

1
1973



SPARNAI



„LIETUVA“ –
PIRMASIS ŠALYJE
SKLANDYTUVAS
IŠ PLASTMASĖS

Apie tai skaitykite 10–12 psl.

N.KORBUTO
BIBLIOTEKA IR ARCHYVAS

Nr. 367

INFORMACINIS BIULETENIS
1973 m. Nr. 1(18)Leidžia SDAALR Lietuvos TSR
Centro Komiteto
Aviečių sporto federacija
Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: ANTANAS ARBACIAUSKAS, ČESLOVAS BALČIŪNAS, ZENONAS BRAZAUSKAS, PETRAS BRUNZA, JONAS DOVYDAITIS, ALFONSAS JUSKA, ALEKSANDRAS JONUŠAS, BALYS KARVELIS, KAZYS KILČIAUSKAS [atsakingas redaktoriaus pavaduotojas], DONATAS KOSTIUKEVICIUS, BRONIUS OSKINIS, VYTAUTAS PAKARSKAS, RIMANTAS PILAUSKAS, ZIGMAS POLINAUSKAS, ALFONSAS PRANSKETIS, ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS, VYTAUTAS STRAIZYS, JUOZAS ZUJUS [redaktorius], JONAS ZIBURKUS.

Dailininkas
JONAS KLIAMANSKAS

Redakcijos adresas: Vilnius, F. Dzeržinskio 3, 307 kamb., tel. 75-34-46. Atiduota rinkti 1973. I. 16. Pasirašyta spaudai 1973. II. 23. Tiražas 38 850 egz. 4 sp. lankai, 7,54 leid. lanko. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1, LV 09106. Užsak. Nr. 239.

Pirmame viršelyje — i padinges žydryne pakilęs naujasis sklandytuvas „Lietuva“ BK-7.

Antano ARBACIAUSKO nuotrauka

Rankraščiai negražinami.

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

„STIPRINTI TARYBŲ VALSTYBĘ, VADINASI, STIPRINTI IR JOS GINKLUOTĄSIAS PAJĘGAS, VISOKERIOPAI DIDINTI MŪSŲ TĖVYNĖS GYNYBINI PAJĘGUMĄ. IR KOL MES GYVENAME NERAMIAME PASAULYJE, ŠIS UŽDAVINYS TEBÉRA VIENAS IŠ SVARBIAUSIU“.

Iš L. Brežnevo
ataskaitinio
pranešimo TSKP
XXIV suvažiavimui

Praėjusių metų lapkričio 16 d. Vilniuje, įgulos Karininkų namuose vyko respublikinis partinio aktyvo pasitarimas, kuriam buvo svarstoma, kaip tollau gerinti karinį patriotinį auklėjimą ir gynybinį masinį darbą, vykdant TSKP XXIV suvažiavimo nufarimus.

Pasitarime dalyvavo Lietuvos KP miestų ir rajonų komitetų pirmieji sekretoriai, miestų ir rajonų Tarybų vykdomųjų komitetų pirmininkai, Lietuvos LKJS miestų ir rajonų komitetų pirmieji sekretoriai, ministerijų ir žinybų vadovai, Tarybinės Armijos, spaudos, radio ir televizijos atstovai.

Pasitarimo darbe dalyvavo draugai A. Barauskas, V. Charazavas, A. Ferensas, P. Griskevičius, K. Kačrys, K. Mackevičius, A. Snieckus, R. Songaila, V. Astrauskas, V. Morkūnas, Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininko pavaduotojai L. Diržinskaite, P. Kulvietis, V. Yuzalinskas, kiti vadovaujantys partiniai ir tarybiniai darbuotojai. Pasitarime dalyvavo TSKP CK atsakingas darbuotojas S. Mostovojus, Pabaltijo karinės apygardos kariuomenės vadas generolas pulkininkas A. Majorovas, apygardos karinės tarybos narys, politinės valdybos viršininkas generolas majoras I. Gubinas, apygardos štabo viršininkas generolas majoras M. Teičešenka, kiti karo vadai.

Pranešimus apie tolesnį karinio patriotinio auklėjimo ir gynybinio masinio darbo gerinimą, vykdant partijos XXIV suvažiavimo nufarimus, padarė Lietuvos KP CK Pirmasis sekretorius A. SNEICKUS ir Pabaltijo karinės apygardos kariuomenės vadas generolas pulkininkas A. MAJOROVAS.

Pasitarimo dalyviai taip pat išklausė papildomus pranešimus apie tai, kaip vykdomas įstatymas „Dėl visuotinės karinės prievolės“, apie tolesnį civilinės gynybos gerinimą respublikoje ir apie SDAALR organizacijos veiklą, gerinant gynybinį masinį darbą Tarybų Lietuvoje, kuriuos padarė respublikos karinis komisaras artilerijos generolas majoras P. PETRONIS, Lietuvos TSR ci-

SVARBIAUSIA KARINIS PATRIOTINI

JONAS ZIBURKUS
SDAALR Lietuvos TSR
Centro komiteto pirmininkas

Visos jvairiapusės gynybinės draugijos veiklos idejinis politinis pagrindas yra karinis patriotinis darbas. TSKP CK sveikinimė SASAJUNGINIAM VII suvažiavimui buvo sakoma, kad „Visasasajunginė savanoriška draugija armija, aviacijai ir laivynui remti jneša garbingą indėlį į atsakingo uždavinio — stiprinti Tarybų valstybės gynybinę galią — sprendimą“. Kartu TSKP CK pareiškė tvirtą įsitikinimą, kad SDAALR organizacijos, partiniams organams vadovaujant, glaudžiai bendradarbiaudamos su Lenino komjaniu, profsąjungu, sporto bei kitomis visuomeninėmis organizacijomis, ir ateityje dar energingiau tobulins gynybinę masinę veiklą darbo žmonių ir moksleivių kolektyvuose, vystys karines techninės sporto sėkmas, gerins specialistų ruošimo armijai ir liudies ūkiui kokybę.

TSKP XXIV suvažiavimo

priimtoje rezoliucijoje sako, kad „visokeriopas mūsų Tėvynės gynybinės galios stiprinimas, tarybinių žmonių auklėjimas didelio budrumo, nuolatinio pasiruošimo ginti didžiuosius socializmo iškovojimus dvasia ir ateityje turėti vienas svarbiausią partijos, liaudies uždavinį“.

Vadovaujantis šiai mūsų partijos nurodymais, ir sprendžiami praktiniai respublikos SDAALR CK, rajonų ir miestų komitetų, SDAALR sporto ir mokymo organizacijų veiklos klausimai.

Respublikos patriotinė organizacija 1972 metais savo gretose vienijo 625 919 draugijos narių, o tai sudaro 38,9 procento suaugusių respublikos gyventojų. Sékmelingiausias masinės patriotinės organizacijos sukūrimo uždavinius sprendžia Vilnius, Kauno, Klaipedos, Šiaulių miestų komitetai, kur SDAALR nariai sudaro 50 procentų gyventojų ir daugiau.

Geriausi rajonai, kur yra daugiausia SDAALR narių, tai Alytaus — 41,5 procento, Molėtų — 41,5, Kelmės —

48,3, Šakių — 49,3. Gerai organizuotas gynybinis masinis darbas Šakių rajono Lenino, Šiaulių rajono „Raudonosios vėliavos“ ir „Už taiką“, Vilniaus rajono „Naujo gyvenimo“, Alytaus rajono „Saulės“ kolūkiuose. Jie, taip pat Vilniaus rajono Panerio ir Radviliškio rajono Poliakėlės tarybiniai ūkiai apdovanoti Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Garbės raštu.

Respublikos SDAALR CK kasmet Tarybinės Armijos dienai pažymeti rengia gynybinio masinio darbo mėnesį. Praėjusiais metais per šį laikotarpį buvo priimta i SDAALR 21 628 nariai ir naujai įjurtos SDAALR 66 pirmės organizacijos, surengta apie 1300 varžybų, kuriose dalyvavo daugiau kaip 59 tūkstančiai žmonių, paruošta nemaižai atskyrininkų, buvo įkurti modeliavimo rateliai mokyklose, demonstruojami gynybiniai filmai, organizuojami draugystės vakarai, paškaitos ir pašnekesiai, susitikimai su pilietinio ir Tėvynės karų dalyviais, Tarybų Sajun-

Vilnės gynybos štabo viršininkas pulkininkas S. STALIAUSKAS ir respublikos SDAALR Centro komiteto pirmininkas artilerijos generolas majoras J. ZIBURKUS.

Diskusijoje svarstomais klausimais kalbėjo Lietuvos LKJS CK pirmasis sekretorius V. MORKŪNAS, aukštojo ir specialiojo viendienio mokslo ministras H. ZABULIS, švietimo ministras M. GEDVILAS, Lietuvos TSR Ministru Tarybos Valstybinio profesinio techninio mokymo komiteto pirmininkas A. DZISKA, sveikatos apsaugos ministras V. KLEIZA, Kuno kultūros ir sporto komiteto priekė Lietuvos TSR Ministru Tarybos pirmininko pavaduotojas J. RAGELIS, Lietuvos KP Kauno miesto Panemunės rajono komiteto pirmasis sekretorius A. RAKŠKEVIČIUS, "Tiesos" laikraščio redaktorius A. LAURINCIUKAS, Lietuvos KP Šakių rajono komiteto pirmasis sekretorius J. GUDASIIUS ir Lietuvos TSR Ministru Tarybos Valstybinio televizijos ir radijo komiteto pirmininkas J. JANUITIS.

...

Karinio patriotinio auklėjimo ir draugijos materialinės bazės gerinimo respublikoje klausimus gruodžio 22 d. apsvarstė Vilniuje vykė SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto plenumas. Pranešimą šiuo klausimu padrė SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras J. Ziburkus. Plenumo dalyviai didelį dėmesį atkreipė į karinio patriotinio darbo gerinimą draugijos pirminėse organizacijose, SDAALR narių gretų augimą, materialinės bazės miestuose ir rajonuose plėtimą.

Plenume kalbėjo LKP CK atskingas darbuotojas V. Portniginas ir TSRS SDAALR Centro komiteto organizaciniu masinio ir karinio patriotinio darbo skyriaus viršininkas M. Stegancevas.

Plenumas priėmė nutarimą, kuriame nubrėžtos patriotinės draugijos veiklos 1973 metais galrės, numatyti konkretūs uždaviniai.



SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto plenume kalba generalas majoras Jonas Ziburkus

A. JANKAUS nuotr.

UŽDAVINYS – AUKLĖJIMAS

gos Didvyriais, Tarybinės Armijos kariais.

Respublikos SDAALR CK kartu su komjaunimo CK renzia saskrydžius „Tu dienų šlovė neišblés“. Praejuais metais po rajonų ir miestų saskrydžių Zarasuose vyko respublikinis saskrydis. Šis darbas tebedirbamas — ruošiamasi visasajunginiams saskrydžiui, kuris vyks šiais metais. Kasmet taip pat renziamos Jūry ir Aviacijos laivyno savaitės, jvairių karinių taikomųjų sporto šakų rajonų, miestų ir respublikinės varžybos.

Gynybinio masinio darbo užmojis respublikoje dar neaiškinė uždavininių, kuriuos šioje srityje iškélé TSKP XXIV suvažiavimas ir TSRS SDAALR VII suvažiavimas. Vertinant jmonių, kolūkių, tarybių ūkių, mokyklų darbą, reikia vertinti jų ir gynybinės masinės veiklos atžvilgiu.

Respublikoje yra SDAALR 62 etatiniai rajonai (ių tarpe rajono felišėmis) ir miestų komitetai, išrinkti 1971 metų rudenį vykusiose rajonų ir

miestų konferencijose. Tačiau nuo 1972 metų sausio 1 dienos dviejuose miestuose — Klaipėdoje ir Palangoje — bei keturiolikoje rajonų jau pasikeitė komiteto pirmininkai. Danuguma pirmininku — jauni. Vietos partiniai ir tarybiniai organai rajonuose dar nepakankamai kontroluoja jų darbą.

Respublikos SDAALR materialinė bazė pastaraisiais metais pagerėjo. Mokymo bazių, angaru, garažų, dirbtuvų, tirų statybai respublikos SDAALR CK investavo ne vieną milijoną rublių. Pagrindinėms mokymo priemonėms įgyti vien nuo 1969 metų iki šio laiko išleista 1 120 000 rublių. Visa tai pagerino mūsų mokymo ir sporto organizacijų padėtį.

Iškyla radio klubų problema. Nuo 1973 metų sausio 1 dienos Vilniaus ir Kauno radio klubai specialistus Ginkluotosioms pajėgoms pradėjo mokyti nauja radiolokacinę techniką. Si technika esamose klasėse netelpa. Būtina Vilniuje statyti Gynybos na-

mus, kurie būtų karinio patriotinio auklėjimo centras, kur galima būtų įkurti aviacijos, radio ir šaulių klubus.

Rajonuose stokoja techninio mokymo namų. Bloga tirų padėtis. Reikia, kad tirų statybai būtų skirtama lešy ir iš vietinio biudžeto. Jaunimas turi mokytis šaudyti!

Specialystų Ginkluotosioms pajėgoms paruošimo užduotys 1971—1972 mokslo metais įvykdėtos pilnintai ir laiku. Kursantų pažangumas siekė vidutiniškai 4,5 balo. Nauji mokslo metai (1972—1973) prasidėjo laiku. Visose mokymo organizacijose buvo plečiamas socialinės lenktyniavimas, skirto TSRS JKūrimo 50-mečiui. Jaunimo mokymui įvesta 80 valandų fizinio paruošimo programa. Atsakomybė už šį kursą tenka sporto įrenginių instruktoriai, gamybinių mankštų ir fizinės kultūros metodistams, treneriams. Išeidami šią programą, vaikinai turi išlaikyti naujojo PDG komplekso normas ir gauti atskyrių iš kurios nors vienos sporto žakos.

Sais metais respublikoje buvo surengta daugiau kaip trys tūkstančiai techninių sporto šakų renginių. SDAALR CK, norėdamas populiarinti technines sporto šakas, organizavo respublikinės ir zoninės varžybas Rokiškyje, Alytuje, Anykščiuose, Utenoje, Kupiškyje, Šakiuose. Klubai rengė savo tradicinės techninių sporto šakų varžybas.

Praejuais metų sezone respublikos SDAALR CK nusiuntė į visasajungines varžybas daugiau kaip 200 komandų rungtyniauti 32 techninio sporto šakose.

Respublikos SDAALR organizacijos, vadovaujant partinėms organizacijoms, glaudžiai bendradarbiaudamos su komjaunimu, profsajungomis, kariniais komisariatais, "Žinių" draugija ir sporto komitetais, pasistengs garbingai įvydkyti uždavinius, išskeltus TSKP XXIV suvažiavimo ir TSRS SDAALR VII suvažiavimo nutarimuose stiprinti Tarybų Sajungos gynybinę galią, gerinti darbo žmonių karinį patriotinį auklėjimą.

„KA JIE JAUTEI KAZIN
AR JIE PATYS BŪTU GALĘ-
JĘ ATSAKYTI I SI KLAUSI-
MĄ. VISA PRAEITIS ISDILIO
IS ATMINTIES. O JEIGU KA
RETKARČIAIS IR PRISIMIN-
DAYO, VISKAS BUVO KAZ-
KAIP NEREALU. JIE GYVE-
NO UŽDUOTIMI IR APIE JĄ
TEGALVOJO“.

Is E. Kazakevičiaus
„Zvaigždės“

Vienas paskui kitą kyla lektuvai. Desantininkams prieš akis ilgas oro kelias, o po to sunkus mūsų žemėje. Kiek jau tū mokomųjų mūsių buvo ir kiek dar jų bus!

Kovinės užduotys. Kautynės. Pratybos. Šaižus aliamo signalai. Dieną ir naktį. Sunki, bet garbinga tarnyba kariniuose oro desanto daliniuose!

Karininkas V. Melstradas: „Parašiutininkas — dar ne desantininkas. Desantininkas — universalus karys. Jis puikiai valdo bet kurį ginklą, vairuoja mašiną, šarvuotį. Jeigu, sakykim, nuaidėtu aliauras desantininkui, jisakymas gali skambeti maždaug taip: „Giliame priešo užnugaryje sunaikinti raketų aikštėles!“ Jūs įsivaizduojate, koks tai pavaingas ir sunkus uždavinys ir kaip gerai jam turi pasiruošti“.

Kariūnas V. Kolesnikovas: „Anksčiau desantininkus vadindavo sparnuotais pėstininkais. Sakyčiau, kad

IŠ SPARNUOTŲ PĖSTININKŲ BIOGRAFIJOS

šis posakis lyg ir paseno. Šiandieninis oro desantas — tai kariai ir jvairios ginklų rūšys. „Kiekvienas desantininkas — tankų naikintojas!“ — toks mūsų žūkis“.

Eilinis A. Vizgirdas: „Man teko šokti su parašiutu aštuoniolika kartų. Kiekvienas desantininkas savo biografiją matuoja šuolių skaičiumi. Šuoliai — tai vyriškumas. O mūsų ženklukas — emaliuotas parašiutas su atitinkamu šuolių skaičiumi — desantininko garbė. Ženklukas primena, kiek kartų esi save išbandęs“.

Vidmantas Gerasimavičių, Joną Kačerauską, Kazį Vaivilią, Algį Vizgirdą, Vytautą Kulikauską gal iš pradžių kiek ir baugino žodis — desantininkas. Dabar tai prisiminė, vaikinai tik šypteli. Aukščio baimės jausmas nugalėtas treniruotėse. Tiesa, kartais, atliekant pirmuosius šuolius, būna neryžtingų žmonių. Vienas kitas. Sykį

neiššokės iš lektuvo, vėliau pats prašosi — kad tik greičiau... Desantininkų jėga — kolektyviškumas ir vieningumas. Kiekvienas supranta, kad jeigu po komandos nors truputį uždelis, laiku nešoks, jo draugai nebepateks į numatytą nusileidimo vietą.

...Tikslas artėja. Lektuvali suka lanką.

— Pasiruošti!
Dangus pražysta parašiutų kupolais.

Nuleidžiama kovinė technika.

Šoka žmonės.
Girdėti pirmieji žuviai. Vyksa kova dėl nusileidimo aikstelės.

Mūsis užtruko. Matyt, sudirsta su didele „priešo“ grupuote.

Prasiveržusios desantininkų grupės skuba.

Signalinė raketa, ir viena grupė patraukia į miško gilumą. Karininkas, išskleidęs žemėlapį, patikslina užduotį.

— Mes turime užkirsti keilią važiuojančiam į starto aikštę autotraukiniui su raketomis. Raketas likviduoti.

Po to visi renkamės sutartoje vietoje prie skardžio.

Antra grupė traukia link upės.

„Sunaikinti tiltą“. Trečia...

Kariniai oro desantinių dalinių įkūrimo data laikoma 1930 metų rugpjūčio 2 diena. Tada Maskvos karinės apygardos pratybose į „priešo“ užnugari pirmą kartą buvo išmestas desantas.

Komunistų partija ir tarybinė vyriausybė ypač didelj dėmesį skyrė jau nos karinės žakos vystymui.

Pirmiausia kilo į dangų ir „žengė žemę“ jaunimas. Pavyzdži rodė komjaunimo vadovai. Šalies komjaunimo Centro Komiteto darbuotojai A. Kosariovas, P. Goršeninas, N. Proninas, V. Prochovas ne kartą šoko su parašiu.

1942 metų sausio—vasario mėnesiais, kai vyklojami mūšiai prie Maskvos, didžiule desantininkų

„Oro pėstininkai“ vyksta į užduotį





„Mūšio“ įkarštyje

Kapitono Juozo Ramuckio nuot.

kų grupė atliko vieną stambiausią antrojo pa-saulinio karo operaciją. Spiginant stipriems žalčiams, naktį desantininkai, vadovaujami karininko A. Kazankino, nusileido priešo užnugaryje ir šešis mėnesius triuškino hitlerininkų grupuotes, ardė komunikacijas, sprogdino jtvirtinimus, karines bazes. Jie nuėjo apie septynis šimtus kilometrų, sunaikino penkiolika tūkstančių fašistų, išlaisvino apie du šimtus gyvenviečių.

Jų vairiuose frontuose tarbiniai desantininkai pasižymėjo didvyriškumu. Tik viename mūsyje, forsuojant Svirės upę, Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas suteiktas dvylikai desantininkų komjaunuoliui. Visi oro desantiniai junginiai baigė karę turėdami gvardiečių vardus. Ir dabar daugelis jaunų karių nešioja gvardiečių ženklius. Jaunuoliai ištikimi Didžiojo Tėvynės karo metų kovotojų didvyriškumo tradicijoms!

„Trečia desantininkų grupė turi prasiskverbtį iki karių sandelių.

Automato durtuvas tampa „replēmis“. Padaromas takas spygliuotos vielos užtvaroje. Kelias laisvast!

Vyrai šliaužia prie tamsoje dunksančių didžiulių pastatų.

Palankus momentas — „priešo“ sargybinis nueina į kitą sandėlio galą... Desantininkai žaibškai padeda mi-nas ir šliaužia prie kito sandėlio.

Užminuoti visi sandėliai.

Nuo įtempimo kaktomis žliaukia prakaitas ir truputį virpa rankos. Bet kariai jau pamiskėje. Netrušus — minos atliks savo darbą.

— Žvaigžde, žvaigžde!... — desantininkai įjungė siųstuvą. — Aš — Marsas. Kaip girdite manel!

— Jus girdžiu gerai.

— Užduotis įvykdytai!

Karininkas žvilgteri į laikrodį ir lengviau atskvepia. Netrušus atskris jų pamiti lėktuvą.

Desantininkai skubiai žengia vos pastebimu žvérių išmintu miško takeliu į sutartą vietą.

— Jeigu ne tu, — sako Vidmantas greta einančiam Kaziui, — kažin kaip viskas būtų susiklostę. Juk pirmas pakeliui į sandelius pastebė-

jai „priešo“ pasalą ir ją likvidavai.

— O atmenu, pirmą sykį į SDAALR šaudykla atėjės, re-tai į „dešimtukę“ pataikydavau. Bet paskui išsimiklinau. I kariuomenę išėjau jau būdamas atskyrinink...

— Man irgi daug padėjo treniruotės SDAALR klube. Net juokas ima prisiminus, kaip pradžioje devyni prakaitai mušė, dirbant su Moržės raktu, — šyptelėjo žalia žingsniavės Vytautas.

Ir A. Vizgirdai šuoliai su parašiu — ne pirmiena. Dar prieš išeidamas į Tarybinę Armiją jis užsiiminėjo SDAALR sekcijoje. Cia susipažino su parašiu, atliko pirmuosius šuolius. Pamėgo vaikinas dangaus žydryne ir parašiutizmo sportą. Todėl ir kariniame komisariate praėsi į desantinius oro dalinius.

— Paspartint žingsnį! — pasigirdo vado komanda.

— Matyt, lėktuvą jau nusileido, — klausiamai žvilgterėjo į draugą Vidmantą ir ristele nuskubėjo abu prie žygiuojančių desantininkų.

Jmonėse, įstaigose veikia SDAALR organizacijos, vidurinėse, profesinė-

se technikos mokyklose ir technikumuose vyksta moksleivių pradinis kari-nis rengimas. Vaikinai užsiėmimuose igyja reikalingų žinių apie civilinę gynybą, karinę tarnybą, treniruodamiesi taikomujų karinių sporto šakų sekci-jose susipažsta su ginklu rūsiu, išmoksta važiuoti motociklų, mašina, šokti su parašiu, „skaityti“ Moržės abécéle. Po to ir armijoje būdamas naujokas nebe naujoku pasi-junta.

...Užminuoti sandėlius ir juos susprogdinti! Sunaikinti priešo raketinę aikštę...

Surasti užminuotą lauką ir jį išminuoti...

Atlikti salto ir iš automato paleisti papliūpą į taikinį...

Leidžiantis parašiutu, ore apšaudyti prieš...

Cia jau užduotys, tarnaujant kariniuose oro desanto daliniuose. O kovinėse pratybose jautiesi kaip tikrame mūšyje. Sunkiame ir kupiname pavojų.

ARNOLDAS ČAIKOVSKIS
atsargos leitenantas

TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUMO ĮSAKU UZ DIDELIUS LAIMĒJIMUS, VYSTANT ORO TRANSPORTĄ, UZ ZYMŪ INDĒLI, VYKDANT KELEIVIŲ PERVEZIMO, AVIACIJOS NAUDOJIMO ŠALIES LIAUDIES OKYJE PLANUS, ĮSISAVINANT NAUJĄ AVIACIJOS TECHNIKĄ IR 50-UJŲ JKŪRIMO METINIŲ PROGA TSRS CIVILINĖ AVIACIJA (AEROFLOTAS) APDOVANOTAS SPALIO REVOLICIJOS ORDINU.

TAIKŪS TĒVYNĖS SPARNAI

Civilinė aviacija, Komunistų partijos sukurtą ir išpuoseleitą, praėjo pusės amžiaus kelią — pasiaukojamo tarybiniame tarybinei Tėvynei ir Komunistų partijai, didelių laimėjimų, kuriant materialinę gamybinių bazę, kelią.

Pirmuoju jos pusės amžiaus metraščio puslapiu tapo 1923 metų vasario 9-oji, kai TSRS vyriausybės nutarimu buvo įkurta Civilinės aviacijos nuolatinė taryba, kuri valdė visą šalies oro transportą, vadovavovo jo veiklai.

Dabar nieko nestebina Civilinio oro laivyno darbų užmojai — pavyzdžiu, kad ir tai, jog pirmaisiais devintojo penkmečio metais lektuvai pervežė beveik 80 milijonų keleivių — trečdalį šalies gyventojų, kad aviatorių pagalba naudojosi apie 50 tūkstančių tarybinių ūkių ir kolūkių, kad iš oro patrenkta daugiau kaip 85 milijonai hektarų žemės, kad mūsų magistralinių avialinių ilgis viršijo 700 tūkstančių kilometrų. O juk savo laiku tokio lektuvo, kaip ANT-2, pasirodymas dėsningai tapo dideliu ir džiugiu įvykiu. Nematomą gija driekėsi nuo šio pirmojo tarybinio metalinio lektuvo, skraidžiusio 170 kilometrų per valandą greičiu, prie TU-144, kuris per tas pačias 60 minučių jau įveikia 2500 kilometrų ir įkūnijo viša, ką geriausio šiandien pasiekė tarybinė mokslinė techninė mintis.

Dabar oro keliai veda iš TSRS į 63 pasaulio šalis ir juosia beveik visus pasaulio žemynus. Bendras civilinės aviacijos užsienio avialinių ilgis artėja prie 200 tūkstančių kilometrų. Jomis kasmet pervežama šimtai tūkstančių keleivių.

Devintasis penkmetis Civiliniams oro laivynui, kaip ir kitoms liaudies ūkių šakoms, yra mokslo ir technikos pažangos penkmetis. Lektuvių ir motorų parko atnaujinimą, naujų lektuvų pasirodymą lydi pažangūs pasikeitimai visur, jei tai lie-

čia materialinj keleivių aptarnavimą, skridimų saugumo ir reguliarumo padidinimą. Vis labiau taikomas automatizuotos nusileidimo ir oro eismo valdymo sistemos. Automatikos ir skaičiavimo technikos diegimas — pagrindinis, magistralinis technikos pažangos oro laivyno keliai.

Broliskų tarybinių respublikų sandraugoje neatpažistamai pasikeitė Tarybų Lietuva. Išaugus liaudies ūkiui ir kultūrai, labai išsiivystė ir aviacijos transportas.

Ne tiek jau daug laiko praėjo nuo tos dienos, kai pirmieji lektuvai PO-2 padėjė virš Nemuno krašto nutiesę pirmuosius oro kelius. Mes su pagarba minime varodus tų, kurie pokario laikotarpiu buvo pirmieji mūsų trasų žvalgai — pilotus V. Proschiną, A. Šichancovą, L. Ulanovą, R. Bilibiną, P. Sokolovą.

Palyginti su 1945-aisiais metais keleivių pervežimas respublikoje padidejo 76 kartus, o krovinių ir pašto — 40 kartų. Oro linijų, kuriomis skaido Lietuvos TSR civilinės aviacijos valdybos lektuvai, ilgis dabar siekia beveik 17 tūkstančių kilometrų. Jos veda į 29 šalies miestus

jų tarpe septynių respublikų sostines. Šį pavasarį bus atidaryta nauja trasa Vilnius—Jerevanas. Susisekimą oro transportu su kitomis vietovėmis turi kas trečias respublikos rajonas.

Visų gamybinių laimėjimų lėtas — aukšta kadrų kvalifikacija. 1945 metais respublikoje neturėjome nė vieno specialisto su aukštuoju išsilavinimu ir tik keturi aviatoriai buvo baigę specialų vidurinį mokslą. Šiandien 200 aviatorių mokosi aukštosiose mokyklose, jų tarpe — 25 Civilinės aviacijos akademijoje.

Valdyboje vieningai dirba daugelio tautybių atstovai: lietuviai, rusai, ukrainiečiai, baltarusiai, latviai, estai, uzbekai, gruzinai. Kolektyvas didžiuojasi lektuvų vadais P. Laninu, J. Smoliakovu, J. Kulitu, V. Puodžium, P. Akulovičium, Lietuvos TSR nusipelniusiu inžinieriumi E. Čekmenevu, aviatechniku V. Grimalausku.

Pasitikdami TSRS 50-metį, šalies aviatoriai raportavo apie kurybinės veiklos rezultatus, laimėjimus, kuriuos pasiekė Civilinis oro laivynas. Civilinės aviacijos



АЭРОФЛОТ
1923-1973

léktuvai dabar skraido daugiau kaip 2,5 tūkstančio reisų ir perveža apie 400 tūkstančių keleivių per dieną. Pries dešimt metų TSRS įkūrimo 40-mečio išvakarėse oro transporte buvo išspręstas svarbus uždavinys: greitieji reaktyviniai léktuvai sujungti su Maskva visų sąjunginių respublikų sostines. Paskui reaktyvinė technika atkeliaavo praktiškai į visus stambius pramonės ir kultūros centrus. Avialinių šiandien jungia daugiau kaip 3,5 tūkstančio miestų ir gyvenviečių.

Tačiau bene didžiausias mūsų laimėjimas — aukštos kvalifikacijos, idėjiskai subrendusių kadru, galinčių sekmingai spręsti bet kokius Komunistų partijos ir tarybinės vyriausybės iškeltus uždavinius, paruošimas. Civilinėje aviacijoje dirba daugiau kaip 200 Tarybų Sajungos ir Socialistinio Darbo Didvyrių, daugiau kaip 250 nusipelniusių TSRS lėkūnų ir šurmanų tūkstančiai aerolaivyno žymūnų ir komunistinio darbo spartuolių.

Visais Civilinio oro laivyno istorijos etapais aviacijos darbuotojai garbingai įvykdavo viską, ko iš jų reikalavo mūsų didžiosios Tėvynės interesai. Per oro laivyno gyvavimo laiką pasikeitė ne viena aviatorių karta, bet, vaizdingai fariant, jo vairas visada buvo sumanose ir tvirtose rankose. Taip buvo prieškariniai penkmečiai, taip buvo Didžiojo Tėvynės karo metais, kai tūkstančiai mūsų pilotų, šurmanų, borto radistų, inžinierių, aviatechnikų, darbininkų kalė pergalę fronte ir užnugaryje. Taip buvo ir pokario laikotarpiu, kai geriausiu oro laivyno žmonių pastangomis civilinė aviacija virto svarbiu socialistinės ekonomikos šaka. Visa šauni oro laivyno praeitis, šiandieninė jo žmonių darbai didina įsitikinimą, kad TSKP XXIV suvažiavimo iškelti uždaviniai civilinei aviacijai bus sekmingai išspręsti.



rusijos Kremlio aerostate

• M. Matukas



87

MILIJONAI KELEIVIU

● 773 tūkstančiai kilometrų — toks TSRS civilinės aviacijos oro trasų ilgis. Jos sujungė 3500 šalies miestų ir gyvenviečių. 1972 metais oro laivynas pervežė 87 milijonus keleivių.

89

MILIJONAI HEKTARU

● Pagal lėktuvais ir sraigtasparniais jidibamos žemės plotus — 89 milijonus hektarų — Tarybų Sąjunga tvirtai užima pirmąją vietą pasaulyje.

63

ŠALYS

● Zymiai išsiplėtė Civilinio oro laivyno tarptautiniai ryšiai. Tarybiniai lėktuvai skrido į 63 Europos, Azijos, Afrikos ir Amerikos šalis. Bendras tarptautinių oro laivyno linijų ilgis viršija 220 tūkstančių kilometrų.

30

NAUJU AEROSTOCIU

● Devintojo penkmečio metais vien sajunginės reikšmės aerouostuose stos rikiuoti 30 naujų šiuolaikinių aerostocių.

CIVILINIO ORO LAIVYNO — TARYBINĖS AVIACIJOS KOMPANIJOS — ISTORIJA PRASIDĖJO PRIE 50 METŲ. TAI IŠTISOS MŪSU LAKŪNŲ KARTOS ISTORIJA. TAI IR ISTORIJA MŪSU SALIES KELEIVINIŲ LĒKTUVŲ, IR MODERNIAUSIO VIRSGARSIO LAINERIO TU-144, KURIUO NEGALI NESIZAVETI VISAS PASAULIS...

TAIP MŪSU ORO LAIVYNAS DABAR TAPO VIENA DIDŽIAUSIŲ AVIACIONIŲ PASAULYJE — PER VIENĄ DIENĄ JO SPARNAI PERSKRAIDINA DAUGIAU KAIP PUSĘ MILIJONO KELEIVIŲ. IR, ZINOMA, KIEKVIENO JŪ PAZINTIS AR NAUJAS PASIMATYMAS SU ORO LAIVYNU PRASIDEDA SUSITIKIMU SU SIMPATIŠKA MERGINA, VILKINCIA MELSVU KOSTUMĖLIU — LAINERIO PALYDOVE.

ORO LAINERIO ŠEIMININKĘ

Sakysime, jūs išsiruošiate į Tarybų Sąjungos sostinę Maskvą, atskubate į Vilniaus aerostotį, einate prie blizgančio TU-124, o čia jau pasitinka viena iš 12000 šalies stiuardesiu — Laima Karlaitė...

— Laba diena, — sakote. Ji linkteli galvą, šypsosi.

— Kad ir kaip beslėptų keleivis, iš pirmojo žodžio pajuntu — šitas skrenda pirmą ar antrą kartą, teks pagloboti, — nusprendžiu, — pasakoja Laima Karlaitė, kurią tik po didelio vargo pažyko suieškoti. — Vis dėlto vienuoliuk metų dirbu stiuardese... Kokie keleiviai patinka! Vyrai, beje... neįkyrūs — jie geriau perneša skridimą. Džiaugiuosi, jeigu lėktuve būna daug vaikų — su jais skristi vienas malonumas, nenusibesta.

— O ar atsimenate jūs savo pirmajį skridimą?

— Buvo oro šventė Vilniuje. Šiaip netaip man pažyko paskraidioti virš Vilniaus — atsigrožėti negalejau... Ta da ir nusprendžiau — baigsiu vakarinę vidurinę mokyklą (dirbau „Lelijos“ fabrike) ir eisiu į aerouostą. Gal priims...

— Na, ir priėmė!

— Ne iš karto. Iš pradžių dirbau Vilniaus aerostoties informacijoje. Metus dirbau. Ir štai vieną dieną man pasakė: „Norime skirti tau laivo palydove“... Kokia laimė! Nedaug tū palydovui tuomet buvo Vilniaus aerostotyje —

tik 6—7. Skraidžiau IL-14, LI-2 lėktuvais. Labiausiai atmintina kelionė buvo į Maskvą — keleivius lydėjau viena, be vyresniosios palydovės priežiūros.

— Negi viena, be draugių atėjote į aerouostą siūlytis į stiuardesestį Nesivaržėtę!

— Jeigu žmogus turi tikslą, vieną kartą nusprendi — niekas nesulaikys. Tokias ryžtingas merginai aš ir dabar sutinku aerouoste. Ir ką gi — jos gana greit apsivelka stiuardesės uniforma.

— Greiti! Laivo palydovas — tai specialybė ir todėl norėtysi sužinoti, kaip ji dabar išigijama!

— Stiuardesų paruošimo grupės pagrindinai suformuojamos sausio—vasario mėnesiais. Artėja vasaros sezona, ir jų paklausa žymiai padidėja... Būtina slygta, norint tapoti stiuardese — vidurinis ar aukštasis išsilavinimas, gera sveikata. Mediciniškai stiuardesės tikrinamos kaip ir lakūnai. Jeigu jūs priėmė, mėnesį tenka mokyti įvairiausių disciplinų. Cia ir užsienio kalba, ir aptarnavimo kultūros klasmų, medicininis aptarnavimas, estetikos pagrindai. Kai išeinamas visas šis teorinius kursus, vyksta egzaminai. Na, o po to — stažuotė... Ar bereikia toliau testi!

— Na geriau atsakykite į tokį klausimą — ar didelis būna konkursas?

— Paprastai priima apie 20 merginų ir... vaikinų.

Taip, taip, laivo palydovai gali būti ir vaikinai. Stiuardų pas mus — septyni. Bet jie daugiausia skrenda su kroviniiais. Ateina nemaža jaunų žmonių, bet dėl sveikatos ne visi juk gali dirbtį ši darbą — patys jo atsisako...

— O kodėl jūs pasirinkote šią specialybę?

— Gal būt todėl, kad aš — romantikė. Labai mėgstu pro lėktuvu langą stebeti tekancią saulę, negaliu atsizürėti į debesų kalnus. Na, pagaliau ir žmonės — jie kažkokie šventiški, pasitempę, geros nuotaikos. Be to, keilionių alstra — tą pat dieną pabuvoti ir Odesoje, ir Simferopolje, ir net į Maskvą užsuki...

— Lakūnų skraidymo stazės skaičiuojamas valandomis! Kiek jūs valandų skraidote!

— O, labai daug — kone dešimt tūkstančių.

Ji šypsojosi. Be abejo, didžiavosi šiuo skaičiumi... Bet gerasirdiškumas, giedra nuotaka — jos pastovūs palydovai. „Jeigu teta duoda saldainių — ji labai gera“, — atrodo, ši vaikiška filosofija gali tai paaiškinti, nors aš žinau, kad ji linksma todėl, kad darbas jai labai patinka, ir ji į nieką kita jo neiškeis.

Nebent į laivo vairą. Bet apie tai Laima Karlaitė, stiuardės instruktore, dar net nedrįso galvoti...

A. KRUKAUSKAS
A. VASINAUSKO nuotr.



„LUNA-21“ GIEDROS JŪROJE

Sutinkamai su kosminės erdvės tyrimo programa 1973 metų sausio 8 d. 9 valandą 55 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje paleista automatinė stotis „Luna-21“.

Svarbiausias skridimo tikslas — toliau moksliškai tirti Mėnulį ir jį supančią kosminę erdvę.

Automatinė stotis „Luna-21“ startavo Mėnulio link iš dirbtinio Žemės palydovo orbitos.

1973 m. sausio 16 d. 1 val. 35 min. Maskvos laiku automatinė stotis „Luna-21“ minkštai nusileido Mėnulio paviršiuje, Giedros jūros ryti pakraštyje, Lemonėje krate- riu viduje.

Stotis atgabено į Mėnulį automatinį savaeigį aparatą „Lunochod-2“, kuris toliau vykdė Mėnulio paviršiaus tyrimus, aparato „Lunochod-1“ atlikus Lietuvių jūroje. Aparato „Lunochod-2“ svoris — 840 kilogramų.

Sausio 16 d. 4 val. 14 min. savaeigis aparatas trapu nusileido į Mėnulio paviršių.

Po pusvalandžio „Luno- chod-2“ pradėjo savo kelionę ir mokslinius Mėnulio paviršiaus tyrimus, fotografavo aplinką.

Mėnuleigijoje ir nusileidimo pakopoje yra TSRS valstybinė vėliava, gairelės su V. Lenino bareljefu, Tarybų Sąjungos valstybinio herbo atvaizdu ir užrašu „Tarybų Sąjungai — 50 metų“.

Sutinkamai su Tarybų Sąjungos ir Prancūzijos susitarimu bendradarbiauti, tiriant ir išaviant kosminę erdvę taikais tikslais, aparate „Lunochod-2“ sumontuotas prancūzų specialistų pagamintas briauninis reflektorius, kuris vykdė lazerinės Mėnulio lokacijos eksperimentus.

Savaeigio aparato darbas valdomas iš Tolimųjų kosminų rytių centro.

MASINIO GNYBINIO DARBO MĒNUO

VPSCT sekretoriato, VLKJS CK bluro ir TSRS SDAALR CK prezidiumo nufarimu sau- sio 23 — vasario 23 dienomis šalyje vyko masinio gnybinio darbo mēnuo, skirtas Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno 55-osioms metinėms pažymėti.

Šio masinio renginio metu rajonuose ir miestuose buvo organizuojamos sporto varžybos, susitikimai su Tarybų Sąjungos Didvyriais, Didžiojo Tėvynės karo veteranais, kariniais, karinės bei politinės parengties žymūnais, skaitomos paskaitos. Masinio gnybinio darbo mėnesio tikslas — toliau stiprinti profesųjungų, komjaunimo bei SDAALR organizacijų ryšius su karinėmis dalimis ir padaliniais, gerinti jaunimo ruošimą tarnybai Tarybinėje Ar- mijoje bei karybos mokymo kokybę, ugdyti jaunimo meilę Tėvynel, Tarybų Sąjungos

Ginkluotosioms pajėgoms, pasirengimą Tėvynės gnybai.

Šis patriotinis renginys respublikoje vyki organizuotai ir masiškai. Jis padėjo toliau gerinti masinį gnybinį ir karinį patriotinį profesųjungų, komjaunimo bei SDAALR organizacijų darbą, didinti jų įdelį į šalies gnybinės pajėgumo stiprinimą. Gnyblinio darbo mėnesio metu jaunimas, moksleivija aktyviai dažyavo sukarintuose sportiniuose žaidimais „Ereliukas“ ir „Žaibas“, rengė iškilminga pionierių sueigas bei komjaunimo susirinkimus, techninių sporto šakų varžybas. Vasarą 23 d. miestuose, rajonuose ir gyvenvietėse prile paminklų žuvusiams tarybiniam kariams buvo padėti vainikai, stovėjo komjaunuolių pionierių bei moksleivių garbės sargybos.

UŽ BŪSIMŲ KARIŲ RUOŠIMĄ



Vilniaus automoto klubo kursantai kalbasi su generolu majoru V. Naumenka ir SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininku, priėmusiu Raudonąją vėliavą, generolu majoru J. Žiburkum

A. Vasinauskas nuotr.

Tarybų Lietuvos SDAALR organizacijos nuveikė nemažą darbą ruošiant ikišaukiamojo ir šaukiamojo amžiaus jaunimą tarnybai Tarybinėje Ar- mijoje. Kolektyvuose įsteigtuose mokomojiuose punktuose, įvairiuose techniniuose sporto Klubuose kiekvienas jaunuolis galėjo įsigytį mėgstamos techninės profesijos žinių, išmokti praktinių įgūdžių. Ypač gerai padirbėjo aviacijos sporto, radijo, automoto sporto techniniai klubai, paruošę šimtus parašiutininkų ir vairuotojų, radistų ir radiolakinių stocių operatorių. Šiuos klubus lankė jaunuoliai, pradėdami karinę tar-

nybą, jau turėjo specialybę. Už specialistų ruošimą Tarybinei Armijai SDAALR Lietuvos respublikinei organizacijai pripažinta antroji vieta Ta- rybų Sąjungoje.

Sausio 11 dieną Vilniaus Karininkų namuose įvykusiam iškilmingame susirinkime TSRS SDAALR Centro komiteto valdybos viršininkas generalas majoras A. Naumenka įteikė mūsų respublikos SDAALR Centro komiteto pirmininkui generolui majorui J. Žiburkui TSRS SDAALR Centro komiteto pereinamajai Raudonajai vėliavai ir Garbės raštai. Susirinkime taip pat buvo perskaitytas TSRS SDAALR

Centro komiteto pirmininko aviacijos maršalo A. Pokryškino sveikinimas SDAALR Lietuvos respublikinei organizacijai šio garbingo apdovanojimo proga, kuriame linkima naujų dar didesnių laimėjimų darbe.

Lietuvos KP CK ir respublikos vyrausybės vardu visų Tarybų Lietuvos gnybinės organizacijų atstovus pasvelkino LKP CK administracinių organų skyriaus vedėjas A. Cesnavičius.

Grupei aktyviausią SDAALR narių, visuomenininkų, klubų darbuotojų buvo įteikti TSRS gnybos ministro Garbės raštai.

60

-MEČIO JUBILIEJUS — savo išskirtinio bremeto aviacijos meistras Bronius Oškinis.

Jubilato gyvenimas — tai ryškiausios mūsų turtingo bremeto aviacijos meistras. Kai kas mano, kad sklandytuvu — nesudėtingas žaislis, kuriam sukonstruoti nereikia nei daug proto, nei matematikos. Pasirodo, atvirkščiai. Ne tik matematikos ir inžinerinio pasiruošimo reikiavimas, bet ir talento. Siuolaikinio sklandytuvo „anatomija“ tokia sudėtinga, kad juos konstruoja specialūs institutai, gaminia fabrikai. Bronius Oškinis šiu galimybų neturėjo. Prieš kąrą sklandytuvus jis pats konstravo ir statė savo lėšomis. Pokario metais irgi nelaukė, kol bus atstatyti fabrikai. Ir štai, vos tik susidare galimybės, jo rankomis pastatytas BRO tuoju buvo pradėtas gaminti masiškai ir paplitę po visą Tarybų Šalį.

„Mes ateinaime iš vaikystės“, — rašė Antuanas de Sent-Egziuperi. Kauno Šančių siuvėjo Oškinio sūnų, nagiagā smalsų berniuką viliojo sudėtingas technikos pasaulis.

Atkurus Tarybų valdžią Lietuvoje, į naujo gyvenimo sūkuri Br. Oškinis išlieja su jam įprastu darbštumu ir energija. Gimsta lengvo lėktuvėlio pro-

JI VADINA „SKLANDY- TUVŲ PROFESO- RIUMI“

jeketas BRO-8. 1941 m. pavasarį Oškinis jau ruošesi tuo pakilti į orą, bet... prasidėjęs karas sutrypė viskā.

Po pergalės, vos nusivilkęs kario milinę, Bronius Oškinis grįžta į Kauną. Aplink veteraną ima burtis jaunimas, pasirypęs pasekti jo keliais. Sutokiai galima buvo kalnus nuversti! Ir tikrai, talkininkaujančių entuziastams, Oškinis pa-
stato pirmuosius pokario metu sklandytuvus BRO-9 ir



BALANDZIO 15 D. MUSŲ
SKLANDYMO VETERANI
AVIAKONSTRUKTORIUI
BRONIUI OSKINIUI
SUKANKA 60 METU

BRO-10, išgarsinusius Tarybų Lietuvos sklandytujos šalyje.

Iš pažiūros Bronius Oškinis tylus, kiek flagmatiškas. Nė žinodamas nepasakys, kad jis neišsenkamos energijos ir neribotos fantazijos žmogus.

1956 m. SDAALR Centro komitetas, įvertindamas Oškinio ir jo mokinų darbus, atidare Kaune sklandymo stotį [dabar Aviacijos sporto klubas]. Kai iškilo klausimas — kas vadovaus stočiai, visu

žvilgsniai nukrypo į Bronių Oškinį. Dabar didesnę laiko dalį teko praleisti aerodrome. Technikos kas metai gausėjo, stotis gavo lėktuvų. Netrukus kauniečiai sklandytojai ėmė pirmauti Sąjungoje.

Bet kūryba nedavė ramybės. Atitrukdamas nuo tiesioginio darbo, Oškinis ruošė sklandytuvu BRO-12 projektą. Projeketas buvo įvertintas labai gerai. Prasidėjo BRO-12 serinių gamyba...

Mes turime sklandytuvą „profesorių“ Oškinį ir Karvelį. Reikia jiems sudaryti vienas galimybes, kad savo patirtį jie perteiktų jaunimui, — kalbėjo tąsyk Vytautas Pakarskas.

Šią iniciatyvą palaike gen. J. Ziburkus, Lietuvos SDAALR Respublikinio komiteto pirmyninkas. Netrukus Prienuose pradėjo veikti Eksperimentinės sportinės aviacijos dirbtuvės. Pirmasis užsakymas atėjo iš Maskvos — jaunuju lakūnu mokyklai pagaminti Br. Oškinio sklandytuvu BRO-11M [„Zylį“] siunta.

Prienuose pasidarė anksta. Suradus Raguvos patalpas, dalis produkcijos buvo gaminama ten. Kas važiuos į Raguvą! Pirmasis savanoris buvo Bronius Oškinis. Šiuo metu Raguvos ipusėta sklandytuvu BRO-15 su mažo galimumo varikliu statyba.

JONAS BALCIŪNAS

LAVINIMOSI SKLANDYTUVAS BRO-10 „PŪKAS“

1949 m. rudenį Kaune buvo išbandytas naujas sklandytuvas BRO-10 „Pūkas“. Pirmuoju skridimui, startuojant quminiu amortizatoriumi, atliko pats konstruktorius B. Oškinis. Šiuo sklandytuvu Kauno sklandytojai sėkmingesni skraide įki 1955 m.

BRO-10 „Pūkas“ — vienvietis, medinės konstrukcijos sklandytuvas. Sparnas pusiau elipsinės formos. Jo profilis — CAGI-R III. Sparnas turi vieną pagrindinį ir ištrižą pagalbinį ionzeroną. Prieinių sparno dalis aptraukta klijuote, užpakalinė ir eleronai — drobe. Sparnas prie liemens tvirtinamas dvemis mazgais ant iškelto pilono ir mediniai spyriais. Sparne taip pat įrengti oro stabdžiai (interceptoriai).

Liemuo ovalo pavidalo, aptrauktas klijuote. Prieiniųje jo dalyje yra pavaža, ties svorio centru įtvirtintas ratukas, o užpakalyje — metalinis uodegos ramstis. Kabina atvira. Pilotui nuo oro srauto apsaugoti ant kabinos gaubto pastatytas organinio

stiklo skydelis. Prie kabinos gaubto taip pat pritvirtinta bortinių prietaisų lenta.

Uodegą sudaro nedidelis kilis, pagamintas ištisai su liemeniu, ant kurio tvirtinamas stabilizatorius su aukštumos vairo. Prie kilio ir liemens pritvirtintas posūkio vairas. Stabilizatorius ir prieinių posūkio vairo dalis aptraukti klijuote. Kita posūkio valro dalis ir aukštumos vairas — drobe.

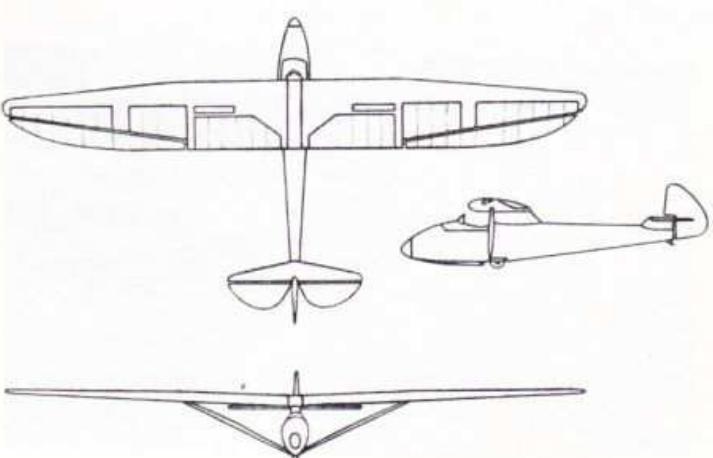
Iš pradžių BRO-10 „Pūkas“ buvo nudažytas baltai ir ant posūkio valro nupiešta Lietuvos Kuno kultūros instituto emblema. Vėliau, po remonto, ji nudažė pilkal melsva spalva. Per liemenį įėjo raudona žaibė pavidalo juosta, kurios viduryje raudonomis raidėmis buvo užrašas „POKAS“.

TECHNINIAI SKLANDYTUVONO DUOMENYS

Sparny ilgis — 11,0 m
Sklandytuvono ilgis — 5,75 m
Sklandytuvono aukštis — 1,67 m

Sparny plotas — 12 m
Eleronų plotas — 1,50 m
Aukštumos vairo plotas — 0,80 m
Posūkio vairo plotas — 0,53 m
Tuščio sklandytuvu svoris — 90 kg
Skridimo svoris — 170 kg
Skridimo greitis, esant maksimaliai kokybei — 75 km val
Maksimalus skridimo greitis — 140 km val
Sklandytuvu kokybė — 23.

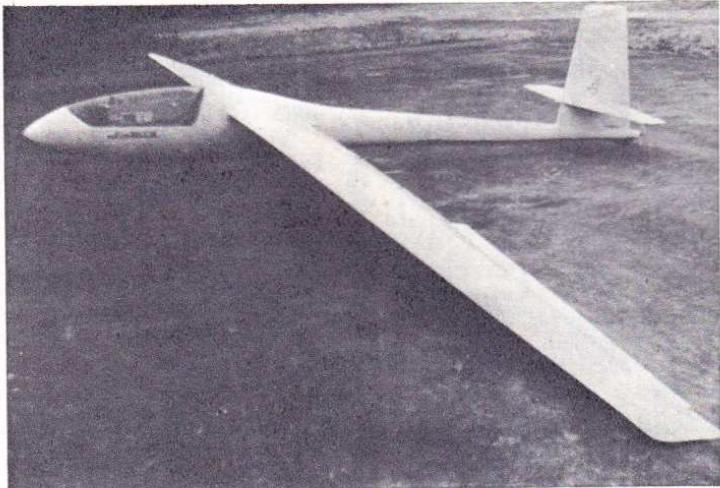
A. ARBACIAUSKAS



SÉKMINGU SKRYDŽIU

ALFONSAS JUŠKA

1972 metų gruodžio 8-oji įėjus į Tarybų Lietuvos aviacijos sporto istoriją, kaip viena svarbiausių datų, užbaigiant ketvirtą mūsų sportinės aviacijos dešimtmetį. Tądien pirmam skrydžiui pakilo kokybiškal naujas sklandytuvas iš plastmasės „Lietuva“ BK-7, kurį pagamino Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektivas.



Naujasis sklandytuvas „Lietuva“

Autoriaus nuotrauka



Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos vyrai dirbo negailėdami nei laiko, nei jėgų, kai buvo užbaigiamas statyti naujasis sklandytuvas.

Pagaliau baltas kaip sniegas, veidrodžiu žvilgas sklandytuvas — Kauno aviacijos sporto klubo aerodrome paruoštas startui. Aplinkui būriuoja žmonės. Čia ne tik prieniskiai iš dirbtuvių, sklandytuvo bandymo komanda. Kartu susirinkę ir sportinės aviacijos mėgėjai iš Kauno, Panevėžio, Šilutės, Vilniaus. Visiems rūpi būtio istorinio skridimo liudininkais.

Nors rudens rūkas jau keilinta diena tvyrojo virš namų stogų, buvo nutarta pradėti. Vyksčia apipūtimas — prieškyje du lėktuvai JAK-12 „pučia“ kiek galėdami, dreba sklandytuvo sparnai, virpa liemuo nuo 520 arklio jėgų galingumo variklių pučiamo vėjo. Lakūnas bandytojas Aleksandras Jonušas skridimui pasiruošęs. Skelbiamas startas. Sugaudžia lėktuvo variklis. Sekundė kita, ir lėktuvas su sklandytuvu atsiplėšia nuo žemės. „Valio! Skrenda!“, — girdėti balsai. Spragsi fotoaparatu užraktis. „Lietuva“ ilgais sparnais grakščiai skrodoja orą dviejų metrų aukštyste (tokie pirmųjų skridimų reikalavimai pagal bandymų programą) ir švelniai nutupia aerodromo pakraštyje. Susirinkusieji skuba sveikinti vyriausiajį konstruktorių Balį Karvelį. Konstruktoriaus neslepia džiaugsmo. Tai septintas jo sukonstruotas sklandytuvas! Skridimas kartojamas. Jį akylai sekia jaunieji gamyklos inžinieriai Julius Armonaitis, Vytautas Banaitis, Leopoldas Paknyas.

— Puiku, — šypsosi lakūnas bandytojas. — Sklandytuvas pastovus ore, vairai patikimi, skrenda gerai.

Sklandytuvas keliamas į 300 metrų aukštį. Po Aleksandro Jonušo skrenda antrasis lakūnas bandytojas vilnietis Zemonas Brazauskas.

Kitą dieną, išaušus saulė tam rytui, „Lietuva“ pakylidar aukščiau. Ši skridimą lydime specialiu lėktuvu. Apačioje slenka debeseliai, Nemuno vingiai. Aukštimačių rodyklė artėja prie 2000 metrų padalos. Lėktuvas, vilkęs sklandytuva, mosteli sparnai ir neria žemyn. „Lietuva“ lyg didžiulė strėlė, paleistė lanko, skrosdama orą, veržiasi į priekį. Mūsų lėktuva palengva atsilieka.

— Greitis — 200 kilometrų per valandą, — per radiją praneša sklandytuvo pilotas. — Jokios vibracijos, greitis „nejaučiamas“. Jokių pašalinčių reiškinii nepastebėta...

Baltasparnis sklandytuva grakščiai tolsta nuo mūsų dangaus mėlynėje.

Sekančiu skridimu, kad būspėlioju būtų aišku, kvertas naujas sklandytuva palyginimui į orą pakeliamą geriausias mūsų šalyje pagamintas sklandytuvas A-1. Dabar sklandytuvali „Lietuva“ ir A-15 skrenda greta vienam kito vienodame aukštyste, vienodu greičiu. Ilgainiui A-1 „neišlaiko“ distancijos ir a siduria žemiau „Lietuvos“ — vadinas, naujojo sklandytuv statytojų lūkesčiai pasivirtinėno. Jau dabar galima pasakyti.

„LIETUVA”!



Sklandytuvo vyriausiasis konstruktorius B. Karvelis (dešinėje) su jaunaisiais gamyklos inžinieriais L. Pakniu (kairėje) ir J. Armonaičiu



Pirmieji naujojo sklandytuvo bandytojai
A. Jonušas (sklandytuvo kabinoje) ir
P. SNIOKOS nuot.

ti, kad jo skridimo charakteristikos yra geresnės už visus iki šiol mūsų šalyje pastatyti sklandytuvus!

Skrendama toliau. Staiga iš žemės pasigirsta komanda:

— Neužtėsti skridimo. Po 10—15 minučių debesys užtraukus dangų.

Lakūnas mažina apsisukimus, ir mes pradedame leistis. Kurj laiką skrendame debesyme. Išnyrame. Apačioje nematyta vietovė. Tik gerai apsidairę, surandame aerodromą, kuriame jau nusileidęs A-15. Eteryje pasigirsta bandytojo A. Jonušo balsas:

— Lendu į debesis...

Kas dabar bus, sunerimo visi. Sklandytuvas neturi aklo skridimo prietaisų.

Palengva slenka įtempto laukimo sekundės.

— Jau matau žemę, — vėl girdime Jonušo balsą. — Ir aerodromas matyt... O ne... Tai ne aerodromas, — pasitaiso pilotas. — Aukštis — 250 metrų. Renkuosi aikštėlė ir ruošiuosi tūpti...

Komandiniame punkte jaudinasi gamyklos direktorius Vytautas Pakarskas, vyriausiasis konstruktorius Balys Karvelis ir visi susirinkusieji. Toks tūpimas nebuvo numatytas. Ką galį žinoti, kuo jis baigsis... Gal būt po jo jau neberekės daugiau kilti į orą naujam sklandytuvui...

— Viskas tvarkoj, — praneša tik ką pakilusio lėktuvu, kuris nuskrido į įvykio vietą, pilotas Jonas Kavaliauskas. — Sklandytuvas sėkminges nutūpė nedidelėje pievelėje.

Netrukus lėktuvas su sklan-

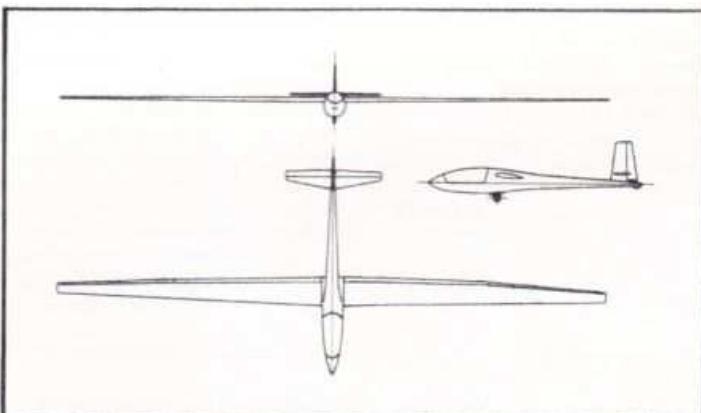
dytuviu pasirodė virš aero-dromo.

* * *

Nelengvą pažinimo kelią teko nueiti Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos vyrams. Juk iki šiol Lietuvoje sklandytuvai buvo statomi iš medžio. Bet nūdienos technikos pažanga griauna senas pažiūras ir diktuoja naujas — plastmasės mūsų dienomis viena perspektyviausių bemotorės aviacijos statybos medžiagų savo technologinėmis ir eksploratinėmis charakteristikomis.

Naujasis sklandytuvas „Lietuva“ pagamintas iš stikloplastčio. Pirmieji jo skridimai parodė, kad Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos inžinieriai eina feisingu keliu. Jaunas jmonės kolektyvas, visokerio-pai remiamas SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto, padedant daugeliui respublikos įmonių ir organizacijų, sėkmingai susidorojo su gana sudėtingu uždaviniu, pastatydamas pirmajį mūsų šalyje plastmasinį sklandytuvą.

Sėkmingų skrydžių, „Lietuva“!



„Lietuva“ BK-7 — laisvos klasės, vienvietis rekordinis sklandytuvas iš stikloplastčio. Sparnų profilis — Vortmano FX67-170. Sklandytuvo stabdymui, vietoj klasikinių intencceptorų (oro stabdžių), naudojami eksperimentiniai užsparniai, kurių maksimalus atsilienimo kampus $\pm 60^\circ$. Be to, sklandytuvas aprūpiamas speciniai stabdymo parašiutu. Nukeliamas kabinos gaubtas pagamintas iš vientiso organinio stiklo ląksto.

Techniniai duomenys: sparnų ilgis — 17,8 m, liemens ilgis — 7,2 m, aukštis — 1,4 m, sparnų plotas — 12,3 m^2 , prailgėjimas — 25,5, sparno stygios ilgis prie liemens — 0,96 m, stygios ilgis sparno gale — 0,36 m, eleronų plotas — 0,66 m^2 , užsparnių plotas — 1,35 m^2 , aukštumos vairo plotas — 1,3 m^2 , posūkio vairo plotas — 0,9 m^2 , sklandytuvo svoris — 290 kg, didžiausias skridimo svoris — 480 kg, įkrovimas — 36 kg/m^2 .

Maksimali kokybė — 43, mažiausias greitis — 75 km/val, mažiausias žemėjimas — 0,52, leidžiamas didžiausias greitis — 225 km/val.

MŪSŲ DARBAI TAU, TÉVYNE!

Lietuvos LKJS Centro Komiteto, SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto, Lietuvos Respublikinės profesinių sąjungų tarybos, Kūno kultūros ir sporto komiteto prie LTSR Ministrų Tarybos ir „Zinių“ draugijos respublikinės valdybos iniciatyva nuo 1972 metų lapkričio 10 dienos iki gruodžio 10 dienos respublikoje vyko gynybinio masinio ir sportinio darbo mėnuo, skirtas TSRS įkūrimo 50-mečiui pažymeti. Per šį laikotarpį miestų ir rajonų pirmينės komjaunimo ir SDAALR organizacijos atliko didelį darbą, stiprinant jaunimo karinį patriotinį auklėjimą.

Pasibaigus gynybinio masinio ir sportinio darbo mėnesiui, buvo surengta žvaigždinė estafetė. Reportai apie nuveikta darbą penkias maršrufo keliavo iš rajono į rajoną, iš miesto į miestą. Estafetė 1972 metų gruodžio 26 d. finišavo Vilniuje. Lietuvos LKJS Centro Komitete žvaigždinės estafetės dalyvių atvežtus reportus priėmė SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras J. Ziburkus, pirmininko pavaduotojas S. Levčenka, Lietuvos LKJS Centro Komiteto sekretorius R. Baltrušaitis, atsakingi respublikinio sporto komiteto bei respublikinės profesijų tarybos darbuotojai.

Reportuose SDAALR rajonų bei miestų komitetai pranešė apie nuveikta darbą stiprinant pirmines organizacijas, skiepant jaunimui patriotizmą, meilę tarybinei Tėvynei, gerinant gynybinį masinį darbą. Štai Alytaus rajono raporte rašoma, kad rajone sukurtą vieningą kariuoto patriotinio auklėjimo sistemą, apimanti veiklą su dirbančiųjų kolektyvais, moksleivais, ikišaukiamojo ir šaukiamojo amžiaus jaunuoliais. Gynybinio masinio ir sportinio darbo mėnesio metu buvo perskaityta 217 paskaitų, surengta daug karinių taikomųjų sporto šakų varžybų.

Kauno miesto SDAALR organizacijos raportavo, kad kolektyvuose 3956 jaunuoliai ir merginos pradėjo laikyti naujojo PDG komplekso normas, 1525 jų dalyvavo techninių sporto šakų varžbose, kad pirminėse organizacijose įrengti 175 kovinės šlovės kampeliai.

Apie šauinius darbus raportavo taip pat kitų rajonų bei miestų organizacijos.

R. VASILIAUSKAITE

PASAKOJA BK-7 KŪRĖJAI

Kaip vertinti naujajį sklandytuvą?

A. JONUŠAS. Po pirmųjų skridimų (nors bandymai dar nesibaigė) galima pasakyti — sklandytuvas geras, pastovus ore, gerai klauso vairu, o jo aerodinaminė kokybė gana aukšta ir žymiai prašoka iki šiol mūsų šalyje pastatytus sklandytuvus.

Zinoma, kiekvienas naujas daiktas negali būti idealiai tobulas. Ir dėl šio sklandytuvu galima padaryti kai kurių pastabų, kurias gamyklos konstruktoriai artimiausiu metu teks pašalinti. Manau, kad „Lietuva“ neužilgo galės sėkmingai varžytis su šiu dienų geriausiais sklandytuvais pasaulyje.

Kaip visa tai prasidėjo?

B. KARVELIS. Mane, kaip ir daugelį, kas domisi sklandytuvų konstravimu bei statyba, labai vilijojo naujos statybines medžiagos — plastmasės, taip pat laminariniai profiliai. Tai, galima sakyti, — du pagrindiniai nūdienos „arkliukai“, kurių déka pasiekiamai didelė aerodinaminė kokybė. Prie bražomosios lentos ryškėjo naujo sklandytuvu konfūrai. O kai dėl pačios idėjos realizavimo, tai ilgai nebuvo tikras. Statyi aparą iš plastmasės, kuri mūsų sklandytuvu statyboje dar nebuvau naudojama, atrodė gana rizikinga ir sunku. Bet pats gy-

Po pirmųjų bandomųjų naujojo sklandytuvo skridimų Prien Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos konstravimo biure įvyko pokalbis, kurlo metu į „Sparnų“ korespondento A. Juškos klausimus atsakė lakūnas bandytojas, respublikos rekordininkas, TSRS sporto meistras Aleksandras JONUŠAS, vyriausasis konstruktorius Balys KARVELIS ir Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius, respublikos sklandymo rekordininkas, TSRS sporto meistras Vytautas PAKARSKAS.

venimas davė realų impulsą. Pasaulijoje pradėjo atsirasti vis daugiau plastmasinių vienų už kitą geresių sklandytuvų. Mūsų respublikos sklandytujai taip pat „nepėsti“. Jaunimas pradėjo atakuoti mane — „statykim plastmasinį“. 1969 metais prie Lietuvos aviacijos sporto federacijos susikūrusioje mokslinėje techninėje taryboje buvo patvirtinta sklandytuvu BK-7 statyba. Nuo tada ir prasidėjo darbai Prienuose.

Jūsų ateities planai?

B. KARVELIS. BK-7 tobulinimas. Prie jo dar teks gero kai padirbėti. Ateityje, matyt, reikės ilginti sparnus, norint papildomai gauti aerodinaminės kokybės vienetų. Gamykloje galvojama ir apie dviviečio rekordinio sklandytuvu iš analogiškų medžiagų statybvę.

Kur iš savo septynių sukonstruotų sklandytuvų Jūs labiausiai vertinate?

B. KARVELIS. Suprantama, paskutinį — BK-7.

[domu sužinoti gamyklos veiklos perspektyvas.

V. PAKARSKAS. Mūsų įmonės kolektyvas sėkmingai užbaigė pirmąjį darbų etapą. Išbandytas pirmasis mūsų šalyje sklandytuvas, pagamintas iš plastmasės. Sklandytuvu „Lietuva“ skridimai pateisino ne tik konstruktoriaus, bet ir visos gamyklos kolektyvo lū-

kesčius. Pasielta projektinė aerodinaminė kokybė. Dabar, turėdami skraidantį prototipą, įmonės konstruktoriai galės sėkmingai dirbti toliau, tobulindami sklandytuvų konstrukcijas ir jų gamybą. Bus nėlengva. Mus labai varžo patalpų problema, kvalifikuotų kadry stoka, medžiagos ir t. t. Artimiausiai planai — bandemosios sklandytuvų serijos statyba (trijų ar penkių, dėl galutinai nenuspresta). Be to, teks gilinti ir plėsti mokslius tiriamuosius darbus.

Bandomuosius „Lietuvos“ skridimus stebėjo TSRS SDAALR CK atstovai iš Maskvos. Kokia jų nuomonė apie naujajį sklandytuvą?

V. PAKARSKAS. „Lietuva“ buvo gerai įvertinta. Šiuo metu laukiama konkretaus TSRS SDAALR CK sprendimo dėl tolimesnės sklandytuvų statybos. Beje, nesenai Maskvoje vykusio TSRS Aviacijos sporto federacijos posėdžio dalyvius apie naujajį sklandytuvą informavo lakūnas bandytojas Aleksandras Jonušas. Zinia, kad šalyje išbandytas plastmasinis sklandytuvas, sukėlė didžiulį susidomėjimą. Mūsų kolektyvo tikslas — pagaminti tokį sklandytuvą, su kuriuo staruodami tarptautinėse varžybose, tarybiniai sportininkai dar labiau išgarsintų mūsų šalies aviacinio sporto šlovę.

VIENA 1952 metų vasaros dieną virs Kauno sklandymo stoties aero-dromo pasirodė du nematyti oranžiniai sklandytuvai. Netrukus Kauno sklandytujai jau sveikino tik ką nusileidusius Lenkijos Liaudies Respublikos sklandytujus, apžiūrinėjo šeimininkų „Mūchas“. Lenkų pilotai, atskridę iš Olštino, gyvai domėjosi mūsų respublikos sklandymo pasiekimais, išbandė skridmuose klube turimus sklandytuvus. Mūsiškiai paskraide lenkiškais sklandytuvais. Grįždamai namo, svečiai pakvietė Tarybų Lietuvos sklandytujus į viešnagę. Sekančiais metais respublikos sklandytujų grupė, vadovaujama R. Kavaliausko, pabuvėjo Lenkijoje.

Prieš 20 metų prasidėjusi draugystė fesiama. Siandien ją galima pavadinti tradicine. Mūsų respublikos sklandytujai mielai vyksta į Lenkiją, kur svetingai sutinkami, kur yra ko pasižiūrėti ir pasimokyti. Juk Lenkija — viena pirmųjų žalių sklandymo sporte.

1968 metų žiemą mūsų sklandytujai Antanas Arbačiauskas, Algimantas Kryžanauskaitė, Algimantas Jurelionis, Aleksandras Jonušas skraidė virš Zeliona Guros kalnų. Tais metais Lešne vykusiame XI pasaulio sklandymo čempionate startus stebėjo gausus būrys mūsų sklandytujų.

Tarp Lodzés aeroklubo ir Vilniaus sklandymo klubo buvo surengtos pirmosios sklandymo varžybos susirašinėjant, kurias laimėjo vilniečiai, iškovodami laikraščio „Glos rabotničių“ taurę. Gana sėkminga buvo ir praėjusią vasarą viešnagę Lenkijoje mūsų bemotorio skridimo meistrams.

Po to, kai respublikos XVI sklandymo pirmenybėse dalyvavo Varšuvos ir Bialistoko sklandytujų ekipos, atsakomojo vizito į Varšuvą ir Bialistoką išvyko mūsiškiai: TSRS sporto meistrai kauniečiai Algirdas Šiožinys, Leonas Šupinys, lakūnai buksiruotojai Valentinas Baliūnas, Boleslovas Sarulis, komandos vadovas vilnietais Jonas Sukackas. Mūsiškiai dalyvavo Varšuvos pirmenybėse, kur startavo su sklandytuvais „Bočian“ („Gandras“), kurie šiuo metu didesnio masto varžybose vis reičiau benaudojami. Dabartinėms „Fokoms“, „Piratams“ nesunku rungtyniauti su senukais „Bocianais“. Nors šeimininkai rungtyniavo su anksčiau minėtais moderniaisiais sklandytuvais, mūsiškiai, šeimininkų nuostabai, ne tik netapsiliukdavo, bet daugelyje

RAKETINIO— KOSMINIO MODELIZMO VARŽYBŲ TAISYKLŲ PAKEITIMAI

Maskvoje įvyko visasajunginis pasitarimas, kuriame buvo aptartos kosminio modelizmo vystymo perspektyvos ir problemas. Pasitarime buvo nutarta įvesti naujas raketų modelių bei raket-

planų klasės ir jas pasiūlyti įtraukti į Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) raketinio-kosminio modelizmo kodeksą. Nuspresta įvesti tokias naujas klasės:

1. Vienos pakopos sportinės raketė su parašiutu (0—0,50 n/s, 60 g).

2. Modelis-kopija su parašiutu (5,01—20,0 n/s, 90 g).

3. Modelis-kopija su autorotatoriumi (dvie klasės).

Vietoj kietasparnių ir minkštasparnių raketoplanų įvestos naujos raketoplanų rūsys (raketinis lėktuvas ir erdvėlėkis) bei „Kondoro“

klasės raketoplanai, valdomi radiju.

Raketų modelius žymėti taip:

H — aukščio modeliai;

G — krovinio kėlimo modeliai;

P — sportinė raketė su parašiutu;

KP — modelis-kopija su parašiutu;

KAR — modelis-kopija su autorotatoriumi.

Taip pat buvo peržiūrėtos, sukonkretilintos ir papildytos raketinio-kosminio modelizmo taisyklių.

Z. AUGEVICIUS

SPARNUOTA

DRAUGYSTĖ

prūtimu pirmavo ir bendroje įskaitoje užėmė aukštą vietą. Tarptautinių varžybų debiuantasis Algis Šiozinyis iškovojo antrą, o Leonas Šupinskas [tai jo antrosios varžybos Lenkijoje] — penktą vietą.

Bialistoko vaivadijos sklandymo pirmenybėse dalyvavo TSRS sporto meistras Saulius Burneika ir Alfonsas Juška, kurie ten skraidė taip pat „Bocianais“ ir iškovojo atitinkamai dešimtą ir dyvilką vietas. Tai neblogas vilniečių sklandytojų debutas, o svarbiausia — užmegztą naują pažintis su Bialistoko sklandytojais, kurį aeroklubas, kaip paažinkino klubo prezidentas Česlovas Loika, buvo įkurtas 1932 metais Vilniuje. Ju klube saugoma ir sena kluono įkūrimo proga išleista gairelė su Gedimino pilies valzdu.

Tuo pat metu Łódzēje vienėjo dar vlenas mūsų respublikos sklandytojas vilniietis Algis Račiūnas.

Prisimindami sėkmingas išvykas pas draugus lenkus, nenorime apsiriboti vien varžybų rezultatais. Svarbu dalyvauti — toks olimpinis principas. Kiekvienos sporto žakos atstovams ir ypač aviatoriams išvykos į užsienį duoda daug naudos. Kiekvienam pilotul nesvetimas profesinis

potraukis „ijsavinti“ naujos markės sklandytuvo ar lėktuvo valdymą. Palankios sąlygos tam yra Lenkijoje, kur kiekvienam klube apstu įvalrios technikos.

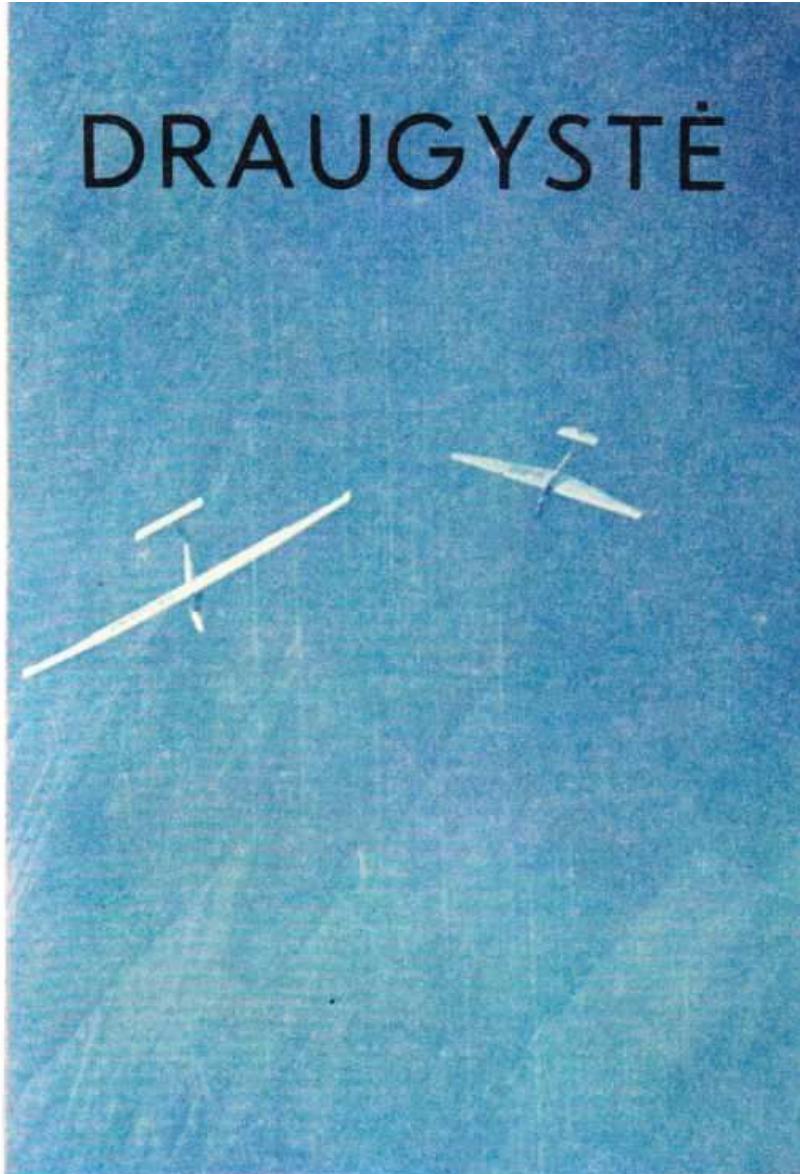
Lenkijoje pabuvojusių sklandytojų ir lakūnų skraidymų knygelėse atsirado įrašų — „Leidžiamas savarankiskai skristi sklandytuvais „Bocian“, „Mucha-100“, „Mucha standard“, „Pirat“, „Foka-4“ ir t. t.

Neužmirštamą įspūdį mūsų sklandytojams paliko skridimai virš Bialistoko ir Varšuvos pagarsėjusiu prleškariniu lėktuvu PO-2, kuriuo Lenkijoje dar skraidoma.

Mūsų sklandytojų išvykos į Lenkijos Liaudies Respubliką, draugiškos varžybos su pajegiais šios šalies sportininkais — ne vienintelės tarptautinių varžybų maršrutoose. Tarybų Lietuvos aviacijos sporto entuziastai lankėsi Anglijoje, Čekoslovakijoje, Vengrijoje, Jugoslavijoje. Tarptautinėse varžybose užsienyje rungtyniavo taip pat parašiutininkai ir aviamodelistai.

Taip metai iš metų, augant ir stiprėjant respublikos oro sportininkų meistriškumui, nuolat plečiasi ir ilgėja jų tarptautiniai sparnuotos draugystės maršrutai.

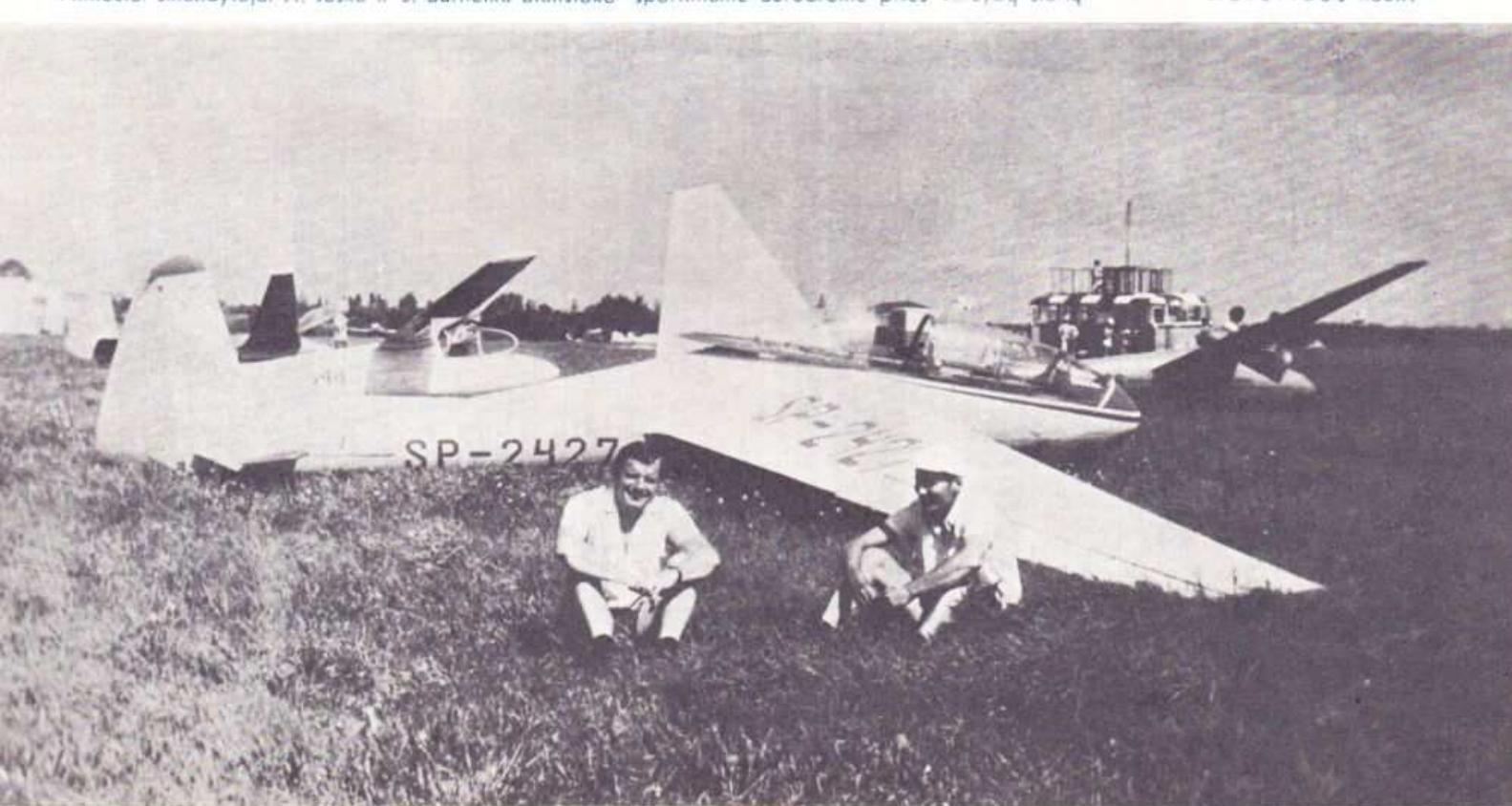
A. SKRAJŪNAS



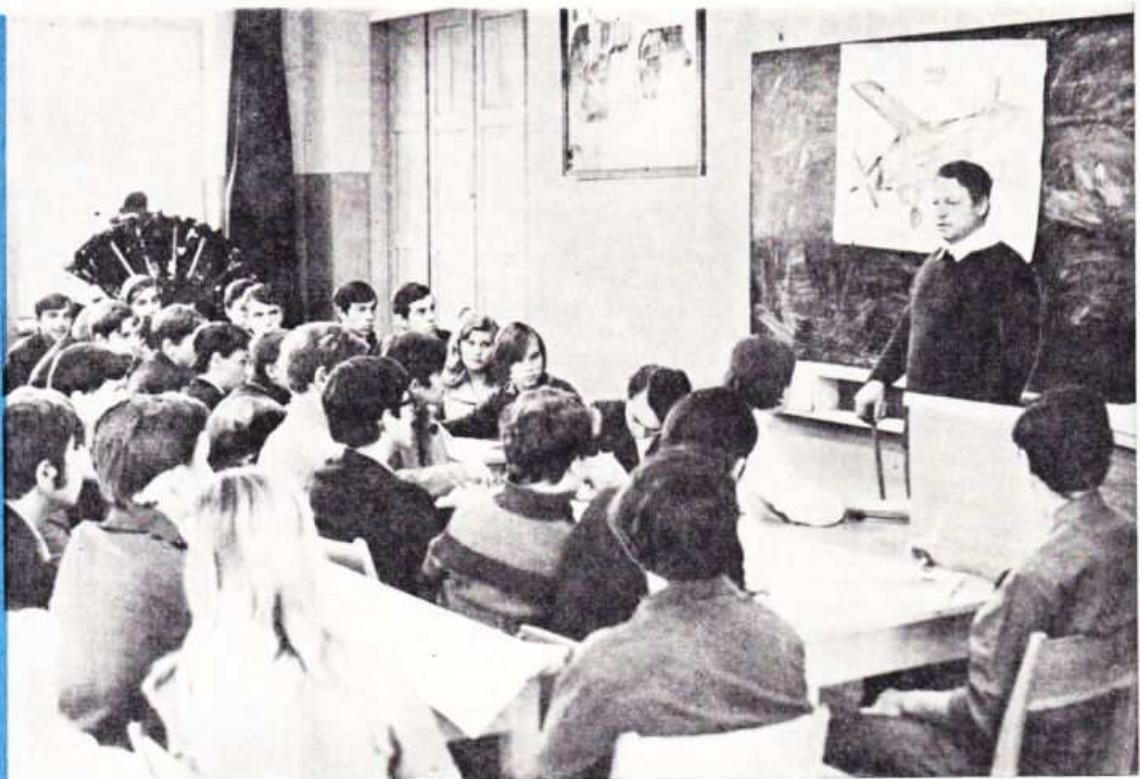
Padangeje virs Lenkijos.

Vilniečiai sklandytojai A. Juška ir S. Burneika Bialistoko sportiniame aerodrome prieš varžybų startą

Autoriaus nuotr.



JAUNUJŲ LAKŪNŲ KLUBAS — PIRMOJI STARTO AIKŠTELĖ



Aviacijos inžinierius G. Belovas su jaunujų lakūnų klubo aukletiniais užsiemimų metu

A. Pruckaus nuotr.

Trečiaklasis Sauliukas net su ašaromis akyse prašo:

— Mamyte, skriskime į Vilnių lektuvu...

— Vaikeli, taigi neskrenda lektuvai iš Telšių, — ramino sūnū Daugelienė.

O tévo akyse šypsena. Jam patinka berniuko atkaklumas ir meilė lektuvams. Kiekvieną kartą, vos išgirdęs tolima gausmą, Sauliukas kulversčia virsta iš trobos ir ilgai žvilgsniu lydi sidabrinį paukštį. Tévas nusileidžia sūnaus troškimui, ir visa šeima važiuoja autobusu į Siaulius, o iš ten — lektuvu į Vilnių.

Sauliuko džiaugsmui nebuvo galo — skris lektuvu, matys tikrus lakūnus, pakils virš debesų... O kai po lektuvosparnais sumirgėjo ežerai ir gojeliai, kai aplink spindėjo beribė saulėta erdvė, berniukas tvirtai pasiryo, — užaugęs ir jis bus lakūnas.

1966 metais, Daugeloms persikelus gyventi iš Telšių į Vilnių, Sauliukas tuo nuskubėjo į Pionierių rūmus ir papsiprasė priimamas į aviamodelistų būrelį. Čia, padedant būrelio vadovui J. Olekai, berniukas pastatė ne vieną kordinį modelį, dalyvavo aviamodelistų varžybose, o laisvalaikiu nuvažiuodavo ir į aerodromą — iš arti pasižiūrėti lektuvų.

Daugelienė su nerimu stebėjo sūnaus aistą lektuvams, slapčia vildamas, kad su metais „liga“ prieis. Tačiau su kiekvienu aukštesne klase berniuko nusistatymas vis tvirtejo, o kai prieš trejetą metų „Komjaunimo tiesoje“ pasirodė žinutė apie Vilniaus jaunujų lakūnų klubą, susikurusį prie Lietuvos civilinės aviacijos valdybos ir Respublikinių profesųjungų rūmų — Saulius nuskubėjo tenai. Deja, priimami tik dešimtmečiuoliukų klasių moksleivai, o Saulius dar... devintokas.

Tais metais Saulius atkakliai kibo į matematikos formules, kiekvieną rytą mankštinosi, grūdinosis fiziškai. Jis žinoja, kad stojantiesi į klubą ir ypač į aviacijos mokyklą — gydytojų komisija negailestinga.

1971 metų lapkričio 1 dieną Saulius Daugėla drauge su kitu Vilniaus mokyklų dešimtmečio berniukais ir mergaitėmis nekantriai mindžiavovo jaunujų lakūnų klubo koridoriuje, — kaip šį kartą nuspres mandatinė komisija?

Priimtas!

Greitai jaunieji kursantai įsitikino, kad lakūno profesija, tai ne vien švysteleji mas sidabriniu sparnu melsvoje padangėje. Ir tie, kurie svajojo tik apie mėlyną uniformą su blizgančiomis sagomis, „nubyrejo“. Iš šim-

to liko truputį daugiau kaip pusę, pačių atkakliausių, stropiausių mokinį, tokį, kaip Saulius. Gal todėl reiklūs dėstytojai aviacijos inžinieriai G. Belovas, C. Balčiūnas, pilotas J. Eljašovas patenkinti aukletiniais.

Klasėje, kur vyksta užsiemimai, išrikiuoti jvairių lektuvų varikliai. Būsimieji aviatoriai kruopščiai bražo savo konceptuotu lektuvu modelius. Berniukai godžiai gaudo kiekvieną dėstytojo žodį, stengiasi viską suprasti, jšiminti.

Sauliui mokytis jaunujų lakūnų klube liko pusmetis. (Saulius Daugėla — vienuoliukas!).

— Paskui, Sauliau, kur? — klausiu.

— Aišku, į civilinės aviacijos mokyklą, — tvirtai atsako vaikinas.



Vilniaus jaunujų lakūnų klubas šiemet išleis antrą kursantų laidą. Tačiau klubas jau turi savo faisykles bei tradicijas. Moksleivių gamybinių praktikų kursantai atlieka čia pat, Vilniaus aerodrome. Jie padeda remontuoti, dažyti lektuvus. Sie darbai suartina kursantus su mechanikais, lakūnais, leidžia pažinti lakūnų profesijos romantiką ir ne-

lengvą kasdieninį triūsą. Vasaros atostogų metu jaunieji siems klubo lakūnams organizuojamos poilsio stovyklos. Pavyzdžiu, pernai tokia stovykla buvo Vievyje. Kursantai čia poilsiau, sportavo grūdinosi fiziškai. Žiemos atostogų metu buvo organizuota ekskursija į Maskvą. Žvaigždžių miestelį. Susitikimas su kosmonautais palik berniukams neišdildomą jspūdį.

Klubo vadovas V. Dacus skiria daug laiko ir energijos, kad jaunuoliai visada galėtų jomai ir turinčiai praleis ir mokymosi valandas, ir laisvalaikį. Šiai mokslo metu kursantai jau lankesi pas Kauko aviatorius. O planuose — daug jvairių naujų renginių.

Nepamirštami ir tie, kurių prieš metus baigė kursus. Daugelis jų atkakliai siekia savo svajonės — mokosi aukštose aviacijos mokyklose. Dėstytojai šiltai prisimena būvusių kursantus. Gal ne visas jų nubraižęs pirmą lektuvu modelį Vilniaus jaunujų lakūnų klube, patyręs pirmuosius lektuvų valdymo ižgudžius, afeityje ves keleivinius lainerius, vairuos viršgarsinį greičių mašinas. Bet jie visada prisimins, kad starto aikštėje skrydžiams į padangą tolius buvo jaunujų lakūnų klubas.

L. ZILINSKAITĖ

ŽYMŪNO ŽENKELIS



1973 metais geriausiu civilinės aviacijos darbuotojų krūtinę papuoš naujo pavyzdžio ženklelis „Civilinio oro laivyno žymūnas“.

Pirmieji „Civilinio oro laivyno žymūno“ nuostatai buvo patvirtinti 1938 metų lapkričio 5 dieną. Nuostatuose buvo nurodoma, kad ženkleliu apdovanojami aviadarbuotojai už ypatingus laimėjimus, vystant socialistinį lenktyniavimą, spartuolių ir stachanovičių judėjimą, už racionalizacinius pasiūlymus ir išradimus, visuomeninį politinį darbą, užtikrinantį aukštus gamybinius rodiklius bei už pavyzdingą virausybęs Civiliniui oro laivynui išskeltų uždaviniių įvykdymą.

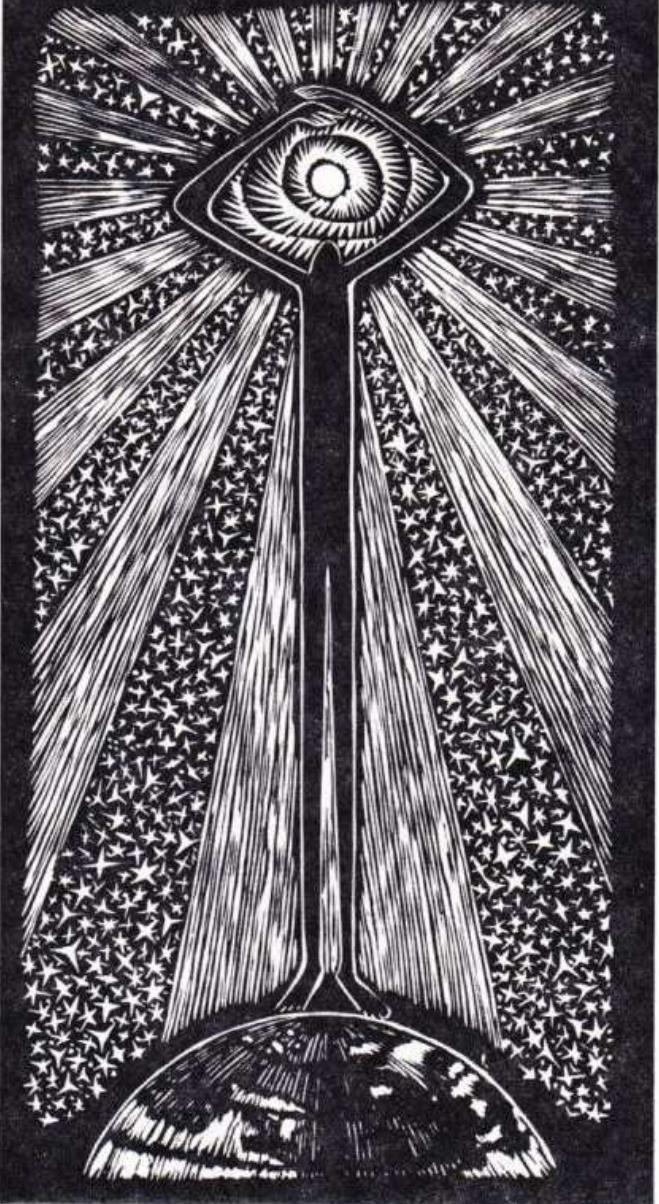
Pirmasis ženklelis „Civilinio oro laivyno žymūnas“ buvo įteiktas Tambovo aviamokylos viršininkui, Tarybų Sąjungos Didvyriui Volkanui Goranovui.

Per praėjusius daugiau kaip 30 metų ženkleliu buvo apdovanota 17 tūkstančių aviatorių. Sie žmonės — mūsų šalies civilinės aviacijos aukso fondas, jų darbas padėjo parversti Civilinį oro laivyną stambiausia pasaulyje aviasporto kompanija.

Naujo pavyzdžio ženklelis „Civilinio oro laivyno žymūnas“ — tai išskili penkiakampė žvaigždė iš geltonos spalvos poliruoto metalo, padengta emaliu. Ženklelis dangu planinis: rutulyje išskleistų TSRS ir Civilinio oro laivyno vėliavų fone pritvirtinta reljefiška balto metalo Civilinio oro laivyno emblema. Skaičių „50“ juosia lauro šakelės. Ženkleliuose, kurie bus įteikiami aviatoriams po 1973 metų, skaičiaus „50“ nebūs.

Naujų ženklelių sukūrė Valentinas Nikitinas.

Dail. A. Čepausko linoraiži.



ŽVAIGŽDES

KELIAS I ŽVAIGŽDES

Įžymusis rusų mokslininkas K. Ciolkovskis pirmasis pareiškė ir pagrindė mintį apie tai, kad aviacija bus kosmonautikos lopšys. Iš tikrujų, aviacija tapo pirmuoju etapu kelyje į kosminius skridimus, o mokėjimas skraiditi atmosferoje — skraidymo už jos ribų meno pagrindu.

Kaip tik „sparnuotiems“ žmonėms teko didelė garbė pirmiesiems šтурmuoti kosmosą.

Viename savo straipsnyje kosmoso žvalgas J. Gagarinas rašė:

„Yra liepsna! — šie žodžiai brangūs kiekvieno reaktinio lėktuvo piloto šir-

džiai. „Yra liepsna!“ — ir po keleto minučių smailiasparnė mašina šuna į dangaus mėlynę, palikdama už tūkstančių metrų apačioje Zemę, palikdama paskui save net garsą. Ir man afrodo, kad šie du trumpi žodžiai labiausiai tinkia aviacijai, lakūno profesijai, pačiam jo charakteriui“.

Su pasididžiavimu kalbėjo J. Gagarinas apie savo draugus aviatorius: „Šie žmonės dėvi milines arba pilotų striukes, bet iš natūros tai darbininkai. Jie mėgsta darbą... Moka pamatyti darbe poeziją“.

Toks buvo ir jis pats. Jis tikėjo, kad 1961 metų balandžio 12 dienos startas — tik

pirmasis žmonijos žingsnis į kosmosą, kad jam ir jo draugams kiekvieną kartą teks skraiditi vis aukščiau ir toliau nuo gimtosios žemės.

1961 metų balandžio 12-oji amžiams jėjo į žmonijos istoriją, suliedama į visumą dvi sąvokas: žmogus ir kosmosas.

Išvykdamas į reisą, Jurijus Gagarinas pasakė:

„Būti pirmuoju kosmose, stoti vienas prieš vieną į neręgėtą dvikovą su gamta — ar galima svajoti apie kažką daugiau? Bet iš karto aš pagalvojau apie tą milžinišką atsakomybę, kuri tenka man — pirmajam padaryti tai, apie ką svajojo žmonių kartos, pirmajam praskinti kelią žmonijai į kosmosą... Tai atsakomybė ne vienam, ne dešimtmiesčiui žmonių, ne kolektyvui. Tai atsakomybė visai tarybinei liaudžiai, visai žmonijai, jos dabarčiai ir ateiciai“.

J. Gagarino skridimas laivu palydovu „Vostok“ atvėrė betarpisko žmogaus skverbiomosi į kosminę erdvę era, taip žymiausiu įvykiu civilizacijos istorijoje. Pirmasis žmogaus skridimas į kosmosą buvo didelio kryptingo darbo, dirbamo Tarybų Sąjungoje, rezultatas.

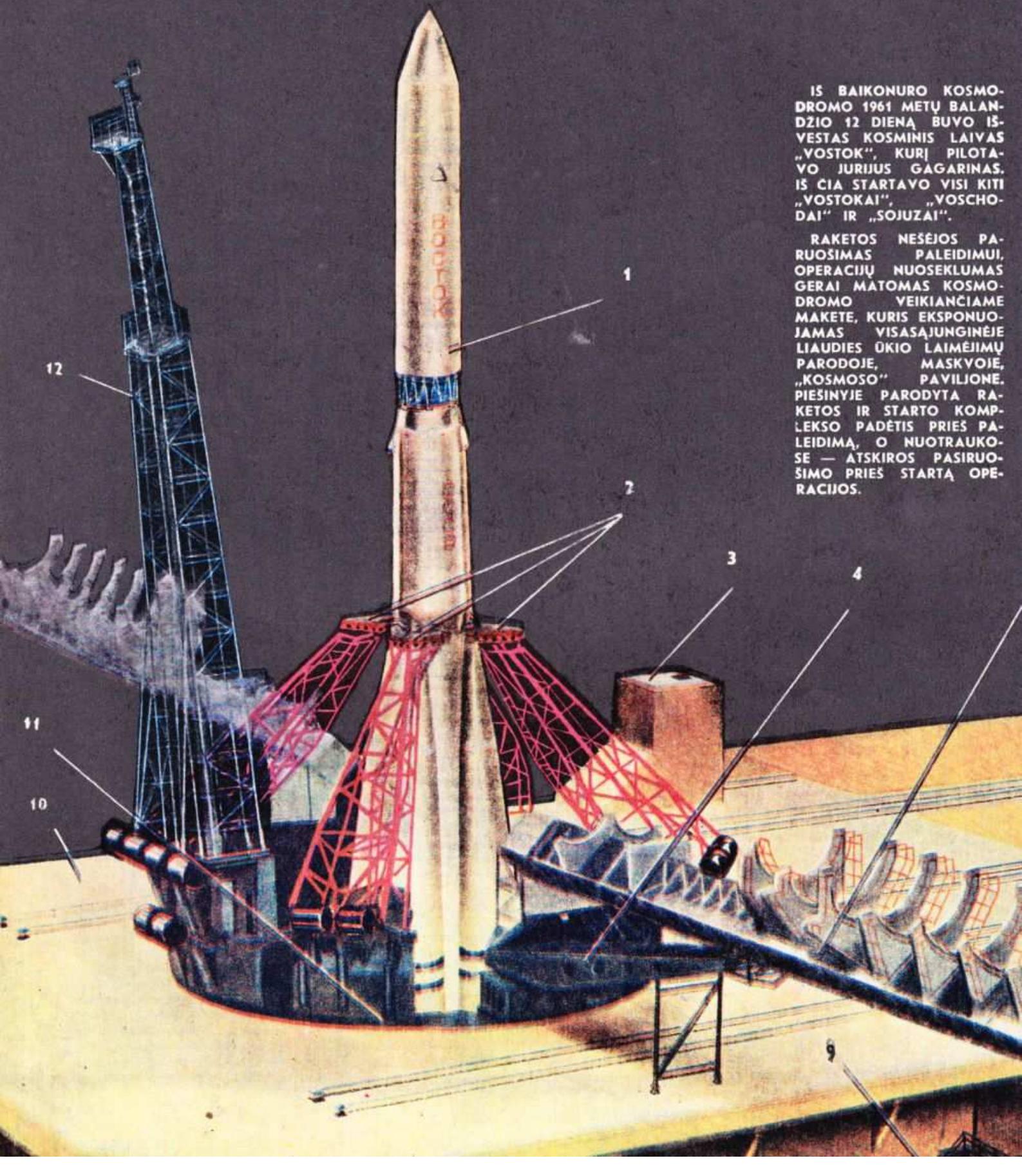
Per praėjusius metus tarybinė kosmonautika žingsnis po žingsnio kūrė ilgalaike orbitines mokslines stotis. Dideliu indeliu prie to prisidėjo tarybinių kosmonautų skridimai laivais „Vostok“, „Voschod“, „Sojuz“ ir pirmaja pasaulyje orbitine mokslinė stotimi „Saliut“.

Balandžio 12-oji tapo sautiška šalies laimėjimui, trijant ir užkariaujant kosminę erdvę, apžiūra.

Tarp praėjusiais metais paleistų aparatų absolūtiu daugumą sudaro dirbtiniai Zemės palydovai ir tarplanetinės stotys. Tai, žinoma, nėra atsiftinumas. Tyrinėjant kosminę erdvę, Mėnulį ir kitus dangaus kūnus, mūsų šalyje dabar pagrindinis vaidmuo skiriamas automatiniams aparatams.

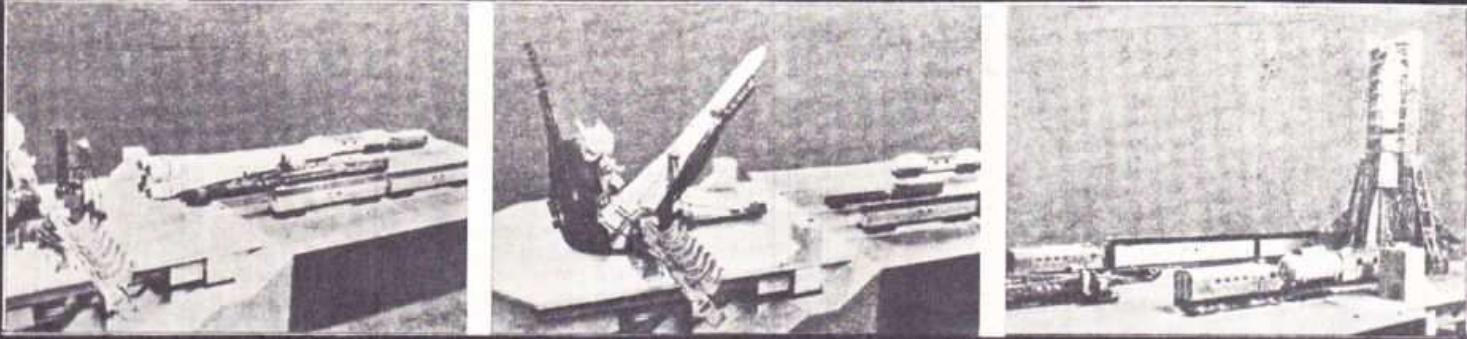
Tarybinis mokslas žiuri į ilgalaike orbitines stotis kaip į lemiamą platus kosminės erdvės užkariavimo priemonę. Jos gali tapti „kosmodromais kosmose“, starto aikštėlėmis skridimams į kitas planetas. Jos įgalina sukurti orbitose aplink Zemę stambias mokslines laboratorijas, kuriose bus atliekami tyrimai daugelio „žemiskų“ ir „dangaus“ kūnų labui. Tyrinėjimai kosmose pirmiausia turės didžiulės įtakos geofizikos, astronomijos, biologijos, medicinos, meteorologijos, geografijos, geologijos raidai.

KOSMODROMAS



IS BAIKONURO KOSMODROME 1961 METU BALANDŽIO 12 DIENĄ BUVO ISVESTAS KOSMINIS LAIVAS „VOSTOK“, KURI PILOTAVO JURIJUS GAGARINAS. IS CIA STARTAVO VISI KITI „VOSTOKAI“, „VOSCHODAI“ IR „SOJUZAI“.

RAKETOS NEŠĖJOS PSTRUOSIMAS PALEIDIMUI, OPERACIJŲ NUOSEKLUMAS GERAI MATOMAS KOSMODROME VEIKIANCIAME MAKETE, KURIS EKSPONUJAMAS VISASĄJUNGINĖJE LIAUDIES OKIO LAIMĖJIMŲ PARODOJE, MASKVOJE, „KOSMOSO“ PAVILIONE, PIEŠINYJE PARODYTA RAKETOS IR STARTO KOMPLEKSO PADĒTIS PRIEŠ PALEIDIMĄ, O NUOTRAUKOSE — ATSKIROS PASIRUOŠIMO PRIEŠ STARTĄ OPERACIJOS.



Prieš paleidžiant kosminės raketos nešėjas, atliekamas sudėtingų priešstartinių ir starto darbų ciklas.

Montavimo ir bandymo korpusė raketa surenkama iš atskirų blokų ir kruopščiai patikrinama. Ten pat prie raketos nešėjos prijungiamas kosminis laivas ir apdengiamas aptakiu apvalkalu.

Specialiu pastatymo prietaisu raketa išvežama į startą.

Keturių starto sistemos atrimos atloštos ir pasiruošusios priimti ant savo konstrukciją raketos korpusą.

Pastatymo prietaisas sustoja šalia starto sistemų ir prijungiamas prie elektros tiekimo, ryšio ir valdymo kolonelių.

Prieš pakeliant raketą, nustatymo agregatas pakabinamas ant kiekių atrimų. Jo hidrauliniai raumenys jungiami. Prasideda raketos pakėlimas.

Raketa vertikaliuoje padėtyje. Prie jos prijungiamos starto sistemos atrimos. Starto sistema — tai kompleksas unikalių mechanizmų, kur daugiafoniai apkrovimai pulkiausiai derinasi su mikroinišiais nukrypimais. Jos originali konstrukcija — farybinių inžinerių laimėjimas.

Pastatymo agregato strėlė nusileidžia iki tarpinės padėties. Dabar raketos svoris perkeltas ant starto sistemos atrimų.

Pastatymo prietaisas atliko savo vaidmenį ir netrukus motorvezis išveža ją iš starto pozicijų.

Raketa, laikoma už korpuso vidurinės dalies, kabo ant atrimos strėlių virš dujų nutekėjimo kanalėlio starto įrenginio sieninėje angajoje.

Pakyla aptarnavimo fermos. Fermų aikštélė sudaro aplink raketą apskritus balkonus, kurie leidžia specialistams prieiti prie

aptarnavimo vietų ir kontroliuoti mechanizmą. I aikštélės aptarnaujančios personalas ir kosmonautai į laivą atvežami liftais.

Pakyla kabeliniai stiebai, prijungiantys raketos borto įrengimus prie žemės energetinėly sistemų.

Artėja užpildymo metas. I užpildymo kolonélės paduodamas raketinis kuras. Paskui prijungiamas sastatas su oksidatoriumi. Raketa šloje padėtyje gali būti užplidytą kuru ir iš stacionarinių priemonių.

Kabeliniai stiebai, fermos, atrimos, užpildymo ir kitokie įrengimai įtaisyti ant galingo sukiojamo žiedo. Tai įgalina prijungti raketas nešėjas ir kosminius laivus, naudojančius skirtingos rūšies kurą, prie atitinkamų tiekimo sistemų, patikrinti ar teisingai suderintą navigacinę aparafūrą, palengvinti montavimo darbus.

Atelina atsakingas momentas — raketos užpildymas kuro komponentais ir suspaustomis dujomis. Iki to laiko personalas palieka aptarnavimo aikštélės. Ijungiami siurbliai, degalai ir oksidatorių užpildo raketos kuro rezervuarus.

Užpildymas balgtas. Užplidytajai pasitraukia iš starto vietos.

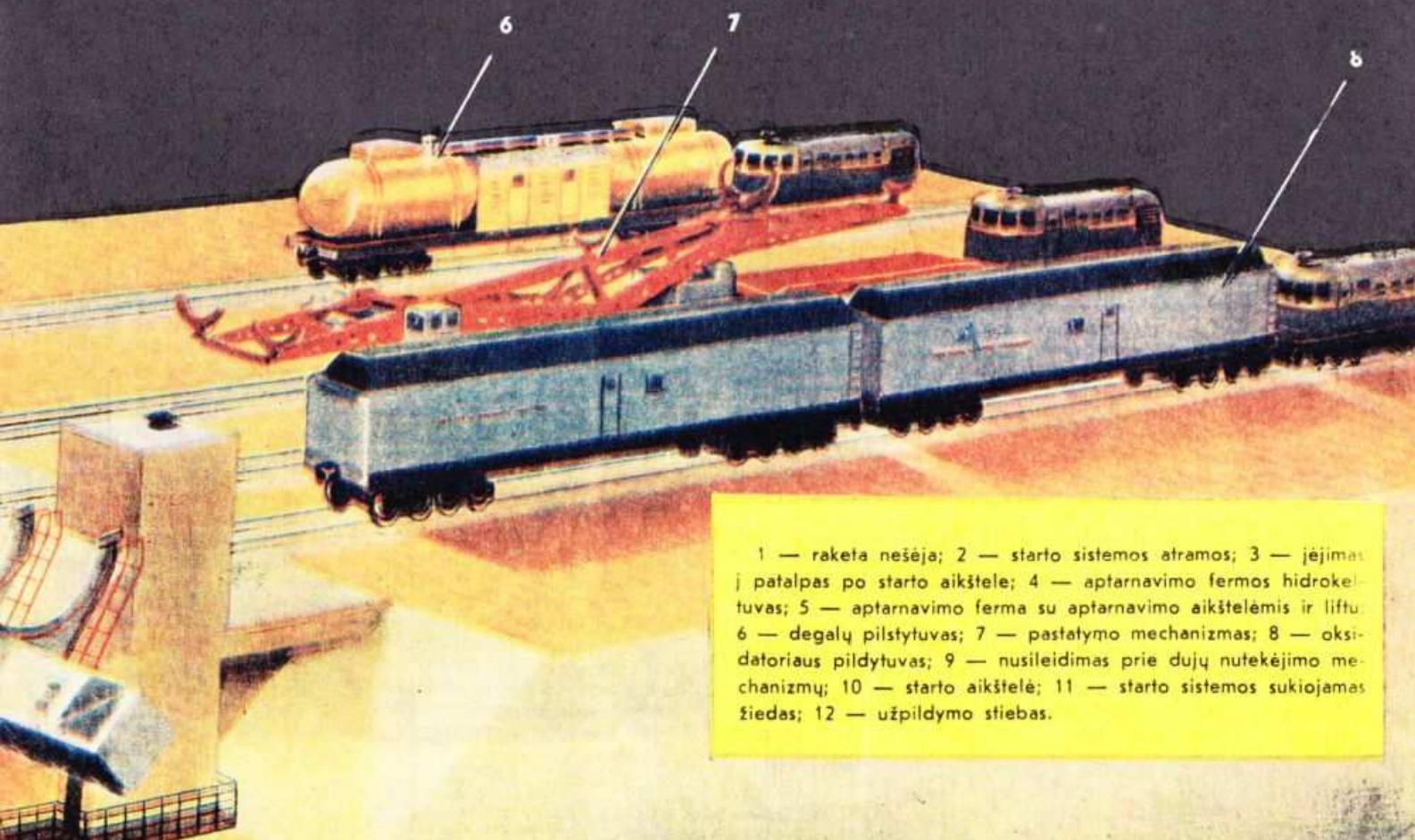
Vadavietės bunkeryje verda darbas. I valdymo pultus sklinda signalai, kad visos sistemos paruoštos.

Vis arčiau starto metas.

Atitraukiamas raketos žemutinės dalies aptarnavimo agregatas. Atitraukiamos aptarnavimo fermos, norint apsaugoti jas nuo įkaitusių dujų srovės, raketai kylančių.

Užbaigtos kabelinių stiebų paruošimo operacijos, nuleisti ju hidrodomkrafi.

Visos priešstartinės operacijos užbaigtos. Starto kompleksas ir raketa nešėja paruoštos skrydžiui.



1 — raketa nešėja; 2 — starto sistemos atrimos; 3 — jėjimai į patalpas po starto aikštélę; 4 — aptarnavimo fermos hidrokeltuvas; 5 — aptarnavimo ferma su aptarnavimo aikštélémis ir liftu; 6 — degalų pilstytuvai; 7 — pastatymo mechanizmas; 8 — oksidatoriaus pildytuvai; 9 — nusileidimas prie dujų nutekėjimo mechanizmų; 10 — starto aikštélė; 11 — starto sistemos sukiojamas žiedas; 12 — užpildymo stiebas.



T. Beliajeva ir lakūnas kosmonautas Tarybų Sąjungos Didvyris V. Šatalovas su Vilniaus Jaunųjų lakūnų klubo auklėtiniais aplūdri muziejų

N. Verzilovo nuot.

MUZIEJUS ŽVAIGŽDŽIŲ MIESTELYJE

Praėjusioms epochoms, jvykiams, žmonėms atminti dėkingi palikuonys paprastai sukuria muziejus. Šis muziejus gimė beveik vienu metu su žygarbiais, kuriuos jis jamžina. Gal todėl jo eksponatai nepaprastai jaudina. Pereini nedideles jo sales ir ne tik sužinali apie žmones ar jvykius, nustebinusius pašaulį, bet tiesiog pasijunti betarpisku jų liudininku. Toks muziejus yra Žvaigždžių miestelyje. Kaip jis buvo

įkurtas? Kartą Jurijus Gagarinas, grįžęs iš eilinės kelionės po užsienio šalis, atnešė atsiwežtas dovanas ir pasiūlė įsteigti muziejų. Nuo tada kiekvienas kosmonautas, grįžęs iš eilinio reiso į kosmosą arba viešnagės užsienyje, atnešdavo čia labiausiai atmininą ir brangiausią suvenyrą. Muziejaus kolekcija didėjo. Prieikė ir direktoriaus. Juo tapo kosminio laivo „Voschod-2“ vado žmona Tatjana Beliajeva. Ji — vienintelė

etatinė muziejaus darbuotoja. Visuomeniniai pagrindais čia dirba... viso miestelio gyventojai. Laisvalaikiu ekskursantus po muziejų vedžioja patys kosmonautai.

Ekspozicija prasideda 1961 metų balandžio 12 dienos atgarsiais. Kosminis laivas „Vostok-1“. Jo kabinoje — pirmasis Žemės pasiuntinys kosmose — Jurijus Gagarinas. O štai jis jau žengia kosmo nugalėtoju taku. Salia nuotraukos — „Apysaka apie tikrąjį žmogų“. Tituliniai knygos lape užrašas: „Pačiam tikriausiam žmogui iš visų tikriausiu. Su meile ir pagarba Borisas Polevojus. Vnukovo aerodromas“.

Metraštyje, kurio pirmąją eilutę paraše Jurijus Gagarinas, daug didvyrių vardų: Germanas Titovas, Andrijanas Nikolajevas, Pavelas Popovičius, Valerijus Bykovskis... Po stiklu — pasai, kuriuos visam laikui jiems, kaip garbės piliečiams, išrašė dešimtys mūsų šalių miestų. Aleksandrijos, Nikozijos, Burgaso, Kalugos ir kitų miestų gyventojai kaip brangiausiemis svečiams įteikė kosmonautams savo miestų raktus.

Andrijano Nikolajevos kosminė planėtė, Valerijaus Bykovskio laikrodis, į kurį jis žiurejo, laukdamas pasimatymo orbitoje su „Zuvėdra“ — Valentina Tereškova, kosmonauto kėdė iš „Vostoko“ ir individuali gyvybės palai-kymo sistema kuprinėje, su kuria į atvirą kosmosą išėjo Aleksejus Leonovas, laiškai su antspaudu „Kosmonautų paštas“, kuriuos kosminis laiškanėsys Aleksejus Jelisejevas „Sojuz-4“ laivu atvežė ir įteikė „Sojuz-5“ vadui Vladimirui Šatalovui. Visi šie suvenyrai saugomi kosmonautų muziejuje.

Salės centre — didžiulis Ménulio gaublys. Sidabrinėmis žvaigždutėmis pažymėtos vietas, kur nusileido tarybinės automatinių stotys. Feoktistovo, Tereškovo, Titovo, Šatalovo, Leonovo vardais pavadinėti crateriai. Gaublys, kaip ir dauguma eksponatų — dovana muziejui. Yra čia ir krištolo vazų, austų rankšluosčių, meno dirbinių, rankdarbių. Visi jie — nuosirdžios pagarbos ir meilės kosmoso užkariautojams ženklas.

„Išlenkusios dailius kaklus ežere plaukioja baltos gulbės. Ilgomis nelaisvės dienomis ir naktimis jas išsiuvinėjo Portugalijos moterys — politinės kalinės. Nepaprastai

sunkiai „išleido“ jos gulbes iš kalėjimo ir padovanojo kosmonautams — laisvės šalies sūnumus.

Cia saugomas ir mažytis varpelis, kuris niekada nebekvies į pamoką — mokykla sudegė per sekundę atominiame Hirosimos pragare. Greta — popierinių gervių pulkas. Visa tai tarybiniams kosmonautams — taikos šalies pasiuntiniams — padovanėjo Hirosimos vaikai.

Ašotėlis, išgulėjęs žemėje tris tūkstančius metų, žemė iš Damanskio salos, Herlufo Bidstrupo piešiniai, ritualinės kaukės iš Afrikos ir lietuviška klumpė. Visas pasaulis, nuoširdžiai dėkomadas už žygarbius žmonijos labui, atsiuntė kosmonautams šias ir daug kitų dovanų.

Dvidešimt kvadratinį metrų — tokis Jurijaus Gagarino kabinetas, tapęs dabar muziejaus dalimi. Ant sienų — dviejų nepaprastai jam brangių žmonių portretai — Konstantino Ciolkovskio ir Sergejaus Koroliovo. Cia ir paprastas mokyklinis gaublys. Jurijus pirmasis apžvelgė Žemės rutulį taip, kaip gaubli. Greta dar vienas gaublys — Ménulio. Jurijus svajojo apie tą laiką, kai žmogus galės pabuvoti šiame slėpininėje dangaus kūne. Jis džiaugmingai sekė, kaip Ménulio paslaptis viena po kitos atskleidžia tarybinės automatinės stotys.

Šiame kabinete pabuvoyo Frenkas Bormanas, pirmasis žmogus, apskriejės Ménulį. „Cosmines minutes“ pirmasis pradėjo skaičiuoti Gagarinas, — pasakė jis, palikdamas muzieje savo talismaną — sekundmatį, kuriuo naudojosi, skrisdamas kosminiais laivais „Džemini“ ir „Apolonu“.

O štai kito JAV kosmonauto Neilo Armstrongo žodžiai: „Man ypač malonu pabuvoti kabinete žmogaus kuris mums visiems praskynė kelius į kosmosą“.

Ant rašomojo stalo — kaledorius. Beveik kiekviena me jo lapelyje — užrašai Naktiniai skraidymai. Pasi ruošiamas skridimui. Didysis teatras. 100-ųjų Gorkio gimo metinių minėjimo vaka ras. Itempto, atkaklaus dardienos...

Visi, kam tenka pabuvoti Žvaigždžių miestelyje, užsuk j muziejų. Atsiliepimų knygoje daug nuoširdžių ždžių.

Vladas DARG

TRENIRUOKLIS JAUNIESIEMS SKLANDYTOJAMS

Pirmajį treniruoklį sklandytojams sukūrė 1956 metais. Kauno sklandymo stotyje taip pat metais jį sėkmingai išbandėme. Treniruoklis buvo prižintas išradimu, aprašytas žurnale „Kryla Rodiny“ bei užsienio aviacinėje spaudoje.

Pradžioje treniruoklis buvo plačiai naudojamas, tačiau, pasibaigus sklandytojų mokymui vienviečiu sklandytuvu ir paplitus dviviečiams mokomiesiems sklandytuvams, — jis buvo užmirštas.

Treniruoklis buvo sudarytas iš svirties, atremtos į stulpelį su dviem ašių šarnyrų, balasto trumpajame svirties gale ir mokomojo sklandytuvo BRO-11, pakabinto ilgajame svirties gale, naudojant trijų ašių šarnyrą. Pratimai tokiam treniruoklyje žymiai sutrumpindavo mokymo laiką ir apsaugodavo sklandytuvą nuo greito susidėvėjimo. Po pratimų treniruoklyje sklandytojų galima buvo drėsiai leisti skristi įtempiant amortizatorių.

Praejo keliolika metų. Išaugo sklandymo technika. Skraidimas sunkias ir greitais sklandytuvais pasidare sudėtingas, kaip ir sportinio lėktuvų valdymas. Tapo aišku, kad jaunuolius iki 17 metų mokytis skraidinti šiuolaikiniuose sklandytuvuose, — neįmanoma.

Ką tada daryti paaugliams, taip be qalo norintiems kuo greičiau tapti lakūnais, sklandytojais? Bepigu būsimiesiems automobilistams — jiems jau senokai išrastas kartingas! Gal vertėti pamėgti padaryti kažką panašaus ir jauniesiems aviatoriams, — pagalvojome Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos Raguvo filialo kolektyve. Per tris savaites buvo pastatyta visai naujas minėto treniruoklio variantas.

Pagrindinė naujo treniruoklio dalis — ne tikras mokomas sklandytuvas BRO-11, o neskaidantis jo maketas, pagamintas iš nedeficitinių medžiagų. Toks maketas sveria tik 25 kg ir net 10 kartų pigesnis už tikrą sklandytuvą.

Labai svarbi treniruoklio dalis — 10 metru ilgio svirtis (vietoj buvusių 7–8 metrų), kad galima būti aukščiau „pakilti“. Svritis gali būti ištisinė arba suduriamą, medi-

nę ar metalinę, suvirinta kaip ferma iš nestorų vamzdelių, arba sudurysta iš metalinių vamzdžių. Atramai galima naudoti medinį stulpelį arba 100 mm metalinį vamzdį. Balastu gali būti dežė, kurioje tilptų apie 100 pltyų, arba 0,5 m³ talpos vandens bakas.

Cia spausdiname naujojo treniruoklio nuotrauką ir principines schemas.

Norintieji pasistatyti minėtą treniruoklio nuotrauką ir smulkesnę informaciją gali gauti Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos Raguvo filiale (Panevėžio raj.: Raguva, Nevėžio g., 7).



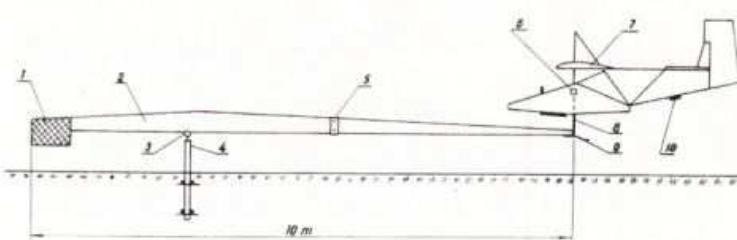
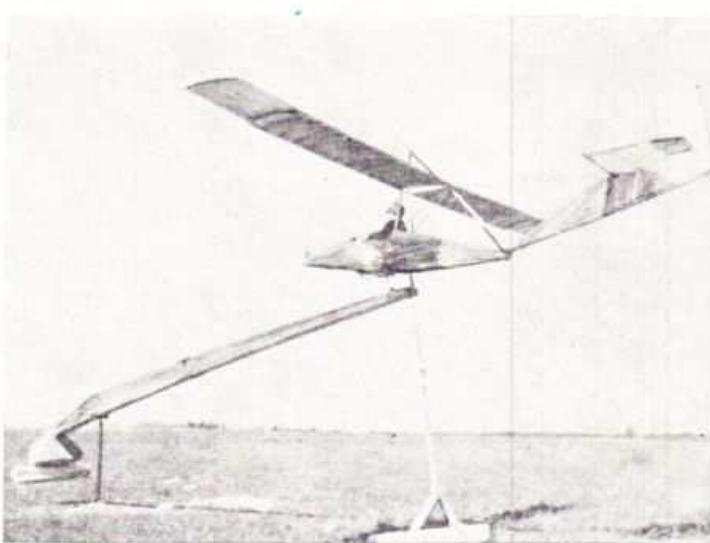
Jau antri metai prie Palangos Pionierių namų veikia jaunųjų sklandytojų klubas. Yra dvi Palangos vidurinės ir aštuonmetės mokyklų aviacionės entuziastų grupės. Užsiėmimų metu laboratorijoje jie darė sklandytuvų, lėktuvų modelius, išėjo teorinį pasirošimą, treniravosi sūpyne.

Pernai liepos pabaigoje aktyviausieji jaunųjų sklandytojų klubo nariai, stovyklaudami netoli Kartenos, lankėsi Klaipėdos aviacionės sporto klubo skraidymų aikštelyje, kur iš Raguvo buvo atvežtas ir naujasis treniruoklis. Cia jie praleido ne vieną dieną. Nelabai malonūs buvo pratimai sūpynėse, ant batuto, parašiutininkų suktuvuose. O ir treniruoklis dar nevisai buvo baigtas. Reikėjo vairus aptrauktis drobe, sureguliuoti, atlieti betoninį balastą.

Rugpiūčio 7 d. — vėjas 5—7 metrai per sekundę. Visi iš eilės sėdo į treniruoklį, „kilo“ aukštyn, dirbdami „iš pelei“ vairalazdė ir pedalais, stengdamiesi įgyti pirmųjų sklandytuvo pilotavimo įgūdžių, pajusti, kas yra skridimas. Kitą dieną vėjo nebebuvo, ir treniruoklis veikti negalejo.

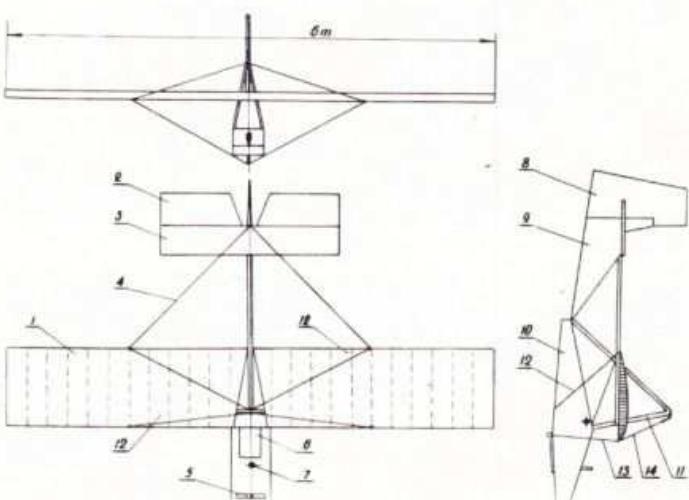
Tokius treniruoklius galėtų įsigyti visi aviacijos techniniai sporto klubai bei jaunųjų technikų stotys. Tada šimtai jaunuolių — būsimųjų aviatorių, prieš sukankant 17 metų, galėtų išeiti pasirošimo skraidymui kursus.

Konstruktoriaus Br. OSKINIS



Treniruoklio principinė schema

1 — balastas, 2 — svirtis, 3 — dvių ašių šarnyras, 4 — atriminis stulpelis, 5 — svirties sujungimo mazgas, 6 — trijų ašių šarnyras, 7 — sklandytuvo maketas, 8 — maketo atraama, 9 — lingė, 10 — svarstis skirtingo svorio piloto išbalansavimui



Treniruoklio maketo schema

1 — sparnas, 2 — aukštumos vairas, 3 — stabilizatorius, 4 — uodegos atatampa, 5 — pedalas, 6 — sėdynė, 7 — vairalazdė, 8 — posūkio vairas, 9 — uodegos ferma, 10 — liemens dežė, 11 — bokštelių rémas, 12 — sparnų atatampus, 13 ir 14 — sparno priekinės briaunos valdymo atatampus

Sraigtasparnis



Sraigtasparnis KA-26 nusileidžia prie Ukmergės ligoninės
A. PRUCKAUS nuotr.



1965 metais N. Kamovo sukonstruotas sraigtasparnis KA-26 — tai skraidančios žas, kurias pagal būtinumą gana greitai galima perdaryti ir pritaikyti keleivių arba krovinių pervežimui [prikabina ma speciali kabina arba platforma], skystų ir sausų trąšų barstymui [kabinamas arba specialius bunkeris arba purkštuvai]. Didesnį ir ne patogų gabaritų kroviniai transportuojami pakabinti ant trosų. Pakeldamas nuo 600 iki 800 kg svorio krovinius, sraigtasparnis pakeis iki šiol žemės ūkyje plačiai naudojamus lėktuvus AN-2, nes KA-26 darbo našumas 50—55 ha/val. Tai buvo įrodyta pamaskvio F. Dzeržinskio kolūkyje. Čia per penkias dienas 1000 ha plote buvo išbarstyta daugiau kaip 120 tonų trąšų. Ypač sekmingai KA-26 gali būti naudojamas kovai su žemės ūkio kenkėjais.

Sraigtasparnio įgula — vienas pilotas. Jis gali vežti 7 keleivių [šeši keleiviai kabinoje, septintas — šalia piloto].

Sraigtasparnio KA-26 aukštis — 4048 mm, ilgis — 7746 mm, plotis — 3640 mm. Oro sraigtu skersmuo —

13000 mm. Tuščio sraigtasparnio svoris — 2072 kg. Maksimalus skridimo greitis — 170 km/val. Kreiserinis greitis — 135 km/val, ekonomiškiausias greitis — 100 km/val. Maksimalus skridimo nuotolis — 400 km, su papildomais kuro bakais skridimo nuotolis atitinkamai padidėja.

KA-26 turi du M-14V26 ti po žvaigždinius oru aušinamus variklius, kurie tvirtinami prie sraigtasparnio šonų. Kiekvienas variklis — 9 cilindrų, keturtaktis, 325 AJ galinimo.

Abiejų variklių galingumas perduodamas į sumuojančią reduktorių, toliau į du skirtinėmis kryptimis sukančius oro sraigtus. Tokia konstrukcija leidžia sekmingai testi skridimą ir su vienu veikiančiu varikliu.

Nešantieji oro sraigai sudaro sraigtasparnio keliamąjį ir traukiamąjį jégą. Be to, pilotas, iš savo kabinos keisdamas oro sraigtų sukimosi plokštumos kampą, priverčia sraigtasparnį skristi į priekį, atgal, į šonus arba „kabėti“ ore. Kiekvienas oro sraigtas — trijų menčių, kintamo žingsnio, pagamintas iš plastmasės. Iš stikloplastio paga-



KA-26

mintas stabilizatorius, posūkio ir aukštumos vairai, variklių gaubtai ir kai kurios kitos detalės. Gana tobuli aeronavigacijos įrengimai įgalina skristi nakties metu ir, esant blogoms oro sąlygoms, dienos metu. Kad galėtų nutuptyti į nežinomą ir neparengta aikštę nakties metu, sraigtasparnis aprūpintas galingais prožektoriais. Piloto ir keleivių kabinoje įrengta gera ventiliacija ir oro kondicionavimo sistema.

Kadangi KA-26 yra mažų gabaritų, didelės keliamosios galios ir turi geras skridimo charakteristikas, jis labai plačiai taikomas. Pavyzdžiu, lengvai tilpdamas nedidelio žvejybos laivo dengyje, jis naudojamas žuvų telkinių žvalgymui. Šiuo atveju sraigtasparniui prie ratų pritvirtinamos greitai (per 3 sek.) pripučiamos plūdės, kurios leidžia nutuptyti jūroje esant 3—5 balų bangavimui.

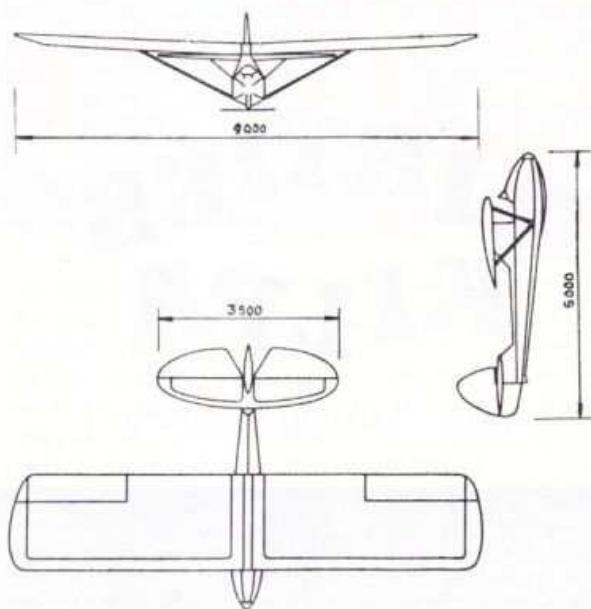
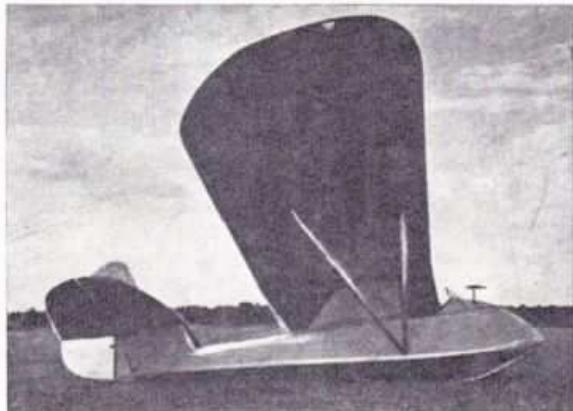
KA-26 gana sėkmingai pradėtas naudoti Valstybinės autoinspekcijos tarnyboje. Šiuo atveju kartu su sraigtasparnio pilotu skrenda ir VAI darbuotojas, kuris iš oro stebi mašinų judėjimą kelyje ir per radiją praneša artimiausiam VAI postui.

KA-26 gana patogūs naudoti masinių renginių (dviračių, automobilių ar motociklų lenktynių) aptarnavimui. Tam tikslui prie sraigtasparnio apačios pritvirtinami keturi po 70 W galingumo garsialkalbiai.

Sraigtasparnis KA-26 jau pabuvojo Prancūzijoje, Svedijoje, Japonijoje, YFR, Italijoje, kitose šalyse vykusiose tarptautinėse parodose bei mugėse ir buvo labai gerai įvertintas.

Šiuos sraigtasparnius gavo ir Lietuvos civilinės aviacijos valdyba. Jais pasinaudojo daugelis respublikos organizacijų, ypač medicinos tarnyba.

C. BALČIŪNAS



SKRAIDO KAMBARINIAI MODELIAI

Padaryti aviamodelį — tai tik puse darbo, kita puse — paversti jį gerai skraidojanti. O tai reiškia treniruotis, treniruotis ir dar kartą treniruotis. Deja, dar daugelis aviamodelistų dažnai užmiršta šią paprastą taisyklę. Varžybose tokiemis aviamodelistams tenka apgailestauti. Tai akivaizdžiai parodė ir antrosios respublikinės aviamodelistų moksleivių varžybos kambariniai modeliai, kurios vyko naujoje Ukmergės IV vidurinės mokyklos sporto salėje moksleivių žiemos atostogų metu.

1972 metų varžybų nuožaidėjai Alytaus aviamodelistai ir šiaisiai metais demonstravo gerą pasiruošimą. Puikiai skraidė komandos narių V. Morkaus ir R. Ramaničiukto modeliai. V. Morkus buvo nepralenkiamas abiejose modelių klasėse (I klasės modelių sparnų ilgis iki 500 mm, II klasės — 600 mm). Savo mo-

deliais jis yra „išskaidės“ treniruotėse apie 20 val.! Pavydėtinės darbštumo pavyzdys ir akivaizdūs darbo rezultatai.

Kai kurie dalyviai, leisdami savo neblogus modelius, nepasiekė geresnių rezultatų vien dėl to, kad jie buvo baigti prieš pat varžybas, ir reguliavimui nebėlko laiko.

Vilniaus aviamodelistai [varžybas atsižvezdė gerus modelius, bet mažai su jais treniravosi. Varžybų metu jiems teko padaryti daugybę reguliuojamųjų skridimų ir tikтай komandos vadovo didelių pastanų deka po penktą turo pavyko įsitvirtinti antroje vietoje bendroje komandinėje įskaitoje.

Gana pastoviais skraidymai pasirodė Šiaulių aviamodelistai, kurie negaliėjo jėgų treniruotėms. Tačiau šeštame ture juos pralenkė anykštėnai, kurie ir tapo prizininkais.

Per pastaruosius metus didelę pažangą padarė Klaipėdos aviamodelistai. Antri metalai, kaip respublikos kambarinių modelių varžybose silpnai pasirodo Kauno moksleiviams. Iš trijų leistinų komandų varžybose jie išstėtė tik tai viena ir užėmė 12-tą vietą, nors salygas kauniečiai turi tikrai neblogesnes už

LAVINIMOSI TIPO SKLANDYTUVAS MOTI-2

Pavykus pastatyti MOTI-1, P. Motiekaitis ketino sukurti tobulesnį sklandytuvą, bet svajones įgyvendinti sustruktūrė karas. Tik 1953 metais suprojektuojamas ir pastatomas mokomojo tipo sklandytuvas MOTI-2.

Kad stabyba būtu paprastesnė, užsibrėžta sklandytuvą statyti mažų malmenų. Sparnai — dviejų ionžeronų. Priekinė sparno dalis aptraukta klijute, toliau dengta drobe. Liemuo — šešiakampės formos, surinktas iš ionžeronų ir skersinių rėmų, dengtas klijute. Tūpimui panaudota pavaža. Startuoti numatytą amortizatoriaus pagalba. Vairai pagaminti iš atskirų nerviūrų, priešakinės vairų dalys aptrauktos klijute.

Sklandytuvas gana pavaldus. Juo Šiaulių sklandytųjų būrelio nariai startavo daugiau kaip 2000 kartų.

MOTI-2 TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	— 9,0 m
Sparnų plotas	— 15,5 m ²
Sparno profilis	— NACA 4312
Liemens ilgis	— 5,0 m
Liemens plotis	— 0,6 m
Liemens plotas	— 0,32 m ²
Stabilizatoriaus plotas	— 1,5 m ²
Aukštumos vairo plotas	— 1,5 m ²
Posūkio vairo plotas	— 1,4 m ²
Sklandytuvo svoris	— 80 kg
Skridimo svoris	— 155 kg
Aerodinaminė kokybė	— 15
Zemėjimo greitis	— 0,99 m/seks
Skridimo greitis	— 64,5 km/val
Tūpimo greitis	— 34 km/val

Int. V. AŠMENSKAS

Alytaus, Anykštėlių bei Joniškio rajonų komandas.

Antrame ture Vytauto Morkaus I klasės modelis skraido 5 min. 34 sek. Tai naujas suaugusiu respublikos rekordas salėje, kurios aukštis neviršija 8 m. Savo ankstesnį rekordą jis pagerino 47 sekundėmis.

Jeigu pernai varžybose tiktais vienais skridimas viršijo 4 min., tai šiemet tokius buvo šeši. Nuo 3 iki 4 min. trukmės buvo 23 skridimai.

Kambariniai aviamodeliai yra vieni ldomiausiu, lengviausiai aviamodelistų pagaminami, nereikia ypatinguo salygu. Savo skraidymai varžybose jie pritraukia daug žiūrovų. Reikiutų rengti respublikos oīrmenybes ne vien moksleivių tarpe.

Varžybose pirmos kategorijos modeliai prizininkai išsišrikiavo taip: 1. V. Morkus (Alytus) — 570 tsk. (iskaitai buvo imami du geriausi skridimai iš 6, o vienas taškas prilyginamas vienai sekundei), 2. V. Gaškauskas (Šiauliai) — 494 tsk., 3. J. Lenkauskas (Alytus) — 465 tsk.

Varžybose antros kategorijos modeliai: 1. V. Morkus (Alytus) — 478 tsk., 2. E. Rézinis (Vilnius) — 410 tsk., 3. A. Kurbakovas (Alytus) — 391 tsk.

P. ARŪNAS

JAU SENIAI aviacijoje pri-gijęs lakus posakis „mirties kilpa“. Sie žodžiai atkeliau-
tis tolimos lėktuvu prieities jo gal ir ne taip tolimos — sun-
kesnialis už orą aparatais skraidoma tik septyniasdešimt metų!). Kažkada nerangiam ir lėlam lėktuvui buvo labai pa-vojingas kiekvienas staigsnis jūdesys: jis subyrėdavo arba netekdavo pusiausvyros ir kridavo. Bet žmogus nenorėjo ramiai skrauti. Jis ne tik vijoisi paukščius, bet labai troško juos pralenkti... Atsi-rado lėktuvu jūdesys vertika-leje plokštumoje — kilpa. Anais laikais, kai pilotažo pradininkai ryžosi šiai nežinomybei — apversti ore lėktuvą aukštyn rafais, — buvo skraidoma be parašiutų.

Siandien kilpa — įprastinė figūra. Jas smagiai riečia ne tik pilotažui skirti lėktuvai, sklandytuval, bet ir aparatai su keliais varikliais, net sraig-tasparniai... Tačiau dažniau iš jopročio, negu iš būtinybės, šią figūrą dar vis pavadiname tradiciniu mirties kilpos vardu.

Prieš penkiasdešimt metų aš buvau vienos mirties kilpos liudininku. Vėliau ne sykį ją prisimindavome ir analizuodavome su bendraminčiais.

... Kauno aerodromą pradējau lankytis turėdamas šešerių metus. Patekdavau į lėktuvų karalystę dėl to, kad čia pat pievos pakraštyje ganesi mūsų karvė. Ją rytais atvarydavome iš Laisvės alėjos į Aleksotą, o vakarais gindavome namo. Vidurdienį kas nors iš vyresniųjų eidavo jos melžti, o aš, žinia, paspokstoti į lakūnus ir lėktuvus.

Vieną sykį atėjės radau su-knežesį lėktuvą. Piemenys pasakojo, kad tik ką užsimušė jaunas lakūnas.

Sekančiais metais vėl avari-ja... Šį sykį lėktuvas gabalais suiro ore, abu gyvi lakūnai iškrito ir iš svaigiu aukštibybių žnktelėjo į geležinio angaro likučius, kurie riogsojo prie plento į fortą.

Nubėgau ten... Lakūnų kūnai jau buvo išgabenti, pie-voje rudavo atskiri lėktuvu gabalai, išsidraikę toli vienas nuo kito.

Tai buvo 1921 metų vasaros pradžioje. Tą sykį karo lakūnas Aleksandras Kapu-tauskas padarė savo paskutinę mirties kilpą.

A. Kapu-tauskas skraidė su vokišku Halb CL-IV [Halberstadt] lėktuvu. Jis buvo frum-pas: liemens ilgis tik 6,34 m. Sparnų mostas — 10,74 m. Dvivietis. Dvisparsnis. Me-dinis. Sparnai ir vairai

aptrauki drobe. Variklis — Marcedes, šešių cilindrų, 160 AJ. Tuščio lėktuvo sveris — 726 kg. Pakrautas jis svérė 1068 kg. Sparnų plotas — 27 m². Didžiausias jo greitis buvo 165 km val, mažiausias — 70 km val, kreiserinis greitis — 140 km/val. Aukšcio lubos — 5100 metrų. „Halb“ veikimo spindulys — 450 kilometrų, į virš jis kop-davo 4,3 metro per sekundę.

A. Kapu-tauskas pirmasis Lie-tuvos su šiuo lėktuvu ēmė

Aukštiniamame taške, lėkluvui dar tebesant apsvertusiam, matyt, nutruko frosų apkaustai, nes sparnai staiga suglebo ir atsiskyrė nuo liemens... Lūzo ir liemuo. Abu lakūnai iškrito. Mėlyname birželio danguje sumirėjo skeveldros ir mels-vi drobės gabalai. Jei lakūnai būtų turėję parašiutus... Bet Lietuvoje jie atsiras tik po aštuonerių metų!

Kas iš mokinų lakūnų ne-svajojo apie aukštojo pilota-

Mano ryžto valanda mirties kilpai atėjo, prabėgus pen-kiolikai metų, tą dieną, kai prasidejo nedidelį šimto kilo-metrų ilgio perskridimai. Zvy-ro maišus iš „ANBO-3“ išėmė ir pasodino kurso draugą, ku-ris, sekdamas žemėlapį, turėjo padėti pilotui orientuotis, jeigu šis nuklystu.

Tašyk su manimi skrido Aleksandras Morkus. Apie būsimają kilpą tarėmės is va-karo. Nugirdės, kas turi ižykti, prie manęs pristojo mokinys — lakūnas Kazys B., ku-trio tėvai gyveno Radviliškyje. Jis labai praė, kad tą kilpą padarytume ne kur nors kitur o kaip tik virš Radviliškio. Kazio planas buvo aiškus: jis parašyti laišką saviskiams ir pasigirsias, kad skraides jis ir allikęs kilpą. Juk kas ten aukštybėje jtiūrės veidus. Svarbu valanda, diena, pats faktas...

Jeigu burtas mestas, kodėl nepadaryti draugui paslaugos. Mes juk — ne egoistai...

Netoli Radviliškio aš pasie-kiau 1200 metrų aukštį, de-taliu apgalvodamas, kaip vesiu is suktuko lėktuvą, jeigu į jį pateksi. Prisipažinsiu — nu-gara bėginėjo šaltos skruzdė-lės. Bet trauktis jau vėlu. Liu-dininkas sėdėjo už nugaras, o lakūnų klasė laukė manęs, al-lukusio kilpą.

Ir štai pilkai rusvas lėktuvas panarino galvą, skubėjo pil-nais propelerio sūkiais, o pas-kui ēmė riesti nosj. Rodėsi, nebus pabaigos, kol apsiver-sim aukštelininkai.

Kai lėktuvas jau buvo vir-šutiniame taške aukštyn ratais, plonu vamzdeliu virš sparno iš degalų bako žiurkstelėjo benzino srovelė. Tai — nenu-matytas reiškinys... Tačiau po akimirksnio lėktuvas ēmė lėkti žemyn, benzinas nebebėgo ir kilpa buvo baigtą sklandžiai.

Nežinau, ką jaučia alpinisti, pasiekę aukščiausią kalny-ną, bet mokinys lakūnas, padarės pirmą kilpą, tikrai pasi-junta kaktą bakstelėjės į mē-nulį. Tokie buvo pirmi išpū-džiai.

Po pusmečio kilpa pasidare-pati paprasčiausia figūra. Ne-atsiliko, žinoma, ir Aleksandras Morkus, kuris gerai skrai-dė. Jis liko tarnauti karo avia-cijoje. Tarybiniais metais pateko į Raudonosios Armijos 29 korpuso nacionalinę eskadrilę, buvo jaunesnysis politinis vadovas ir skraidė vienviečiu naikintuvu „Glos-ter-Gladiator“. Zuvo lėktuvu katastrofoje 1941 m. birželio 23 d.

... Mano mirties kilpų istorija dar turėjo tėsinį...

Jonas DOVYDAITIS

MIRTIES KILPA

(Iš ciklo „Lakūnų portretai“)

daryti mirties kilpas, ko nedrįsė nė vokiečių pilotai, ži-nodami, kad lėktuvas trapus ir figūroms netinka. Tarp kita ko, A. Kapu-tauskas daug pa-sakodavo apie ižymų rusų aviatorių Piotrą Nesterovą, kuris 1913 metais rugpjūčio 27 dieną su prancūzišku „Niupo-ru“ virš Kijovo padarė pirmą pasaulyje mirties kilpą.

Kai A. Kapu-tauskas padarė kilpą ir nusileido, pasirodė, kad lėktuvu sparnai šiek tiek pakeitė formą — išsiretė. An-gare buvo išlaidytu medinių ožiukai, ant jų dedamas de-formuotas lėktuvas. Svorio veikiamas, skraidantis aparatas vėl algaudavo normalias geometrines linijas.

1921 metų birželio 15 die-ną A. Kapu-tauskas turėjo iš-bandytį ką tik suremontuotą „Halb“. I žvalgo vietą sedo aviacijos parko jaunesnysis in-tinierius Eduardas Vacetas, kiles iš Liepojos, ore turėjės stebeti, kaip veikia variklis ir ar gerai išcentruotas lėktuvas.

A. Kapu-tauskas pakilo iki 1500 metrų ir aerodromo vi-duryje [kad visi matytų jo erelio mostą!] pavarė lėktuvą, didindamas greitį. „Halb“ iš-reitė gražią kilpą... Pabaigęs pirmają, pilotas vėl paleido variklij pilnais sūkiais. Lėktuvas išbėgėjo ir šoktelėjo aukštyn, kad išbrėžtu antrają...

to akimirksnius... Nusibosda-vo skraidytį ratu aplink aero-dromą, kai instruktorius nenu-leisdavo akių, murmėdavo už kiekvieną staigsnį posūkių.

Su nekantrumu laukėme ru-denio debesų. Is mokyklinio „ANBO-5“ mus persodino į „ANBO-3“, taip pat mokymusi ir lavinimuisi skirtą lėktuvą, bet sunkesnį tūpdyti, kiek greitesnį.

Užslinkus debesims, pro-properšą išsdavome už jų ir, turėdami teisę ore išbūti pen-kiolika-dvidešimt minucių, dūkdavome, nepasiekiami instruktoriaus akiës. Paprastai už nedidelio pilko sluoksnio rasdavome saulę ir baitus kal-nus. Cia darydavome persi-vertimus ir staigiausius posū-kius, treniruodamiesi pirmajai mirties kilpai. Visai pavyda-mi lėktuvą, mes jį tarsi tikri nome, bandėme igyti jo pasi-tikėjimą, kuo geriau su lėktuvu „išsaugti“.

Keleivio vežti mums neleis-davo. Dar buvome gelton-snapiai. Antrojon vieton, už-pakalyje savęs įtempdavome apie 80 kg svorio žvyro mai-šelj ir priišdavome jį lyg ne-bylyg keleivj. Oro srovėmis papurčius, žvyras dulkėdavo. Bet be maišo negalima — lėktuvu centruotę perdaug pasikeistų, mokinys vargu ar rutupdytu lėktuvą.

TARYBINEI ARMIAJAI
IR KARINIAM JŪRŲ
LAIVYNUI —
55 METAI



Pratybose — kaip mūšyje
TASS-o nuotr.

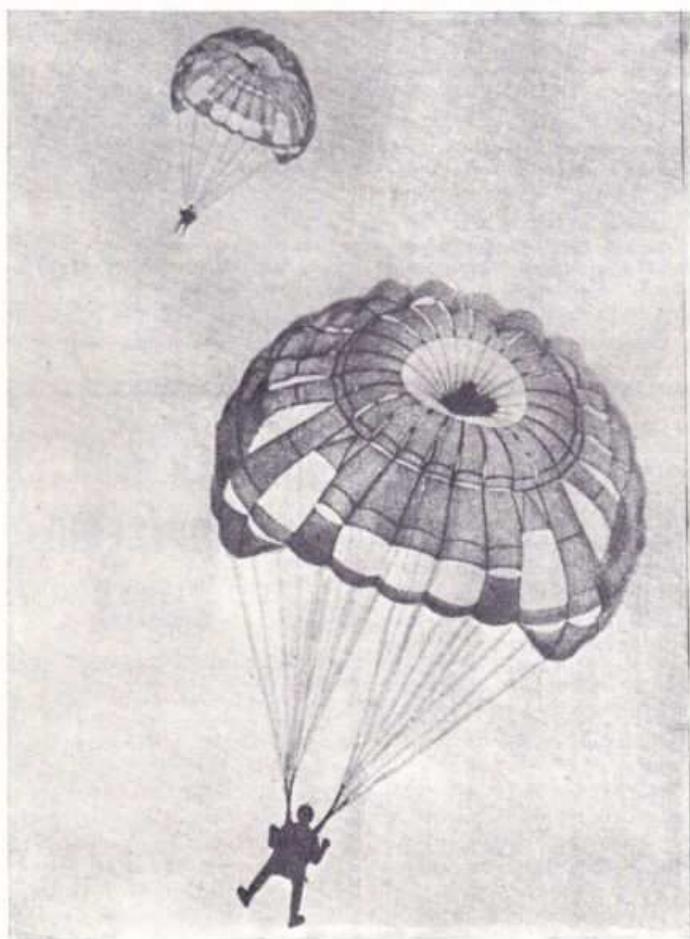
Vasario 23-ąjį mūsų liaudis, Tarybinės Armijos kariai pažymėjo didvyriškų tarybinių Ginkluotujų pajėgų dieną, kurios aršiose kovose prieš socialistinės Tėvynės priešus iškovojo legendines pergalės. Rūščiausią išbandymą ištvin-

ré mūsų liaudis ir jos Ginkluotosios pajėgos Didžiojo Tėvynės karo metais. Už žygdarbius frontuose ordinai ir medaliais buvo apdovadota daugiau kaip septyni milijonai žmonių, daugiau kaip 11 tūkstančių 500 karių suteiktas

garbingas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas.

Virš mūsų nuostabios šalių nuo Kurilų salų iki neblaestančios šlovės Bresto, nuo Ledinuotojo vandenyno krantų iki Vidurinės Azijos smėlynų driekiasi giedras ir

tyras dangus. Ši dangų patikimai saugo Tarybinės Armijos ir Tarybų šalies Karinių pajėgų kariai, šventai vykdantys partijos XXIV suvažiavimo priesaką: „Viskas, ką sukūrė liaudis, turi būti patikimai apginta“.



PARAŠIUTAS UT-15 (serija 2)

Praėjusių metų pabaigoje respublikos sportininkai susipažino ir pradėjo treniruotis su parašiutu UT-15 (serija 2). Šis parašiutas pasaulio XI čempionate buvo pripažintas vienu geriausiu.

UT-15 skirtas atliki šuoliams treniruotėse ir sporto varžybose. Jei iki šiol geriausiu parašiutu buvo laikomas UT-2R, su kuriuo šokinėjo sporto meistrai ir kandidatai į meistrus, tai parašiutu UT-15 gali naudotis ir pirmo atskyrio sportininkai. UT-15 konstrukcija neleba sudėtinga, jis paprastesnis ekspluoatuoti, geresnis jo stabilumas.

Parašiutas UT-15 sveria 12,5 kg, pastovus leidžiantis. Jo horizontalus greitis — 5,1 m/sek. Įtempus vieną valdymo stropą, per 4,5—5 sek., parašiutas pasisuka 360 laipsnių, o maksimaliai įtempus abi valdymo stropas, horizontalus greitis sumažėja iki nulio. Vidutinis žemėjimo greitis 30—35 m aukštysteje nuo žemės siekia 5,1 m/sek, o minimalus aukštis, iš kurio galima sėkmingai nusileisti — 150 m.

Parašiuto kupolas — kaproninis, apvalios formos, 50 m² ploto. Jis sudarytas iš 16 marškų. Kupolo užvalkalas, kuprinė ir pakabinamoji sistema beveik nesiskiria nuo analogiškų parašiuto UT-2R dalių.

Dinaminis parašiuto perkrovimas skleidimosi metu yra nežymus. Išskleidus kupolui, kiaurymės ir vožtuvai suteikia parašiutui pastovų greitį į priekį. Priklausomai nuo valdymo stropų įtempimo stiprumo xinta ir horizontalus judėjimo greitis.

R. KRIUKELIS
Respublikinės parašiutininkų sekcijos pirmininkas

LÉKTUVAI IŠ PUTPLASČIO

Modelis, pavaizduotas pirmajame brėžinyje, skreido 20–30 sekundžių. Sito užtenka, norint išlaikyti normas „TSRS aviamodelisto“ ženkliui gauti.

Nudrožkite iš pušies arba liepos maždaug 40 cm ilgiu tašelj. Maždaug du trečdaliai tašelio skersmens turi būti 2×2 mm, paskui j galėtis susiaurėja iki 1×1 mm. Rūpestingai nušluokuose tašelį, kad nebūtų nelygumų. Aštūnus kampus suapvalinkite.

Sparnai ir stabilizatoriui suteikite tokį pat profilių, kaip ir paprasčiausių sklandytuvų modeliui. Paskui ant lemputės pašildykite putplastį ir išlenkite stabilizatoriuje du kilius, o sparnuose — dvi ausytes. Galima sustiprinti sparną iš apačios, priklujavus valmano juostelę arba ploną popierių.

Pasižiūrėkite į antrajį brėžinį: čia pavaizduotos visos sraigto ir variklio grupės detalės.

Sraigta geriausiai daryti surenkama. Mentes išpiaukite iš popieriaus, o stebulę nudrožkite iš pušies, liepos arba padarykite iš šiaudų.

Mentes patariame daryti panašias į ovalą, šiek tiek statmena sienai, menčią šešėliai turi būti lygaus pločio.

Mentes prie stebulės galima prikljuoti bet kokiais klijais.

Dabar sraigto veleno eilę. Plieninę 0,3–0,5 mm skersmens vielą pincetu arba repilémis sulenkite, kaip parodyta brėžinyje. Raskite sraigto stebulės vidurį, pririškite veleną siūlais ir sutepkite siūlus klijais. Veleną prie stebulės reikia pritvirtinti taip, kad mentės užkabintų orą vienodu kampu. Tai galima patikrinti. Jei jkišite sraigą tarp lempos ir sienos taip, kad sraigto suimosi plokštuma eitų per lempą ir būty statmena sienai, menčią šešėliai turi būti lygaus pločio.

Pritvirtinkite veleną prie liemens. Tam paimkite liepos ar putplasio dviejų milimetrų storio, 4 mm ilgio ir pločio strypelį. Tai bus veleno guolis. Kad guolis iš putplasio farnautu ilgiu, prikyje ir užpakalyje prikljuokite valmano juosteles. Strypelį prikljuokite prie tašelio sulig jo pirmuoju galu.

Kad sraigtas suktusi lengvai, reikia padaryti 2–3 porveržles iš fotoplévelės arba metalinės folijos. Pradurkite nugaląsiu vienos galiukų skyline guolyje žemiau jo vidurio. Skylytė turi būti lygiagre-

ti liemeniu. Užmaukite ant sraigto veleno poveržles ir prakiškite ji per guoli. Jei velenas yra išskirtinės iš guolio daugiau kaip per 10 mm, nugnybkite nekreikalinga dalį žnyplėmis.

Veleno galiuką sulenkite 2–3 mm skersmens žiedeliu ir pataisykite taip, kad jis stovėtų simetriškai sukimosi ašiai.

Dabar paimkite 20–30 mm tokios pat vienos, kaip ir veleno, sulenkite kabliuką. Jis pritvirtinamas prie liemens siūlais ir klijais.

Guminį 1×1 mm [arba 1 mm skersmens] ir tris katetus ilgesnį negu atstumas tarp kabliuko ir veleno siūlą suriškite žiedu. Pakabinke guminį variklį ant kabliukų. Raskite modelio svorio centrą be sparnų: padékite liemenį horizontaliai ant peilio ašmenų ar plonos matuoklės ir suraskite jo pusiausvyrą. Liemens lietimosi su peiliu ar matuokle vieta ir bus svorio centras. Prikljuokite sparną taip, kad svorio centras būtu 5–10 mm arčiau priekinio sparno krašto, skaičiuojant nuo vidurio.

Beliko teisingai suformuoti sraigto mentes. Mat, mentės drūtgaliu ir galiku suimosi greičiai skiriasi 2–3 kartus. Vadinasi, sąlygos, kuriomis dirba skirtinių mentės piūviai, toli gražu nelygios. Jei mentės piūvis prie drūtgaliu jis suks į orą, esant vienodam mentės nustatymo kampui, per kažkokį atstumą, tai mentės galai turi jisiskuti du kar-

tus foliai. Tokiu būdu galima padaryti išvadą: mentės drūtgalius stabdys. Kad to nebūtų, kampa ties mentės drūtgaliu reikia padidinti, arba mentės galą priversti „užkabinti“ orą mažesniu kampu. Šiam modeliui geriau pasirinkti antrajį būdą.

Užveskite guminį variklį ir lengvu stumtelėjimu paleiskite modelį.

Modelį, parodytą trečiamo brėžinyje pagaminti šiek tiek sudėtingiau, bet jis ir skaido ilgiau — kokia minute.

Sparnų, stabilizatorių ir klijų padarykite kuo plonesnius. Ant fanerų lapo padékite perpus sulenkta laikraštį, o ant laikraščio — sparną. Uždenkite ji tvirtu popieriaus lapu ir palyginkite nelaibai jkaitusiu lygintuvu. Putplasio paviršius šiek tiek apsilydydys, ir jūs gausite labai ploną ir lygu sparną. Taip pat padarykite su stabilizatoriumi ir kiliu.

Bet plonas sparnas gali susirasti. Todėl teks ji sustiprinti. Stovelius padarykite iš žiaudų arba labai plonų pušinių balanelių, o tvirtinimus — iš siūlų, geriausia kaproinių, kuo plonesnių, bet pakankamai tvirtų.

Sraigto mentes taip pat galima padaryti iš putplasio. Iš abiejų pusų jas reikia apklijuoti rūkomuoju arba kondensatoriniu popierium. Tai daroma be klijų — patrasčiausia padékite popierių ant putplasio ir perbraukite lygintuvu.

Galima priversti modelį skraidyti dar ilgiau — pusant-

TARSI ŽVAIGŽDĖS IŠ DANGAUS...

KAUNIETĖ V. PAPLAUSKINĖ — PASAULIO REKORDININKĖ

Nelengva parašiutininkams pasiekti tikslą — nusileisti į nulinį tašką, kuris pažymėtas 10 cm skersmens skrituliu. O juk varžybose tenka leistis iš jvairių aukštumų, diena ir naktį. Reikia didelio meistriškumo, susitardymo ir dar didesnio susiklausymo, ypač grupiniuose šuoliuose.

1972-ųjų metų paskutinėmis dienomis Ferganoje su-

rengtose visasajunginėse pājėgiausių šalies parašiutininkų varžybose, skirtose TSRS 50-mečiui, tarybiniai sportininkai pagerino ne viena pasaulyje rekordą. Pažymėtinės parašiutininkų grupinis šuolis naktį iš 1000 m aukštėlio. Siame grupiniam rekorde žuolyje dalyvavo ir kaunietė Valentina Paplauskienė. Jos, taip pat draugių Zinaidos Kuricinos, Galinos Privalovos bei Elenos Miller šuolių naktį buvo malonu stebeti. Atrodė, kad iš dangaus krenta žvaigždės. Mat parašiutininkės šuolio metu projektoriukais apsišviesdavo parašiuto kupolą, prietaisus. O kai visos nusi-

leido ant žemės, ir teisėjai išmatavo tikslumą, pasirodė, kad dvienuose šuoliuose nuo centro nutolta vidutiniškai tik septynis centimetrus. Tai naujas pasaulyje rekordas!

Antrą grupinio šuolio su parašiutu tikslumo pasaulyje rekordą minėtos sportininkės, taip pat Valentina Boruševskaja ir Zoja Starostina pasiekė šuolyje iš 1000 m aukštėlio, nusileisdamos tiksliai į centrą.

Dar sėkmingesiai šiose varžybose rungtyniavo vyrai. Iš viso varžybose buvo pagerinta dylikai pasaulyje rekordų, kurių šešetas atitinka naujus pasaulyje rekordų registravimo reikalavimus.

VIENTISAS PROPELERIO ŽAIBAS

Aerodromo technikas užseginėjo diržus ir porino:

— Pavyko tau, brolau — pats klubo viršininkas Polinauskas, tave skraidins... Seinai jį pažistu ir labiau negu tu, nors ir išslankiojai metus aerodrome. Tris Lietuvos parašiutizmo rekordus pasiekė sklandymo sporto meistras...
...Léktuvas šoktelį aukštyn. Nuo ausų žlebteli ausinės,

ros minutės — jei padarysi te biplaną, parodytą 4 brėžinyje. Lietuo padarytas iš tvarto šiaudo, sparnai dar plonesni, negu ankstesnio modelio, stabilizatorius taip pat sutvirtintas.

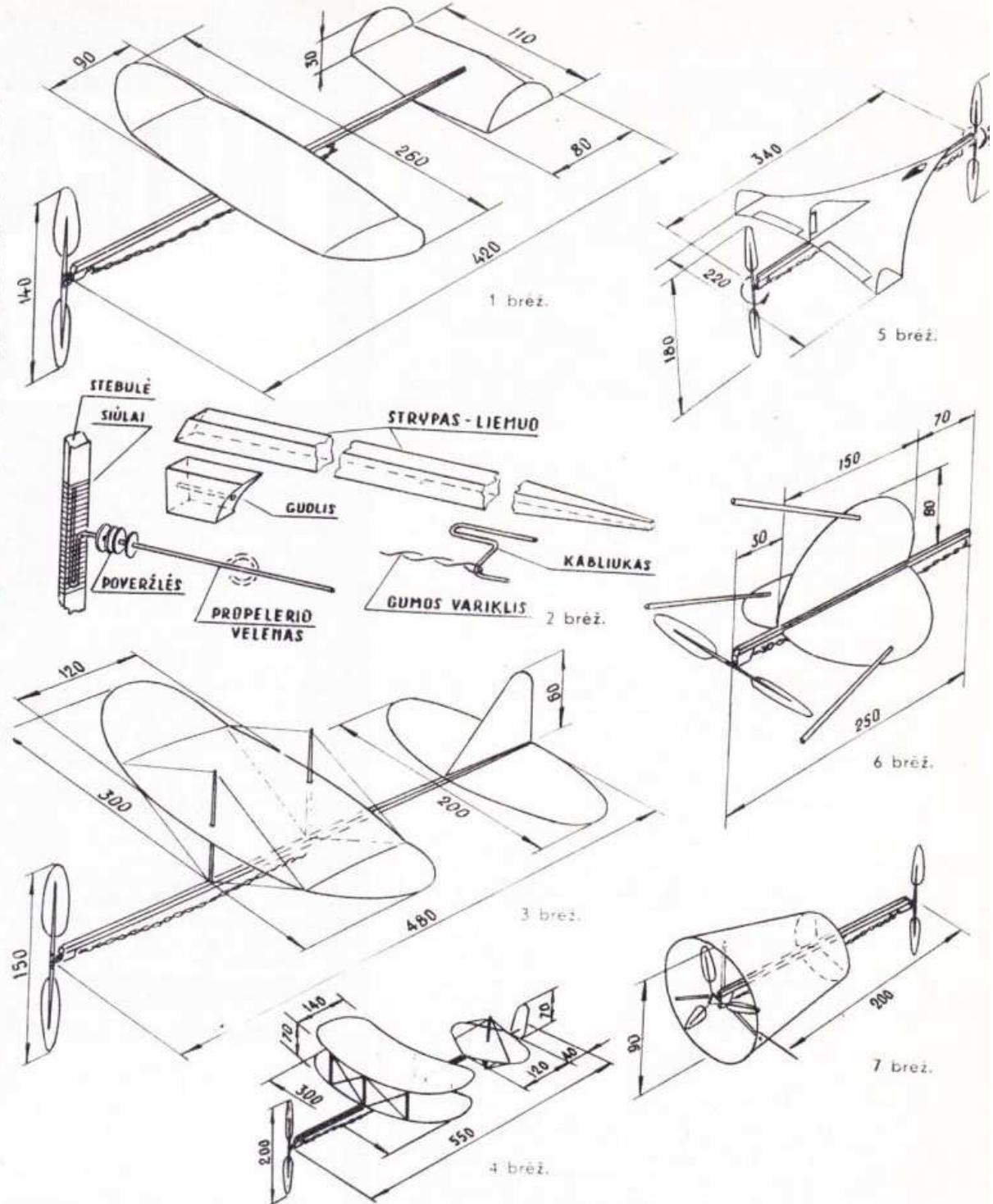
Dabar pasiūlėkite į 5-ąjį brėžinį. Šio modelio forma visai moderniška. Bet jis nepatvarai skraido su vienu sraigtu, todėl mes numatėme du — viena vedantiją, kitą stumiantį. Kraštelių ir kilio reguliavimui prie užpakalinio sparno prikljuokite 10–12 mm platumo popieriaus juosteles.

Dabar mes pasiūlysim jums iš pirmo žvilgsnio neįprastus skraidymo aparatus (6 ir 7 brėžiniai). Tai supaprastinti pirmųjų tarybinių dirbtinių palydovų modeliai. Norint, kad jie skristų, reikia kruopščiai pagaminti visas detales. Pirmajame modelyje padarykite 3 ar 4 puškinilius iš plono putplastčio lakšto, antrajame — kūgį, susuktą iš tokio pat lakšto ir sukljuotu šonas į šoną ar uždedant vieną kraštelių ant kito. Kūgis uždedamas ant šešių spyrių, padarytų iš šiaudelių.

Šie modeliai skraido taip: paleidus nuo rankos vertikaliai aukštyn, jie pasiekia 4–6 metrų aukštį ir ima suktis ratus horizontaliai plokštuma. Palydovų skridimo trukmė bus juo ilgesnė, kuo didesnis jų dydis ir mažesnis svoris.

Gali atsitikti, kad antras palydovas skris tik vertikaliai. Tada pastumkite kūgį atgal. Galima padaryti stumiantįjį sraigą mažesnio dydžio ir jkišti jį į kūgio užpakalinę plokštumą. Apskritai daug demesio skirtite modelių centravimui — vargu ar jie iš karto skris teisingai.

A. VIKTORČIKAS



parausta skruostai. Vis kylame. Kilometras trys šimtai metru... Lėktuvas apsiverčia. Pirmą kartą man sėdinčiam skrendančio lėktuvo kabinoje — dyvų dyvai: žiuri užvertę galvą staciasi pro gaubto viršu ir mažai žemę, virš kurios palengva slankioja švelnūs debesų šešeliai.

Lėktuvas suktuku krinta žemyn, vėl kyla. Aukštis — keturi šimtai metru. JAK-18 išsilygina ir ima suktis apie savo išilginę ašj. Ziūriu į valalazdę. Lėktuvas vartosi, atlikdamas aukštojo pilotažo figūras. Staigūs ir tikslūs vaivalazdės judesiai. Kiek sportininkų šiu judesių jau išmoko iš Polinauskos!

Skrendame virš aerodromo. Prie lėktuvų išsirikiavę ikišaukiamojo amžiaus jaunuolių būreliai. Tolėliau — Petro Brunzos parašiutininkai dedasi parašiutus. Iš stovėjimo vienos išrieda „antukas“, o po keliolikos minučių padangėje sutvisko balzganai parašiutų kupolai. Taip Vilniaus aviacijos sporto klubo naujieji kursantai, kurių čia danguja kaip tūkstantis, atliko pirmuosius šuolius.

Antanas STANEVIČIUS

Autoriaus nuotraukoje: Vilniaus aviacijos sporto klubo kursantai pratybose





PASKUTINIS REISAS – „APOLONU - 17“

1972-ųjų metų rugpjūčio 28 d. [montavimo aikštelių Kenedžio iškišulyje — starto alkštelių kelionei į Mėnulį — buvo atvežtas irenqinys, prilygstantis 36 aukštų namui — tai raketa nesėja „Saturnas-5“, kurios viršutinėje dalyje buvo įmontuotas kosminis laivas „Apolonas-17“. Jam su trimis kosmonautais buvo lemta atlkti paskutinę kelionę į Mėnulį pagal JAV Nacionalinės aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdybos (NASA) užplanuotą ekspediciją į Mėnulį programą.

Startas buvo numatytais gruodžio 6 d. [kosminj laivą „Apolonas-17“ pakilo kosmonautai: laivo vadas Judžinas Sernanas, Mėnulio kabinos pilotas Ronaldas Evensas ir kosmonautas geologas Harisonas Šmitas. Buvo naktis. Ir stalgia, likus iki starto 30 sekundžių, sustojo startinio laiko atskaitos aparatas. Automatai užfiksavo sutrikimą raketos irenqiuose. Prireikė bėveik trejetos valandų sutrikimams likviduoti. Raketa startavo gruodžio 7 d. 0 val. 33 min. vietos laiku. Dvylikos minučių laikotarpiu dirbo visos trys raketos nešėjos pakopos. „Apolonas-17“ buvo išvestas į orbitą aplink Zemę 170 km aukštyste. padarius tris apsisukimus aplink Zemę, buvo vėl jungti raketos trečiosios pakopos varikliai, ir „Apolonas-17“ pasuko trajektorija, vedančia trasa į Mėnulį.

Gruodžio 11 d. nuo kosminio laivo „Apolonas-17“ atsiskyrus i Mėnulio kabina su kosmonautais J. Sernanu ir H. Šmitu iš 3 metrų aukščio minkštai nusileido ant Mėnulio paviršiaus slenčyje, kuris yra į pietus nuo Tauro kalnų ir Litrovo kraterio matomosios Mėnulio pusės šiaurės rytų dalyje. R. Evansas liko pagrindiniame „Apolono-17“ bloke, kuris sukojosi orbita aplink Mėnulį.

Būdami Mėnulyje, kosmonautai J. Sernanas ir H. Šmitas buvo tris kartus išėję į Mėnulio paviršių, išbūdami tame iš viso apie 22 valandas. Vaikščiodami Mėnulio paviršiumi, o taip pat vaizinėdami ménuleigiu „Rover“ (beje, tame išrikiuojant pašalinant qedimus), kosmonautai padarė tris 2,5 m ilgio grėžinius, rinko Mėnulio uolienas, kurios, kaip pareiškė H. Šmitas, esančios vulkaninės kilmės. Dideli susidomėjimai sukelė antro išėjimo į Mėnulio paviršių metu prie Šorti kraterio kosmonauto J. Sernano aptiktas oranžinės spalvos gruntas, kuris galėtų reikštį vulkaninę kraterio kilmę. Be to, Mėnulyje kosmonautai pastatė 13 mokslinių prietaisų, kurių devyni jo paviršiuje pastatytos pirmą kartą.

Ménuleigiu „Rover“ kosmonautai trimis maršrutais iš viso nuvažiavo 31 kilometrą, nutoldami nuo Mėnulio kabinos iki 7 km. Vietinis ménuleigis išvystė 11 km/val greitį.

Gruodžio 14 d., pasiėmę dešimčiai kilogramų daugiau Mėnulio uolenu pavyzdžiu, negu buvo numatyta skridimo programa, kosmonautai Sernanas ir Šmitas startavo iš Mėnulio paviršiaus ir po dvidešimties minučių susijungė su pagrindiniu „Apolono-17“ bloku, kuriuo selenocentrinėje orbitoje aplink Mėnulį skriejo kosmonautas Evensas. Susijungta buvo tik po trečio mėginimo. J. Sernano ir H. Šmito perėjimas iš paklimo pakopos į pagrindinį bloką truko tris valandas. Paskui paklimo pakopa atsiskyrė ir buvo numesta ant Mėnulio.

Pakelui į Zemę, kosmonautas R. Evansas buvo išėjęs į atvirą kosmosą, kad galėtų pernešti į laivo variklių sekclijos įgulos sekcių kasetes su juosta iš išorinių fotokametru bei konteinerių su penkiomis pelėmis, kurios buvo veikiamos kosminio spindullavimo. R. Evansas kosmose išbuvo 45 minutes. Būnant jam kosmose, dekuonis į skafandra buvo tiekiamas 7,6 m ilgio vamzdžiu, sumontuoto prie laivo prirtvirtintame trose.

Gruodžio 19 d. vakare kosmonautai R. Evansas, J. Sernanas ir H. Šmitas, užbaigę paskutinę ir pačią ilgiausią kelionę į Mėnulį, kosminiu laivu „Apolonas“, nusileido Ramiajame vandenyno maždaug už 500 km į pietus nuo Samoa salų.

„Apolon-17“ baigus skridimą, pasibaigė Mėnulio tyrimų programa „Apolonas“, kuriai buvo išleista apie 26 milijonus dolarų.

NUOTRAUKOJE: kosmonautai (iš kairės į dešinę) 38 metų Judžinas Sernanas (jis taip pat buvo „Džemini-9“ atlikusio orbitinį skridimą aplink Zemę 1966 m., įgulos narys, buvo išėjęs į atvirą kosmosą, o 1969 m., kartu su T. Stafordu ir D. Janqu, vedė į Mėnulį laivą „Apolonas-10“), 37 metų Harisonas Šmitas mokslininkas geologas, pirmą kartą skridęs į Mėnulį ir 39 metų Ronaldas Evansas, atlikęs taip pat pirmą kosminę kelionę; trys ménuleigio maršrutai Mėnulyje, kuriuos buvo liko kosmonautai (skaičius pažymėti punktais, kuriuose buvo sustota).

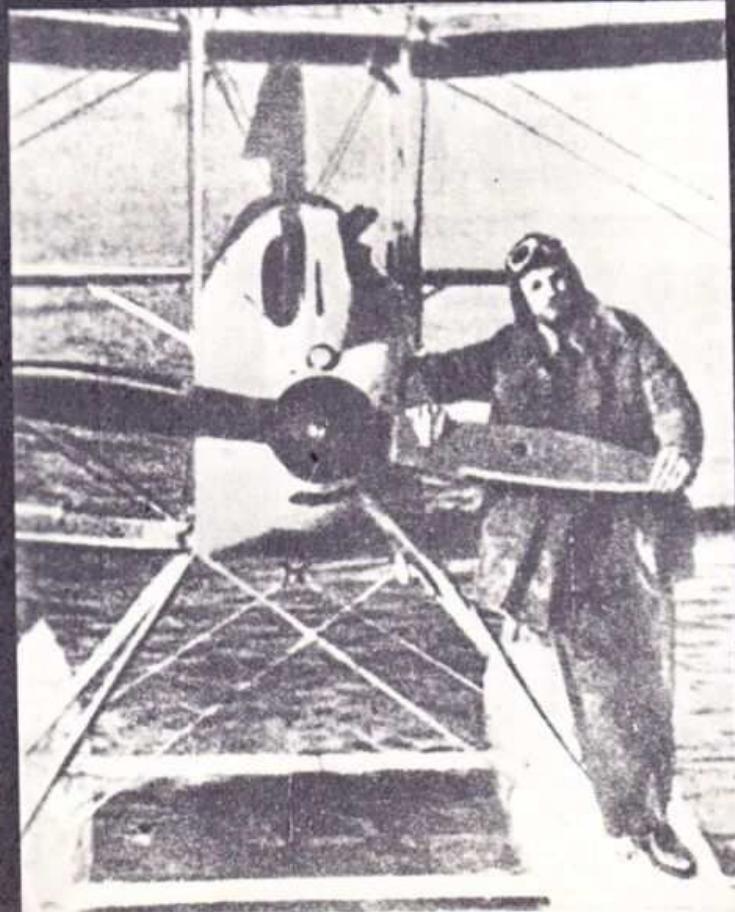
NUGALEK SAVE

Frensis CICESTERIS

1929 metai (man tada éjo dvidešimt aštuntieji) buvo labai audringi. Iš pradžių aš nuvykau į Ameriką, kad pasirinkčiau ten patikimiausią ir, svarbiausia, nejnorinę vienietį lektuvą. Nejnoringes — tai, mano manymu, lengvas valdyti lektuvas, paklusnus, be jokių klastingu užgaudėlių. Savarankiškai pirmą kartą aš pakilau į orą rugpjūčio 13 d. Anglijoje, o spalio 25 d. jau išvykau į bandomąjį kelionę aplink Europą per Jugoslaviją, Rumuniją ir Lenkiją. Gruodžio 20 d. išskridau iš Kroidono Didžiojoje Britanijoje. Prieš mane tik vienas pilotas buvo nuskridęs Anglijos — Australijos trasą: 10 000 mylių per 15 dienų. Aš norėjau ją nuskristi greičiau, bet giliausiai buvau patenkintas ir tuo, kad laimingai atskridau. Nustebino sutikimas Sidnėjuje: ore manęs laukė dešimties lektuvų eskortas, Meskoto aerodrome susirinko tūkstan-

čiai žmonių... Šito aš nelaukiau. Vėliau, būnant Naujojoje Zelandijoje, mano nerai visiškai pašlijo. Ir tur būt, ne todėl, kad tam būty atsiliepęs pats skridimas. Žinoma, ilgas skridimas vienam laikais buvo gana rizikingas dalykas. Tarpiniai tūpimai — pavojingi, sunku buvo iš anksto nustatyti, ar pavyks nutupdyti mašiną atskritinėje pievelėje, ar nebakstels ji kur nors nosimi; informaciją apie meteorologines sąlygas buvo nelengva gauti; skridimą sunkino ilgi ir nuobodūs pokalbiai su muitininkais ir kitais pareigūnais, rūpinimasis maistu ir degalaus. Visa tai reikėdavo atliki du kartus per dieną, dažnai ne vienoje šalyje. Léktuvo „Džipsi Mot“ kabina buvo atvira, ir aš po dylika valandų per dieną turėdavau atlaikti vėją, pučiantį iki devyniasdešimt mylių per valandą greičiu.

1931 metai. F. Cicesteris perskridęs Tasmanijos jūrą



SAVO LEGENDINE KELIONE JACHTA „DŽIPSI MOT-IV“ APLINK PASAULI FRENSIS CICESTERIS IŠGARSĖJO NE TIK SAVO TÉVYNÉJE ANGLIOJE, BET IR VISAME PASAULYJE.

NARSUMO IR NEPAPRASTOS VALIOS DÉKA ŠIS NEDIDELIO OGIO, GANA SILPNOS SVEIKATOS ŽMOGUS PERGALINGAI GRŪMÉSI NE TIK SU VANDENYNO STICHIA, BET IR KITAIS SUNKUMAIS. KRITISKIAUSIAIS GYYENIMO MOMENTAIS JIS SUGEBEDA VO JVEIKTI PATI SUNKIAUSIA — SAVE. TAI, MATYT, IR BUVO SIO ŽMOGAUS LEGENDINIŲ PERGALIŲ PRIEZAISTRIS.

KAI ŠI MEDZIAGA BUVO RUOSIAMA SPAUDAI, PASAULI APSKRIEJO LIODNA ZINA.

EIDAMAS 71 METUS, F. CICESTERIS SU „DŽIPSI MOT-IV“ ISSIRUOSÉ Į NAUJĄ ZYGĮ — KELIONĘ PER ATLANTA, KURI, DEJA, JAM BUVO PASKUTINÉ... ŠI KARTA, LIGOS PAKIRSTAS, F. CICESTERIS BUVO PRIVERSTAS NUTRAUKTI ZYGĮ IR GRĮZTI į PLIMUTĄ, KUR NETRUKUS MIRE.

SKAITYTOJAMS PATEIKIAME [KIEK SUTRUMPINTĄ] IDOMŪ F. CICESTERIO STRAIPSNI „NUGALÉK SAVE“.

Nusikamavau fiziškai, bet esu tikras, kad ne dėl to mano nervai pašilio. Visa ko priežastis — nervinis pervaigimas: netikėtai išpopularėjęs Australijoje, buvau priverstas bendrauti su tūkstančiais naujų pažiastamų.

Pradėjau vengti žmonių. Jei bevaikštiodamas pamatydavau priešais einantį žmogą, imdavau nerviskai drebėti.

Nerimavau, negalėjau rasti savo vietas. Nesulaukęs dvidesint devynerių, ėmiau ruostis naujam, kur kas sunkesniams skridimui. Sumaniau kelionę aplink pasaulį, kurios pirmasis etapas turėjo būti skridimas per Tasmanijos jūrą iš Naujosios Zelandijos į Australiją. Nuofolis, žinoma, nedidelis, maždaug pusé kelio per Atlanto vandenyną tarp Airijos ir Niuaudlendo, bet, turint galvoje mano „Džipsi Mot“ galimybes, jis buvo milžiniškas. Aš galėjau ji jveikti tik trimis šuoliais — laimei, pakeliui tacco dvi mažytės salelės. Tiesa, tupti šiose salelėse nebuvavo kur, o prašyti paruošti tūpimo taką net mėginti nevertėjo — lėktuvų ten nekada niekas nebuvavo matęs. Todėl aš ryžausi praversti „Džipsi Mot“ hidrolėktuvu.

Taip tai taip, bet iš pradžių reikėjo išmokti ji valdyti. Kadangi iki manęs niekas nebuvavo vienas leidėsis į tokį tolimal kelią, turėjau pačius nuspėsti, kaip priskrisiu tūpimo vietai, prisipiliu degalių ir pakiliu. Sunkiausia buvo aptikti vandenynę tas salėles.

Radiavigacinių įrengimų tada dar nebuvavo, ir aš sumaniau susidaryti, sekstanto padedamas, savą orientavimosi pagal Saulę sistemą. Taip dar niekas nemégino vesti lėktuvu net su įgula [kiek žinau, niekas ir vėliau nemégino, nes atsirado radijo prietaisai]. Mano sistema turėjo būti labai tiksliai: Lord Hau salelė tokia maža, kad aš galėjau nukrypti tik pusę laipsnio nuo starto vienos. Turėdamas

degalų tik devynioms valandoms (kelionė turėjo trukti astuonias valandas), aš jau nebūčiau galėjęs grizti ar dar kur nors skristi, jeigu neraščiau savo salelės.

Dvejus metus ruošiausi skridimui. 1930 metų pabaigoje, netekės vilnies dėl daugybės iškilusių kliucių, pasistatiau miške palapinę ir išgyvenau joje dvi savaites — kirtau mišką. Taip aš pamažu jveikiau netikėjimą savo jėgomis.

Pagaliau 1931 metais aš išsiruošiau į kelionę. Navigacinių sistema veikė puikiai, ir tai buvo didelis laimėjimas, nes ties Lord Hau šešo audra, ir aš galėjau jžiūrėti salą tik priskrindęs per penkias mylias. Pasakysiu — buvau laimingas. Didesnių ir labiau jaudinamų pergyvenimų, negu skrisdamas per Tasmanijos jūrą, iki to laiko nebuvau patyręs. Buvo laimingas ne tik todėl, kad sekmingai veikė mano sistema, bet ir todėl, kad man pavyko vienam su remontuoti mašiną po to, kai ją naktį paskandino audra Lord Hau salos lagunoje, kol aš miegojau ant kranto.

Viskas pavyko kuo geriausiai. Iš Sidnėjaus skridau toliau į šiaurę, norėdamas pirmasis vienas apskristi pasaulį. Nuskridau du tūkstančius mylių, praskridau Didžiųjų barjerų rifą, po to Naująjį Gvinéją, Filipinus, Kiniją, artėjau prie Japonijos. Cia štai ir buvo tas nelemtas tūpimas pakrantės prieplaukoje.

Japonams tuo metu visur vaidenos šnipai. Jtarė jie ir mane. Įsakė tūpti šioje mažytėje žvejų prieplaukoje ir tik joje. Šiauriniame prieplaukos krašte tacco elektros laidai. Pakilęs sekancia dieną į orą, aš tuo pat išrežiau į tuos laidus. „Džipsi Mot“ bloškėsi atgal, fanerinių korpusų perpovuosios vielos spyruoklė metė lėktuvą į prieplaukos sienelę. Reginys, reikia manyti, buvo puikus. Gaila, kad aš viso to nemačiau iš žemės...

Atgaudamas sąmonę tariau si jau miręs ir aname pasauliye besęs — priešas akis kažkokia nežemis raudona prietema. Pasirodė viskas daug paprasčiau — aš žiūrėjau į pasaulį pro krauso uždangą. Vėliau mano kūne suskaičiavo trylika žaizdų ir lūzimų.

Vėl prasidėjo išvermės išbandymas. Nors buvau gero-kai pavargęs, skrisdamas iki Japonijos, bet ne tai išsekino nervus. Mane pribagė pernellyg didelis japonų mandaguvas — jie virtinėmis éjo pro mano ligoninės lovą, kad pariekištu savo užuojautą.

Praėjus pusmečiui, jau Anglijoje aš vis dar negalėjau važinėti traukiniu, kas minute nesižvalgydamas pro langą, kad išitikinčiau, ar linija laisia, ar katastrofos neįvyks.

1951 metais nutariau rimtais gydyti akis. Esu didelis trumparegis ir sergu astigmatizmu. Normaliai matantiems žmonėms paaikinsiu: pažūrėkite į pasaulį pro smarkiai didinantį stiklą ir sužinosite, ką reiškia būti trumparegiu, o jeigu danguje vietoj vieno matote kelis ménulio plautuvus, sudėlus vienas ant kito, — tai jau astigmatizmas. Daugeliui karščiausiu mano svajonių nebuvuo lemfa išspildyti dėl blogo regėjimo. Dėl to aš nepatekau į laivyną. Malboro koledže, kur taip troškau žaisti regbi, manės vydavo iš aikštës. Ir teisingai, žinoma.

Paskui aš susižavėjau boksu ir devyniolikos metų norėjau tapti profesionalu. Bet apie kokią karjerą gali svaroti boksininkas, jei jis nemačto savo priešinko vyzdžių!

Vėliau blogas regėjimas vos nesužlugdė mano planų aviacijoje. Pačioje savo laukūno karjeros pradžioje aš gavau piloto mėgėjo teises su sąlyga, kad nešiosiu ypatingus aviacijos ministerijos pri-rašytus akinius. Paskui mėginiu gauti civilinio piloto teises, leidžiančias dirbtį komercinėse linijose. Bet joms

Frensis Cicesteris

gauti reikėjo nepriekaištingo regėjimo. Tik daug vėliau, po to, kai vienas perskridau iš Anglijos į Australiją, išsimties tvarka gavau šias teises.

1953 metais vėl pasiilgau vairo. Ši kartą nutariau imtis burbiavimo ir, kad greičiau išsigyčiau reikalingų įgūdžių, tuo pat leidaus į lenktynes vandenynę.

1957 metais aš plaukiojau jachta jau ketvirtą sezoną. Tai buvo niūrūs nesibaigiančių finansinių sunkumų metai.

1957 metų pradžioje aš pradėjau statyti naujają jachtą — „Džipsi Mot-III“.

1960 metais mano sveikata taip pagerėjo, kad aš galėjau startuoti labai sudėtingose burlaivių lenktynėse — pirmosiose transatlantinėse vienviečių lenktynėse. „Džipsi Mot“ startavo geriausiai.

1966 metais sumaniau naujają didelį žygį. Nutariau pamėginti trumpiausią laiku nauja jachta „Džipsi Mot-IV“ vienas plaukti aplink žemės rutulį, aplenkdamas tris žinomus iškyšulius: Gerosios Vilnies, Liuino (Australija) ir Horno. XIX amžiaus šeštajame dešimtmetyje šiuo keliu plaukė aukso, o vėliau vilnos ir grūdų pakrautai kliperiai iš Anglijos į Australiją ir toliau aplink pasaulį atgal į Angliją.

Mano tikslas buvo nuplaukti iš dviejų etapais, išbūnant žyroje po žimtą dieną kiekviename. Turėjau nuplaukti nesustodamas 14100 mylių iš pradžių ir 15500 mylių pa-skui.

Dabar, kai aš rašau šias eilutes, nuo mano kelionės aplink žemės rutulį praėjo metai. Visa, ką per tuos metus išgyvenau, patvirtina minėti: sveikata daugiausia priklauso nuo dvasinės žmogaus būklės.

Kai aš iplaukiau į Plimutą, galutinį savo kelionės tikslą, buvau išbuves žyroje simfā devyniolika dieną, beveik keturis mėnesius visiškai vie-nas.



JAUNUOLIAMS, SVAJOJANTIEMS APIE DANGU

NORAS ISMOKTI SKRAIDYTI, ISIJUNGTI J SPARNUOTU GIMTOSIOS PADANGES GYNÉJU RIKIUOTÉ — DAUGELIO TARYBI-
NIU VAIKINU SVAJONÉ. REDAKCIJA GAUNA NEMAZA VIDURI NIU MOKYKLU MOKSLEIVIŲ IR AUKSTUJU MOKYKLU STUDENTU
LAISKU, KURIUOSE KLAUSIAMA, J KOKIA AVIACIJOS MOKYKLÀ GERIAU STOTI, KADA REIKIA PADUOTI RAPORTA (PAREISKIMA),
KAD NEPAVÉLUOTUM. BŪSIMUOSIUS ABITURIENTUS DOMINA PRIÉMIMO J AUKSTASIAS IR VIDURINES KARO LAKUNU MO-
KYKLAS SÄLYGOS, MOKYMO LAIKAS, SUTEIKIAMA KVALIFIKACIJA IR DAUGELIS KITU KLAUSIMU.

REDAKCIJA SPAUSDINA PRIÉMIMO J KARO AVIACIJOS MOKYKLAS SÄLYGAS IR MOKYKLU ADRESUS.

J karines aviacijos mokyklas priimami vyrai — civilis jaunimas, kareiviai ir einamasis bei liktinés tarnybos seržantai iš visų kariuomenės rūšių, nepaisant tarnybos armijoje laiko, tinkamos mokytis mokykloje sveikatos ir sëkmungai išlaikę konkursinius stojamusios egzaminus.

Priimamų kandidatų j aviacijos mokyklas amžius nustytas nuo 17 iki 21 metų ir skaičiuojamas iki priémimo metų rugėjo 1 dienos.

Jaunuoliai, norintys įstoti j karos aviacijos mokyklas, paduoda pareiškimą rajono kariniam komisariatu gyvenamoje vietoje arba betarpiskai pasirinktos aviacijos mokyklas viršininkui iki balandžio 30 d.

Prie pareiškimo pridedami dokumentai, numatyti priémimo taisyklėse.

Mokslo baigimo pažymėjimo ir gimimo liudijimo originalai, jei nebuvo pridėti prie pareiškimo, o civiliams asmenims dar ir pasas, karinis bilietas arba prieregistravimo pažymėjimas priémimo komisių pristatoini asmeniškai, atvykus į mokyklą.

Laikyti stojamujų egzaminų arba su mokyklas iškvietimu kandidatai išvyksta nustatyta laiku su kariniu komisariatu kelialapiais arba su daliu vadų iškvietimais, kurie išduoda komandiruojamiesiems dokumentus nemokamai kelionei.

Kandidatai, atvykę į mokyklas, aprūpiami nemokamu maistu ir bendrabučiu.

Konkursiniai stojamieji egzaminai tiek KOP pilotų, tiek ir technikų mokyklose laikomi iš vidurinės mokyklas programos: matematikos (raštu ir žodžiu), fizikos (žodžiu), rusų kalbos ir literatūros (raštu).

Asmenys, baigę vidurinę mokyklą su aukso (sidabro) medaliu arba baigę specialei vidurinę mokyklą su

pasižymėjimu, stodami į aukštąjį karos aviacijos lakunų (šturmanų) mokyklą, laiko tik matematikos (raštu ir žodžiu) egzaminus. Išlaikius šio dalyko egzaminus labai gerai, kitų stojamujų egzaminų nereikia laikyti. Tie patys asmenys, stojantys į vidurinės aviacijos technikų mokyklas, priimami be stojamujų egzaminų.

Taip pat be stojamujų egzaminų į aukstasias ir vidurinės aviacijos mokyklas gali būti priimti asmenys, sëkmungai baigę pirmajį arba kitus atitinkamų profilių civilinių aukštųjų mokyklų kursus ir atitinkantys kitus reikalavimus, keliamus stojantiesiems į karos mokyklas.

Kandidatai, atsiusti mokytis su sąjunginiais komjaunimo kelialapiais, kuriuos išduoda komjaunimo rajonų ir miestų komitetai, junginių (dalių) politiniai skyriai, turi pranašumo teisę konkurse tarp abiturientų, gavusių vienodą skaičių balų iš profilinių dalykų.

Aukštosiose lakunų ir karinėse politinėse mokyklose mokslas trunka ketverius metus, vidurinėse aviacijos mokyklose — tręjus metus.

Mokydamiesi kursantai kasmet gauna dvielę savaičių atostogas ir mėnesio atostogas su nemokama kelione, mokslo metams pasibaigus.

Baigusiems mokyklą suteikiamas leitenanto arba techninės tarnybos leitenanto laipsnis ir išduodamas sąjunginio pavyzdžio diplomas, suteikiant lakuno inžinieriaus (šturmano inžinieriaus), kariuonku su aukštuoju išsilavinimu kvalifikaciją, baigus aukstasias mokyklas, o piloto techniko, atitinkamos specialybės techniko — baigus vidurinės aviacijos mokyklas.

PRIIMA KURSANTUS | PIRMAJĮ KURSA

KACINSKO aukštoji Lenino ir Raudonosios Vėliavos ordinai apdovanota A. Miasnikovo karos aviacijos lakunų mokykla. (Volgogradas, 10).

JEISKO aukštoji Lenino ordinai dukart Tarybų Sąjungos Didvyrio, TSRS lakuno kosmonauto V. Komarovo lakunų mokykla (Krasnodaro krašt., Jeiskas, 1).

CERNIGOVO aukštoji Lenino komjaunimo karos aviacijos lakunų mokykla (Cernigovas, 3).

CHARKOVYO aukštoji du kart Tarybų Sąjungos Didvyrio S. Gricevico aviacijos lakunų mokykla (Charkovas, 28).

BORISOGLEBSKO aukštoji karos aviacijos lakunų mokykla (Voronežo sritis, Borisoglebskas, 2).

TAMBOVO aukštoji M. Raskovos karos aviacijos lakunų mokykla (Tambovas, 4).

ORENBURGO aukštoji I. Polbino karos aviacijos lakunų mokykla (Orenburgas, 14).

BARNAULO aukštoji karos aviacijos lakunų mokykla (Barnaulas, 18).

BALASOVYO aukštoji karos aviacijos lakunų mokykla (Saratovo sritis, Balashovas, 3).

SYZRANÉS aukštoji karos aviacijos lakunų mokykla (Kuibyshevo sritis, Syzrané, 7).

VOROSILOVGRADO aukštoji Donbaso proletariato ka-

ro aviacijos šturmanų mokykla (Vorošilovgradas, 4).

CELIABINSKO aukštoji Raudonosios Vėliavos ordinai VLKJS 50-mečio karos aviacijos šturmanų mokykla (Celiabinskas, 15).

SARATOVO karos aviacijos lakunų mokykla (Saratovas, sritis, pašto skyrius Sokol).

TAMBOVO Lenino ir Raudonosios Vėliavos ordinai apdovanota F. Dzeržinskio aviacijos technikų mokykla (Tambovas, 6).

VORONEŽO karos aviacijos technikų mokykla (Voronežas, 42).

KALININGRADO karos aviacijos technikų mokykla (Kalinigradas, 23, sritis).

VASILKOVO Ukrainos Lenino komjaunimo 50-mečio karos aviacijos technikų mokykla (Kijevos sritis, Vasilkovas, 3).

PIRMOJI CHARKOVYO Raudonosios Vėliavos ordinai karos aviacijos technikų mokykla (Charkovas, 48).

ANTROJI CHARKOVYO Ukrainos Lenino komjaunimo karos aviacijos technikų mokykla (Charkovas, 45).

PERMÈS Lenino komjaunimo karos aviacijos technikų mokykla (Permè, 12).

AČINSKO karos aviacijos technikų mokykla (Krasnojarsko krašt., Ačinskas, 1).

IRKUTSKO VLKJS 50-mečio karos aviacijos technikų mokykla (Irkutskas, 36).



JAUNUOLI,

JEI MËGSTI AVIACIJÄ, DOMIESI AVIACIJOS TECHNIKA, TAVO GAMUMAMS PASIREIKŠTI, SVAOJNËMS IŠSIPILDYTI YRA PUIKIOS SALYGOS EKSPERIMENTINËJE SPORTINËS AVIACIJOS GAMYKLOJE PRIENUOSE.

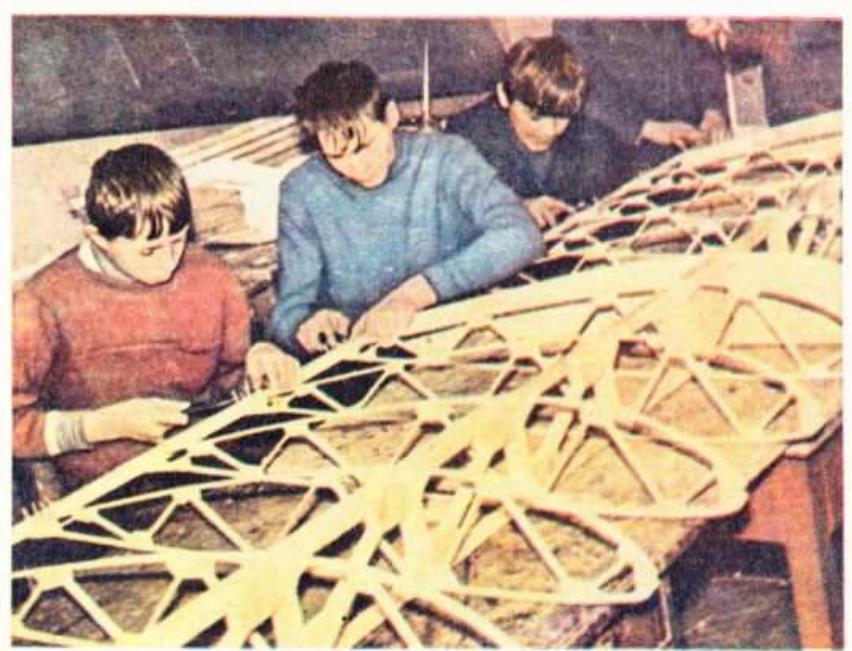
GAMYKLOJE KONSTRUOJAMI, STATOMI, BANDOMI SKLANDYTUVAI, MOTORIZUOTI SKLANDYTUVAI, KITA SPORTINËS AVIACIJOS TECHNIKA.

GABÙS JAUNUOLIAI SU GAMYKLOS STIPENDIJA SIUNCIMI MOKYTIS I ŠALIES AUKSTASIAS AVIACIJOS MOKYKLAS.

Kreiptis asmeniškai adresu: Prieinai, Keturių komunaru g-vé 3, Eksperimentinë sportinës aviacijos gamykla.

PRIIMAMI JAUNUOLIAI SU VIDURINIU IŠSILAVINIMU.

EKSPERIMENTINË SPORTINËS AVIACIJOS GAMYKLA



RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

Nemažai varžybų 1972 metais turėjo respublikos radio sporto mėgėjai. Beveik visose jie pasiekė gery rezultatus.

Metu pabaigoje buvo susumuoti radijo ryšio trumposiomis bangomis respublikos čempionato rezultatai. Geriausios komandos vardas teko Vilniaus radio komponentų gamyklos kolektyvinės radijo stoties UK2BBB ekipai. Ši kolektyvą sudarė P. Mikalajūnas, K. Šaltenis ir A. Šokurovas. Jie surinko 14861 tašką. Antrają vietą komandinėje įskaitoje užėmė Kauno Politechnikos instituto radijo stoties kolektyvas (12460 taškų), o trečiąją — Kauno dirbtinio pluošto gamyklos komanda, surinkusi 11868 taškus.

Tarybų Lietuvos radio sporto trumpabangininkų čempionu tapo tarptautinės klasės sporto meistras kaunietis A. Kregždė, dirbęs su stotimi UP2NK. Jis surinko 15477 taškus. Sidabro medalis teko taip pat kauniečiui sporto meistrui T. Misiūnui (stotis UP20X), surinkiam 13800 taškų. Trečiąją vietą ir bronzos medalį laimėjo pirmatyrininkas iš Kapsuko V. Andriuškevičius, dirbęs su stotimi UP2SA. Jo saskaitoje — 10404 taškai.



Nuo 1960 metų rengiamos tradicinės autoradio varžybos, pavadinimu „Baltijos jūra — taikos jūra“. Kasmet jos vyksta vis kitoje Pabaltijo respublikoje.

1972-ųjų metų pabaigoje šiuo gražių ir įdomių varžybų dalyviai rungtyniavo Tarybų Lietuvos kelias. Jie startavo Trakuose ir, įveikę daugiau kaip du tūkstančius kilometrus Vilnius, Aukštaitijos, Suvalkijos, Dzūkijos ir Žemaitijos keliais, baigė autoradio varžybas finišuodami Trakuose. Beje, ši kartą drauge su Pabaltijo respublikų komandomis varžybose rungtyniavo ir Maskvos, Leningrado bei Iževsko sportininkai.

Lenktynininkams teko demonstruoti meistriškumą knėto kilometrų atkarpu greičio rungtyste, įveikti tris žiedines trasas, esant sunkioms oro sąlygoms — rūkui ir pliksai. Visą trasą užbaigė tik trys ekipažai, mažiau kaip trečdalis startavusių. Iš vaizaviusių „Moskvitaičių“ ekipažų geriausiu rezultatu pasiekė Iževsko lenktynininkai sporto meistrų L. Morozovas ir L. Sudnevės.

„Volgomis“ labai sekmingai startavo mūsų respublikos autoralistai. Sporto meistrų J. Oleka ir R. Charūnas, atstovavę nepersonausių susikūrusių Jonavos „Azoto“ sportinių techninių klubui, užėmė pirmąją vietą ir iškovojo Pabaltijo autoradio čempionų titulą. Antrają vietą užėmė Kauno taksi parko ekipažas — sporto meistrų B. Balčiūnas ir S. Malinauskas, o trečioji vieta teko Vilniaus taksi parko autoralistams sporto meistrui E. Povilaičiui ir V. Giombockui. Idomu pažymėti, kad pastaruoju metu prizinius ekipažus pralenkė sportininkai, lenktyniavę mašinomis „Ziguli“.

Tarp sporto kolektyvų komandų geriausiai pasirodė Kauno taksi parko pirmoji ekipa, o tarp sporto klubų — Iževsko automobilių gamyklos sportininkai.

Tarp respublikinėje įskaitoje pirmąją vietą ir Pabaltijo autoradio 1972 metų varžybų nugalėtojų varda iškovojo Tarybų Lietuvos sportininkai. Šis laimėjimas apvainikavo gražias respublikos SDAALR sportininkų pergalę, pasiekta 1972-aisiais metais.



S. BRUNDZAI — GERIAUSIO ŠALIES LENKTYNININKO PRIZAS

Mūsų respublikos lenktynininkai laimėjo ne vieną gražią pergalę visasajunginėse ir tarptautinėse automobilininkų varžybose.

SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto instruktoriaus-metodininkas Stasys Brundza apdovanotas specialiu žurnalo „Ža ruliu“ prizu, kaip geriausias 1972 m. Tarybų Sąjungos lenktynininkas.

Kronika

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo 1972 metų gruodžio 16 dienos įsaku

TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininkui, triskart Tarybų Sąjungos Didvyriui Aleksandriui POKRYŠKINUI suteiktas aviacijos maršalo karinis laipsnis.



Tvirtėja ir plečiasi respublikos aviacijos sporto klubų techninė bazė. Daugelis klubų jau pasistatė modernius administracinis pastatus, anaguras.

Originaliai ir racionaliai administracinių patalpų ir aviacinės technikos laikymo prob-

lemų išsprendė alytiškiai. Aviacijos sporto klubo angaro antrajame aukšte įrengtos mokomoji klasės, o ant anagro stogo — komandinis punktas.

O. Krygerytės nuotrakojė — naujas Alytaus aviacijos sporto klubo angaras.

400 MILIJONŲ KELEIVIŲ

Praėjusiais metais visos pasaulyje aviacinės kompanijos pervežė apie 400 milijonų keleivių. Aviacijos katastrofose 1972 metais žuvo 1700 žmonių.

KAIP TAPTI LAKŪNU BE PRIEKAIŠTO

Norint išmokti gerai valdyti lėktuvą, reikia daug skraidyt. Bet užsienyje lėktuvo eksplamacija — brangus dalykas. Sugalvota idomu priemonė, kaip išvengti šių išlaidų. Tam padeda personalinis treniruoklis — kambarinis itaisas, imituojas visą skridimo proceso ir pačias sudėtingiausias situacijas. Dar kiti jį vadina „lėktuvu ant stalo“.

Šio treniruoklio gabaritai — 630×480×545 mm, sveria jis 16,7 kg ir maitinamas iš naminio elektros tinklo kintama 100 V srove, suvartoja 75 vetus. Treniruoklio panelyje prietaisai imituoją įvairius skridimo režimus, net prarandamas greitis, jeinama suktukan ir iš jo išeinama. Tai leidžia ištobulinti lėktuvo valdymo pojūčius, naudojant įvairias navigacines sistemas ir atliekant įvairius standartinius manevrus. Dirbant su treniruokliu, galima išmokti laiku pastebeti prietaisų parodymus, skrendant dirbtu su žemėlapiu. Vienas treniruoklio įrenginys, vaizduojas turbulentinę atmosferą, išmoko suvaldyti svaidomą lėktuvą.

KLIMATINIŲ TYRINĖJIMŲ KAMERA

Dabartiniai lėktuvai skaido aukščiuose su labai žemomis temperatūromis. Koks aukščio

poveikis medžiagoms, iš kurių pagamintas skraidantis aparatas?

Tam tikslui anglai pasistatė klimatinį tyrinėjimų kamerą. Jos skersmuo — 7,5 m, ilgis — 15 m. Joje bandomas lėktuvą ir sraigtasparnių konstrukcijas, vairų plokštumas, borto sistemos ir elektroninė aparatūra esant temperatūrei nuo -60 iki +60°C ir slėgiui iki 120 atmosferos, kas atitinka 24 kilometrus aukščio. Darbinė patalpa įrengta apvalkale, iš viršaus vésinamame purkšiant vandenį. Įrengimų svoris — 250 tonų. Kamera galima patalpinti lėktuvu dalj arba ištisą naišintuvą. Kamera gali imituoti ir saulės spinduliaivimą, naudojant infraraudonuosius ir ultravioletinius spindulius. Be to, ši kamera naudojama ir kaip tušumas rezervuaras aerodinaminiam vamzdžiu, norint kelioms sekundėms pasiekti 3 M greitį.

LAIMINGA KELEIVĖ

J keleivinį AN-24 lėktuvą, skrendantį iš Kijevo į Iavaną Frankovską, įlipo keleivė Viktorija Krištop. Ją pasveikino jūrynas tarybinis lėktuvų kūrėjas generalinis konstruktörius O. Antonovas. Pasirodo, kad ta diena įsimintina. Kijevo darbininkė buvo šimtmečio jorėjų keleivė, kuria skraidina AN-24. Per dešimtį metų šio tipo lėktuvai pergaibenė 100 milijonų keleivių, 1,5 milijono tonų krovinių ir pašto. AN-24 aptarnauja 800 avialinių tiek Tarybų Sąjungoje, tiek ir užsienyje.

AN-24 gerai pažįstamas ir Lietuvoje, ypač linijoje Vilnius—Kaunas—Palanga.

GAISRAI IR SRAIGTASPARNIAI

Brazilijoje, Sanpaulo mieste užsidegė 28 aukštų viešbutis. Ugnis užkrito kelią apacioniui, ir 380 žmonių susibūrė ant degenčio stogo. Laimė, kad čia buita sraigtasparnių aikštėles. Pagarbo atskrido 11 sraigtasparnių. Pirmasis sraigtasparnis, gaisrui prasidėjus, nusileido ant stogo, praėjus tik 40 minučių, nes tūpdymui labai trukdė tiršti dūmai. Visi žmonės buvo išgabentai.

VIRSGARIAI LÉKTUVAI IR OZONAS

JAV įvyko konferencija, kurios metu buvo mėginama ištirti virsgarsių transporto léktuvų skridimų įtaką žemės klimatui bei žmogaus organizmu.

Konferencijoje didžiausias dėmesys buvo kreipiamas į azoto oksidus, esančius reaktyvių variklių išmetamosiose dujose. Jie gali smarkiai pakenkti ozono zonai, saugančiai žemę nuo ultravioletinių Saules spindulių. Dėl to galimi dažnesni odos vėžio susirgimai, apakimas ir augalų fotosintēzės pakitimas.

Daktaras Folis ir daktaras Rudermanas (Kolumbijos universitetas) teigia, kad, sproges branduolinėms bomboms, į stratosferą pateko tiek azoto oksidų, kiek jų gali išmetti visi turimi virsgarsių transporto léktuvai, eksplloatuojant juos vienerius metus.

Konferencijoje buvo diskusijos parodė, kad svarbu išaiškinti, kurios iš 125 cheminių reakcijų, vykstančių stratosferos dujose, gali turė-

ti įtakos ozono skilimui, veikiant išmetamosioms reaktyvių variklių dujomis.

LÉKTUVAS „AX“

Kompanija „Nortrop“ ir „Feirčaild“ nepriklausomai viena nuo kitos projektuoja léktuvą „AX“. Léktuvas bus naudojamas kovai su antžeminiais objektais ir artimai žvalgybai.

Firmos „Nortrop“ léktuvu variantas buvo pavadintas „A-9A“, o firmos „Feirčaild“ — „A-10A“. Jau 1972 m. vasaros pradžioje abiejų léktuvų pavyzdžiai buvo bandomi gamyboje.

Šio léktuvo faktiniai techniniai duomenys numatomai maždaug tokie: apginklavimo svoris — 7260 kg, skridimo nuotolis — 450 km, esant 4300 kg apkrovimui, pakilimo distancija nuo 300 m iki 1220 m.

SIŲ DIENŲ ORO TRANSPORTAS

Tarp Niujorko ir Frankfurto (VFR) reguliarai skaido vokiečių įsigtas „Boeing-747 F“. Ji perveža 50% visų transatlantinių krovinių. Vidutinis vieno léktuvo pamamamas krovinių svoris — 80–90 tonų. Naudojami konteineriai, kurie pakraunami ir iškraunami mechanizmais. Standartinio konteinerio aukštis — 3,3 m. Léktuvu užtaisai — 28 konteineriai — sutalpinami per 87 minutes. Rankų darbas visiškai nereikalingas.

Toks kroviniinis „Boeing-747 F“ skaido šešis kartus per savaitę. Jo maksimalus starto svoris — 351 530 kg.

SKLANDYTOJAI SENOVĖS EGIPE!

1898 metais Egipte buvo rasta stilizuota skulptūrėlė iš figmedžio, vaizdavusi esą kažkokį paukštį. Senovinis radinys yra aptakių formos, jo sparnai nuleisti, o „lieemens“ gale yra vertikali detalė, primenant oro vairą. Ir štai neseniai Kaire profesorių Chalilas Mesichas, ištirinėjęs skulptūrėlę, priėjo išvadą, kad ji vaizduoja ne paukštį, o... miniatiūrinį

sklandytuvo modelį (nuotrauka viršuje).

Norėdamas patikrinti savo spėlionę, mokslininkas pagamino šio fariamo sklandytuvo modelį, visiškai atkartojęs senosios skulptūros „konstrukcinius ypatumus“. Ir šis „sklandytuvas“ sekmingai skraidė. „Jei daktaro Mesicho hipotezė pasivirtins, — rašo biuletenis „JUNESKO žinios“ — tai reikš, kad jau senovės egiptiečiai žinojo skridimo dėsnius.



Debesys ir žmonės

Dail. J. Petrauskas pieš.

PARAŠIUTININKAI... GREIČIAUSIAI

Iš nemechanizuotų sporto šakų atstovų didžiausią greitį išvysto parašiutininkai. Žemutiniuose atmosferos sluoksniuose, esant labiau išretejusiam orui, parašiutininkų greitis laisvai krentant pasiekia net 988 km val.

NAIKINTUVO „R-471“ PROJEKTAS

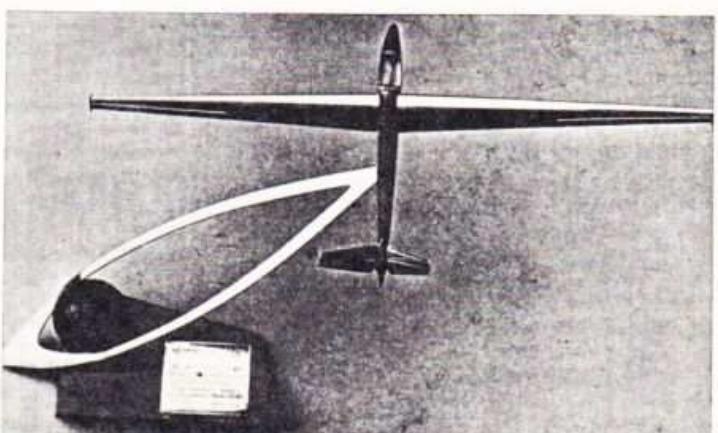
NATO šalys daug tikisi iš projektuojamo lengvo tipo naikintuvo „R-471“ (VFR). Ji numatomata pagaminti 1980-ųjų metų pradžioje.

R-471 — dvių variklių vienvietais léktuvas. Jo trikampio formos sparnas, sukoncetruotas léktuvu gale, sudaro su horizontalia uodegos plokštuma vieną visumą. Léktuvu pakilimo svoris bus mažesnis, negu 10 000 kg.

Naikintuvo konstrukcija sukurta, norint padidinti sparno lyginamą apkrovimą, o ne lyginamą trauką.

GENERALINIO KONSTRUKTORIAUS PRIZAS — VILNIECIUI

Kaip ir daugelis aviacijos konstruktoriai, Olegas Antonovas savo kelią į didžiąją aviaciją pradėjo nuo sklandymo. Šia sporto šaka jis domisi ir dabar. Prieš keletą metų jo iniciatyva buvo išteigtas pereinamasis prizas (nuotrauka apačioje) TSRS sklandymo pirmenybių 300 km greičio skridimo trikampiu nugalėtojui. Šis prizas praejusiais metais buvo įteiktas TSRS sporto meistrui vilniečiui Algimiliui Račiūnui.



SPARNAI

Kaina 30 kp.
Indeksas 76782



**JAUNUOLIAI, SDAALR AVIACIJOS SPORTO KLUBUOSE JŪS
GALITE IŠMOKTI SKRAIDYTI SKLANDYTUVAISS IR LĒKTUVAISS,
PARAŠIUTIZMO MENO, KONSTRUOTI AVIAMODELIUS.**

**AUTOMOTO, RADIJO SPORTO IR KITUOSE KLUBUOSE GALI-
TE ĮSIGYTI TECHNINIŲ SPECIALYBIŲ.**

SDAALR LIETUVOS TSR CENTRO KOMITETAS



El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

