



3
1973

SPARNAI



N. KORBUTO
BIBLIOTEKA IR ARCHYVAS

Nr. 3 6 9

Redakcinė kolegija: AN-
TAS ARBAČIAUSKAS, CES-
LOVAS BALČIONAS, ZENO-
NAS BRAZAUSKAS, PETRAS
BRUNZA, JONAS DOVY-
DAITIS, ALFONSAS JUŠKA,
ALEKSANDRAS JONUSAS,
BALYS KARVELIS, KAZYS
KILČIAUSKAS (atsakingas re-
daktoriaus pavaduotojas), DO-
NATAS KOSTIUKIČIUS,
BRONIUS OŠKINIS, VYTAU-
TAS PAKARSKAS, RIMANTAS
PILAUŠKAS, ZIGMAS POLI-
NAUSKAS, ALFONSAS PRANS-
KĖTIS, ALEKSANDRAS RA-
MANAUSKAS, VYTAUTAS
STRAIZYS, JUOZAS ZIJUS
[redaktorius], JONAS ZIBUR-
KUS.

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

232005 Vilnius, F. Dzeržins-
kio g-vė 3, 307 kamb., tel.
75-34-46.

Atiduota rinkti 1973.VII.5.
Pasirašyta spausdinti 1973.IX.3.
Tiražas 35,000 egz. 4 sp. lan-
kai, 7,54 leid. lanko. Kaina
30 kap. Spausdino LKP CK
leidyklos spaustuė Vilniuje,
Tiesos-1, LV 11304. Užsak.
Nr. 2964.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарный» («Крылья»)
Информационный бюллетень
Федерации
авиационного спорта
ДОСААФ Лит. ССР
На литовском языке
С «Sparnai», 1973.3.

VIRSELYJE — Tarybų Lietu-
vos XVII sklandymo pirmenv-
bių čempionė vilnietė Algi-
na Kryžanauskaitė-Arbačiaus-
kienė. A. JUŠKOS nuotr.

ŠIE jaunatviškos dainos
žodžiai skamba tarsi
priesakas. Darbas for-
muoja, auklėja žmogų,
ugdo kūrybinę iniciatyvą,
pasiryžimą, pareigos jausmą
kolektyvui, Tėvynei. Juk kiek-
viena pergalė, ar tai sukuriant
naują aviamodelį, ar įvei-
kiant rekordinius tolius — tai
ilgo ir atkaklaus darbo re-
zultatas.

Siekiant naujų pergalių,
aukštų sportinių rezultatų, ne-
abejotinai reikalingos ir žinios.
Todėl labai svarbu — moky-
tis, nuolat plėsti žinių akira-
tį, mokslo pagalba ieškoti
naujų darbo formų, naujų per-
galių aukštumų techninėje kū-
ryboje, praktinėje sportinėje
veikloje.

Aviacijos sporto klubų,
aviamodelistų būrelių prakti-
nėje veikloje darbas ir moks-
las bei kūrybinė iniciatyva —
neatskiriami. Prieš pradėdami
skraidymus lėktuvu arba
sklandytuvu, šuolius parašiu-
tu, aviacijos sporto klubų na-
riai kasmet išeina teorinio
apmokymo kursą, sužino ir
įsisavina mokslo ir aviacinės
technikos naujoves, ieško ir
randa būdų jų taikymui prak-
tikoje. Teoriniai užsiėmimai
nuolat rengiami ir aviamode-
listų būreliuose, kur kiekvie-
no mažosios aviacijos entu-
ziasto kūrybinei minčiai pasi-
reikšti yra neaprepiamų gali-
mybių, ypač raketų, kosmi-
nių aparatų modeliotojams.

Tačiau būtų vienpusiška,
kitais žodžiais tariant —
žvilgsnis tik į fasadą, o ne
perspektyvoje, — vertinti
aviacijos sporto klubų, avia-
modelistų būrelių veiklą tik
„praktiškumo matu“. Techni-
nių sporto šakų ir aviacijos
sporto klubams, aviamode-
lizmo būreliams tenka dide-
lis auklėjamasis vaidmuo.

Didelę įtaką turi kolekty-
vas, aplinka. Beveik visuose
respublikos aviacijos sporto
klubuose yra žymių sporti-
ninkų, sporto meistrų ir re-
kordininkų. Labai svarbu, kad
jie būtų pavyzdžiu jauniems,
naujai atėjusiems į klubą. Bū-
tina, kad kiekvienas naujokas,
žinotų ir suprastų tą neleng-
vą kelią, atkaklų darbą, dide-
lį ryžtą, meilę pasirinktai
sporto šakai, kolektyvo jėgą
ir draugiškumą, paramą ir
reiklumą, žodžiu, žinotų vi-
sus gyvenimiškus komponentus,
kurie padėjo sporto
meistrui pasiekti rekordus,
tapti čempionu.

Neįkainojamą auklėjamą-
jį poveikį turi susitikimai su
žymiais aviatoriais. Didžiojo
Tėvynės karo didvyriais, avia-
cijos sporto veteranais. Deja,
mūsųose dar nepakankamai
išnaudojamos šios jaunimo
patriotinio auklėjimo formos.
O juk yra visos galimybės,
ypač tada, kai vyksta klubų
varžybos, respublikos arba
miestų pirmenybės, pasikvie-
ti į savo būrį ir pirmąjį čem-
pioną, ir klubo veteraną, ir
žymų karo arba civilinės avia-
cijos lakūną, ir buvusį fronti-
ninką arba partizaną, Socia-
listinio Darbo Didvyrį arba
kitų sporto šakų pasaulio.

aviacijos sporto klubų lakū-
nų, parašiutininkų pasirody-
mai mūsų sostinėje rengiamų
švenčių metu.

Tačiau reikia pripažinti, kad
aviacijos sporto šventės, kiti
masiniai renginiai mūsųose
dar yra epizodiniai, neturi pla-
taus užmojo. Ir dėl to, matyt,
kalti ne tik aviacijos sporto
klubų darbuotojai, bet ir kitos
organizacijos. Kodėl, pavyz-
džiui, negalėtų padangėje de-
monstruoti meistriškumo lakū-
nai, sklandytojai arba parašiu-
tininkai tada, kai vyksta ir kitų
sporto šakų varžybos, sparta-
kiadų, žaidynių, jaunimo šven-
čių atidarymo iškilmės?

Arba štai kitas pavyzdys.

„DIRBK, MOKYKIS BŪKI TĖVYNEI N

Europos ar Olimpinių žai-
dynių čempioną. Pabūti su
tokiais žmonėmis, išsikalbėti,
sužinoti jų didelės gyvenimi-
škos patirties akcentus, iš-
girsti nuoširdžių patarimų —
didelis lobis.

Didelis vaidmuo, populiari-
nant aviacijos sporto šakas,
jų auklėjamasis poveikis ryš-
kus masiniuose renginiuose.
Ne kiekvienas gali stebėti
sklandymo, parašiutizmo arba
aukštojo pilotazo pirmė-
nybes, o organizuojamose
aviacijos sporto šventėse yra
visos galimybės, kad tūks-
tančiai žiūrovų galėtų gerėti
aviatorių meistriškumu. Gra-
žias tradicijas čia turi Šilutės,
Panevėžio, Naujosios Akme-
nės, Vilniaus aviacijos sporto
klubai. Pavyzdžiui, Šilutėje
rengiamas respublikinių spor-
to varžybų atidarymo iškilmė-
se visada dalyvauja, savo
meisteriškumą padangėje de-
monstruoja aviacijos sporto
klubo sklandytojai. Įdomias ir
turiningas aviacijos sporto
šventės, kurios sutraukia tūks-
tančius žiūrovų, moka organi-
zuoti Panevėžio aviacijos
sporto klubas. Jis nepasiten-
kina vien savo klubo sporti-
ninkų pasirodymais. Taip pat
pasikviečia į šventę sportini-
kus aviatorius iš Vilniaus,
Kauno. Įsimintini ir Vilniaus

„Sparnų“ puslapiuose iš-
spausdintame straipsnyje res-
publikinės turizmo ir ekskur-
sijų tarybos pirmininkas J.
Litvinas siūle organizuoti
trumpas ekskursijas: lėktuvais
moksleiviams, kurių metu jau-
nimas būtų plačiau supažin-
dinamas su skraidymu, para-
šiutizmu, sklandymu, ekskur-
sijos metu žvilgsniu iš oro pa-
matytų ir pasigrožėtų gimti-
nės vaizdais. Pavasarį, bai-
giantis mokslo metams, Vil-
niaus sklandymo klubas siūle
švietimo įstaigų darbuoto-
jams organizuoti tokias eks-
kursijas iš Vilniaus į savą
skraidymų aikštelę ir atgal, o
ten surengti moksleivių susi-
tikimą su sklandytojais bei
lakūnais, kurie parodytų lėk-
tuvus ir sklandytuvus, papa-
sakotų apie juos. Deja, mies-
to švietimo įstaigų darbuoto-
jai į tai pažiūrėjo abejin-
gai. O be reikalo. Dabar tas
amžius, kai žmogus veržiasi
vis toliau į erdves, ir jauni-
mui, ypač besimokančiam vi-
durinėse mokyklose, reikėtų
suteikti visas galimybes pa-
kilti į mėlyną žydrinę, pasi-
grožėti gimtuoju miestu iš
paukščio skrydžio, betarpiš-
kai susipažinti su aviacijos
technika ir aviatoriais. Tai ne

šaip sau pramoga, bet ir auklėjimas.

Viena veiksmingiausių jaunimo auklėjimo formų, turinti senas tradicijas, yra dalykiški ir draugiški ryšiai tarp broliškų respublikų sportininkų. Čia respublikos aviatoriai turi sukaupę kai kurį patyrimą. Į Tarybų Lietuvos sklandymo, parašiutizmo, lėktuvų sporto, aviamodelizmo čempionatus kviečiami broliškų respublikų sportininkai, socialistinių šalių aviatoriai, o mūsų šaliai dažnai svečiuojasi pas juos. Toks bendravimas padeda geriau pažinti vieni kitus, susidraugauti, stip-

būti visuomeninės veiklos aktyvistais. Šis raginimas rado gyvą atgarsį respublikos aviacijos sporto klubų narių, aviamodelistų, kitų techninių sporto šakų klubų narių tarpe.

Šie metai pažymimi jubiliejiniais įvykiais. Neseniai VDR sostinėje Berlyne įvyko X Pasaulinis jaunimo ir studentų festivalis, kuris pademonstravo pasaulio pažangaus jaunimo draugystę, antilimperialistinį solidarumą, siekimą aktyviai kovoti už taiką. Lapkritįje bus pažymėtas sklandymo sporto Tarybų šalyje penkiasdešimtmečio jubiliejus. Pastaroji data reikšminga visiems aviacijos sporto darbuotojams ir entuziastams. Visų uždavinys — kad tie renginiai, kurie buvo organizuojami, ruošiantis X Pasauliniam jaunimo ir studentų festivaliui, būtų neužmiršti, kad jie įgaity naują prasmę. Būtina sklandymo sporto mūsų šalyje jubiliejaus proga, ruošiantis jam, visuose aviacijos sporto klubuose, aviamodelistų būreliuose, kituose SDAALR kolektyvuose organizuoti susitikimus su žymiais aviatoriais, didvyriais, sklandymo sporto veteranais, čempionais ir rekordininkais, miestuose ir rajonuose rengti masines sporto šventes, sportinės aviacijos, sklandymo technikos parodas bei kitokio pobūdžio renginius. Deramas dėmesys turėtų būti skiriamas ir sklandymo sporto vystymo mūsų respublikoje parodomui, kurio kultivavimo Lietuvoje keturiasdešimtmetis buvo pažymėtas prieš metus.

Zmogus vis toliau veržiasi į erdves, kosmoso platybes. Kas žino, gal mūsų aviacijos sporto klubuose, aviamodelizmo, raketų modeliutojų būreliuose auga nauji cionkovskiai ir gagarinai, koroliovai ir tupolevai. Jaunimui Tarybų šalyje atviri visi keliai. Svarbu, kad jaunimas augtų tvirtas moraliai, užsigrūdinęs politiškai, ištikimas savo tarybinei Tėvynei, visada pasiruošęs ją apginti nuo priešų. Todėl jaunimo karinis patriotinis ir internacionalinis auklėjimas visada turi būti Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijų svarbiausiu ir ryškiausiu veiklos bruožu.

K. KILČIAUSKAS

TSRS SDAALR CENTRO KOMITETE

50 METŲ SKLANDYMO SPORTUI MŪSŲ ŠALYJE

1973 m. lapkričio mėn. sukaunks 50 metų, kai Koktebelėje (Krymas) Oro laivyno bičiulių draugija surengė pirmąsias sklandymo varžybas Tarybų šalyje. Nuo tada sklandymas pradėtas vystyti masiškai, tapo viena populiariausių, jaunimo mėgiamų sporto šakų.

TSRS SDAALR Centro komiteto prezidiumas priėmė specialų nutarimą pažymėti sklandymo sporto 50-čio jubiliejų. Mūsų šalies sostinėje Maskvoje, visose SDAALR aviacinio sporto organizacijose įvyks išskilmingi susirinkimai, skirti sklandymo sporto mūsų šalyje puses amžiaus jubiliejui pažymėti.

Nutarime pabrėžiama, kad visoms SDAALR organizacijoms, visiems aviacijos sporto klubams, mokomiesiems punktams būtina iš anksto sudaryti šiam jubiliejui pažymėti planus, ypač didelį dėmesį skirti pasiruošimui jubiliejui. Visuose aviacijos sporto klubuose būtina plačiai organizuoti paskaitas apie sklandymo sporto vystymosi kelią, draugystės vakarus, įvairaus pobūdžio varžybas, surinkti dokumentinę medžiagą ir įrengti fotostendus, rengti jaunimo pokalbius su sklandymo sporto čempionais ir rekordininkais, susitikimus su žymiais aviatoriais, sklandytojais, aviacijos sporto veteranais. Visa tai turi padėti toliau populiarinti sklandymą, plėsti šio sporto masiškumą ir meistriskumą.

Nutarime be kita ko sakoma, kad pasiruošimo jubiliejui laikotarpiu būtina rengti varžybas, kuriose sklandytojai pasiektų naujų pasaulio, Europos, šalies arba respublikos rekordų.

Sudarytas pasiruošimo jubiliejui ir jo pravedimo organizacinis komitetas. Pirmininku patvirtintas TSRS SDAALR Centro komiteto aviacinio ruošimo ir aviacijos sporto valdybos viršininko pavaduotojas D. Čiumičevas.



J. Kairys 1948 metais skraide Vilniaus aviacijos sporto klube. Lėkūnas veteranas neužmiršta skraidymų aikštelės Vilniuje ir dabar. Jis mėgsta susitikti su jaunais lėkūnais, pasiūnėkti, patarti jiems. Nuotraukoje kaip tik ir matome J. Kairį, besikalbantį su jaunu Vilniaus aviacijos sporto klubo lėkūnu J. Džiūzu (dešinėje). Pasakojimą apie aviacijos sporto veteraną J. Kairį skaitykite 8 psl.

UDINGAS"

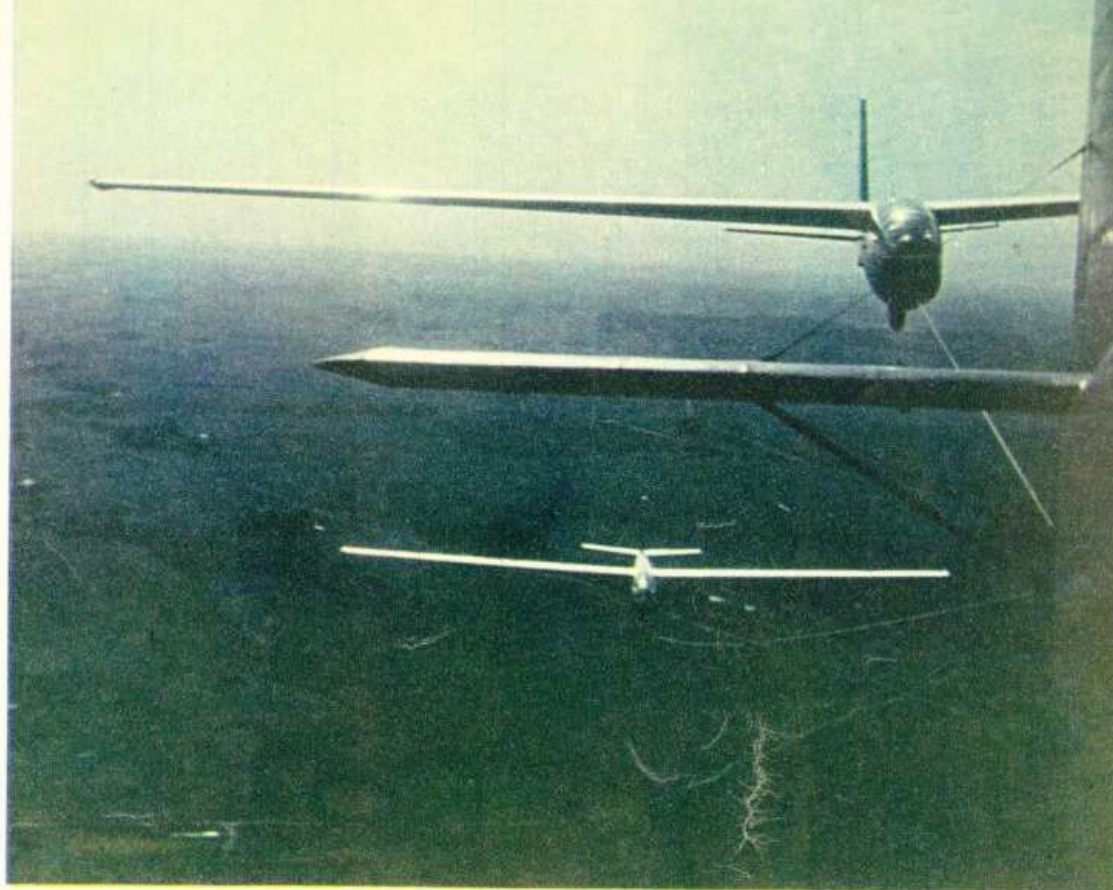
rina internacionalinius ryšius.

Kai Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvas pastatė pirmąjį šalyje sklandytuvą iš plastmasės, jį bandant dalyvavo ne tik geriausi respublikos sklandytojai, bet ir garsūs sklandymo sporto meistras iš Rusijos Federacijos ir Estijos. Toks bendravimas, tokia draugystė tarnauja bendram reikalui, padeda plėsti aviacijos sporto masiškumą, kurti ir tobulinti aviacinę techniką.

Respublikos komjaunimo organizacija, nuolat gerindama jaunimo internacionalinio ir karinio patriotinio auklėjimo poveikį bei efektyvumą, pastaraisiais metais rado patrauklesnį šio darbo formų. Čia labai svarbus vaidmuo tenka visasąjunginiam žygiui liaudies revoliucinės kovų ir darbo šlovės vietomis.

1973 metų žygis startavo Kryžkalnyje, prie monumento Tarybinei Armijai. Starto dalyviai paragino respublikos jaunimą trečiaisiais, lemiamaisiais penkmečio metais aktyviai dalyvauti socialistiniame lenktyniavime, stoti į spartaus darbo sąrgybą, tęsti geriausias ankstesnių kartų tradicijas, siekti naujų didelių pergalų darbe, moksle, sporte.

DEBESŲ KELIAIS VIRŠ GIMTINĖS



Sugrįžimas...

Paskutinę birželio savaitę anticiklonas, užslinkęs iš šiaurės vakarų, į Lietuvą atnešė gerą orą, kurio taip laukė mūsų bemotorio skridimo

meistrai, susirinkę į Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelę rungtyniauti Tarybų Lietuvos XVII sklandymo pirmenybėse.



1973 m. respublikos sklandymo čempionato nugalėtojas kaunietis L. Šupinsys

Autoriaus nuotr.

Po ilgo laukimo sklandytojai su dideliu ryžtu ir atkaklumu pradėjo varžybas. Jau pirmąją skridimų dieną sportininkai išskrido į 295 kilometrų greičio trikampių trasą. Tokios užduoties iki šiol pirmąją varžybų dieną niekada nebuvo. Beje, reikia pažymėti ir tai, kad šios sklandymo pirmenybės nuo ankstesnių skyrėsi dar ir tuo, kad visi 15 vyrų varžybų dalyvių šiuokart startavo aukštos aerodinaminės kokybės rekordiniais sklandytuvais: septyni — su „Foka-5“, penki — su „Kobra-15“ ir trys — su „A-15“. Kita varžybų naujovė — į posūkio punktus nebereikėjo vykti teisėjams — sklandytojai fotografavo posūkio punktus iš oro.

Greičiausiai su pirmuoju 295 kilometrų maršrutu susidorojo TSRS sporto meistras kaunietis Anatolijus Rozenbergeris — 4 val. 19 min. Antroji vieta atiteko taip pat kauniečiui daugkartiniam LTSR sklandymo čempionui L. Šupiniui — 4 val. 21 min. Trečiuoju buvo kaunietis S. Gečiauskas — 5 val. 08 min. Iš viso maršrutą tądien įveikė 9 sklandytojai iš 15 startavusių.

Moterys rungtyniavo sklandytuvais „Blanik“. Pirmąją dieną jos atliko 127 kilometrų greičio skridimą trikampių maršrutu. Nugalėjo vil-

nietė A. Kryžanauskaitė — 2 val. 29 min. Antroje vietoje liko vilnietė E. Sasnauskaitė — 2 val. 33 min., trečioje — kaunietė V. Bagdonienė, nuskrudusi 92 kilometrus. Kadangi moterų grupėje rungtyniavo tik trys dalyvės, tad joms varžytis nebuvo sunku. Po kiekvieno pratimo visos jų tapdavo prizininėmis. Po penkių pratimų jos prizines vietas pasiskirstė taip: pirmenybių nugalėtoja tapo A. Kryžanauskaitė, „Sidabras“ atiteko E. Sasnauskaitėi, o trečiąją vietą užėmė V. Bagdonienė.

Gana atkakli kova debesų maršrutuose vyko tarp vyrų. Antrąjį pratimą — 391 km greičio skridimą trikampių, kuris į respublikos čempionato programą buvo įtrauktas pirmą kartą, laimėjo vilnietis A. Račiūnas — 6 val. 44 min. Antras buvo taip pat vilnietis V. Mikalauskas, o trečiuoju — A. Šiožinsys [Kaunas].

Po to sekė du įprasti 103 km ir 129 km greičio skridimai trikampių. Ir vėl pirmavo vilniečiai. 103 km maršrute — A. Račiūnas, 129 km — V. Mikalauskas.

Penktąją skridimų dieną meteorologai žadėjo gerą orą. Varžybų organizatoriai ir teisėjų kolegija nutarė išbandyti dar vieną naujovę — vadinamąjį amerikonišką

pratimą, kuris dažnai praktikuojamas pasaulio sklandymo pirmenybėse. Mūsųose šis skridimas buvo numatytas tokiu maršrutu — Birštonas — Paluknė — Liškiava — Jurbarkas — Seredžius — Sasnava — Alytus. Pratimo taisyklėse pasakyta, kad kiekvienas sklandytojas savarankiškai planuoja savo skridimą taip, kaip jam atrodo geriau. Svarbu, skrendant laužytą liniją, „atsižymėti“ nurodytuose punktuose ir kuo toliau nusikristi. Neleidžiama grįžti tuo pačiu maršrutu, kuriuo jau buvo praskrista. Toliausiai — 387 km — tądien nuskrido kaunietis Vytautas Šliumba. Tačiau už pradžios jam buvo neužskaičiuota nemaža taškų. Tad pirmoji vieta atiteko kaunietui V. Ceponiui, nuskridusiam 362 kilometrus. Šiuo pratimu baigėsi XVII LTSR sklandymo pirmenybės, skirtos Tarybų Sąjungos sklandymo sporto 50-mečiui pažymėti. Absoliučiu LTSR sklandymo čempionu tapo inžinierius iš Kauno Liudas Šupinsys, daugiakovėje surinkęs 3439 taškus. Antroje vietoje — kaunietis A. Beržinskas — 3427 taškai, o trečioje vietoje liko praejusį metų LTSR sklandymo čempionas vilnietis A. Račiūnas — 3424 taškai. Sklandytojai per penkias varžybų dienas padangėje praleido net 534 valandas, iš viso nuskrisdami 17 tūkstančių kilometrų.

Respublikinės sklandytojų pirmenybės visada būna didelė šventė. Ne tik rungtyniaujantiems dėl medalių, bet ir visiems respublikos aviacijos sporto klubų sklandytojams. Pastarieji tuo metu pakyla į padanges virš savo skraidymų aikštelių ir, radijo bangomis sekdami čempionato dalyvių skrydžius, stengiasi lygiuoti į juos.

Kai paskutinėmis čempionato dienomis komandiniame punkte sekėme čempionate rungtyniaujančių skridimus, čia pat buvęs sklandymo sporto veteranas pastebėjo: „Šiandien skraido visa Lietuva...“

Taip, tą dieną Tarybų Lietuvos padangėje debesų keliais virš gimtinės tarsi gandrai nardė baltutėliai bemotoriai „paukščiai“ „Blanikai“, „Fokos“, „Kobros“ ir kiti, valdomi vilniečių ir alytiškių, kaunietų ir klaipėdiečių, panevėžio ir Jurbarko aviacijos sporto klubų sklandytojų. Klaipėdiečių maršrutai debesų keliais tęsėsi pro Kartėnų ir Plungės, panevėziečių — pro Seduvą iki Naujosios Akmenės, Kauno, Vilniaus ir

Jurbarko sklandytojų — pro Paluknę, Pociūnus, Liškiavą iki Vilkaviškio. Minėtų aviacijos sporto klubų sklandytojai rungtyniavo savo miesto arba klubo pirmenybėse.

Sėkmingai skraidė vilniečiai, paskyrę savo pirmenybes Vilniaus 650 metų sukakčiai pažymėti. Pirmenybėse dalyvavo 12 sklandytojų. Buvo atlikti šeši pratimai. Nuskrista daugiau kaip 7 tūkstančiai kilometrų. Pirmąją vietą ir teisę startuoti respublikinėse antros lygos sklandytojų varžybose iškovojo jaunas šios sporto šakos entuziastas E. Lasauskas.

Panevėziečiai įveikė 100 km, 200 km trikampiu bei 250 km skridimo į tikslą ir atgal maršrutus. Buvo rungtyniaujama ir 300 km greičio skridime trikampiu. Tačiau niekam nepasisekė įveikti pastarojo maršruto. Toliausiai — 270 km — nuskrido R. Balys, kuris ir tapo varžybų laimėtoju.

Varžybose rungtyniavo šeši sklandytojai. Trys jų įvykdė pirmo sportinio atskyrio, du — antro atskyrio ir vienas — sporto meistro normatyvus.

A. JUŠKA
TSRS sporto meistras

ANTROJOJE LYGOJE PAJĖGIAUSI KLAIPĖDIEČIAI

Sklandytojai beveik iš visų respublikos aviacijos sporto klubų dalyvavo Alytuje vykusiose Tarybų Lietuvos antros lygos sklandymo pirmenybėse. Iš viso į startą stojo 26 sportininkai. Puikių laimėjimų pasiekė Klaipėdos visuomeninio aviacijos sporto klubo atstovai. Sporto meistras P. Vaišvila tapo nugalėtoju, M. Baleika užėmė antrąją vietą, o A. Skurdenis bendroje įskaitoje buvo trečias. Pastarieji du šiose varžybose įvykdė po vieną normatyvą sporto meistro vardui gauti.

Klaipėdos klubo sklandytojai užėmė pirmąją vietą ir bendroje komandinėje įskaitoje, pralenkę tokių pajėgių, senas tradicijas turinčių aviacijos sporto klubų, kaip Vilniaus ir Kauno atstovus. Tikrai graži uostamiesčio sportininkų pergalė!

Moteryų varžybose pirmąją vietą užėmė Vilniaus sklandytoja R. Stašaitytė.



Vilniaus sklandymo pirmenybių nugalėtojas E. Lasauskas (kairėje) kalbasi su draugais po sėkmingo finišo



Sklandytuvai „Fokos“ ir „Kobros“ išrikiuoti startui

DĖMESĮ — TECHNINĖMS SPORTO ŠAKOMS

Birželio mėn. Vilniuje įvykęs Lietuvos TSR Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto plenumas apsvaistė karinių techninių sporto šakų vystymą mūsų respublikoje.

Plenume buvo pažymėta, kad visasąjunginėse ir tarptautinėse varžybose sėkmingai startuoja Tarybų Lietuvos automobiliininkai, į šalies rinkines taip pat kviečiami sklandytojai, šauliai, motociklininkai, gerai užsirekomenduoja radijo sporto mėgėjai. Šalies aukščiausioje lygoje dalyvauja dvi mūsų respublikos notobos

komandos. Dabar respublikoje yra beveik 750 karinių techninių sporto šakų sporto meistrų bei kandidatų į sporto meistrus

Tačiau, apskritai, pasirežė plerumo dalyviai, tiek meistriskumu, tiek masiškumu vis dar atsiliekame nuo daugelio broliškų respublikų. Visasąjunginėje techninių sporto šakų spartakidoje mūsų respublikos atstovai tebuvė vienuoliktą.

Plenumo priimtame nutarime numatyti būdai iškeltiems trūkumams pašalinti.

PAS JURBARKO AVIACIJOS SPORTO ENTUZIASTUS

PLATUS žalias Nemuno slėnis. Jo pakraštyje ūžia „Herkulesas“, vy-niodamas trosą, kurio traukiamas sklandytuvas vis greičiau ir greičiau bėga ly-q'ia p'eva, paskui staigiai pa-kelia nosį ir strėle neria į dangaus žydrinę.

Taip prasideda skraidymai, kiekviena jurbarkiečių sklan-dytojų darbo diena...

Jurbarko aviacijos sporto klubas gyvuoja nuo 1958 metų. Ilgą laiką klubas veikė visuomeniniais pagrindais. Žinia, nesant sumanuso šeimininko, Jurbarko sklandyto-jai daug ko negalėjo nuveik-ti, nors ir gerų norų buvo, ir jaunų rankų užteko.

Nuo praėjusių metų į klubą atėjo dirbti naujas viršininkas, žinantis aviaciją, baigęs karinę aviacijos mokyklą, tu-rintis gyvenimo patirties. Taip sakanti, žmogus suprantantis, energingas. Jurbarkiečiai avia-cijos sporto entuziastai pri-pažįsta, kad naujasis viršininkas J. Baltrušaitis ir darbą organizuoti moka. Jam va-dovaujant, jau išaugo naujas erdvus klubo pastatas.

— Tai vis šefuojančios or-ganizacijos nepamiršta mūsų. Labai daug padeda. Nerūdi-nių statybinių medžiagų gamykla ir Jurbarko tarpkolūkinės statybos organizacija. Jų padedami pasistatėme klubą.

išsiasfaltavome kiemą, takus. Nerūdinų statybinių medžiagų gamykla netgi automatinę klubui perdavė, — pasakoja J. Baltrušaitis.

Dabar, pasistačius klubą, jurbarkiečiai turi geras dar-bo sąlygas. Klube yra šviesi, didelė klasė, nauji patogūs suolai, daug vaizdi-nių priemonių. Viskas įruošta taip, kad būtų jauku ir patogų dirbti. Po visu klu-

NE

NUSIRAMINTI, O ŽENGTI PIRMYN



Jaunasis sklandytojas Edmundas Pigega vikriai darbujasi ir su „Herkulesu“

bu įrengtos patalpos sandė-liams. Klubo vadovas pagal-vojo ir apie pačius jauniausius aviacijos entuziastus — aviamodelistus. Viename iš kambarių numato jiems įreng-ti dirbtuvę.

Jau ne pirmi metai tęsiasi bičiulystė tarp Jurbarko sklandytojų ir aviamodelistų. Mažosios aviacijos mėgėjai nuolat papildo sklandytojų gretas. Šiemet klube pradėjo

sklandyti vienuoliktokai K. Kaučikas, G. Košuba, D. Laurinavičius. Klube technikos užtektinai: keli sklandytuvai „Blanikai“, du sklandytuvų išvilktuvai „Herkulesai“, du sunkvežimiai, traktoriai. At-einančią žiemą Kauno avia-cijos sporto klubas žada ap-mokyti porą žmonių skraidyti lėktuvais. Tada sklandytu-vus į orą bus galima kelti lėktuvais, nereikės vargti su kaprizingu „Herkulesu“ ir trūkinėjančiais trosais.

Tačiau, kad būtų apstu Jurbarko aviacijos sporto klube sklandytojų, nepasakysi — keturiolika vaikų ir vie-na mergina. Rajone, kur yra keletas gamyklų, daug įstai-gų, o Jurbarko mieste net dvi vidurinės mokyklos — lyg ir mažoka būtų.

Pasirodo, kad anksčiau, kol klubas neturėjo nei eta-tinio viršininko, nei geros techninės bazės, pagaliau ir paties klubo pastato nebuvo, daugiau jaunimo rinkdavosi. Vien merginų buvo septy-netas. Keista, kad jaunuoliai, atlikę visus „juodus“ darbus, dabar neberodo entuziazmo skraidyti. Išsikalbėjus su kai kuriais iš jų, paaiškėjo, kad būta priežasčių, daugelį ku-rių, gal būt, subjektyviai vertino ir naujasis viršininkas. J. Baltrušaitis aiškinimu, dalis buvusių sklandytojų, pagal sklandymo nuostatus turintys galimybę skraidyti, pase-no, kita dalis — nelankė teo-rinių užsiėmimų, merginos — ištėkėjo...

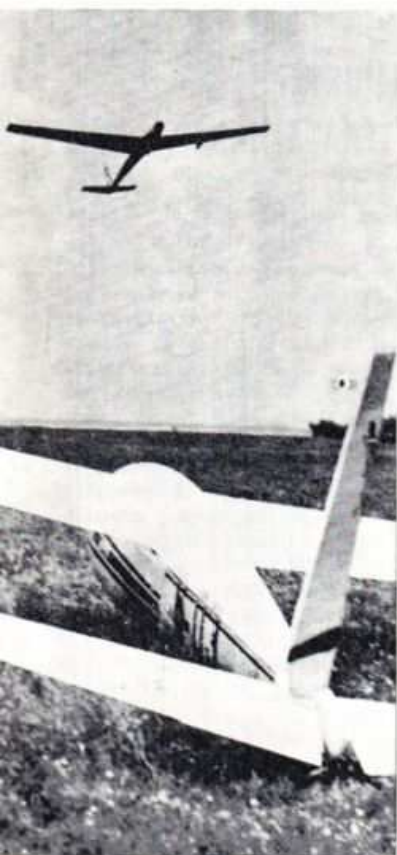


Laisvalaikio minute. Pirmas iš kairės — klubo viršininkas Jonas Baltrušaitis

A. Jankaus nuotr.

Viskas gal ir taip. Laikas nestovi vietoje. Bet juk negalima užsidaryti siaurame ratelyje. Daugeliui klubų, kaip Biržų, Alytaus ir kitiems, tokios priežastys nebūna kliūtys darbui, sklandymo sporto masiškumui plėsti. Jurbarkiečiai, ir ypač naujasis klubo viršininkas neturėtų pamiršti, kad jų, kaip ir kitų klubų, pareiga ne tik išmokyti jaunuolius skraidyti, bet ir ruošti juos tarnybai Tarybinėje Armijoje. Todėl Jurbarko aviacijos sporto klubui vertėtų rimtai pagalvoti apie sklandytojų gretų didinimą. Nereikėtų pamiršti ir merginų. Juk ne vienas pasaulio rekordas priklauso moterims! 1973-ieji metai — lemiami devintojo penkmečio metai. Visoje šalyje vystomas socialistinis lenktyniavimas. Kodėl jurbarkiečiams neišskvietus kaimyninių klubų, pavyzdžiui Šilutės, socialistiniam lenktyniavimui, kodėl neparungtyniavus draugiškose varžybose su kitų klubų sklandytojais, nepasimokius vieniems iš kitų. Neabejotina, tada ir darbas sektųsi geriau, ir rezultatai būtų geresni. Norėtusi matyti Jurbarko aviacijos sporto klubo sklandytojus jau turinčius sportinius atskirus, o svarbiausia — dalyvaujant ne tik klubo, bet ir respublikinėse sklandymo varžybose.

L. BUNKIENĖ



Jurbarko aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelyje

REIKIA MIKLIŲ PIRŠTŲ IR VALIOS

Kad moterys būtų sklandytojos, parašutininės, netgi lakūnės — tapo įprasta. Bet kad moterys žavėtųsi mažąja aviacija — ne taip jau dažnas reiškinys. Žinia, joms ir šiaip visokių darbų bei rūpesčių šeimoje per akis. O aviamodelizmas reikalauja laiko...

Reda Grybienė, 1962 metais tik baigusi Kauno technologinį technikumą, gavusi paskyrimą į Jurbarko vidurinę mokyklą, nei galvoti negalvojo apie mažąją aviaciją. Bet jauną mokytoją, vadovavusią praktikos darbams, mokyklos direktorė įkalbėjo suburti aviamodelistų būrelį. Iš pradžių R. Grybienė nenorėjo sutikti, sakė nieko neišmananti apie modelius. Tačiau... ryžosi. Juk baldų technologo specialybė, kurią ji įsigijo technikumė, irgi reikalauja miklių pirštų kaip ir aviamodelizmas.

— Iš pradžių sunku buvo, — prisimena mokytoja. — Ir su fizikais konsultuodavausi ir sklandytojų pagalbos šaukdavausi, kol pati pramokau.

Valia ir atkaklumas padėjo R. Grybienei. Kartą pažadėjusi mokyklos direktorei, ji trauktis nenorėjo. Ir stengėsi. Kartais ir namai neapruošti likdavo, ir šeimoje nepatenkinti būdavo, kai prieš varžybas užsisėdėdavo su aviamodelistais iki vėlomos.

PAS JURBARKO AVIACIJOS SPORTO ENTUZIASTUS



Jaunieji Jurbarko aviamodelistai su savo vadove mokytoja R. Grybiene

Pradėję nuo pačių paprasčiausių popierinių modelių, R. Grybienės aviamodelistai palaipsniui perėjo prie vis sudėtingesnių ir sudėtingesnių. Kruopštus darbas ir geri norai netruko atnešti pelnytą atpildą. 1965 metais R. Grybienės vadovaujami aviamodelistai pateko į respublikines varžybas.

— Tai labai pakėlė vaikams nuotaiką, o man atnešė taip reikalingą pasitikėjimą, — pasakoja mokytoja.

Varžybose teko bendrauti su patyrusiais aviamodelistų būrelių vadovais, kurie mielai konsultavo, patarė. Ir vaikai turėjo su kuo palyginti savo modelius, įsigijo draugų, su kuriais keitėsi brėžiniais, medžiagomis.

Redai Grybienei pasidarė lengviau. Berniukai ūgtelėjo, tapo išradingesni, o jų modeliai — sudėtingesni, tvirtesni. Respublikinėse aviamodelistų varžybose pradėjo dalyvauti kiekvienais metais. G. Košuba ir E. Pigaga gavo antrą sportinį atskyrį.

— Košubą tiek užvaldė aviacijos „liga“, kad šiemet, baigęs vidurinę, nutarė stoti į Rygos civilinės aviacijos inžinerinį institutą, — ne be pasididžiavimo pasakoja mokytoja.

Keletas Redos Grybienės auklėtinių tapo sklandytojais. Tai vienuoliktokai D. Laurina-

vičius, E. Pigaga, G. Košuba. Mokytojai malonu, kad jos rūpesčiu vaikinai įgiję pirmąsias žinias apie lėktuvus, pamilo drąsiųjų sportą. Tai lyg atpildas už ilgąs valandas, praleistas prie modelių brėžinių, besigilinant į aerodinamikos paslaptis.

Šių metų sausyje Jurbarko atvėrė duris nauja vidurinė mokykla. Į ją švietimo skyrius perkėlė dirbti Redą Grybienę.

— Gaila buvo skirtis senojoje mokykloje su įgudusiais modelių kūrėjais. Čia teko pradėti viską iš naujo. Tačiau dabar po dešimties metų praktikos aviamodelizmas manęs nebegąsdina, — sako ji.

Ir tikrai, naujojoje Jurbarko vidurinėje mokykloje maloniai nuteikia jauki, didelė dirbtuvė. Čia visur jaučiama patyrusios, rūpestingos vadovės ranka: gražiai sukabinti modeliai, tvarkingai sudėlioti brėžiniai, atskiros detalės. Du kartus per savaitę į šį kambarį susirenka dvi dešimtys smalsių berniukų, svajojančių apie lėktuvus.

Bėgs metai, į mokytojos R. Grybienės rūpestingą globą ateis vis nauji ir nauji berniukai, kurių gal ne vieno gyvenimo tikslu taps aviacija.

L. ZILINSKAITĖ

SKLANDYTOJAI GRĮŽO SU MEDALIAIS

Pirmosiomis rugpjūčio dienis Oriole vyko Tarybų Jungos 35-asis sklandymo čempionatas. Jame rungtyniavo 39 sportininkai, atstovavę šimt komandų. Sėkmingai pasirodė Lietuvos komandos: sklandytojai kaunietė Regina Armutė, vilniečiai Algis Račiūnas ir Vidas Mikalauskas. Aspublikos rinktinė bendrojo komandinėje įskaitoje užėmė trečią prizinę vietą (6251,350 taškų). Nugalėjo Maskvos komanda (6838,10 tašk.). Antroje vietoje — TSRS sklandytojai (6838,110 tašk.).

Pagrįtinai rungtyniavo mūsų respublikos sklandytojai ir ismeninės varžybose. R. Garmutė iškovojo šalies čempionės aukso medalį skridime 200 km trikampių, pralenkusi šioje rungtyje net viešiolika sportininkų. Su medaliu grįžo ir A. Račiūnas. Jis užėmė trečiąją vietą 322 km tuotolio skridime ir buvo aplovanotas bronzos medaliu.

Pirmąsias vietas dviejuose ratimuose užėmė ir respublikos vyrų komanda: 200 km ridime trikampių ir 322 km uotolio skridime.

Absoliučią Tarybų Sąjungos empionų titulą ir aukso edalius iškovojo maskvieis J. Kuznecovas ir RTFSR portininkė T. Zagainova. Mū-

sų sklandytojai užėmė tokias vietas: R. Garmutė — ketvirtą, A. Račiūnas — dešimtą, V. Mikalauskas — dvyliktą.

PIRMOSIOS VIETOS PABALTIO VARŽYBOSE

Vilniaus apylinkėse buvo surengtos Pabaltijo respublikos aviamodeliuotojų varžybos laisvo skridimo modeliais. Pagrįtinai rungtyniavo mūsų respublikos sportininkai. Pabaltijo čempionų vardus iškovojo vilniečiai V. Silickas ir N. Zviagincevas. Toliausiai iš visų skrido V. Silicko taimerinis lėktuvo modelis ir N. Zviagincevo sukurtas lėktuvo modelis su gumos varikliu.

Sėkmingai pasirodė respublikos aviamodeliuotojai ir komandinės varžybose. Jie nugalėjo lėktuvų su gumos varikliais ir taimerinių lėktuvų modelių klasėse. Šie laimėjimai užtikrino Lietuvos aviamodeliuotojams pergalę ir bendroje komandinėje įskaitoje.

NAUJI PASAULIO REKORDAI

Prieš dešimtį metų šiauliečio sporto meistro Petro Motiekaičio sraigtasparnis modelis su gumos varikliu „Libele-4“ nuskrido 889 metrus. Šis rezultatas buvo pirmasis P. Motiekaičio pasiektas pasaulio rekordas. O štai liepos 31 d. Vilniuje surengtoje aviamodeliuotojų varžybose

P. Motiekaičio sukurtas naujas sraigtasparnis modelis su gumos varikliu „Libele-11“ nuskrido 5107 metrus ir žymiai viršijo iki tol Ukrainos sportininkui V. Kramarenkai priklausiusį pasaulio rekordą (4653 m). Tai penkioliktas šiauliečio sporto meistro Petro Motiekaičio pataisa aviamodelizmo pasaulio rekordų lentelėje.

Tris naujus pasaulio rekordus pasiekė lakūnas bandytojas Tarybų Sąjungos Didvyris A. Fedotovas. Serijiniu lėktuvu JE-266 jis pakilo į 36240 metrų aukštį. Kitas du pasaulio rekordus prietaisai užtikrino, kai A. Fedotovo valdomas lėktuvas JE-266 su vieno ir dviejų tonų kroviniais pakilo į 35200 metrų aukštį.

AVIATORIŲ SPARTAKIADA

Lietuvos civilinės aviacijos valdybos darbuotojų respublikinės spartakiados finalinėse varžybose rungtyniavo 300 sportininkų. Geriausiai pasirodė vilniečiai. Varžybose 200 žmonių išlaikė PDG normatyvus, o apie 100 sportininkų tapo atskyrininkais.

J. GAGARINO MEMORIALO VARŽYBOS

Mюнcheno Olimpinų žaidynių aukso medalių laimėtojai Tarybų Sąjungos krepšininkai, pasaulio čempionai Jugoslavijos krepšinio meistrai,

o taip pat Čekoslovakijos, Suomijos ir Tarybų Lietuvos rinktinės bei TSRS jaunimo komanda rungtyniavo rugpjūčio 2—6 dienomis Vilniuje vykusiame pirmojo pasaulio kosmonauto Jurijaus Gagarino memorialo ketvirtosiose varžybose. Aidint gerai žinomos dainos „Iki starto — 14 minučių...“ melodijai, prasidėjo iškilmingas varžybų atidarymas, jų uždarymas ir nugalėtojų apdovanojimas. Iškilmių metu naujuosiuose Vilniaus Sporto rūmuose, skambant kompozitorės Pachmutovos dainai „Koks jis vaikinys buvo!“, sportininkams, tūkstantiems žiūrovų buvo pademonstruoti dokumentinių filmų apie Jurijaus Gagarino gyvenimą, jo pirmąjį skrydį į kosminę erdvę epizodai.

Nugalėjusi visus varžovus, pirmąją vietą turnyre ir krikštolinę J. Gagarino taurę iškovojo Tarybų Sąjungos rinktinė. Sekančias vietas komandos pasiskirstė taip: 2. Čekoslovakija, 3. Jugoslavija, 4. Lietuva, 5. TSRS jaunimo komanda, 6. Suomija. Vsiems krepšininkams buvo įteikti J. Gagarino atminimo medaliai, o prizinių vietų laimėtojams dar ir specialūs medaliai (atitinkamai aukso, sidabro ir bronzos). Tarybų Lietuvos komanda nugalėjo Suomijos rinktinę ir mūsų šalies jaunimo komandą.

DVISPARNIU PO-2

SUSIPAŽINKIME SU VETERANAIŠ

Apie aviaciją kalbamės seime Aukštaitijos miške. Juos Kairys ką tik taikliai sūviu aguldė briedį. Ir šiandien s bus medžioklės karalius, aip tai ne sykį jau atsitiko... ef mudviejų žvilgsniai gauo viršum nuskrendantį lėktuvą. Seno aviatoriaus širdysuvirpo dar viena styga. ak jis buvo vienas iš šešių struktorių, kurie 1948 meis apmokė Vilniaus aviacijos sporto klubo pirmosios aidos lakūnus.

Tai buvo prieš dvidešimt enkerius...

— Kluban įstojau 1947 metais, — pasakojo veteranas. — Atečiau tiesiai iš stovybos aikštės, vos sužinojau, kad yra gauti šeši lėktuvai PO-2. Ar nepamiršau skraidyti? Pertrauka nemazė — septynetas metų. Tačiau ia jau radau būrelį aviatorių, daugiausia buvusių frontininkų: Nagorną, Vinogradovą, Podurujevą, Rogovicką, Musatovą. Vsiems knieti rairalazdė ir lėktuvas... klubo viršininkas Tarybų

Sąjungos Didvyris F. Seliverstovas, buvęs lakūnas turmuotojas, skraidęs lėktuvu IL-2, sypsodamasis pasakė: „Rytoj važiuosime aerodroman. Susipažinsite su lėktuvu...“ Zinojau, kad teks atlikti kontrolinius skridimus, kurie nulems mano, kaip instruktoriaus, likimą. Tiesa, prieš karą pilotu buvau išskraidęs apie 400 valandų, vairavau bent 11 lėktuvų tipų. Turėjau vieną avariją...

— Buvo velnioniškai linksma, — prisiminė J. Kairys. — kad po gana ilgos pertraukos, kaip pilotas nusirūdijau. Įgūdžiai atsinaujinu. Neskraidymas — pats didžiausias aviatoriaus priešas!

PO-2 suposi Vilniaus danguje. J. Kairys skubino įsi-skraidyti, kad su mokiniais ore būtų lengva ir paprasta. Jis gavo pirmąją grupę ir PO-2, pažymėtą Nr. 1.

— Prieš dvidešimt penkerius, — prisiminė J. Kairys, — mokyimo metodika buvo savita, taip vadinama „KULP“. Instruktoriai reikėjo su mokiniais nemaza pa-

dirbėti žemėje. Mano grupėje buvo moksleivė Eglė Kupstaitė ir dar septyni vyrukai: būsimasis mokytojas Vaitkevičius, Vecka, jaunas fotografas Vasauskas ir kt.

Prasidėjo įtemptos dienos — kilimai ir tūpimai, planiravimas, posūkiai... Galop — kontroliniai skridimai su vyresniojo instruktoriumi.

Savarankiskai skristi instruktorius J. Kairys išleido aštuonis mokinius. Panašiai buvo ir kitose penkiose grupėse.

Išleidus dvi kursantų laidas, Vilniaus aeroklubas buvo reformuotas, užsiiminėjo tik sklandymu ir parašiutizmu. Motorinio skraidymo instruktoriai išsisklaidė kas sau. J. Kairys nuėjo į medžioklės sritį, ir jau daug metų dirba Vilniaus medžiotojų draugijos vadovu. J. Nagornas — Lietuvos civilinės aviacijos valdybos viršininko pavaduoto-

jas. Kiti instruktoriai išvažinėjo į kitus klubus.

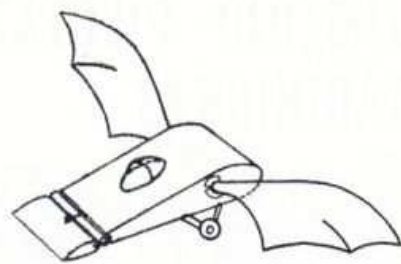
Pirmosios laidos mokiny s P. Artamazovas ir šiandien vairuoja TU-124, skraidydamas iš Vilniaus į Maskvą, Kaukazą ir kitur. Ilgokai aeroklube skraidė P. Marčiulionis, įvyk-dęs TSRS sklandymo sporto meistro normatyvus.

Iš šios pirmosios laidos išsiskyrė Zigmas Polinauskas, buvęs J. Nagorno grupėje, dabar Vilniaus aviacijos sporto klubo viršininkas. Jis jau išskraidęs 5000 valandų, yra pirmos klasės lakūnas, TSRS sporto meistras, atlikęs 748 šuolius parašiutu. Dabar jis pats moko jaunos lakūnus, kurių rikiuotė, pradedant nuo 1970 metų, vėl sparčiai didėja.

— Tolima pradžia turėjo savo prasmę. Šiandien ji duoda puikius vaisius. — paikė pokalbį aviacijos veteranas Juozas Kairys.

M. RAGAZIUS

AR SKRIS PLASNOKLIS



Sena žmogaus svajonė — skraidyti sparnais, kaip paukščiai. Jau penki šimtai metų kai intensyviai tyrinėjamas skraidymas plasnnojant. Šią gamtos paslaptį bandė atskleisti dar Leonardas da Vinčis, Niutonas, Edisonas. Ir šiandien šią temą stengiasi išnairplioti ištisi plasnnojamo skraidymo entuziastų kolektyvai, daugelio šalių mokslininkai.

Kodėl stengiamasi išrasti aparatą su planuojančiais sparnais? Juk šių dienų lėktuvai ir greitai, ir patogūs.

Tyrinėtojai nustatė, kad plasnoklis, jeigu jį pavyktų pastatyti, būtų daug naudingesnis už lėktuvus, nes šio tipo aparatai ekonomiškiau kuro atžvilgiu, labai manevringi, skraidyti jais nepavojinga, jiems pakilti ir nusileisti nereikia specialių aikštelių. Šiais aparatais galima išnaudoti mažus skridimo greičius, esant reikalui, greitai padidinti keliamąją jėgą, taip pat sklandyti. Plasnoklis galėtų pasiekti paukščių manevringumą — pakilti iš vietos, kytoti ore, visaip keisti greitį. Taigi, aparatai su tokiomis savybėmis būtų, kaip ir lėktuvai, sėkmingai taikomi sporte, žemės ūkyje, transporte, gynybos reikalams.

Biologai, naudodamiesi įvairiausiomis priemonėmis, tyrinėjo paukščių, vabzdžių ir kitų gamtos skrajūnų skraidymą, sparnų sandarą, jų darbo mechanizmą. Jie nustatė, kad paukščiai plasnodami išvysto greitį iki 300 kilometrų per valandą, pavyzdžiui, sakalas keleivis, ir pakyla iki 8 kilometrų, kai tuo tarpu vabzdžiai tepakyla tik iki 2 kilometrų.

Vabzdžių skrydis vis dėlto nuostabus! Palyginkime musę ir lėktuvą. Pagrindu imkime jų ilgį ir laiko vienetą — 1 minutę. Apskaičiavę matome, kad musė už lėktuvą JAK-12 skrenda 107 kartus greičiau, o už reaktyvinį — 20 kartų!

Plasnnojamo skridimo tyrinėtojai ir entuziastai tarpusavyje ginčijasi — į ką privalo būti panašus mosuojantis sparnas, kokia tokio aparato išorinė forma?

O skeptikai netgi suabejoja idėjos realumu.

Taip ir iškilo neišvengiamas klausimas: ar išvis įmanoma sukonstruoti skraidantį plasnoklį?

Stebint vabzdžių, paukščių bei šikšnosparnių skraidymą ir įvertinant žmogaus pastangas šioje srityje, peršasi mintis, kad plasnoklis vis dėlto

pakils ir skraidys! Tik nežinia, kada ateis ta diena. Juk prieš tai turės būti visiškai atskleistas gamtos gyvūnų skraidymo mechanizmas.

Seniai domėdamasis plasnnojamo skridimo idėja, sukonstravau savo konstrukcijos plasnoklį. Pirmame brėžinyje matome šio plasnoklio bendrą vaizdą, o antrame — plasnoklio vidaus jėgos mechanizmų išdėstymą.

Pagal šitokį eskizinį projektą aitvaro formos aptakus plasnoklio liemuo (16), kuriame yra jėgos mechanizmas ir lakūno kabina (2), suvirintas iš plonų kietų vamzdelių ir aprauktas nitrolaku dažyta drobe; į žemę remiasi trijų ratukų važiuokle: du iš šono su stabdžiais ir amortizatoriais, o galinis — valdomas pedalais (brėžinyje neparodyta).

Sparną (8) sudaro vienas lonžeronas (9) — penki vamzdžiai ir trys virbai per visą sparno plotį, atsitikę atgal. Vidurinis jų (7) atsilenkia tik į apačią, kad, sparnui slenkant atgal, pagerėtų jo aerodinaminis pasipriešinimas. Šios atskiros dalys į vientisą plokštę sujungtos įtemptų kaproninių siūlų (6) tinklu ir visa apdengta lanksčiu audeklu. Kitas lonžerono galas perkistas per atraminį rutulinį šarnyrą (20), šliaužiklį (21). Viskas užsibaigia rutuliniu šarnyru (22). Per rutulinius šarnyrus (22) ir (18), traukos (13) ir pusiausvyros (23) spyruokles, sparnų vidinius galus tarp kreipiančiųjų (19) pirmyn—atgal judina reduktorius (15) diskai (14), sukami motociklo variklio (17). Sparnai, judėdami pirmyn—atgal, nuo priešinio oro srauto apsisuka aplink savo išilginę ašį. Tokį atraminio šarnyro (20) apsisukimą apriboja du peteliai: vienas jų (10) — nejudamai pritvirtintas prie atraminio rutulinio šarnyro (20) viršutinio pagrindo, o antrasis (11) — posiuo — judamai kartu su sparno lonžeronu.

Variklis (17) ir reduktorius (15) yra nejudamai pritvirtinti prie liemens pagrindo, o

sparnų kreipiančiosios, sudarančios sustiprintą dvigubą stačiakampį rėmą (5), prie liemens pagrindo tvirtinamos trijuose taškuose: per pusaičius (12) ir rankeną (4). To rėmo galinį kraštą galima kiek pakelti, nuleisti ir užfiksuoti rankenos (4) pagalba. Del to judami sparnai kirs aparato skridimo kryptį norimu kampu (tarp 0 ir —40 laipsnių), reguliuojant skridimo greitį ir sparnų keliamosios jėgos dydį.

Plasnoklis gali skristi visomis kryptimis: aukštyn, žemyn ir daryti posūkių kairėn arba dešinėn (kylant ir leidžiantis). Šiam reikalui tarnauja vairavimas (3), sujungta „T“ formos vamzdžiu su aerodinamine plokšte (1).

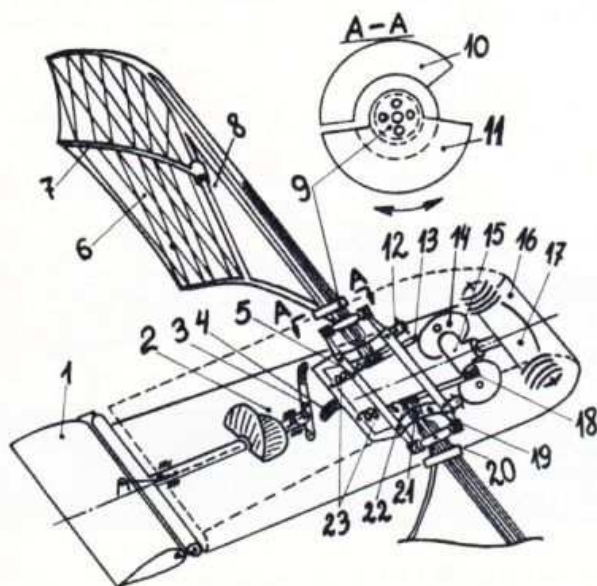
Sparnai, judėdami į apačią pirmyn mažu teigiamu atakos kampu (t. y. esant mažiausiam aerodinaminiam pasipriešinimui), išsilygina į standžią plokštę ir stumia liemenį į viršų — sparnai išvysto tik keliamąją jėgą. Tie patys sparnai, iš mosto priekinio taško grįždami atgal į viršų, nuo priešinio oro srauto įdumba ir savo viršutine plokštumia lyg šaukštą bloškia oro srautą atgal, stumia liemenį pirmyn — sparnai išvysto traukos jėgą. Nuo sparnų mosavimo kilusi jėgų pulsacija panaikinama: keliamąją ir traukos jėgą stabilizuoja kaip tik šis specialios aitvaro formos liemuo, skridimo kryptimi pastoviai išlaikydamas teigiamą atakos kampą.

Šio aparato dar nepagaminau. Manau, jis galėtų skristi, nes aparatas atitinka gamtos gyvūnų aerodinamikos reikalavimus.

Petras PŪKELIS

REDAKCIJOS PRIERASAS: „Sparnų“ skaitytojams, besidomintiems plasnokliais ir jų skridimo problemomis, pateikiame P. Pūkelio straipsnį. Kadangi autoriaus siūlomas plasnoklis dar nepakilo į orą, todėl pateikiamą medžiagą reikia vertinti kritiškai, atsižvelgiant į projekto privalumus ir klaidas.

Parašykite mums savo pastabas ir pasiūlymus.



AUKŠTOJO PILOTAŽO PRADININKAS

1913 metų rugpiūčio mėnesį Kijevo laikraščiuose pasirodė sensacingas pranešimas: „Šio mėnesio 27 d. [nauju stiliumi rugsėjo 9 d. — J. P.], šeštą valandą vakaro 3-čios aviacijos kuopos karo lakūnas poručikas Piotras Nesterovas karininkų, lakūnų, gydytojų ir publikos akivaizdoje 600 m aukštyje, vertikalioje plokštumoje lėktuvu nubrėžė ore pilną apskritimą. Po to lakūnas laimingai nusileido žemyn ir nutūpė prie angarų. Žiūrovai šią poručiko Nesterovo figūrą pavadino „mirties kilpą“.

Jie mažai suklydo. 1913 metais lėktuvai dar tik žengė pirmuosius žingsnius. Nuo staigiesnių manevrų, silpnos konstrukcijos aparatai dažnai subyrėdavo ore arba, pradėję greitį, patekdavo į suktuką ir nebesuvaldomi trenkdavosi į žemę.

1912 m. P. Nesterovas, baigęs Gačino aviacijos mokyklą, buvo paskirtas į 3-ją aviacijos kuopą Kijeve. Skraidymo stiliumi jis išsiskyrė iš kitų, net ir labiau patyrusių lakūnų. Tuo metu lakūnai, darydami posūkius, vengdavo staigiau paversti lėktuvą.

Nesterovas ryžosi pats praktiškai įrodyti, kad ir su to meto lėktuvais galima manevruoti. Jis sumanė ore nubrėžti kilpą. Viską gerai apgalvojęs, jis kreipėsi patarimo į N. Žukovskį. Mokslininkas pritūrė Nesterovo sumanymui ir davė naudingų patarimų.

1913 metų rugpiūčio 27-oji Kijeve buvo saulėta rami diena. Aerodrome vyko kasdieniniai skraidymai. Nesterovas, patikrinęs savo lėktuvą „Niuporą“, pakilo į orą. Pasiekęs 1000 metrų aukštį, jis ėmė smigti žemyn. 600 metrų aukštyje „Niuporas“ iš visų jėgų staiga šovė aukštyn. Žemė dingo lakūnui iš akių. Skridimo liudininkų tarpe įsiviešpatavo mirtina tylą. Lėktuvas pakibo ratais aukštyn, o po sekundės kitos išsilygino ir perėjo į horizontalų skridimą. Pavyko! Lėktuvas pakluso Nesterovo valiai ir nubrėžė kilpą. Tai buvo didžiulis įvykis pasaulinėje aviacijos istorijoje. Nubrėždamas „mirties kilpą“, Nesterovas praktiškai įrodė aukštojo pilotąžo galimybes.

Žinios apie Nesterovo žygdarbį greitai pasiekė ir užsienį. Po dviejų dienų Ble-



rijos tirmos lėktuvų bandytojas Adolfas Pegu (Prancūzija) specialiai paruoštu lėktuvu pakartojo Nesterovo kilpą. Vėliau Pegu važinėjo po Europą, demonstruodamas šią figūrą.

Netrukus prasidėjo pirmasis pasaulinis karas. To meto lėktuvai dar buvo nepritaikyti kariniams tikslams. Lakūnai patys ieškodavo būdų prieš lėktuvams ore sunaikinti. Šių novatorių tarpe buvo ir štabo kapitonas P. Nesterovas. 1914 m. rugsėjo 8 d. jis pirmasis taranavo prieš lėktuvą. Faktiškai tai buvo pirmasis aviacijos istorijoje oro mūšis. 1914 m. rugsėjo 8 d. vado įsakyme buvo rašoma: „Šiandien apie pusiaudienį virš Zolkovo miesto pasirodė austrų lėktuvas ir ruošėsi numesti bombas. Štabo kapitonas Nesterovas pakilo, greitai pasivijo priešą ir iš viršaus smogė jam savo lėktuvu. Abu lėktuvai nukrito ir sudužo. Austrų lakūnas užsimušė. Tačiau apgailėstaudami turime pranešti, kad kritimas buvo lemtinas ir štabo kapitonui Nesterovui. Jis irgi žuvo... Tegul jo žygdarbis būna visiems pavyzdys, ir tegul kiekvienas sugeba surasti savyje jėgų pasiegti taip, jeigu to pareikalaus aplinkybės, kaip pasielgė štabo kapitonas Nesterovas“.

Sekdami Nesterovo pavyzdžiu, Didžiojo Tėvynės karo metais tarybiniai lakūnai oro kautynėse su fašistiniais maitvanagiais įvykdė daugiau kaip 200 taranų. Lakūnas B. Kovzanas keturis kartus taranavo prieš lėktuvus ir pats liko gyvas.

J. PABIRZIS

PADANGIU

Apie Vaižgantų kaimo vaikinuką Vincą Lapėną jau buvau girdejęs, tačiau šia istorija nepatikėjau, kol nesusitikau su juo, nepamačiau foto nuotraukų.

Tik pagalvokite, aštuntos klasės mokinukas pasistatė lėktuvą ir pats juo skraidė!

1971-ųjų pavasarį apie Lapėną užsiminė Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius V. Pakarskas.

— Mūsų planai ir užmojai dideli, — pasakojo jis. — Entuziazmo, gerų norų mūsų kolektyvui nestinga, tačiau aviacijos specialistų labai trūksta. Ar jums žinoma apie linkuviečio Lapėno darbus? Sako, jog savo lėktuvą jis pradėjo statyti, būdamas aštuntoje klasėje...

— Aštuntokams jūros maršas iki kelių, — bandžiau juokauti.

— O aš įsitikinęs, jog čia kažkas rimtesnio. Kai tik atsiras laisvesnė valandėlė, važiuosiu to vyruko paieškoti. Jei neįstojų į lakūnų mokyklą ar institutą, jo vieta pas mus.

Linkuvijoje Pakarskas sužinojo, kad Lapėnas neseniai grįžo, atlikęs karinę tarnybą Tarybinėje Armijoje, dabar gyvena Kaune. Iš jo draugo Skėterio gavo keletą nuotraukų.

Žiūriu ir pats savo akimis netikiai: juodaplaukis vaikinukas stovi prie nematyto aukštasparnio, gana vykusios formos lėktuvėlio. Antroje nuotraukoje — tas pats lėktuvėlis skrenda virš medžių.

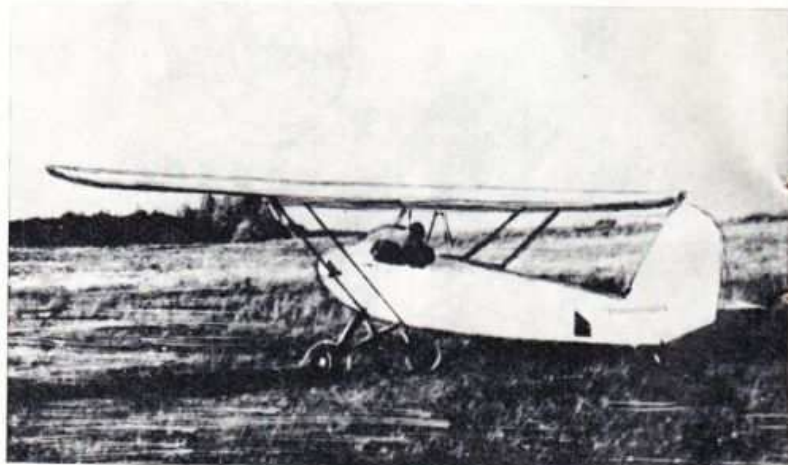
— Pats savo rankomis lėktuvą pastatė, pats, nebūdamas nei sklandytoju, nei lakūnu, juo skraidė. Tikras Utočkinas, — džiaugėsi Pakarskas.

Kaune Lapėno ilgai ieškoti neteko. Adresų biure sužinojau, kad jis dirba Automatizacijos priemonių gamykloje ir gyvena įmonės bendrabutyje.

...Vincas Lapėnas gimė ir augo Šiaurės Lietuvoje, netoli Linkuvos, Vaižgantų kaime, Pakruojo rajone. Iš mažų dienų jaunuolį viliojo paslaotingas ir įdomus technikos pasaulis. Netoli buvo mašinų traktorių stotis (MTS), į kurią Vincas dažnai užsukdavo.

Kartą Šiauliuose knygynose lange pamatė mėlynais viršeliais knygutę „Debesų keliais“. Nusipirko. Joje paprastai ir suprantamai buvo aprašyta aerodinamika, sklandytuvų konstrukcijos bei kitos skraidančių aparatų paslaptys. Pabandė pats pasidaryti sklandytuvo modelį. Dirbo ilgai, kruopščiai, nudailindamas kiekvieną detalę. Kai žvilgtelį modelį nešė į pievą bandyti, paskui Vincą seke būrys vaikų. Savo entuziazmu Vincas greit užkrėtė kaimo paauglius! Jis tapo savotiško aviamodelizmo ratelio steigėju ir instruktoriumi. Įvairių modelių pridare.

Kada kilo sumanymas pačiam pasistatyti lėktuvą, Vincas šiandien negalėtų tiksliai pasakyti. Iš pradžių jis mokykliniame sąsiuvinyje tik priedavo lėktuvus. Vėliau, užsidėres daržinėje, ėmė melstrau-



Lėktuvas sukonstruotas. Startui pasiruoštas.

STVILIOTAS

ti. Kai draugai klausinėdavo, kas čia išeis, Vincas atsakydavo: „Motorinės roges“.

Tada jis nedrįso pasakyti, kad stato lėktuvą. Kas gi patikės? O jeigu kas ir patikėtų, tuoj paklaustų, kur gaus variklį, aviacinės klijuotės, duriuminio vamzdžių, plieninių trosų ir kitų taip reikalingų medžiagų.

Jau dirbdamas, vietoj klijuotės Vincas sugalvojo panaudoti paprastą 0,8 mm skardą, vietoj duriuminio vamzdžių — paprastus vandentiekio. Trosų, klijų ir kitų medžiagų tikėjosi nusipirkti Šiauliuose. Prastesni reikalai buvo su varikliu. Reikėjo lengvo, oru aušinamo mažiausia 20 AJ galingumo variklio.

Kartą mašinų traktorių stotyje surado seną motociklo K-750 variklį. Vincas paprašė, kad jam atiduotų šį motorą. Po keleto dienų variklis jau gulėjo jo daržinėje.

Dabar buvo galima rimtai kibtį į darbą. Iš ryto — mokykloje. Grįžus reikėjo paruošti pamokas, namiškiams šį tą padėti. Draugai, taip entuziastingai pasižovę talkininkauti, pamatę, jog darbo nei galo, nei krašto nematyti — atvėso. Vincas ištisus metus dirbo vienas.

1968 m. žiemą lėktuvo darbai ejo į pabaigą. Tada Vincas net negalvojo, kur ir kaip skraidys. Tąsyk dar viskas buvo graži, bet tolimesnė svajonė. Tačiau kai padarė liemenį, sparnus, vairs, kai variklis buvo beveik suremontuotas, Vincas ėmė galvoti apie skridimą. Būdamas Šiauliuose, užsuko pas sklandytojus, kurie žinojo Vinco planus. Prieš kurį laiką iš Šiaulių pažūrėti jo statybos buvo atvažiavęs inžinierius R. Bekšta, kurio dalykiški patarimai labai praverė.

„Už kaimo buvo didžiulė pieva. Puikiausias bandymui aerodromas. Tačiau kiek be-reguliavo variklį, viršyti 70 kilometrų per valandą greitį nepavyko (o lėktuvui pakilti reikėjo mažiausia 75 km/val). Vincas greitai įsitikino, kad variklis niekuo dėtas. Kalti medžiagų pakaitalai, dėl kurių lėktuvas išėjo sunkesnis. Pridėjus sparnus, padidėjo svoris ir pasipriešinimas.

Atrodė, kad visas triušas nuėjo veltui. Bet Vincas nepasidavė. Pirmiausia patarimo kreipėsi į mechanizatorius.

Šie patarė iškoti motociklo „Ural“ variklio, kuris aštuoniomis arklio jėgomis galin-gesnis.

Suremontuotą „Emkos“ variklį iškeisti į seną „Uralą“ nebuvo sunku.

Pagaliau atėjo diena, kai Vincas galėjo pridėti lėktuvui sparnus. Žemė važinėti jau mokėjo. Bet kai „išdygo“ sparnai, pasidarė šiek tiek neįprasta.

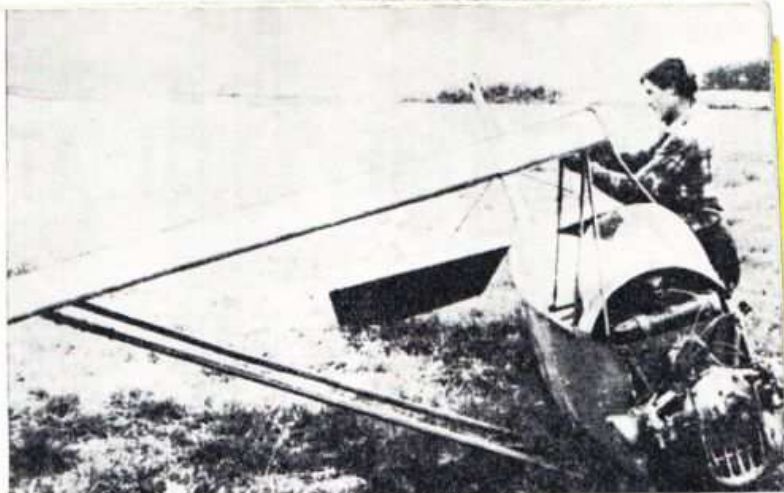
— Sėdau į kabiną, o pilotavimo techniką žinojau tik tiek, kiek aprašyta „Debesų keliuose“, — prisimena Lapėnas. — Bet ką reiškia teorija! Net dviračiu, vien teorijos pasiskaitęs, nepavažiavsi. O čia lėktuvas... Suabejojau — gal net nebandyti skristi? Bet pievos pakraštyje susirinkę visi kaimo paaugliai. Jų tarpe keli klasės draugai ir net mechanizatoriai. Jie smalsiai laukia skridimo.

Dar kartą patikrinau variklį. Dirbo be priekaištų. Ech! Buvę nebuvę, pagalvoju, ir traukiu dujų mišinio rankenėlę į save. Krypuodamas ir šokinėdamas per kupstelius, lėktuvas greitėja. Pagal visas pilotavimo taisykles, stengdamasis pakelti uodegą, atsargiai spaudžiu vairalazdę nuo savęs. Netrukus pajuntu, kad ratų bildesys į žemę ima retėti. Neiškentęs trukteliu vairalazdę. Žemė nuslydo, dingo kratymas. Skrendu — dingtelėjo mintis. Bet skridau neilgai. Sparną aptekantį srovį švilpesys virsto žniokštimu. Lėktuvas sustojo ore, o paskui ėmė smukti žemyn. Bandžiau kažką taisyti vairsais, bet šaukštai jau buvo po pety. Lėktuvas kairiuoju ratu atsitrėnkė į žemę. Gerai, kad buvau prisirišęs. Subėgę žiūrovai pastatė mano aparatą „ant kojų“. Įsitikinę, kad esu sveikas ir gyvas, skridimu liko patenkinti.

— O kaip reagavo tėvai, — paklausiau.

— Kai pradėjau statyti — neprieštaravo. Sako, tegu geriau dirba, o ne miestelyje slampinėja. Kai pastačiau, atkalbėti nuo bandymų jau buvo vėlu.

Kiti skridimai buvo sėkmingesni. Kartais iškopdavau net į 150 m aukštį. Viena tik buvo bėda — variklis greitai perkaisdavo. Dėl šios jo „ligos“, vienas iš skridimų ma-



V. Lapėnas remontuoja savo lėktuvą

J. Monkevičiaus nuotr.

no lėktuvui ir buvo paskutinis.

Tą pavasarį baigiau vidurinę ir padaviau pareiškimą į karo aviacijos mokyklą, bet gydytojų komisija nepraleido. Tuomet atlikau karinę tarnybą. Dabar dirbu gamykloje šaltkalviu. Ruošiuosi stoti į KPI vakarinį skyrių.

— O jeigu pačiam pasiūlytų dirbti konstruktorių biure ar aviacijos gamykloje? — paklausiau.

Tokio klausimo vaikas nesitikėjo. Jis įdėmiai į mane pasižiūrėjo, ar nejuokauju, po to valandėlę mąstė. Jis, matyt, abejojo, ar verta pirmą kartą sutikimui žmogui atskleisti savo sielos paslaptis.

— Čia neblogai uždirbu...

— O ar žinai, kad Prienuose yra eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla? — nutraukiau jo samprotavimus.

Vaikinas teigiamai linktelėjo galvą.

— Ar norėtum joje dirbti?

Vincas dar spyriojosi, bet iš jo žvilgsnio mačiau — rytoj ryte jis jau bus Prienuose.

...Po keleto mėnesių sutikau Pakarską.

— Kaip Lapėnas? — paklausiau.

— Ne Lapėnas, o profesorius. Daugiau tokių būtų — toli nueitume. Dirba kartu su konstruktorium Br. Oškiniu. Ir mokytojas ir mokinys patenkinti. Tikiu, kad Br. Oškinis išsigaugins pamainą.

Kai 1972 m. rudenį apie Lapėną pasiteiravau Br. Oškinį, šis atsakė:

— Gaila, bet su juo teko išsiskirti.

— Kaip tai? Nebedirba?

— Su įmonės stipendija pasiuntėme mokyti į Kauno politechnikos institutą. Vaikinas turi auksines rankas. Tačiau šiandieninis gyvenimas iš konstruktoriaus reikalauja žymiai daugiau.

Tikroji Vinco Lapėno kūryba dar tik prasideda. Šiandien anksti pranašauti tą pažinimą, kurio susilaukė jo mokytojas Bronius Oškinis. Nepastebimai prabėgs studijų metai. Įsigijęs žinių ir patirties, Vincas vėl sugrįš į gamyklos konstruktorių biurą. Ir kas žino, gal po keleto ar kelių metų, skaitydami apie naujai išbandytą sklandytuvą ar lėktuvą, sužinosime: „Vyriausiasis konstruktorius — Vincas Lapėnas“.

Kiekvienas savo likimo kalvis.

J. BALČIONAS

LEKTUVO LAV-1 TECHNINIAI DUOMENYS

LAV-1 (Lapėnas V-1) yra mišrus medžio ir metalo aukštasparnis monoplanas. Sparnai — mediniai, aptraukti drobe. Nervūros pagamintos iš klijuotės. Jų kampai sutvirtinti medžio plaukų ir klijų mišiniu. Priekinė sparno briauna (iki lonžeronų) padengta 0,5 mm storio duriuminio skarda. Sparnų svoris — 70 kg. Sparnų ilgis — 9,4 m.

Liemu, kurio ilgis 5,2 m, sujungtas iš dviejų dalių. Priekinė dalis iki sėdynės atlošo — metalinė (sukniedyta iš 1 mm storio duriuminio skardos). Prie jos tvirtinamas variklio rėmas, sparnai ir važiuoklė. Užpakalinė liemens dalis — ferminė, apdengta klijuote. Vaziuoklės rėmas suvirintas iš plieninių vamzdžių. Panaudoti motociklo „I2“ amortizatoriai.

Amortizacijai pagerinti įmontuotos papildomos spyruoklės. Užpakalinis ratukas — valdomas, sujungtas su pedalais.

Variklis — M-62 („Ural“). Siekiant padidinti suspaudimo laipsnį, cilindry aukštis sumažintas 2 milimetrais.

Propelerio apsisukimams sumažinti panaudotas reduktorius santykiu 1:2,3. Propeleris — medinis, 1,7 m diametro.

Benzino bakas (20 l talpos) pritvirtintas liemens priekyje už priešgaisrinės pertvaros.

Tuščio lėktuvo svoris — 240 kg; kilimo greitis — 78 km/val; maksimalus skridimo greitis — 100 km/val; vertikalus kilimo greitis — 1 m sek.

Lėktuvas skraidė apie 9 valandas.

SĖKMĖ LYDI ATKAKLIUS IR IŠRADING

O KAUNIEČIAI NEATYKŲ...

Sakoma, kad pergalė pakliūsta tam, kas sumanus ir ryžtingai siekia tikslo. Jaunasis aviamodelistas iš Alytaus Algirdas Saulėnas jau trejus metus triūsia prie konstruojamo modelio lėktuvo PO-2 kopijos. Konstravo ir bandė, taisė ir tobulino, skraidino kordodromuose ir stadione prie mokyklos, rungtyniavo varžybose. Bet vis nebuvo patenkintas jo skraidymu, rezultatais. Ir štai birželyje Vilniuje vykusiose Tarybų Lietuvos kordinių modelių pirmenybėse bei respublikinės moksleivių techninių sporto šakų spartakiados varžybose Algirdas, jo treneris P. Daukas pergyveno ilgai lauktas džiaugsmo minutes. A. Saulėnas su savo paties sukonstruotu lėktuvo PO-2 modeliu kopija tapo moksleivių varžybų nugalėtoju, o respublikinėse pirmenybėse, surinkęs 989 taškus, užėmė antrąją vietą, iškovojo sidabro medalį ir pirmą kartą įvykdė kandidato į sporto meistrus normatyvą.

Pirmąją vietą ir respublikos čempiono vardą šiose lėktuvų kopijų varžybose iškovojo žinomas sostinės aviamodelistas sporto meistras V. Rimkaitis. Jo modelis lėktuvo MIG-3 kopija skraidė geriausiai. Teisėjai davė 1213 taškų įvertinimą. „Bronza“ atiteko vilniečiui J. Akranavičiui — 730 taškų.

Labai atkakli ir sudėtinga sportinė kova vyko varžybose pilotaziniiais modeliais. Čia sportinį ginčą pratęsė seni draugai ir varžovai — V. Rimkaitis ir S. Nugaras. Abu sporto meistrai, abu vilniečiai, abu kasmet dalinasi aukščiausiais pirmenybių apdovanojimais. Neišimtis buvo ir šis čempionatas. Po pirmojo turo paveržęs pirmavimą, S. Nugaras beveik iki pat finišo neužleido lyderio pozicijos. Bet... trečiame ture V. Rimkaitis didelio ryžto dėka sugebėjo dviem taškais pralenkti lyderį ir iškovoti respublikos čempiono aukso medalį. V. Rimkaitis surinko 1856 taškus. Moksleivių varžybose pilotaziniiais modeliais nugalėjo kaunietis Kalinauskas (905 taškai).

Jeigu S. Nugarui varžybose pilotaziniiais modeliais nepavyko iki pat finišo išlaikyti lyderiavimo ir teko tenkintis antrąją vietą, tai varžybose greičio modeliais sėkmė jį lydėjo iki pat galutinės pergalės. Jo modelis išvystė 197 km val greitį ir buvo nepralenkiamas. S. Nugarui už šią pergalę buvo įteiktas čempiono aukso medalis. Antrąją vietą užėmė panevėžietis Z. Velička, o trečiąją — kaunietis R. Kniepa.

Vilniaus mažosios aviacijos entuziastų pergalė pasibaigė varžybos ir lenktyniiais modeliais. Čia nugalėjo A. Terentjevas — V. Šidlauskas. Praėjusių metų respublikos čempionai vilniečiai V. Narkevičius — R. Aleksiejus turėjo tenkintis antrąją vietą. Bronzos medaliai buvo įteikti alytiškiams V. Morkui — A. Navickui.

Komandomis „A“ klasės ekipų varžybose geriausiai pasirodė Vilniaus pirmoji rinktinė. Antrąją vietą užėmė panevėžiečiai. Papeikti reikia kauniečius. Mieste yra senos aviamodelizmo tradicijos, nausius būrys aviamodelistų, tačiau komandos dalyvauti respublikinėse „A“ klasės pirmenybėse kauniečiai taip ir neatsiuntė.

„B“ klasės varžybose, kur rungtyniavo moksleiviai, geriausių rezultatų pasiekė Alytaus jaunieji aviamodelistai, kuriuos čempionatui ruošė treneris P. Daukas. Maloniai nuteikė Jurbarko aviamodelistų pasirodymas. Jurbarkiečiai, kuriems būdingas didelis ryžtas ir išradingumas kuriant modelius, sugebėjo čempionate užimti antrąją vietą. Treti liko rokiškėnai. Pirmą kartą per visą respublikos aviamodelizmo pirmenybių istoriją čia į prizinių tarpą nepateko nė viena miesto komanda.

KOKIA KOMANDA

GERIAUSIAI!

Liepos pradžioje Vilniuje, respublikinėse komandinėse aviamodelizmo laisvo skridimo modeliais pirmenybėse

dvylika ekipų sprendė ginčą — kuri iš jų geriausia.

Varžybų metu virš aerodromo tvyrojo 30 laipsnių karštis, tad tokiomis sąlygomis sunku buvo tikėtis labai gerų rezultatų.

Iš pradžių po trijų turų pirmavo Varenos rajono komanda. Ketvirtame ture varėniškį V. Dunderį dešimčia taškų pralenkė Kauno antrosios komandos atstovas V. Puikys. Šeštame ture V. Dunderis vėl išvedė savo komandą į priekį, bet paskutiniame ture jis nebešlaikė varžybų įtampos.

Antrąją varžybų dieną į pirmąją vietą iškopė praėjusių metų respublikos čempionas G. Barkevičius ir Vilniaus antroji komanda, kuriai jis atstovavo. Vilniečiai ir tapo nugalėtojais. Silpnai pasirodė pajėgi Kauno rajono komanda, gerokai atsilikusi nuo Vilniaus II ekipos.

Tad komandos vietomis pasiskirstė taip: 1. Vilniaus II (7810 tšk.), 2. Kauno raj. (2103 tšk.), 3. Vilniaus III (2060 tšk.), 4. Alytaus raj. (2050 tšk.), 5. Panevėžio I (1880 tšk.), 6. Vilniaus I (1761 tšk.), 7. Varenos raj. (1634 tšk.), 8. Kauno II (1597 tšk.), 9. Panevėžio I (1535 tšk.), 10. Tauragės raj. (844 tšk.), 11. Kauno I (291 tšk.), 12. Panevėžio raj. (233 tšk.).

Gaila, kad šiais metais nebuvo surengtos respublikos moksleivių varžybos laisvo skridimo modeliais. Juk trys ketvirtadaliai moksleivių avia-

VIENAS, DU, TRYS... STARTAS!

Gausus būrys jaunųjų raketų modeliutojų susirinko į Vilnių, į antrąsias respublikines moksleivių techninės spartakiados varžybas. Su savo sukonstruotomis raketomis, kosminių raketų kopijomis, čia suvažiavo daugiau kaip 130 jaunųjų sportininkų iš penkių miestų ir vienuolikos rajonų.

Jaunieji raketų modeliutojai varžybose pademonstravo didelį išradingumą, lakia fan-

taziją. Jų sukonstruoti raketų modeliai, kosminių raketų kopijos gražiai skrodė padangių erdvę, pasiekdamos nematytus aukščius. Kas žino, gal ne vienas iš jų teks būti kosminių kelionių dalyviais.

Ypač gražių laimėjimų varžybose pasiekė Plungės rajono jaunieji raketų modeliutojai, vadovaujami mokytojo Juozo Gurevičiaus. Net trys plungiškiai tapo nugalė-

tojais. Liudvikas Budrikas užėmė pirmąją vietą, rungtyniaujant vienos pakopos raketomis, Kazys Klenauskas nugalėjo, rungtyniaujant antros klasės raketų kopijų varžybose, o Jono Bružo sukonstruotų raketų kopijos aukščiausiais skrido trečios klasės varžybose.

Kitas trys pirmąsias vietas varžybose užėmė panevėžietis Jonas Baublys (antros kla-

sės raketoplanais), šiaulietis S. Aleksaškinas (trečios klasės raketoplanais) ir kaunietis E. Lisauskas (ketvirtos klasės raketų kopijomis).

Puikūs jaunųjų Plungės raketų modeliutojų startai užtikrino jiems ir pirmąją vietą bendroje komandinėje įskaiptoje.

Pagirtinai rungtyniavo ir jaunieji Kauno raketų modeliutojai, vadovaujami Zigmo Augėvičiaus. Jie pasidalino sekančias dvi prizines vietas. Įdomu, kad antroji vieta atiteko antrajai Kauno ekipai, o pirmoji rinktinė turėjo tenkintis trečiąją vietą.

A. JAGMINIENĖ

AUSIUS

modeliuotojų konstruoja kaip tik laisvo skridimo modelius. Todėl respublikines varžybas šiais modeliais būtina rengti moksleiviams kasmet.

A. PRANSKĖTIS

ČEMPIONAI APGYNĖ

SVO TITULUS

Tarybų Lietuvos aviamodeliuotojai respublikinėse asmeninėse pirmenybėse laisvo skridimo modeliais rungtyniavo Respublikinio aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelyje netoli Vilniaus. Gerą pasirodymą varžybose ir meistriskumą patvirtino praėjusių metų čempionai. Vilnietis G. Bartkevičius vėl nugalėjo lėktuvų modelių su gumos varikliais varžybose, o vilnietis L. Fiodorovas pakartojo praėjusių metų pergalę varžybose taimeriniais lėktuvų modeliais (F-1-C klaseje). Pastarosiose varžybose antrąją vietą užėmė vilnietis V. Silickas. Lėktuvų modelių su gumos varikliais varžybose kitas dvi prizines vietas pasidalino Kauno rajono atstovas M. Bagdonas ir vilnietis N. Zviagincevas.

Po kelerių metų pertraukos vėl sėkmę lydėjo vilnietį V. Silicką. Jis iškovojo respublikos čempiono vardą varžybose sklaidytuvų modeliais. „Sidabras“ čia atiteko vilniečiui J. Žemotui, o bronzos medalis buvo įteiktas Kauno rajono sportininkui garliaviečiui V. Raulinaičiui.



Siaulių aviamodeliuotojai (iš kairės į dešinę) V. Gaškauskas, A. Juozėpis, V. Suvorovas ir A. Gedminas prieš startą dar kartą patikrina savo modelius

A. Vasinausko nuotr.

AUKŠTOJO PILOTAŽO VARŽYBOS DARIAUS IR GIRĖNO PRIZUI LAIMĖTI

Blyškūs saulės spinduliai sunkiai skverbėsi pro tirštus lietaus debesis. Oras skraidymams buvo nepavydėtinas. Tačiau Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų bazėje liepos 15–21 dienomis plėvė savo respublikos ketvirtųjų

aukštojo pilotazo varžybų vėliava.

Ketvirtus metus Lietuvos TSR Aviacijos sporto federacija rengia aukštojo pilotazo varžybas drąsiųjų lakūnų Dariaus ir Girėno prizui, kurį 1969 metais įsteigė respubli-

kos aviacijos sporto veteranai, laimėti. Šiemet varžybose dalyvavo 10 pajėgiausių respublikos lakūnų aukštojo pilotazo sportininkų (pagal praėjusių metų LTSR pirmenybių rezultatus). Be to, į varžybas buvo kviečiami kitų

Jaunieji Siaulių raketų modeliuotojai V. Kapacijevs (kairėje) ir S. Araksas (dešinėje)

A. Vasinsko nuotr.



Respublikos aukštojo pilotazo varžybų Dariaus ir Girėno prizui laimėti nugalėtojas A. Unikauskas su iškovotu prizu ir medaliu

A. Pruckaus nuotr.



VAIKINAI ŽYDROMIS BERETĖMIS

1930 m. rugpjūčio 2 d. Maskvos karinės apygardos dalinių pratybose buvo pademonstruotas oro desanto išmetimas į „priešo“ užnugarį, kurį sudarė grupė ginkluotų parašiutininkų. Taigi, trisdešimtieji metai tapo tarybinių karinių oro desantininkų pajėgų ir parašiutinio sporto gimimo metais. 1930 m. liepos 26 d. prie Voronežo įvyko ir pirmosios mūsų šalyje parašiutininkų varžybos.

Nuo savo susikūrimo datos iki šių dienų karinės oro desantinės pajėgos nuėjo garbingą kelią. Dabar desantinės karinės oro pajėgos laikomos viena pagrindinių Tarybinės Armijos kariuomenės rūšių.

Pirmus žingsnius, pirmąjį pasiruošimą tarnybai oro desantininkų dalyse šaukiamojo amžiaus jaunuoliai praeina SDAALR aviacijos sporto klubuose. Vien tik respublikinis aviacijos sporto klubas kasmet paruošia šimtus jaunuolių, kurie vėliau įsijungia į šauniųjų oro desantininkų gretas. Aviacijos sporto klube jie išeina parašiutinio paruošimo teorijos kursą, susipažįsta su parašiutų konstrukcijomis, išmoksta sudėti juos, atlieka pirmuosius šuolius. Ir paskui, jau būdami bebaimeis desantininkais, karinės parengties žymūnais, sporto meistrais, buvę respublikinio aviacijos sporto klubo auklėtiniai šiltais žodžiais prisimena draugus, instruktorius, lakūnus, kurie padėjo pamilti dangaus mėlynę, pajusti nepakartojamą pirmojo šuolio džiaugsmą.

Gausus būrys Lietuvos respublikinio aviacijos sporto klubo auklėtinų, tarnaudami Tarybinėje Armijoje, tvirtai įvaldė oro desantininko profesiją ir šiandien budi taikaus darbo sargyboje. Daugelis tame pačiame klube nenutraukia draugystės su pamėgtu aviacijos sportu, kaip, pavyzdžiui, sporto meistras Leonidas Cygankovas, pasaulio rekordininkas sporto meistras Jurijus Romanas, pirmaatskyrininkas Valerijus Penkovas ir daugelis kitų. Efatiniiais instruktoriais parašiutininkais tapo buvę desantininkai sporto meistrai parašiutinio paruošimo aviacinės grandies vadas Leonidas Trukšinas, parašiutinio desantinio paruošimo instruktorius Stasys Dukelis, pirmo atskyrio sportininkas instruktorius Gintas Grigaitis. Jie dabar savo žinias ir energiją skiria jaunos desantininkų kartos auklėjimui. O štai sporto meistrai praporščikai, pasaulio rekordininkas Gediminas Vaivada, Anatolijus Jarovojus, Vytautas Armonas karinę tarnybą pamilo visam laikui.

Susumavus 1972 metų socialinio lenktyniavimo rezultatus, Lietuvos respublikinis aviacijos sporto klubas pagal šaukiamojo amžiaus jaunuolių ruošimo Tarybinės Armijos desantinėms oro pajėgoms kokybę užėmė antrąją vietą šalyje.

P. BRUNZA
SDAALR Lietuvos TSR
CK pirmininko pavaduotojas
aviacijos reikalams

Jaunimui
apie
karines
specialybes

PIRMASIS

Tą vakarą užmigti nesisekė. Mažame kareivinių kubrike čia vienur, čia kitur subrazdavo lova. Matyt, kad ir draugų neima miegas. Mat, vakarinio patikrinimo metu viršila pranešė, kad rytojaus dieną mes privaileisime atlikti šuolius su parašiotais. Jau seniai laukėme tos dienos, o dabar laukimą pakeitė susirūpinimas rytdiena.

Ryto tylą nutraukė pažįstama kareivinių kubrike „keik“. Papusryčiavę sėdome į mašinas, kurios lauko keliuku patraukė link aerodromo. Miško pakraštyje mašinos sustojo. Pasigirdo komanda: „Paruošti parašiotus ir laukti lėktuvo“. Ir mes laukėme. Vieni rūkė, kiti krapštėsi prie savo parašiutų, dar kartą patikrinami, ar viską padarė: ko reikia sėkmingam šuoliui, arba bandė juokauti, prievarta vydami nuo savęs neramaus laukimo slogutį.

Mano draugas, su kuriuo šalimais miegojome, nebuvo iš ramiųjų. Bet šiandien — neatpažįstamas. Jis sėdėjo ant parašiuoto pačiame eilės gale ir ramiai, lapelis po lapelio, skabė čia pat nuskintos ramunės žiedą.

— Padėk užsegti, — kreipėsi į mane nedidukas kareivėlis, niekaip negalėdamas įlįsti į savo parašiuoto diržus.

— Na, kaip, baisoka? — paklausiau jį.

— Ne, — atšovė tas greitai. — Tik nežinau, kaip ten ore bus.

Mintis „kaip ten ore“ ir man nedavė ramybės. Buvo

tekę skraidyti sklandytuvu, tad aukštis nebaugino. Bet dabar sėdime į lėktuvą, kuris pakels į padangę, o atgal į žemę reikės grįžti „pėsčiomis“. Baimės nebuvo, bet nerimas, kai žinai, jog teks susikauti pačiam su savimi labai neįprastose sąlygose, buvo.

Motorų ūžesys išblaškė mintis, privertė apsidairyti. Netrukus lėktuvas riedėjo žeme link mūsų būrio. Pirmasis dešimtukas jau buvo pasiruošęs. Aš stovėjau eilės gale. Lėktuve susėdome po penkis prie abiejų bortų. Instruktorius patikrino mūsų parašiuotų falų kablius, suvertus ant ištempto trosu ir užtrenkė duris. Sugaudė motorai, mašina pajudėjo ir greitai atsisplėšė nuo žemės. Motorų gaudesys netrukė. Jis lyg padėjo mums, įnešdamas į tą neįprastą rimtį kažkokio kasdieniškumo.

— Na, kaip? — bakstelėjau alkūne šalia sėdintį draugą.

Tas staigiai iškėlė nykštį. Juo pasekė ir priekyje sėdintieji, nors veiduose — nerimas.

— Pasiruoštil — pasigirdo instruktoriaus komanda.

Subraškėjo veriamos durys. Į vidų plūstelėjo šalto oro banga. Sėdėjęs eilėje pirmas, instruktoriui davus ženklą, šmestelėjo durų angone ir dingio. Kiaurymė „prarijo“ vieną, antrą, trečią... visus penkis. Rodėsi, kad vienas kitam ant galvos užkris. Lėktuve likome penkiese. Sėdė-

sąjunginių respublikų rinktinii nariai. Tad startavo 4 Vilniaus aviacijos sporto klubo, 6 Kauno visuomeninio aviacijos sporto klubo lakūnai ir viena sportininkė iš Baltarusijos. Vyriausiu varžybų teisėju buvo Maisto pramonės ministerijos Kauno techninio aviacijos sporto klubo viršininkas P. Vinickas.

Pirmąją varžybų dieną, atliekant laisvos kūrybos aukštojo pilotazo figūrų kompleksą, sportininkai savo nuožiūra iš anksto pasirinko desimt figūrų iš patvirtinto TSRS aukštojo pilotazo figūrų sąrašo.

Atliekant šį pratimą, nesėkmė ištiko Baltarusijos sportininkę, šalies rinktinės narę, sporto meistrę V. Goldobiną, kuri buvo laikoma viena pagrindinių kandidatų prizui laimėti. V. Goldobina, išslydus iš rankų figūrų sąrašui, sumaisė atliekamų figūrų eilės tvarką ir... gavo mažiausiai balų. Šiame pratime nugalėjo vilnietis J. Narbutis. Antrąją vietą užėmė S. Mačiak [Vilnius], trečiąją — G. Zukaite [Kaunas].

Nepalankios oro sąlygos [protarpiais lijo lietus, buvo žemi debesys] labai trukdė

varžyboms. Teko keisti pratimų eilės tvarką. Po pirmojo pratimo buvo atliekamas trečiasis — skridimas maršrutu — Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelė — Liskiava—Kudirkos Naumėstis — Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelė. Maršruto ilgis — 250 km. Skridimo aukštis — 300 m. Skridimai buvo kontroliuojami barografu, o kiekviename posūkyje buvo keičiami atpažinimo ženklai. Šiame pratime nugalėjo V. Drupas [Kaunas]. Kitas dvi prizines vietas už-

ėmė taip pat kauniečiai A. Unikauskas ir R. Pivnickas.

Dėl blogo oro antrąjį pratimą — nežinomą aukštojo pilotazo figūrų kompleksą — teko vykdyti net dviem etapais. Mat šis figūrų kompleksas lakūnui iš anksto nežinomas. Jis įteikiamas sportininkui, likus iki starto 12 val. Geriausiai pratimą atliko kauniečiai R. Pivnickas. Antrąją vietą užėmė J. Narbutis [Vilnius], trečiąją — S. Mačiak [Vilnius].

Visų pratimų pirmųjų vietų laimėtojams buvo įteikti Dariaus ir Girėno atminimo medaliai.

ŠUOLIS

damas prie durų, retkarčiais mesdavau žvilgsnį pro langą. Svaiginamai toli apačioje buvo žemė, išmarginta įvairiaspalviais kvadratais. Nekantariai laukiau komandos, o instruktorius lyg tyčia ramiau- siai žvalgesi. Pagaliau jis pasitraukė prie lėktuvo borto. Aš atsistoju. Norėjau kuo greičiau palikti lėktuvą, baigti nemalonių laukimų.

— Neskubėk, dar ne laikas, — šyptelejo jis.

Dar keletas įtempto lau- kimo sekundžių, ir pajutau tapštelejimą per petį. Ranko- mis apglėbiau atsarginį para- šiotą ir, sukaupęs jėgas, at- sispyriau nuo lėktuvo borto. Stipri nematoma jėga stvėrė mane, mestelėjo aukštyn, ir staiga... viskas nurimo. Din- go nerimas, vel pasidarė lengva. Virš manęs bolavo didžiulis parašiotas kupolas. Atrodė, kad kybau po juo nejudėdamas, vietoje. Netoliese lyg pienes grūdėliai po savo škečiais suposi drau- gai. Buvo girdėti jų balsai, o apačioje — akiai neįpras- tas žemės vaizdas, tarsi di- džiulė įvairiaspalvė mozaika.

Kaskart vis stipriau jutau žemės artėjimą. Atskiri daik- tai vis ryškėjo, pagaliau bu- vo galima įžiūrėti ir žmones. Netrukus, davusi gerai savo pajusti, sutiko mane žemė. Čia pat, atlikęs savo „dar- bą“, bejėgiškai supliuško pa- rašiotas kupolas. Apsišvalgiau. Netoliese į lėktuvą lipo nau- ja grupė, su džiaugsmu ir ne- rimu pasirodžiusi atlikti pirmą- jį šuolį su parašiotu.

A. JUŠKA

Susumavus visų trijų prati- mų rezultatus, varžybų nuga- lėtoju, o taip pat Dariaus ir Girėno prizo laimėtoju tapo A. Unikauskas [Kaunas]. An- troji vieta atiteko R. Pivnic- kui [Kaunas], trečioji — V. Drupui [Kaunas]. Apdovanoji- mus nugalėtojams ir prizinin- kams įteikė Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pava- duotojas aviacijos reikiams P. Brunza ir respublikos Avia- cijos sporto federacijos pir- mininkas D. Kostiukevičius.

Inžinierius V. AŠMENSKAS

LIETUVOS TSR AVIAMODELIZMO REKORDAI

1973 m. birželio 1 d.

ABSOLIUTŲS REKORDAI

Išsilaikymas	Nuotolis	Aukštis	Greitis tiesiaja	Greitis ratu
2 val. 02 min. P. MOTIEKAITIS Vilnius, 1948 m.	50 km S. LUKŠYS Panevėžys, 1959 m.	1096 m A. PRANSKĖTIS Vilnius, 1949 m.	144,9 km val P. MOTIEKAITIS Siauliai, 1971 m.	185 km val S. NUGARAS Vilnius, 1971 m.

Modelių klasė	Rekordo pavadinimas	Rezultatas	Kada pasiektas	Rekordininkas
F-1 kategorija	Išsilaikymas	13 min. 51 sek.	1973 m.	P. Abramavičius [Vilnius]
F-1-B klasė	Nuotolis	871 m	1955 m.	A. Kazlauskas [Vilnius]
Lėktuvų modeliai su gumos varikliais	Greitis tiesiaja	144,9 km val *)	1971 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
jauniai [iki 17 m.]	Nuotolis	843 m	1956 m.	V. Deksnys [Kaunas]
	Išsilaikymas	12 min. 10 sek.	1958 m.	V. Zukovskis [Vilnius]
F-1 kategorija	Išsilaikymas	21 min. 42 sek. **)	1967 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
F-1-F klasė	Nuotolis	1753 m **)	1967 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
Sraigatasparnių modeliai su gumos varikliais	Aukštis	246 m **)	1967 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
	Greitis tiesiaja	144,230 km val *)	1970 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
jauniai [iki 17 m.]	Išsilaikymas	1 min. 18 sek.	1952 m.	R. Dičius [Vilnius]
	Nuotolis	201 m	1952 m.	R. Dičius [Vilnius]
F-1 kategorija	Išsilaikymas	36 min.	1951 m.	A. Gusevas [Klaipėda]
F-1-C klasė	Nuotolis	33 km	1951 m.	A. Rybakovas [Vilnius]
Lėktuvų modeliai su stūmokliniais varikliais	Aukštis	650 m	1949 m.	A. Girdvainis [Vilnius]
F-1 kategorija	Išsilaikymas	2 val. 02 min. ***)	1948 m.	P. Motiekaitis [Siauliai]
F-1-A klasė	Nuotolis	50 km	1959 m.	S. Lukšys [Panevėžys]
Sklandytuvų modeliai	Aukštis	1096 m	1949 m.	A. Pranskėtis [Vilnius]
jauniai [iki 17 m.]	Išsilaikymas	1 val. 02 min.	1950 m.	R. Dičius [Vilnius]
	Nuotolis	50 km	1959 m.	S. Lukšys [Panevėžys]
	Aukštis	930 m	1949 m.	A. Kazlauskas [Vilnius]
F-2 kategorija, F-2-A klasė, kordiniai lėktuvų modeliai su stūmokliniais varikliais	Greitis ratu	185 km val	1971 m.	S. Nugaras [Vilnius]
F-1 kategorija, F-1-D klasė, kambariniai lėktuvų modeliai	Išsilaikymas [salė iki 8 m aukščio]	5 min. 31 sek.	1973 m.	V. Morkus [Alytus]
jauniai [iki 17 m.]	Išsilaikymas [salė iki 8 m aukščio]	4 min. 48 sek.	1972 m.	V. Morkus [Alytus]

Pastaba: *) — rezultatas, prilygstantis TSRS ir pasaulio rekordams.

**) — rezultatai, buvę pasaulio rekordais.

***) — rezultatas, buvęs TSRS rekordu.

IR JUOS JŪREIVIAIS VADINA

Kai su klubo viršininku Albertu Dulke atvažiavome į skraidymų aikštelę, ryto saulė jau šypsojosi virš Žemaitijos kalvų.

— Stai čia nuo pušynėlio iki Minijos vingio — mūsų valdos, — žvilgsniu apmatavo jas klubo šeimininkas. — Rudenį melioruoti žadame. O kol kas mūsų rūpestis — užbaigti ano namuko statybą, — ir parodė ranka į naująjį angarą.

— Nieko sau namukas, — šyptelėjau.

— Pagal dydį bus bene antras respublikoje. 48 metrų ilgio ir 36 pločio. Daugiau kaip pusę darbų atlikome patys sklandytojai ir šefai iš Žemaitės kolūkio. Ir pamatus patys pylėme, ir stogą dengėme, ir net apdailos darbus atlikome, — paaiškino klubo viršininkas.

Tuo metu naujajame angare plūso traktoriai, bebaigę

išlyginti asfaltavimui „grindis“ ir kiemą aplink pastatą.

— Siltai ir patogiai žiemos naujoji „Kobra“, visi „Blanikai“ ir „Jakai“. Kaip ir dera šaunuoliams, — džiaugėsi viršininkas. — Vien tik pernai mūsų sportininkai debesų keliais virš Žemaitijos kalvų ir pajūrio kopų su jais išskraidė daugiau kaip 1200 valandų, o per šį pusmetį — net 700 valandų.

Taip jau yra aviacijoje — viskas matuojama išskraidytų valandų skaičiumi.

— O jeigu skraidymo valandas paversime veiklos „naudingumo koeficientu“? Įdomu, koks efektas būtų jūsų klubo gyvenime?

— Klaipėdos aviacijos sporto klubas įsteigtas prieš dvyliką metų, — kiek pagaivojęs pradėjo pasakojimą Albertas Dulka. — Aš čia dirbu tik pusantrų metų. Iki tol

klubui vadovavo Jurgis Morkus. Nelengva pradžia buvo. Sklandytuvų klubas turėjo neperdaugiausiai, o ir pakelti skrydžiui juos reikėjo senelio „Herkuleso“ trosais. Dabar štai, matote, rikiuojasi keliolika „Blanikų“. Treniruotėse, varžybose jie iškeliama į padanges sportiniais lėktuvais. Todėl „naudingumo koeficiento“ reikėtų ieškoti klubo pastarųjų kelerių metų veikloje. Paruošti du sklandymo sporto meistrai, 4 pirmo, 10 antro ir 11 trečio sportinio atskyrio sklandytojų, devyni visuomeniniai instruktoriai ir du laikūnai buksyratojai.

Klubo viršininkas susimąstė.

— Kažin ar skraidymo valandas, visi mano suminėli sportinio darbo skaičiai tiksliai išreikš „naudingumo koeficientą“, kuris būdingas mūsų visuomeniniam aviacijos sporto klubui, — tęsė mintį



Klubo viršininkas Albertas Dulka vadovauja skraidymams

Albertas Dulka. — Klubo tikslas — supažindinti jaunimą su aviacijos technika, išmokyti merginas ir vaikus skraidyti, šokti parašiutu, ruošti jaunimą tarnybai Tarybinėje Armijoje, o prireikus — visada būti pasiruošusiam stoti Tarybinės Tėvynės gynėjų gretose.

Dabar klube yra 50 narių, kurių 27 — komjaunuliai. Įvairaus amžiaus, įvairių profesijų. Paminėsiu tik keletą jų. Nuo klubo įsikūrimo skraidymo ugniagesys iš Palangos sporto meistras Povilas Vaisvila, sklandytuvu jau išskraidęs ore daugiau kaip 4000 valandų. Kauno politechnikos instituto Klaipėdos filialo vyr. dėstytojas Algimantas Skurdenis, Klaipėdos statybos ties



Skraidymų diena baigta. Malonu pasidalinti įspūdžiais



Klubo instruktorius R. Tamošauskas skridimui pasiruošęs

to vyr. geodezininkas Albinas Bučmys. Džiugina gabus jaunimas, pradėjęs skraidyti prieš trejetą metų. Norėtusi paminėti skęstančiųjų gelbėjimo tarnybos Palangoje darbuotoją Voldemarą Kniežą, muzikos mokytoją Margaritą Girčiūtę, Klaipėdos ryšių mazgo inžinierių Vytautą Radžį, o taip pat pačios jauniausios „klubo kartos“ atstovus — Klaipėdos medicinos mokyklos moksleivę Loretą Stasiūtę, politechnikumo auklėtinį Evaldą Ignatavičių, internatinės mokyklos abiturientą Liną Zubę.

Visų nesuminėti. Juk per visą klubo gyvavimo laikotarpį čia susipažino su aviacijos sportu daugiau kaip šimtas žmonių. Daugeliui klubo auklėtinių aviacija tapo gyvenimo tikslu. Anatolijus Malinauskas ir Raimondas Petrikas stojo į civilinio oro laivyno aukštąsias aviacijos mokyklas, o Viktoras Lupejevas panorėjęs karo lakūnu, kaip kad buvęs klubo auklėtinis Kostas Silgalis, dabar jau skraidantis viršgarsiais lėktuvais.

Mūsų pokalbį nutraukė jaunuolių klegesys. Būrelis jų „gaziku“ iš Klaipėdos atvažiavo, kitus su „Latvija“ iš Palangos „atskraidino“ čia klubo lakūnas instruktorius Romualdas Tamošauskas.

Įsikalbėjęs su jais, įsitikinau, koks didelis šių jaunuolių entuziazmas, noras pakilti į padangių žydrinę ir skraidyti virš tėviškės tolių! Ne visada kitų sporto šakų sportininkai ateina treniruotėn į sporto salę mieste, o čia sklandymo entuziastai kelias

desimtis kilometrų važiuoja, kad nuo darbo laisvu laiku galėtų paskraidyti, pasitreniruoti. Matyt, aviacijos sportas viliojantis. Vien tik šiemet į Klaipėdos aviacijos sporto klubą, kuriame dirba tik keturi etatiniai darbuotojai, atėjo devyniolika naujokų iš Klaipėdos ir Palangos, šefuojančio klubą Kretingos rajono Zemaitės kolūkio, kurio pirmininkas Benas Anužis visada skatina jaunimą, visokeriopai padeda klubui. Didelį dėmesį klubo veiklai skiria ir Klaipėdos partijos bei vykdomasis komitetas.

Kai kalbame apie Klaipėdą, mintyse galvojame apie jūrą, šauniuosius žvejus, drąsiusius jūreivius. Uostamiesčio sportinė visuomenė jūreiviais vadina ir savo sklandytojus. Penktojo okeano jūreiviais! Gal dėl to, kad visų mylimas aviacijos sporto klubas ne vienam įskiepijo meilę tėviškės padangių žydrinei, davė sparnus. O gal todėl, kad daugelis klubo sklandytojų skrydžiuose stebino drąsa ir ištverme. Kitaip juk nepasakysi apie Povilą Vaisių, Mindaugą Baleiką ir Algimantą Skurdenį, kurie šių metų respublikinėse antrosios lygos sklandymo pirmenybėse Alytuje užėmė atitinkamai pirmąsias tris vietas ir iškovojo klubinę pergalę bendroje komandinėje įskaitoje.

Sios pergalės — tai dar vienas ryškus „naudingumo koeficiento“ rodiklis Klaipėdos visuomeninio aviacijos sporto klubo veikloje.

K. KAZIONAS



Padangėje — vieno jauniausio sklandytojo V. Kniežos valdomas „Blanikas“



Klaipėdiškių aviatorių gyvenvietė, pačių sportininkų įegomis pastatyta netoli skraidymų aikštelių



Klaipėdos aviacijos sporto klubo bazė. Tolumoje — naujas angaras



A. Juškos nuotr.

Lakūnas sklandytojas inžinierius A. Skurdenis — vienas seniausių Klaipėdos aviacijos sporto klubo narių

PANEVĖŽI! mes pasiekėme tiksliai nustatytu laiku — 12 valandą. Sėdėdamas lėktuvo AN-2 antrojo piloto kėrselė, iš oro akyrai apžvelgiu miesto panoramą. Kaip plačiai lygumoje jis išsklaidęs, kiek jam žalių salų, naujų gamyklų ir didelių penkiaaukščių namų! Ne sykį per Panevėžį važiuavau automašina, mačiau, kad čia daug kas kinta, bet tik iš paukščio tako pažinau įvairiaspalvę miesto visumą, jo statybų mastą.

Kabinoje iš kairės sėdįs Zigmas Polinauskas perima vairus ir ruošiasi lūpdyti AN-2, aerodrome vaikinių parkikštų „Antono“ vardu. Tūpimo marška — mažutė, vos ryški. Vėjas — vakaris, stiprokas. Malau, dar du gelsvi „Antonai“ stovi žemėje, šalia balto aerostoties namuko.

Keliais ir takeliais vis dar vilnija žmonių virtinės. Kiek jų šiandien susirinks į aviacijos šventę!

Mūsų „Antonai“, prifildžius jo 1000 AJ galingumo variklį, greitai smunka tiesiai ant namų stogų, praplaukia visai greta katedros bokšto ir ralais jau ieško žalios žolės...

Zigmas Polinauskas prirideina lėktuvą prie išrikiuotų sklandytuvų. Mes turime apsigręžti, bet propelerio srovė gali apversti netoli esantį metalinį sklandytuvą. Pilotas atidaro stiklinį langelį, šaukia jaunimui. Vyrukai nuovokūs. Jie peršoka virvutę, skiriančią žiūrovų vietas nuo aerodromo, apgula sklandytuvą ir tvirtai laiko. „Antonai“ gręždamasis pūstelėja vėją, kuris priplaka žolę, virpina ilgus sklandytuvo sparnus. Bet dešimt vyrukų įsirežę stovi... Pro atidarytas lėktuvo dureles vikriai išsoka mūsų atskraidintos aštuonios merginos. Vyrukai joms moja. Jos šypsosi ir atsako tuo pat.

Zigmas eina prie kontrolinio bokšto, mergaitės patraukia prie oro sportininkų, kurie tiesia brezentą, rikiuoja parašytų krepšius, o aš pasuku į žiūrovų minią, pasižiūrėti veidų, pasiklausyti gyvo žodžio.

Mane sustabdo jau pagyvenęs, kresnas, ryškiai žilais paausiais, tamsaus gymio vyras. Jis klausia, kas tokios atskridusios mūsų lėktuvu merginos, iš kur jos! Atsakau, kad tai vilnietės parašifininkės. Studentės. Jos dalyvaus šventės programoje.

— Pirmą sykį šoks! — domisi nepažįstamasis.

— Ką jūsi! Jos yra šokios po šimtą ir daugiau kar-

tų. Danguje jaučiasi neprasčiau, kaip žemėje...

Mes susipažįstame, įsikalbame. Borisas K. — buvęs aštuntosios oro armijos karys, aviatechnikas, visą karą praleidęs lauko aerodromuose, regėjęs aršiausius mūšius, kai tarybiniai lakūnai per dieną kildavo kautynėms po septynis aštuonis sykius! Koks fizinis krūvis, kokia dvasinė įtampa! Bet taip reikėjo. Tėvynė buvo pavojuje.

— Net merginos skraidė, — tarė Borisas. — Ir dar kaip skraidė!

— Su lengvaisiais PO-2! Prieš apkasus, tur būt, atakavo naktį!

— Mano pulke — naikintuvais. „Jakais“. Dieną!

Mergina prie sunkaus ir labai greito naikintuvo vairalazdės! Žūtbutinėje oro mūsų karuselėje! Tai man buvo naujiena, nors žinojau ir apie šaunų M. Raskovos vadovautą moterų lakūnų pulką, ir apie kitas drąsias Tarybų šalies dukras, skraidžiusias bombonešiais naktį ir dieną. Žinojau ir tai, kad Panevėžyje gyvena karo dalyvės — lakūnės iš M. Raskovos pulko, kad kai kurios jų draugės žuvo, vaduojant Lietuvą.

Lakūno naikintojo darbas ypač sunkus, be galo pavojingas. Ir, suprantama, labai panorau sužinoti apie Lilią Litvak, aštuntosios oro armijos lakūnę naikintoją, kurios vardą taip įvelniai ir su tokia pagarba ištarė mano naujasis pažįstamas, šitaip atsitiktinai sutiktas šių metų birželio mėnesį Panevėžio avia-sporto klubo surengtoje šventėje, kurią stebėjo apie 10 000 žmonių. Jaunoji karta — vaikinai ir merginos — puikiai skraidė, šokinėjo su parašiais, figūravo. Žydroji erdvė — drąsiųjų pašaukimas. Jutau, kad ir Lilią Litvak buvo kartu su mumis. Juk joje įsikūniję visa, kas perduodama iš kartos į kartą — drąsa, skraidančio žmogaus didybė, kilnaus žygdarbio nemirtingumas.

— Tada aš nežinojau tikslų duomenų, — pasakojo senas aviatechnikas Borisas K., dabar vienos Panevėžio gamyklos inžinierius. — Bet po karo buvo išleistas atsiminimų knygos apie aštuntąją oro armiją. Visas perskaičiau.

Kai mūsų aštuntoji kartu su visa Tarybine Armija judėjo okupuotos Lenkijos ir Karpatų link, mes savo junginiuose turėjome 3500 moterų, iš kurių 2200 buvo kariai — lakūnės, ryšininkės, ginklininkės, sinoptikės, sanitarės, virėjos

ir t. t. Didžioji jų dauguma armijon stojo savanorėmis, širdžiai paliepus. Tai buvo drąsios kovotojos, pasiaukojančios darbininkės. Jos lygimis su vyrais dalijosi visais frontinio gyvenimo sunkumais.

Aš įsiminiau lakūnę Lilią Litvak. Ji buvo nedidelio ūgio, smulkutė, pilkomis patikliomis akimis. Žemėje tylutė, o ore visiškai kitokia — ryžtinga kovotoja, be baimės krisol! Propelerio sraute ji tarsi prarasdavo moteriškų nervų jautrumą. Lilią nė kiek nenusielsdavo pagarsėjusiems asams vyrams. Nei šūvio taiklumu, nei lėktuvo pilotavimu, nei kovos manevrais!

Mačiau, kaip ruošiant kautynėms įgulas, kiekvienas vy-

pamitęs Lilią. Visi taip norėjo, kad ji liktų gyva iki karo galo ir nerašytų susitarimu emė tiesiog saugoti ją nuo labai rizikingų skridimų, rasdami Lilią ką nors lengvesnio ir saugesnio. Pradžioje ji buvo paklusni ir neprieštarėdavo. Bet greit susivokė, ir tada blykstelėjo jos atkaklus charakteris. Ji nenorėjo eilinių užduočių. Ji troško dalyvauti tokiuose mūšiuose, kur naikintuvų sparnus kiurdo patrankėlių sviediniai, kur susiduria arba susprogsta lėktuvai, o neretai ir lakūnai grįžta sunkiai sužeisti, vos valdydami „Jakus“, beveik akiai ieškodami savo aerodromo...

Pulko vadas N. Baranovas nepajėgdavo užsispyrėlės perkalbėti ir būdavo priverstas nusileisti. Jis bejėgiš-

J. DOVYDAITIS

MERGAITĖ BAIMĖS

ras su malonumu kviesdavo ją skristi dvejuok. Juk oro mūšyje labai svarbu, ką vedantysis turi greta savęs. Kiekvienas nori, kad vedamasis puikiai žvalgytųsi po neaprepiamą dangaus sferą, matytų kiekvieną debesio plyšį, kuriame tūnodavo gudrūs fašistiniai asai, stengdamiesi puliti netikėtai, iš už nugaros. Oro mūšyje vedamasis visada stoja mūšin akimirkiniu, gyvybės negailėdamas padeda vedančiajam, nepalieka jo atviro priešų ginklų smūgiui.

Žinojau, kad Lilią pradėjo skraidyti naikintoja N. Baranovo pulke, kuris pagarsėjo Stalingrado fronte. Jau tada Lilią atkreipė visų akis — mergaitė nepažįstanti baimės! O juk fronte jaunam naikintojui būdavo svarbu bent per dvi pirmas oro mūšių savaites išlikti gyvam. Tada jis įgydavo reikiamo patyrimo.

Kai mes artėjome prie Sano upės, pergyvenę daug nuožmių mūšių ir patyrę skaudžių aukų, dalinys jau buvo

kai mostelėdavo ranka ir saikydavo: „Ką gi, skrisk, bet tik būk labai atsargi...“

Lilią džiugaudavo ir skubėdavo prie lėktuvo. Iš po jos odinio pošalmio driekdavosi nepaklusnios garbanos. O vadas pasikviesdavo nuošaliau vyresnį pilotą, paskirtą vadovauti išskrendančiai grupei ir rūstokai perspėdavo:

— Būk labai atidus, nes už Lilią atsakysi!

Mūsų aerodrome buvo dar vienas lakūnas, kuris taip pat nerimaudamas sekdamas kylantį Lilijos lėktuvą. Tai eskadrilės vadas Aleksejus Salomatinas, narsus, tiesios laikysenos vaikinai. Po niūriu karo danguimi tarp Lilijos ir Aleksejaus užsimezgė gili, švelni, be galo nuoširdi draugystė. Visi žinojo — juodu ir po karo bus kartu...

Prieš trisdešimt metų, gegužės šeštą, labai skaisčių pavasario rytą, mūsų 73-jo gvardiečių pulko vadas Nikolajus Baranovas, kuris taip saugojo Lilią nuo pavojų, nebegrįžo į aerodromą. Buvo daug liudininkų, mačiusių,

kaip senas asas krito nelygiam ore mūšyje. Jo lėktuvas virto degančia kometa. Parašiu vadas nepasinaudojo. Matyt, ji buvo mirtinai sužeidę. Kartu su juo žuvo ir antras lėktuvas, kurį vairavo Katia Budanova, geriausia Lilijos bičiulė. Abi jos virš Stalingrado stepių kartu išskrido pirmą sykį kovinėn užduotin.

Ar bereikia sakyti, koks būna sielvartas, kai netikėtai žuva artimiausi sparno draugai! Bet Lilijos laukė dar vienas likimo smūgis, kai jos Aleksejui jau buvo suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas. Gegužės 21 dieną... Aleksejus Šalomatinas žuvo oro kautynėse...

Per septyniolika dienų Lilija neteko trijų savo geriausių bičiulių.

BE KRISLO

IŠ CIKLO

„LAKŪNŲ PORTRETAI“

Dar, rodos, nespėjo nudžiūti Lilijos ašaros dėl Aleksejaus, kai ji atėjo pas naujai paskirtą pulko vadą ir paprašė kovinės užduoties. Ji troško vieno — skristi.

Pulko vadas viską žinojo. Ant Aleksejaus kapo dar ir pirmoji žolėlė neišdygo, ir gedulingos puokštės nenuvyto.

— Lukterėk, Lilija, dar die-nelę kitą.

— Tuoju, dabar, — atkakliai reikalavo lakūnė.

Ji neišėjo iš vado žeminės, kol neįtikino.

Šį sykį Lilijos užduotis buvo — numušti aerostatą, iš kurio priešas koregavo artilerijos ugnį. Ši pūslė su krepšiu ir stebėtojais pakildavo penkiolika kilometrų už fronto linijos. Atėjant mūsų naikintuvams, aerostatą skubiai už virvių nutraukdavo žemėn, ir prabildavo priešlėktuvinė. Jau keliolika dienų mūsų naikintuvams, aerostatą skubiai už virvių nutraukdavo žemėn, ir prabildavo priešlėktuvinė. Jau keliolika dienų mūsų naikintuvams, aerostatą skubiai už virvių nutraukdavo žemėn, ir prabildavo priešlėktuvinė.

Lilija skufamuojų skridimu apsuko didelį lanką, atsidūrė prieš ugnigaryje ir, išnėru-

si iš už miško, staigiai kilo aukštyn aerostato link. Tuo pat momentu paleido pirmą žūvių seriją ir tiksliai pataikė. Akimirksniu aerostatas užsiliepsnojo. Priešo priešlėktuvinė kapojo kaip pašėlusį, bet Lilija išspruko sveikutėlė. Iš sugrįžusio lėktuvo išlipo tyli, susikaupusi. Ją džiaugsmingai sveikinome, o ji varžėsi — nepratusi prie triukšmo. Už kelių dienų įsakymas — Lilija apdovanota Raudonosios Vėliavos ordinu.

Bet ir ordinas mažai pragiedrino jos veidą. Ant staliuko stovėjo žuvusio Aleksejaus nuotrauka. Ji valandomis žiūrėdavo į brangaus žmogaus bruožus ir mąstydavo.

Draugėms ji prisipažino, kad žemėje jaučiasi pavargusi nuo sielvarto ir prisiminimų apie žuvusius kovos draugus, Aleksejų, ir tik oro kautynėse viską užmirštanti.

Po kurio laiko viename koviniame skridime šeši mūsų naikintuvai, jų tarpe ir Lilijos valdomas, buvo užpulti trisdešimt dviejų „lokevultų“ ir „meserių“. Lilija kovėsi lyg žaibų duktė. Ji numušė dvi priešų mašinas, bet jos „Jakas“ buvo sušaudytas skersai ir išilgai. Viena kulkosvaldžio serija pataikė į merginos kabiną. Persauta per petį ir koją, paplūdusi krauju, ji šiaip taip perskrido apkasus ir tūpė mūsų pusėje, artilerijos išraustame kirtime, neišleidusi važiuoklės tiesiog liemeniu.

Ji dabar skraidė poroje su nauju pulko vadu Ivanu Goliševu. Dviese kartą susirėmė su „meserių“ dešimtuku, ką tik permesu iš Berlyno gynybos žiedo. Šiame mūšyje ji išgelbėjo Goliševą, užstodama savo lėktuvu vadą, atsidūrusį kritiškoje būklėje. Kulkosvaldžiai išvarpė Lilijos mašiną ir akimirksniu ją uždegė. Mergina išsiveržė iš liepsnos sūkuriu, smigo akmeniu žemėn, kiek palaukusi išskleidė parašutą ir sveikutėlė nusileido į tankaus miško aikštelę.

Rugpiūčiui baigiantis, ji vėl buvo mūsų dalinyje ir išbandė paskirtą jai naują lėktuvą. Rugsėjo pirmą ji pakilo su devyniuke žvalgybon, nes buvo gauta žinių, kad priešas aerodromuose didelis pagyvėjimas — ar tik neafvykusios papildomos naikintuvų eskadrilės!

Dangus buvo aprauktas kamuoliniais debesimis. Staiga iš jų išlėkė kaip strėlės 40 priešų naikintuvų, trokštančių lengvo grobio. Devyniukė stojo į mirtiną mūšį. Prasidėjo baisioji karuselė, varstoma įstrižai pikiruojančių lėktuvų.

Per radiją besikaunantieji girdėjo Lilijos balsą: „Vieną numušiau! Dega...“ Netrukus: „Antras! Jam nukirtau vairus. Sprogimas piloto kabinėje...“

O pasiutęs mūsų tęsėsi. Lėktuvai šokinėjo aukštyn ir žemyn lyg pašėlę. Dangus, rodos, skils nuo variklių riau-mojimo ir žūvių blyksnių. Vienas iš mūsų pamatė: Lilijos lėktuvas liepsnose! Bet toliau stebėti nebuvo įmanoma, jis pats turėjo gintis nuo dviejų, atakuojančių kryžmine ugnimi. Iš devynių grįžo tik aštuonetas... Negrįžo šį kartą į savo aerodromą Lilija.

Ilgai buvo ieškota Lilijos Litvak ir jos lėktuvo. Ji tarsi ištripo ugnies kamuolyje ir spinduliais išsiskleidė erdvėje. Taip atsitikdavo, kai lėktuvas sprogdavo.

...Mudu suklusome, žvilgtelėjė į padangę. Rima Polinauskienė raižė Panevėžio dangų vienviečiu „Zetu“, svaitydama judrų lėktuvą iš figūros į figūrą. Paskui ji praskrido palei pačią žemę ir šovė beveik statmenai į dangų. Minia, per garsiakalbį išgirdusi, kad taip pašėlusiai vartosi ne koks nors vyras drąsuolis, bet jauna moteris — nutilo pakerėta.

Nusileidusiai pilotė figūritei griausmingai plojo. Temperamentinga minia gulte apgulė Rimos lėktuvą.

Borisas kalbėjo toliau.

— Lilija numušė iš viso dešimtį lėktuvų. Po mirties ji buvo apdovanota pirmojo laipsnio Tėvynės karo ordinu.

Aš paklausiau, ar jis nežina, iš kur ji kilusi. Borisas atsakė, kad Lilijos biografi-ja — pusė sąsiuvinio lapelio. Jis pats matė, kaip ji rasė tą lapelį. Mokykla, mokslas, darbas, užsiėmimai aeroklube, pirmas savarankiškas skridimas. Po to išvažiavo su geologų grupe šiaurėn. Bet ne čia jos dalia buvo. Aerodromo svajonė vėl pažaukė Liliją atgal. Iš šiaurės grįžusi, ji baigė Chersone civilinės aviacijos mokyklą, dirbo pamaskvivo aviaklube instruktore. Prasidėjus karui, rašė raportus: noriu į frontą. Galop Lilija — Stalingrade. Pirmasis kovos krikštas.

— Vienas iš jos tada numuštųjų buvo didelis asas, trijų geležinių kryžių kavalierius, — užbaigė pasakojimą Borisas K.

...Jį orą kilo du „Antonai“. Netrukus Panevėžio danguje išsiskleidė dvidešimties oro sportininkų desanto parašutai. Aviacijos sporto šventė tęsėsi.

KLAUSIATE — ATSAKOME

R. VAITKEVICIUS IS BIRŽŲ, A. BIEKSA IS TRAKŲ, J. DAVALKA IS KLAIPĖDOS KLAUSIA, KOKIUOSE MŪSU RESPUBLIKOS MIESTUOSE YRA SKLANDYMO AVIACIJOS SPORTO KLUBAI IR KOKIOS Į JUOS STOJIMO SĄLYGOS.

Tuos, kurie domisi aviacijos sportu, kviečia Vilniaus ir Kauno miestų aviacijos sporto klubai, taip pat Akmenės, Alytaus, Biržų, Jurbarko, Klaipėdos, Lengvosios pramonės ministerijos (Vilnius), Panevėžio, Šiaulių, Silutės, Telšių ir Ukmergės visuomeniniai aviacijos sporto klubai (ASK).

Vilniaus ir Kauno miestų aviaklubuose yra sklandymo, parašiutizmo, aukštojo pilotazo sekcijos. Visuomeniniuose klubuose ruošiami sklandymo dytojai.

Į SDAALR aviacijos sporto klubus priimami jaunuoliai ir jaunuolės, sulaukę 17 metų. Stojantieji privalo pateikti šiuos dokumentus: pareiškimą, autobiografiją, dvi nuotraukas 3x4 dydžio, charakteristiką iš mokyklos arba darbinės, mokslo baigimo pažymėjimą, gimimo liudijimo nuorašą, pažymėjimą iš gyvenamosios vietos.

Dokumentai priimami nuo lapkričio 15 dienos. Teoriniai užsiėmimai prasideda sausio mėn.

Moksleiviai, norintieji užsiimti aviamodelizmu, gali stoti į mokyklose veikiančius būrelius, o jeigu jų ten nėra — į miesto arba rajono pionierių ir moksleivių namų aviamodelizmo būrelius, taip pat į jaunųjų technikų stotis, esančias visuose stambesniuose miestuose. Į aviamodelizmo būrelius mokslo metų pradžioje priimami moksleiviai, baigę 4 klases. Suaugusieji, kurie domisi šia aviacijos sporto šaka, gali kreiptis į Vilniaus aviacijos sporto klubo aviamodelizmo laboratoriją Vilniuje arba gauti techninę informaciją klubuose.

KLUBŲ ADRESAI IR TELEFONAI:

Vilniaus ASK — J. Basanavičiaus 15, tel. 68137; aviamodelizmo laboratorija — Universiteto 9, tel. 21185. Kauno ASK — Daukanto 15, tel. 29828. Akmenės ASK — Naujoji Akmenė, Kultūros rūmai. Alytaus ASK — Aerodromo 2, tel. 192. Biržų ASK — Vytauto 72, tel. 51948. Jurbarko ASK — Barkunų 20, tel. 692. Klaipėdos ASK — Silutės plentas 44 2, tel. 41901. Lengvosios pramonės ministerijos ASK — Vilnius, Kestučio 32, tel. 754481. Panevėžio ASK — R. Carno 8, tel. 7079. Šiaulių ASK — Lenino 170, tel. 22772. Silutės ASK — Vilniaus 40—6, tel. 2537. Telšių ASK — Kestučio 20, tel. 424. Ukmergės ASK — Kauno 112. „Vienybės“ gamykla, tel. 34286.

EŽERŲ PAUKŠTIS BRO-16

Zinomas mūsų veteranas aviakonstruktorius Bronius Oškinis — nepaprastai energingas. Pastaraisiais metais jis sprendė net kelias kūrybines temas: konstravo sklandytuvą su varikliu, padarė naują mokomojo sklandytuvo BRO-9 modifikaciją, kurio pirmakiai buvo labai gerai įvertinti mūsų šalyje, dar labiau patobulino treniruoklį — įdomų aparatą, leidžiantį jaunimui vasaros stovyklose įgyti sklandytuvo vairuotojo įgūdžių, pažinti aviacijos pagrindus.

Raguvoje įsikūrusiame Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos ceche, kuriame Br. Oškinis vykdo visus šiuos darbus, emė lankyti ukmergiškiai. Jie turėjo savo rūpestį. Ukmergėje prie „Vienybės“ gamyklos jau seniai veikė visuomeninis sklandymo klubas. Darbininkai — aviacijos mylėtojai — lankė teorinius kursus, norėjo skraidyti, tačiau nebuvo skraidymų aikštelės, nes laisvų žemės plotų aplinkui stokojo. Ukmergės aviatorių akys nukrypo į ežerus. Kaip čia tikty hidrosklandytuvus, kurį ištemptų oran motorinė valtis!

Bet Lietuvoje hidroplanų dar niekas neturėjo. Ukmergiečiai sportininkai kreipėsi į Br. Oškinį, didelį jaunimo bičiulį. Konstruktoriui idėja patiko. Jis bemat sukūrė projektą. Savaitgaliais ukmergiečiai Augulis, Ungurys, Krogertas ir kiti atvykdavo į Raguvo padirbėti.

Netrukus iš storesnės faneros lapų buvo padaryta hidrogondola. Liemuo, vairai ir viršutinis sparnas buvo panaudoti „Zylės“ sklandytuvo. Buvo įkomponuotas ir antras, žemutinis sparnas, dengtas klijuote ir aptrauktas vandenį nepraleidžiančia medžiaga.

Kol aparatas plūduriuos vandenyje, apatinis sparnas bus it plūdės. Kylant jis teiks papildomą keliama jėgą, o tupiant atliks ir oro pagalvės, ir stabdžių funkcijas.

Hidrosklandytuvus buvo atgabentas į Prienų Eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą, baigtas statyti, sumontuotas ir paruoštas bandymams. Tada juo labai susidomėjo biržiečiai, o taip pat Kauno radijo gamyklos sportininkai.

Kokia patraukli sintezė — vandens ir oro sporto junginys! Skaičiuojama, kad valčiai pasiekus 35–40 km val greitį, jos tempiamas hidrosklandytuvus turi pakilti. Pasiekęs tinkamą aukštį ir atsikabinęs nuo lyno, sklandytuvus toliau eis savais oro keliais...

Konstruktorius yra numatęs šį hidrosklandytuvą tobulinti — įrengs jam povandeninį sparnelį.

Garsioji Br. Oškinio sklandytuvų šeima netikėtai padidėjo. BRO-16 yra graži dovana aviacijos sportininkams. Labai pagirtina ir ukmergiečių iniciatyva.

J. KELEIVIS



BRO-16 paruoštas bandomiems skridimams

JAUNIEJI TECHNIKAI KOSMOSUI

Nuo to laiko, kai žmogus pakilo į kosminę erdvę ir apskriejo aplink Žemę, praejo truputį daugiau nei dešimtmetis. Kaip toli pažengta per tą trumpą laiką tarp! Šiandien nusikristi į Marsą ar Venėrą jau nebe fantazija. Nenuostabu, kad įstabios pergalės, pasiekios tarybinių žmonių, užkariaujant kosminę erdvę, rado atgarsį daugelio širdyse, o ypač jaunimo. 1970 metais žurnalas „Modelist-konstruktor“ paskelbė

visasajunginį konkursą „Kosmosas“. Dalyvauti jame buvo kviečiami tiek moksleivių, tiek suaugusių kolektyvų. Konkursas „Kosmosas“ ypač buvo pamėgtas moksleivių. Čia daug erdvės mintims, svajonėms, jaunatviškiems polėkiams įgyvendinti.

Šių metų tradicinis „Kosmoso“ konkursas, kuris vyko Maskvoje, buvo skirtas pirmojo pasaulio kosmonauto J. Gagarino skridimo dviliktosioms metinėms pažymėti. Į jį susirinko per pusantro simto moksleivių, kurie atstovavo trisdešimčiai kolektyvų.

Tomis dienomis neatpažįtamai pasikeitė Visasajunginės liaudies ūkio pasiekimų parodos „Jaunųjų technikų“ paviljonas. Salėse išsirikiavo daugybė modelių, kurie stebino atlikimo kruopštumu, išradingumu, formų įvairove. Daugiau kaip pusė modelių atspindėjo mūsų šalies raketinės technikos vystymąsi. Apie 40 konkurso dalyvių demonstravo ateities (fantastinius) modelius, kurie pasižymėjo įdomiomis formomis

Lietuviškos lėktuvų konstrukcijos

ANBO-VI



Tobulindamas savo lėktuvų konstrukcijas, aviacijos inž. A. Gustaitis sukonstravo labai vykusį lėktuvą ANBO-VI lėktuvų apmokymui ir treniruotėms. Šis lėktuvas taip pat buvo naudojamas ir taikinių vilkimui, tiko aukštajam pilotui. Tai dvivietis auštasparnis mišrios konstrukcijos (liemuo buvo gaminamas iš plieno vamzdžių, sparnai — iš medžio) monoplanas. ANBO-VI savo išvaizda priminė ANBO-IV, tačiau nuo jo skyrėsi matmenimis, įrengimais ir skridimo duomenimis.

Sparnai lygiagrečios formos, kiek lenkti atgal, galai suapvalinti. Centroplano viduryje, virš piloto kabinos — nedidelė išpiova sparne, kad būtų patogiau įlipti pilotui ir būtų geresnis matomumas. Sparnas tvirtinamas N formos profiliuotais spyriais. Propeleris medinis, dvimentis lietuviškos konstrukcijos. Juos gamino garsus propelerių meistras Mainelis. Lėktuvo prototipas ANBO-VI-53 buvo išbandytas 1933 m. birželyje, Kaune (turėjo variklį Curtiss „Challenger“ 185 AJ). Tais pat metais Kauno aviacijos dirbtuvėse ANBO-VI buvo statomas serijiniu būdu. Serija buvo nedidelė.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis — 10,60 m
Lėktuvo ilgis — 7,25 m
Sparnų plotas — 18,30 m²
Skridimo svoris — 1070—1097 kg
Tuščio lėktuvo svoris — 720—730 kg
Variklis — „Genet“ 160 AJ
Maksimalus greitis su 185 AJ gal. varikliu — 205 km val
Maksimalus greitis su 160 AJ gal. varikliu — 198 km val
Mažiausias greitis — 85 km val
Riedėjimo nuotolis kylant — 82 m
Riedėjimo nuotolis tupiant — 75 m

Sekantis iš ANBO serijos lėktuvų buvo sportinės paskirties ANBO-VII, kurį sukonstravo A. Gustaitis vadovaujama Kauno universiteto Technikos fakulteto studentų konstruktorių grupė. Tai mišrios konstrukcijos vienvietis lėktuvas. 1934 m. ANBO-VII Lietuvos aeroklubo lėšomis buvo pradėtas statyti Kauno aviacijos dirbtuvėse (padaryti sparnai ir liemuo). Tačiau dėl įvairių priežasčių lėktuvas liko neužbaigtas.

Paruošė Vytautas JURKŠTAS
Jonas MONKEYVICIUS

bei naujais techniskai pagrįstais sprendimais. Penki modeliai imitavo būsimą kosminių laivų „Sojuz“ ir „Apollo“ susijungimą.

Žiuri komisija, įvertinusi visus modelius, jų aprašymus, brėžinius, pirmąją vietą paskyrė Tadžikijos Centrinės jaunųjų technikų stoties raketininkams už ekspoziciją „Kelias į žvaigždes“. Antroji vieta pripažinta leningradiečiams už raketų seriją „Raketinis mūsų Tėvynės skydas“. TRECIOJI VIETA IR DIPLOMAS SU TARYBINIŲ KOSMONAUTŲ AUTOGRAFAIS ATITEKO KAUNO J. GAGARINO PIONIERIŲ IR MOKSLEIVIŲ RŪMŲ KOSMINIO MODELIZMO BŪRELIO NARIAMS UŽ RADIO BANGOMIS VALDOMĄ ATOMINIO VISUREIGIO „LUNA-1“ MODELĮ. Tai puiki pergalė! Beje, kauniečiai jau treji metai iš eilės patvirtinti Visasąjunginės liaudies ūkio pasiekimų parodos dalyviais. Jų paqamintas „Luna-1“ kartu su kitais priziniiais modeliais keliaus į Kanadą ir JAV, į organizuojamą ilgalai-

kę parodą „Tarybinis jaunimas“.

Atitekę modeliai buvo vertinami atskirai. Šioje grupėje pirmoji vieta atiteko Tbilisio miesto 26 Baku komisarų rajono pionierių ir moksleivių rūmų kolektyvui už savos konstrukcijos kosminį laivą „Venera-1“.

Nemažiau įdomiai konkurso dalyviai leido ir nuo varžybų likusį laiką. Jie apžiūrėjo Kremlių, susipažino su istorinėmis ir įžymiomis Maskvos vietomis, lankėsi muziejuose, teatruose. Gilų įspūdį jauniems raketų ir kosminių aparatų modeliotojams paliko susitikimai su garsiais mokslininkais, jaunimo laikraščių bei žurnalų redakcijų darbuotojais. Tarybų Sąjungos Didvyris, aviacijos generolas A. Golubevas papasakojo apie pulko „Normandija—Nemunas“ kovas prieš fašistinius okupantus. Generolo atsiminimai labai domino kauniečius. — Juk šis kariūnas kovojo ir už jų gimtojo miesto išvadavimą.

Z. AUGEVICIUS



„Luna-1“ konstruktoriai (iš kairės į dešinę) E. Lisduskas, A. Dašinskas, L. Berezinas ir V. Stukevičius su savo modeliu
V. Ajausko nuotr.

AVIAMODELIZMO PASAULIS



LIMTI

Šis modelis yra gana paprastos konstrukcijos. Jį gali pasistatyti kiekvienas bent kiek daugiau patyręs modelistas.

Geriausiai modeliui tinka 5 cm³ kaitinimo variklis. Tokie neturint, galima skraidyti ir su 2,5 cm³ varikliu. Radijo aparatūra gali būti „Pilot“ arba „Start“.

Sparnas turi abipus išgaubtą profilį 17% NACA 2317. Norint, kad modelis turėtų didesnę greitį, naudotinas 15% arba net 12% storio NACA 2315, arba NACA 2312 profilis. Tinka ir RITZ 23012 profilis (čekoslovakishkas žurnalas „Modelar“, 1965 m. Nr. 6).

Liemuod padarytas iš balzų: šonai — iš 3 mm storio balzų lentelių, priekyje dar sutvirtintų 2 mm balzų lentelėmis (sluoksniai pasukti 45°). Variklio tvirtinimo stovas pagamintas iš kietos medienos: skroblo, buko, uosio. Stovas epoksidiniais klijais įklijuotas dviejuose rėmuose. Pirmasis rėmas daromas iš 6 mm, antrasis iš 4 mm klijuotės. Iš apačios variklio stovas sutvirtinamas 5 mm storio balzinėmis lentelėmis. Viršuje stovo paliekama vieta 100 cm³ tūrio degalų bakeliui. Bakelis užden-giamas 10 mm storio nuimamu balziniu dangteliu. Važiuklės spyriai tvirtinami prie 5 mm storio klijuotės lentelės, kuri gumos juostelėmis pririšama prie 5 mm diametro bambukinių skersinių.

Sparnai prie liemens tvir-

PILOTAŽINIS RADIJU VALDOMAS LĖKTUVO MODELIS „BANGA“

tinami gumos juostelėmis. Nuėmus sparną, atsidendia an-ga prie imtuvo, maitinimo šaltinių ir valdymo mecha-nizmų. Užpakalinėje liemen-dalyje be šoninių balzinių plokščių yra 4 lonžeronai iš 5x5 mm balzų su skersin-kais. Apačia ir viršus toje liemens dalyje dengiami 3 mm balzinėmis plokštėmis. Kilis ir posūkių vairs pagaminti iš 5 mm balzų plokš-telių. Važiuklė daroma iš plieninės vielos. Priekinė važiuklė tvirtinama prie prie-kinio rėmo.

Sparnų ir stabilizatoriaus konstrukcija analogiška. Ner-višros gaminamos iš balzų arba liepos plokštelių. Ata-kos ir nuoslydžio briaunos suklijuojamos iš dviejų sluoksnių balzų, galutinai iš-baigiamos, sumontavus spar-ną. Sparno priekinė dalis iki lonžerono dengiama 1,5 mm balza. Centrinė sparno dalis iš-tisai padengiama balza. Sparnas raidės V formos 6°. Panaudojant modeliui vieno arba dviejų kanalų radijo aparatūrą, sparno V formą reikia padidinti. Aukštumos vairs daromas iš 8 mm balzų plokštelių. Modelis den-giamas ilgapluoščiu popieriumi ir 5 kartus lakuojamas nitrolaku, po to vieną kartą

dar padengiamas skystu „Chimolaku“.

Radijo imtuvą įdedamas taip, kad ir po smarkaus smū-gio liktų sveikas. Paprastai jis įvyniojamas į putplasčio kelių sluoksnių apvalkalą ir standžiai įdedamas į liemenį.

Modelio svorio centras yra 35—40% stygos ilgio nuo sparno priekinės briaunos.

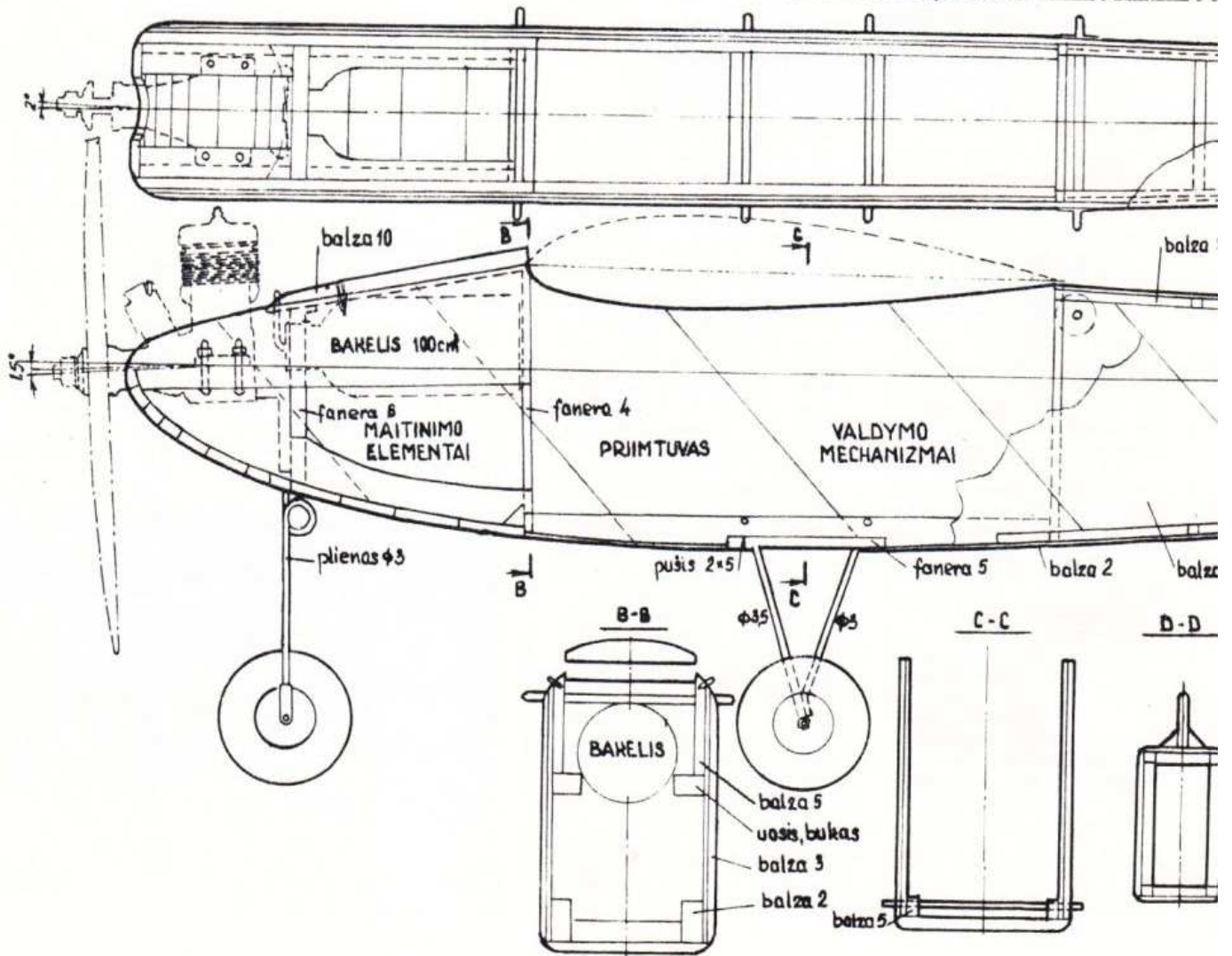
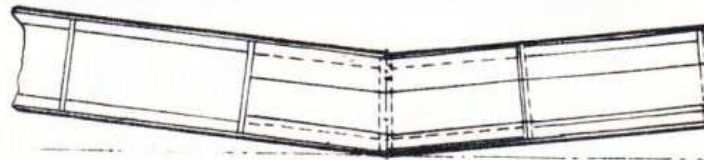
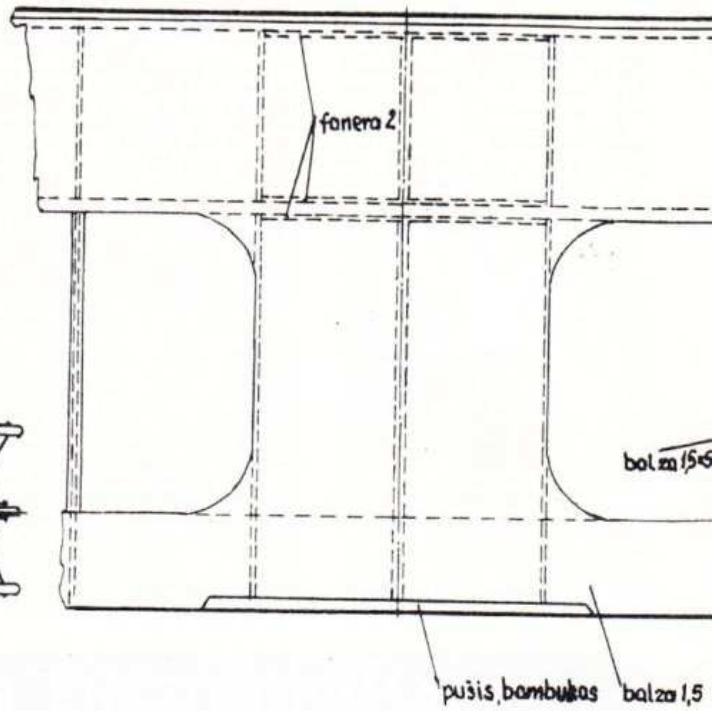
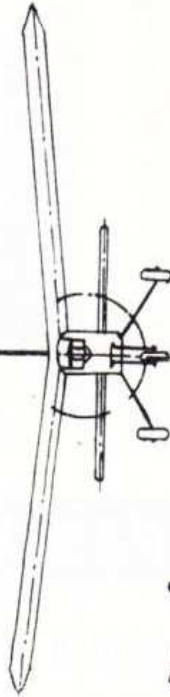
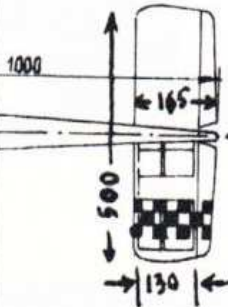
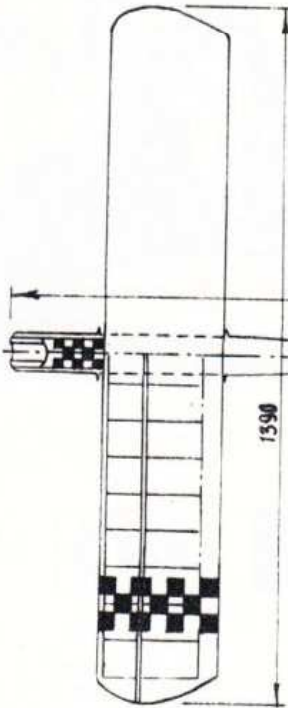
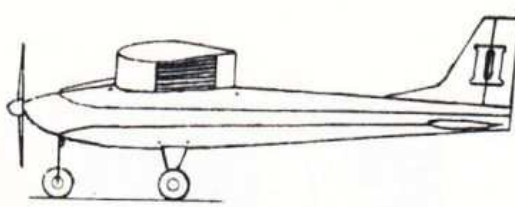
Aukštumos vairs turi atsilenk-ti aukštyn 13°, o žemyn 15°. Sparnų atakos kampas 0÷1°. Variklio ašis nukreip-ta žemyn 1,5° ir 2° į dešinę. Sparnų atakos kampas per visą sparnų ilgį turi būti vienodas.

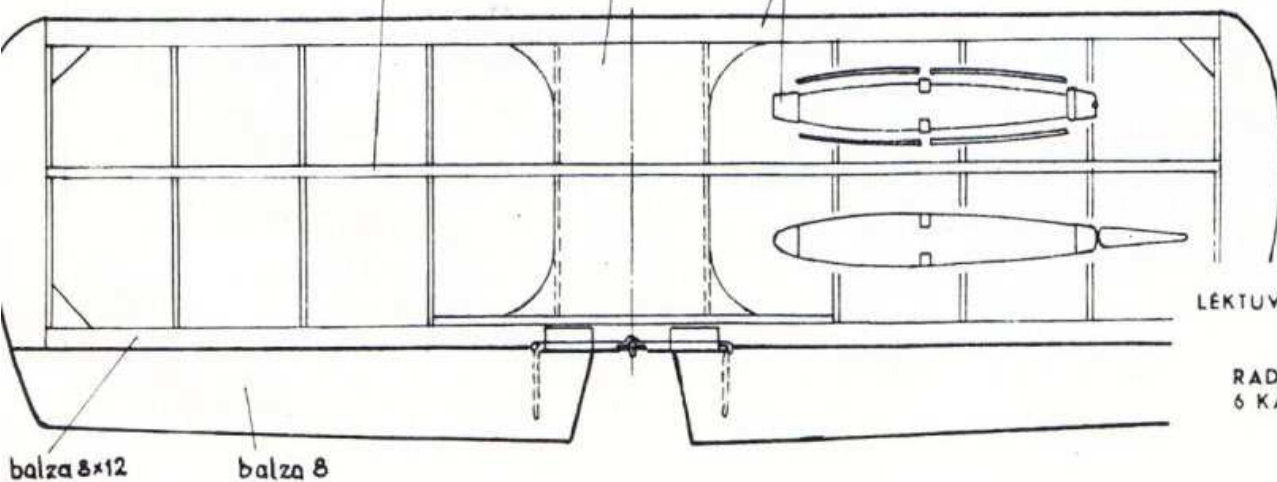
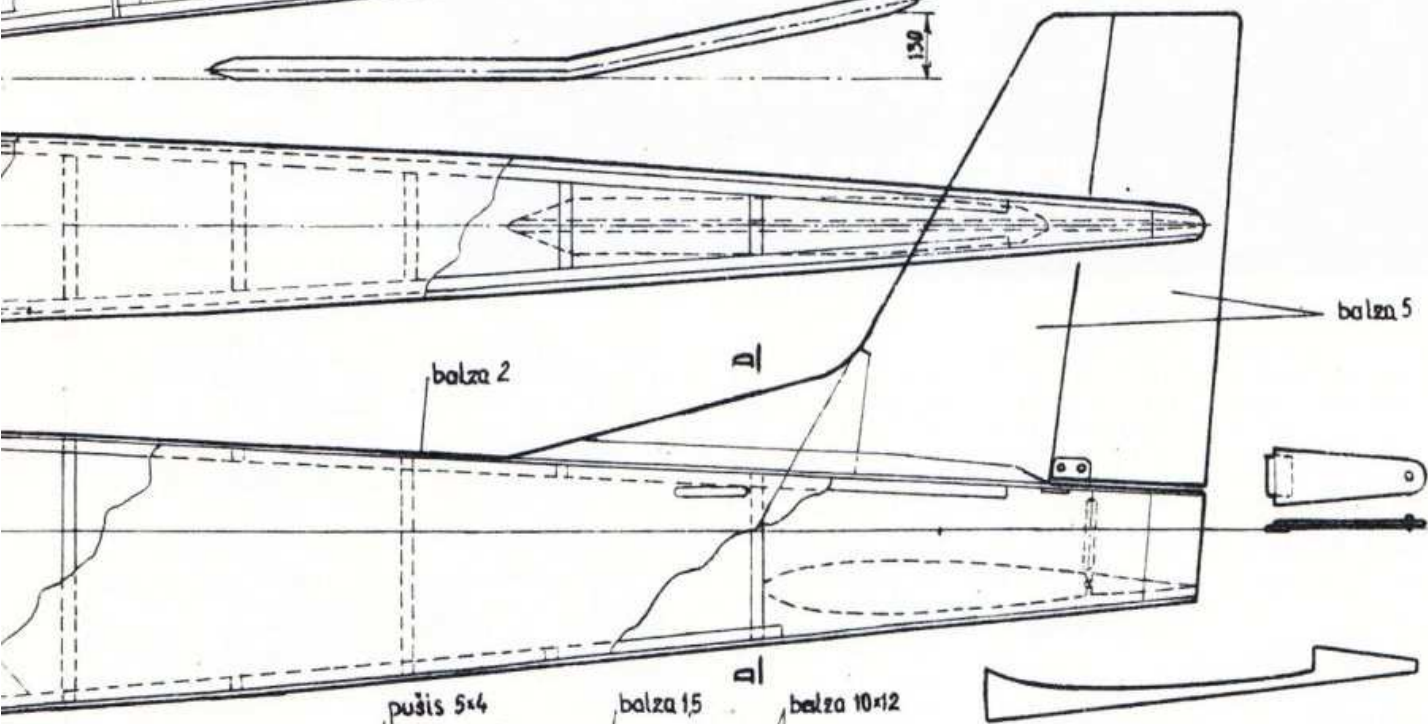
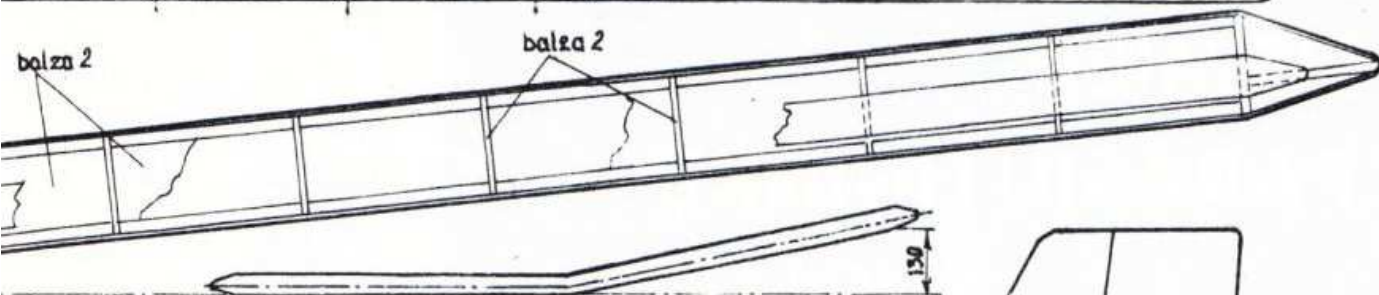
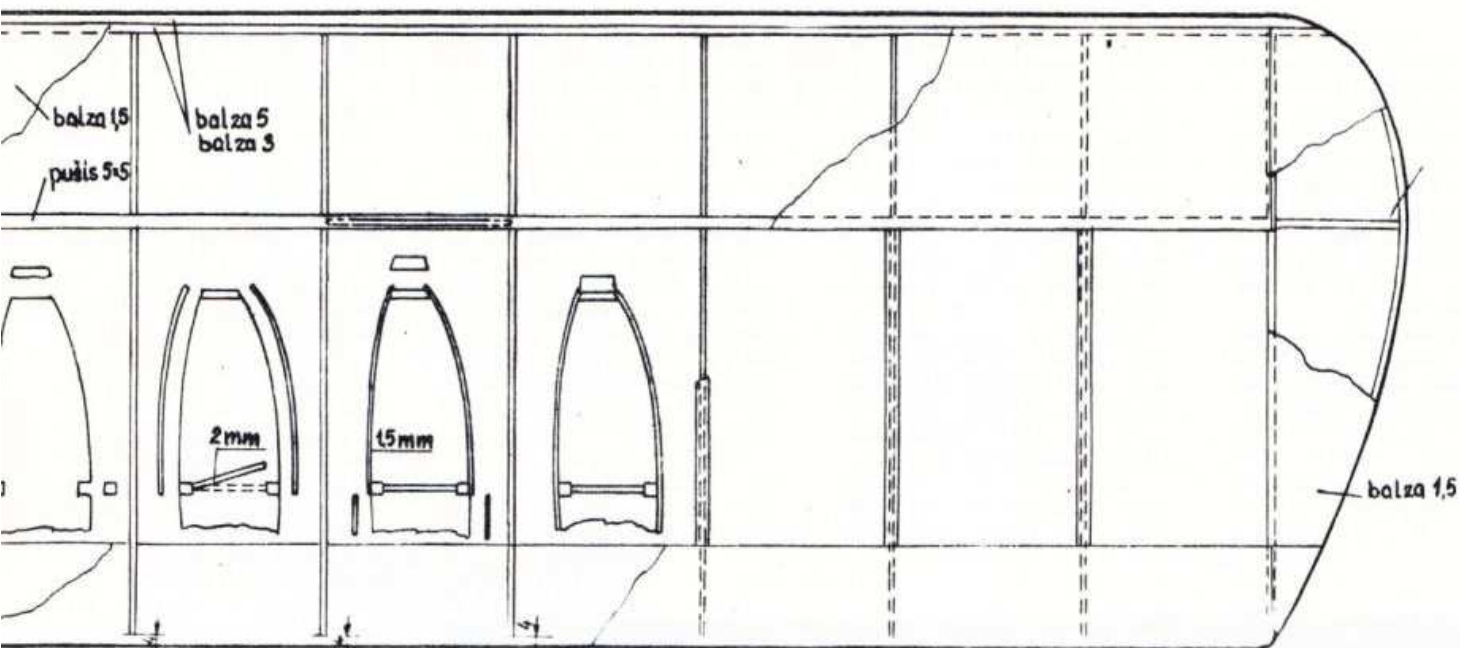
Lygioje aikštelėje arba sa-lėje išbandoma, ar modelis gali riedėti tiesia linija. Mo-delį pastūmus, jis turi važiuoti nenukrypdamas nuo tiesio-sios. Paskui modelis reguliuo-jamas sklendimui, keičiant sparnų atakos kampą ir svorio centro padėtį. Suradus geriausią sklendimo kampą, fiksuojama sparno ir centruotės padėtis.

Pirmiesiems motoriniams startams reikia parinkti lygią aikštelę su trumpa ir lygia žole. Pirmajam bandymui va-riklį reguliuojame mažais ap-sisukimais. Jeigu modelis rieda tiesiai, nesukdamas į šo-

ną, galime pabandyti posū-kio vairo veikimą, tuo tikslu duodant komandą kairėn arba dešinėn. Įsitikinus, kad modelis klausos posūkių vai-ro ir išlaiko tiesialinijinį riedėjimą, galima padidinti variklio apsisukimus. Jei ap-sisukimai pakankami, o ašis nukreipta atitinkamai žemyn, modelis turi švelniai atsisplė-ti nuo žemės. Jei, esant ma-žiams apsisukimams, modelis stengiasi priekį perdaug kel-ti į viršų, reikia variklio ašį kreipti žemyn. Ir atvirkščiai, jei esant dideliems apsisuki-mams ir dideliams greičiui nerodo tendencijos atplėš-ti priekinę važiuoklę nuo žė-mės, reikia variklio ašį kreipti į viršų. Visiems tiems skridi-mams reikia įpilti degalų tiek, kad užtektų 10—15 sek. Variklio darbu apriboti ga-lima įtaisyti taimerį. Modelį geriausia reguliuoti esant vi-siškai ramiam orui. Įsitikinus, kad modelis gražiai atsiplė-šia nuo žemės, galima varik-liaus darbo laiką palaipsniui didinti. Modeliui pakilus į 15—20 m aukštį, galima pradėti pratintis prie horizonta-lių manevrų, t. y. posūkių kairėn ir dešinėn. Gerai įval-džius posūkius horizontalioje plokštumoje, pereinama prie vertikalių manevrų, t. y. at-liekamas valdomas kilimas ir žemėjimas. Negalima modelio paleisti skristi, jei bent vie-na mechanizmo grandis dirba nepatenkinamai. Pradėkite statyti modelį tik tada, ka-bus aiški konstrukcija (brėži-nys — 22—23 puslapiuose).

Paruošė inžinierius
P. DAUKAS





RADIJŲ VALDOMAS
LĖKTUVO MODELIS „BANGA“

VARIKLIS — 2,5 cm³
RADIJO APARATŪRA — 1-
6 KANALŲ

KAI AUKŠTAI danguje išsiskleidžia margaspalviai parašiutai, gerimės parašiutininkų drąsa, jų ryžtu. Didžiuojamės vaikinais ir merginomis, pamilusiais erdvę, pasirinkusiais drąsiųjų sportą.

Kam parašius reikalingas aviacijoje, kada jis atsirado ir kaip tobulėjo?

Parodomasis šuolis parašiotu pirmą kartą buvo atliktas 1595 metais Veranzio. 1783 metais prancūzų fizikas Lenormandas su dviem išskleistas skėčiais nušoko nuo aukšto stulpo. Po trejų metų žinomas prancūzų oreivis Blanšaras iš pripūstų oro

19'6 metais prancūzų lakūnas Žiumesas sukonstravo jau sudedamą parašiutą, kuris buvo sėkmingai išbandytas ir gerai įvertintas. Pirmajame pasauliniame kare artilerijos šaudymo koregavimui ir žvalgybai buvo naudojami balionai. Balioną pašovus, tokiais sudedamais parašiotais išsigelbėjo ne vienas prancūzų lakūnas.

Lėktuvuose parašiutai pradėti naudoti 1918—1919 metais, nors pirmasis šuolis parašiotu iš lėktuvo buvo atliktas jau 1912 metais amerikiečių lakūno Barry.

Parašiutizmo istorija Lietuvoje prasidėjo tik 1928 metais. Tada buvo naudojami

kovėsi Afrikoje. Oro kautyne buvo numuštas, bet išsigelbėjo parašiotu. Vėliau, prancūzams kapitulius, R. Marcinkus stojo į anglų aviaciją. Oro mūšyje virš Lamanšo parašius vėl išsigelbėjo R. Marcinkaus gyvybę. Bet drąsusis lakūnas pateko į fašistų nelaisvę. Belaisvių stovykloje buvo organizuotas grupinis pabėgimas, kurio vienu iš iniciatorių buvo R. Marcinkus. Tačiau pabėgti belaisviams nepavyko. Bėglius, jų tarpe ir R. Marcinkų, fašistai sušaudė.

Pradėjus naudoti parašiotus aviacijoje, mažiau žūdavo lakūnų. 1934 metais plačiai nuskambėjo įvykis su bū-

1936 m. Entuziastų sportininkų netrūko. Pirmąjį šuolį sportiniu parašiotu Lietuvoje atliko Antanina Liorentaitė 1936 m. birželio 7 d. Tauragėje.

Tuo metu aš buvau susidomėjęs sklandymo sportu, pilotazu. 1933 metų vasarą buvo įsteigta sklandymo mokykla Nidoje. Kursantai vis dažniau kalbėdavo apie parašiutizmą. Tų pačių metų rugpjūčio šešioliką Palangoje aviacijos šventės metu drauge su Vladu Butkevičiumi ryžomės pademonstruoti šuolius su parašiotais. Iššokome iš 1000 m aukščio.

Po metų, 1937 m. gegužės 16 d., Kaune pirmą kartą demonstravome grupinį šuolį. Šoko dešimt žmonių: J. Balčiūnas, B. Civiškaitė, A. Gysas, R. Henrikas, A. Liorentaitė, P. Marčiulionis, J. Martinkaitis, V. Vasiliauskas, P. Zaltauskas ir aš. Šokome Kauno aerodrome iš keleto lėktuvų, skridusių rikiuotėje. Kadangi aš jau buvau ne naujokas, tai man ir teko vadovauti šuoliui. Susitareme, kad pakilus į 600 m aukštį, priešakinis lėktuvas užves visą eskadrilę nuo Vilijampolės pusės virš Nemuno—Neries santakos. Priartėjus šuolio vietai, aš išlipau ant lėktuvo sparno ir, pamojęs nosine, šokau. Paskui mane iššoko ir kiti. Visi laimingai nusileidome. Parašiutai buvo išskleidžiami rankiniu būdu.

Tais pačiais metais J. Steikūnas pirmą kartą Lietuvos parašiutizmo istorijoje šoko su dviem parašiotais. Pirmam parašiotui išsiskleidus, parašiutininkas atpalaidavo parašiutą ir krito laisvai, o po to išskleidė antrą parašiutą.

Šiandien parašiutizmas Lietuvoje — populiaris ir mėgstamas sporto šaka. Pakankamai tobulos parašiutų konstrukcijos, jų valdymo technika. Dabar šokama net iš stratosferos, atliekami ilgai uždelsti šuoliai, nusileidžiama į pažymėtą vietą kelių centimetrų tikslumu, šokama naktį, į vandenį. Parašius tapo paklusnus parašiutininko valiai.

Pokario metais Lietuvos parašiutininkai atliko 55 428 šuolius, iš kurių 6467 su uždelstu parašiotu išskleidimu. Pasiekta 80 respublikos rekordų. Dvidešimt viename respublikos parašiutininkui suteiktas garbingas TSRS sporto meistro vardas. Parašiutizmo sportas Lietuvoje tapo masiniu. Kiekvienais metais respublikos aviacijos sporto klubuose šimtai jaunuolių ir merginų papildė drąsiųjų baltojo kupolo gerbėjų būrį.

INŽ. V. ASMENSKAS

PIRMIEJI PARAŠIUTININKŲ ŠUOLIAI LIETUVOJE

pūslių ismetė su parašiotu aš. Jis ir buvo pirmasis „keleivis“, nusileidęs į žemę su parašiotu.

Prancūzas Zernerinas, atlikęs eilę tyrimų, 1797 m. Paryžiuje iššoko iš baliono, pakilusio į 1000 metrų aukštį, ir laimingai pasiekė žemę. Šis jo šuolis sukėlė tikrą sensaciją.

Anglai bandė patobulinti parašiutą. Jie sukūrė kūginį parašiutą ir šoko su juo. Tačiau bandymai baigėsi tragiškai — šuolio metu oreivio Kokingo parašius susiglaudė, ir parašiutininkas žuvo.

Tada parašiutai būdavo nesudedami. Parašiutą pririšdavo prie baliono ir išskleidavo jį į aukštį. Virvę nupiovus, parašius su krūviu leisdavosi žemyn.

Lietuvoje, dabartiniame Vilniaus Kalnų parke pirmąjį šuolį su parašiotu iš baliono 1891 metais atliko vilnietis S. Drevnickis. 1895 metais, jam atliekant 124-ąjį šuolį, užsidedė balionas, ir Drevnickis žuvo.

italų firmos „Salvator“ parašiutai plačiais juosmens diržais ir siaurais pečių dirželiais, jungiančiais juosmens diržą su parašiotu, pritvirtintu užpakalyje liemens. Pirmąjį bandomąjį šuolį 1928 m. sausio 26 d. atliko oro žvalgas, aviacijos kapitonas V. Morkus. Šis parašius buvo išskleidžiamas tiek rankiniu, tiek automatinu būdu.

Karo aviacijos entuziastų tarpe pasižymėjo kapitonas K. Martinkus. 1928 metais jis pirmą kartą šoko su parašiotu, o 1933 m. jau atliko uždelstą šuolį. Iššokęs iš 1200 m aukščio, K. Martinkus išskleidė parašiutą, iki žemės likus tik 200 metrų.

Paminėtinas ir kitas karo aviacijos lakūnas kapitonas R. Marcinkus (buvęs ilgametis Lietuvos futbolo komandos kapitonas), ne kartą atlikęs sudėtingus šuolius su parašiotu.

Antrojo pasaulinio karo metais R. Marcinkus dalyvavo oro kautyne prieš fašistus vokiečius. Karo pradžioje prancūzų lakūnų gretose jis

simuoju lakūnu Jurgiu Steikūnu. Jis skrido „maišo“ vietoje „Anbo-II“ lėktuvu. Atliekant aukštojo pilotazo figūras, lėktuvas pateko į neišvengiamą kampą ir, lūžus sparnams, pradėjo kristi. Tik didelių pastangų dėka J. Steikūnas iššoko, likus iki žemės 100—120 m ir nusileido parašiotu. Skridęs su juo lakūnas V. Juodis iššoko visai prie žemės ir, parašiotui nespėjus išsiskleisti, žuvo.

Lietuvos aviacijoje naudotus „Salvator“ tipo parašiotus vėliau pakeitė amerikiniai „Irving“ markės parašiutai. Jie buvo tobulesni, patogesni, turėjo kryžminius per pečius ir tarp kojų uždedamus diržus. Parašius buvo sudedamas į krepšį po sėdyne. Jis galėjo būti išskleidžiamas rankiniu bei automatinu būdu.

1937 metais Lietuvos aeroklubas pirkė suomiškus „Pak“ firmos parašiotus ir vieną sportinį dvigubą „Irving“ parašiutą.

Sportinis parašiutizmas Lietuvoje pradėtas kultivuoti

RUOŠIANTIS SUSITIKIMUI SU „APOLONU“



Pirmoji įgula — TSRS lakūnai kosmonautai, Tarybų Sąjungos Didvyriai A. Leonovas ir V. Kubasovas



Antroji įgula — TSRS lakūnai kosmonautai, Tarybų Sąjungos Didvyriai A. Filipčienka ir N. Rukavišnikovas



Trečioji įgula — kosmonautai V. Džanibekovas ir B. Andrejevas



Ketvirtoji įgula — kosmonautai J. Romanenka ir A. Ivančenkovas

Sutinkamai su TSRS ir JAV susitarimu dėl bendradarbiavimo, tiriant ir naudojant kosminę erdvę taikiais tikslais, ruošiantis bendram dviejų tarybinio kosminio laivo „Sojuz“ ir Amerikos „Apolono“ kosminio laivo skridimui, numatytam 1975 metais, patvirtintos tokios tarybinių kosmonautų įgulos pagrindiniam ir rezerviniam laivams „Sojuz“:

pirmoji įgula — TSRS lakūnai kosmonautai, Tarybų Sąjungos Didvyriai A. LEONOVAS ir V. KUBASOVAS,

antroji įgula — TSRS lakūnai kosmonautai, Tarybų Sąjungos Didvyriai A. FILIPČENKA ir N. RUKAVIŠNIKOVAS,

trečioji įgula — kosmonautai V. DŽANIBEKOVAS ir B. ANDREJEVAS,

ketvirtoji įgula — kosmonautai J. ROMANENKA ir A. IVANČENKOVAS.

Pulkininkas Aleksejus Leonovas 1965 metų kovo mėnesį, skridamas kosminiu laivu „Voschod-2“, pirmą kartą pasaulyje buvo išėjęs į atvirą kosmosą.

Valerijus Kubasovas 1969 metų spalio mėnesį dalyvavo orbitiniame skridime kosminiu laivu „Sojuz-6“ kaip borto inžinierius.

Pulkininkas Anatolijus Filipčienka 1969 metų spalio mėnesį dalyvavo grupiniame trijų kosminių laivų skridime kaip laivo „Sojuz-7“ vadas.

Nikolajus Rukavišnikovas 1971 metų balandžio mėnesį dalyvavo orbitiniame skridime kosminiu laivu „Sojuz-10“ kaip inžinierius bandytojas.

Vladimiras Džanibekovas gimė 1942 metais Pietų Kazachstano srityje. Baigęs aukštąjį lakūnų aviacijos mokyklą, 1965 metais gavo lakūno inžinieriaus diplomą. 1970 metais priimtas į tarybinių kosmonautų būrį.

Borisas Andrejevas gimė 1940 metais Maskvoje. Baigęs Maskvos Baumano aukštąją technikos mokyklą, nuo 1965 metų dirbo konstruktorių biure. Pagal kosmonautų parengimo programą pradėjo ruoštis nuo 1970 metų.

Jurijus Romanenka gimė 1944 metais Orenburgo srityje. 1966 metais su pagyrimu baigė Aukštąją lakūnų aviacijos mokyklą ir gavo lakūno inžinieriaus diplomą. 1970 metais priimtas į kosmonautų būrį.

Aleksandras Ivančenkovas gimė 1940 metais Ivantejevoje, Maskvos srityje. Baigęs Maskvos aviacijos institutą, nuo 1964 metų dirbo konstruktorių biure. Pagal kosmonautų parengimo programą pradėjo ruoštis nuo 1970 metų.

Majoras V. Džanibekovas, B. Andrejevas, kapitonas J. Romanenka ir

A. Ivančenkovas išėjo bendrą parengimo kosminiams skridimams kursą ir dalyvauja darbuose pagal bendro laivų „Sojuz“ ir „Apolonas“ skridimo programą.

TASS-ELTA

JAV Nacionalinė aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) paskelbė kosmonautų įgulas (pagrindinę ir rezervinę), kurios 1975 metais dalyvaus bendrame eksperimentiniame kosminiame skridime kartu su tarybiniais kosmonautais kosminiais laivais „Sojuz“ ir „Apolonas“.

Pirmoji įgula — laivo vadas TOMAS STAFORDAS, pagrindinio bloko pilotas VENSAS BRANDAS ir sujungiamojo modulio pilotas DONALDAS SLEITONAS.

Antroji įgula — ALANAS BINAS, RONALDAS EVANSAS ir DZEKAS LUSMA.

JAV Karinių oro pajėgų brigados generolas T. Stafordas gimė 1930 m. Nuo 1962 m. yra Amerikos kosmonautų būryje. Tris kartus yra skridęs į kosmosą: 1965 m. — laivu „Džemini-6“, 1966 m. — laivu „Džemini-9“ ir 1969 m. — laivu „Apolonas-10“.

V. Brandas, turintis mokslinį magistro laipsnį, gimė 1931 m. Kosmonautų būryje yra nuo 1966 m. Buvo laivo „Apolonas-15“ įgulos dubleris.

D. Sleitonas taip pat turi aukštąjį išsilavinimą. Gimė 1924 m. Jis — pilotuojamų skridimų centro Hjustone kosmonautų ruošimo skyriaus viršininkas. Pats Amerikos kosmonautų būriui priklauso nuo 1959 m. Tiesa, 1962 m. dėl ligos kosmonautų būrio buvo atleistas, bet pasveikęs 1972 m. vėl grįžo į kosmonautų šeimą. Kosminiuose skridimuose nėra dalyvavęs.

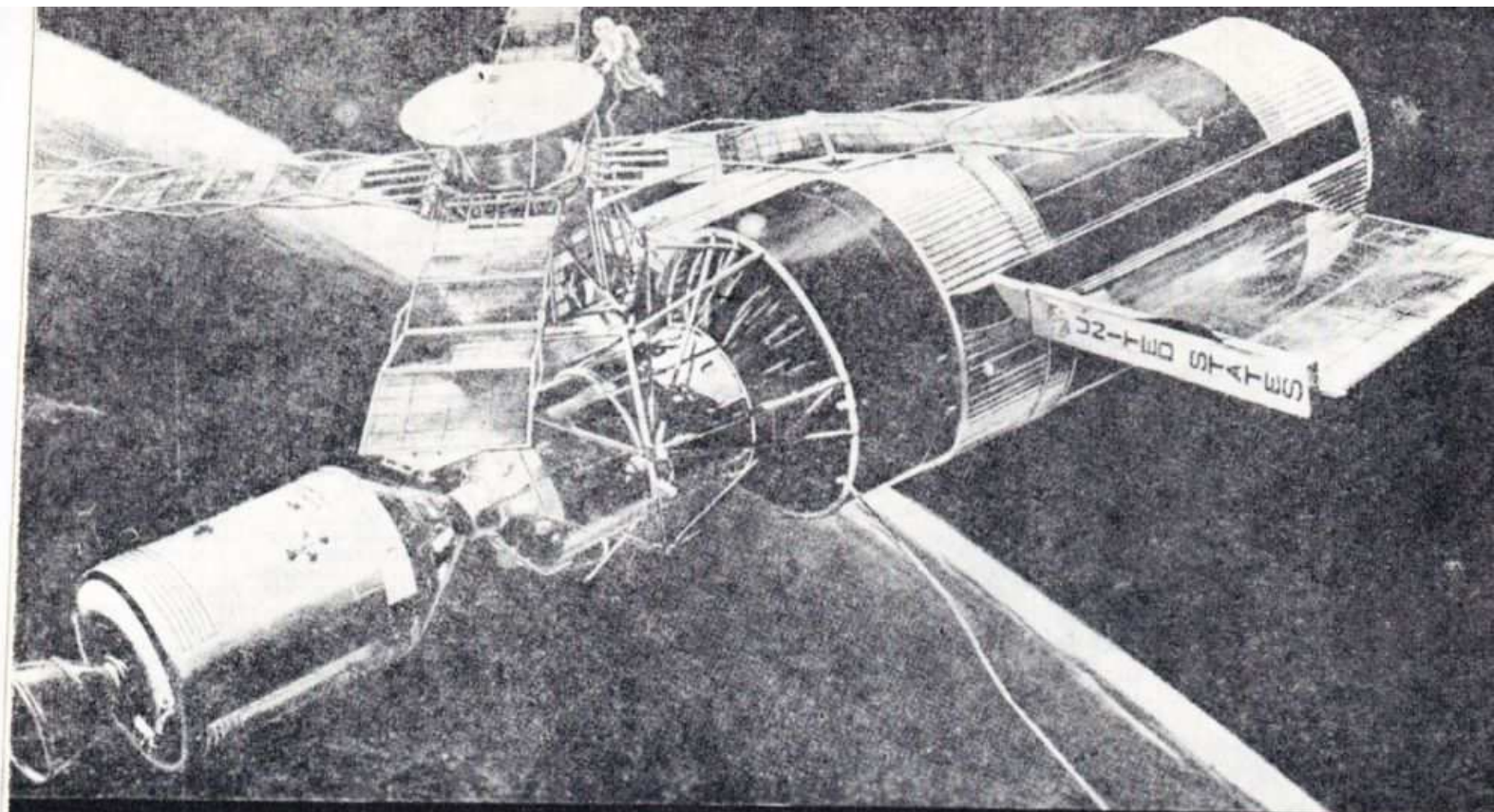
A. Binas kosmonautų būryje yra nuo 1963 m. Jam 41 metai. Yra baigęs Techo universitetą, turi aviacijos inžinieriaus specialybę. 1969 m. kosminiu laivu „Apolonas-12“, kaip Mėnulio kabinos pilotas, skrido į Mėnulį, o šių metų liepos pabaigoje laivu „Apolonas“ antrosios įgulos sudėtyje skrido į mokslinę laboratoriją „Skaileb“, skriejančią orbita aplink Žemę. Įdomu pažymėti, kad lėktuvais jis yra išskraidęs 4410 valandų, 244 valandas praleidęs kosmose (iki buvimo „Skailebe“) ir 31 valandą išbuvęs Mėnulyje.

R. Evansas yra Amerikos karinių jūrų pajėgų karininkas. Gimė 1933 metais. Amerikos kosmonautų būryje yra nuo 1966 m. Jis buvo kosminio laivo „Apolonas-17“, kuris 1972 m. skrido į Mėnulį, pagrindinio bloko pilotu.

Dz. Lusma pirmą kartą kosminiame skridime dalyvavo šiais metais. Jis — antrosios įgulos, startavusios liepos pabaigoje kosminiu laivu „Apolonas“ į aplink Žemę skriejančią laboratoriją „Skaileb“, narys. Gimė 1935 m., Amerikos kosmonautų būryje yra nuo 1966 m. Turį aukštąjį išsilavinimą (aviacijos inžinierius).



Nuotraukoje: Amerikos kosmonautai (iš kairės į dešinę) D. Sleitonas, V. Brandas ir T. Stafordas, kurie dalyvaus bendrame skridime JAV ir TSRS kosminiais laivais „Apolonas“ ir „Sojuz“, susipažįsta su „Sojuz“ modeliu



„PADANGIŲ LABORATORIJA“ ORBITOJE APLINK ŽEMĘ

REDAKCIJA GAVO NEMAŽĄ PLUOSTĄ LAIŠKŲ, KURIUOSE SKAITYTOJAI PRAŠO PAPASAKOTI APIE ORBITINES STOTIES „SKAILEB“ SKRIDIMĄ, KOKIE JOS MĀTENYS, TIKSLAI, KAIP SEKESI DIRBTI STOTIES LABORATORIJOJE PIRMOSIOS ĮGULOS AMERIKIEČIAMS KOSMONAUTAMS.

Po to, kai pirmasis pasaulyje kosmonautas Jurijus Gagarinas daugiau kaip prieš dvyliką metų sėkmingai pakilo į kosmoso erdvę, apskriejo mūsų planetą Žemę ir tiksliai nusileido numatytame TSRS rajone, viso pasaulio mokslininkai ėmė kurti naujus kosmoso įsavinimo, visatos tyrimo planus. Vienas jų — orbitinės mokslinės stoties sukūrimas. JAV Nacionalinė aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) beveik prieš dešimtmetį planavo sukurti ir paleisti į kosminę orbitą aplink Žemę astronominę ir geofizinę laboratoriją. Tačiau dėl įvairių priežasčių ši programa vis buvo atidėliojama. 1969 m. JAV prezidentas Niksonas paskyrė specialią mokslinę grupę, kuri numatytų kosmoso tyrinėjimo planus artimiausiems dešimtmečiams.

Grupė paruošė savo rekomendacijas.

Gegužės 14 d. iš Kenedžio iškyšulio (Floridos valstija) raketa „Saturnas-5“ į 435 kilometrų aukščio orbitą aplink Žemę buvo išvesta pirmoji amerikiečių orbitinė stotis „Skaileb“ („Padangių laboratorija“). Stotis sveria 88 tonas. Jos ilgis — 24,6 metro, didžiausias plotis — 6,6 metro, „naudingas gyvenamasis plotas“ siekia 322 kubinius metrus. Iš abiejų stoties pusių yra sparnų formos 8,5X9 metrų didumo plokštės Saulės energijai paversti elektros energija. Dar keturios Saulės plokštės, panašios į vėjo malūno sparnus, įeina į astronominių prietaisų komplektą. „Padangių laboratorija“ orbitoje aplink Žemę turėtų skristi ir funkcionuoti 8 mėnesius, o joje pasikeisdamos dirbti trys amerikiečių kosmonautų įgulos.

Pirmąją kosmonautų įgulą: laivo vadą Carlą Konradą, pilotą Polį Veicą ir mokslininką mediką, taip pat atliekantį piloto funkcijas Džozefą Kerviną laukė nelengvas uždavinys.

Praslinkus 50 minučių po „Skaileb“ starto, stoties Saulės baterijų plokštės nepaklausė borto skaičiavimo mašinos įsakymo ir neišsiskleidė.

Sekancią dieną po paleidi-

mo paaikėjo dar vienas sutrikimas stotyje — sugedo termoregulavimo sistema. Stotis ėmė kaisti. Viduje temperatūra siekė 50 laipsnių karščio, vietoje 15—20 numatytų, o išorinis stoties korpusas kai kuriose vietose įkaito net iki 150 laipsnių. Ištyrus priežastis, paaikėjo, kad stotyje nutrūko meteoritinis ekranas, kuris turėjo atspindėti Saulės spindulius.

Pagaliau buvo nutarta „Apolonu“ išvesti į orbitą pirmąją kosmonautų įgulą, kuri turės bandyti likviduoti sutrikimus, o pasisekus — pereiti į stotį ir vykdyti mokslinius tyrimus. Kosminis laivas „Apolonas“ su kosmonautais Č. Konradu, Dž. Kervinu ir P. Veicu buvo paleistas iš Kenedžio iškyšulio gegužės 25 d.

Priartėję prie „Skailebo“, kosmonautai nustatė, kokie yra sutrikimai, sujungė kosminį laivą su orbitine stotimi ir pradėjo darbus. Jie sutvarkė termoizoliacinį ekraną, pakrovė keturias akumuliatorių baterijas iš penkių sugedusių. Birželio 7 d. Konradas ir Kervinas, išėję į atvirą kosmosą, sėkmingai baigė operaciją neišsiskleidusiai Saulės baterijos plokštei grąžinti į darbo padėtį. Į plokštę buvo įstri-gusi sudužusio netrukus po starto meteorinio ekrano skeveldra, o ant šios skeveldros buvęs varžtas „prispaudė“

plokštę prie korpuso. Be to, daugiau kaip tris valandas trukusio išėjimo į atvirą kosmosą metu kosmonautai atidengė užsikirtusį vieno astronominio prietaiso dangtį, o taip pat pakeitė kasetę su juosta kitame prietaise. Atvirame kosmose su stotimi kosmonautus siejo 18 metrų valas.

Suremontavus Saulės baterijos plokštę, pradėjo veikti plokštės elektros motorai, stotis normaliai ėmė gauti elektros energiją. Buvo galima pradėti programoje numatytus mokslinius eksperimentus ir tyrimus. Kosmonautai orbitinėje stotyje vykdė medicinos eksperimentus, mokslinius Saulės ir kitus astronominius stebėjimus, tyrė gamtos išteklius Žemėje.

Viena naujovių — „Skaileb“ buvo įtaisytas portatyvinis teletaipas. 9 cm pločio popieriaus juostoje teletaipo aparatas spausdino tekstą eilutėmis po 30 ženklų kiekvienoje. Viena eilutė buvo spausdinama apie sekundę. Teletaipu buvo gaunami nurodymai iš Žemės.

Birželio 19 d. kosmonautas Č. Konradas antrą kartą išėjo į atvirą kosmosą. Šį kartą su kosmonautu P. Veicu. Per 1 valandą 45 minutes darbo atvirame kosmose Č. Konradas išvalė vieną teleskopo objektyvą, pakeitė kasetes su juos-

ta astronominių prietaisų komplekte, pritvirtino prie stoties konstrukcijos termoapsauginio ekrano medžiagos pavyzdį, kad būtų galima ištišti, kaip ją veikia ultravioletiniai Saulės spinduliai.

Birželio 22 d., atlikę orbitinėje stotyje „Skaileb“ daug mokslinių tyrimų bei eksperimentų ir išbuvę kosmose 28 dienas, kosmonautai C. Konradas, Dž. Kervinas ir P. Veicas perėjo į kosminį laivą „Apolonas“, atjungė jį nuo orbitinės stoties ir sėkmingai sugrįžo į Žemę, nusileisdami į vandenį numatytame Ramiojo vandenyno rajone prie Kalifornijos krantų.

Kosminėje erdvėje suremontuota „Padangų laboratorija“ toliau skrieja orbitoje aplink Žemę. Pašalintos kliūtys, išnyko būkštavimai dėl sekancijų kosmonautų dviejų įgulų galimumo pasiųsti į stotį pradėtiems moksliniams tyrimams tęsti.

Drąsiuosius amerikiečių kosmonautus, grįžusius į Žemę, telegramoje, atsiųstoje JAV prezidentui R. Niksonui, pasveikino TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pir-

mininkas N. Podgornas, tarybinių kosmonautų pavestas sveikinimo telegramą C. Konradui, Dž. Kervinui ir P. Veicui atsiuntė TSRS lakūnas Kosmonautas V. Satalovas.

TSKP CK Generaliniam sekretoriui L. Brežnevui viešint su oficialiu vizitu Jungtinėse Amerikos Valstijose, Sanklemente [Kalifornija] aerouoste garbingam svečiui JAV prezidentas R. Niksonas pristatė „Skailebu“ skridusius kosmonautus C. Konradą, P. Veicą ir Dž. Kerviną. L. Brežnevas pasveikino juos sėkmingai baigus skridimą ir palinkėjo tolesnių laimėjimų, įsivainant kosmosą.

Kosmonautai, savo ruožtu, padovanojo L. Brežnevui atminimo emblemas bei kosminius suvenyrus ir paprašė TSKP CK Generalinį sekretorių perduoti tarybiniais kosmonautams padėką už pasveikinimą ir atminimui peilį, kuriuo naudojosi skriddami. Ant peilio išgraviruota: „Mes su Jumis, kaip ir Jūs su mumis, visuose kosminiuose skridimuose“. Čarlzas Konradas papasakojo L. Brežnevui, kad Tarybų Sąjunga iš kosmoso atrodo nepaprastai graži.

LABORATORIJOJE — ANTROJI ĮGULA

Liepos 28 dieną kosminiu laivu „Apolonas“ buvo nuskraidinta antroji kosmonautų įgula į skriejusią orbitą aplink Žemę kosminę laboratoriją „Skaileb“. Šioje įguloje — taip pat trys kosmonautai: laivo vadas Alanas Binas, mokslų daktaras Ovinas Geriotas ir aviacijos inžinierius Džekas Lusma.

Pagal programą šiai trijų kosmonautų įgulai „Padangų laboratorijoje“ numatyta išbūti 59 dienas. Jie toliau tęs pirmosios įgulos pradėtus mokslinius tyrimus.

Beje, „kosminio gyvenimo pradžia „Skailebe“ kosmonautams buvo nelengva. Jie kelias dienas jautė supimą, vadinamąją kosminę ligą, sukeltą nesvarumo poveikio. Bet tie sunkumai buvo nugalėti. Rugpiūčio 7 d. kosmonautai Dž. Lusma ir O. Geriotas pirmą kartą buvo išėję į atvirą kosmosą, kur išbuvo 6 val. 31 min.

TARPPLANETINĖ TRASA — I MARŠĄ

Toliau tiriama Marso planeta ir ją supanti erdvė. Tuo tikslu Marso link buvo paleistos keturios Tarybų Sąjungos automatinės tarpplanetinės stotys: liepos 21 d. startavo „Marsas-4“, liepos 25 d. buvo paleista automatinė stotis „Marsas-5“, o rugpiūčio 3 d. startavo trečioji tarpplanetinė stotis „Marsas-6“.

Pranešime apie „Marso-5“ paleidimą buvo pažymėta, kad iš karto dviem aparatais atliekami moksliniai tyrimai leis surinkti tikslesnių duomenų apie Marso planetą, taip pat apie kosminėje erdvėje vykstančių fizinių procesų dinamiką. Šios dvi tarpplanetinės stotys pasieks Marso 1974 metų vasario viduryje.

Stotyje „Marsas-6“, be Tarybų Sąjungos mokslinės aparatūros, yra Prancūzijos specialistų sukonstruoti prietaisai bendriems TSRS ir Prancūzijos moksliniams eksperimentams atlikti, tiriant Saulės radiospinduliavimą, metrinį bangų diapazonu ir Saulės plazmos bei kosminių spindulių charakteristikas.

Tuo metu, kai minėtos trys tarpplanetinės stotys trasa į Marsą jau buvo nuskrėjusios daugiau kaip 5 milijonus kilometrų, rugpiūčio 9 d. pagal kosminės erdvės ir Saulės sistemos planetų tyrimų programą Tarybų Sąjungoje buvo paleista automatinė tarpplanetinė stotis „Marsas-7“. Joje yra tokia mokslinė aparatūra, kaip ir stotyje „Marsas-6“. Tokiu būdu, pirmą kartą tarpplanetine trasa Marso link vienu metu skrieja keturios automatinės stotys. „Marsas-7“ sekancijų metų kovo viduryje pasieks Marso planetos apylinkes. Šių keturių stotčių skridimu siekiama gauti platesnių duomenų apie Marso planetą ir ją supancią erdvę.

Idomu prisiminti, kad lapkričio 1 d. sukaks vienuolika metų, kai buvo paleistas pirmasis aparatas Marso planetos link — tai Tarybų Sąjungos kosminis zondas „Marsas-1“. Tuo pačiu keliu vėliau buvo leidžiami ir Amerikos „Marinero“ serijos aparatai. 1971 metų gruodžio 2 d. pirmą kartą kosmonauti kos istorijoje automatinės stoties „Marsas-3“ nuleidžiama-sis aparatas minkštai nusileido Marso paviršiuje.



TSKP CK Generalinis sekretorius L. Brežnevas ir JAV prezidentas R. Niksonas su Amerikos kosmonautais C. Konradu, P. Veicu ir Dž. Kervinu Sanklemente (Kalifornija)

TASS-o spec. koresp. V. Musaeljano ir V. Sobolevo telefono

SKRAIDANČIŲ MAŠINŲ SANITARAI

Kai tenka keliauti lėktuvu, belaukdami savojo reiso, mes nevengiame pasidairyti po aerouosto peroną, kur girdime gaudžiant variklius, mato me siuvinčias aplink lėktuvus įvairias mašinas, žmones blizgančiais nuo tepalo kombinezonais. Tai inžinieriai ir technikai, vienos gausiausių bei svarbiausių aerouosto tarnybų — aviacinės technikos bazės specialistai.

Jgula priima iš technikų brigados paruoštą skridimui lėktuvą, o tai reiškia, kad patikrintas visos sistemos, radijo aparatūra, prietaisai ir kad kiekvienas atliktas darbas patvirtintas tam tikruose dokumentuose specialisto parašu.

Technikas rankos mostu palydi paėjęsį lėktuvą ir pasitinka jį, grįžusį iš reiso, tradiciniu klausimu: „Ką atvežėt?“ — ar viskas nepriekaištingai veikė, ar lakūnai neturi jokių pastabų. Jeigu viskas gerai, lėktuvas bus patikrintas pagal nustatytą aptarnavimo reglamentą, o jei reikės, technikai ieškos gedimo priežasčių, visą naktį plušės, keisdami agregatus, bandydami, kad ryte mašina vėl galėtų skristi.

Taip skraidymų dienomis lėktuvo „sveikata“ rūpinasi operatyvinio techninio aptarnavimo brigados. Jos paruošia mašinas rytą, apžiūri trumpomis pertraukėlėmis tarp reisų, patikrina vakare, kai lėktuvas grįžta po paskutinio skridimo. Bet tai toli gražu ne viskas, ko reikia, kad lėktuvai skraidytų reguliariai, be sutrikimų.

Aviacinėje techninėje bazėje be operatyvinio aptarnavimo brigadų yra periodinio lėktuvų aptarnavimo grupė, kuri atlieka nustatytus kiekvienam lėktuvų tipui profilaktikos darbus. Lėktuvo formuliaruose kasdien užrašoma, kiek valandų ir minučių mašina praleido ore, o variklių darbas žemėje dar atskirai fiksuojamas. Toks kruopštus apskaičiavimas reikalingas, kad nebūtų pažeistas lėktuvo variklių ir atskirų agregatų resursas. Remiantis šiais apskaičiavimais, atliekami ir profilaktikos darbai.

Periodinio aptarnavimo formos yra kelios. Jos priklauso nuo lėktuvo „ištarnautų“ valandų skaičiaus: 200 valandų — vienokia darbo apimtis, 600 — rūpesčių daug daugiau.

Žmonės dirba grupelėmis, iš anksto pasiskirstę darbo barus: vieni aptarnauja dešinę variklį, antri — kairį, treči — valdymo sistemas. Visos operacijos atliekamos, griežtai laikantis nustatytos technologijos, planingai.

Nuėina praėitį laiką, kai technikui pakakdavo kelių raktų, kibiro benzino, suspausto oro balionėlio. Būdavo, nuėmė filtrą, paskalavai šviriame benzine, prapūtei oru, ir statyk į vietą. Dabar gi net filtrui išvalyti reikalingas ultragarsis įrengimas. O ką jau kalbėti apie radijo aparatūrą, prietaisus, kurie tikrinami, remontuojami specialių įrengimų laboratorijoje. Patikrinti ir suremontuoti agre-

gatai vel montuojami lėktuve. Čia dirba nagingi vyrai, daugelis jų racionalizatoriai.

Technikai savo kasdieniniu triūsu yra didžiai nusipelnę aviacijai. Šie žmonės dirba atvirame ore ne tik vasaros saulei kepinant, bet ir pučiant žvarbiems vasario vėjams, pašildydami sugrūbusius pirštus, nes pirštinėta ranka čia nedaug nuveiks, o atsakomybė už atliktą darbą, suprantama, vienoda tiek vasarą, tiek žiemą.

Didžiojo Tėvynės karo metais lakūnai, didžiai vertindami technikų triūną, vadindavo juos „juodąja jėga“. Taip, tai didelė jėga, grąžinusi į rikiuotę daugybę kulkomis varstytų, skeveldromis draskytų lėktuvų, prikėlusį, atrodę, beviltiškai sugniuždytas mašinas. Tarybinė vyriausybė tinkamai įvertino technikų nuopelnus.

Lietuvos Civilinės aviacijos valdyboje ir dabar tebedirba nemažas būrys Didžiojo Tėvynės karo dalyvių, aviacijos veteranų, kaip A. Jankus, apdovanotas daugeliu ordinu bei medaliu už sumanumą ir drąsą lemtingais Tėvynės gynimo metais, S. Samsonovas, nenuilstantis racionalizatorius, agregatų remonto brigados meistras, I. Kovalčiukas ir daugelis kitų.

Kodėl vis dėlto lakūnai, pripažindami tą didelę jėgą, vadindavo ją „juodąja“. Neieškokime šiame žodyje niūrių atspalvių. Jame daugiau aviatoriams būdingo humoro.

Kartą būsimą aviacijos inžinierių, važiuojantį po vasaros atostogų testų studijų, į aerouostą palydėjo mama. Pamačiusi prie netoliese stovinčio lėktuvo keletą tepalutų žmonių, kurie kažką skubiai tvarkė variklyje, moteriškė susidomėjo: „Anie vaikinai, tikriausiai, irgi šiek tiek pamokyti“. O įžvalgesnis sūnus, būsimasis inžinierius, save jau matė tarp tų žmonių. Taip, jie tikrai pamokyti. Ir visada mokosi, nes aviacija vystosi sparčiai. Kasmet įdiegiama daug naujovių, reikia įvaldyti sudėtingą techniką. Ir tie žmonės kurių laikui tampa mokinukais, sėdi klasėse su užrašais. Štai ir šiais metais Lietuvos Civilinės aviacijos valdyba gavo naujus lėktuvus JAK-40 ir TU-134. Kad jie galėtų skraidyti, aviacinė techninė tarnyba iš anksto ruošė žmones, kurie iki mažiausios detalės išmoko lėktuvo konstrukciją.

Aviacijos techniko mokslams nėra galo. Beje, apie tai byloja ir šios tarnybos racionalizatorių darbai. Vien 1972 m. vilniečiai įdiegė racionalizacinių pasiūlymų, kurių ekonominis efektas 12 000 rublių. Be to, kasmet rengiami konkursai geriausiems racionalizatoriui išaiškinti. Socialistiniame lenktyniavime, racionalizatorių judėjime pasižymi inžinierius I. Baiornas, kurio pasiūlymai leido sutaupyti ne vieną tūkstantį rublių, technikas elektrikas A. Butkus, komunistinio darbo spartuolis, I-os klasės technikas G. Pazancas, P. Kopadžė, R. Lokutijevskis, T. Zukas ir daugelis kitų. Veteranų patyrimą perima jaunieji technikai. Gerą vardą aviacinės techninės bazės specialistų tarpe nusipelnė prietaisų technikas B. Puslys, brigadininkas J. Zavėnas, technikas elektrikas V. Koroliovas. Nors darbo apimtis, palyginus su 1972 metais, išaugo 12 proc., kolektyvas pasiryžęs garbingai įvykdyti penkmečio trečiųjų metų užduotis. Didelį ir veiksmingą poveikį turi tarp kolektyvo narių išsivystęs socialistinis lenktyniavimas. Jis tarsi gyva jėga grūdina ir cementuoja kolektyvą, skatina naujiems dar didesniems užmojams.

E. GANUSAUSKAS



Vilniaus aerostoties technikai atlieka lėktuvo TU-104 profilaktinį remontą

E. Tamošiūno nuotr.

1974 m. sausio 3 d.

ĮVYKS

**SDAALR 1973 METŲ LOTERIJOS
ANTROSIOS LAIDOS
LAIMĖJIMŲ TIRAŽAS**

**LOTERIJOJE — 4080000 LAIMĖJIMŲ,
kurių tarpe:**

640 AUTOMAŠINŲ

„VOLGŲ“, „MOSKVIČIŲ“, „ZAPOROŽIEČIŲ“,

9760 MOTOCIKLŲ, MOPEDŲ, DVIRAČIŲ,

27680 RADIO APARATŲ

IR MAGNETOFONŲ,

**8640 FOTOAPARATŲ IR KITŲ
DAIKTINIŲ LAIMĖJIMŲ.**

ĮSIGYKITE ŠIOS LOTERIJOS BILIETŲ!

SDAALR Lietuvos TSR Centro komitetas



RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

**AUKSCIAUSIAS TSRS SAVA-
NORISKIOSIOS DRAUGIJOS AR-
MIJAI, AVIACIJAI IR LAIVY-
NUI REMTI APDOVANOJIMAS**
„TSRS SDAALR Garbės žen-
klas“ (teiktas Kauno „Ban-
gos-2“ jachtos įgulos nariams
sporto meistrams R. Stučin-
skui ir E. Adomaičiui, Jachta
„Banga-2“, valdoma R. Stū-
činsko ir E. Adomaičio išrai-
žė tūkstančius mylių Baltijos,
Juodosios ir Šiaurės jūrų
vandenimis).

**VISASAJUNGINĖSE AUTO-
RALIO VARŽYBOSE „ŽURNA-
LIST-73“ dalyvavo trys mūsų
respublikos ekipažai. Komand-
omis nugalėjo maskviečiai.**
Tarybų Lietuvos atstovai už-
ėmė antrąją vietą, o asmeni-
nėje įskaitoje lenktynėse
„Moskvičiai“ nugalėjo vilnie-
tis G. Oleka.

**2159 KILOMETRUS TEKŲ
NUVAŽIUOTI AUTORALIO
„LIETUVA-73“ DALYVIAMS.**
Maršrutas iš Vilniaus ėjo per
Molėtus, Uteną, Ukmergę,
Trakus, Alytų, Prienų, Kau-
ną, Jonavą iki Vilniaus. Var-
žybose startavo 46 ekipažai
iš mūsų respublikos, Rusijos
Federacijos, Ukrainos, Latvi-
jos, Estijos, Maskvos ir Le-
ningrado. Sportininkai run-
tyniavo „Volgomis“, „Moskvi-
čiais“ ir „Ziguliais“. Į finišą
Vilniuje atvažiuojo 25 ekipa-
žai. Kauniečių J. Sagatausko
ir V. Aksomito ekipažas var-
žybose mašinų „Moskvičiais“
ir „Ziguliais“ klasėje užėmė
antrąją vietą.

**BALTARUSIJOS IR PABAL-
TIJO RESPUBLIKŲ JŪRŲ
DAUGIAKOVES PIRMENYBĖSE**
Kaune mūsų respublikos
komanda užėmė antrąją vie-
tą. Taure laimėjo Estijos
sportininkai.

**RESPUBLIKOS VANDENS
MOTORINIO SPORTO PIRME-
NYBĖSE,** vykusiose Nemune
prie Birštono, nugalėjo Kau-
no „Bangos“ komanda. Pir-
menybėse buvo pagerinti še-
ši LTSR rekordai.

**TARPTAUTINĖSE „1000
EŽERŲ“ AUTORALIO VARŽY-
BOSE SUOMIJOJE** startavo
110 automobilių įgulų.
„Moskvičiumi“ važiuojo vil-
nietis S. Brundza ir maskvie-
tis V. Iljinas šių mašinų kla-
sėje užėmė pirmąją vietą.

**KURSKO VYKUSIOSE TSRS
KARTINGO PIRMENYBĖSE**
Vilniaus radijo komponentų
gamyklos sportininkas M.
Kirkila varžybose 125 ccm
klasės mašinomis iškovojo
bronzos medalį.

**RESPUBLIKINĖSE JŪRŲ
DAUGIAKOVES PIRMENYBĖSE**
Kauno mariose nugalėjo
kauniečiai N. Kordušaitis, L.
Zalys ir jaunis J. Petrokas.

Kauno mariose vykusiose
TSRS jūrų daugiakovės jau-
nių pirmenybėse respublikos
komanda užėmė aštuntą vie-
tą.

**RADIJO SPORTO „LAPIŲ
MEDŽIOKLĖS“ RESPUBLIKOS
PIRMENYBĖSE** čempionų me-
dalius iškovojo kaunietis A.
Bagdžiūnaitis ir šiaulietis A.
Dapkus.



LEKTUVAS M-15 (MELEC)

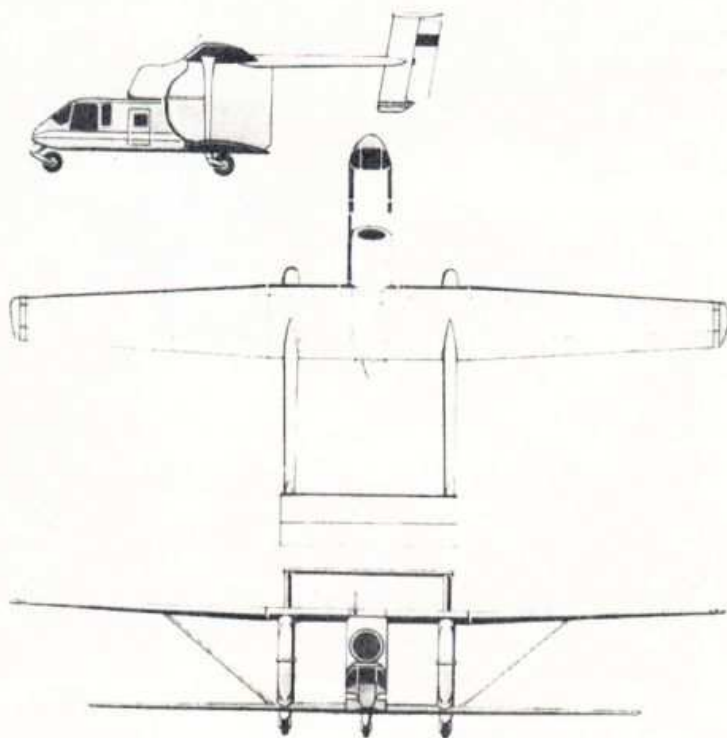
Lenkijos Liaudies Respubli-
koje sukonstruotas naujo tipo
lėktuvas žemės ūkio dar-
bams. Pirmą kartą pasaulinėje
lėktuvų konstrukcijų praktiko-
je biplanas (dvisparnis) lėk-
tuvas turės turboreaktyvinį
variklį. Jame panaudotas seri-
jinis tarybinio konstruktoriaus
Ivčenkos 1500 AJ galingumo
AI-25 variklis, kuris eks-
ploatuojamas lėktuvuose
JAK-40. Lėktuve M-15 šis
variklis tvirtinamas virš pilotų
kabinos. Lėktuvas keleivių
pervežimui nepritaikytas. Įgu-
la — vienas pilotas ir bort-
mechanikas. M-15 skridimo
charakteristikos geresnės už
plačiai mums žinomo lėktu-
vo AN-2 duomenis. Į jį pa-
kraunama 2200 kg trąšų arba
kalkių, t. y. 1000 kg daugiau,
negu į lėktuvą AN-2. Geres-
niam trąšų išbarstymui naudo-
jamas suslėgtas oras, paduo-
damas jį bakus su trąšomis ar
kalkėmis iš variklio kompres-
sorius. Šis naujas techninis
sprendimas, pirmą kartą taiko-
mas žemės ūkio aviacijoje,
padidina darbo našumą 30

procentų. Bakai su trąšomis
įtvirtinti tarp sparnų, visiškai
izoliuoti nuo pilotų kabinos.
Tuo sudaromos idealios sani-
tarinės darbo sąlygos įgulai.
Be to, į pilotų kabiną paduo-
damas kondicionuotas oras.
Lėktuvui M-15 užtenka vos
keliasdešimt metrų ilgio kili-
mo-tūpimo aikštelės. Ratai
neįtraukiami, yra priekinis
ratukas.

Lėktuvo sparnų ilgis — 22
m (viršutinių). Lėktuvo ilgis
— 12,53 m, aukštis — 5,2 m.
Tuščio lėktuvo svoris —
2400 kg, su kroviniu — 5300
kg. Greičių diapazonas — nuo
140 iki 180 km/val, minima-
lus greitis — 90 km/val. Lėk-
tuvas ore labai manevringas,
gali daryti staigius posūkius
mažame aukštyje. Variklio ku-
ras — žibalas, kuris plačiai
naudojamas daugumoje reak-
tyvinių lėktuvų.

Kartu su lėktuvu sukonst-
ruotas ir visas komplektas
įrengimų sausų, skystų trąšų
bei kalkių pakrovimui.

Mūsų šalyje vyksta M-15
bandymai.



SRAIGTASPARNIS LEKTUVE

Amerikos firma „Kaman“
pasiūlė naują priemonę reak-
tyvinių lėktuvų lankūnams gel-
bėti — katapultavimo sėdynę,
kuri yra ne kas kita, kaip ne-
didelis sraigtasparnis. Sėdynė
sveria 300 kilogramų ir turi
30 kilogramų turboreaktyvinį
variklį, kurio trauka — 190
kilogramų esant 60 tūkstan-
čių apsisukimų per minutę. Su-
dedamas varantysis dviejų
menčių 4,27 m sraigtasparnio
sraigas padaro 900 apsisuki-
mų per minutę. Sėdynės-sraig-
tasparnio greitis apie 100
kilometrų per valandą, ir jis
gali skristi 140 kilometrų.

SKRAIDANTYS TANKLAIVIAI

JAV sukonstruotas milžiniš-
ko lėktuvo naftai vežioti iš
neseniai atrastų Aliaskos ir
Šiaurės Kanados telkinių pro-
totipas. Pagrindiniai skrai-
dančio tanklaivio techniniai
duomenys tokie: ilgis — 103
m, aukštis — 26 m, keliamo-
ji galia — 1000 t, greitis —
700 km/val.

Lėktuvas turi 12 reaktyvi-
nių variklių, kurių trauka —
po 23 tonas. Specialistai ap-
skaiciavo, kad oro flotilė, su-
daryta iš 37 tokių milžinių,
galės pervežti visą naftą,
gaunamą Šiaurės Kanadoje.

APIE B-1

Naujas JAV strateginis
bombonešis B-1 turėtų pirmą
sykį pakilti 1974 m. balan-
džio mėn. Serijomis bus pra-
dėtas gaminti 1975 metais. Iš
viso numatyta pastatyti 240
bombonešių, po keturiasde-
šimt kasmet. Bendros išlaidos
— 11,1 milijardo dolerių.
1970 metais firma pagamino
iš medžio ir plieno bombo-
nešio maketą 1:1. Iš šio ma-
keto matyti, kad B-1 yra mo-
noplanas su keičiamos geo-
metrijos sparnu, kurios strė-
liškumo kampas kinta 15—
65°, startinis svoris — 165 to-
nos, ore gali išbūti 36 va-
landas, maksimalus greitis
artimas garsui greičiui. Her-
metinė įgulos kabina (4—5
žmonės), įvykus avarijai, šau-
te atidalijama nuo liemens
ir trimis parašiuotais nuleidžia-
ma. Tokion būklėn patekusios
kabinos stabilumas tvarkomas
raketų sistema. B-1 turės 4
variklius po 13620 kg traukos
kiekvienas. JAV strateginės
aviacijos vadovybė teigia,
kad šie lėktuvai tarnaus 20
metų. Tai aiškiai propagan-
dinis teigimas, siekiant nura-
minti visuomenę dėl didžiulių
jo statybos išlaidų.

NAIKINTUVO „R-471“ PROJEKTAS

NATO šalys daug tikisi iš projektuojamo lengvo tipo naikintuvo „R-471“ (VFR). Jį numatoma gaminti 1980-ųjų metų pradžioje.

„R-471“ — dviejų variklių vienvietis lėktuvas. Jo trikampio formos sparnas, sukoncentruotas lėktuvo gale, sudaro su horizontalia uodegos plokštuma vieną visumą. Lėktuvo pakilimo svoris bus mažesnis, negu 10 000 kg.

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

Kitas kompanijos „Dornier“ lengvo tipo karinis naikintuvas pritaikytas sklandymo režimui. Jo paskirtis — zemi antžemines karines pajėgas, eskortuoti sraigtasparnius.

Šis lėktuvas — sumažintos vertikalios pakilimo lėktuvo „Cherier“ variantas. Juo tikimasi pasiekti M=1 greitį. Ant lėktuvo bus įrešyti du ventiliatoriai su gaubtuvais. Lėktuvas su 1 t kariniu krovinio galės nukristi iki 200 km.

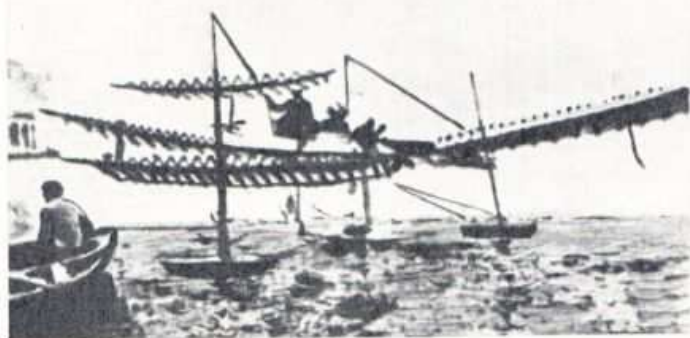
ZAIBAS PRIEŠ LĖKTUVĄ

Penkios pagrindinės JAV aviakompanijos per dvejus metus užregistravo 102 žaibo smūgius į lėktuvus. Analizuojant apie tai surinktą informaciją, nustatyta, kad 95% žaibo smūgių teko lėktuvams, skrendantiems iki 6600 metrų aukščio, 84% — neriant per debes, 82% — turbulentiškoje atmosferoje, 77% —

skrendant per kritulių zoną. 74% — lėktuvui imant aukštį, žemėjant ir taikantis tūpti. 24 atvejais žaibo smūgiai nepadarė jokios žalos, 19 svykių pakenkė radijo lokatoriaus antenos gaubtui, 25 kartus sugadino įrengimus ir sutrikdė jų veiklą, 2 sykius išsijungė kintamosios srovės generatoriai. Užfiksuota, kad dviem atvejais žaibo kamuolys atsidūrė viduje lėktuvo, ir vienu atveju — žaibas tvykestelėjo pačioje kabinoje. Nustatyta, kad žaibas dažniausiai trenkėdavo į lėktuvo nosį arba sparno galą ir izeidavo per apdailos sandūras.

NAUJAS TRANSPORTO LĖKTUVAS

Naują transporto lėktuvą „AM-S-11“, pasižymintį trumpa pakilimo-nusileidimo distancija, sukonstravo Vakarų Vokietijos firma „Eir-Metal“.



NUOTRAUKOJE parodyto lėktuvo išvaizdą galima tiepasitikėjimui. Tačiau kaip tik ši mašina tapo pirmuoju pasaulyje hidro-lėktuvu. Jį pastatė prancūzas A. Febrias. 1910 m. kovo 28 dieną jis sėkmingai atliko šiuo aparatu jūrinį skridimą Mortigeryje (Prancūzija).

je gali tilpti nedidelis autobusas, 12 nešuvų su sužeistaisiais ir 20 keleivių. Lėktuvas aukštasparnis, turi dalinai įtraukiamą važiuoklę. Jis aprūpintas dviem turbosraigčiais varikliais „Astazy-16“, kurie pakilimo metu išvysto 1088 AJ galingumą. Didžiausias lėktuvo skridimo svoris — 5670 kg, tuščio svoris — 3100 kg, didžiausias naudingas keleivinio varianto svoris — 1900 kg, krovinio — 2150 kg, sparnų ilgis — 19 m, sparnų plotas — 37 m², didžiausias lėktuvo greitis 3000 m aukštyje — 375 km val., kreiserinis greitis 3000 m aukštyje — 340 km val.

ORBITINIS VARIKLIS

Po to, kai išradimas buvo užpatentuotas ne tik Australijoje, bet ir užsienyje, patenka 33 metų šaltkalvio

Perto miesto darbo paslaptis. Jis sukūrė naują variklį, kuris skiriasi ne tik nuo įprasto stūmoklinio, bet ir nuo rotorinio variklio, dabar įsisavinamo pasaulinėje automobilių pramonėje.

Naujasis variklis pavadintas orbitiniu, kadangi dirbant jo rotorius sukasi apie ašį ne apskritimu, o elipse. „Seiriko“ variklis, — rašo savaitinis išradėjų žurnalas „Buletin“, — yra išradinga sintezė jau žinomo variklio su visiškai naujos konstrukcijos vidaus degimo varikliu“.

Savo išore naujasis variklis labai skiriasi nuo ankstesniųjų. Bandomasis „orbitinio variklio“ variantas atrodo kaip masyvus, 40,6 cm skersmens, 12,7 cm storio ir 45 kg svorio diskas, ant kurio aplink rotorius išdėstytos degimo kameros. Nepaisant kuklių matmenų, Seiriko variklis pasiekia iki 200 AJ galingumą, kas lygu dabar naudojamų aštuonių cilindry variklio galingumui. Be to, „orbitinis variklis“ sveria šešis kartus mažiau už dabar naudojamus variklius.

Kaip teigia specialistai, Seiriko variklio naudingojo veikimo koeficientas gali būti dar padidintas. Jų apskaičiavimu masinė „orbitinio variklio“ gamyba dėl konstrukcijos paprastumo atsieis žymiai pigiau, negu dabartinių variklių, taikomų automobilių pramonėje.

Reikia manyti, kad toks variklis bus plačiai naudojamas ir sportinėje aviacijoje, kur ypač svarbu variklio galingumo ir svorio santykis.

KOLOMBAN MC-10

Tai, be abejonės, mažiausias pasaulyje dviejų variklių megejiškas lėktuvas, sukurtas prancūzų konstruktoriaus Kolombano. Dėmesį patraukia ne tik du lėktuvo varikliai, bet ir medžiaga, iš kurios jis pagamintas — metalo ir dirbtinių medžiagų junginys, taip pat įdomus konstrukcijų sprendimas.

MC-10 — tai vienvietis dviejų variklių žemasparnis monoplanas. Sparnai yra stačiakampio formos, laminarinio profilio (Wartmano), tokie, kaip sklandytuvų. Korpusą sudaro plokščia skardinė dėžė, jo dangą sustiprina priklijuotos išilginės sijos. Pilotų kabinos gaubtas susideda iš trijų dalių.

Lėktuvas turi dviratinio tipo važiuoklę. Pagrindinis ra-

tas yra po korpusu, šiek tiek už svorio centro, su aptakia priedanga iš priekio. Priekinis ratas pritvirtintas taip, kad būtų galima laisvai jį valdyti. Jis turi aptakios formos gaubtą. Po sparnų galais yra lengvos elastingos metalinės atramos.

Originali motorų sistema. Ji susideda iš dviejų vieno cilindro Roveno motociklo variklių, kurių kiekvienas — 137 cm³ apimtys, 10 AJ galingumo. Motorai pritvirtinti korpuso priekyje abiejuose šonuose. Propeleriai metaliniai, 0,68 m skersmens, sukurti paties konstruktoriaus.

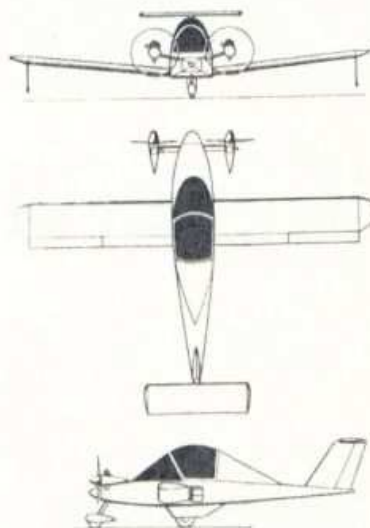
Techniniai duomenys

Sparnų ilgis — 5 m, lėktuvo ilgis — 3,90 m, sparnų plotas — 3,10 m², prailgėjimas — 8.

Tuščio lėktuvo svoris — 70 kg, didžiausias lėktuvo svoris — 170 kg, įkrovimas —

55 kg m², atsparumas: +6, —4.

Maksimalus greitis — 200 km val., kilimo greitis — 3 m sek, įsibėgėjimas — 150 m.



RAKETOS STARTUI PARUOSTOS
A. Vasinausko nuotr.



UŽSIPRENUMERUOKITE 1974 METAMS

INFORMACINĮ
BIULETENĮ

SPARNAI

Kaina 30 kp.
Indeksas 76782

Prenumeratos kaina metams – 1,20 rb.

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

