lėktuvus nesenai. Tiksliau po to, kai

vienu muziejinę retenybę — naikintuvą P-38 — buvo parduota už 800 tūkstančių dolerių.

Praėjusių metų vasarą energingų žmonių ekspedicija, apsiginklavusi radarais ir gręžimo įrengimais, 80 metrų ledo ir sniego „marškoje“ aptiko įšalusius lėktuvus. Šią vasarą tikimasi išgelbėti iš „ledo kapo“ bent du lėktuvus, kurių pirmąjį gaus Danijos vyriausybė, davusi leidimą kasti. Darbai bus atliekami su pneumaticiais plaktukais ir grandininiais pjūklais.

Apie tai pranešė VDR telegramų agentūra ADN.

EKSPERIMENTAS, PO 76 METŲ

Praėjusiais metais vyko antrasis TSRS ir Prancūzijos kosminis skrydis. Per jį Žanas Lu Kretjenas atliko vieną svarbiausių savo šalies eksperimentų, pavadintų „Viminal“. Tai buvo mėginimas išbandyti kosminio laivo valdymo raiškumą, kurią tikimasi panaudoti kuriant nuosavą kosminį laivą „Hermis“ (1988 m. „Sparnai“ 4 nr.). Įdomiausia, kad šio eksperimento idėją — laivo valdymo raiškumą, dar 1912 metais užpatentavo prancūzų mokslininkas ir išradėjas Robertas Esno-Peltris.

Šio žmogaus pavardė dabartinei žmonių kartai, ko gero, nieko nepasako. O juk būtent Esno-Peltris šio amžiaus pradžioje stebino pasaulį savo aviacijos konstrukcijomis bei mintimis dėl žmonių skridimo raketomis į kitas planetas.

1902 m. baigęs Sorbonos universitetą, Esno-Peltris pradėjo kurti lėktuvus. O juk tai buvo aviacijos aušros metai. Jo raudonsparniai lėktuvai, krikštijami REP raidėmis, yra pasiekę 14 pasaulio rekordų, jais prieš pirmąjį pasaulinį karą bei jo metais buvo ginkluojama Prancūzijos karinė aviacija.

Bet dar garsesnis Robertas Esno-Peltris tapo dėl savo kosminių skrydžių teorijos, konkrečių pasiūlymų. Buvo metas, kai mokslo vyrų planetoje ginčijosi dėl kosmonautikos idėjų prioritetų. Vieni jų pirmenybę teikė K. Ciolkovskui, kiti — R. Esno-Peltriui. Reikia manyti, jog abu mokslininkai siūlė savo idėjas nepriklausomai vienas nuo kito. Faktas, kad Prancūzijos kosmonautikos pionieriaus idėja dėl „kosminio aparato valdymo raiškumą“ buvo atlikta po 76-erių metų per bendrą tarybinių ir prancūzų kosmonautų skrydį, regimai yra geriausias įrodymas, jog moksle antaganizmo neturi būti.

Robertas Esno-Peltris, gimęs 1881 metais, mirė 1957 m. gruodžio 7 d. — ištikęs, kad jo idėjos dėl visatos užkariavimo buvo įgyvendintos TSRS. Jis karštai sveikino pirmojo tarybinių Žemės palydovo paleidimą 1957-ųjų spalio 4-ąją.

Ko tik nebūna

X Savotiškas paminklas pastatytas Niujorke. Tai marmuro luitas, kuriame iškaltas: „Atminimui 565 žmonių, žuvusių Niujorke 1926 metais dėl neatšargaus automobilio vairavimo“.

Kažin, kokią paminklą reikėtų pastatyti visų pasaulio automobilių katastrofų aukoms! Juk jų — per 17 milijonų! Vien VFR pernai žuvo 7973, o sužalota 425036 žmonės. Išties, verta susimąstyti.

X Ar teko girdėti, kad automobilis galėtų važiuoti su į degalų baką įpiltu... margarinu! Pasirodo, tai visiškai realus dalykas. Prancūzijos automobilio firma „Reno“, tiekianti sunkvežimius šalies ginkluotiesiems pajėgoms, jau senokai gamina tokias mašinas, kurių variklis, priklausomai nuo aplinkybių, gali naudoti dizelinį kurą, rapso alyvą arba jau minėtą margariną.

Dabar „Reno“ ruošiasi pradėti gaminti lengvuosius automobilius, kurių dizeliniai varikliai naudos... rapso alyvą.

X Pasaulio automobilių sporto federacijos (FISA) prezidentas Žanas Mari Balestras, kalbėdamas su agentūros Frans pres korespondentu, pareiškė ištikimimą, kad automobilių ralis turi užimti deramą vietą tarp automobilių sporto šakų.

— Raliui reikia „injekcijos“, kuri padėtų padidinti susidomėjimą šia sporto šaka. Jeigu priklausytų nuo manęs, uždrausčiau „turbo“ ir integralinių paviršių mašinas, nes jos masiškai nėra gaminamos, jomis niekas paprastai nevairuoja...

Bet įdomiausia, kad FISA prezidentas, kaip aistringai agitavęs už automobilių ralį, tomis pat dienomis primygtinai ragino „Mersedeso“ koncerno vadovus sugrąžinti savo firmą į „Formulės 1“ lenktynėse dalyvaujančių autogigantų gretas.

X Italijos firma „Lamberdžini“ bei Japonijos „Fudzi hevi indastri“ niekad anksčiau nesidomėjo autolenktynėmis. Jos gamino atitinkamai „Liuksus“ bei mažalitražines mašinas. Bet...

„Formulės 1“ autolenktynės, sukeliančios vis didesnę ažiotažą, priverė biznierių keisti savo firmų ampluą. „Lamberdžini“ techninis direktorius Mauras Forjėris paskelbė spaudos atstovams, kad 1989–1990 m. jo firma teks variklius „Liarus-Lora“ ir „Marč“ komandoms. Turimi galvoje 12 cilindriniai varikliai, kurių darbo tūris 3500 ccm. Šiuos variklius sukonstravo Forjėris. Na, o „Fudzi“ drauge su italų firma „Motori moderni“ planuoja gaminti 12 cilindrinį variklį, kurio, pasak šių firmų atstovų, neturėtų nusileisti visuotinai pripažintiems „Hondos“ varikliams.

„Sparnams“ atsako (netiesiogiai)

JUNGTINIŲ AMERIKOS VALSTIJŲ viceprezidentas Danas KVEILAS.

S. m. „Sparnų“ pirmame numeryje išspausdintas rašinys, pavadintas „Didysis absurdas“. Jame

pasakojama apie liūdnai pagarsėjusią „strateginę gynybinę iniciatyvą“, pateikiamą Jungtinių Valstijų mokslo autoritetų, taip pat buvusio NATO vyriausiojo vado Europoje pavadootojo Italijos generolo Nino Pasčio mintys. Visa tai galima apibendrinti vienu teiginiu: „Žvaigždžių karai“ — brangiai kainuojantis, daug vertingos technologijos bei žmonių jėgų ir proto reikalaujantis muilo burbulas.

Pateikdama šį rašinį, redakcija neturėjo nė mažiausios vilties,

kad JAV kas nors pasikeis. Tiesa, atėjus į Baltuosius rūmus naujam, keturiasdešimt pirmajam Jungtinių Valstijų prezidentui, SGI galėjo būti skiriamas ne toks rimtas dėmesys. Juk „žvaigždžių karai“ buvo ankstesnio prezidento „mylimiausias kūdikis“. Deja...

Naujas prezidentas Džordžas Bušas šioje srityje liko ištikimas savo pirmtakio pozicijai. Tai patvirtina viceprezidento Dano Kveilo pareiškimas „konservatyviosios politinės akcijos“ metiniame posėdyje. Jis pasakė, kad JAV pripa-

žįsta esant būtina tęsti SGI programos tyrimus bei bandymus, atlikti eksperimentus, ir yra pasiryžęs dislokuoti SGI programos ginklus visoje. Šių ginklų dislokavimas bus pradėtas nedelsiant po to, kai tai taps praktiška įmanoma. Pasak D. Kveilo, tai bus po... aštuonerių metų!

Taigi „didysis absurdas“ tęsiasi.

Ačiū ponui JAV viceprezidentui už šį, kad ir netiesioginį, atsakymą „Sparnams“.

Aleksas ŠERMUKŠNIS

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, išleisti į atsargą!

Respublikos pramonės įmonės, statybos ir kitos organizacijos kviečia Jus į darbą. Gyventojų įdarbinimo biuras padės išsirinkti darbą ir įsidarbinti, nukreips į kursus, patars kur galima įgyti norimą profesiją.

KREIPKITĖS Į GYVENTOJŲ
ĮDARBINIMO BIURUS
PAGAL GYVENAMĄJĄ
VIETĄ



sparnai

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

