



7/15759

3

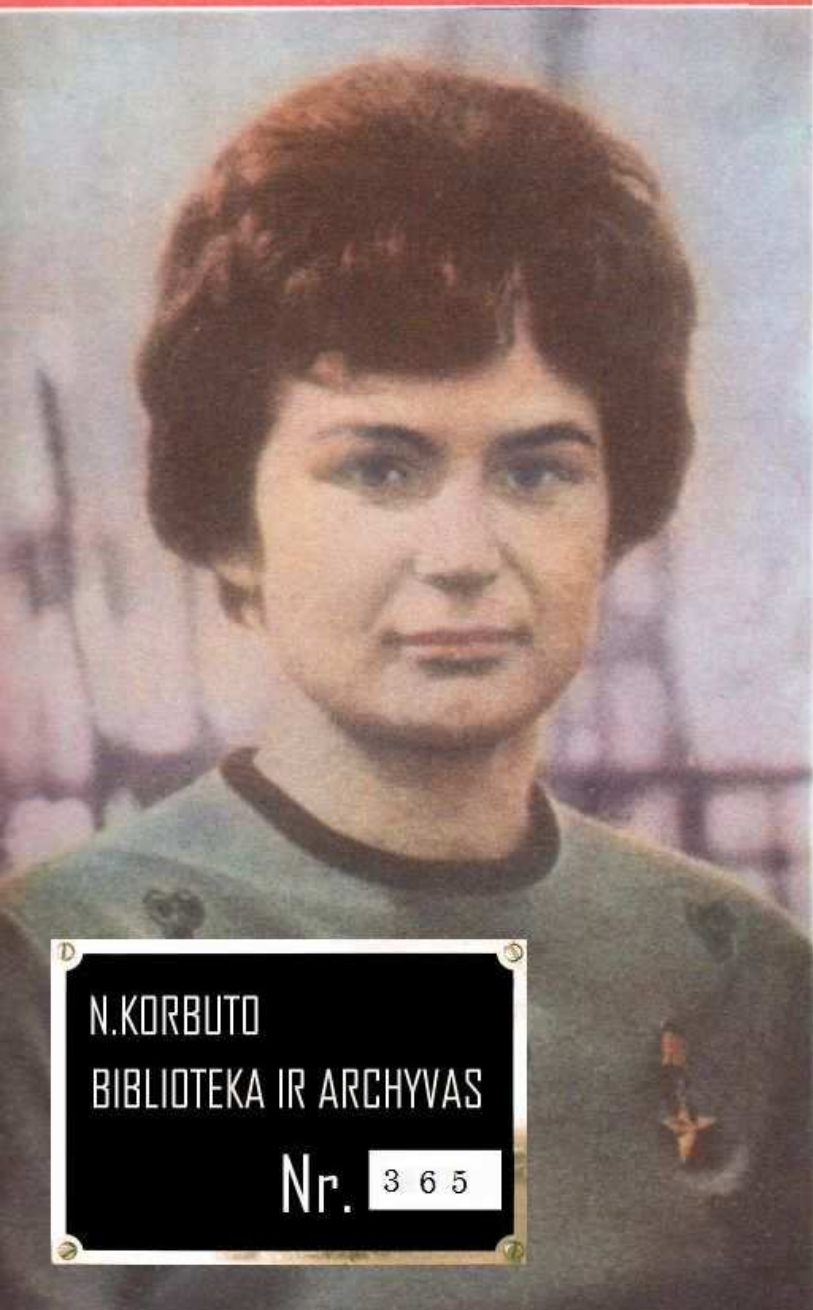
1972

SPARNAI

TARYBŲ SĄJUNGOS DIDVY-
RĖS, KOSMONAUTĖS V. NIKOLA-
JEVOS-TERESKOYOS SVEIKINI-
MAS TARYBŲ LIETUVOS SKLAN-
DYTOJAMS

Бессмертная медаль

В. Терешковой



Vienas pirmųjų mūsų sklandytojų startų

Šiandien tokie grakštūs sklandytuvai puikuoja visiur
respublikos sklandymo klubuose



N. KORBUTO

BIBLIOTEKA IR ARCHYVAS

Nr. 3 6 5



ŠEŠTASIS RESPUBLIKINIS

Saulėto birželio dienomis Zarasuose, kur, tarsi akys, žiba žydrieji ežerai, kur 1919-aisiais Gegužės 1-osios mitinge skambėjo Vinco Mickevičiaus-Kapsuko liepsningi žodžiai, kur Didžiojo Tėvynės karo dienomis su fašistais okupantais drąsiai kovėsi „Arlausko“ komjaunuolių grupė, Kęstučio partizanų būrys, kur didvyrės mirtimi žuvo ištikima lietuvių tautos dukra, Tarybų Sąjungos Didvyrė partizanė Marytė Melnikaitė, vyko šeštasis respublikinis komjaunuolių ir jaunųjų žygio tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis nugalėtojų sąskrydis, skirtas TSRS 50-mečiui. Sąskrydyje dalyvavo visų Tarybų Lietuvos miestų ir rajonų pasiuntiniai, ištikimi tėvų idealams. Jie susirinko čia, įveikę žygiuose šimtus kilometrų, surinkę dokumentinę medžiagą ir užrašę prisiminimus apie liaudies didvyrišką kovą, šlovingas darbo pergalės.

Pas sąskrydžio dalyvius atvyko Lietu-

vos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininkas, buvęs Didžiojo Tėvynės karo laikotarpiu LKP Šiaurės srities pagrindinio komiteto sekretorius M. Sumauskas, Lietuvos LKJS Centro Komiteto sekretorius R. Judeika, jaunimo žygio respublikinio štabo viršininkas generolas majoras J. Žiburkus, Tarybų Sąjungos Didvyris B. Urbanavičius, kiti buvę M. Melnikaitės bendražygiai, Didžiojo Tėvynės karo ir partizaninio judėjimo Lietuvoje veteranai, darbo pirmūnai, svečiai iš Maskvos, Leningrado, Kaliningrado, Rygos, Talino, Minsko bei kitų šalies miestų.

Sąskrydžio dalyviai rungtyniavo sukarintoje estafetėje, dalyvavo įvairiuose konkursuose, prie laužo Draugystės seloje surengė meno saviveiklos koncertus, susitiko su vietos gyventojais, kokiųose talkininkavo žemės ūkio darbuose, iškilmingai pagerbė kritusių didvyrių atminimą.



Prie Tarybų Sąjungos Didvyrės Marytės Melnikaitės paminklo.



Sąskrydžio dalyviai sutinka svečius.

V. GULEVICIAUS nuotr.

LYDI ŽYGIŲ AIDAI

TSKP XXIV suvažiavime buvo labai gerai įvertinta tokia jaunimo iniciatyva, kaip masiniai žygiai tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis. Tai gera idėjinio ir fizinio grūdimo, komunistinių įsitikinimų ir tarybinio patriotizmo ugdymo mokykla, viena jaunimo paruošimo tarnybai armijoje, Tėvynės gynybai formų. Per praėjusius penkis eta-

pus visasąjunginis žygis, kurį organizuoja VLKJS CK, VPSCT, SDAALR CK, TSRS Kultūros ministerija ir Tarybinis karo veteranų komitetas, išaugo į masinį patriotinį judėjimą, apėmusį plačiausius mūsų jaunosios kartos sluoksnius. Dabartinis šeštasis visasąjunginio komjaunuolių ir jaunimo žygio tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis etapas

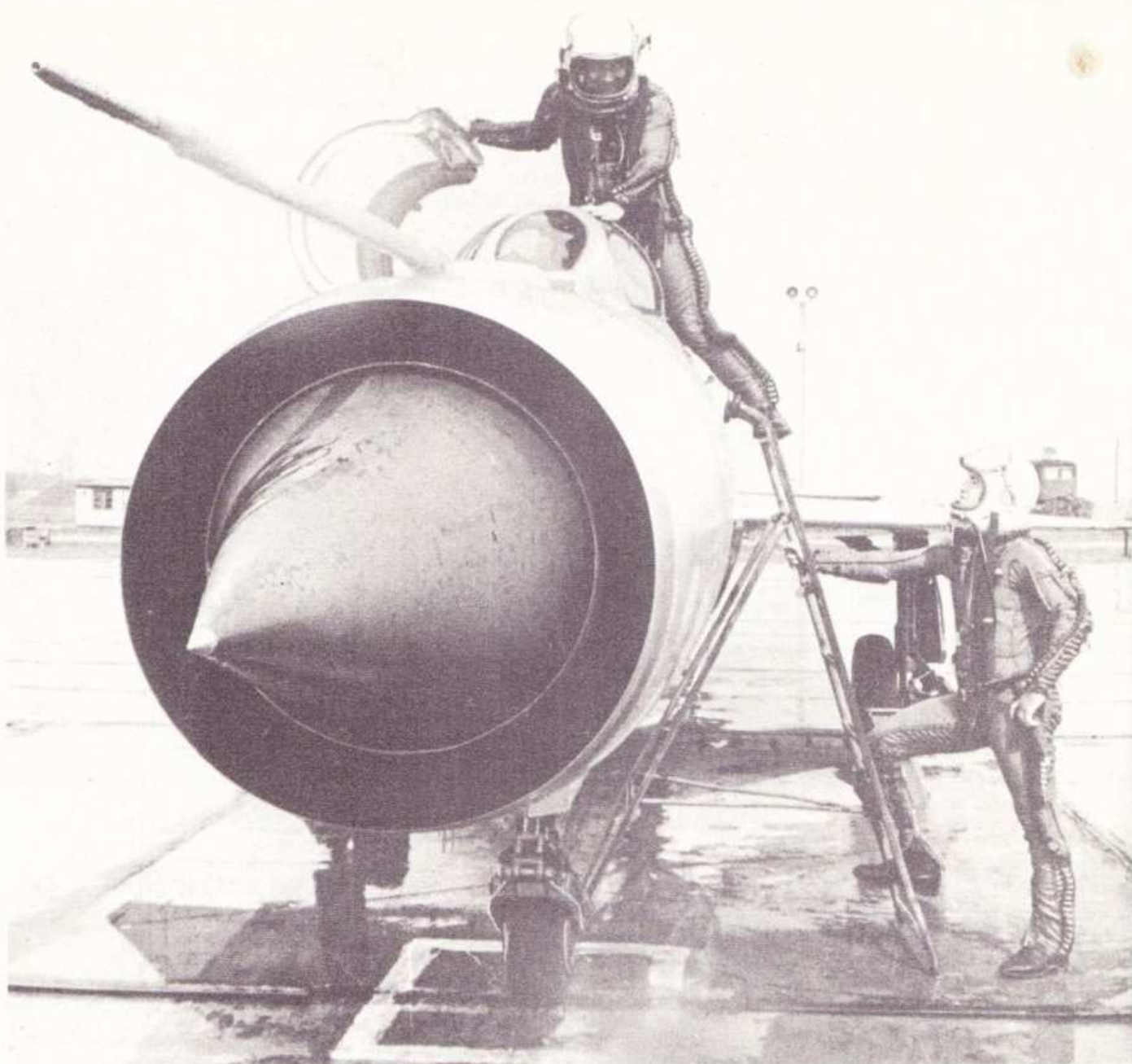
skiriamas visos liaudies šventei — Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos įkūrimo 50-mečiui.

Svarbiausias žygio šeštojo etapo uždavinys — plačiai propaguoti lenininę nacionalinę politiką, visų mūsų Tėvynės tautų ir tautybių, be galo atsidavusių brangiajai partijai, neišardomą draugystę, socialinius ir ekonominius pertvarkymus, kurie yra bend-

ro TSRS tautų darbo ir kovos rezultatas.

Mūsų pergalės įkvepia jaunimą naujiems laimėjimams darbe ir kovoje. Jis stengiasi įvykdyti įsipareigojimus visos liaudies šventės garbei. Sauniais darbais pasitikti TSRS pusės amžiaus jubiliejų.

Svarbus darbas — mūsų daugiatautės tarybinės šeimos kovinių tradicijų propaganda. Seniai nugriaudėjo Didžiojo Tėvynės karo mūšiai. Bet liaudies atmintyje gyvi vardai ir darbai tų, kurie narsiai kovėsi su žiauriu ir klatingu priešu, kurie atnešė Tėvynei džiugią pergalės dieną. Mes prisimenam tarybinių karių didvyriškumą. Tėvų žygdarbiai, jų narsumas ir drąsa, jų ištikimybė Tėvynei, partijai, komunizmo rei-



Drąsieji tarybinės Tėvynės oro sienų sargybiniai

TASS'o nuotr.

kalui žavi jaunimą. Ir jaunimas pasiryžęs tęsti šaunias patriotines tradicijas.

Šimtai tūkstančių vaikinių ir merginų žengia turistiniais takais, tėvų kovų šlovės vietomis, susitinka su karo veteranais, didvyriais, norėdami širdimi pajusti žygdarbių tų, kurie krūtine apgynė mūsų Tėvynės — didžiosios Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos — garbę ir nepriklausomybę, norėdami suprasti, kokia kaina iškovota mūsų šiandieninė laimė. Liaudies narsumas ir didvyriškumas praėiusiame kare — tai neišsenkantis jaunimo komunistinio auklėjimo šaltinis. Auganti karta privalo pagal didvyrius tikrinti savo gyvenimą, mokytis iš jų. Ir čia mūsų patikimas ginklas yra auklėjimas didvyriškomis tradici-

jomis, karinis patriotinis darbas.

Obeliskai ir monumentai miestų bei kaimų aikštėse, muziejų ekspozitai ir šeimininės relikvijos — gyvybinga jėga: tai gyvos, skleidžiančios šilumą ir šviesą amžino liaudies-didvyrės gyvenimo dalelės. Ir visa tai dabarčiai, ateičiai. Ugdydami meilę gyvenimui, darbui, žygdarbiams, auklėjame jaunimą būti vertu geriausių praeities žygdarbių, būti ištikimu Lenino partijos idealams, liaudžiai, būti tokiu pat narsiu ir drąsiu, nesvyruojančiu sunkumų akivaizdoje ir neįaučiančiu baimės pavojaus minutę.

Didžiulė visasąjunginio žygio reikšmė, auklėjant tarybinius patriotas, išvermingus tarybinės Tėvynės gynėjus.

Gynybinės draugijos komitetai kartu su komjaunimo organizacijomis turi plačiau panaudoti šiame darbe buvusius frontininkus, armijos ir laivyno veteranus.

Verta perimti iniciatyvą gynybinių kolektyvų, kurie stengiasi įtraukti į žygio programą karinius taikamuosius elementus. Tai naujo komplekso „Pasiruošęs darbui ir TSRS gynybai“ normų laikymas, karinių techninių sporto šakų varžybos, orientavimasis vietovėje, techninių ryšių priemonių panaudojimas žygiuose, automotokrosai.

Reikia glaudžiai siekti tarybinės liaudies kovų ir darbo tradicijų nagrinėjimą su SDAALR klubų, pradinio karinio paruošimo punktų, jaunimo karinių patriotinių susivienijimų darbu. Reikia siek-

ti, kad kiekvienas žygio dalyvis išlaikytų PDG komplekso normas, reikia ruošti jaunimą Tėvynės gynybai, ugdyti jo meilę Ginkluotosioms pajėgoms, propaguoti armijos ir laivyno kovines tradicijas. Kitais žodžiais sakant, reikia panaudoti žygį visam gynybiniam masiniam darbui suaktyvinti, pirminių organizacijų — SDAALR pagrindo — veiklai pagerinti.

Būdingiausias karinio patriotinio darbo ypatumas yra tas, kad SDAALR dirba šį darbą išvien su Lenino komjaunimu ir kitomis visuomeninėmis organizacijomis. Viena pagrindinių šios draugystės formų tapo visasąjunginis komjaunuolių ir jaunimo žygis tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis.



Daugkartinė Tarybų Lietuvos sklandymo čempionė Regina Garmutė

Kantrūs žmonės sklandytojai. Nuo pat ankstyvo ryto sugužėja į savo klubus, o čia... prasideda laukimo valandos, kurios neretai trunka ištisas dienas. O kai saulės ir vėjo gūšiai atgena taip lauktą termiką, kai pragiedrėja padangė, pragiedrėja ir sklandytojų nuotaika, tarsi ir pykčio nebūta. Tada sugaudžia lėktuvų varikliai, pasigirsta komanda „kilti!“ ir... baltasparniai „Blanikai“, „Fo-

kos“, valdomi sporto meistrų arba dar taip neseniai gavusių atskyrius sportininkų, pradeda savo šokį apie debesėlius.

Nelepino vidurvasaris ir pajėgiausių mūsų sklandytojų, Tarybų Lietuvos šešioliktųjų sklandymo pirmenybių dalyvių. Susirinko jų birželio pabaigoje į Kauno aviacijos sporto klubo skraidymo aikštelę nemažas būrys: dešimt kauniečių, devyni sostinės ats-

ARTIMI PADANGIŲ TOLIAI

tojai, trys iš mūsų uostamiesčio, du alytiškiai ir po vieną atstovą atsiuntė Panevėžio bei Šilutės aviacijos techniniai sporto klubai. Be to, čempionate dalyvavo du Tarybų Sąjungos rinktinės nariai, taip pat septyni sklandytojai iš Lenkijos Liaudies Respublikos. Dalyvių tarpe buvo penkios moterys, kurių ketvertas rikiavosi dar septyniolikos sporto meistrų gretose. Visi atskubėjo į varžbas geros nuotaikos, pasiruošę startuoti šešiuose skridimuose ir įveikti ne vieną tūkstantį kilometrų, o gal net pagerinti respublikinius rekordus. Bet... birželis ir net liepos pradžia neatgynė čia taip lauktą termikų, nelepino vidurvasario kaitra. Dieną kitą skraidė, o keletą dienų laukė. Gal bus giedra! Laukimo dienos prailgo, o noras rungtyniauti buvo nenumaldomas. Pagaliau pavyko startuoti keturiuose pratimuose, nors sąlygos kovoti dėl čempionų medalių buvo nepergeriausios. Bet pajėgiau-

siems ir ypač čempionams padangių tolai tapo artimais. Iš viso pirmenybių dalyviai su sklandytuvais L-13 „Blanik“ nuskrido 17127 kilometrus, išbūdami ore 556 valandas.

Greičio skridimą į tikslą laimėjo vilnietis sporto meistras A. Račiūnas. 100 km jis įveikė per 2 val. 17 min. 26 s. Antrąją vietą užėmė sporto meistras V. Šliumba [Kaunas] o trečiąją — sporto meistras V. Zukas [Klaipėda].

Iš moterų geriausiai skrido kaunietė sporto meistrė R. Garmutė [2.17:26]. Kitas dvi vietas užėmė sporto meistrė A. Kryžanauskaitė [Vilnius] ir pirmaatskyrininkė N. Kadlelytė [Kaunas]. Šį pirmą maršrutą baigė tik septyni sklandytojai.

Greičio skridime 104 km trikampių debesų keliai platieji palankiausi buvo sporto meistrams R. Garmutei ir L. Šupiniui [Kaunas]. Jiems įteikti respublikos čempionų aukso medaliai. Antrąsias vietas užėmė A. Kryžanaus-

TSRS ČEMPIONATE — PRIZININKAI

Rugpjūtyje Oriole vyko 34-asis Tarybų Sąjungos sklandymo čempionatas. Puikiai pradėjo jį mūsų respublikos sportininkai. Vilnietis sporto meistras Algirdas Račiūnas pasiekė geriausią rezultatą viename sunkiausių pratimų — greičio skridime 311 km trikampių. Jo sklandytuvus skrido 87,1 km val greičiu. Sidabro medalį laimėjo kaunietis sporto meistras Vytautas Šliumba.

Moteryų varžybose šiame pratime nugalėjo Valentina Kuznecova iš Kazachstano, o kaunietė sporto meistrė Regina Garmutė užėmė trečią prizinę vietą.

Bendroje komandinėje įskaitoje Tarybų Lietuvos sklandytojams teko trečioji vieta. Tai neblogas mūsų sportininkų pasiekimas. Priekyje tik Ukrainos ir Estijos rinktinės.

Bendroje asmeninėje įskaitoje geriausią vietą iš mūsų užėmė Regina Garmutė. Ji penkta. Vytautas Šliumba šeštas, o Algirdui Račiūnui teko aštuonioliktą vietą. R. Garmutė ir V. Šliumba pakviesti kandidatais į šalies rinktinę.

Tarybų Sąjungos absoliučių čempionų vardus iškovojo J. Amočkinas [Ukraina] ir E. Lan [Estija].

kaitė ir A. Račiūnas, o bronzos medaliai teko vilniečiui sporto meistriui A. Kilnai ir kaunietei N. Kadlerytei. Beje, trečią rezultatą šiame pratime pasiekė, be konkurencijos rungtyniavęs, sklandytojas iš Lenkijos miesto Bialystoko J. Branskis.

Dar sėkmingiau pasirodė, be konkurencijos rungtyniavęs, svečiai trečiame pratime — greičio skridime 203 km trikampiu. Čia maršrutą iki Gelgaudiškio, Vilkaviškio ir atgal greičiausiai (per 3 val. 37 min. 8 sek.) įveikė TSRS rinktinės nario sporto meistro O. Pasečniko valdomas sklandytuvus. Sportininkas buvo apdovanotas diplomu. O iš mūsų didžiausią sėkmę lydėjo sporto meistras R. Garmutė [4.15:36] ir V. Šliumba [3.43:13]. Sidabro medaliai įteikti N. Kadlerytei ir A. Račiūnui, o bronzos — A. Kryžanauskaitėi ir klaipėdiečiui sporto meistriui P. Yaišvilai. Maršrutą baigė keturios sklandytojų.

Kurkas sunksnis buvo ketvirtas pratimas — greičio maršrutas 156 km trikampiu su dvigubu apskridimu. Nė vienam sklandytojui nepavyko baigti viso maršruto. Toliausiai (271 km) nuskrido kaunietis sporto meistras V.

no medalis, tai Reginai Garmutei toks garbingas apdovanojimas buvo įteiktas šeštą kartą. Įdomu pažymėti tai, kad liepos 5 d., kai kaunietei inžinieriui buvo įteikti čempionės aukso medaliai, Regina pažymėjo penkiolikos metų sukaktį, kada ji Kaune, Neries ir Nemuno santakoje, atliko pirmąjį skrydį sklandytuvu. Šis skrydis, padangis toliai sportininkę paviliojo. Ji šiandien — daugkartinė Tarybų Lietuvos čempionė, daugelio visasąjunginių varžybų dalyvė. Prieš devynis metus jai buvo suteiktas garbingas sporto meistrės vardas. O štai naujasis respublikos čempionas Algirdas Račiūnas, kuris sporto meistro normatyvus įvykdė tik praėjusiais metais ir šešioliktiesiose respublikos pirmenybėse iškovojo pirmąjį Tarybų Lietuvos čempiono aukso medalį, kaip tik 1963 metais, dar mokymasis Kauno Politechnikos institute, tik pradėjo skraidyti. Pirmą kartą sklandytuvu į mėlyną padangę jis pakilo šioje Kauno aviacijos sporto klubo skraidymo aikštelėje, kurioje dabar rungtyniaujant pavyko nugalėti.

Antrąsias vietas bendroje keturių skridimų daugiakovės įskaitoje užėmė Algima Kry-



„Sparnų“ specialių prizų laimėtojai alytiškė O. Krigerytė ir kaunietis V. Ceponis

A. JUŠKOS nuotr.

Ant nugalėtojų garbės pakyls Tarybų Lietuvos sklandymo čempionas Algirdas Račiūnas (viduryje), prizininkai Vytautas Šliumba (kairėje) ir Vidas Žukas



ČEMPIONAMS

Ceponis ir vilnietė sporto meistrė A. Kryžanauskaitė (ji įveikė 243 km). Sekančias prizines vietas užėmė R. Garmutė ir kaunietis sporto meistras S. Gečiauskas bei N. Kadlerytė ir V. Šliumba. Jiems atitinkamai buvo įteikti aukso, sidabro ir bronzos medaliai.

Susumavus visų keturių skridimų rezultatus, buvo išaiškinti absoliutūs Tarybų Lietuvos čempionai ir prizininkai. Pirmoji vieta ant nugalėtojų garbės pakyls ir respublikos šešioliktiesių sklandymo pirmenybių absoliutaus čempiono aukso medaliai teko Lietkoopsąjungos Kauno mechanizuotos kolonos saugumo technikos inžinieriui sporto meistriui Reginai Garmutei (surinko 3832 taškus) ir LTSR Mokslų akademijos Pustaladininkų fizikos instituto laboratorijos vyr. inžinieriui sporto meistriui Algirdui Račiūnui (surinko 3528 taškus). Jeigu jaunam sklandytojui Algirdui Račiūnui tai buvo pirmasis respublikos čempio-

žanauskaitė [2588 taškai], ir Vytautas Šliumba [2982 taškai], o trečiosios vietos teko Nijolei Kadlerytei (2084 taškai) ir Leonui Supiniui [2445 taškai].

Geriausiams sklandytojams buvo įteikti ne tik medaliai, diplomai, bet ir specialūs prizai. Greičio skridimo 203 km trikampiu laimėtojas kaunietis sporto meistras V. Šliumba buvo apdovanotas „Sigmos“ susivienijimo pereinamuoju prizų, o absoliučiai respublikos čempionei R. Garmutei vėl teko žurnalo „Tarybinė moteris“ specialus prizas. „Sparnų“ redakcijos specialūs prizai buvo įteikti korektiškiausiai ir elegantiškiausiai sklandytojai sporto meistriui iš Alytaus Onutei Krigerytei ir vyriausiam čempionato dalyviui, iškovojušiam aukso medalį, Kauno aviacijos sporto klubo inžinieriui sporto meistriui Vytautui Ceponiui.

K. BAKŠTYS



DIDELIS GYVENIMAS

Skridimas užbaigtas. Užduotis įvykdyta. Patenkinti raportuoja eskadrilės inžinieriui lakūnai A. Markevičius (dešinėje) ir A. Čaikovskis (viduryje).



Kas iš berniukų vaikystėje nesvajotų būti jūreivių, lakūnų ar tankistų... Ne išimtis buvo ir Markevičių Aliukas. Išsėdėjęs, būdavo, su mama į pievą, ir vis čiauskia apie tolimas keliones už debesų.

Vaikystės svajonės šiandien virsta gyvenimo tiesa. Bet Aleksas niekada neužmirš to dienos, kai jis pirmą kartą lėktuvu AN-2 pakilo į orą, o po keleto minučių, išsiskleidęs parašiutu, širdį užliejo begalinis džiaugsmas.

„Pirmasis skrydis, pirmasis žuolis su parašiotu ir pirmas džiaugsmas. Prisimindamas tai, Aleksas visada priduria: „Pirmasis startas į erdvę ir didelio gyvenimo pradžia...“

Vaikystės svajonių keliai, didelis noras skraidyti atvedė Aleksą Markevičių į Cernigovo aukštąją karo lakūnų mokyklą. Nelengvos buvo mokslo dienos, pirmųjų skridimų valandos. Bet visada jis jautė nuoširdžių draugų paramą. Kaip tik čia, lakūnų mokykloje, Aleksas pajuto tą didelę tarybinių tautų draugystės jėgą.

Rusas Volodė Perepelica labai mėgo klausytis Alekso pasakojimų, kai jis būdavo kartu su savo žemiečiais Algirdu Taleikiu ir Vytautu Garbatavičium. O kai kalba pakrypdavo apie lakūno profesiją, visi laukdavo, ką pasakys Volodė, kurį draugai laikė bene didžiausiu avia-

cijos žinovu. Ne todėl, kad jis buvo vyresnis kursantas. Volodė daug ką sužinojo ir išmoko iš tėvo, garsaus lakūno, ir nieko neslėpė nuo draugų.

Su Timofejum Šešeniu, užaugusiu Užbaikalės stepėse, Jurijum Portenka nuo gražuolio Dnepro krantų, Eugenijum Pivovarovu, kurį gyvenimo kelias čia atvedė nuo plačiųjų Baltarusijos laukų, Aleksas Markevičius auditorijoje ir sporto salėje, skridimuose ir koviniuose mokymuose visada buvo drauge. Visi dalijosi ir džiaugsmais, ir sunkumais. Nors ir skirtingų charakterių, jie siekė vieno — kuo greičiau savarankiškai skraidyti.

Ir ta diena atėjo. Aleksui, jo kurso draugams buvo įteikti mokyklos baigimo diplomai. Jie dabar — karo aviacijos karininkai. Atrodė, kad studijų metai prabėgo nepastebimai, tarsi nebūtų buvę sunkumų, kad politinės techninės ir specialios kovinės aviacijos žinios išugdė sparnus, kurie įveiks bet kokius tolius...

Aleksą Markevičių, Cernigovo aukštosios karo lakūnų mokyklos auklėtinį, Tėvynė pašaukė tarnybon koviniame aviacijos pulke toli nuo gimtųjų namų. Bet tai buvo toks pat brangus jo didžiosios Tėvynės kampelis.

...Penkeri tarnybos metai

pulke, o paskui — vėl studijos, Jurijaus Gagarino karinių oro pajėgų akademijoje. Tik dabar Aleksas buvo jau nebe tas kuklus vaikinukas, niekada negalįs užmiršti pirmojo skridimo lėktuvu džiaugsmo. Jis jau tvirtas ir patyręs lakūnas, ne vieną šimtą valandų raižęs padanges greitesniu už garsą naikintuvu. Bet, norint vadovauti, reikėjo ne tik patyrimo, bet ir gilių teorinių žinių.

Akademijoje Markevičius sutiko senų draugų, su kuriais, būdamas dar karo mokyklos kursantas, kilo į erdves. Piotras Barbašovas, Timofejus Šešenis, Andrė Gogijė... Tik dabar visi — aviacijos karininkai, lakūnai profesionalai, kuriems penktasis okeanas tiesia darbo ir žygių kelius.

Akademijoje Aleksas sutiko ir Vidą Motieką, vaikina iš Lietuvos, didelį aviacijos mylėtoją, šaunų lakūną. Apie tai be žodžių kalbėjo pasižymėjimo ženklai ir apdovanojimai ant jo karininko mundyrus.

...Jaunystės polėkiai, mokykla, akademija — tai laiptai, atvedę į didelį ir turiningą gyvenimą vaikus nuo Nemuno ir Dnepro, Volgos ir Užbaikalės. Įvairių tautybių, bet vienos šeimos — daugiatautinės broliškos Tarybų Socialistinių Respubli-

kų Sąjungos piliečius. Meilė aviacijai, ištikimybė tarybinei Tėvyne — ryškiausi kiekvieno jų charakterio bruožai, kurių valiai paklūsta greičiausi ir patys moderniausi lėktuvai.

Iš akademijos kareivio keliai vedė Aleksą Markevičių į Užkarpę. Vėl laukė tolimi skrydžiai. Tik dabar — lakūnų naikintojų eskadrilės priekyje. Vadovybė ne kartą patikėjo eskadrilei svarbias užduotis ir visada, grįžęs į aerodromą, eskadrilės vadas Aleksas Markevičius raportuodavo: „Eskadrilė užduotį įvykdė. Pasiruošę naujiems skridimams“.

Kai atsiranda laisvesnio laiko, Aleksas mintimis skrieja pas draugus. Prisimena Volodės Perepelicos įspūdžius iš kovinių pratybų, Jurijaus Portenkos pasakojimus, apie jo vadovaujamos eskadrilės vaikus, kitų mokslo ir studijų draugų laiškus, kupinus nuoširdumo ir broliškos šilumos.

— O kaip gyvena žemiečiai!

— Sauniai, — pasakytų Aleksas, — Lakūnai Vidas Motieka, Rimas Stankevičius, Algis Naginė, Kazys Tomkevičius, Alvydas Umbražiūnas ir daug kitų Lietuvos sakalų kartu su brolišku tarybinių tautų sūnumis visada pasiruošę budi Tėvynės sienų sargyboje, taikos visame pasaulyje sargyboje.

J. ŽILIONIS

PASLAPČIŲ ĮMINIMO BEIEŠKANT

TARYBINĖ AUTOMATINĖ
STOTIS „VENERA-8“ —
PLANETOS PAVIRŠIUJE

Gairėlė su Vladimiro Lenino bareljefu ir TSRS herbu, kurią Veneros planetą nunešė stotis „Venera-8“.



Artimiausia mūsų Zemei planeta — švytinti, ryški Venera seniai labai domina mokslininkus. Daug kartų žemėje bandyta astronominiiais prietaisais ištirti planetą bent taip, kaip jau yra ištirtas toliau esantis Marsas. Tačiau bėgo metai, dešimtmečiai, amžiai, o žinių apie Venerą beveik nepagausėjo.

Tanki debesų skraistė dengė nuo žmonių jos paslaptis. Per šimtus metų pavyko nustatyti ir patikslinti tik bendrus planetos parametrus: sukimosi orbita greitį [35 kilometrai per sekundę], pilno apsisukimo aplink Saulę trukmę [224,7 dienos], skersmenį, bet kartu su debesų skraiste [1228 km], mažiausia [38 milijonai kilometrų] ir didžiausia [261 milijonas kilometrų] atstumus nuo Žemės, taip pat planetos masę. O kokia pati Venera, koks jos reljefas, temperatūra ir slėgimas paviršiuje, atmosferos sudėtis — nepavyko išaiškinti. Ir suprantama, kai tik kosminė technika pasiekė tokį lygį, kai ją jau buvo galima panaudoti artimiausių planetų paslaptims įminti, Veneros link nuskriejo specialios mokslinės stotys.

Pirmoji per bekrastes kosmoso platybes į mįslingos planetos rajoną 1961 metų vasaryje nuskriejo tarybinė automatinė mokslinė stotis „Venera-1“. Po pusantų metų Veneros link nusiuntė savo kosminį aparatą „Mariner-2“ Amerikos mokslininkai. Kitais metais į ją buvo nusiųsta dar keletas automatinų kosminių aparatų. Visi jie sprendė vieną svarbiausią uždavinį: įsiskverbti į Veneros paslaptis, kurias ji slepia po tankių debesų skraistė, nustatyti jų sudėtį, tankumą, storį.

Aparatus į Venerą galima leisti maždaug vieną savaitę, vidutiniškai kas 18 mėnesių, kai Venera yra tam tikroje padėtyje Žemės ir Saulės atžvilgiu. Ši palanki energetinių sąnaudų požiūriu padėtis ir susidarė nuo šių metų kovo 27 iki balandžio 2 dienos.

„Veneros-8“ skridimas prasidėjo 1972 metų kovo 27 dieną. Per 117 parų automatinė stotis, kurios svoris 1180 kilogramų, įveikė apie 300 milijonų kilometrų, paklusniai vykdydama komandas, iš

anksto įrašytas į laivo įsime-nančius įrenginius arba perduodamas iš Žemės.

Maždaug kas 36—48 valandos su stotimi buvo užmezgamas radijo ryšys. Mokslininkai ir konstruktoriai atidžiai sekė stoties darbą ir techninę būklę. Tam, kad įvykdytų skridimo programą, ji turėjo koreguojantį variklį, mokslinę aparatūrą, antenas, optinius elektroninius orientavimo sistemos daviklius, reaktyvinius mikrovariklius. Saulės baterijas, šilumos reguliavimo ir valdymo sistemas.

Išėjus raketai iš orbitos aplink Žemę, plieninės spyruoklės atplėšė automatinę ašį nuo paskutinės raketos nešėjos pakopos, kurios variklis atidirbo savo laiką. Įsijungė „Veneros-8“ orientavimo ir stabilizavimo sistemos borto mikrovarikliai. Stotis liovėsi suktis. Beveik tuoj pat išsiskleidė armonika sudėliotos ir prispaustos prie panelio korpuso Saulės baterijos, o paskui jas ir „lapeliai“, sudarantys nukreiptos antenos taurę. Įjungus paskutinės pakopos variklį, „Veneros-8“ greitis pasiekė 11500 metrų per sekundę, ir ji ėmė skrieti tarp

Žemės ir Veneros orbitų hiperbole, turinčia fokusą mūsų planetos centre.

Balandžio pradžioje „Venera-8“ išskriejo iš Žemės traukos sferos su kinetinės energijos atsarga, kurios pakako tolesniam skridimui Saulės link elipsės, artėjančios prie Veneros orbitos, lanku. Veneros-8 greitis mūsų planetos atžvilgiu, jai išeinant iš Žemės veikimo sferos, buvo 3,6 kilometro per valandą, o jos orbitinis greitis aplink Saulę — maždaug 27 kilometrai per sekundę.

Išėjusią iš Žemės traukos sferos „Venera-8“ ėmė aktyviai veikti Saulės trauka. Dėl Saulės traukos „Veneros-8“ greitis pamažu didėjo ir maždaug Veneros veikimo sferoje pasiekė beveik 38 kilometrus per sekundę. Venera skrieja aplink Saulę vidutiniu 35 kilometrų per sekundę greičiu. Todėl, turėdama greičio perteklių, automatinė stotis liepos mėnesį pasivijo planetą.

1972 metų liepos 22 dieną automatinė stotis „Venera-8“ pasiekė Veneros planetą.

Įskriejant į planetos atmosferą, nuo stoties atsiskyrė nuleidžiamasis aparatas su moksline aparatūra. Po aerodinaminio stabdymo nuleidžiamasis aparatas tolygiai mažino aukštį parašytu ir liepos 22 d. 12 val. 29 min. Maskvos laiku minkštai nusileido Veneros paviršiuje.

Kosminis aparatas pirmą kartą nusileido apšviestoje planetos pusėje.

Į Venerą atgabentos gairėlės su Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos įkūrėjo Vladimiro Lenino bareljefu ir TSRS valstybiniu herbu, padarytos iš nesilydancio metalo.

Skriejant tarpplanetine trajektorija, su automatine stotimi „Venera-8“ įvyko 86 ryšių seansai, kurių metu buvo valdoma stotis, kontroliuojama borto sistemų būklė, matuojami skriejimo trajektorijos parametrai ir atliekami kosminėje erdvėje vykstančių fizinių procesų moksliniai tyrimai.

Vykstant aerodinaminiam stabdymui planetos atmosferoje, kurio metu smarkiai padidėjo perkrovimai ir žymiai

pakilo temperatūra aparato paviršiuje, stoties greitis sumažėjo nuo 11,6 kilometro per sekundę iki 250 metrų per sekundę, o po to įsijungė parašytu sistema.

Nuleidžiamajam aparatui eidžiantis parašytu ir 50 minučių po nusileidimo jame esančia moksline aparatūra buvo tiriama planetos atmosfera ir viršutinis uolienų pobūdžio sluoksnius nusileidimo vietoje. Gauti duomenys buvo perduodami į Žemę.

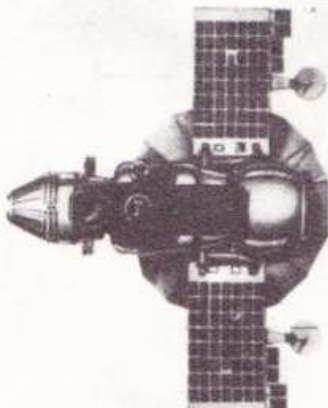
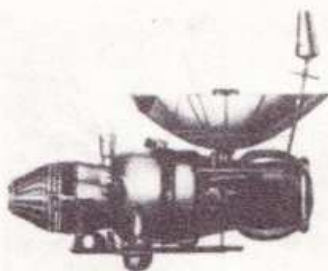
Siuo metu visiškai tiksliai žinoma, kad temperatūra planetos paviršiuje siekia apie 500 laipsnių Celsijaus, slėgimas — maždaug 100 atmosferų. Atmosfera sudaryta maždaug iš 97 procentų anglia rūgštės dujų, 2 procentų azoto, 0,1 procento deguonies. Vandens garų aptikta labai mažai.

Masė ir dydžiu Venera tik truputį nusileidžia Zemei. Iš Saulės ji gauna maždaug tiek pat šilumos, kiek ir Žemė. Todėl buvo manoma, kad ir atmosferos, kurios susidarė iš gelmių, taip pat turi būti vienos. Tolesni samprotavimai paskatino padaryti išvadą, kad panašiomis į Žemės Veneros sąlygomis gali vystytis gyvybė, primenanti žemiškąją. Radioastronomija, o paskui kosminiai aparatai šią hipotezę visiškai paneigė.

Naujas kosminis eksperimentas dar kartą akivaizdžiai pademonstravo automatinio aparato galimybes, tiriant kosminę erdvę ir Saulės sistemos planetas.

„Šį įžymų laimėjimą, — sakoma TSKP Centro Komiteto, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo ir TSRS Ministrų Tarybos sveikinime mokslininkams, konstruktoriams, inžinieriams, technikams, darbininkams, visiems kolektyvams ir organizacijoms, dalyvavusioms kuriant, paleidžiant automatinę tarpplanetinę stotį „Venera-8“ ir valdant jos skridimą bei nusileidimą, — tarybinis mokslas ir technika pasiekė, įkvėptai dirbant tarybinei liaudžiai, pasitinkančiai TSR Sąjungos įkūrimo 50-ąsias metines naujomis darbo pergalėmis“.

Pagal tarybinę spaudą paruošė K. VALDIS



Automatinė tarpplanetinė stotis „Venera-8“.

TASS'o nuotr.



Aviacijos sporto veteranas raiytojas Jonas Dovydas ir dabar nepamiršta aerodromo
A. JUSKOS nuotr.

NUO NIDOS KOPU IKI TOLIU PLACIAU SIU

Neišmatuoti žmogaus polėkių, svajonių. Jis drąsiai skverbiasi į pačias giliausias gamtos paslaptis. Tarybinis žmogus, pirmasis pasaulyje pradėjęs kosmoso šturmą, pirmasis nusiuntęs sudėtingus mokslinius aparatus į kitas planetas, privertęs atomą tarnauti gėriui, sutrandęs upes ir pastatęs didžiausias pasaulyje hidroelektrines — didingas svajones paverčia tikrove.

Sparnuotas svajones brandino ir pirmieji mūsų sklandymo sporto entuziastai Balys Karvelis ir Bronius Oškinis, broliai Vytautas ir Jonas Dovydaičiai, Antanas Paknys, Viktoras Ašmenskas ir daugelis kitų, prieš keturiasdešimt metų pačių sukonstruotu paprasčiausiu mediniu sklandytuvu ryžęsi pirmajam skrydžiui į taip viliojančią žydrąją padangę. Tada jie starto aikštele pasirinko Nidos kopas. Patys statė sklandytuvą, patys tempė jį ant kopos viršūnės. O kai šis pakilo ir keletą minučių suposį padangėje — džiaugsmui nebuvo ribų.

Tačiau išpuoselėti sparnuotas svajones sklandymo sporto entuziastams lemta buvo tik tarybiniais metais. Balys Karvelis ir Bronius Oškinis sukonstravo naujus, žymiai tobulesnius sklandytuvus. Ne tik Kaune ir Vilniuje, bet ir kituose miestuose, taip pat rajonuose buvo įsteigti aviacijos sporto klubai. Jaunieji respublikos sklandytojai šurmavo tolius plačiausius: V. Žukas su keleiviu pasiekė 4400 m aukštį, Z. Brazauskas su A. Kilna be deguonies aparato pakilo į 6000 m, J. Jaruševičius Šiaurės Kaukaze — net į 6896 m aukštį, o A. Jonušas pirmas Lietuvoje apskrido 500 km greičio maršrutą trikampiui.

1955-aisiais buvo surengtos pirmosios pokario metais respublikinės sklandymo pirmenybės, o štai 1963-ųjų metų vasarą Lietuvos sklandytojų komanda — J. Jaruševičius, R. Visackas ir A. Arbačiauskas — Tarybų Sąjungos čempionate iškovojo pirmąją vietą. Bet ši — ne vienintelė pergalė. Šalies čempionų medaliais pirmenybėse taip pat buvo apdovanoti mūsų sklandytojai R. Garmutė ir S. Sudeikylė, A. Beržinskas ir A. Kilna, o štai šių metų vasarą Oriole vykusiose 34-siose TSRS sklandymo pirmenybėse vilnietis sporto meistras A. Račiūnas iškovojo dar vieną čempiono aukso medalį 311 km skridime trikampiui.

Vienas geriausių respublikos sklandytojų J. Jaruševičius šalies rinktinės sudėtyje startavo pasaulio čempionate Anglijoje.

Skverbtis į erdves — sena žmogaus svajonė. Lietuvos sklandytojai, prieš keturiasdešimt metų ryžęsi nedrąsiam šuoliui nuo Nidos kopų, šiandien skrydžiams į tolius plačiausius turi starto aikšteles daugelyje aviacijos sporto klubų, kurie veikia respublikoje, o jų svajones leidžia įgyvendinti turimi įvairiausių konstrukcijų sklandytuvai. Netrukus jų greton rikiuos ir vienas tobuliausių pasaulyje sklandytuvų iš stikloplasčio, kurį sukonstravo Balys Karvelis ir pastatė darbštus ir kūrybingas Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos dirbtuvių kolektyvas. Naujasis sklandytuvas BK-7 — tai dar vienos Tarybų Lietuvos sklandytojų svajonės įsikūnijimas.

...IR ŠEŠETAS VASARU.

Prieš keturiasdešimt metų, gegužės 21 dieną, pirmą kartą pakilau su sklandytuvu „Gandras“. Po sparnu sumirgėjo Petrašiūnų pušaitės... Tik keliolika sekundžių nešė „Gandras“ virš panemunės. Bet tos neužmiršamos akimirkos nulėmė mano tolimesnį gyvenimą. Aviacija man tapo būtinybe, kaip duona kasdieninė.

Po trejeto dienų dar du kartus skridau. Žėrėjo neaprepiamos erdvės, nors sklandytuvą nuo žemės tepašokdavo vieną kitą metrą.

Paskui nelaimė — vienas mokinių sulaužė sklandytuvą... Tris savaites remontavome „Gandrą“, jausdamiesi lyg žuvys, išmestos ant kranto.

Birželio 21 dieną vėl mėginau skristi. Net tris kartus. Tačiau žemė, tarsi magnetas, traukė žemyn (buvau apysunkis devyniolikmetis), o vasaros diena — šilta, be vėjo...

Tik Nidoje atsigausime! Tik Nidos vėjai kaip reikiant pasūpuos mūsų medinius paukščius!

Apie Nidos kopų „stebuklus“ daug pasakodavo ir sklandymo instruktorius, kurį aeroklubas buvo nusiuntęs į užsienį pramokti sklandymo. O tas užsienis... — keliolika kilometrų anapus Nidos. Tuometinė Lietuvos—Vokietijos valstybinė siena kirtė Neriją ir Kuršių marias. Vokiečių pusėje, Rasytėje, veikė sklandymo mokykla. Sklandytuvu pakilus

virš didžiosios Nidos kopos, buvo matyti ir Rasytės balti sklandytuvai, besisukinėję smėlio kalvų pašlaitėse.

Mūsų aeroklubas taip pat nusprendė steigti Nidoje sklandytojų mokyklą. Išiversti teko kukliomis, visuomenės aukotomis lėšomis. Kelionei į Nidą buvo pasamdyta metalinė žalanda, į kurią sukrovėm angaro statybinių medžiagų, trejetą išardytų sklandytuvų, virtuvės inventorių, palapines bei atkloides. Telpom ir mes, devynetas vaikinių, su plokščiadugnio laivo vairuotoju — senuku upeiviu.

Nidos pionieriai — aviatoriai buvom devyni vyrukai. Vėliau prisidėjo dar du. Šiandien iš tos vienuolikės gyvųjų tarpe beliko šeši žmonės, iš kurių penketas tebegyvename Lietuvoje.

Tais metais mums teko tik po tryliką skridimų. Beveik visą laiką „prarydavo“ angaro statybos aikštelė. Tik spalio pradžioje sklandytuvus sustūmėm į angarą.

Trumpi skridimų akimirkos liko atmintyje visam gyvenimui. Po startų Petrašiūnuose, Nidoje, pučiant vakarų vėjui, mums jau pavykdavo iškaboti ore iki minutės, išriesti posūkį, primenantį „S“ raidę. Tai buvo žavingos akimirkos! Smėlio „patalai“ daug sykių gelbėjo naujokus ir sklandytuvus nuo nelaimių. Atsirado naujų aviacinių „terminų“: blogai nutūpėl — „agurkus sodinti“, ore be

reikalo judini vairalazdę — „pumpuoji“. Palaužusiam sklandytuvą viešai buvo įteikiamas „Didžiojo oro pirato kalavijas“. Sklandytojas, antrą kartą padaręs avariją, nusipelnėdavo „Juodojo vabalo“ ordiną...

Skraidymai nuo vakarų šlaito buvo tik pasiruošimas šuoliui „į rytų vėją“, kuris didžiosios kopos dėka galėjo nešioti sklandytuvą ore ištisas valandas. Tačiau rytų vėjas pūsdavo labai retai. Daugiausia rudenį. O jis buvo būtinas rekordiniams skridimams.

Pirmas Lietuvos sklandymo rekordas buvo užregistruotas 1933 metais Nidoje. Instruktorius su „Sakalu“ išbuvo ore 5 minutes 12 sekundžių. Mums, „oro žvirbliukams“, — pasakiškas vaizdas. Be variklio skraido sunki dėžė su žmogumi!

Po poros savaičių pūstelėjo stiprus rytų vėjas. Šį sykį instruktorius „iškabojo“ virš marių 3 valandas ir 9 minutes.

1934-aisiais šalla angaro Nidoje buvo pastatytas gyvenamasis namas su bendrabučiu ir valgykla, įsteigta sklandymo mokykla. Už mokslą tekdavo mokėti po 40 litų kiekvienoje [A, B, C] klasėje. „Stipendijos“ buvo duodamos tik išimtiniais atvejais, nes buvo skraidymo entuziastų, kurie atvykdavo į Nidą, vos sukrupstę bilietui. Tokiems mokyklos vadovai parūpindavo darbo prie remontuojamų

sklandytuvų. Užmokestis už darbą ir buvo vadinamas „stipendija“.

Po metų Nidoje jau buvo įvykdyti 1752 startai [1933 m. — 200]. Išskraidyta 60 valandų. Išlaikė egzaminus: „A“ klasės — 26 sklandytojai [1933 m. — 9], „B“ — 26 [1933 — 6], „C“ — 13 [1933 m. — 2]. Skraidėm šešiais savos gamybos sklandytuvais. Lietuvos skriejimo rekordas buvo pagerintas net tris kartus: 5 val. 14 min., 7 val. 2 min., 12 val. 35 min.

Tie metai ir man buvo laimingi: skriejam virš rytų šlaito 11 minučių ir 4 sekundes. Išlaikiau „C“ piloto egzaminą. Zenkliukas su trimis žuvėdromis papuošė švarko atlapą. Tai buvo mano 51 savarankiškas skridimas sklandytuvu.

Nidos mokykla egzistavo šešias vasaras [1933 m. — 1939 m.]. Ji buvo pagarsėjusi kaip drąsaus jaunimo vasaros stovykla. Čia buvo pasiekti ir didžiausi prieškariniai Lietuvos sklandytojų rekordai, ilgiausiai išsilaikant ore: 1936 m. — 22 val. 36 min.; 1938 m. — 26 val. FAI [Tarptautinė aviacijos sporto federacija] juos užregistravo kaip trečią ir ketvirtą rezultatą pasaulyje. Pirmavo TSRS sklandytojai. Mūsų šaliai su vengrais rungėsi dėl trečios vietos. Nidos sklandytojai buvo pralenkę JAV, Lenkijos, Anglijos, Šveicarijos ir daugelio kitų šalių sklandytojus.

Nida. Taip prasidėjo pirmieji skridimai. Smėlio kopos buvo pirmoji starto aikštelė.



Paskutiniaisiais Nidos mokyklos egzistavimo metais joje buvo 117 sportininkų. Surengti 3633 startai. Pilotų laipsnius gavo: „A“ klasės — 52, „B“ — 45, „C“ — 6 sklandytojai.

Per šešias vasaras, kol Nida buvo mūsų sklandytojų lopšys, čia buvo paruošti 286 „A“ klasės pilotai, „B“ — 147, „C“ klasės — 79. Į Nidos dangų skrista daugiau kaip 10 000 sykių. Ore išbūta 260 valandų. Šitie skaičiai, lyginant su dabartiniais, ypač išskraidytomis valandomis — gana kuklūs. Bet neužmirškime — tai buvo ankstyvas bėmatorės aviacijos saulėtekis...

1945 metais hitlerininkai, Tarybinės armijos vejami, sudegino Nidos sklandymo mokyklos pastatus. Liko tik cementiniai angaro pamatai. Ilgainiui toje vietoje užaugo miškas. Šiandien sklandymo veteranai sunkiai suranda lapuočių tankmėje vieną kitą savo buvusio „lizdo“ pėdsaką... Gal čia reikėtų pastatyti kokį memorialinį akmenį, primenantį, kad Nidos vėjai, atskleisdami skridimo grožį, čia kėlė į padangę pirmuosius sklandytojus. Lietuvos bėmatorės aviacijos sporto istorijoje Nida — kertinis akmuo.

Kartais klausima, o kodėl šiandien Nidoje nesklendama? Mes Nidą saugome kaip reto grožio Kuršių marių ir Baltijos jūros perlą. Sklandymas įžengė į naują vystymosi pakopą, aprūpintas tobulėsiais aparatais. Dabar Nidoje būtų per ankšta mūsų sparnams. Tegul Nida spindi savo nuostabiomis kopomis ir šviesiais rytmečiais, garsėja vėjais ir miškais, tegul ir toliau ji mus jaudina per šimtmečius kurtomis legendomis ir istorija, kurių viena — apie žydėjo Nidos dangaus buriuotojus.

JONAS DOVYDAITIS

STUDENTIŠKI SPARNAI

Ejo 1944-ųjų, paskutinių karo metų ruduo. Nuo Baltijos dar buvo girdėti duslūs sprogių aidai, o čia, išvaduotame Kaune, jau būrėsi sportinės aviacijos entuziastai.

Kartą Vytautas Vaitkus, sutikęs keletą buvusių sklandytojų, prisitarė:

— Neseniai buvau Kulautuvoje. Nepatikėsite! Tamulaičio ir Štapskienės daržinėse mūsų paslėpti sklandytuvai liko sveiki. Kalbėjau su rektorium. Jis sutiko, kad universitete organizuotume sklandytojų sekciją.

1944 metų spalį „Tarybų Lietuvos“ laikraštyje pasirodė žinutė: „Kauno universitete atnaujino darbą sklandymo sekcija (pirmasis aviacijos būrelis universitete buvo įsteigtas 1941 m. kovo 12 d. — J. B.) Studentų sklandymo sekcijos pirmininku išrinktas sklandytojas V. Vaitkus“. [Universitetui persikėlus į Vilnių, ši sklandymo sekcija veikė Kauno Politechnikos institute. — J. B.]

Aviacijos sporto entuziastams — sekcijos nariams teorines paskaitas apie aerodinamiką skaitė automobilijų katedros dėstytojas, inžinierius L. Gastila, apie skridimo techniką — instruktorius V. Vaitkus, apie sklandytuvų konstrukcijas — A. Kuzmickas ir

V. Vilimas, apie aviacijos istoriją — A. Stankus.

Ziemą iš Kulautuvos entuziastai parsigabeno sklandytuvus į Kauną. Tiesa, tai buvo tik atskiros sklandytuvų dalys. Norint sumontuoti iš jų vieną skraidantį aparatą, reikėjo dar gerokai padirbėti. Nekūrentose patalpose, dažnai šviečiant tik žibalinei spinksulei, kaukšėjo plaktukai, kvėpėjo dažai. Sklandytuvų remontas užsitęsė. Tikslai 1945 m. rugpjūčio pradžioje Nemuno žiaituose prie Kulautuvos buvo organizuoti skridimai, nuskambėjo pirmoji instruktoriaus V. Vaitkaus komanda: „Paruošta!.. Ištempit!.. Bėgtel!.. Leisk!..“ Tą vakarą į orą pakilo A. Vilimas, A. Speičys, A. Kuzmickas, A. Stankus, K. Ostasevičius, A. Steikūnas ir kiti.

Sekančią žiemą vyrai dar atkakliau ėmėsi darbo. 1946-ųjų metų vasarai jie susiremontavo jau keletą sklandytuvų.

Po metų Vilniuje buvo atidarytas Respublikinis aviacijos klubas. Čia buvo pradėti ruošti lakūnai ir parašiutininkai, o Kaune — sklandytojai. 1949 m. rudenį Vilniaus aviacijos klubas buvo perorganizuotas į Aviacijos technikos sporto klubą.

— Reikia bandyti patiems statyti sklandytuvą, — kartą pasiūlė inžinierius A. Kuzmickas. — Aš turiu paruošęs porą projektų. Rodžiau Oškiniui. Jis pritarė. Tiesa, su medžiagomis bus sunku. Tačiau kai ką panaudosime iš senų likusių, kai kuo sušels aviatoriai, rektoratas. O darbo rankų, manau, nereikės ieškoti.

Mechanikos fakulteto rūsyje, mažoje staliaus dirbtuvėlėje vakarais pradėjo rinktis jaunimas. Pagal inž. A. Kuzmicko pasiūlytą projektą jie ryžosi



Kauno Politechnikos instituto sklandytojų būrelio vadovas konstruktorius A. Kuzmickas

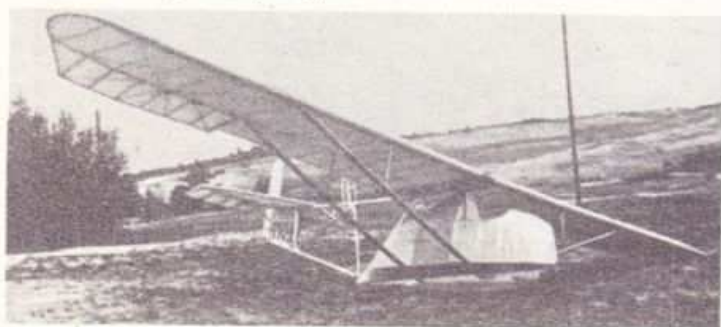
1953 m. nuotr.

patys statyti sklandytuvą. Statyba truko pora metų. Tik 1952 m. rudenį entuziastų kūrinys M-1 („Mechanikas-1“) Kulautuvoje pirmą kartą „šoktelėjo“ nuo žlaito.

Dabar iškilo sklandytuvų pakėlimo į orą problema. Lėktuvų tada neturėjome, o guminis amortizatorius jau nebeįpatekino. Tuomet ir kilo mintis: sklandytuvų išvilkimui pasidaryti mechaninį agregatą. Instituto katedros vedėjas doc. L. Gastila padovanojo sunkvežimio variklį. Visa kita, talkininkaujant buvusiam aviacijos mechanikui L. Špokevičiui, Fizikos katedros dirbtuvėse pasidarė patys. Pasidarytas agregatas (variklio galingumas buvo tiksliai 50 AJ) „Pūka“ ir kitus to meto lengvesnius sklandytuvus išvilkdavo į 250—350 m aukštį, kur jau buvo galima pasigauti kylančias oro sroves ir jomis pakilti iki debesų...

Pirmojo pasisėkimo paska-

Tai tik keletas iš daugelio pirmųjų sklandytuvų, kuriuos sukūrė mūsų konstruktoriai (iš kairės į dešinę): „MO-2“ (konstruktoriai G. Miliūnas ir Br. Oškinis), „Nerija“ (konstruktorius A. Paknys), „Rūta“ (konstruktorius Br. Oškinis), „BRO-12“ (konstruktorius Br. Oškinis), vienas paskutiniųjų konstruktoriaus B. Karvelio sukurtų sklandytuvų „BK-6“.





Kauno Politechnikos instituto sportininkų pasistatytas konstruktoriaus A. Kuzmicko sklandytuvas „KPI-3“ („Gintaras“)



1955 metais Kaune pradėjo veikti sklandymo stotis, kurios viršininku buvo paskirtas konstruktorius Br. Oškinis. Jį ir matome nuotraukoje (pirmas iš kairės), aptariantį su sklandytojais (iš dešinės į kairę) J. Cepuliu, Z. Brazausku, A. Vilimu, A. Arbačiauską, D. Kučinskiu ir J. Balčiūnu pirmuosius skridimus.

tinčas, A. Kuzmickas imasi projektuoti lengvą treniruočių sklandytuvą, kuriuo būtų galima skrieti neaukštuose šlaituose. 1955 m. vasarą naujasis sklandytuvas KPI-3 [vėliau jį pavadino „Gintaru“], pilotuojamas V. Dovydaičio, pakilo pirmą kartą į orą. Paskui „Gintaru“ buvo pasiekta keletas pirmųjų respublikos aukšto ir kitų rekordų.

A. Kuzmickas imasi kitos iniciatyvos — įsteigia studentų konstruktorių mokslinį būrelį. Per trumpą laiką būrelio nariai paruošė keletą įdomių projektų, skaitė pranešimus studentų mokslinės draugijos konferencijose. Pats būrelio vadovas A. Kuzmickas su studentu S. Janušoniu paruošė KPI-5 sklandytuvo projektą, kuris 1959 metais buvo pastatytas Kauno aviacijos sporto klubo dirbtuvėse.

1956 metais SDAALR Centro komitetas, įvertindamas kauniečių patirtį, pastangas ir

atliktą darbą, atidarė Kaune etatinę sklandymo stotį, kuri vėliau išaugo į Aviacijos sporto klubą [dabar vienas didžiausių respublikoje].

...Praėjo 15 metų. Išaugo ir sutvirtėjo „studentiški sparnai“. Kauno Politechnikos instituto aviacijos sporto sekcijos nariai, nepabūgę jokių sunkumų, patys statė sklandytuvus, skraidė jais, įveikdami vis didesnius tolius ir aukščius. Sekcijos nariai pamilo sklandymą, tapo sporto meistras, respublikos čempionais ir rekordininkais. Vienas tokių — Vytautas Pakarskas. Nuoširdus draugas, aistringas aviacijos sporto entuziastas, studijų metais visą savo laisvalaikį paskyręs sklandytuvų statybai ir... skraidymams.

Baigęs Kauno Politechnikos institutą, Vytautas išvyko dirbti į Vilnių. Čia kartu su V. Vaitkumi, A. Speičiu ir kitais kūrė visuomeninį Liaudies ūkio tarybos sklandymo klubą

[dabar LTSR Lengvosios pramonės ministerijos klubas], dirbo, statant sklandytuvą BK-6, daug skraidė, treniravosi. Atkaklus darbas davė rezultatus — Vytautas tapo sporto meistru, respublikos rekordininku.

Šiandien Vytautas Pakarskas — Prienų eksperimentinių aviacijos dirbtuvių vadovas.

Arba štai Apolinaras Beržinskas... Į KPI sklandytojų gretas atėjo nusivilkęs karininko mundurą. „Vyras jau pagyvenęs, vargu ar besuspės ką nors pasiekti“, — pagalvojau tąsyk. Tačiau Apolinaras buvo ne iš tų, kurie lengvai susižavi, o po pirmų sunkumų ir nesėkmių dar greičiau atvėsta. Tarnaudamas Tarybinėje Armijoje, jis dirbo lėktuvų techniku. Tiesa, tada reaktyviniais lėktuvais skraidyti neteko, o dabar sklandytuvai greitai pakluso jo valiai.

Ne kartą jis dalyvavo visąjunginėse varžybose, iškovojo Lietuvos ir Pabaltijo respublikų čempiono vardą, pirmasis iš mūsų respublikos sklandytojų apskrido 500 km trikampį.

Paminėjau tikrai porą Kauno Politechnikos instituto sklandymo sekcijos auklėtinių. O juk KPI sklandytojų šeimoje išaugo tokie žinomi sklandymo meistras, kaip R. Kavaliauskas, A. Jonušas, A. Kilna, J. Bagdonas, V. Žukas, P. Laurenčikas ir daug kitų respublikoje žinomų lakūnų. Vieni jų, baigę institutą, tapo lakūnais profesionalais, kiti, dirbdami pramonėje ar mokslo įstaigose, nepamiršta aviacijos ir sklandytuvų, kaip visuomeniniai aviacijos sporto instruktoriai ugdo jaunąją sklandymo meistrų pamainą, moko jaunimą drąsos, skiepia meilę tarybinei Tėvynei.

J. BALČIŪNAS



MEISTRIŠKUMO KELIAI



S. ANOCHINAS

Tarybų Sąjungos Didvyris, nusipelnęs lakūnas bandytojas, Valstybinės premijos laureatas, nusipelnęs sporto meistras — iš aviacijos sporto lakų sklandymas, mano nuomone, yra įdomiausias, sunkiausias, reikalaujantis iš piloto sklandytojo didelio ir įvairaus teorinio bei fizinio pasiruošimo. Žmogus, tobulai skraidantis sklandytuvu, mano supratimu, apskritai yra aviacijos sporto asas.

Buvo apmaudu. Suplasnojęs, gandas spruko iš tos vietos, į kurią skubėjau. Šviežiai suartas dirvonas pamiškėje, matyti, buvo dar nepakankamai įšilęs, ir termikas nuo jo atitrūko anksčiau. Aukštimačio rodyklė smuktelėjo žemiau padalos 300. Sukau paskutinį ratą virš ganyklos, kurią pasirinkau aikšte. Ji atrodė blogesnė, negu buvo matyti iš aukščiau. Bet nusileisti nebuvo sunku.

Išlipęs iš kabinos žvilgtelėjau į viršų. Padebesiais draugų valdomi „Blanikai“ traukė į Vilkaviškį.

— Nereikėjo tokio ilgo šuolio iki kito debesio, — pamaniau. — Per daug nužėmėjau ir...

Dabar pavydėdamas galėjau tik sekti kitus.

Apmąstymams nebuvo laiko. Iš už miško išniro „Jakas“, pralėkė visai žemai, apsigrėžė... Jo ratai šlumstelėjo prie pat sklandytuvo sparno.

— Mažoka... — žingsniu išmatavęs nuotolį iki griovio,

pasakė Vladas, bet mano pasiūlymą pergabenti sklandytuvą į kitą pievą už kilometro atmetė.

— Užgaišim. Reikia rankioti kitus. Būna ir blogesnių aikštelių. Ruoškimės...

Dėl visa ko susitarėm. Jeigu prie griovio „Jakas“ nestryktels į orą, abu trauksime atsikabinimo kablius. O dabar pačia trumpiausia virve Vladas mane „prišvartavo“ prie lėktuvo.

Vieną akimirką abu stvėrėmės atkabinimo rankenų, bet... Lėktuvas staiga šoktelėjo nuo pievos.

„Užtikrintai, kaip ir visada, Vladas gelbsti „nukritusius“. Kiek rizikuodamas, bet sumaniai. Toks jis nuo mūsų pirmųjų pažinties dienų“, — pagalvojau.

...Pietvakaris pašiaušė karklus Panemunėje. Bet skristi reikia. Pasiruošta. Vladas lipa į „Žiogą“.

— Svarbiausia — geras

staigus starto posūkis, nenuolti nuo žlaido, neišlėkti iš antvėjo, — dar laikydamas sklandytuvą už sparno galo, primenu jam. O starto komanda jau bėgo žemyn, įtempdama amortizatorių. Prasidėjo „šuoilis“...

Senų prisiminimų epizodas. 1952 metų... Bet ne tada Vladas Drupa ranka pirmą kartą suspaudė vairalazdę. Jau pirmaisiais pokario metais Šiaulių gimnazistai, sklandymo entuziastai, įsigėdė nuskristi nuo Salduvės kalno. Vyrukai kibo lopyti seną sklandytuvą „Varną“, užsilikusį dar iš prieškarinių laikų. Paskui nusivežė jį prie Salduvės kalno. Instruktavo vaikus ir skraidyti mokė St. Baltušaitis (dabar dirba vairuotoju Kauno aviacijos sporto klube), kuris jau tada turėjo sklandytojo ženklelį su dviem gervių siluetais.

Šiandien seną mano bičiulį Vladą Drupą erdvė vilioja ne mažiau, kaip jaunystėje. Tada, tiesa, jis turėjo dar ir kitų sportinių aistrų. Mėgo lengvąją atletiką ir motociklus... 3, 5, 10 kilometrų distancijas Kauno Politechnikos instituto studentas Drupas visada bėgdavo lyderių tarpe. Treneriai žadėjo Vladui čempiono titulą, šiam stiprios

širdies, aukšto ugio, labai ryžtingam sportininkui. Ypač po sėkmingo finišo 1947 metais 5 kilometrų krose, kuriame dalyvavo geriausi Lietuvos bėgikai. Bet šį kartą iškovota antroji vieta jam buvo paskutinis startas ir paskutinis sėkmingas finišas bėgimo trasose. Po avarijos aplamdytas motociklas ir kojos lūžis atitolino jį nuo bėgikų, ir visam laikui „pritraukė“ prie aviacijos...

Pirmieji šuoliai iš aerostato su parašiotu, draugystė su sklandytojais, besimokančiais skraidyti, viliojo. Skristi ku daugiau, toliau ir aukščiau — toks buvo vienintelis visų troškimas. Vaikinas nutarė nesimėgauti vasaros atostogomis, bet dirbti, kad užbaigtų statyti Br. Oškino sukonstruotą sklandytuvą „Pūką“.

V. Drupas, vienas B. Karvelio konstrukcijos BK-4 statybos entuziastų, visokeriopai prisidėjo prie bendrų pastangų. Įkūrus Kauno aviacijos sporto klubą, sakė draugams:

— Jau turime mechaninius išvilktuvus „Herkulesus“, mokomuosius dviviečius KAI-12, vienviečius MAK-15 ir Oškino BRO-12 sklandytuvus. Reikia angaro. Drauge su



Vilniaus aviacijos techninis klubas. Poilsio valandėlė.
L. VASAUŠKO nuotr.

Skridimas baigtas sėkmingai. Klaipėdos aviacijos techninio sporto klubo sklandytojas, statybos tresto inžinierius A. Bučnys patenkintas.
B. ALEKNAVIČIAUS nuotr.



klubo „vadu“ Jonušų galėtume jį suprojektuoti, o statybos darbuose visi talkininkume...

Pasiūlymui pritarta.

A. Jonušas ir V. Drupas, KPI statybos fakulteto auklėtiniai, greit paruošė angaro projektą, ir dabartinėje skraidymų bazėje ilgainiui išaugo didelis statinys.

1963-ieji buvo didelių poslinkių metai. Respublikinėse pirmenybėse daugelis Kauno sklandytojų tapo sporto meistrais. Jų tarpe buvo ir Vladas Drupas. 300 kilometrų trikampį jis apskrido per 7 valandas.

— Mūsų sporto meistrus reikia mokyti skraidyti lėktuvu. Juk klubas plėsis, gausime naujų sklandytuvų, lėktuvų JAK-12, — sugrįžęs kartą iš Maskvos, pasakojo A. Jonušas. — Reikės ne tik sklandytuvais, bet ir lėktuvais skraidyti dar aukščiau ir dar toliau.

Ir vėl abu bičiuliai, Aleksandras Jonušas ir Vladas Drupas, gavę KPI baigimo diplomus, savo žinias, įgytas institute, pritaikė skraidymų bazei vystyti, ėmėsi naujų projektų.

Sklandymo sporto meistrai, susipažinę su lėktuvu JAK-12, jo varikliu, su visomis motorinio skraidymo instrukcijomis, jau sėdė į lėktuvo kabiną šalia Jono Kavaliausko, kuris, baigęs SDAALR CK Centrinę skraidymo technikos mokyklą Kalugoje, grįžo į Kauną su instruktoriaus diplomu ir lakūno teisėmis. Nedaug skridimų su instruktoriumi reikėjo A. Vilimui, V. Drupui, V. Biliūnui, T. Koronkevičiui, J. Cepuliui. Patyrę sklandytojai netrukus jau skraidė vieni.

„Kaip tu klubui, kolektyvui, taip ir jis tau!“. Pritardamas šiam klubo tarybos paskelbtam šūkiui, V. Drupas iš šir-

dies darbavosi, tvarkant skraidymų bazę prie Birštono, kuria dabar didžiuojasi visi, kuri viena geriausių šalyje. Būdamas inžinierius statybininkas, pats išplanavo gyvenvietę, pasirūpino želdiniais. O kai gyvenvietę statė, nereikėjo inžinieriaus ir techninei priežiūrai. Jis neužmiršo ir sklandymo. Kai buvo organizuota ekspedicija į Kaukazo kalnus ieškoti bangų antvėjo virš kalnų, dalyviu buvo pasiūlytas ir Vladas.

Ilga V. Drupo sportinė biografija. Baigiasi trečiasis dešimtmėtis, kai jis skraido. Dabar, tiesa, beveik vien lėktuvais. Jis 1971 metų absoliutus respublikos aukštojo piloto žemyn, prieš ketvertą metų gavęs antrąjį sidabrinį sporto meistro ženklelį kaip sportininkas lakūnas [pirmąjį gavo už sklandymą]. Ne vieną skraidymų knygėlę užpildė datos ir įrašai. Daug įsimintinių. Vien lėktuvu jis skraidė apie 1000 valandų. Turi daug diplomų, prizų. Ypač brangi na dovanas už pasižymėjimą aukštajame pilotage, kuris didžiausia Vlodo aistra. Kiek treniruočių, atkaklumo ir fizinį jėgų prireikė, kol čekoslovakijos konstrukcijos „Akrobatas“ pakluso lakūnui. O tai įmanoma tada, kai pilotui vis tiek, kur horizontas — viršuj ar apačioj, — kai išmoksti puikiai valdyti lėktuvą ir apsivertęs, ir skrisdamas galva žemyn.

Sklandymo ir aukštojo piloto meistrui Vladiui Drupui reikšmingi šie jubiliejiniai metai. Jie žymi ir jo paties gyvenimo penkiasdešimtmetį. Jis vėl tapo aukštojo piloto respublikos čempionu.

VYTAUTAS DOVYDAITIS
Sporto meistras

REKORDAI

Rugpjūčio pabaigoje surengtose varžybose kaunietis sklandytojas A. Beržinskas su keleiviu P. Budriu pasiekė naują Tarybų Lietuvos sklandymo rekordą. Jie įveikė naują skridimo į tikslą ir atgal 334 km nuotolį.

Naują respublikos sklandymo rekordą pasiekė vilnietė sporto meistrė Algima Kryžauskaitė. Ji su keleive jauna sklandytoja Jūrate Brazauskaitė skridimu į tikslą įveikė 270 km.

ZVILGSNIAI PALYDI RAKETAS

Respublikos jaunieji raketų modeliotojai gali didžiuotis savo mokytojais, treneriais, o ypač pasiekimais sąjunginėse varžybose, iš kurių ne kartą jie grįžo su pergalemis ir apdovanojimais. Rugpjūčio pabaigoje atėjo dar viena džiugi žinia iš Tadžikijos sostinės Dušanbės. Čia vykusiose Vidurinės Azijos, Kazachstano, Užkaukazės, Pabaltijo respublikų ir Moldavijos komandų raketomodelizmo pirmenybėse mūsų respublikos jaunieji sportininkai užtikrintai laimėjo pirmąją komandinę vietą.

Džiaugsmingais žvilgsniais varžybose visi palydėjo radviliškietis V. Matuzevičiaus raketoplano modelio „Vanagas“ ir plungietis A. Masiliausko raketoplano modelio „Erelis“ skrydžius. „Vanagas“ ir „Erelis“ pakilo aukščiausiai. Jų kūrėjams V. Matuzevičiui ir A. Masiliauskui pripažinti čempionų vardai.

A. DĖBESYS

DOVANA — LĖKTUVAS

Vilniaus jaunųjų aviatorių klubas, įsikūręs prie Lietuvos civilinės aviacijos valdybos ir Respublikinių profsąjungų rūmų, kiekvienais metais į užsiėmimus sukviečia per šimtą sostinės moksleivių. Šie mokslo metai dar tik atvėrė klasių duris, ir štai... žinia: Karinių oro pajėgų karininkai klubui padovanojo lėktuvą. Ne modelį, bet tikrą JAK-12.

Rugsėjo pirmomis dienomis priimti dovanos iš Tarybų Sąjungos Didvyrio pulkininko A. Lukjanevo, papulkininkų A. Achpalovo ir D. Aleksandrovo į sostinės aerouostą atvyko berniukai ir mergaitės su gėlių puokštėmis. Iškilmingame dovanos įteikime dalyvavo Lietuvos LKJS Centro Komiteto antrasis sekretorius G. Denisovas, LLKJS CK sporto ir gynybinio masinio darbo skyriaus vedėjas A. Lukaševičius, komjaunimo Vilniaus miesto komiteto pirmasis sekretorius N. Vaitkevičius.

Į jaunuosius aviacijos bičiulius kreipėsi Tarybų Sąjungos Didvyris pulkininkas A. Lukjanevas:

— Padovanodami šį lėktuvą, tarytum perduodame estafetę jūsų kartai, siekiančiai naujų aukštumų, daugiau žinoti, plėsti akiratį.

Padėkos žodį tarė komjaunimo Vilniaus miesto komiteto pirmasis sekretorius N. Vaitkevičius. Jaunųjų aviatorių vardu kalbėjo klubo būrio vado pavaduotojas, 15-os vidurinės mokyklos abiturientas K. Baltreitis.

Ši dovana Vilniaus moksleiviams — tai gražios ir tvirtos draugystės su šlovingą pergalų kelią nuėjusiomis mūsų karinėmis oro pajėgomis ženklas.

A. MIKOLIŪNAS

„Blanikų“ eskadrilė paruošta startui



R. MATUKAIČIO nuotr.

MŪSŲ KONSTRUKTORIŲ SKLANDYTUVAI

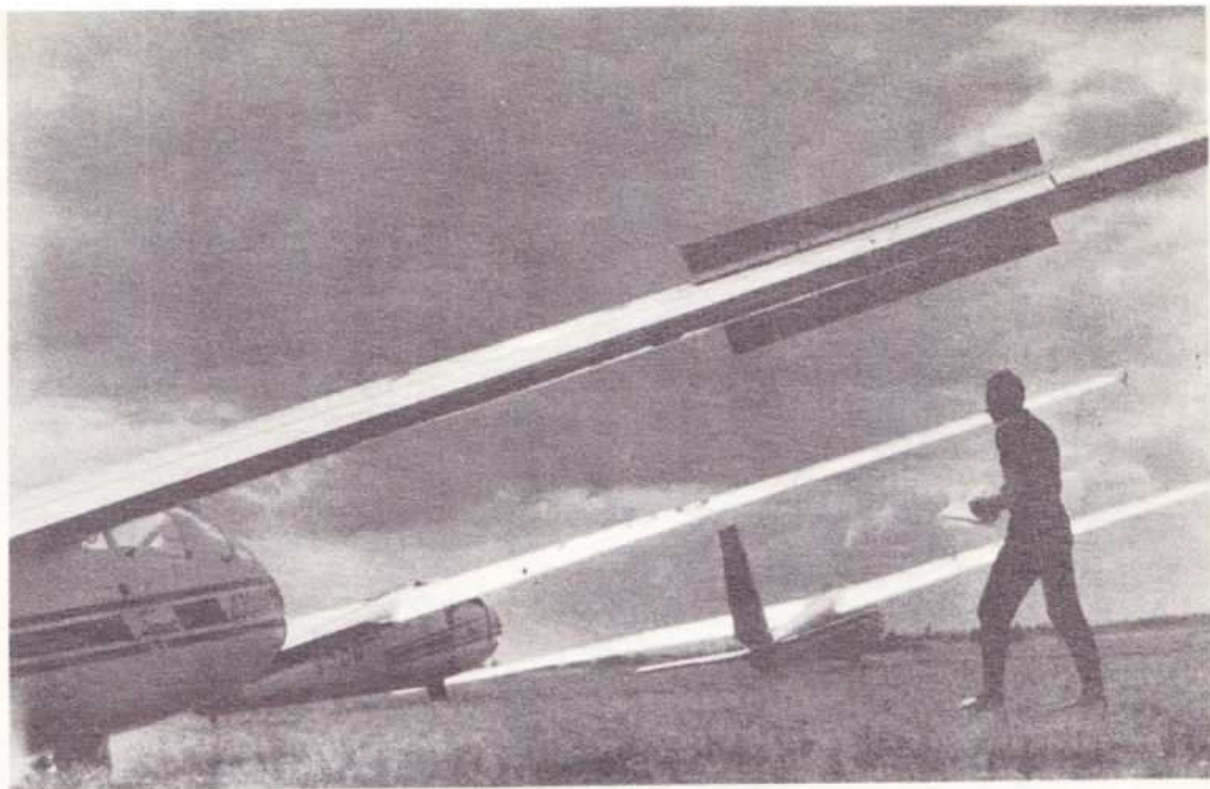
1932–1972

Pavadinimas	Paskirtis	Metai	Konstruktoriaus pavardė	Sparnų ilgis m	Sparnų plotas m ²	Proilgis	Sparnų apkrova kg/m ²	Svoris kg	Kokybė	Maž. žemėjimas m ² /sek.	Kas statė
T-1	Mokomasis	1932	B. Oškinis	10,70	16,50	7,0	10,50	90	11,0	1,10	ATM aviacijos būrelis
T-2	Mokomasis	1934	B. Oškinis	11,25	16,00	8,0	11,00	100	13,5	1,04	ATM aviacijos būrelis
MO	Mokomasis	1936	G. Miliūnas B. Oškinis	10,00	16,00	8,0	11,00	100	13,5	1,04	G. Miliūnas, LAK skl. dirbt., Kaune
„Perkūnas“	Mokomasis	1936	A. Gysas	11,25	16,00	8,0	12,00	100	13,5	1,04	A. Gysas, Kaune
BRO-3 „Pūkas“	Lavinimosi	1936	B. Oškinis	10,00	11,50	8,7	14,80	82	19,0	0,90	B. Oškinis su draugais
P-1 „Uodas“	Mokomasis	1936	A. Paknys	11,00	15,60	6,9	11,80	115	16,0	1,02	A. Paknys su draugais
PAGY (P-2)	Mokomasis	1936	A. Paknys A. Gysas	14,70	20,00	10,0	19,25	235	20,0	0,92	Konstruktoriai su draugais, Nidoje
BRO-4 „Rūta“	Akrobatinis	1937	B. Oškinis	10,00	9,30	10,8	23,70	130	19,0	1,45	Konstruktorius su draugais, Kaune ir Šiauliuose
„Nykštukas“	Mokomasis	1937	A. Gysas	8,00	9,20	7,0	11,00	60	10,0	1,30	Konstruktorius, Kaune
P-3 „Nerija“	Lavinimosi	1937	A. Paknys	11,50	13,60	10,0	13,00	100	19,3	0,75	Konstruktorius, Nidoje
MOTI-1	Mokomasis	1937	P. Motiekaitis	9,00	16,00	—	7,75	54	9,0	1,75	Konstruktorius su draugais, Manaituose
BK-1 „Vanagas“	Lavinimosi	1937	B. Karvelis	12,80	12,00	14,0	16,20	120	23,0	0,80	Konstruktorius, Kaune
KEVA).	Lavinimosi	1937	Z. Rimša	11,60	12,80	—	26,00	224	16,0	1,60	G. Miliūnas, LAK skl. dirbt., Kaune
BRO-5 „Rūta“ II	Akrobatinis	1938	B. Oškinis	11,00	12,00	10,0	18,30	130	21,5	0,92	Konstruktorius
PAGY-2 „Termikas“ (P-4)	Lavinimosi	1938	A. Paknys A. Gysas	14,00	14,00	13,0	18,30	125	23,0	0,83	Konstruktoriai su draugais
BK-2	Rekordinis	1940	B. Karvelis	16,80	10,73	30,0	22,00	140	33,0	0,65	Konstruktorius su draugais, Kaune ir Aukštagiryje
BRO-10 „Pūkas“ III	Lavinimosi	1949	B. Oškinis	11,00	11,30	10,0	14,1	127	19,0	0,85	KKI ir KPI sklandytojai, Kaune
BRO-9 „Žiogas“	Mokomasis	1951	B. Oškinis	8,75	13,45	5,7	12,20	92	14,3	1,16	Kauno sklandytojai
M-1	Mokomasis	1952	A. Kuzmickas	10,00	16,00	7,2	10,60	89	11,0	1,15	KPI sklandytojai
MOTI-2	Mokomasis	1952	P. Motiekaitis	9,00	15,50	5,2	9,03	70	15,0	0,92	Šiaulių sklandytojai
M-2	Lavinimosi	1953	A. Kuzmickas	11,00	15,70	7,7	11,0	90	15,6	0,92	KPI sklandytojai
BRO-11 „Pionierius“	Mokomasis	1954	B. Oškinis	7,26	10,50	5,0	11,20	58	11,0	1,20	Konstruktorius
KPI-3 „Gintaras“	Lavinimosi	1955	A. Kuzmickas	9,20	9,20	10,8	19,00	85	18,5	1,16	KPI sklandytojai
MOTI-3	Lavinimosi	1957	P. Motiekaitis	12,00	16,00	9,0	18,75	150	18,0	0,90	Šiaulių sklandytojai
BRO-12	Lavinimosi	1957	B. Oškinis	12,00	11,30	12,7	20,10	160	20,0	0,85	Kauno sklandytojai
BK-4 „Kaunas“	Lavinimosi	1957	B. Karvelis	14,00	13,20	14,8	22,30	205	25,0	0,70	Kauno sklandytojai
KPI-5	Lavinimosi	1958	A. Kuzmickas S. Jonušonis	12,00	13,20	12,0	16,50	128	20,0	0,85	Kauno sklandytojai
BK-6 „Neringa“	Lavinimosi	1959	B. Karvelis	15,00	12,30	18,3	—	262	28,0	0,70	Vilniaus sklandytojai
„Žuvėdra“).	Lavinimosi	1960	V. Kėnsgaila	13,05	16,13	—	23,70	280	13,5	2,50	Šilutės sklandytojai
„Lietuvos pionierius“).	Lavinimosi	1964	P. Laurenčikas S. Noreika	13,42	20,20	—	—	315	—	2,00	Panevėžio sklandytojai
RB-13).	Eksperimentinis	1965	R. Bėkšta	12,32	11,30	—	28,00	305	—	—	KPI ir Šiaulių sklandytojai
BRO-11 M „Žylė“	Mokomasis	1969	B. Oškinis	7,78	11,00	5,5	16,00	86	12	1,2	ESAD, Prienuose
BK-7	Rekordinis	1972	B. Karvelis	17,80	12,22	25,5	—	—	—	—	ESAD, Prienuose

PASTABA: buvo pastatyta dar keletas originalios konstrukcijos sklandytuvų (pavyzdžiui, V. Salavėjaus mokomieji sklandytuvai 1934 ir 1935 metais), bet jų duomenys nežinomi.

). — motorizuotieji sklandytuvai

Lentelę sudarė J. Balčiūnas ir V. Jurkštas



Prieš startą...
L. VASAUSKO nuotr.

KUR APLEDĖJA SKLANDYTUVAI...

Prieš pradėdant kalbėti apie aukštuminius skridimus sklandytuvais, reikia priminti, kad įgula, skrisdama daugiau kaip 5000 m aukštyje, turi būti ap rūpinta deguonies aparata. Skridimams už troposferos ribų (t. y. daugiau kaip 11 000 m) būtina hermetinė kabina arba skafandrai.

Aukščio skridimams sklandytojai panaudoja kylančias oro sroves, kurios susidaro vertikaliai išsivysčiusiose kamuoliniuose debesyse ir vadinamuosiuose bangų antvėjuose. Vertikaliai išsivysčiusių debesų viršūnės gali siekti 10 000 m ir daugiau. Tačiau sklandytojams jie labai pavojingi, nes greitai formuojasi į audros debesis.

Pučiant stipriam vėjui ir

esant tam tikroms meteorologinėms sąlygoms, kalnuotose vietose susidaro bangų antvėjai. Oro masės, aptekėdamos kalnų masyvus, išjudina aukštesnius oro sluoksnius. Išjudintas oras slenka bangomis, siekiančiomis net stratosferą. Todėl sklandytuvai, patekę į kylančiąją bangą, gali būti iškeltas už troposferos ribų.

Pasaulio aukštuminių skridimų rekordai vienviečiais sklandytuvais priklauso JAV sklandytojui P. Bikle, kuris 1961 m. pasiekė 14 102 m absoliutų aukštį, o laisvu skridimu — 12 896 m aukštį. Dviviečių sklandytuvu amerikiečiai L. Edgaras ir H. Kliefortas įveikė 13 489 m absoliutų aukštį. Lenkai S. Juzevičius ir J. Tarczonas laisvu skri-

dimu pasiekė 11 680 m aukštį.

1963 m. gegužės 17 d. mudu su žinomu Lietuvos sklandytoju A. Kilna ruošėms dviviečių sklandytuvu L-13 „Blaniku“ skristi 100 km trikampio maršrutu. Dėl viso pikto paruošėme ir aklojo skridimo prietaisus, jei tektų skristi debesyse. Pakilome dviese iš Vilniaus sportinio aerodromo. Atsikabinę nuo lėktuvo, pradėjome kilti ir, perkirtę starto liniją, patraukėme numatytu maršrutu. Tačiau greitai meteorologinės sąlygos tiek pablogėjo, kad teko grįžti atgal. Grįždami pamatėme didžiulį, vertikaliai išsivysčiusį debesį, kurio viršūnė spindėjo saulėje. Patraukėme prie jo ir... radome gerą kėlimą. Variometro rodyklė apsisusto ties +4 m/s. Spirale po spiralės artėjome prie debesies pado. Įjungėme aklojo skridimo prietaisus (aviahorizontą ir posūkio-pokrypio rodyklę). Beveik dviejų kilometrų aukštyje panirome debesyje. Kėlimas stiprėjo. Variometro rodyklė slinko aukštin: +5, +7, +10, o netrukus ir prietaiso skalės riba +15 m/s. Matomai, kilimo greitis buvo dar didesnis. Aukštimačio rodyklė pastebimai slinko į priekį.

3500 m aukštyje apledėjo kabina, veidas apšerkšnijo. Išorėje apledėjo Pito vamzdelis, nustojo veikęs greičio

prietaisas. Dabar sklandytuvo padėję teko orientuoti tik pagal aviahorizontą. Ledo sluoksnis, aptraukęs visą sklandytuvą, kaustė vairų judesius. Laimė, stiprus kėlimas nesibaigė, ir apledėjimo zoną greitai prašokome.

Aukštis 4500 m. Valio!.. Viršytas visasajunginis rekordas, kurį tik išvakarėse pasiekė Kauno sklandytojai V. Žukas ir J. Bagdonas. Aukštimačio rodyklė artėja prie 6000. Drebase nuo šalčio. Burnoje darosi saldu, jaučiame deguonies trūkumą. Kilti aukščiau buvo pavojinga. Iš 6100 m patraukėme žemyn. Veikiai patekome į stiprią žemėjimo zoną. Sklandytuvą smarkiai blaškė. Vos buvo įmanoma išlaikyti jį pagal nustatytą kursą. Pagaliau išnirome iš debesio. Apledėjęs sklandytuvai žėrėjo saulėje kaip žaisliukas. Pro kabinos langelį A. Kilna atfaužė nuo sparno briaunos ledo gabalą, kurį ir parsivežėme žemėn.

Šiuo skridimu pasiekėme du TSRS rekordus: absoliutaus aukščio — 6100 m ir laimėto aukščio — 4977 m.

Tų pačių metų rudenį Kaukazo kalnuose bangų antvėjuje mūsų sklandytojai J. Jaruševičius ir A. Kilna vieną iš šių rekordų pagerino. Jie pasiekė 6896 m absoliutų aukštį.

Z. BRAZAUSKAS



LIETUVIŠKŲ SPARNŲ KŪRĖJAI

Prieš ketverius metus Lešne [Lenkija] vykusiam pasaulio sklandymo XI čempionate, viešėjo ir Lietuvos sklandytojų grupė, vadovaujama Vytauto Pakarsko. Mūsų sklandytojus domino naujovės sklandytuvų gamyboje, ypač aukštos aerodinaminės kokybės užsienio šalių aparatai.

— Vyrai, kuo mes prasteni. Statom Lietuvoje plastmasinį sklandytuvą, — grįžtant iš viešnagės pasiūlė Pakarskas.

Vieni pritarė, kiti trukčiojo pečiais, tretį tylėjo.

Prienų gyventojams sklandytuvai — seni pažįstami: čia jų kas vasarą praskrenda ne vienas. Tačiau, kad Prienuose bus statomi šie padangių tylieji, — niekam nebūtų atėję į galvą.

Senojoje pieninėje, kurios ne lik sienos neatpažįstamai pasikeitė, bet ir vidus, dabar plūša daugiau kaip 150 žmonių. Apie šį kolektyvą žino ne tik Lietuvoje. Jo darbais domimasi ir Maskvoje. Prienuose statomas aukštos aerodinaminės kokybės plastmasinis Balio Karvelio konstrukcijos sklandytuvas BK-7.

Rugpjūtyje gamykloje buvo karštos dienos. Virė darbas dieną ir naktį. Buvo pagaminti sparnai, liemu, renkami mažgal. Sklandytuvo statyba artėja prie pabaigos. Čia viskas nauja — sklandytuvo konstrukcija, medžiagos, technologija.

Pirmojo lietuviško plastmasinio sklandytuvo nekantraudami laukia aviacijos sporto mėgėjai. Netoli ta diena, kai baltutėlis BK-7 [tai septintas Balio Karvelio kūrinys] pakils pirmajam skrydžiui. Jo kokybė — 42.

Įtemptai darbuojasi ir kita sparnų kūrėjų grupė Raguvos

je. Bronius Oškinis čia sutelkė jaunų konstruktorių ir darbininkų jėgas dar vienai sparnuotai minčiai įgyvendinti — pastatyti pirmąjį Lietuvoje motorizuotą sklandytuvą „Raguva“ (šiuo metu motosklandytuvai pasaulyje darosi vis populiaresni).

„Raguva“ bus lengvas plastmasinis sklandytuvas su varikliu, skirtas treniruočių skraidymams. Konstruktoriai jau padarė sklandytuvo liemens maketą. Dabar svarbu išsiaiškinti visas technologines galimybes. Br. Oškinis pasiūlė visai naują liemens besiūlio karkaso statymo būdą.

Bronius Oškinis įsitikinęs, kad, kuriant modernius sklandytuvus, reikia nepamiršti ir pačių jauniausių sklandytojų — vaikų. Jiems dirbtuvėse jau pastatytas patobulintas Br. Oškinio konstrukcijos treniruoklis. Anksčiau tokio tipo treniruokliai, statomi iš metalo vamzdžių, buvo brangokli. Šis treniruoklis statomas iš faneros. Žymiai sumažėjo savikaina, supaprastėjo technologija. Vienas jų jau veikia Palangos vidurinėje mokykloje. Tikime, kad tokius įrengimus pajėgs įsigyti daugelis mokyklų.

Dirbtuvėse dažnai lankosi Ukmergės sklandymo entuziastai. Padedant konstruktoriui Br. Oškiniui, jie pirmieji nori pasigaminti vandens sklandytuvą. Konstruktorius ketina panaudoti modernizuotą, truputį palengvintą sklandytuvą BRO-9.

...Problemos, darbai neduoda ramybės raguviečiams. Kaip ir jaunystėje kupinas ryžto, naujų planų lietuviškų sklandytuvų kūrėjas Bronius Oškinis, iš kurio mokosi ir jaunieji jo talento gerbėjai.



Po darbo dienos konstruktorius Balys Karvelis studijuoja techninę literatūrą



Techninės tarybos posėdis gamykloje. Priekyje — gamyklos direktorius V. Pakarskas ir inžinierius A. Osteika (dešinėje).

Techninės informacijos inžinierė J. Sumauskaitė



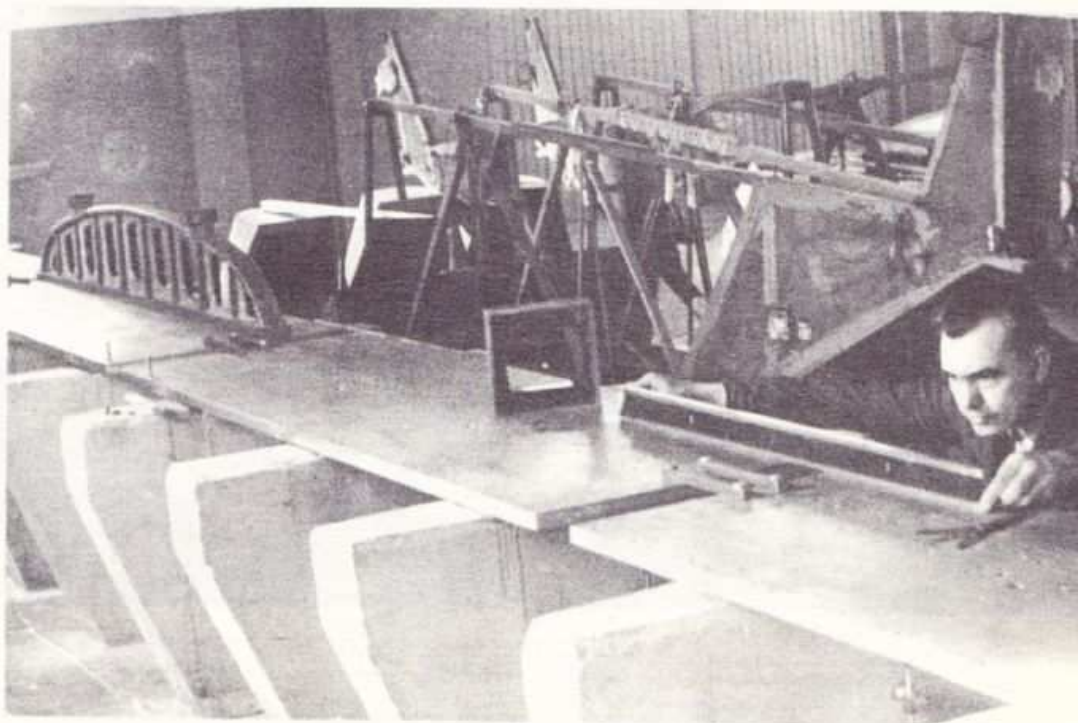


Konstruktorius Br. Oškinis (dešinėje) su Raguvos dirbtuvių jauniaisiais konstruktoriais V. Lapėnu (viduryje) ir V. Mikeliūnu prie naujojo motosklandytuvo maketo



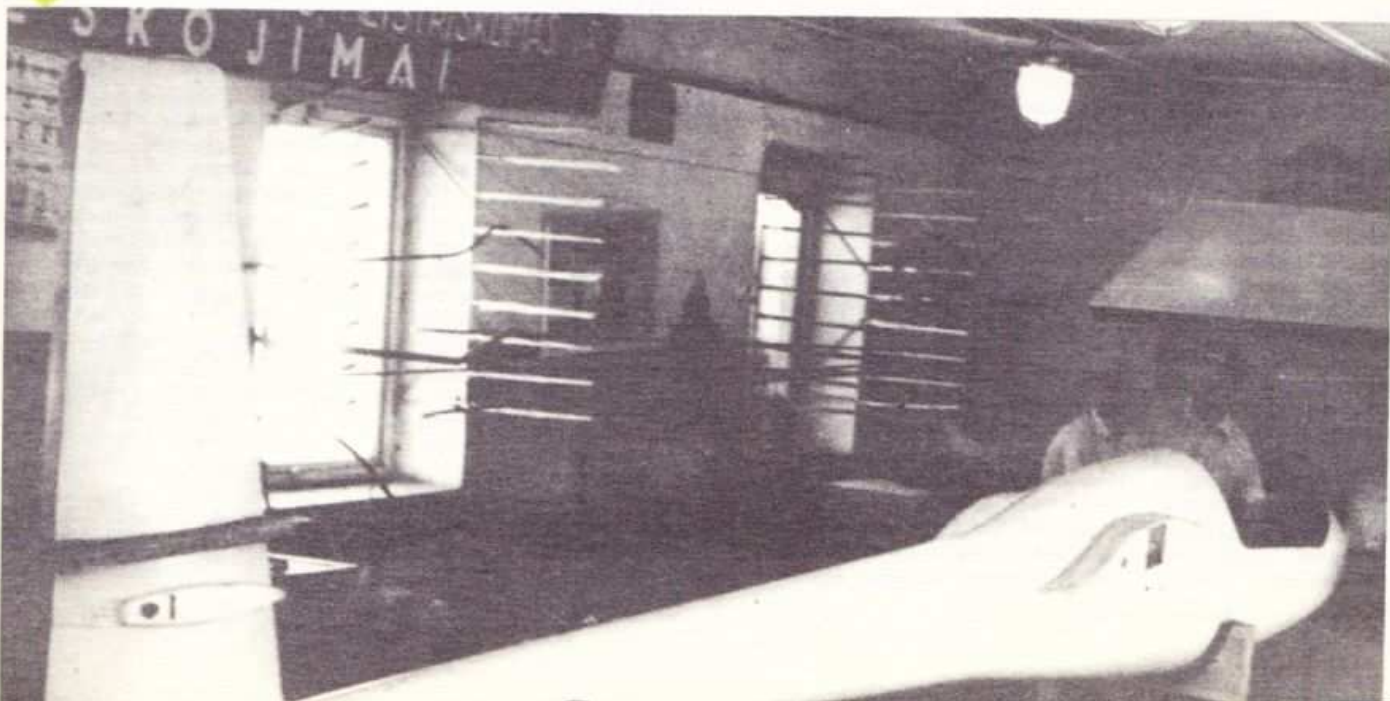
Konstruktorius A. Paknys

Taip prasidėjo naujojo sklandytuvo BK-7 statyba. V. Petrušinas niveliuoja modelio formos stalą



J. MONKEVIČIAUS ir A. AUTORIAUS nuotr.

Sklandytuvo BK-7 liemuo jau užbaigtas





Skraidymų diena pasibaigė. Malonu prisiminti sėkmingus startus. Iš kairės į dešinę: N. Markovskis, A. Gramas, A. Švažas, buvęs klubo instruktorius A. Jovaiša, L. Valentis ir K. Miknevičius.

A. PRYŠMANTO nuotr.

PAUKŠČIU TAKAIS, KARTU SU DEBESĖLIAIS

PAZINTIS SU

„PAJURIEČIU“

Nikolajus Markovskis, cemento gamyklos cecho viršininkas, ir dabar toks pat žvalus, judrus, kupinas nenumaldomo noro pakilti sklandytuvu kuo aukščiau į padangę, iš paukščio skrydžio apžvelgti Akmenės miestelio ir Naujosios Akmenės statybų panoramą, kaip prieš dešimtmetį. Paklaustas, kodėl iš paukščio skrydžio, jis šypsteli ir iš lėto, tarsi skaitydamas dienoraščio puslapius, pradeda: „1963-iais, kai būrelis entuziastų pastangomis pas mus buvo įsteigtas aviacijos techninis sporto klubas, apie tokius skrydžius nė negalvojome. Turėjome tik vieną sklandytuvą „Pajūrietį“. Mylimas jis visų buvo. Bet „Herkulesas“ (taip vadinamas mechaninis išvilktu-

vas) tepajėgdavo „iššauti“ mūsų „paukštį“ tik į 300–400 metrų aukštį. Vos spėdavai apsukti ratą apie savąjį aerodromą, žiūrėk jau ir prabėgo penketas minučių. „Pajūrietis“ glaudžia sparnus ir skuba tūpti. Bet tas penketas minučių viliojo. Ir moksleivius, aviamodelių konstruktorius, ir „dėdes“, jau mokančius valdyti sklandytuvus, ir smalsius rajono gyventojus, galinčius išsisvalandas stebėti cecho viršininko Stasio Varanavičiaus, kitų entuziastų skrydžius su „Pajūrietiu“. Aerodromas buvo mieli namai, o sklandytuvas — pats geriausias draugas, su kuriuo praleisdavome visas laisvalaikio valandas“.

SVAJONĖ UŽ DAUGELIO KILOMETRŲ

Zinia, kad akmeniečiai turi sklandytuvą ir juo kasdien

skraido — kaimynams kėlė pavydą, Mažeikių rajono Zidikių vidurinės mokyklos dešimtokai nutarė atvažiuoti pas kaimynus akmeniečius ir pasižiūrėti, koku „tvariniu“ jie skraido. Kelionėn Klemas Inta, entuziastingiausias klasės aviatorius, pasiūlė pasiimti sukonstruotus aviamodelius. Rūpėjo parodyti tikriems laikūnams, išgirsti jų patarimų, pamokymų. Bet labiausiai viliojo noras pakilti sklandytuvu į padangę.

Paskraidyti Zidikių mokiniams neleido. Atseit, jauni, nepasiruošę esą. Vaikinukai, grįžę namo, kitą dieną susirinko aptarti kelionės įspūdžių. Inta pasiūlė patiems išlentelių meistrauti lėktuvą.

Bėgo metai. Abiturientai turėjo atsisveikinti su mokykla. Lėktuvo jiems taip ir nepavyko užbaigti. Klemas Inta išvažiavo į Kauną. Įstojo į Žemės ūkio akademiją ir...

tuoj susirado Kauno aviacijos sporto klubą. Pasisakęs, kad mokykloje stąsęs su draugais lėktuvą, kad noris skraidyti, buvo priimtas į sklandytojų grupę.

Klemo norus ir gabumus greit pastebėjo. Nepraėjus nė pusmečiui, jis kartu su instruktorium pirmą kartą sklandytuvu pakilo į padangių žydrinę. Po kurio laiko ir vienam leido skraidyti.

Nepastebimai prabėgo ir penkeri studijų metai. Baigęs akademiją, jis gavo nukreipimą į Mažeikių rajono Viekšnių kaimo profesinę technikos mokyklą dirbti dėstytoju. Klemas apsidžiaugė. Juk netoli akmeniečiai. Tik už penkiolikos kilometrų. Galės skraidyti, nors mintis „ar priimsi“ vis kėlė nerimą.

Akmenės aviacijos techninio sporto klubo vadovai priėmė Klemą Intą ne kaip



Skrydis... Tolūmoje liko Akmenė

A. SARKIO nuotr.



Klubo viršininkas K. Inta (dešinėje) ir lakūnas instruktorius V. Zelvyas ruošia sklandytuvą skridimams

AŪTORIAUS nuotr.

naują [matyt, žinojo, kad gerai skraido sklandytuvu ir dar turi atskyrį]. Pasiūlė dirbti instruktorium visuomeninku, dirbti su jaunimu, kurio tiek daug čia atėdavo. Tada klubas jau turėjo du sklandytuvus „Pajūriečius“ ir vieną „Blaniką“. Naujuoju „Blaniku“ skraidė klubo viršininkė sporto miestė Stasė Sudeikytė, neseniai atvykusi čia iš Šilutės. Ji ruošėsi sąjunginėms pirmenybėms. Bet didelį dėmesį skyrė ir jaunų sklandytų mokymui, skatino instruktorius visuomeninkus.

Kolektyvo sutarimas, instruktorių visuomenininkų aktyvumas, sportininkų darbštumas ir nuoširdumas treniruotėse davė puikių rezultatų: Stasė Sudeikytė tapo absoliučia Tarybų Sąjungos sklandymo čempione, sklandytojai — cemento gamyklos inžinierius Antanas Simutis, cecho virši-

ninkai Stasys Varanavičius, Nikolajus Markovskis ir Vilhelmas Citvaras, gamyklos elektrikė Jadvyga Dunauskaitė, moksleiviai Stasys Petryla ir Donatas Mačiulis bei daugelis kitų tapo sportininkais atskyrininkais. Klemas Inta, keletą metų dirbęs klubo instruktorium visuomenininku, o nuo 1969-ųjų perėmęs vadovavimą klubui, neakivaizdiniu būdu baigė Kalugoje SDAALR CK centrinę skraidymo technikos mokyklą, tapo pirmo atskyrio sklandytoju ir lakūnu. Žodžiu, Akmenės sklandytojai buvo pasiruošę dideliems skrydžiams.

MINTIMIS NEAPRĖPTI...

Gali man pasakyti, kuo čia dėti alpinistai, kai kalbama apie sklandytojus. Bet, manau, kaip tik šių dviejų sportinių profesijų žmonės labai



Cemento gamyklos elektrikė J. Dunauskaitė, viena aktyviausių sklandytų

A. PRYSMANTO nuotr.

panašūs ir artimi savo siekiais. Jeigu jau kartą alpinistas pabuvojo kalnuose, stebėjo saulėtekio vaivorykštę, jį kalnai visada vilios ir šauks naujiems žygiams. O ar ne taip būna ir su sklandytojais. Kad ir akmeniečiai. Tik prieš keletą metų džiau-gėsi skrydžiais aplink savo aerodromą 300 m aukštyje, o, gavę greituosius „Blanikus“, panorą šturmuoti perskridimų rekordus. Maršrutu iki Panevėžio, Biržų ir atgal leidosi sporto meistras Antanas Jovaiša [dabar dirba techniku Vilniaus aviacijos sporto klube] kartu su šturmane, cemento gamyklos elektrike Jadvyga Dunauskaitė. Paskui jais pasekė pirmo atskyrininkas Vidmantas Zelvyas, kiti sklandytojai. Vien tik praėjusiais metais klubo sportininkai ore išbuvo daugiau kaip 600 valandų, atlikdami 2528 skridimus, o dvidešimt sklandytų įvykdė atskyrų normatyvus.

Ne viena dešimtis aviacijos sporto entuziastų čia išpuoselėjo sparnuotą svajonę. Vieni tapo puikiais sklandytojais, kiti — drąsiais parašiutininkais, dar kiti skraidymą pasirinko savo profesija. Buvę klubo nariai Donatas Mačiulis ir Stasys Petryla įstojo į civilinės aviacijos mokyklą, ruošiasi būti lakūnais. Sklandytojai Vidmantas Zelvyas, Liudas Valentis, Kęstutis Slatkus, tarnaudami Tarybinėje Armijoje tapo parašiutininkais atskyrininkais, o atlikę tarnybą, grįžo į klubą ir toliau tobulina savo sportinį meistriškumą. Pirmo atskyrio sklandytojui Vidmantui Zelviui buvo patikėtos

instruktoriaus lakūno pareigos. Savo turtingą patyrimą jis perteikia jaunimui, mokydamas jį skraidymo įgūdžių ir meistriškumo. Jaunieji klubo nariai Kruopių vidurinės mokyklos dešimtokai K. Norieksis ir A. Švažas, Vieksnių profesinės technikos mokyklos auklėtinis Andrius Jonkus, Naujosios Akmenės vidurinės mokyklos moksleivis Algis Jovaiša su didžiuoju dėmesiu seka treniruotėse veteranų startus, o kai „Pajūriečiu“ arba „Blaniku“ pakyla į padangę, mokosi savarankiškai valdyti sklandytuvą, naudotis aparatūra.

Reguliariai treniruojasi klube 25 sklandytojai. Dauguma — cemento gamyklos dirbantieji. Labai aktyvus cecho viršininkas Nikolajus Markovskis, inžinierius Antanas Simutis, šaltkalvis Valerijus Vasiljevas, frezuotojas Liudas Valentis. Didelis aviacijos sporto entuziastas ir gamyklos direktorius Leopoldas Petravičius.

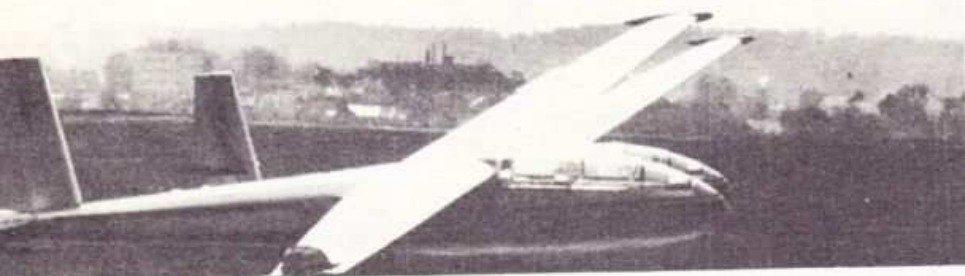
Noriai priimami į klubą sportininkai ir iš kaimyninių rajonų. Kaip papasakojo Klemas Inta, klubas tapo savotišku aviacijos sporto propagavimo, jaunimo techninio ruošimo centru šiauriniame Žemaitijos kampelyje. Jau minėjome jaunuosius sklandytojus iš Vieksnių ir Kruopių. O štai Mažeikių kompresorių gamyklos operatoriui Petriui Laurinavičiui, kaip ir Papilės paukštininkystės ūkio partinės organizacijos sekretoriui Stasiui Lazdauskui, tris kart per savaitę į treniruotes tenka važiuoti ne vieną dešimtį kilometrų. Noras skraidyti vilioja ir nugalai. Bet labiausiai malonu parungtyniauti. Reguliariai rengiamos varžybos geriausiam klubo sklandytojui išaiškinti, draugiški susitikimai su Šiaulių ir Panevėžio klubų sklandytojais. Pastarųjų varžybų tikslas — išmokyti skraidytojų nepažįstamais maršrutais.

Išaugo ir materialinė techninė klubo bazė. Prieš keletą mėnesių klubas gavo lėktuvą JAK-12, kuriuo treniruotėse keliama skrydžiams turimi grakštūs sklandytuvai „Pajūriečiai“ ir „Blanikai“. Su šefų ir talkininkų pagalba pastatytas didelis angaras — sklandytų žiemojimo „salonas“. Gamykloje įrengtas mokymo kabinetas, klasės teoriniams užsiėmimams.

Kokie ateities planai! Išugdyti naują būrį sklandytų atskyrininkų ir iškovoti teisę rungtyniauti respublikos pirmenybių aukščiausioje lygoje.

K. KAZIONAS

VIRŠ DZŪKIJOS LAUKŲ



Nepastebimai prabėgo skraidymų diena...



Juozas Gaulė skridimui pasiruošęs



Sporto meistrė Onutė Krigerytė



„Blaniką“ pilotuoja architektas Raimondas Zubka.
AUTORIAUS nuotr.

Mūsų „Blanikas“, trumpai pabėgęs žalia pieva, atsiplėšė nuo žemės. Po sparnais sublizgo Nemuno vingis, tolo naujosios Alytaus statybos. Akiratyje — spalvingi Dzūkijos laukai.

— Ar seniai skraidote? — pro lėktuvo gaudesį paklausiau sklandytuvą valdantį pilotą.

— Nuo pat klubo įkūrimo dienos, — grįžtelėjo šarmotą smilkinį sklandytojas Raimondas Zubka, medvilnės kombinuoto architektas.

Mus vilkęs lėktuvas, blykstelėjo saulėje ir dingo apacioje. Pilotas pasuko „Blaniką“ į kairę, prie pasirodžiusio debesėlio. Netrukus sparnus supurtė termikas. Įgudusi piloto ranka nukreipė sklandytuvą į termiko centrą.

— Koks „oro stažas“? — paklausiau.

— Nedidelis, — įdėmiai

sekdamas prietaisų parodymus, atsakė Raimondas. — Skraidau jau beveik dešimt metų, o per tą laiką ore praleidau apie 300 valandų.

Neseniai tokiais skaičiais galėjo pasigirti tik nedaugelis pirmaujančių sklandytojų. Šiandien — tai įprasti skaičiai net rajonų aviacijos sporto klubų nariams.

Nepastebimai prabėgo laikas. Per radiją nuaidėjo įsakmi skraidymų vadovo komanda: „Tūpti!“. Teko palikti „dosnų“ termiką.

Sklandytuvas ratuku palietė žemę ir parimo ant sparno. Prie mūsų atskubėjo sklandytojas Juozas Gaulė. Dabar jo eilė kilti į padangę.

— Aš trys nulis septyni. Skridimui pasiruošęs, — raportuoja Juozas.

— Kilti leidžiu, — atsakė skraidymų vadovas Antanas

Kazlauskas.

Suburgė lėktuvas, ir Juozo valdomas sklandytuvas pakilo nuo žemės. Mes pasilikome komandiniame punkte. Virš galvų, ieškodami termikų, suko baltasparniai sklandytuvai.

— Vadove, kada man skristi! — atskubėjusi paklausė Onutė Krigerytė.

Antanas Kazlauskas žvilgtelėjo į sportininkę, į mus.

— Mūsų skrajūnė kregždė, — maloniai nusišypsojo Kazlauskas. — Ne kartą dalyvavo respublikos pirmenybėse. Neseniai tapo TSRS sporto meistre. Iš alytiškių — labiausiai prityrusi sklandytoja. Tikiu, kad pergalės jos dar laukia.

Aerodrome virė darbas. Lėktuvai, kuriuos pilotavo klubo viršininkas Tadas Matukonis ir lakūnas instruktorius Stasys Bingelis, neturėjo po-

ilsio. Padebesin, virš gimtojo Alytaus, vis kilo sklandytuvai. Kai saulės diskas priartėjo prie horizonto, į dangų pakilo raudona raketa — ženklas baigti skraidymus.

— Kiek tokių dienų būna per metus! — paklausiau Tada Matukonį.

— Nedaug, — lyg apgailėstaudamas atsakė šis. — Skraidome apie keturis mėnesius. Gal šimtas dienų per metus susidaro. Tiesa, skraidom ir žiemą, bet daugiausia tik lėktuvais. Apmokome pradedančiuosius sklandytojus.

Vienas paskui kitą į aerodromą pradėjo grįžti sklandytuvai. Juos įdėmiai sekė netoliese susirinkęs būrelis vaikų.

Tai būsimieji Alytaus aviacijos techninio sporto klubo sklandytojai, pamaniau sau. Klubu ateitis.

A. SPARNAITIS

TAURE KAUNO RAJONO EKIPAI

LIEPOS MEN. VILNIUJE VYKO RESPUBLIKOS AVIAMODELISTŲ KOMANDINĖS PIRMENYBES LAISVAI SKRIDIMINIAIS MODELIAIS. Pagrindinė kova dėl pirmos vietos vyko tarp Vilniaus miesto ir Kauno rajono komandų. Po to, kai vilniečių komandos taimerininkas A. Bukauskas treniruotės metu palaužė savo pagrindinį modelį, tapo aišku, kad nugalės Garliavos aviamodelistai. Kauno rajono atstovai surinko 3197 tšk. ir iškovojo Lietuvos TSR SDAALR CK pereinamąją taure. V. Raulinaitis su sklandytuvų modeliais komandai pelnė 1168 tšk., A. Sakalauskas su taimeriniais lėktuvų modeliais — 1092 tšk., o M. Bagdonas lėktuvų modeliais su gumos varikliais — 919 tšk.

Kitos komandos pasiskirstė vieomis taip: 2. Vilniaus I — 2530 tšk., 3. Vilniaus II — 2500 tšk., 4. Alytaus r. — 2205 tšk., 5. Kauno I — 2030 tšk., 6. Varėnos r. — 1822 tšk., 7. Vilniaus III — 1388 tšk., 8. Kauno II — 1215 tšk., 9. Klaipėdos — 1104 tšk., ir dešimtą vietą užėmė Panevėžio ekipa — 1099 taškai.

Vilnietis G. Bartkevičius ir garliavietis V. Raulinaitis įvykdė kandidatų į sporto meistrus normatyvus.

LIEPOS 12—16 DIENOMIS NAUJAI PASTATYTAJE KAUNO KORDODROME ĮVYKO RESPUBLIKOS AVIAMODELISTŲ KOMANDINĖS PIRMENYBES KORDINIAIS MODELIAIS. Žymiai pranašesnė už kitas buvo Vilniaus I ekipa (V. Rimkaitis, S. Nugaras, A. Terentjevas ir V. Sidlauskas). Surinkusi 3927 tšk., ji tapo nugalėtoja. Dėl antros vietos atkakliai rungtyniavo Kauno I ir Klaipėdos komandos. Po dviejų dienų antroje vietoje buvo klaipėdiečiai. Tačiau viską nulėmė varžybos lenktyniniai modeliais, kurių klaipėdiečiai neturėjo ir antrą vietą jiems teko užleisti kauniečiams (2792 tšk.). Klaipėdiečių sąskaitoje — 2034 tšk., (III vieta).

KORDINIAIS MODELIAIS

RESPUBLIKOS ASMENINĖS AVIAMODELIZMO PIRMENYBES KORDINIAIS MODELIAIS VYKO LIEPOS 28—30 DIENOMIS VILNIAUS KALNŲ PARKE.

PILOTAŽINIŲ MODELIŲ klasėje LTSR čempiono vardą apgynė vilnietis S. Nugaras, surinkęs 1751 tšk. Sidabro medalis teko vilniečiui V. Rimkaičiui (1710 tšk.), o bronzą — kauniečiui B. Sulciui.

Rungtyniaujant LEKTUVŲ KOPIJŲ MODELIAIS, respublikos čempionu vėl tapo vilnietis V. Rimkaitis. Su savo MIG-3 modeliu jis surinko 842 tšk. Staigmena pateikė pirmą kartą čempionate startavęs jaunas alytiškis A. Saulėnas, su lėktuvo PO-2 kopija užimdamas antrą vietą (600 tšk.). Trečioje vietoje liko klaipėdiečiai S. Brazdžius (480 tšk.).

20.000 m distanciją finale greičiausiai baigė vilniečių V. Narkevičius ir R. Aleksiejaus lenktyniniai aviamodeliai, nuskrieję nuotolį per

12 min. 19 sek. Jau antri metal iš eilės jie tapo respublikos čempionais. Sidabro medaliai teko kauniečiams V. Cereškai ir E. Mykolaičiui (12 min. 41 sek.). Nepavyko varžybų favoritams vilniečiams A. Terentjevui ir V. Sidlauskui. Finalinio skridimo metu jiems nutrūko korda ir todėl jie turėjo tenkintis trečia vieta, nežiūrėnt to, kad 10 000 m distancijoje jų modelio skridimo laikas buvo geriausias.

ORO KAUTYNESE visas prizines vietas laimėjo kauniečiai. Pirmą vietą — V. Marinskis—G. Juzevičius, antrą — E. Mykolaitis—V. Cereška, trečią — R. Kniepa—V. Dervinskis.

GREICIO MODELIAIS nu-



galejo S. Nugaras (greitis — 172 km val). Jaunas klaipėdiečiai S. Snukiškis, skraidydamas žymiai blogesniu varikliu, pasiekė 157 km val greitį ir užėmė antrą vietą. Trečioje — kauniečiai V. Vaitkūnas.

VARŽYBOS AERODROME

RUGPIOČIO PRADŽIOJE VILNIAUS APYLINKSE VYKO RESPUBLIKOS AVIAMODELIZMO PIRMENYBES LAISVO SKRIDIMO MODELIAIS.

LEKTUVŲ SU GUMOS VARIKLIAIS klasėje respublikos čempiono vardą apgynė vilnietis G. Bartkevičius, surinkęs 1146 tšk., kitas dvi prizines vietas užėmė L. Malachatka (Vilnius) — 1069 tšk. ir alytiškis J. Lenkauskas — 907 tšk.

SKLANDYTUVŲ MODELIAIS dėl čempiono vardo labai aštri kova vyko tarp praėjusių metų čempiono garliaviečio V. Raulinaitis ir vilniečio S. Lukšio. Nugalėjo vilnietis — 1004 tšk. Garliavos aviamodelistas atsiliko 20 tšk. E. Rozinas (Vilnius) užėmė trečią vietą.

Stiprus vėjas ir lietus lydėjo sportininkus TAIMERINIŲ LEKTUVŲ MODELIŲ starte. Tai atsiliepė rezultatams. Pirmą vietą užėmė vilnietis L. Fiodorovas — 993 tšk. Garliavietis A. Sakalauskas liko antroje, o alytiškis V. Morkus — trečioje vietoje.

RUNGTYNIAUJA MOKSLEIVIAI

Šių metų vasaros viduryje Kapsuke susirinko geriausi respublikos aviamodelistai moksleiviai. Varžybose dalyvavo 21 „A“ grupės ir 12 „B“ grupės komandų. Daugiausia dalyvių sutraukė varžybos laisvai skraidančiais modeliais, kuriose rungtyniavo abiejų grupių aviamodelistai.

SKLANDYTUVŲ A-1 MODELIŲ KLASĖJE geriausiai pasirodė varėnietis A. Jotautas — 639 tšk. Antrą vietą užėmė radviliškietis A. Kauklys — 515 tšk., o V. Maceina iš Lazdijų liko trečias — 494 tšk.

vys (648 taškai) užėmė trečią vietą.

PILOTAŽINIŲ MODELIŲ starte nustebino klaipėdiečiai V. Vaškys ir V. Vasiliauskas, surinkę atitinkamai 1101 ir 852 taškus. Trečią prizininku tapo kauniečiai V. Dervinskis — 718 tšk.

ORO KAUTYNESE net prizininkai kovojo blankiai. Buvo jaučiama treniruotčių stoka. Žiūrovai taip ir nepamatė tikrų oro kautynių. Nugalėjo kauniečiai V. Kozemėkinas — S. Juknevičius. Dvi panevėziečių poros V. Ivanovas — R. Vilimas ir R. Ralcevičius — A. Kaunietis užėmė atitinkamai antrą ir trečią vietas.

Komandų vietomis pasiskirstė taip:

„A“ GRUPE	
1. Kauno III	3753
2. Alytaus r.	3008
3. Vilniaus I	2993
4. Kauno I	2124
5. Rokiškio r.	2085
6. Panevėžio II	1942
7—8. Klaipėdos	1642
7—8. Kauno II	1556
9. Kapsuko r.	1438
10. Plungės r.	1419
11. Vilniaus II	1322
12. Šiaulių m.	1213
13. Kauno r.	914
14. Panevėžio I	880
15. Šiaulių r.	846
16. Vilniaus III	756
17. Jurbarko r.	742
18. Prienų r.	476
19. Telšių r.	425
20. Kėdainių r.	382
21. Mazeikių r.	0

„B“ GRUPE	
1. Radviliškio r.	2014
2. Lazdijų r.	1837
3. Varėnos r.	1747
4. Biržų r.	1622
5. Pakruojo r.	1324
6. Švenčionių r.	1158
7. Tauragės r.	815
8. Joniškio r.	815
9. Jonavos r.	606
10. Panevėžio r.	544
11. Raseinių r.	354
12. Eišiškių r.	63

Labai gerai varžyboms buvo pasiruošę: Kauno III komanda (treneris J. Stankevičius), Alytaus rajono komanda (treneris P. Daukas) ir Radviliškio rajono komanda — „B“ grupės nugalėtoja (treneris V. Karmonas).

Gaila, kad varžybose nebeįvykdyti geras tradicijas turėjusių Ukmergės, Utenos ir Zarasų rajonų komandų. Matyt, tų rajonų SDAALR komitetai ir liaudies švietimo skyriai aviamodelistams visai nebeskiria dėmesio.

Varžybose keturi dalyviai įvykdė I atskyrio normatyvus, 12 — II, 25 — III, 30 — I jaunių atskyrio ir 33 — II ir III jaunių atskyrio normatyvus.

P. AUKSTUOLIS

NEATSILIEKA IR AUTOMOBILIŲ MODELIUOTOJAI

● Minske vykusiose TSRS JAUNŲŲ AUTOMODELISTŲ PIRMENYBES mūsų respublikos sportininkai pasirodė sėkmingai. Mūsų ekipa užėmė trečiąją vietą bendroje komandinėje sąskaitoje, o vilnietis A. Čerepovas mašinų kopijų su 1,5 ccm varikliu klasėje tapo nugalėtoju. Lenktyninių mašinų klasėje su 5 ccm varikliu kauniečiai D. Venskutonis užėmė antrą vietą, o mašinų kopijų su elektros varikliu klasėje kauniečiui V. Taraškevičiui teko trečioji vieta.



Stai jos, bebaimės lakūnės (stovi): Ane Siškova, Maša Pogošelova, Katė Fedotova, Maša Kirilova; sėdi: Valė Matiuchina, Klavdija Femičlova, Tamara Rusakova

NUOTRAUKA DARYTA 1944 M. RAMYGALOJE

V. Matiuchinos lėktuvo įgula ir technikai prie savo kovinės mašinos



A. POKRYSKINAS
Triskart Tarybų Sąjungos
Didvyris, aviacijos generolas
pulkininkas

— Daugumos įginių, kuriems aš vadovavau Didžiojo Tėvynės karo dienomis, lakūnai buvo aeroklubų auklėtiniai, visi jie pradėjo savo kelią nuo sklandymo...



PIRMASIS APDOVANOJIMAS

„Gegužės 26 dienos mūsų pasižymėjo Nadeždos Fedutenkos įgula...“ — pulko komjaunimo organizacijos sekretorė Lena Lukina rašė kovos lapelyje.

Nadežda buvo pulko numylėtinė. Vos tik pasirodydavo ši nedidukė, juodakė, rudaplaukė mergina — tuoj juokas ir linksmybė ateidavo. Nadežda nemokėjo liūdėti. Juokas buvo jos gyvenimo palydovas.

Ji atėjo į pulką, jau turėdama didelę patirtį. Kitos tik mokėsi skraidyti, o Nadeždai dangus buvo savi, neblogai žinomi namai. Ji — kursietė, tėvai iki karo dirbo cukraus fabrike. Ir Nadė tapo darbininke. Mėgo čiuožti, slidinėti, jodinėti. Paskui mokėsi amatų mokykloje tekintoja, o vakarais lankė jaunųjų aviamodelistų būrelį. Jai atsivėrė didelis, nepažįstamas ir be galo įdomus pasaulis, kuris vadinosi dangumi. Skraidyti! Skraidyti! — nerimu plakė širdis. Bet prieš tai reikėjo daug ir kantriai mokytis. Nadežda konstravo modelius, o kai sukako 18 metų, išvažiavo į Tambovą, į lakūnų mokyklą.

Išsipildė Nadeždos Fedutenkos svajonė: ji tapo civilinės aviacijos lakūne. Šešerius metus skraidė ir buvo laiminga. Prasidėjo karas. Nadežda veržte veržėsi į frontą. Ją paskyrė pikiruojančių bombonešių eskadrilės vade. O paskui pateko į Marinos Raskovos pulką.

...Galina Olchovskaja vis nesirodė. Tur būt, Nadežda sunkiai sužeista, ir šturmanė nesitraukia nuo jos lovos. Niekas dar nežinojo smulkmenų.

Kovos lapelis turėjo papasakoti apie tą skrydį.

Galina Olchovskaja grįžo tik pavakary.

— Viskas gerai, mergaitės. Po savaitės kitos jį grįš pas mus, — nuramino. O tada papasakojo:

DRAMOS LEGENDOS

L. INIS

— Turėjome bombarduoti artilerijos ir minosvaidžių pozicijas Kijevo staciono rajone. Mus pasitiko stipri zenitinių pabūklų ugnis, pašėlusiai stipri, kad aš net suabejojau: ar prasiveršimė! Bet Nadė buvo rami. Staiga mūsų lėktuvėlis susipurtė, subraškėjo visas, nosimi dūrė žemyn. Žinai, Nadės rankos vikrios, aš net apsidairyti nespėjau — ji išlygino lėktuvą, ir vėl skridome lyg niekur nieko. Bet kas gi? Nadės veidu srugo kraujas. Ir ruda plaukų sruoga kruvina. Supratau: ji sužeista į galvą.

— Kaip tau, Nadiuša!

— Ech, niekai, Ar dar toli!

Mes sėkmingai nusileidome. Nadežda raportavo, kad užduotis įvykdyta. Tik tada sutiko važiuoti į ligoninę...

Netrukus prie Nadeždos Fedutenkos palaidinės buvo prisegtas ir pirmasis apdovanojimas — I laipsnio Tėvynės karo ordinas. Tai buvo 1943-aisiais metais.

DINGO BE ŽINIOS

Sugaudė, sužė Ramygalos padangė. Vienas po kito kilo bombonešiai. Devyniukel vadovavo pats pulko vadas V. Markovas. Užduotis — bombarduoti priešo įtvirtinimus, artilerijos ir minosvaidžių pozicijas.

Štai ir fronto linija. Sugriaudėjo hitlerininkų artilerija. Prie Klaipėdos vokiečiai buvo gerai įsitvirtinę. Kiekvieną kartą bombonešius pasitikdavo stipri zenitinė ugnis.

... Lėktuvas virptelėjo, pasviro ant vieno sparno, ant kito, ir mažas Valentinos Matiuchinos rankos niekaip nebūna laikė vairo.

Anė Kezina žvilgterėjo į kairįjį variklį ir nustėjo: iš jo tįso balta dūmų juosta.

— Vale!.. Drauge kapitone! Mus kliudė! — šaukė šturmanė.

Matiuchina jautė: lėktuvas darosi neklusnus, pradeda atsilikti nuo grandies.

Gyveno mergaitės, Linksmos išdaigininkės ir susimąšiusios darbuotės, Moksleivės, studentės, darbininkės, aeroklubų instruktorės, lakūnės. Jos svajojo apie didelį, įdomų ir prasmingą gyvenimą. Norėjo tiesti naujus kelius, statyti fabrikus, dainuoti, rašyti eilėraščius ir mokyti vaikus. Bet išmūšė išbandymo valanda — gimtąją žemę užpuolė fašistų gaujos. Pašaukė motina Tėvynė, ir jos apsilviko kareivišką milinę.

Ilgas kovos kelias, kurį nuėjo Tarybų Sąjungos Didvyrės Marinos Raskovos 125 gvardijos aviacijos pulkas. Kovėsi prie Volgos ir šiaurės Kaukaze, triuškino priešą Oriole ir Kurske, vadavo Orsą, Smolenską, Vitebską, Borisovą, Lietuvą, Latviją, Slovėnų didvyriškumo puslapius į Tėvynės karo istoriją įrašė narsiosios merginos.

Kretininkų rajono „Jaunosios gvardijos“ kolūkyje žemdirbių rankomis pastatytas paminklas kapitonei Valentinei Matiuchinai ir leitenantei Anai Kezinai. Jų įgula žuvo, vaduojant Žemaitiją.

Kas buvo tos merginos? Koks trečiosios (gulos narės šaulės) radistės Jelizavetos Absoliamovos, parašytu iššokusios iš degančio lėktuvo, likimas? Kur dabar gyvena didvyriškojo M. Raskovos pulko merginos?

Pradėjau ieškoti. Jie buvo sėkmingi. Vilniuje, „Elfos“ gamykloje, suradau pulko lakūnę Jeleną Semionovą. O paskui važiuavau į Panevėžį. Viena Vilniaus gatvės daugiaaukštėje suradau Mašą Kirilovą. Atgimė seni, nepamirštami epizodai, įvykiai, veidai.

Bioknute kaupėsi nauji adresai. Moterų pulko lakūnės, karui pasibaigus, pasklido po visą šalį. Rygos aerouosto dirba buvusi šturmanė Sasa Jeremenka-Cibulis, Maskvos garso įrašų namuose — Maša Kološina, mechanikė Galina Zedlajevskaja — Maskvos Valstybinio universiteto docentė, Nataša Aiferova — destytoja, Anė Artemjeva — gydytoja, Maša Dolina — partinė darbuotoja, Olga Voroncova — Volgogrado prokuratūros tardytoja... Sužinojau ir buvusio pulko vado Valentino Markovo adresą.

Vieni atsiuntė nuotraukų, kiti — prisiminimų žiupanelį, ir taip kruopelytė po kruopelytės atgimė daugelis nemarių kovos epizodų.

— Skrisime pirmyn! — nusprendė Matiuchina.

Štai ir tikslas. Lėktuvas išmetė bombas ir suko atgal.

O dangų jau raižė „Fokervulfai“. Mūsų neišvengti. Fedotovas grandis numušė vieną vokiečių naikintuvą. Tas kaukdamas nūrė žemyn. O kiti puolė atsiliekantį Matiuchinos lėktuvą.

Anė spustelėjo kulkosvaldį. Sulepsnojo dar vienas naikintuvas. Bet tuo pačiu metu Matiuchina pajuto, kad lėktuvą vėl kliudė sviedinys. Užsidegė ir antrasis variklis, Lėktuvas nūrė žemyn...

„Argi jau viskas!“ — baidė mintis nusmėkė Matiuchiną. Dar truputį, dar, ir jau fronto linija, o už jos — sava žemė.

Vėl kelioms akimirkoms lėktuvas pakluso merginos rankoms. Vokiečių naikintuvai vis neatstojo. O gintis nebebuvo kuo: baigėsi šoviniai.

Pagaliau ir fronto linija.

— Merginos, paruoškite parašutus! — įsakė Matiuchina.

Ir šturmanė Anė Kezina, ir šaulė radistė Jelizaveta Absoliamova matė, kad prazūtis neišvengiama. Lėktuvas degė, žemė jį traukė lyg magnetas...

— O kaip tu, Vale!

Matiuchina vis dar mėgino išaišyti greitį ir aukštį.

— Šokite! Aš įsakau: šokite!

Delsti nebebuvo galima. Jelizaveta Absoliamova pra-



Maša Kirilova, 1944 m.

vėrė dureles ir puolė žemėn.

... Jau merkėsi trumpa gruodžio diena, kai į Ramygalos aerodromą vienas po kito nutūpė aštuoni bombonešiai.

Pulko vadas papulkininkis Valentinas Markovas vis žvalgėsi į dangų. Laukė nesulaukė devintojo...

Jis vis vaikščiojo po aerodromą, apžiūrinėjo kulų ir sviedinių skeveldrų paženklintus lėktuvus, prisimindamas ilgą ir didvyrišką moterų pulko kovos kelią.

... Tai buvo 1941 metų spalį. Fašistų gaujos niokojo Tarybų žemę, grasino Maskvai. Merginos lakūnės, skraidžiusios civilinės aviacijos lėktuvais, dirbusios mokyklose ir aviaklubuose, veržėsi į frontą. Visos troško kovoti su nekenciamu priešu.

Tada ir buvo nutarta suburiti moterų savanorių aviacijos pulkus. Jam vadovauti buvo pavesta majorei Marinali Raskovai.

Formavosi trys pulkai: naikintojų (jau buvo gauta pirmoji naujutėlačių „JAK-4“ siunta), naktinių bombarduotojų (jos skraidė lengvais lėktuvais „PO-2“) ir pikiruojančių bombarduotojų (jų laukė sunkieji „PE-2“).

Marina Raskova buvo gera pedagogė ir draugė. Ją visi gerbė ir mylėjo. Iš mažens Mariną viliojo romantiška aviacijos šturmano profesija. Dirbdama braižytoja N. Zukovskio karinės akademijos aeronavigacijos katedros laboratorijoje, savarankiškai išmoko spręsti šturmanų užduotis, atkakliai mokėsi navigacijos teorijos. 1933 metais pradėjo skraidyti. Neakivaizdinio būdu baigė Civilinės aviacijos instituto aeronavigacijos fakultetą ir eksternu išlaikė lakūno stebėtojo egzaminus. Pradėjo dirbti instruktore šturmane. Ir vėl mokėsi. Baigė lakūnų sportininkų kursus ir dalyvavo moterų sportiniuose grupiniuose skridimuose. Tada ir prasidėjo, kaip ji pati mėgo sakyti, tikrasis gyvenimas. Marina — šturmanė daug kartų daly-

vavo ilguose be nusileidimo skridimuose, padėjo nustatyti naujas oro fransas.

1935 metais apie Mariną išgirdo visas pasaulis. Drauge su Valentina Grizodubova ji nuskrido 1443 kilometrų kelią iš Maskvos į Aktiubinską ir pasiekė moterų pasaulio rekordą.

1938 metais vėl skambėjo Marinos Raskovos vardas. Drauge su Polina Osipenka ir Vera Lomaka hidrolėktuvu ji nuskrido nuo Juodosios iki Baltosios jūros ir pasiekė naują skridimo nuotolio rekordą.

Tų pačių metų rugsėjį Maskva ir visa šalis gyveno nerimo dienas. Lėktuvas „Rodina“ jau paruoštas ilgai keilionei. Per taigą, neapbrėptumus tėvynės tolius, reikėjo nuskristi 6450 kilometrų. Lėktuvo įgula — trys ištikimos draugės, trys drąsios merginos: Marina Raskova, Valentina Grizodubova, Polina Osipenka.

Išskrido jos gausaus būrio maskviečių palydėtos, grįžo maršams grojant. Išskrido paprastos merginos, o grįžo — Tarybų Sąjungos Didvyrės. Tėvynė aukštai įvertino jų drąsą ir ryžtą.

Štai kokia buvo Marina Raskova.

Ji mėgo dainuoti, mėgo Tvardovskio Tiorkiną, nekantriai laukdavo laikraščių su poemos ištraukomis. Buvo gera oratorė. Mokėjo džiaugtis ir kitiems tą džiaugsmą teikti. Buvo griežta ir reikli. Moteriškai švelni ir bebaimė.

Markovas atėjo į pulką po jos, mieliosios Marinos, tragiškos mirties. Tai buvo 1943 metų pirmosiomis sausio dienomis. Merginos liūdėjo savo vadės.

O dabar vėl nerimas. Kas ištiko Valentinos Matiuchinos lėktuvą! Laukė dieną, dvi, savaitę. Jokios žinios. Tada pulko vadas V. Markovas parašė raportą:

„1944 metų gruodžio 22 dieną, skrendant bombarduoti priešo įtvirtinimų, buvo pašautas lakūnės Matiuchinos lėktuvas. Lėktuvas skrido 2500 metrų aukštyje, 150—160 laipsnių kampu. Jis suko savosios teritorijos pusėn ir virš fronto linijos dingo iš akių...“

JAU ŽYDĖJO VYŠNIOS

— Mergaitės! Mergaitės, kelkitės. Karas pasibaigė!

Jos vienmarškinės puolė į kiemą ir saliotavo baltai vyšniai, miegantiems Gruzdiams, visai Lietuvai ir visam pasauliui — karas pasibaigė!

— Argi, pasibaigė! — ne-

tikėjo Maša Kirilova. — Ir mes daugiau niekada nebeskrisime bombarduoti priešo įtvirtinimų. Ir niekada mūsų iš miego nebekels pavojaus sirenos.

Ilgas, be galo sunkus buvo kelias į šį pergalės rytą.

Tą gegužės naktį lyg ekrane prabėgo visas jų gyvenimas. Mašos Kirilovos kelias į pulką buvo daug kuo panašus į kitų merginų. Dirbo Maskvos „Geofizikos“ fabrike tikslųjų prietaisų surinkėja. Mokėsi aeroklube. Tapo lakūne instruktore, paruošė 48 mokinius. Prasidėjo karas. Trys Mašos broliai išėjo į frontą. O ji vertėsi į Marinos Raskovos pulką. Šešiasdešimt šeši kartus Kirilova kilo į dangų. Šešiasdešimt šeši koviniai skrydžiai. Bet atmintiniausias anas saulėtą liepos dieną Šiaurės Kaukaze. Tada ji sugebėjo taip vadovauti devyniukei, kad išsaugojo visus savo lėktuvus, ne tik atremė priešo naikintuvų atakas, bet ir vieną „Meseršmitą“ amžiams palaidojo Kaukazo kalnuose.

— O tu prisimeni, Maša, Borisovą...

— O prisimeni — Stalingrade buvo toks įvykis...

Jos pasakojo prisiminimus, nes ta naktis buvo ypatinga. Tą naktį labai graži turėjo būti žemė, nors ir bombų išrausta, apkasų išvagota, griuvėsių nuberta. Juk jau žydėjo vyšnios, jau kėlėsi gyvenimui jėgos, jau rauda rytai ir tuoj turėjo patekti pirmosios taikos dienos saulė.

PO DVIDEŠIMTIES METŲ

Saulė leidosi vakarop. Diena atvėso, ir dirbti buvo smagiau. Iš lankų į daržines vienas po kito riedėjo vežimai ir sukvežimiai, kupini žiugzdancio žieno.

— Kaip ten buvo su anuo lėktuvu! — paklausė kolūkio pirmininkas Mečislovas Navajauskas. Jis ne šiaip sau į Zutačius atvažiavo. Šieną ir be jo gerai vežė. Bet aną dieną išsikalbėjo su Liudu Bernotu. Karą prisiminė. Bernotas ir sako: „Taigi vienas lėktuvėlis pamiškėje nukrito. Visas žemėn susmego. Net kas juo skrido nežinome. Tik kad moterys, tai tikrai matėme“.

Tų žodžių pirmininkas nepamiršo. Bernotas teisus — nieko nežinome. Gal ieškos giminės, artimieji, o jos, tos lakūnės — dingusios be žinios.

Ir vienas, ir kitas šienvežys

apie sudužusį lėktuvą buvo girdėjęs.

— O vietą, ar vietą surastum!

— Tai jau surastume, pirminke. Kaipgi, ir Lukauskienė gerai prisimena, ir Bronė Liubartienė, o Vincas Griškėtas matė.

Kitą vakarą Navajauskas, būrio kolūkiečių lydimas, atėjo prie miškelio, kur netoli mechaninių dirbtuvių žaliuoja. Nedidelė kalvelė, už jos pelkėta lanka. Duobė, žolė ir karklais apaugusi. Kiek toliau bebaigias užželti griovys.

— Čia, — tikino Bernotas.

— Man rodos, truputį kariau, arčiau miško, — prieštaravo Lukauskienė.

Kastuvais čerkštelėjo į geležį. Kažkokios nuolaūžos, kulkosvaidžio juosta...

Kas jos! — dieną naktį nedavė ramybės mintis. Navajauskas ėjo į karinį komisariatą, pasakojo apie tai Klaipėdos ir Kretingos atsakingiems darbuotojams, ragino komjaunuolius, pionierius įsijungti į žygį. Negali būti bevaidžių didvyrių.

O tomis dienomis Klaipėda šventė išvadavimo dvidešimtmetį.

Į iškilmes atvažiavo ir Tarybų Sąjungos Didvyrė Maša Dolina. Ji papasakojo apie praeities kovas, apie kovos drauges.

... Valentina Matiuchiną visi mylėjo. Linksma ir graži buvo toji kapitonė. Berniokiškai pakirpti plaukai vos vos išlisdavo iš po lakūnės kepurės. Kai juokdavosi, dešiniame skruoste atsirasdavo duobutė: tada ji būdavo dar gražesnė.

Jos biografija visai paprasta. Labai gerai mokėsi, buvo gera pionierė, šauni komjaunuolė, komunistė. 1937-aisiais baigė Bataisko civilinės aviacijos mokyklą. Skraidė. Karui prasidėjus, pasiprašė į Marinos Raskovos pulką. Dokumentai byloja: nuėjo visą kovos kelią, išbuvo ore 1508 valandas.

Jų įgula buvo labai draugiška. Lakūnė Matiuchina, kaip ir dera, vyriausia. Tada ji turėjo jau 29 metus. Sturmanė Anė Kezina buvo gimusi 1924-aisiais. Na, o saulė radistė Jelizaveta Absoliamova — visai jaunutė, tik aštuonioliktus ėjo. Ir charakteriai jų skirtingi. Matiuchina linksma, pašaipinė. Kezina — susimąsčiusi, nešneki, vis eilėraščius deklamuodavo, na, o Absoliamova mėgino ir iš vienos, ir iš antros mokyti, buvo tylų, susikaupusį ir paklusnų. Jos visos trys labai gerai sutardavo.

Maša Dolina susijaudinusi nulipo nuo scenos. Prie jos prlėjo nepažįstamas žmogus.

— Drauge Dolina, jūs pasakojote apie dingusį lėktuvą. Mes žinome, kur jis nukrito...

PAMINKLAS NARSUOLĖMS

Traukinys dundėjo į Klaipėdą. Maša Dolina antrą kartą pokario metais važiuojo į Lietuvą. Drauge su ja važiuojo mokytoja iš Astrachanės srities Achtiubinsko miesto Jelizaveta Absoliamova-Koneva. Ji, išžokusi iš degancio lėktuvo, kurį laiką gydėsi ligoninėje, o paskui, karui pasibaigus, išvažiavo į gimtinę.

Tada, po šventės Klaipėdoje, Dolina pabuvojo Kretingos rajono „Jaunosios gvardijos“ kolūkyje. Mečislovas Navajauskas papasakojo viską, ką girdėjo ir žinojo. Dolina klausėsi labai jaudindamasi.

Kretingos, Klaipėdos kraštotyriminkai, patį Dolina rašė į archyvus, pažįstamiems, buvusiems pulko kovotojams. Pavyko nustatyti: 1944 metų pabaigoje šia kryptimi skraidė tik M. Raskovos gvardijos 125 aviacijos pulko lėktuvai. Buvo numuštas tik vienas, pilotuojamas V. Matiuchinos.

Dabar kolūkyje jos praleido visą savaitę. Dar kartą kasinėjo kolūkiečių parodytą vietą ir vėl rado lėktuvo dalių. Pagaliau pavyko surasti ir miškelį, į kurį nusileido Jelizaveta, net sodybą, į kurią atvedė kareiviai.

... Tokių iškilmių „Jaunojoje gvardijoje“ dar niekada nebuvo. Suvažiavo svečių iš visos šalies, iš tolimo Rusijos Belaja Kalitos miesto [Rostovo srityje] atvažiavo Valentinos Matiuchinos motina Pelagėja ir sesuo Raisa Smirnova, iš Maskvos — žilagalvis Anės Kezinės tėvas Ivanas Fiodorovičius, buvusi pulko komisarė leningradietė Lina Jelisejeva, kovos draugė Jelena Semionova, Dina Meldzichova, Zinaida Aksiutina...

Kalno atšlaitėje, toje vietoje, kur nukrito lėktuvas, stovėjo rusvas lauko akmuo. Kretingos rajono „Jaunosios gvardijos“ kolūkio kolūkiečių rankos jame iškalė tokius žodžius: „ŠIOJE VIETOJE 1944.XII.22 MŪSIUOSE SU HITLERINIAIS OKUPANTAIS ŽUVO TARYBINES LAKŪNĖS GYARDIETĖS: KAPITONĖ MATIUCHINA VALENTINA ALEKSEJEVNA, LEITENANTĖ KEZINA ANĖ IVANOVNA“.

Po dvidešimties metų buvo atskleista dar viena Didžiojo Tėvynės karo paslaptis.

PO PARAŠIUTO KUPOLU

Dosni buvo ši sportinė vasara respublikos parašiutininkams. Ketvertas jų: vilniečiai Danutė Slaitaitė, Leonidas Cygankovas ir Stasys Dukelis bei Mažeikių rajono vyr. gydytojas Česlovas Germanavičius papildė TSRS sporto meistrų gretas, vilniečiams Lidijai Sulskai ir Leonidui Trukšiniui šiam garbingam vardui gauti beliko įvykdyti po vieną normatyvą. Nemaža sportininkų įvykdė kandidatų į sporto meistrus reikalavimus.

Neblogą parašiutininkų sportinį pasiruošimą rodo jų pasiekti nauji respublikiniai rekordai. Danutė Slaitaitė, Magdalena Malyska ir Lidija Sulskai grupiniu šoliu nusileidimo tikslumui iš 1.000 m nutolo nuo rato centro tik 32 cm. L. Sulskai pasiekė dar vieną respublikos rekordą, atlikdama kombinuotą šuolį iš 2.000 m aukščio. Ji 1.500 m krito, neišskleidusi parašiuto, atlikdama akrobatines figūras. Nusileido tiksliai — per abu šuolius nutolo nuo rato centro vidutiniškai 31 cm.

Nežiūrint tokio sėkmingo pasirodymo varžybose, gerinant rekordus, respublikos pirmenybėse Vilniaus parašiutininkai bendrąkomandinėje įskaitoje teuzėmė antrąją vietą. Tiesa, šių metų čempionate startavo gausus būrys aukšto meistriškumo parašiutininkų iš kitų žinybų. Tad rungtyniauti buvo nelengva, juo labiau, kad SDAALR atstovavo tik viena sostinės komanda. Bet čempionatas parodė ir silpnąsias puses ir ypač ištvermės stoką.

Tarybų Lietuvos 1972 m. parašiutizmo absoliučių čempionų vardus iškovojo kauniečiai: daugkartinė pasaulio rekordininkė A. Gorškova ir A. Dovydenka. Antrąsias vietas bendroje įskaitoje užėmė vilniečiai M. Malyska ir kaunietis V. Biriukovas, o trečiosios prizinės vietos teko kauniečiams J. Gutnikienei ir E. Gluškai.

P. BRUNZA

Danę Slaitaitę (kairėje) ir Liudmilą Sulską draugai palydi rekordiniams šuoliams

A. JUŠKOS nuotr.



ŠLOVĖS MONUMENTAS LIETUVOS VADUOTOJAMS

Ten, kur susikerta Rygos—Sovetsko ir Vilniaus—Klaipėdos autostrados, — Kryžkalnyje, savotiškame respublikos geografiniame centre, atidengtas didingas šlovės monumentas Tarybų Lietuvos vaduotojams, didvyriškiems Tarybinės armijos kariams.

Ant aukštos kalvos pastatyta 8 metrų moters skulptūra — pagrindinis monumento akcentas. Kaip teigia skulptūros autorius Br. Vyšniauskas, kiekvienas ją galės pavadinti savaip: Motina ir Moterim, Seserim ir Drauge, Tėvyne ir Lietuva. Tai monumentas gyviems ir kritusiems. Atminimui ir priminimui.

Greta — mauzoliejus, pagerbimo aikštė. Mauzoliejuje K. Morkūno sukurtuose vitražuose pavaizduota kova ir didvyrių sutikimas, o granito sienoje įamžinti Tarybinės armijos dalinių, vadavusių Tarybų Lietuvą, vardai.

Šlovės monumentą sukūrė architektas Vytautas Gabriūnas, skulptorius Bronius Vyšniauskas ir vitražistas Kazimieras Morkūnas. Šis monumentas — pats didžiausias šiuo metu respublikoje.

L. RUIKO nuotr.

TRIS KARTUS APLINK ŽEMĖS RUTULĮ



Liepos 7 dieną 13 val. 55 min. Maskvoje, tarpautiniame Šeremetjevo aerouoste nusileido reaktivinis tarybinis lėktuvas „JAK-40“. Jo nebuvo tėvynėje daugiau kaip pusmetį, o jei jau norint tiksliai — 204 dienas. Keleivinis lėktuvas „JAK-40“, skirtas vietos avialinijoms, be jokių techninių nesklaidymų skraidė 260 valandų, įveikė 115 tūkstančių kilometrų, nusileisdamas 273 kartus, ir Šeremetjevas tapo jo šimtuoju aerodromu.

Lėktuvui atskridus, aerouoste įvyko spaudos konferencija. Joje kalbėjo lėktuvo generalinis konstruktorius, dukart Socialistinio Darbo Didvyris A. Jakovlevas.

O štai trumpas laivo vado, nusipelnusio lakūno bandytojo A. Kolosovo ir skridimo vadovo — Jakovlevo konstruktorių biuro

atstovo — I. Cikino interviu.

KOLOSOVAS: Liko praeityje Kolumbijos, Ekvadoro, Peru, Bolivijos, Čilės, Argentinos, Urugvajaus, Brazilijos, Venesuelos, Kostarikos, Panamos ir Meksikos aerouostai. Per šį laiką buvo nemažai pakilimų ir nusileidimų. Lėktuvas leidosi gruntiniuose aerodromuose, sunkiai prieinamuose kalnuose esant blogam matomumui. Užbaigę skridimus Lotynų Amerikoje, mes sukorėme 10 tūkstančių kilometrų virš Kanados miestų, o paskui į Aliaskos pasukome į Ciukciją.

CIKINAS: Demonstraciniuose skridimuose dalyvavo daugelio aviacijos kompanijų ir firmų atstovai. Mūsų JAK-u skraidė Čilės prezidentas Salvadoras Aljendė ir Kostarikos prezidentas Chosė Figeresas Fereras.

Susidomėjimas „JAK-40“ ne atsitiktinis. Jau 15—20 metų viso pasaulio konstruktoriai kuria mašiną, kuri galėtų pakeisti visko mažiusius „LI-2“, kuriems mes kažkada pirkome licenziją iš JAV. Ir šioje srityje, kaip dabar visi mato, daugiausiai nuveikė mūsų specialistai, pralenkę užsienio konstruktorių biurus maždaug ketveriais penkeriais metais.

„JAK-40“, kuris mūsų šalies oro trasose pasirodė 1968 m., turi 550 km/val kreiserinį greitį, gali pervežti 27 keleivius, įsibėgėjimui reikia 600 m tako, o nutūpimui — 500 m ilgio tako. Šių metų vasaros pradžioje skraidė jau 250 tokio tipo laineriai, kuriais buvo pervežta 5 milijonai keleivių ir įveikta daugiau kaip 150 milijonų kilometrų.

E. VLADIMIROVAS

AVIAMODELIZMO PASAULIS



LIMTI

Kambariniai lėktuvų modeliai — jaunų aviamodelistų vieni mėgiamiausių. „Pūką“ gali pasidaryti kiekvienas moksleivis. Statybinė medžiaga — ruginiai šiaudeliai ir smilgos. Liemeniui — strypui imame 3,5—4 mm skersmens ruginį šiaudą. Strypo priekiniame gale įklijuojamas iš duraliuminės juostelės propelerio guolis. Tuščios vietos užpildomos liepinėmis lystelėmis ir išorėje apvyniojamos plonu siūlu. Užpakaliniame liemens gale pririšamas kabliukas gumos varikliui. Prieš tai į šiaudą reikia įklijuoti liepinę lystelę. Užpakalinė — galinė strypo dalis daroma iš plono ruginio šiaudo ir plonais siūlais pririšama prie pagrindinės liemens — strypo dalies.

Brėžinyje parodytose vietose priklijuojami šiaudeliai sparnams įstatyti. Kad būtų lengviau reguliuoti sparno atakos kampą ir nuimti sparną, stovai turi laisvai įsistatyti ir išsitraukti.

Sparno briaunos daromos iš ruginių šiaudų, o visos kitos plokštumų dalys — iš smilgų. Nerviuos įklijuojamos į briaunų vidiniuose šonuose padarytus įskėlimus (brėž. A). Sparno, stabilizatoriaus galai ir kilis lenkiami iš smilgų ant įkaičiusios elektros lempučių. Sparnų ir stabilizatoriaus galų lankai įklijuojami į briaunų galus. Kilis į stovą įstatomas nestandžiai, kad, reguliuojant modelį, galima būtų jį pasukti.

Propelerio centrinė dalis ir priekinės briaunos daromos iš ruginio šiaudo, užpakalinė briauna ir nerviuos — iš smilgų. Nerviuos truputį išlenkiamos į viršų. Ten, kur pririšamas propelerio velenas, į šiaudą įklijuojamas liepos strypelis. Menčių priekinės briaunos turi įsistatyti standžiai ir stovėti statmenai viena kitos atžvilgiu. Prireikus kampą — žingsnį galima reguliuoti. Tarp propelerio įvorės ir centrinės dalies ant veleno turi būti užmautos trys labai plonos skardos poveržlės trinčiai sumažinti. Abi sparno pusės sujungiamos kaip parodyta brėžinyje B. Sujungimui naudojamas reikiama kampu išlenktas bambuko strypelis.

Gumos variklio užpakaliniame kabliui ir propelerio velenui naudojama 0,4—0,5 mm plieninė viela. Tinka ir mandolinos arba gitaros styga. Nejudamų sujungimų vietos klijuojamos „Ago“, AK-30 klijais arba celonu. Plokštumos iš viršaus dengiamos kondensatoriniu arba rūkomu popierium.

Varikliui imami 3—4 apvalios gumos siūlėliai. Siūlų skaičius nustatomas pagal modelio svorį. Sunkesniai modeliui reikia 4 siūlų, lengvesniam gali pakakti ir dviejų. Kilį reikia pasukti į kairę pusę, nes modelis reguliuojamas taip, kad sukty į kairę pusę (žiūrint iš užpakalio). Pasukimo kampas nustatomas, reguliuojant modelį.

J. MISIONAS

PASAULIO PIRMENYBIŲ FAVORITAI

Sklandymas

Tryliktosios pasaulio sklandymo pirmenybės, vykusios Jugoslavijos mieste Vrašace, garbingiausius apdovanojimus — čempionų aukso medalius „paskyrė“ Lenkijos sportininkui J. Vrublevskiui, rungtyniausiam standartinėje klasėje, ir Švedijos sklandytojui G. Aksui, geriausiai pasirodžiusiam atviroje klasėje. Iš tarybinių sklandytojų sėkmingiausiai startavo daugkartinis šalies čempionas J. Rudenskis. Jis standartinėje klasėje iškovojo sidabro medalį. J. Kuznecovas, geriausiai iš mūsų pasižymėjęs atviroje klasėje, turėjo tenkintis aštunta vieta.

Aukštasis pilotazas

Salon de Provanse, Prancūzijos pietuose, vyko septintasis pasaulio aukštojo

pilotazų čempionatas. Tarybinis sportininkas A. Pirmenovas, surinkęs 17.609,4 taško, užėmė antrąją vietą ir buvo apdovanotas sidabro medaliu. Nugalėjo amerikietis C. Hilardas (17.631,9 tšk.). Praėjusių metų pasaulio čempionas tarybinis lakūnas I. Jegorovas šį kartą buvo tik penktas.

Komandinėje įskaitoje mūsų lakūnai — antri. Pirmoje vietoje — JAV rinktinė.

Aviamodelizmas

Tarybiniai mažosios aviacijos konstruktoriai užėmė visas tris pirmąsias vietas Helsinkyje vykusiose pasaulio kordinių modelių pirmenybėse. „Auksas“ teko maskviečiui V. Timofeevui ir rygiečiui K. Pluociniui, „sidabras“ — kijeviečiams B. Krasnoruckiui — V. Kramarenkai, o

bronzos medaliai buvo įteikti taip pat Kijevo aviamodelistams V. Onufrijenkai — V. Sapovalovui.

Parašiutizmas

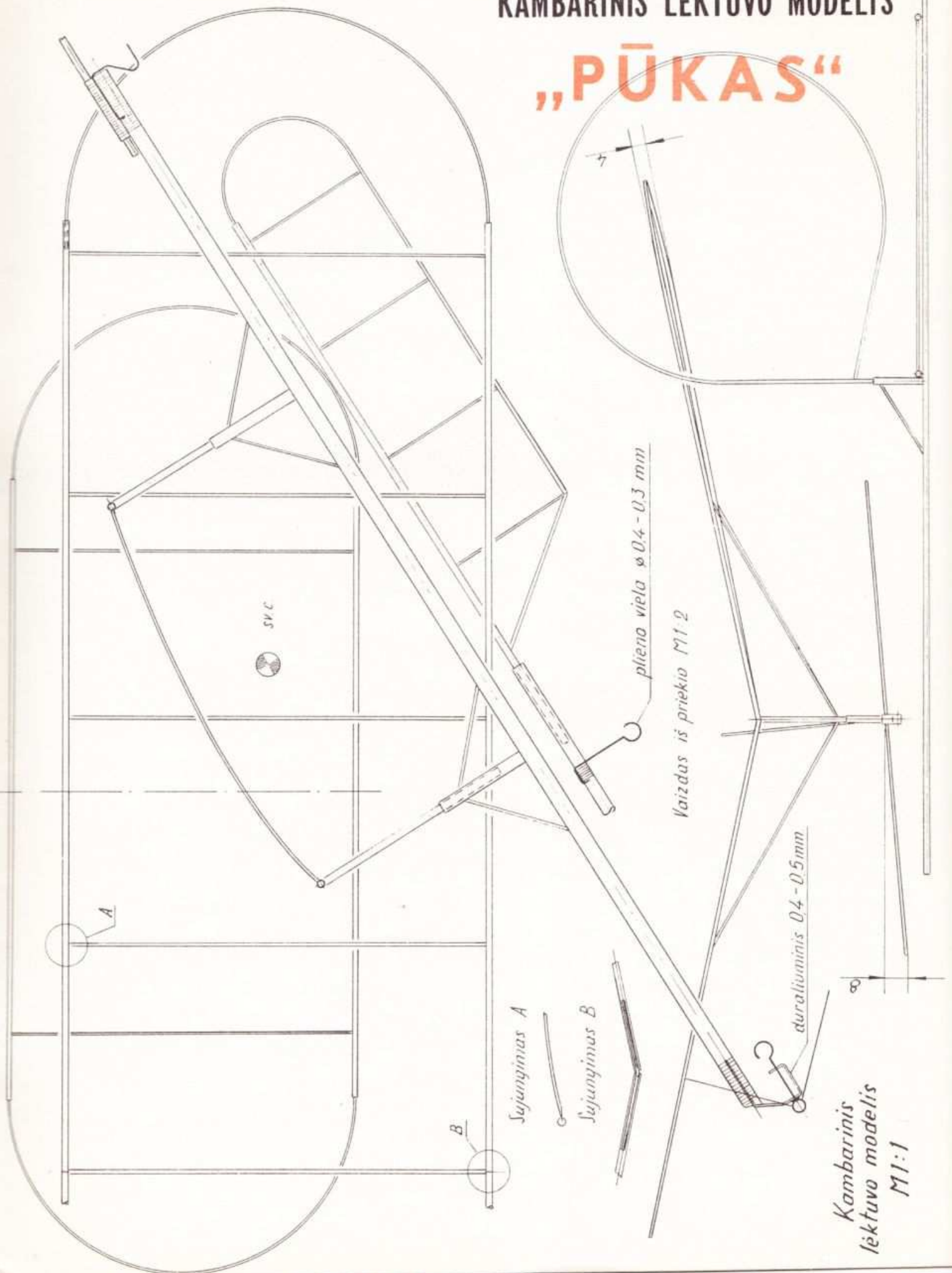
Tarybų Sąjungos parašiutininkų rinktinė užėmė pirmąją vietą Talekuoje (JAV) vykusiamе pasaulio vyrų parašiutizmo čempionate. Antroje vietoje JAV, o trečioje — Čekoslovakijos komanda.

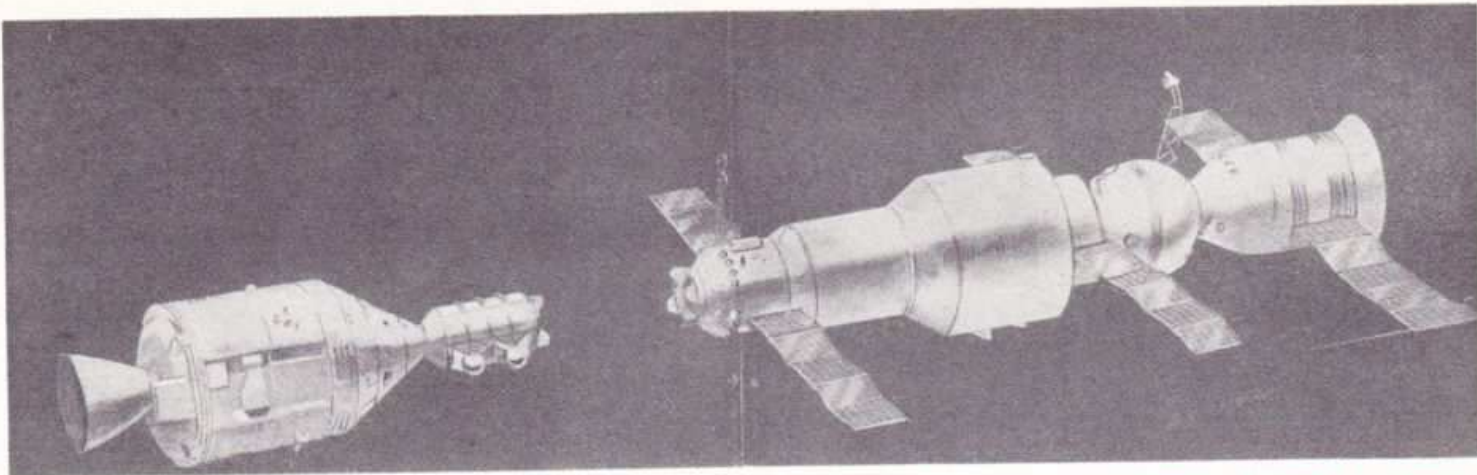
Asmeninėse varžybose tarybinis sportininkas A. Osipovas tik viena šimtąja taško atsiliko nuo čempionu tapusio amerikiečio K. Solpio ir turėjo tenkintis sidabro medaliu.

Moteryų varžybose pirmavo Bulgarijos komanda. Asmeninėje įskaitoje pirmąją vietą teko VDR sportininkei B. Karoškai, antrąją užėmė H. Tomsikova (Čekoslovakija), o bronzos medalis įteiktas tarybinei parašiutininkei S. Starikovai.

KAMBARINIS LĒKTUVO MODELIS

„PŪKAS“





Taip atrodys tarybinių ir amerikiečių kosminių laivų sujungimas: „Apolonas“ su švartavimo moduli (kairėje) ir tarybiniai laivai „Saliutas“ bei „Sojuz“.

APIE BENDRĄ TARYBŲ
SAJUNGOS IR JAV
KOSMONAUTŲ SKRIDIMĄ
Į KOSMOSĄ

„SOJUZ“ — „SALIUTAS“ — „APOLONAS“

Susitikimai tarptautiniuose astronautikos kongresuose davė pradžią TSRS ir JAV mokslininkų bendradarbiavimui meteorologijos tyrimų, kosminės medicinos bei biologijos srityse. 1970 m. po daugelio pasitarimų TSRS Mokslių akademija ir JAV nacionalinės aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) pasirašė protokolą dėl bendradarbiavimo kosminių tyrimų srityje. TSRS ir JAV susitarė sukonstruoti bendrą sujungimo sistemos maketą, kuris įgalins susitikti ir susijungti kosmose dviem laivams su įgulomis — tarybiniam ir amerikiečių. Lygiai po mėnesio, kai amerikiečių vyriausybės delegacija atvyko į Tarybų Sąjungą su oficialiu vizitu, TSRS Ministrų Tarybos Pirmininkas A. Kosyginas ir JAV prezidentas R. Niksonas pasirašė tarptautinį susitarimą dėl TSRS ir JAV bendradarbiavimo, tiriant ir naudojant kosmosą taikiais tikslais. Šiuo susitarimu numatomi ir susitikimas bei susijungimas TSRS ir JAV kosminių laivų tarpusavyje bei su orbitinėmis stotimis. Sujungimo įrenginiai bus aprūpinti tarybiniai kosminiai laivai „Sojuz“ ir amerikiečių — „Apolonai“. Kaip jau buvo pranešta, bandymas susijungti numatomas 1975 metais.

Siuo metu naudojamuose amerikiečių ir tarybiniuose kosminiuose laivuose su įgulomis daug kas skiriasi: optinių tyrimų sistema, garsinių ir kodinių ryšių sistemos, hidraulikos, pneumatiniai ir elektros įrenginiai, perėjimo tuneliai. Skirtingas laivų kabinose ir atmosferos slėgimas bei su-

dėtis. Daugelis įrengimų veikia visiškai kitokiais principais, nevienoda jų konstrukcija, apimtis ir formos, jau nekalbant apie sunkumus, išylančius dėl „kalbos barjero“. Taigi, kuriant daugkartiniams skridimams į kosmosą naujo tipo laivus, reikia suvienodinti visus elementus, būtinus susijungti TSRS ir JAV laivams su įgulomis kosmose. Todėl, kol bus sukurta vieninga, bendra abiejų šalių laivams tyrimų ir jungiamoji sistema, nutarta naudoti tarpinį bloką su dviem švartavimosi sistemomis, tinkančiomis „Sojuz“ ir „Apolono“ tipų laivams.

Švartavimo (jungimo) įrenginys (Docking Module; toliau jį vadinsime DM) kaip tarpinė priemonė, įgalins sujungti „Sojuz“ ir „Apolono“ laivus, taip pat tai bus žlužas kosmonautams pereiti iš vieno laivo į kitą. Tarybiniuose laivuose, kaip ir iki šiol, bus normalus oro slėgis, o amerikiečių laivuose deguonies slėgimas triskart žemesnis už atmosferinį žemės paviršiuje. DM bus ritinio formos, kurio ilgis — 3 m, skersmuo — 1,5 m, o svoris — maždaug dvi tonos. Čia bus dviejų tipų sujungiamieji mechanizmai, modifikuota klimatizacijos sistema, tokia, kaip „Apolone“, ryšių sistema su antenomis, pagalbiniai įrenginiai ir konteineris skafandrų. Numatoma padaryti tris DM: vieną — bandymams žemėje, du — skridimams. Kiekvienas jų kainuos apie 50 milijonų dolerių. Darbai, susiję su DM, užtruks maždaug dvejus metus.

O štai kokia numatoma

bendro skridimo į kosmosą programa, kurioje manoma pasinaudoti orbitine stotimi „Saliutas“, skriejant laivams „Sojuz“ ir „Apolonas“. 1975 m. birželio 10 d. raketa nešėja „Protonas“ išves į orbitą aplink Žemę kosminę stotį „Saliutas“. Kitą dieną startuos kosminis laivas „Sojuz“, kuris priartės prie orbitinės stoties ir susijungs su ja. Dar po trijų dienų iš Kenedžio iškyšulio pakils raketa nešėja „Saturnas-1B“ su kosminiu laivu „Apolonas“ ir DM, kuris tilps nupiauto kūgio formos konteineri (pastarasis iki šiol buvo skirtas nusileidimo Mėnulyje kabinai). Pakilęs į 150–185 km aukščio orbitą, „Apolonas“ atsiskirs nuo raketos nešėjos ir apsisuks susijungs su DM. Įgula, patikrinusi įrengimus, eis ilsėtis. Rytojaus dieną po serijos manevrų „Apolonas“ pakils į orbitą 300 km aukštyje, kurioje jau skrieja orbitinė stotis „Saliutas“, susijungusi su laivu „Sojuz“. Praėjus 23 val. 47 min. nuo „Saturno-1B“ starto iš Kenedžio iškyšulio, tarybinis ir amerikiečių kosminiai laivai susijungs orbitoje.

Plane numatyta, kad kiekvienoje susijungusių laivų kabinose vienu metu bus ne daugiau, kaip trys kosmonautai. Patikrinę, ar gerai sušvartuoti abu laivai, du tarybiniai ir du amerikiečių kosmonautai pasikeis vietomis. Prasidės bendri darbai, visų pirma susipažįstant su kosminių laivų valdymo sistemomis, kurie truks 4, 5 val. Po to — vakarienė. Aštuonias valandas kosmonautai ilsės. Kita darbo pamaina truks 6 val., ir ji prasidės maždaug po 40 val.

nuo „Apolono“ starto. Viena valanda skirta pavalgyti, po to vėl keturios valandos darbo, ir tada antrą kartą bus pasikeista laivų įgulomis. Taigi, visi tarybiniai kosmonautai pabuvos amerikiečių laive, o pastarieji — tarybiname. Po poilsio valandų seks dar viena 4 val. trunkanti abiejų įgulų pamaina, ir tada prasidės paruošiamieji darbai laivams atskirti. Tuo bus baigtas dvi paras truksįs bendras amerikiečių ir tarybinių kosmonautų skridimas.

„Apolonas“ dar vienuolikai dienų liks orbitose aplink Žemę — 285–300 km ir 166–280 km aukštyje — ir fotografuos JAV teritoriją žemės gelmių tyrimų tikslais. Panašiai, kaip ir skrendant laivams „Apolonas-15“ ir „Apolonas-16“, prieš nusileidžiant, vienas kosmonautų išeis iš kabinos išimti kasečių (jų skersmuo — keliasdešimt centimetrų).

Yra galimybė ir 1976 m. tarybiniams bei JAV kosmonautams drauge skristi į kosmosą. Tas skridimas truktų 14 dienų, ir kosmonautai vykdytų bendrus mokslinius eksperimentus.

Abi suinteresuotos šalys — TSRS ir JAV — tikisi labai daug naujų iš šių skridimų. Čia iškiltų visai reali pagalbos kosmose galimybė. Pirmieji bendri bandymai, apie kuriuos kalbėta, pravers, kuriant vieningą ryšių sistemą ateityje.

Iš užsienio spaudos
paruošė R. MECIUS



STOKITE Į PATRIOTINĘ SAVANORIŠKĄ DRAUGIJĄ
ARMIJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR)!



SDAALR ŠAUDYMO IR AVIACIJOS SPORTO, AUTOMOTO, JŪRŲ IR RADIJO SPORTO KLUBUOSE BEI SEKCIJOSE JŪS ISMOKSITE VALDYTI MAŠINĄ IR MOTO-CIKLĄ, SKRAIDYTI SKLANDYTUVAIS IR LĖKTUVAIS, NAUDOTIS RADIJO RYŠIAIS, ĮSIGYSITE KITŲ TECHNI-
NIŲ SPORTO ŠAKŲ SPECIALYBIŲ.

Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetas



Respublikos SDAALR sportininkų startai

TARYBŲ SAJUNGOS „A“ KLASĖS MOTOBOLIO ČEMPIONATE, kuriame rungtyniavo 9 komandos, pirmą kartą žaidė ir Skuodo „Bartuvos“ komanda. Žemaitijos motobolininkai rezultatu 3:1 nugalėjo praėjusių metų šalies pirmenybių bronzos medalių laimėtojus Želionokumsko „Molnijos“ sportininkus, o rezultatu 3:2 įveikė Rygos „Adazio“ ekipą, praėjusių metų čempionatą buvusią ketvirtąją. Laimėta taip pat ir prieš Feodosijos „Spartaką“ — 2:1, o su Omsko „Omichio“ ir Čerkesko „Dombajaus“ ekipomis sužalsta lygiomis — 1:1. Skuodo motobolininkai užsitikrino teisę likti „A“ klasėje.

TSRS „B“ KLASĖS MOTOBOLIO PIRMENYBĖSE startavo dar dvi respublikos ekipos — tai Kretingos „Svyturys“ ir Telšių „Impulsas“. Kretingiškiai, rungtyniavę trečioje zonoje, užėmė pirmąją vietą ir iškopė į finalą. Finale „Svyturio“ motobolininkai užėmė pirmąją vietą ir iškovojo teisę sekanciais metais rungtyniauti „A“ klasėje. Telšių motobolininkai zoninėse varžybose, kur žaidė šešios ekipos, liko penkti.

TARYBŲ LIETUVOS AUTORALIO ČEMPIONATO dalyviai į baigiamąjį etapą startą stojo Tauragėje. Reikėjo įveikti 2800 km trasą Žemaitijos keliais. Iš startavusio 21 ekipažo finišą pasiekė tik aštuoni. 1972 m. absoliučių respublikos autorolio čempionų medalius iškovojo Vilniaus taksi parko vairuotojai J. Vaitėnas ir A. Povilaitis. Rungtyniaujant atskirų klasių mašinomis pirmąsias vietas užėmė: „Volgomis“ — vilniečiai J. Vaitėnas ir A. Povilaitis, „Moskviciai“ — Tauragės sportininkai A. Daunoravičius ir J. Sakys, o „Zaporožiečiai“ — taip pat tauragiškiai D. Saukevičius ir P. Dirginčius.

LENKIJOS VYKUSIOSE TARPTAUTINĖSE AUTORALIO „RAID POLSKI“ VARŽYBĖSE pirmąją vietą užėmė tarybinė komanda. Sėkmingai čia pasirodė kaunietis S. Brunza. Jis, važiuodamas „Moskviciumi-412“, kartu su A. Brumu iš Iževsko, iškovojo pirmąją vietą, o absoliučioje įskaitoje užėmė trečiąją prieiną vietą. Šis rali kartu buvo ir Europos čempionato antrojo turo varžybos.

TARYBŲ LIETUVOS MOTOKROSO ČEMPIONATO varžybos buvo surengtos trimis etapais — Klaipėdoje, Anykščiuose ir Panevėžyje. Paskutiniojo etapo startai Panevėžyje išaiškino čempionus atskirose mašinų klasėse. Aukso medalį teko: 125 cm klasės motociklais — vilniečiui G. Kupčikui, 500 cm — klaipėdiečiui A. Serksniui, 350 cm su priekaba — panevėžiečiui S. Kazlauskui ir J. Bernotavičiui, o 750 cm su priekaba — vilniečiui Z. Garniui ir V. Sevelioviui.

EDVARDAS RAMONAS antrą kartą (1970 m. ir 1972 m.) iškovojo TARYBŲ SAJUNGOS DAUGIADIENTIŲ

LENKTYNIŲ MOTOCIKLAIS ČEMPIONO VARDĄ. Šios varžybos vyko Užkarpėje, o mūsų respublikos sportininkas rungtyniavo 350 cm klasės motociklu.

Puikią pergalę TARP-TAUTINĖSE SOCIALISTINIŲ SALIŲ KOMANDŲ KULKINIO SAUDYMO VARŽYBĖSE TSRS SDAALR CK taurei laimėti pasiekė vilnietis V. Zurauskis. Jis, šaudydamas mažojo kalibro šautuvu 60 šūvių quiomis, išmušė 588 taškus ir užėmė pirmąją vietą, o šaudant standartą 3X20 vilnietis buvo antras. Komandinėje įskaitoje nugalėjo tarybiniai šauliai.

Du čempiono aukso medalius parsivežė vilnietis V. Zurauskis ir iš VISASAJUNGINIŲ SDAALR JAUNIMO KULKINIO SAUDYMO PIRMENYBIŲ. Jis užėmė pirmąsias vietas, šaudydamas mažojo kalibro šautuvu pratime 3X20 (išmušė 573 taškus) ir šaudydamas pneumatiniu šautuvu 40 šūvių stadiomis (išmušė 381 tašką).

Bendroje komandinėje įskaitoje respublikos jaunieji šauliai užėmė ketvirtą vietą.

Vilniuje vykusiose LIETUVOS SDAALR IR VARSUVOS „KADROS“ SPORTO KLUBO JAUNŲJŲ SAULIŲ DRAUGISKAME MACE biržietis R. Ganiprauskas ir kaunietis A. Viadišauskas, šaudant mažojo kalibro šautuvu standartą 3X20, pirmą kartą įvykdė sporto meistro normatyvą. Komandomis mažą laimėjo mūsų respublikos jaunieji šauliai.

Kauno apylinkėse vykusiose PABALTIJOS RADIO TELEGRAFIŠTŲ PIRMENYBĖSE daugkartinis respublikos čempionas ir rekordininkas kaunietis V. Sevcenka iškovojo bronzos medalį.

TSRS RADIO DAUGIAKOVES PIRMENYBĖSE, kurios vyko Sachtu mieste (Rostovo sr.), respublikos komanda užėmė tik septintą vietą.

Daugiau kaip šimtas jaunųjų sportininkų, atstovavusių 13 komandų, dalyvavo Vilniuje vykusiose TSRS KARTINGŲ PIRMENYBĖSE. Komandomis nugalėjo Estijos ekipa. Mūsų šalies liko vienuoliktoje vietoje. Ir asmeninėse varžybose nė vienas respublikos sportininkas netapo prizinininku.

Kauno mariose vykusiose TARYBŲ SAJUNGOS LAIVŲ MODELIZMO PIRMENYBĖSE mūsų respublikos sportininkas R. Mačiulėnas kordinių modelių su oro sraigto klasėje užėmė aštuntą vietą. Jo sukonstruotas modelis išvydė 144 km val greitį.

ZEMĖS ŪKIO AVIACIJA SKAICIAIS

Tarptautinis žemės ūkio aviacijos centras (IAAC) pateikė duomenis, kad šiuo metu pasaulyje yra daugiau kaip 19 000 lėktuvų ir sraigtasparnių, kurie naudojami žemės ūkyje. Po TSRS, didžiausią lyginamąjį svorį žemės ūkio aviacijoje turi JAV. Virš Amerikos laukų skraido 5700 specialios paskirties lėktuvų. Centrinėje ir Pietų Amerikoje naudojama apie 2500 žemės ūkio lėktuvų.

Kitose Europos ir Azijos šalyse yra maždaug toks žemės ūkio lėktuvų skaičius: Prancūzijoje — 50, Danijoje — 14, Olandijoje — 18, Anglijoje — 47, Irane — 37, Japonijoje — 147 ir pan.

PRIPUČIAMAS LĖKTUVAS

Vietname numušta 3411 JAV lėktuvų... 3521... 3670... Šie skaičiai vis auga — agresoriai amerikiečiai, plėsdami karą Indokinijoje, patiria vis didesnių nuostolių.

Norėdami sumažinti nuostolius, taip pat padrąsinti savo pilotus, Amerikos imperialistai karštligiškai ieško įvairiausių išiečių. Iš archyvų ištrauktas pripučiama lėktuvo projektas, kurį prieš šešiolika metų sukūrė Goodyear firma. Tada buvo pastatyta dvylika tokio tipo lėktuvų.

Dabar pademonstruotos dar dvi patobulintos konstrukcijos. Pripučiama lėktuvas, pavadintas „Inflatobird“ („Pripučiama paukštis“), skiriamas žvalgybai ir mokymui. Jis gali būti ir transporto bei gelbėjimo priemonė. Gelbėjimui „Paukštis“ turėtų būti numestas numuštam lakūnui, kaip kompaktiškas 80 colių skersmens, 84 colių ilgio cilindras (colis — 24 mm), kuriame yra suspausto oro balionai, variklis ir lėktuvo apvalkalas.

Išskyrus metalinį variklį, metalinius vairų trosus ir medinį propelerį, lėktuvas pagamintas iš hermetizuoto nailoninio audeklo. Valdomas jis kaip visi lėktuvai. „Paukštis“

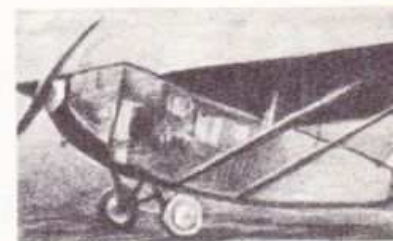


per 6 minutes sumontuojamas ir pripučiama. Jo kabinoje telpa du žmonės. Pripūsto liekmens ilgis — 19,2 pėdos, o sparno — 28 pėdos (pėda — 30,6 cm). Variklis — 60 AG galingumo. Didžiausias greitis — 92 km val. Ore gali išbūti 5,4 valandos.

NUOTRAUKOSE: „Pripučiama paukštis“ ore, atidarant cilindą.

SPARNAI STIPRĖJO SKRYDŽIUOSE

PRIEŠ PUSĘ AMŽIAUS TARYBINIAI LAKŪNAI IŠBANDĖ PIRMĄJĄ KELEIVINĘ AVIATRASĄ MŪSŲ ŠALYJE. Maršrutas buvo nutiestas iš Maskvos iki Nižnij Novgorodo (dabar Gorkio). Po keleto bandymų skridimų prasidėjo reguliarūs reisai. Čia buvo naudojamas vienas pirmųjų mūsų šalies lėktuvų — trivietis AK-1.



Idomu pažymėti, kad pirmaisiais linijos Maskva — Nižnij Novgorodas egzistavimo metais ja buvo pervežta truputį daugiau kaip 200 keleivių, — šiandien tiek žmonių iš karto paima du reaktyviniai laineriai.

NUOTRAUKOJE: pirmasis tarybinis keleivinis lėktuvas AK-1.



SKLANDYTUVAS NUSILEIDŽIA ANT AUTOMOBILIO

Italijos sklandytojas, užbaigęs skridimą, nesugebėjo pasiekti aerodromo. Jis buvo priverstas nusileisti netoli Romos, ant... automobilio, kurį, neįjungęs stabdžių, buvo palikęs savininkas. Sklandytuvą, nusileidęs ant automobilio, kartu su juo pavaižiavo dar apie šimtą metrų tikslumu į namą. Sklandytuvą ir automobilis buvo neįvyčiai aplamdyti, o sklandytojas tik susitrenkė.

KELIONĖN Palydi Anūkai

Iš mažo Sankaro miesto Kalifornijoje (JAV) liepos mėn. startavo 87 sportiniai ir turistiniai lėktuvai, pilotuojami... moterų. Nors teko įveikti net 4186 km trasą, pilotėms ištvermės netrūko. Skridimą laimėjo M. Banks ir D. Sanders. Įdomu tai, kad daugelį įgūlių sudarė motinos su dukromis, o trečdalis dalyvių buvo... senelės, kurias į skridimą lydėjo gausūs būrys anūkų.

AERODROMAI Jūroje

Daugelyje kapitalistinių šalių trūksta žemės ploto naujiems stambiems aerodromams. Todėl sprendžiama problema,

kaip įrengti plaukiojančius aerodromus jūroje. Viena iš paskutinių projektų šiam tikslui numatoma panaudoti tuščius betoninius 30x30 m dydžio blokus, užpildytus polistireno putomis. Lengvutis polistirenas neleidžia blokams nugrimzti. Blokausi sukabinami ir, padedant išilginiams bei skersiniams trosams, inkarais pritvirtinami prie dugno. Projekte yra plaukiojantis horizontalus jūros bangų „gesintuvas“. Pagrindinis plaukiojančių aerodromų statybos trūkumas — didelė kvadratinio metro kaina, žymiai prašokanti žemės aerodromų įrengimo išlaidas.

MIKROLĖKTUVAS

Vienvietis vieno variklio mažytis lėktuvas „BD-5A MICRO“ sukonstruotas taip, kad pardavinėjamas išardytas, o pirkėjas aparatą sumontuoja namie. 32 AJ galingumo variklis 2300 m aukštyje išvysto 330 km val greitį. Lėktuvo ilgis — 4,06 m, sparno ilgis — 4,12 m. Paruošto skridimui lėktuvo svoris — 204 kg. Jis gali nuskristi nenutūpdamas — 1050 km.

AUKŠTAJAM PILOTAŽUI

Prancūzijos aeroklubuose aukštojo pilotazo mokymui naudojamas lėktuvas CAP-10.

Tai medinės konstrukcijos lėktuvas su „Lycomina“ 180 AJ galingumo varikliu. Pagrindinės charakteristikos: sparnų ilgis — 8,06 m, liemens — 7,30 m, lėktuvo svoris skridimo metu 830 kg, kreiserinis greitis — 240 km val. Nenutūpdamas gali nuskristi 1200 km.

NAUJAS BOMBONEŠIS

JAV vyriausybė paskyrė dviem firmoms 1 milijardą 791 milijoną dolerių naujo strateginio bombonešio B-1 (AMSA) sukonstravimui. Jo charakteristika turėtų būti: svoris — apie 180 t, didžiausias perskridimo nuotolis — 9800 km (nepapildant kuro ore), kovinis krūvis — 30 t. Lėktuvas turės keturis variklius. Numatytas geometrinis sparno konfigūracijos keitimas. Vienas serijinis B-1 lėktuvas kainuos apie 300 mln. dolerių.

PIRMASIS REAKTYVINIS

VFR ir Olandija bendromis jėgomis pagamino reaktyvinį keleivinį lėktuvą VFW-614, kuris laikomas pirmuoju Vakarų Vokietijos reaktyviniu transporto lėktuvu. Jo kreiserinis greitis — 710 km val. Skirtas 44 keleiviams. Varikliai įrengti sparnuose.

SPARNAI

INFORMACINIS BIULETENIS
1972 m. Nr. 3 (16)

Leidžia Lietuvos TSR SDAALR
Centro Komiteto
Aviacijos sporto federacija

Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: **ANTANAS ARBAČIAUSKAS**, **ČESLOVAS BALČIONAS**, **ZENONAS BRAZAUSKAS**, **PETRAS BRUNZA**, **JONAS DOVYDAITIS**, **ALFONSAS JUŠKA**, **ALEKSANDRAS JONUŠAS**, **BAIYS KARVELIS**, **KAZYS KILČIAUSKAS** [atsakingas redaktorius], **DONATAS KOSTIUKEVIČIUS**, **BRONIUS OŠKINIS**, **VYTAUTAS PAKARSKAS**, **RIMANTAS PILAUSKAS**, **ZIGMAS POLINAUSKAS**, **ALFONSAS PRANSKĖTIS**, **ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS**, **VYTAUTAS STRAIŽYS**, **JUOZAS ZUJUS** [redaktorius], **JONAS ZIBURKUS**.

Darlininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas: Vilnius, F. Dzeržinskio 3, 307 kamb., tel. 5-34-46. Atiduota rinkti 1972.VIII.21. Pasirašyta spaudai 1972.IX.19. Tiražas 41.800 egz. 4 sp. lankai, 7,54 leid. lanko. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1. LV 03971. Užsak. Nr. 3418.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья») Информационный бюллетень Федерации авиационного спорта ДОСААФ Лит. ССР На литовском языке.

Užsiprenumeruokite biuletinį „SPARNAI“ 1973 metams. Jame rasite informacijų, nuotraukų, pasakojimų apie aviatorius ir aviacijos sportą, kosmonautiką bei kitas naujienas.

Prenumeratos kaina metams — 1,20 rub., vieno numerio — 30 kp.

Prenumerata priimama visuose ryšių skyriuose.

IS UŽSIENIO JUMORO



Avarija trasoje.



Skraidymų malonumai rudenį.



Atostogos pasibaigė. Į namus!



Maloni vieta!



Kaina 30 kp.
Indeksas 76782

SPARNAI

SUOLIS IS 2000 METRŲ AUKŠČIO
A. JANKAUS nuotr.



El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

