



# SPARNAI

**4**  
1973



N.KORBUTO  
BIBLIOTEKA IR ARCHYVAS

Nr. 370



## APDOVANOJIMAI KOSMONAUTAMS

Už sėkmingai atliktą orbitinį skridimą kosminiu laivu „Sojuz-12“ ir narsą bei didvyriškumą jo metu TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumas suteikė lakūnams kosmonautams V. Lazarevui ir O. Makarovui Tarybų Sąjungos Didvyrio vardus, įteikiant Lenino ordinus ir „Aukso žvaigždės“ medalius.

Už atliktą kosminį skridimą V. Lazarevui ir O. Makarovui suteikti TSRS lakūno kosmonauto vardai.

*Laimingų  
Naujųjų  
1974  
metų*



## NAUJI EKSPERIMENTAI KOSMINĖJE ORBITOJE

Sutinkama su kosmoso tyrimų programa 1973 metų rugsėjo 27 d. 15 val. 18 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz-12“.

Kosminį laivą, išvestą į apskaičiuotą Žemės palydovo orbitą, pilotavo įgula, kurią sudarė laivo vadas papulkininkis Vasilijus Lazarevas ir borto inžinierius Olegas Makarovas.

Olegas Makarovas gimė 1933 metais Kalinino srities Udomlios rajono Udomlios kaime.

1951 metais Olegas baigė vidurinę mokyklą, 1957 metais — Maskvos Baumano aukštąją technikos mokyklą. Nuo 1957 metų jis dirba konstruktorių biure.

1966 metais Olegas buvo priimtas į kosmonautų būrį.

Vasilijus Lazarevas gimė 1928 metais Altajaus krašto Kytmanovo rajono Porošino kaime.

1952 metais V. Lazarevas baigė karo medicinos fakultetą prie Saratovo Medicinos instituto ir dirbo gydytoju. Po to įstojo į Ciugujevo Karo aviacijos lakūnų mokyklą, ku-

ryje dirbė 1952 metais. Nuo 1954 iki 1966 metų jis — lakūnas instruktorius, lakūnas bandytojas, o vėliau vyresnysis lakūnas bandytojas gydytojas.

Į kosmonautų būrį priimtas 1966 metais.

V. Lazarevas buvo įgulos vado dubleris, ruošiant laivo „Sojuz-9“ skridimą.

Dviem parom numatyto orbitinio skridimo programoje buvo:

— kompleksinis patobulintų borto sistemų patikrinimas ir bandymas;

— tolesnis rankinio ir automatinio valdymo procesų tobulinimas įvairiuose skridimo režimuose;

— atskirų Žemės paviršiaus ruožų spektrografavimas, siekiant gauti duomenų liaudies ūkio uždaviniams spręsti.

Su laivo „Sojuz-12“ įgula buvo palaikomas pastovus radijo ir televizijos ryšys.

Vykdydami skridimo programą, kosmonautai V. Lazarevas ir O. Makarovas manevravo laivą „Sojuz-12“ orbitoje aplink Žemę. Šių eksperimentų tikslas — toliau tobulinti laivo valdymo sistemas ir pilotavimo techniką įvairiu-

se.

1973 metų rugsėjo 29 d., baigę darbų programą laive „Sojuz-12“, kosmonautai Lazarevas ir Makarovas grįžo į Žemę. 14 val. 34 minutės Maskvos laiku kosminio laivo „Sojuz-12“ nuleidžiamasis aparatas minkštai nusileido Tarybų Sąjungos teritorijoje už 400 kilometrų į pietvakarius nuo Karagandos.

Orbitinio skridimo metu atlikti užplenuoti bandymai ir patikrintos patobulintos borto sistemos.

Atliekant kosminio laivo manevravimą, orientavimą ir stabilizavimą, buvo tobulinami rankinio ir automatinio valdymo įvairiuose skridimo režimuose procesai.

Pagal numatytą programą kosmonautai Lazarevas ir Makarovas spektrografavo gamtinius darinius liaudies ūkio reikalingams.

Visuose skridimo etapuose laivo „Sojuz-12“ sistemos, agregatai ir mokslinė aparatūra dirbo be priekaištų.

**NUOTRAUKOJE:** kosmonautai V. Lazarevas ir O. Makarovas kosminio laivo kabinoje

TASS-o nuotr.



Baigiasi tretieji, lemiami devintojo penkmečio metai.

Respublikos aviacijos sporto klubų darbuotojai, aktyviai įsijungę į socialistinį lenktyniavimą, sėkmingai įvykdė metų pradžioje priimtus socialistinius įsipareigojimus, gerais darbo rezultatais baigė skraidymų sezoną ir mokslo metus.

Klubų, grandžių, atskirų narių socialistinio lenktyniavimo įsipareigojimuose buvo akcentuojami šie punktai: sportininkų ir klubų etatinių darbuotojų teorinių žinių gilinimas, šaukiamojo amžiaus jaunimo ruošimas tarnybai Tarybinėje Armijoje, politinio ir auklėjamojo darbo tobulinimas, materialinės bazės priežiūra ir jos plėtimas, sporto meistriskumo vystymas.

Siekiant, kad socialistinis lenktyniavimas būtų gyvas masių judėjimas, svarbu nuolat kontroliuoti, kaip vykdomi įsipareigojimai, skatinti ir iškelti ne tik pirmūnus, jų patyrimą, bet parodyti ir tuos, kurie atsilieka, dirba silpniau.

Aktyvumas, nuolatinė įsipareigojimų vykdymo kontrolė kaip tik ir lemė respublikos aviacijos sporto klubų socialistinio lenktyniavimo veiksmingumą. Kaip atskiri nariai, etatiniai darbuotojai, grandys ir klubai vykdo priimtus socialistinius įsipareigojimus, buvo tikrinama, tvirtinant klubų mėnesinius, ketvirtinius ir pusmečio darbo planus bei susumuojant įvairių sporto varžybų rezultatus.

Gražių laimėjimų socialistiniame lenktyniavime pasiekė Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Alytaus, Panevėžio ir kiti aviacijos sporto klubai. Štai, pavyzdžiui, Vilniaus aviacijos sporto klubas (viršininkas Z. Polinauskas) beveik dvigubai viršijo lakūnų sportininkų mokymo ir paruošimo pirmaisiais metais planą. Daugelis klubo auklėtinių tęsia mokslą aukštesiose karinėse arba civilinėse aviacijos mokyklose. Klubas per metus paruošė 4 naujus sporto meistrus, nemažą būrį pirmo bei kitų atskyrių sportininkų. Klubu lakūnai dalyvavo septynlose aviacijos sporto šventėse įvairiuose respublikos miestuose, tuo populiarindami drąsiųjų sportą gyventojų tarpe.

Turi kuo didžiulius klubo lėktuvinė grandis (grandies vadas S. Mačiakas). Šių metų respublikos lėktuvinio sporto pirmenybėse startavo net keturios vilniečių komandos.

Sostinės lakūnai laimėjo visas prizines vietas, o S. Mačiakas tapo šalies čempionu, iškovojęs aukso medalį skridimo ratu pratime. Už didelius pasiekimus SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto prezidentas Vilniaus aviacijos sporto klubo lėktuvinę grandį pripažino socialistinio lenktyniavimo nugalėtoja.

Kauno aviacijos sporto klubas (viršininkas A. Jonušas) nuo seno garsėja kaip sklan-

Numatomos rengti sąjunginės pirmenybės ir Vilniaus aviacijos sporto klubo bazėje. Čia 1974 m. ir 1975 m. dėl šalies čempionų titulų rungtyniaus parašiutininkai.

Neblogų rezultatų pasiekė 1973 metais ir Vilniaus visuomeninis aviacijos sporto klubas (viršininkas Z. Brazauskas). LTSR sklandymo rinktinė, kurioje buvo šio klubo atstovai, sąjunginėse varžybose užėmė trečią prizinę

Indėlį įnešė taip pat Alytaus, Šilutės, Panevėžio, Akmenės, Šiaulių, Telšių visuomeniniai aviacijos sporto klubai, kurie aktyviai dalyvavo socialistiniame lenktyniavime ir sėkmingai įvykdė priimtus socialistinius įsipareigojimus. Tai rodo, kad sėkmingai vykdomos socialistinio lenktyniavimo su broliškų respublikų — Latvijos ir Estijos — SDAALR sutartys.

Gerai socialistinio lenktyniavimo rezultatai — tai kruopštus, nenuilstamas sportininkų, trenerių, instruktorių darbo rezultatas. Tačiau negalime nematyti ir dar pasitaikančių mūsų darbe trūkumų. Ne visuose klubuose reikiamas dėmesys buvo skiriamas aviacijos sporto masiškumo vystymui. Kai kurie klubai nuėjo lengvesniu keliu, didesnę dėmesį skirdami sportininkams, jau turintiems atskyrus, o ne jaunų sportininkų ruošimui, jų meistriskumo kėlimui. Taip reiktų vertinti LTSR Maisto pramonės ministerijos Kauno aviacijos sporto klubo veiklą.

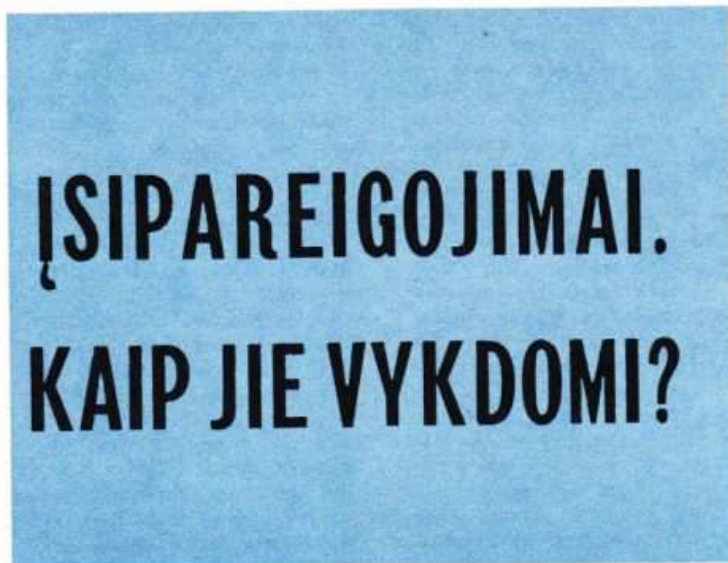
Dar pasitaiko spragų ir sportininkų auklėjamajame darbe. Štai Kauno ASK sportininkas A. Siupinys, vasarą dalyvavęs visose organizuotose sportinėse stovyklose, atsisakė važiuoti į sąjungines pirmenybes. Tai reikia vertinti kaip nedrausmingumą ir nesisikaitymą su kolektyvu.

Pasitaiko dar ir etatinių instruktorių lakūnų, kurie darbą klube įsivaizduoja tik kaip savo asmeninės sportinės kvalifikacijos kėlimą. Šie darbuotojai metų pradžioje planuoja, kokiose sportinėse stovyklose arba varžybose patys galės dalyvauti, negalvodami apie tai, kaip startams paruošti sportininkus, kad jie sėkmingai baigtų mokymą ir sugebėtų parodyti gerus sportinius rezultatus.

Reiktų atskirai pakalbėti apie aviamodelizmą. Šios sporto šakos reikalai mūsų respublikoje labai blogi. Jau eilę metų respublikos aviamodeliuotojai sąjunginėse varžybose užima blogas vietas. Aviamodelizmas yra įjungtas į 1975 m. TSRS Tautų spartakiaados programą, todėl jau dabar būtina išsiaiškinti tuos trūkumus, kurie trukdo respublikos aviamodeliuotojams pasiekti aukštų rezultatų.

P. BRUNZA

SDAALR LTSR CK  
pirmininko pavaduotojas  
aviacijos reikalams



dytojų kalvė. Čia buvo išugdyti respublikos ir sąjungos čempionai bei rekordininkai A. Beržinskas, Z. Brazauskas, J. Jaruševičius, V. Šliumba, R. Garmutė ir kt. 1973 metais buvo paruošti 2 tarptautinės klasės sporto meistrai, 5 sporto meistrai, 34 atskyrininkai. Klubu sklandytojai pasiekė 3 naujus respublikos rekordus.

Klubas turi puikią mokomąją techninę bazę: mieste — geras klases ir kabinetus, aerodrome — skoningus jaunų kempingus etatiniams darbuotojams gyventi ir bendrabučius sportininkams. Lėktuvai ir sklandytuvai saugiai laikomi didžiuliame moderniškame angare, turinčiame aviacinių dirbtuvių priestatą ir garažą.

Ziūrint į šį puikiai sutvarkytą, Nemuno vingyje gražiai įsikomponavusį aerodromą, jauti, kad čia dirba žmonės, kurie negaili jėgų ir laiko bendram reikalui — aviacijos sporto vystymui. Todėl TSRS SDAALR CK ir šalies aviacijos sporto federacija nutarė sąjungines moterų 1974 metų sklandymo pirmenybes organizuoti Kauno ASK bazėje.

vieta bendrakomandinėje įskaitoje. Be to, klube paruošti du sporto meistrai, 25 pirmo ir žemesnio atskyrių sportininkai. Klubu sklandytojai pasiekė tris naujus respublikinius rekordus.

Klaipėdos ASK (viršininkas A. Dulke) sportininkai respublikos antros lygos sklandymo pirmenybėse daugiakovėje užėmė visas prizines vietas. Tai rodo, kad šiame klube didelis dėmesys skiriamas sportininkų kvalifikacijos kėlimui, jaunimo auklėjimui, teisingam sportinio darbo organizavimui. Gerai planuojami ir atliekami mokomieji skraidymai. Buvo baigtas statyti didelis angaras, paruošta daugiau kaip dvidešimt sportininkų atskyrininkų, trys lakūnai instruktoriai visuomenininkai.

Tai, kad trečiaisiais devintojo penkmečio metais respublikoje buvo paruošti du tarptautinės klasės aviacijos sporto meistrai, 15 sporto meistrų, keletas šimtų sportininkų atskyrininkų, 22 lakūnai instruktoriai visuomenininkai, taip pat dvylika šalies ir respublikos čempionų bei rekordininkų, rodo, jog didelį



# TIK BŪRYJE, PLAČIU KELIU

PAŠNEKESYS SU BENDRAAMŽIU

1972-ųjų metų pavasaris. Paskutinės aviamodeliuotojų varžybos. Mokyklos baigimo abiturientų egzaminai. O pasakui — Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamykla.

Neatsitiktinai atvažiuavau į Prienus. Būdamas aviacijos gerbėjas, troškau pats statyti ne tik aviamodelius, bet ir sklandytuvus. O juk čia Prienuose kaip tik gimė ne vienas konstruktorius Br. Oškinis ir B. Karvelio sukonstruotas sklandytuvai! Neslėpsiu, norėjau ir pats skraidyti. Jei ne lėktuvu, tai bent sklandytuvu.

Tiesa, dirbti aviacijos gamykloje buvau nusprendęs jau anksčiau. Už tai dėkingas esu lizinio lavinimo mokytoji V. Spuduliui. Baigiant vidurinę mokyklą, jis man papasakojo, kad lankėsi Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje — pas savo buvusį mokyklos draugą, dabar šios gamyklos direktorių V. Pakarską. Šis pasiguodė, kad trūksta jaunų, gabių aviacijos mylėtojų, kad gamykla laukia visų, kurie nori statyti sklandytuvus. Baigusius vidurinę mokyklą ir norinčius mokytis toliau, gamykla siunčia į šalies aukštąsias aviacijos arba technikos mokyklas, duoda stipendiją. Tai ir suviliojo mane.

Kai atvykau su brandos atestatu į gamyklą, jos vadovai, konstruktoriai pirmiausia pradėjo kalbą ne apie darbą, o... mokslą. Pasiūlė studijuoti Maskvos aviacijos institute.

Stojamuosius egzaminus išlaikiau sėkmingai. Dabar jau aš — antro kurso studentas. Mokytis aviacijos institute nepaprastai įdomu. Čia ir darbas studentų konstravimo biure, ir paskaitos aviacinėmis temomis, ir praktiniai užsiėmimai instituto angare, kur yra įvairiausių lėktuvų ir sklandytuvų. Daugelis mokslo draugų pavėdyd man, kad aš galiu nuolat gilinti žinias: studijų metu institute, o per atostogas — Prienų gamykloje.

Nemaža vaikinų mūsųose patys stato ne tik aviamodelius, bet ir sklandytuvus ir net lėktuvus. Ne kurioje nors aviacijos gamykloje, o namie, primityvius, kad tik skristų. Jie entuziastai, bet neretai užmiršta mokymąsi. O juk sklandytuvų ir lėktuvų statyba — tai ne aviamodelizmas, bet kur kas sudėtingesnis dalykas, reikalaujantis teorinių žinių. Skraidymo aparatus projektuoja ir stato didžiuliai kolektyvai. Norint tuo įsitikinti, užtenka pabuvoti Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje, kurioje pastatytas ir pirmasis mūsų šalyje aukštos klasės sklandytuvas iš stiklo. Negalima nesidžiaugti šių stačių žmonių energija. Gamykloje trūksta jaunų darbo rankų, o jie trūsia, tarsi to neįsąsądami. Aš ne kartą pagalvojau, kodėl jūs, mang bendraamžiai, kurie mylite aviaciją ir trokštate skraidyti, kurie namie pavieniui neretai konstruojate ir mėginate



Malonu pasidžiaugti kūrybinio darbo sėkme. Iš kairės į dešinę: Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos inžinierius konstruktorius S. Martusevičius, konstruktorius Br. Oškinis, inžinierė konstruktorė V. Gedminaitė ir vyr. konstruktorius P. Snioka

A. VASINAUSKO nuotr.

statyti lėktuvus, neatvykstate į Prienus. Čia reikalingos ne tik jūsų rankos, bet ir žinios, polėkis, entuziazmas!

Iš savo jaunatviško patyrimo galiu patarti, kad Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje yra visos sąlygos dirbti, mokytis, puoselėti kūrybines mintis, visos galimybės įgyvendinti savo svajones. Štai ir šią vasarą atostogauti važiuavau ne kur nors į pajūrį, o į Prienus, į gamyklą. Ir kaip buvo džiugu, kai čia sutikau naują abiturientų būrelį: Vidmantą Kankalį iš Šiaulių rajono, Vacį Švažą iš Naujosios Akmenės ir kitus. Visus globojo konstruktorius Br. Oškinis. Statėme naują jo kūrinių — motosklaidytuvą BRO-15. Jis taip pat iš stiklo. Bet, tur būt, didžiausią džiaugsmą patyrėme, baigę statyti Br. Oškinio sukonstruotą hidrosklaidytuvą BRO-16. Net patys netikėjome, kad per vasarą mes, būrelis vaikinų, vadovaujami paties konstruktoriaus, sugebėjome

pastatyti tokį grakštų ir puikų bemotorį skraidymo aparatą, kuris tarsis gūlbė, atsispyrusi nuo Nemuno bangų, pakilo plačiam skrydžiui virš jo vingių. O jeigu ir jūs, mano bendraamžiai aviacijos entuziastai, susiburtumėte šioje gamykloje! Neabejoju, vadovaujami didelį patyrimą turinčių inžinierių ir konstruktorių, įgyvendintumėte ne vieną savo svajonę, kūrybinę mintį.

Kai atsisveikinome su gamyklos kolektyvu, konstruktoriumi Br. Oškiniu, jis dėkojo Vidmantui už darbštumą ir sumanumą, kvietė atvykti ir kitą vasarą, uždegė mintį studijuoti aviacijos institute. Vacys liko Prienuose. Jis, baigęs vidurinę, nutarė dabar padirbėti čia, o po metų tęsti studijas aviacijos institute.

Algis REMEIKA

Maskvos aviacijos instituto studentas, Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos stipendininkas



„Masčio“ siuvimo cecho darbininkė sklandytoja Regina Gelžinytė ir instruktorius Stasys Stasytis, sėkmingai užbaigę maršrutą

Vienas seniausių klubo sklandytuvų Vytautas Dūdenas ruošiasi skrydžiui

J. ROKO nuotr.



# Lyg sakalai broleliai...

Skrisčiau, skrisčiau,  
Kad galėčiau,  
Paukščio sparnus,  
Kad turėčiau.

Šie iš giles praeities atliūliuoti lietuvių liaudies dainos žodžiai Kasparavičių Stasiuką pavergė vaikystėje ne tik melodingumu. Troškimas pakilti nuo žemės ir skristi, skristi, tarsi paukštis, jam buvo tokia pat skambi svajonių daina, kaip ir liaudies melodijų posmai.

1961-ųjų metų pradžioje rajoniniame laikraštyje pasirodė žinutė, kad Telšiuose įkurtas visuomeninis aviacijos sporto klubas. Ji blykstelėjo vilties spinduliu Stasio svajonių labirinte. Tik viena mintis nedavė ramybės — ar priims?

Po keleto dienų, jis, mokinukas iš Viešvėnų, prisistatė klube: „Noriu skraidyti“.

— Vaikinas iš kaimo, o toks drąsus, maniau. Reikia priimti, — prisimena buvęs pirmasis klubo viršininkas Jonas Rūkas. — Per metus susipažino su sklandytuvu „Pajūriečiu“, išmoko savarankiškai skraidyti. Jo entuziazmas, noras skraidyti uždegė visus klubo narius — ir bendraamžius, ir vyresnius.

Kai paklausiau Stasį Kasparavičių, dabar jau Telšių visuomeninio aviacijos sporto klubo viršininką, apie pirmuosius skrydžius su „Pajūriečiu“, šis šypstelėjo:

— „Pajūrietis“ paviliojo. Grįžęs iš Tarybinės Armijos, vėl atėjau į klubą. Bet čia jau radau „Blanikus“ — naujus, geresnius sklandytuvus. Ir gausų būrį jaunimo: iš Ubiškės ir Luokės, Tryškių ir Viešvėnų, iš kaimyninių Plungės, Šilalės ir Šiaulių rajonų, nekalbant jau apie telšiškius. Lyg sakalai broleliai susirinkę...

Stasys Kasparavičius — ramus būdo, lėtos kalbėsenos. Bet visur ir visada reiklus. Pirmą pagalbą, o paskui pasakys. Ir visada apie kitus: apie jaunus sklandytojus, apie sa-

vo pagalbininkus instruktorius, apie klubo šefus — „Masčio“ fabriko žmones. Toks jau žemaitiškas būdas...

— Tik antrus metus jis vadovauja klubui, o darbo rezultatų nepalyginti ir su klubo veiklos dešimtmečiu, — su pagarba kalbėjo šefuojančio klubą „Masčio“ fabriko direktorius V. Kavaliauskas. — Jam vadovaujant, sportininkai savo jėgomis skraidymų aikštelėje pasistatė patalpas sklandytuvams, jaukų namuką su klasėmis sportininkams mokytis. O jų klube — iš įvairiausių Žemaitijos kampelių. Daugiau kaip pusšimtis. Suprantama, gausiausias būrys — mūsų fabriko dirbančiųjų. Tad negali nepadėti tokiems aviacijos sporto entuziastams. Miesto centre esančiame fabriko pastate šią vasarą išskyrėme klubui patalpas, mokyimo klase, taip pat garažą turimai technikai. Kitamet norime pastatyti angarą. Jis baigiamas projektuoti.

Tik prieš porą metų „Masčio“ fabrikas ėmėsi šefuoti klubą. Bet šie metai klubo veikloje buvo brandžiausi. Dabar čia mokosi skraidyti daugiau kaip 60 sportininkų. Dauguma su „Blanikais“ jau skraido savarankiškai. Vien tik pastaraisiais metais paruošti devyni instruktoriai visuomenininkai, kurie etatiniam klubo darbuotojams padeda mokytis jaunimą valdyti sklandytuvus, šokinėti parašiuotais, skraidyti. Beje, šią vasarą šešetas naujokų su „Blaniku“ pakilo savarankiškai skrydžiui.

Nelengva dirbti klubo vadovams. Viršininkas Stasys Kasparavičius čia triūsia beveik dvejus metus. Instruktorius Stasys Stasytis etatinio pradėjo dirbti tik šį rudenį. Ne ką didesnį darbo stažą klube

turi ir technikas Stasys Svoetas. Gal todėl jie ir skiria tokį didelį dėmesį instruktorių visuomenininkų ruošimui. Ir teisingai! Juk su keliais „Blanikais“, trimis mechaniniais sklandytuvų išvilktais „Herkulesais“, kuriuos klubas dabar turi, ir tokiu gausiu būriu sklandytojų yra ko pasidaruoti. Nepasakys, pavyzdžiui, rietaviškiui A. Krainui arba šilališkiui A. Bukauskui, moksleiviui iš Ubiškės A. Jazdauskui, gairinės darbuotojui iš Kuršėnų Č. Vaišvilai arba kitiems, atvažiuojantiems iš kaimų ar net iš kitų rajonų, kad trūksta sklandytuvų, kad nėra kuo juos pakelti į padangę, kad etatinis instruktorius užsiėmęs... Jie tiek kelio važiavo ir savo laisvalaikį paskyrė tam, kad tik paskraidyti, pasigėrėti iš paukščio skrydžio Žemaitijos kalvų ir klonių grožiu. Ir pluša klubo darbuotojai išsijusę dideliame aviacijos sporto entuziastų, savo žemiečių džiaugsmui. Nuo pavasario iki rudens, kiekvieną dieną, nes padangė visus vilioja. O mėgiamiausias skridimas yra 49 km maršrutas Telšiai — Viešvėnai — Eigirdžiai — Kalnėnai — Lieplaukė — Telšiai. Tuo pačiu maršrutu ir rungtyniauja. Tik klubo pirmenybėse juo skristi tenka pora kartų. Todėl dauguma klubo sklandytojų jau yra skraidę po kelias dešimtis valandų, o instruktorė visuomenininkė, „Masčio“ fabriko siuvimo cecho komjaunimo organizacijos sekretorė Danutė Jokubauskaitė, taikomosios dailės technikumui direktoriaus pavaduotojas Vytautas Dūdėnas, Žemaitės vidurinės mokyklos direktorius Jonas Rūkas, autotransporto įmonės vairuotojas Jonas Ramanauskas su „Pajūriečiais“ ir „Bla-

nikais“ yra skraidę daugiau kaip po šimtą valandų.

Nieko nepasakys, veiklūs žemaičiai. Žinoma, galima būtų ir daugiau padaryti, jeigu klubas turėtų sportinį lėktuvą sklandytuvams į orą kelti. Entuziazmo sportininkams netrūksta. Jų klube — gausus būrys. Visi treniruojausi su viltimi, kad ateityje galės parungtyniauti ir su kitų klubų sklandytojais. Norisi tikėti, kad vadovaujančios aviacijos sportui respublikinės organizacijos padės telšiečiams, juo labiau, kad klubo viršininkas S. Kasparavičius ir instruktorius S. Stasytis Vilniaus aviacijos sporto klube baigė specialų apmokymą ir įgijo teisę skraidyti sportiniu lėktuvu.

Didelį darbą klubas atlieka ir karinio patriotinio jaunimo auklėjimo baruose. Daugelis klubo narių, baigę vidurinę mokyklą, tęsia draugystę su aviacijos sportu kituose kolektyvuose. Buvę klubo sklandytojai Romas Vanagas ir Edvardas Ramonas mokosi SDAALR lakūnų mokykloje Volčianske, Antanas Každailis ir Julius Drazdauskas tarnauja Tarybinėje Armijoje karinės aviacijos specialistais. Klubo sklandytojai prižiūri ir tvarko prie Šatrijos kalno esantį Tarybų Sąjungos Didvyrio, vyresniojo leitenanto, lakūno Viktoro Ravucko, žuvusio Didžiojo Tėvynės karo mūšiuose vadovant Žemaitiją, kapą. Be to, klubo darbuotojai ir aktyviausi sklandytojai svečiuojasi pas rajono moksleivius, pasakoja apie mūsų, šalies aviacijos pasiekimus, demonstruoja savo pačių sukurtą kinofilmą apie klubo veiklą, jo žmones.

Kuriamos ir savos tradicijos. Naujai priimtiems į klubą sportininkams sklandytojo pažymėjimai iškilmingai įteikiami bendrame klubo narių susirinkime, dalyvaujant klubo šefams. Lengvosios pramonės darbuotojų dieną rengiama aviacijos sporto šventė. Šefai klubo sportininkams baigia pasiūti specialią sportinę uniformą. Žodžiu, telšiečiai veikliai darbuojasi populiarindami aviacijos sportą jaunimo tarpe, jaunimo, kuriam liaudies dainos žodžiai apie sparnuotus skrydžius šiandien jau nebe skambi svajonių daina, o reali tikrovė.

K. KILČIAUSKAS





# SKLANDYMO PIONIERIŲ PĖDOMIS



Klementjevo kalnas

Suriaumojęs turbinų griausmu, mūsų TU-124 kilstelėjo nosį ir nėrė į viršų. Debesų migloje greitai išnyko Vilniaus kontūrai.

— Ar teko būti Simferopolyje? — paklausė greta sėdįs konstruktorius Br. Oškinis.

— Neteko, — atsakiau.

— O aš bemaž trejus metus ten praleidau. Simferopolyje tada gamino seriją mano sklandytuvų BRO-12.

Simferopolio aerodrome mus pasitiko švelnus pietų vėjelio dvelkimas. Gaila, nebuvo laiko susipažinti su šiuo miestu. Mūsų laukė kėlionė į Koktebelį — vietovę, kur prieš 50 metų bemotorio skraidymo entuziastai surengė pirmąsias mūsų šalyje sklandytų varžybas.

## ZYDRŲJŲ UOLŲ SLĖNYJE

Važiuojant iš Feodosijos į Sudaką, kai autobusas pusiaukelėje užsiropštė dar į vieną kalvą, priekyje išnirė aštriai briaunės kalnų viršūnės. Čia ant jūros kranto, iš trijų pusių apsupta kalnų, baltavo nedidelė gyvenvietė. Tai Koktebelis, totoriškai — Žydrųjų uolų slėnis.

Gamta nepagailėjo grožio šiam kampeliui, o čia gyvenę žmonės mokėjo taikliai parinkti vietovardžius. Koktebelis nuo seno garsėja vynuogynais, vynu, ir... nuostabiuoju

Karadagu — Juodojo kalnu (taip vadinamas milžiniškas, seniai užgesęs ugnikalnis). Sakoma, kad pirmieji čia įsikūrę klajokliai, vėliau — poetai, o po jų — sklandytojai. Koktebelis — dabar Planerskojė. Iš šiaurės pusės gyvenvietę puslankiu juosia 8 km ilgio, 225 m aukščio kalva — garsusis Uzun Syrtas, totoriškai — Ilga nugara.

Neatsitiktinai bemotorio skridimo pionieriai pasirinko šią vietovę. Gana pastovūs ir stiprūs vėjai nuo jūros, atsimušdami į stačius kalno šlaitus, smarkiai veržiasi beveik vertikaliai aukštyn. Susidaro vadinamasis šlaito antvėjis. Patėkęs į tokią zoną, sklandytuvai ne tik nežemėja, bet gali iškopti į nemažą aukštį.

Uzun Syrtas — nuostabus kalnas. Jį, anot vieno seniausių Tarybų Sąjungoje sklandytų, garsaus lakūno Konstantino Arceulovo, gamta specialiai supylusi sklandytojams. Daug pasaulyje kalvų, tinkančių sklandytojams, bet Uzun Syrtas, žinovų žodžiais tariant, — vienintelis. Kalno „nugara“ ilga, plati ir lygi — puikus aerodromas.

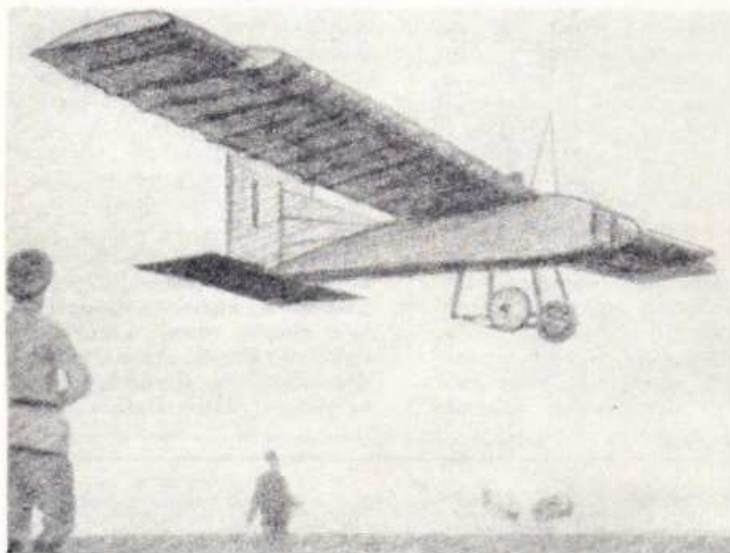
Prisiminiau sklandytų startus 1973 m. šalies 35-jame sklandymo čempionate Oriole. Svečių tarpe buvo ir pirmųjų varžybų organizatorius ir va-

dovas K. Arceulovas. Šis 82 metų aviacijos sporto entuziastas labai populiarus sklandytų tarpe. Jaunimas gyvai domėjosi ano meto sklandymu. Pirmieji sklandytuvų bandymai (taip tada buvo vadinamos varžybos) vyko 1923 metų rudenį, kai prie Oro laivyno bičiulių draugijos buvo įkurtas Bemotorės aviacijos centras, kurio tikslas buvo suburti saviveiklinius konstruktorių būrelius.

— Pamenu, — pasakojo K. Arceulovas, — ilgai buvo ginčytasi dėl varžybų vietos. Aš, kaip varžybų vadovas, pasiūliau Koktebelį. Čia gimęs ir

užaugęs, nuolat stebėdavau virš Uzun Syrto skriejančius paukščius, pažinojau vėjų srautus. Ir Koktebelis neapgavo: pirmųjų sklandymo varžybų metu sklandytojas L. Jungmaisteris virš šlaito išsilaikė 1 val. 25 min. ir iškopė į 100 m aukštį. Tai buvo pirmieji šalies sklandymo rekordai.

Šiose pirmosiose varžybose skraidė dešimt sklandytų: V. Pišnovas, S. Iljušinas, P. Nevdačinas, N. Anoščenka, S. Liušinas, I. Tolstikas, M. Tichonravovas, B. Cėranovskis, L. Jungmaisteris ir aš. Visi — savo gamybos sklandytuvais. Buvo atlikti 29 skridimai. Sklandytuvus traukdavome virvėmis. Amortizatorių tada dar



K. Arceulovo skridimas 1923 m. savo sukonstruotu sklandytuvu A-5



**NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO**



nebuvo, juos naudoti išmoko-  
me vėliau. Aišku, varžybų re-  
zultatai buvo kuklūs, bet įkve-  
piantys.

Po pirmųjų sklandymo var-  
žybų ant Uzun Syrto sklandy-  
tojai pradėjo rinktis kasmet.  
Sekančiais metais antrosiose  
šalies sklandymo varžybose,  
kuriose dalyvavo jau 49 sklan-  
dytojai, L. Jungmaisteris su  
sklandytuvu „Moskvič“ virš  
šlaito išsilaikė net 5 val. 15  
min. Tiesa, nuotolio rekordas  
tada nebuvo įspūdingas — tik  
4 km. Šių antrųjų sklandymo  
varžybų metu buvo atlikti net  
572 skridimai ir ore išbūta 27  
val., — baigė pasakojimą ve-  
teranas.

Kai vaikščiodami su garsių-  
jų transportinių sklandytuvų.  
Didžiojo Tėvynės karo metais  
sėkmingai talkininkavusių par-  
tizanams, kūrėju Pavelu Cybi-  
nu stebėjome virš Uzun Syrto  
skraidančius sklandytuvus, ve-  
teranas parodė, kur stovėjo  
antrųjų sklandymo varžybų  
dalyvių sklandytuvai.

— ...O ten, — patylėjęs  
pridūrė veteranas, — šlaito  
papėdėje, bandydamas savo  
„Komsomolec“, žuvo lakūnas  
P. Klementjevas. Jis tada skri-  
do 200 m aukštyje. Kai spus-  
telėjo greitį, sklandytuvas ne-  
išlaikė, lūžo sparnai. Sklandy-  
tojai žuvusį draugą palaidojo  
aukščiausioje kalno vietoje.  
Nuo tada Uzun Syrtas ir vadi-  
namas Klementjevo vardu.

Kai su P. Cybinu stebėjome  
dabartinių kalno šeimininkų —

CAGI sklandymo klubo jauni-  
mo — skrydžius, neužiomis  
prisiminiau žodžius iš J. Bi-  
liūno „Laimės žiburio“: „Bet  
kritusiųjų vietoj ėjo ir ėjo drą-  
suolių minios...“

Ir tikrai kasmet vis dau-  
giau sklandytojų, vis dau-  
giau įvairiausių konstrukcijų  
sklandytuvų pakildavo virš  
kalno. Čia buvo pasiekta nuo-  
stabių laimėjimų, atliktas ne  
vienas drąsus eksperimentas.  
Apie vieną jų rašė to meto  
pasaulio spauda.

Tarybinius sklandytuvų staty-  
tojus tada domino daugelis  
teorinių dalykų. Buvo nutarta  
praktiškai išbandyti flaterį —  
tai yra, skrendant patikrinti,  
ar teptiniai konstruktorių ap-  
skaičiavimai patvirtina prak-  
tikoje. Bandytoju buvo pasiū-  
lytas Sergejus Anochinas.

Kai susitikimo su veteranais  
metu mano kolega iš žurnalo  
„Technika molodioži“ kreipė-  
si į S. Anochiną, prašydamas  
papasakoti apie tą garsųjį  
skridimą, šis prisiminė:

— Pasiekęs reikiamą aukštį,  
sklandytuvą nukreipiau žemyn.  
Smingant ėmė smarkiai didėti  
greitis, prasidėjo vibracija.  
Kai greičio rodyklė parodė  
220 km/val, staiga — kurtin-  
antis trenksmas. Tą akimirką  
sklandytuvą subyrėjo į šipū-  
lius, o aš... sveikutėlis. Pa-  
traukiau parašiuo žiedą ir  
sėkmingai nusileidau.

Septintųjų sklandymo pirmė-  
nybių metu 1930 m. sklandy-  
tojas V. Stepančionokas, pa-

kilęs amortizatoriaus pagalba  
Sergejaus Koroliovo konstruk-  
cijos sklandytuvu „Krasnaja  
zvezda“, pirmas pasaulyje at-  
liko tris „mirties kilpas“. Taip  
mūsų šalyje atsirado figūriniai  
skraidymai sklandytuvais!

Uzun Syrte pirmą kartą buvo  
įgyvendinta ir velkamojo skri-  
dimo paskui lėktuvą idėja. Be-  
je, čia pirmuosius žingsnius į  
erdvę žengė garsieji mūsų  
aviakonstruktoriai O. Antono-  
vas, S. Iljušinas, V. Grybovs-  
kis, S. Koroliovas ir kiti. Žy-  
mus kosminių laivų kūrėjas  
Sergejus Koroliovas kaip tik  
čia išbandė pirmąsias savo  
sklandytuvų konstrukcijas. Ant  
Uzun Syrto skriejimo meno  
mokėsi vienas geriausių skri-  
dimo meistrų Viktoras Ilčen-  
ka. Už pasiektus laisvų per-  
skridimų pasaulio rekordus V.  
Ilčenka vienintelis iš mūsų ša-  
lies sklandytojų apdovanotas  
aukščiausiu FAI apdovanojimu  
— O. Lilientalio medaliu.

Išsilaikymo pasaulio rekordą  
tada pasiekė pilotas I. Su-  
chomlinas. Jis sklandytuvu  
„Stalinec-4“ išsilaikė virš šlai-  
to 38 val. 10 min.

Per vienuolika sklandymo  
čempionatų ant Klementjevo  
kalno buvo išbandyta daugiau  
kaip 350 naujų sklandytuvų  
konstrukcijų. 1931 m. žinomo  
aviacijos konstruktoriaus S. Il-  
jušino iniciatyva čia buvo  
įkurta Aukštoji sklandymo mo-  
kykla. Ši savotiška oro spor-  
tininkų akademija paruošė



Medalis, išleistas sklandymo  
sporto mūsų šalyje 50-mečio  
proga

daug puikių pilotų, sklandy-  
mo instruktorių.

## ŠVENTĖ ANT SKLANDYTOJŲ KALNO

Rugsėjo 9 d. nuo anksta-  
us ryto būriai žmonių pėsčiomis,  
mašinomis patraukė ant Kle-  
mentjevo kalno. Čia buvo su-  
ręgtas aviacijos šventė, skir-  
ta sklandymo sporto mūsų ša-  
lyje penkiasdešimtmečiui pa-  
žymėti.

Padangėje pasirodė sraigta-  
sparnis MI-8. Juo į šventę at-  
skrido sklandymo sporto ve-  
teranai — seniausios šalies la-  
kūnas K. Arceulovas, Socialis-  
tinio Darbo Didvyris V. Ti-  
chonravovas, Tarybų Sąjungos  
Didvyriai lakūnai bandytojai  
S. Anochinas, I. Seleštas,  
konstruktoriai Br. Oškinis, V.  
Grybovskis, L. Minovas ir kt.

Vėl, kaip prieš 50 metų, at-  
gijo sklandytojų kalnas. Tvir-



Konstruktoriaus V. Grybovskio pastatytas pirmasis mūsų šalyje vandens sklandytuvas G-16 Koktebelio įlankoje 1934 m.



TSRS sklandymo čempionas L. Pilipčiukas kal-  
basi su sklandymo veteranu K. Arceulovu  
AUTORIAUS nuotr.



**NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO**



tos jaunų aviatorių rankos stipriai ištempė amortizatorių, ir sklandytuvą A-1 šovė į orą. Skrydžiui pakilo maskvietis inžinierius B. Barkovskis. Tą dieną virš Uzun Syrto skraidė jauni sklandytojai, meistrai ir rekordininkai, konstruktoriai ir lakūnai.

CAGI inžinierius lakūnas bandytojas V. Vinickis sklandytuvu KAI-11 skrido tempiamas automobilio „Volga“. Šis skrydis sukėlė didelį visų susidomėjimą.

Sugaudė lėktuvo AN-2 variklis. Lėktuvas pakilo, tempdamas paskui save „Blaniką“, kuris netrukus virš Uzun Syrto pradėjo aukštojo pilotažo figūrų kaskadą. Sklandytuvą pilotavo inžinierius V. Laktionovas.

Susirinkusieji kelias valandas stebėjo grakščius sklandytojų skrydžius, parašiutininkų šuolius. Aviacijos šventė virto tikra senosios aviatorių kartos ir mūsų dienų sparnuoto jaunimo draugystės demonstracija.

Kai sklandytojai baigė skridimus, šventės dalyviai nuvyko prie Klementjevo kalno rytinio šlaito, kur buvo atidengtas paminklas mūsų šalies sklandymo pionieriams. Baltas sklandytuvo siluetas, aukštai iškilęs virš Uzun Syrto, primins ateinančioms kartoms, kad čia 1923 metais sklandytuvais buvo pradėtas padangių šturmas.

**Alfonsas JUŠKA**

„Sparnų“ spec. koresp.



Paminklas, pastatytas Uzun Syrto kalno viršūnėje

AUTORIAUS nuotr.

# LIETUVIŲ AVIATORIŲ BIČIULIS

1940 m. liepos 13 d. Aeroklubo sklandymo mokykloje Aukštagiryje suplevėsavo raudona vėliava. Lietuvos sportinė aviacija, nuėjusi sunkų ir vargingą kelią buržuaziniais metais, pradėjo naują istorijos puslapį.

Nuo to laiko praslinko daugiau kaip 30 metų. Tarybinių tautų šeimoje Lietuva tapo masiškai išvystyto aviacijos sporto respublika.

Kartą - Vilniaus aviacijos sporto klubo viršininkas Z. Polinauskas paklausė:

— Jūs pažinojote Ovsianikovą?

— Buvusį 1941 metais Aukštagirio Dariaus ir Girėno aviacijos mokyklos viršininką?

— Tą patį...

— Prieš karą teko susitikti, tačiau apie tolimesnį jo likimą nieko nežinau. Sakoma, kad jis žuvo Minske pirmosiomis karo dienomis.

Polinauskas padavė laišką. I. Ovsianikovo jaunystės draugas atsargos pulkininkas I. Šarončikovas rašė: „Ivanas Demidovičius Ovsianikovas mano žemietis ir komjaunoliškų dienų draugas. Aš rasau apie jį knygą. Man žinoma, kad Ivanui Demidovičiui teko dirbuotis, kuriant jaunos Tarybų Lietuvos sportinę aviaciją. Labai norėčiau apie tai sužinoti, išgirsti dirbusių su juo žmonių prisiminimų“.

Savo užrašuose Ovsianikovas rašo, kad Lietuvoje sulikęs gerų draugų, nuoširdžiai padėjusių jam darbe. Jis mini Draugelio, Steikūno ir kitų pavardes. Kas tie žmonės? Ką jie dirbo aeroklube ir koks jų tolesnis likimas?

„Prasidėjus karui, Ovsianikovas tapo karo lakūnu, narsiai mušė priešą. Žuvo 1944 m. balandžio 8 d. Kryme, pakartodamas Gastelo žygį darbj“...

Kaune netrukus aplankiau buvusį LTSR Centrinio aeroklubo viršininką lakūną (dabar „Drobės“ fabriko darbo veteraną) Jurgį Draugelį. Kai pasakiau, ko atėjęs, jis minutėlę susimąstė.

— Vadinas, nežuvo pirmomis karo dienomis. 1940 metais aš buvau paskirtas Lietuvos aviacijos sporto klubo, kurio žinion buvo perduota ir Aukštagirio mokykla, viršininku.

Aviacijos sporte, kaip ir visose gyvenimo srityse, tąsyk vyko didžiulės reformos. 1940 m. Aukštagirio sklandymo mokykla, kuriai tada vadovavo dabartinis pirmojo šalies sklandytuvo iš stikplasčio BK-7 konstruktorius B. Karvelis, per keturis mėnesius sugebėjo paruošti apie 200 sklandytojų. Sekantiems metams užmojai buvo dar didesni.

1941 m. pradžioje buvo įkurta LTSR Osoaviachimo draugija (dabar jos tradicijas tęsia SDAALR), kuri perėmė vadovavimą ir sportinei aviacijai. Kaip tik tada ir buvo pakviestas į Kauną I. Ovsianikovas, žymus Tarybų Sąjungos sklandytojas, rekordininkas, sporto meistras. Aukštagiryje, susipažinęs su skrandymo bei mokyklos tvarka, ypatingų pastabų jis nepareikė, tačiau darbo apimtis ir technika Ovsianikovo nepatenkino. Jis tuojau sudarė planą ir sąmatą mokyklai plėsti. Tuo pat metu iš Maskvos buvo

NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO







gauta naujų sklandytuvų ir sportinių lėktuvų siunta. Bet tą atmintinę 1941-ųjų birželio 22-osios dienos rytą, kai pakrautas lėktuvais ir sklandytuvais traukinys stovėjo Naujosios Vilnios geležinkelio stotyje, ant jų ėmė kristi fašistų bombos. Prasidėjęs karas nutraukė kūrybinį darbą.

Pasikalbėti su buvusiu Ovsianikovo bendradarbiu ir bičiuliu, sklandytoju ir aukštojo pilotazo meistru Jurgiu Steikūnu — nebegalėjau. Fašistinės okupacijos metais jis susirgo džiova ir mire. Tačiau pokalbių su Steikūnu tarsi pratęse Vytautas Dovydaitis, žinomas respublikos sklandymo veteranas.

— Ovsianikovas buvo paprastas, nuoširdus ir draugiškas. Iš jo pasakojimų sužinojome, kokių didelių laimėjimų yra pasiekę tarybiniai lakūnai, sklandytojai, parašiutininkai. Ruošiantis 1941-ųjų metų sklandymo sezonui, Ovsianikovas susikvietė labiau patyrusių mūsų sklandytojų būrelį ir pasiūlė gerinti Tarybų Lietuvos, o pagal galimybes ir sąjunginius rekordus. Jo vadovaujami, pradėjome treniruotes, atlikome maršrutinius skridimus.

...Ėjo metai, o apie buvusio Tarybų Lietuvos aeroklubo vadovo Ivano Ovsianikovo tolimesnį likimą nieko nežinojome. Buvęs 1941 m. Aukštojo mokyklos vairuotojas, dabar sporto meistras, lakūnas K. Kizevičius pasakojo,

kad Ovsianikovas galėjo žūti bombardavimo metu Minske pirmosiomis karo dienomis.

Ir štai po tiek metų sužinojome, kad Ovsianikovas pirmąjį kovinį skridimą naikintuvu Didžiojo Tėvynės karo dienomis atliko, gindamas Vilniaus padangę. Vėliau Stalingrado, Ukrainos ir Krymo frontai. Jo kovinis stažas — daugiau kaip 300 skridimų.

Pradėjau susirašinėti su I. Sarončikovu. Iš jo sužinojau, kad Ovsianikovas, baigęs Jeiskio lakūnų mokyklą, buvo paskirtas būrio vadu į aukštąją sklandymo mokyklą Koktebeilyje. Mokykla tuo metu ruošė kvalifikuotus sklandymo instruktorius.

1935 m. I. Ovsianikovui buvo pavesta vadovauti lėktuvų ir sklandytuvų ekspedicijai, kuri tyrė skriejimo sąlygas stepėse prie Uralo. Vieno skridimo metu Ovsianikovas pateko į debesį. Iš pradžių sklandytuvas kilo ramiai. Bet lietaus ir galingų kylančių oro srovių blaškomas, netrukus ėmė virpėti. Variometro rodyklė svyravo tarp 8 ir 12 m/sec. Kylant aukštyn, lietaus srovės virto ledo kruša. Sklandytuvas apledėjo. Termometras išorėje rodė —14 laipsnių, kai tuo tarpu žemėje kaitra siekė +40. 4275 m aukštyje sklandytuvą jau buvo taip apledėjęs, kad suvaldyti jį tapo beveik neįmanoma. Ovsianikovas nutarė leistis žemyn.

4275 metrai — buvo naujas pasaulinio masto aukščio rekordas, kurį įveikti pavyko tik pokario metais, įsisavinus skriejimo metodus bangų antvėjyje.

Už nuopelnus vystant sklandymą ir už asmeninius pasiekimus Ivanui Ovsianikovui buvo suteiktas sklandymo sporto meistro vardas. Jis buvo apdovanotas Osoaviachimo aukščiausiu pasižymėjimo ženklu „Už aktyvų gynybinį darbą“.

Prasidėjus Didžiajam Tėvynės karui, I. Ovsianikovas skraidė naikintuvu. Stalingrado mūšių metu persėdo į smo-

giamąjį bombonešį IL-2, atliko ne vieną pergalingą kovinį skridimą.

Po Stalingrado I. Ovsianikovo pulkas persikėlė į Ukrainą, kur ypač įnirtingai mūšiai vyko dėl Donbaso. Tik per keturias dienas pulko lakūnai sunaikino 79 lėktuvus, 225 automašinas, 150 tankų.

Tuo metu fronto laikraštis rašė: „Kautynėse dėl Donbaso ypač pasižymėjo Ovsianikovo, Zichariovo, Prudnikovo ir kitų drąsių vadų padaliniai. Priešas nesugebėjo priešintis jų triuškinamiems smūgiams“.

... Prasidėjo trečioji didžioji kautynių vasara. Pietuose vyko mūšiai dėl Krymo išvadavimo. Hitlerininkai čia buvo gerai įsitvirtinę. Ovsianikovo vadovaujama eskadrilė daug kartų skraidė daužyti priešų įtvirtinimų. Deja, 1944 m. balandžio 8 d. gvardijos majoras Ivanas Ovsianikovas žuvo narsiųjų mirtimi, vykdydamas kovinę užduotį. Kai prieš pašautas jo lėktuvas užsidegė, narsusis lakūnas nukreipė savo „Ilą“ su bombų krovinium į priešų mašinų telkinį. Taip didvyriškai žuvo drąsus Rusijos sūnus, lietuvių aviatorių bičiulis Ivanas Ovsianikovas.

Tarybiniai žmonės šventai saugo kovoje kritusių didvyrų atminimą. Šių metų pavasarį Tulos srities vieno tarybinio ūkio kultūros namuose susirinko buvę I. Ovsianikovo kovos draugai, žemiečiai, jaunimas. Į sceną buvo įnešta 136-ojo gvardijos smogiomojo aviacijos pulko vėliava. Skaitomas 1973 m. kovo 30 d. tarybinio ūkio direktoriaus įsakymas: „Pažyminti mūsų žemiečio žygdarbius Didžiojo Tėvynės karo metais, į tarybinio ūkio darbininkų ir tarnautojų sąrašus amžiams įrašyti lakūną Ivaną Ovsianikovą“.

Drąsųjį lakūną, savo buvusį bičiulį, vadovą visada prisimins ir Tarybų Lietuvos sklandytojai, aviacijos sporto veteranai, kurie pirmaisiais metais, atkūrus Tarybų valdžią Lietuvoje, toliau ugdė mūsų tarybinės respublikos aviacijos sportą.

J. BALČIONAS

## REKORDINIAI SKRIDIMAI

Tokia jau tarybinių sportininkų tradicija — įžymias datas pažymėti naujais sportiniais laimėjimais. Įstikimui jai ir sklandytojai, pažymėję lapkričio mėnesį sklandymo sporto mūsų šalyje 50-metį. Jie šiais metais gerino ne vieną rekordinį rezultatą.

Viena pirmųjų pataisų rekordų lentelėje padarė Moldavijos sportininkė, daugkartinė šalies sklandymo čempionatų prizininke L. Kliujeva. Gegužės 19 d. dviviečiu sklandytuvu su keleiviu maršrutu į numatytą punktą ir atgal ji nuskrudo 422 km. Šis pasiekimas — naujas TSRS rekordas.

Tuo pat metu buvo padarytos naujos pataisos ir Tarybų Lietuvos rekordų lentelėje. Naujų rekordinių pasiekimų autorius — Kauno aviacijos sporto klubo viršinininkas sporto meistras A. Jonušas. Jis naujaisiu mūsų konstruktoriaus B. Karvelio sklandytuvu BK-7 „Lietuva“ gegužės 18 d. 200 km trikampio maršrute pasiekė vidutinį 90,2 km val greitį, o kitą dieną 100 km trikampio distancijoje išvystė 109 km val greitį.

Birželio pirmosiomis dienomis gražų rezultatą pasiekė Maskvos sklandytojai. J. Kuznecovas vienviečiu sklandytuvu „ASW-15“ įveikė 586 km nuotolį, skrisdamas į tikslą ir atgal, o kitą dieną tokia pat pratime dviviečiu sklandytuvu su keleiviu nuskrudo 540 km. Šie rezultatai — nauji šalies rekordai.

Maskvietė I. Gorochova tapo naujo pasaulio rekordo autore. Ji tą patį dieną, skrisdama drauge su J. Kuznecovu, vienviečiu sklandytuvu įveikė 518 km nuotolį ir penkiasdešimčia kilometrų pagerino Lenkijos sportininkei P. Majevskai nuo 1968 metų priklausiusį pasaulio rekordą.

Neatsilikio ir Vilniaus sklandytoja A. Kryžanauskaitė. Tiesa, ji nešturmavo pasaulio rekordų, tačiau respublikinių rekordų greičiai ir tolai sporto meistrei pakluso. Rugpjūčio 10 d. dviviečiu sklandytuvu L-13 „Blanik“ (keleivė M. Litvinka) maršrutu į tikslą ir atgal A. Kryžanauskaitė nuskrudo 320 km, o po kelių dienų pasiekė dar du naujus Tarybų Lietuvos rekordus: 200 km trikampio maršrute „Blaniku“ išvystė vidutinį 61,25 km val greitį, o 100 km trikampio maršrute sklandytuvu „Foka-5“ nuskrudo 86,19 km val greičiu.



NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO



# AUKŠTAGIRIS- SAKALŲ LIZDAS



1940 m. Aukšttagirio sklandymo mokykloje

1939 metų pavasarį, hitlerinei Vokietijai užgrobęs Klaipėdos kraštą, netekome sklandymo mokyklos Nidoje, kur buvo ruošiami A, B ir C klasės pilotai, kur pačių sklandytojų rankomis buvo pastatytas jaukus bendrabutis, angaras, remonto dirbtuvės, kur virš Nidos kopų buvo pasiekti pirmieji Lietuvos bemotorės aviacijos rekordai. 1937 metais A. Gysas išsilaikė ore 26 val. 3 min., pasiekdamas antrą rezultatą pasaulyje.

Be Nidos sklandymo mokyklos, tada dar turėjome velkamą skridimo mokyklą Kaune, kurioje skraidė jau žinomi sklandytojai.

1939 metais Raudonajai Armijai išvadavus Vilniaus kraštą iš ponų Lenkijos ir grąžinus jį Lietuvai, Aukšttagiryje, septynetas kilometrų nuo Vilniaus Nemenčinės link, buvo atidaryta sklandymo mokykla. 1940 m. birželį čia prasidėjo skraidimai. Panoro skraidyti dešimt entuziastų. Instruktoriumi buvo paskirtas J. Bulanavičius. Vėliau atvyko A. Paknys, B. Karvelis, J. Steikūnas bei kiti aviacijos sporto entuziastai. Ypač užvirė darbas Aukšttagiryje, kai Lietuva pasuko tarybiniu keliu, kai buvo panaikintas mokestis už mokslą.

1940 metų birželį pilotas J. Steikūnas, 11 val. 45 min. atsikabinęs nuo lėktuvo 800 metrų aukštyje virš Kauno, su sklandytuvu „Biržietis“ pavini-

giavęs tarp debesų, 14 val. 45 min. nusileido Aukšttagiryje. Skridimo metu jis buvo pasiekęs 2400 metrų aukštį, o ties Aukšttagiriu sukinėjosi 1800 metrų aukštyje. Taigi, J. Steikūnas pirmas Lietuvoje oro keliu atliko kelionę iš Kauno į Vilnių bemotoriu aparatu. Vėliau, jau dirbdamas instruktoriumi Aukšttagiryje, J. Steikūnas su dviviečiu sklandytuvu atliko daug įdomių skridimų, tyrinėjo jo šlaitų sroves, dalijosi savo patirtimi su jaunimu.

Pirmuoju Aukšttagirio sklandymo mokyklos viršininku buvo paskirtas Balys Karvelis, dabar žinomas aviakonstruktorius, sklandytuvu iš stiklasčio BK-7 „Lietuva“ kūrėjas. Aukšttagiryje jis baigė statyti ir išbandė savo konstrukcijos aukštos klasės sklandytuvą BK-2. Beje, B. Karvelis buvo ne tik Aukšttagirio sklandymo mokyklos viršininkas, bet ir buhalteris, ir vyriausias inžinierius, ir maisto tiekėjas, ir būsimų lakūnų mokytojas.

Kasdien virš Aukšttagirio šlaitų 8 val. ryto jau sukdamo ratus sklandytuvai. Instruktoriui J. Bulanavičiui pasisūliui, imta dirbti iš karto su dviem grupėmis. Pradedantieji kildavo nuo žemesnio šlaito. Išleidęs čia mokinį, Bulanavičius kopdavo į viršų, kur nuo aukštesnio šlaito kildavo labiau patyrę sklandytojai. Prieš piet — 45 startai, po pietų — taip pat 45!

Aukšttagirio mokykloje visada buvo linksma, darbinga nuotaika, trykštė tryško jaunystės energija, kūrėsi savos tradicijos.

1940 metų lapkričio 15 dieną baigėsi pirmasis Aukšttagirio sklandytojų darbmetis. Tais metais čia lankė sklandymo kursus 200 jaunuolių. Sekančiais metais Lietuvos TSR aviacijos sporto klubas numatė Aukšttagiryje apmokyti 400 vaikų ir merginų. Bet... nelaukta užslinkė juodi karo debesys nutraukė Aukšttagirio mokyklos veiklą. Hitleriniai okupantai tuoj išsivežė į Vokietiją visus lėktuvus ir sklandytuvus.

Antrą sykį karo banga persirito per Aukšttagirį 1944 metais. Buvo sudeginti visi pastatai. Nykų tuščią plotą vėliau miškininkai užsodino pušaitėmis. Sklandytojai veteranai, dabar atvykę į Aukšttagirį, turi gerokai paklajoti, kol suranda tarp aukštų pušų vieną kitą buvusių betoninių pamatų liekaną. Kalvą užgožė tanki giria. Tačiau gerų darbų pėdsakas liko. Virš Aukšttagirio dažnai praskrenda balti bemotoriai „paukščiai“, pakilę iš kitų, gerai įruošų „lizdų“ Vilniaus apylinkėse.

Sklandymo sportas Tarybų Lietuvoje įgijo naujus tvirtus sparnus, o sklandytojai užkariauja vis naujas rekordines aukštumas, įveikia vis didesnius tolius.

M. RAGAZIUS

## TARPTAUTINĖS AVIACIJOS SPORTO FEDERACIJOS APDOVANOJIMAI

Generalinė Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) konferencija, vykusį Islandijos sostinėje Reikjavike, pažymėjo didelį tarybinių sportininkų indėlį aviacijos sporto vystyme.

FAI diplomu apdovanotas TSRS Centrinio V. Čkalovo aviacijos sporto klubo kolektyvas. Aukščiausiu FAI apdovanojimu — aukso medaliu — apdovanota Marina Popovič, pasiekusi eilę pasaulio rekordų greičio ir tollo skridimuose lėktuvais AN-22. Tarptautiniai diplomai įteikti TSRS aviacijos sporto federacijos pirmininko pavaduotojui A. Kosui, dukart Tarybų Sąjungos aukštojo pilotazo čempionui L. Markovai ir pasaulio rekordininkui, triskart Tarybų Sąjungos sklandymo čempionui J. Rudenskiui.

FAI diplomus įteiktas ir Tarptautinės aviacijos sporto federacijos garbės prezidentui, nusipelnusiam lakūnui bandytojui V. Kokinakiui.

Už laimėjimus kosmoso srityje FAI aukso medalis įteiktas amerikiečių kosminio laivo „Apolonas-17“ įgulos vadui Judžinui Sernanui, o kosmonautas Džonas Jangas apdovanotas J. Gaqarino vardo aukso medaliu.

FAI prezidentu generalinėje konferencijoje vėl buvo išrinktas A. Diumas (Kanada). Vienu federacijos viceprezidentu tapo TSRS Aviacijos sporto federacijos pirmininkas, triskart Tarybų Sąjungos Didvyris I. Kožedubas.

NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO





Sklandymo, vienos įdomiausių aviacijos sporto šakų, vystymosi kelias ilgas ir sudėtingas.

Paprasčiausi balansuojami sklandytuvai atsirado jau XIX amžiaus pabaigoje. Jais pasiekti kad ir kuklūs skridimo rezultatai paskatino sklandytuvų konstrukcijų tobulinimo procesą.

Nūdienos sklandytuvai yra labai įvairių konstrukcijų. Jie skiriasi savo techniniais duomenimis priklausomai nuo jų paskirties.

Patys nesudėtingiausi yra pradinio mokymo vienviečiai sklandytuvai. Tipiniu šios klasės sklandytuvų pavyzdžiu yra mūsų konstruktoriaus Broniaus Oskinio sklandytuvas BRO-11, sukonstruotas 1954 m. Tai medinis aparatas, sveriantis 85 kg, skridimo svoris — 160 kg, maksimali aerodinaminė kokybė — 12, o minimalus žemėjimas — 1,2 m sek, esant 45—50 km val greičiui. Sparnų ilgis — 7,80 m.

Dviviečiai mokymui skirti sklandytuvai jau sudėtingesni. Pavyzdžiui, čekoslovakiškas sklandytuvas L-13 „Blanik“. Tai metalinės konstrukcijos aparatas, kurio sparnų ilgis — 16,20 m, tuščio svoris — 300 kg, skridimo svoris — 500 kg. Maksimali aerodinaminė kokybė — 28, esant 87 km val greičiui, o minimalus žemėjimo greitis — 0,82 m sek.

Patys moderniausi yra rekordiniai aukštos kokybės sklandytuvai, skirti varžyboms ir rekordams siekti. Šie sklandytuvai ir apsprendžia tikrąjį sklandymo technikos lygį. Šių dienų geriausi rekordiniai sklandytuvai yra daugiausia plastmasinės konstrukcijos, kaip VFR sukonstruoti ASW-15, ASW-12, ASW-17, „Cirrus“ ir „Nimbus“, šveicarų FFA Diamant-18 ir AN-66, lenkų SZD-37 „Jantar“ arba mūsų BK-7 „Lietuva“.

Nuo 1958 metų vienviečiai rekordiniai sklandytuvai skirstomi į standartinės ir atviros klasės sklandytuvus. Prie standartinių skiriami sklandytuvai, kurių sparnų ilgis ne didesnis kaip 15 m, be užsparnių ir

balasto. Iki 1969 metų nebuvo leista naudoti ir įtraukiamos važiuoklės. Atviros klasės sklandytuvams netaikomi jokie apribojimai. Be apribojimų yra ir dviviečiai rekordiniai sklandytuvai, kuriais ypač susidomėta pastaraisiais metais. Dabar dviviečių rekordinių sklandytuvų jau yra labai modernių konstrukcijų, kaip italų Caproni A-21 „Calif“, VFR SB-10, lenkų SZD-40 X „Halny“ ir kiti. Sklandytuvus „Calif“ (konstruktoriai

dinti išsilaikymą ore.

Antras etapas — kokybės padidėjimas iki 30 (iki 1958 m.), vėliau iki 50. Tų laikų vienas geriausių sklandytuvų buvo vokiečių D-30 „Cirrus“ (1938 m.). Jo sparnų ilgis — 20,1 m, prailgėjimas — 33,6, maksimali aerodinaminė kokybė — 37,6, minimalus žemėjimo greitis — 0,55 m sek.

Geriausias lietuviškas šio etapo sklandytuvas — tai B. Karvelio BK-2 (1940 m.). Jo sparnų ilgis — 16,8 m, prailgeji-

Apskritai, sklandytuvo aerodinaminės charakteristikos nulemia sparnas. Tačiau didelę įtaką turi liemens ir uodegos plokštumų pasipriešinimas, t. y. jų plotas. Sparnas — tai visų pirma profilis ir prailgėjimas (sparnų ilgio ir pločio santykis). Anksčiau populiari konstrukcija — vieno lonžerono sparnai su faneriniu kesonu — leido pasiekti prailgėjimą iki 30. 1950 metais sparnų konstrukcija pasikeitė, nes buvo pradėti naudoti laminariniai profiliai. Tikslaus profilio išlaidymui panaudota „monokok“ tipo su užpildymu arba daugstringerine konstrukcija. Išnaudojus visas profilių galimybes, sklandytuvų kokybė pasiekta iki 40. Tolesnis laminarinių profilių vystymas (prof. Eppler ir Wortmann profiliai) glaudžiai susietas su sintetinių medžiagų panaudojimu. Konstrukcijos iš dervų su stiklo pluoštu gerai išlaiko profilio geometrinę formą, yra lengvos ir stiprios. Gerėja ir metalinės konstrukcijos iš duraliuminio. Plačias perspektyvas atveria didelio stiprumo plastmasės su karboniniu pluoštu. Plastmasės ne tik įgalina sumažinti sparnų pasipriešinimą, bet ir padidinti atakos kampą, o tuo pačiu ir greičių, kuriems esant išsaugomas laminarinis aptekėjimas, gamą.

Minėti reikalavimai, kurie keliama rekordiniams sklandytuvams, sprendžiami tobulinant užsparinius profilius. Fowler tipo užsparniais, juos išstumus, sparnų plotą galima padidinti iki 35 proc. Daugelis sklandytuvų turi labai sudėtingus sparnus. Pavyzdžiui, metalinis anglų firmos Slingsby „Sigma“ sklandytuvas gali būti vadinamas keičiamos sparnų geometrijos sklandytuvu. Sukantis spiralėje su išstumtais užsparniais, jo sparnų plotas yra 16,47 m<sup>2</sup> (prailgėjimas 26,8). Tuomet įkrovimas į sparną yra 43,1 kg m<sup>2</sup>. Perskridimų metu sparnų plotas yra beveik 26 proc. mažesnis ir sudaro 12,2 m<sup>2</sup> (prailgėjimas 36,2). Iki 58,2 kg m<sup>2</sup> padidėjęs sparnų įkrovimas įgalina skristi iki kito „kamino“ padidintu greičiu. Tokia sparnų mechaniza-

## SKLANDYTUVŲ KŪRIMO TENDENCIJOS

inž. Carlo Ferrarinis ir Livio Sanzio, apskraidintas 1970. XI. 23) yra metalinis. Jame nauja tai, kad pilotai sėdi vienas šalia kito. Aukšta šio sklandytuvo kokybė (45) ir mažas žemėjimo greitis (0,50 m sek, esant 80 km val greičiui) leido žinomam lenkų sklandytojui E. Makulai praėjusiais metais pagerinti net keturis pasaulio rekordus.

Svarbiausi kiekvieno sklandytuvo parametrai yra maksimali aerodinaminė kokybė ir minimalus žemėjimo greitis. Su šių parametrų gerinimu ir yra susijęs rekordinių sklandytuvų vystymasis, kurį galima suskirstyti į keletą etapų.

Pirmas etapas (iki 1930 m.) — buvo siekiama sumažinti minimalų žemėjimo greitį iki 0,6—0,5 m sek, norint padidinti išsilaikymą ore.

mas — 30, maksimali aerodinaminė kokybė — 33, mažiausias žemėjimo greitis — 0,65 m sek.

Trečias etapas — kova už plokštesnę sklandytuvo plokštę (1954—1968 m.), siekiant padidinti greitį.

Šiuo metu siekiama sukurti sklandytuvą su geromis savybėmis spiralėje ir „perėjimo nuo vieno „kamino“ prie kito metu. Modernūs sklandytuvai turi tokį sparnų įkrovimą, kuris leidžia nedideliu greičiu (75—80 km val) sukurti spiralėje ir skristi silpnuose termikuose. Be to, jie turi tokią atsparumą atsargą, kad prireikus įkrovimą galima padidinti vandens balastu, o geromis meteorologinėmis sąlygomis sėkmingai skristi didesniais greičiais.



**NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO**



cija duoda nemažą efektą, bet šiuo atveju konstrukcija tampa sudėtingesnė ir žymiai brangesnė.

Užsparninius profilius turi daugelis atviros klasės rekordinių sklandytuvų. Užsparniai daromi tam, kad pagerintų sparnų profilio aptekėjimą, neduodant pereiti iš laminarinio būvio į turbulentinį, susijusį su pasipriešinimo padidėjimu. Teigiamas jų kampas išsaugo laminarinį aptekėjimą mažose greičiuose, o neigiamas — dideliuose. Be to, keičiant užsparnių kampą, keičiasi ir skridimo greitis, be atakos kampo pakeitimo, t. y. liemuo išlieka pastovioje optimaliausioje padėtyje.

Pastaruoju metu sklandytuvų aerodinamikos ir konstrukcijų pagerinimo darbai yra vykdomi šiomis kryptimis:

- kuriami aukšto efektyvumo laminariniai profiliai;
- gaminant siekiama išlaikyti teorinio profilio formą;
- sparnų ir viso sklandytuvo paviršius daromas idealiai lygus;
- daromi didelio prailgėjimo sparnai;

- liemeniui suteikiama tokia forma, kuri duoda mažiausią pasipriešinimą;

- panaikinami bet kokie plyšiai ir sukurių sukėlėjai, ypač liemens priekyje;

- uodega daroma T arba klasikinės (apytikriai 1/4 virš liemens) formos, tai palengvina tūpimą;

- daromi beplyšiai varai (pasukama visa plokštuma);

- pagrindinis važiuoklės ratas — didelio skersmens, tai leidžia atsakyti amortizatorių;

- važiuoklė daroma su uodegos ratuku, kad palengvėtų startas nuo betonuotų takų.

Sklandytuvai nuolat tobulėja, jie aprūpinami įvairiais prietaisais ir moderniais įrengimais. Malonu tai, kad ir mūsų konstruktoriai, sukūrę rekordinį BK-7 „Lietuva“, stengiasi neatsilikti nuo techninės pažangos, prisideda prie sklandymo technikos tobulinimo.

Inž. V. MEKŠRIŪNAS

## NAUJAUSIŲ SKLANDYTUVŲ FORMOS

*Libelle standart*



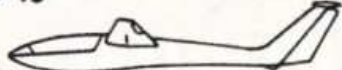
*ASW-15*



*Standart cirrus*



*Cobra-15*



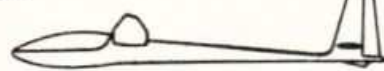
*LS-1*



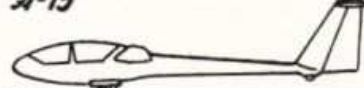
*Kestrel*



*AN-66C*



*Calif A-15*



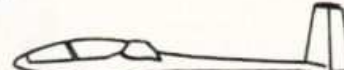
*ASW-17*



*Cirrus*



*Jantar*



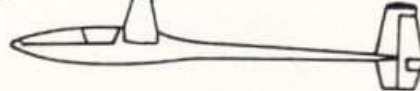
*Nimbus II*



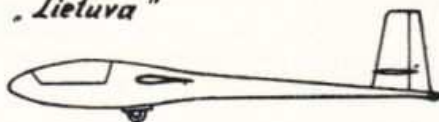
*G-604 (Kestrel 22)*



*Sigma*



*BK-7 „Lietuva“*



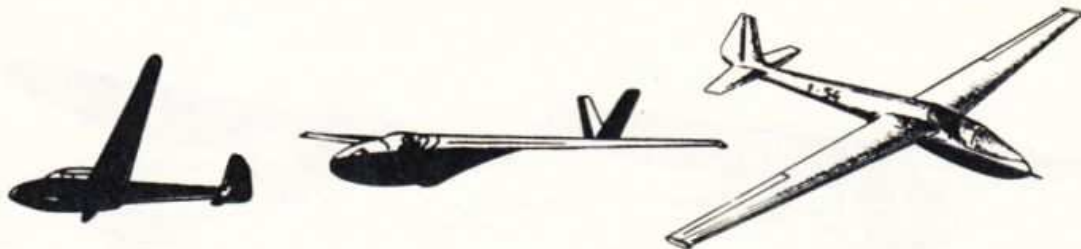
Sklandytuvo forma palaipsniui praėjo visą eilę išsivystymo etapų. Paskutiniame dešimtmetyje sklandytuvo liemens formos projektas vis labiau paklūsta aerodinaminiam

reikalavimams. Priekinės liemens dalies forma yra suprojektuota taip, kad laminarinis aptekėjimas būtų išlaikomas kuo didesniu atstumu, paprastai iki sparno tvirtinimo vietos. Be to,

sklandytuvų gamyboje plačiai pradėtas naudoti stikplastis, kitokios sintetinės medžiagos.

Pateiktame pėšinyje matome naujausių sklandytuvų formas.

NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO





# GALIMA BUVO GERIAU

ŠALIES  
IR RESPUBLIKOS  
ČEMPIONATUOSE

Tarybų Sąjungos sklandymo pirmenybės, o šiemet jos buvo 35-tos ir skirtos sklandymo sporto mūsų šalyje 50-mečiui, pagal tradiciją vyko Oriolo padangėje, TSRS Centrinio sklandymo klubo bazėje. Rugpiūčio 28 d. įvyko oficialus varžybų atidarymas. Paradiui išsirikiavo 11 komandų. Daugelis gerai pažįstami. Matyti ir vienas kitas naujas veidas. Vyrų grupėje — 27 pilotai, moterų — 12. Mūsų respublikos komandoje — sporto meistrai Regina Garmutė, Algis Račiūnas ir Vidmantas Mikalauskas, o visą delegaciją sudarė vienuolika žmonių (lūkūnai, aviatechnikai, teisėjai).

Rugpiūčio 30 d. meteorologinės sąlygos pagerėjo. Buvo galima pradėti pirmąjį pratimą. Skelbiamas maršrutas. Vyrų ir moterų skrido 100 km trikampi skirtingais maršrutais. Tai naujovė. Anksčiau skrisdavo visi kartu. Šiemet moterų jau savarankiškai turėjo parodyti savo sugebėjimus.

Vyrų ir moterų skridimams buvo nustatytas ir skirtingas starto laikas. Jis labai trumpas — tik 45 minutės! Tad ir starto taktika aiški: maršrutas neilgas, todėl jokių būdų negalima startuoti pirmiesiems. Reikia užimti patogią padėtį, išleisti kuo daugiau sklandytojų į priekį ir startuoti paskutinę minutę, prieš uždariant startą. Taip ir sutarėm su sa-  
viškais.

Pirmoji vyrų grupė startavo

13.25 val. Antroji grupė krito starto liniją apie 13.31 val. Kai iki starto uždarymo beliko mažiau kaip minutė, prašvilpė paskutinė septynių sklandytuvų grupė. Jų tarpe ir A. Račiūnas su V. Mikalausku.

Truputį kairiau maršruto buvo matyti graži debesų gatvė, į kurią ir patraukė visa grupė. Iki pirmojo posūkio punkto mūsų šaliai nuskrido tik vieną kartą didindami aukštį. Finišas buvo neblogas — abu pilotai visą maršrutą nuskrido drauge ir kartu finišavo. A. Račiūnas užėmė devintą vietą, o V. Mikalauskas — dešimtą. Pirmą vietą užėmė L. Pilipčiukas (Moldavija), antrą — J. Kuznecovas (Maskva), o trečią — B. Panafutinas (Ukraina). Bendras mūsų vyrų taškų skaičius buvo geriausias iš visų komandų. Dabar viską turėjo lemti moterų rezultatai.

R. Garmutė labai skubėjo startuoti. Pirmus du kartus ji skrido šone už starto linijos, ir teisėjai ją grąžino atgal. Paskutinį — trečią kartą Regina, labai jaudindamasi, startavo mažame aukštyje ir pati paskutinė, likus 2 min. iki starto uždarymo. Bet tuoj po starto įsijungė į gerą ritmą ir finišavo su pirmąja grupe. Laikas labai puikus — maždaug 5 minutėm geresnis už T. Zagainovos, čempionato favoritės laiką. Tačiau išryškinus fotografuotų kontrolinių punktų filmo juostą, visi kadrai pasirodė esą balti, nes į fotoaparatus buvo neteisingai įdėta

filmo juosta. Nedovanotinas ir apmaudus aplaidumas. R. Garmutė už pratimą gavo nulinį įvertinimą. Komandos nuotaika krito. Iš pirmos vietos mūsų ekipa nusmuko į šėštą.

Po dienų trukusios pertraukos vyko antras pratimas: vyrai įveikė 200 km trikampio maršrutą, o moterų skrido į tikslą ir atgal 160 km maršrutu. Starto laikas vėl labai trumpas — 45 min. Beveik visi sklandytojai dėsė. Viena termike susirinko apie 20 sklandytuvų, nes visi jie startavo paskutinę minutę. Be ypatingų netikėtumų sklandytojai skrido vienoje grupėje iki antrojo posūkio punkto. Jų tarpe buvo ir lyderiai, TSRS rinktinės nariai J. Kuznecovas, J. Rudenskis, I. Linkas. Nuskrیدus maždaug 20 km. kelią pastojau audra. Vieni bandė aplenkkti debesį, kiti skrido tiesiai. Tačiau daugelis buvo priversti tūpti viename rajone, tenuskrیدus apie 160—170 km. Toliau už visus, 190 km, nuskrیدo B. Panafutinas iš Dnepropetrovsko, kuris iki tol buvo atsilikęs nuo visos grupės. Kai kiti jau buvo nutūpę aikštelėse, jis pataikė į 3 m/sek termiką, pasiekė 1200 m aukštį ir nuskrیدo dar apie 20 km. A. Račiūnas įveikė 170 km ir užėmė ketvirtą vietą, o V. Mikalauskas, nuskrیدęs 169 km, buvo šeštas.

Moterys taip pat pateko į audrą ir nė viena nenuskrیدo 150 km. Pratimas nebuvo užskaitytas.

Po dviejų pratimų mūsų respublikos komanda iš šeštos vietos pakilo į penktą. Asmeninėje įskaitoje A. Račiūnas buvo trečias, o V. Mikalauskas — ketvirtas. R. Garmutė, kol kas neturėdama įskaitinių taškų, buvo paskutinėje vietoje.

Rugpiūčio 3 dieną vyko trečiasis pratimas: vyrai ir moterų skrido 100 km trikampi skirtingais maršrutais. Šį kartą pirmos startavo moterų. Regina Garmutė į maršrutą išskrido su pirmąja trijų sklandytuvų grupe. Čia ir buvo padaryta klaida. Likusi aštuonių sklandytuvų grupė su T. Zagainova priešakyje, startavusi paskutinę minutę, pasivijo Reginos grupę, o finišą sklandytojos pasiekė visos kartu. Regina pralaimėjo apie 10 min. ir turėjo tenkintis tik šešta vieta.

Vyrai startavo ilgai nelaukdam. Visi bijojo ateinančios audros. Mūsų šaliai tuoj po starto prarado nemažai brangaus laiko, nes nebuvo gero kėlimo, ir nutarė startą pakartoti. Šį kartą pradžia buvo sėkminga: kėlimas — 2,5 m/sek. Sklandytojai iki debesies padidėjo apie 1800 m ir žiebė į priekį...

Neužilgo pradėjo finišuoti pirmieji sklandytuvai. Laukiu savo berniukų ir jaučiu, kad jie vėluoja apie 10 min. Skrendant tokį trumpą nuotolį, tai labai daug. Analizuojame skridimą. Pasirodo, klaida buvo padaryta po pirmojo posūkio punkto: skrisdami 900 m aukštyje, jie pradėjo kilti ne 2,5—3 m/sek, o 1,5 m/sek stiprumo termike.

Vėl išryškėjo mūsų sklandytuvų silpnos vietos: nemokame skristi, esant geroms meteorologinėms sąlygoms.

Pirmą vietą šiame pratime užėmė RTFSR komanda. Asmeninėje įskaitoje — J. Rudenskis. Lietuvos TSR komandai teko šešta vieta. Iš 26 dalyvių A. Račiūnas buvo 18-tas, o V. Mikalauskas — 20-tas. Tokie rezultatai — skaudus mūsų šaliai pralaimėjimas.

Kitą dieną oras buvo vėl neblogas. Vyrų skrido 322 km, o moterų — 200 km trikampių maršrutus. Pirmos startavo moterų. Sutarėme su Garmute, kad ji startuotų pirmoji, išviliodama paskui save grupę sklandytojų, o po 10—



RTFSR, Masvos ir Lietuvos komandos — TSRS sklandymo 1973 m. čempionato prizinkės. Dešinėje — vilnietis A. Račiūnas ir kaunietė R. Garmutė

AUTORIAUS nuotr.



# PRIE DAUGAVOS

Latvijos Civilinės aviacijos valdyboje puikuoja nemaža prizų ir kitų apdovanojimų, kuriuos iškovojo respublikos aviatoriai sporto varžybose, socialistiniame lenktyniavime dėl saugaus ir beavarinio skraidymo. Šie prizai ir apdovanojimai — tai lakūnų, technikų, kitų tarnybų darbuotojų saugaus darbo įvertinimas. Tai rodo, kad aviatoriai aktyviai sportuoja, kad jų tarpe yra daug gerų sportininkų. Malonu buvo išgirsti, kad didžioji dauguma jų sportu pradėjo domėtis aviamodeliuotojų būreliuose ir sklandymo klubuose, kad gausus būrys šiandieninių lakūnų pirmajam

skrydžiui pakilo viename veikiausių respublikos aviacijos sporto klubų Cesyje.

Visa tai paskatino mane pabuvoti šiame klube.

Žmonės čia veiklūs, bet nekalbūs. Sako, geriau tegul patys faktai kalba už save.

— Beveik kasmet išlydime į lakūnų mokyklą po keletą klubo auklėtinių, — pasakoja Cesio aviacijos techninio klubo veteranas Robertas Jūra. — Kai prieš vienuolika metų pradėjau čia skraidyti, klube buvo tik pora mokomųjų sklandytuvų. Bet entuziazmo netrūko. Visi skraidėme, visi mokėmės.

Bėgo metai. Klubas įsigyda-

vo vis daugiau ir geresnių sklandytuvų. Gausėjo ir klubo narių gretos.

Kai giedra diena, o žydrynėje žaismingai suvilnyja debesėlių pulkeliai, skrydžiams darbštuoliai „Jakai“ pakelia daugiau kaip pora dešimčių baltasparnių „Blanikų“ ir „Fokų“.

— Jaunimo entuziazmas, noras skraidyti — mūsų klubo veiklos dirva, — tokia klubo viršininko Ivano Moskovo nuomonė. — O juk skraidyti — dar ir romantika.

Viršininkas pasakoja apie klubo auklėtinius, sporto meistrus instruktorę Ireną Malovą, ryšininką Martyną Stal-

są, vairuotoją Nikolajų Saurovą, apie Karlą Vitolinį ir daugelį kitų, kurie visam gyvenimui pasirinko lakūno profesiją ir šiandien valdo didžiulius oro lainerius.

Baigdamas pašnekesį, Moskovas šypstelėjo: „Nors mūsų kiai skraido ir su didžiuliais reaktyviniais lėktuvais, bet neužmiršta jie ir klubo. Paviliojo juos pirmasis skrydis sklandytuvu“.

Kai žvelgiu į praskrendantį lėktuvą su užrašu „Aeroflot“, visada noriu tikėti, kad jį maršrutiniu reisų veda lakūnas, buvęs Cesio aviacijos techninio klubo auklėtinis.

**Z. MEZAVILKAS**

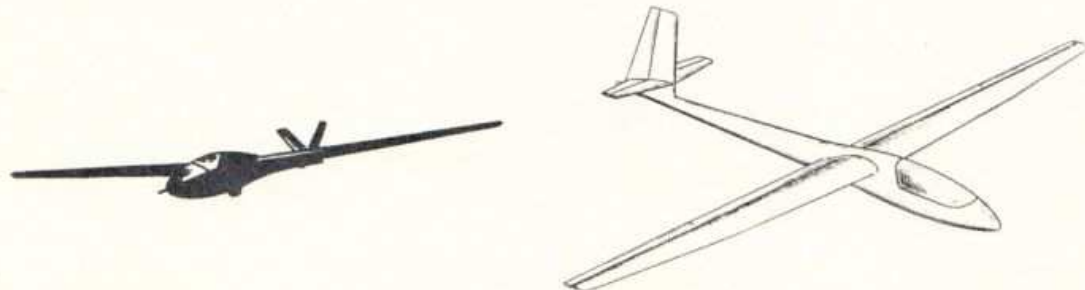


Belaukiant skridimo. Instruktorius Konradas Viesturas ir darželio auklėtoja sklandytoja Zinta Jevdokimova stebi, kaip pa dangėje nardo draugų valdomi „Blanikai“



Klubo viršininkas Ivanas Moskovas, sklandymo veteranas Robertas Jūra, sklandytojai išlydi medicinos seserų mokyklos sklandytoją Tatjaną Leontjevą rekordiniam skridimui

AUTORIAUS nuotr.



**NUO  
PIRMOJO  
IKI  
ŠIANDIENINIO**



# LIETUVOS KOMANDA — PENKTA, S. MAČIAKAS — TSRS ČEMPIONAS

1973 m. rugsėjo 8—17 dienomis centrinio sklandymo klubo aerodrome Oriole vyko TSRS aukštojo pilotazo sporto 20-asis čempionatas. Mūsų respublikai atstovavo TSRS sporto meistrai — Kauno ASK grandies vadas Romas Pivnickas, Vilniaus respublikinio ASK grandies vadas Slavomiras Mačiakas, Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos inžinierė Violeta Gedminaitė ir Kauno F. Dzeržinskio staklių gamyklos inžinierius Antanas Unikauskas.

Pirmasis pratimas — skridimas uždaru maršrutu su dviem posūkio punktais, į kuriuos reikia atskristi 1 min. tikslumu ir nurodytu laiku finišuoti aerodrome. Be to, skridimo metu sportininkas turėjo išlaikyti lėktuvą nustatytame aukštyje. Maršruto trukmė — 1 val.

Burtai lėmė, kad pirmąjį pratimą, taip pat šalies aukštojo pilotazo čempionatą turėjo pradėti mūsų rinktinės narys Romas Pivnickas. Rugsėjo 10 d. ryto lygiai 9 val. po teisėjo vėliavėlės mosto Romo pilotuojamas „Jakas“ pakilo nuo aerodromo pievos. Praėjus 57 minutėms, horizonte pamatėme jo lėktuvą. Skrido tiksliai pagal kursą. Į finišą Romas vėlavo mažiau kaip sekundę, aukščio pažeidimų nebuvo, į posūkio punktus atskrido laiku, ženklus posūkio punktuose — atpažino. Už pavėlavimą 0,7 sek. Romas gavo tik du baudos taškus. Pradžią gerai!

Sekantis iš mūsų komandos skridau aš, pagal bendrą eilę šešioliktas. Iki pirmojo posūkio punkto reikėjo skristi 23 min. Vietovės pažįstamos. Šia kryptimi anksčiau jau teko skraidyti. Į pirmąjį ir antrąjį posūkio punktus atskridau be ypatingų nuotykių. Tačiau finišavau 13 sek. anksčiau, nors traseje ir labai stengiausi mažinti lėktuvo greitį. Komandai pelniau 902 taškus.

Po manęs skrido Slavomiras Mačiakas. Slavikas maršrutu buvo skraidęs tik Lietuvoje, todėl neturėjo didesnio patyrimo. Gerai nusikridęs visą maršrutą, likus iki finišo 2 minutėms, jis nesugebėjo rasti aerodromo ir finišo liniją praskrido 33 sekundėmis anksčiau. Gavo tik 800 taškus.

Po pirmojo pratimo mūsų komanda atsidūrė paskutinėje

vietoje [varžybose dalyvavo 10 komandų: moterų grupėje — 17 sportininkių, vyrų — 30].

Sekantis pratimas — aukštojo pilotazo kompleksas. Pirmuoju iš mūsų komandos skrido Slavomiras Mačiakas. Komplekse — devynios figūros. Slaviko pilotazą teisėjai įvertina 1416,5 taško, tačiau už du zonos pažeidimus buvo nuimta 100 taškų.

Sekantis skrido Romas Pivnickas. Romo pilotazas darnus, užtikrintas. Jis komandai pelnė 1451,5 taško.

Aš skridau 46-tas. Prieš mane zonoje pilotavo 1970 m. absoliutus aukštojo pilotazo pasaulio čempionas Igoris Jagorovas ir Baltarusijos čempionas, buvęs TSRS aukštojo pilotazo rinktinės narys A. Baranovičius. Pakylu. Iš 1200 m aukščio pilotazinės zonos kvadratas, pažymėtas baltomis marškomis, atrodo labai mažas. Atlieku figūras vieną po kitos. Lėktuvą paklusnus. Jaučiu, kad teisėjai mano pilotazą turėtų būti patenkinti. Pasaulio čempiono I. Jagorovo pilotazą teisėjai įvertino 1589, mano — 1540 taškų. Deja, pilotazinės zonos teisėjai užfik-

savo du pažeidimus. Netekau 100 taškų. Iš antros vietos smuktelėjau į vienuoliką. Komanda šiame pratime užėmė penktą vietą.

Paskutinę varžybų dieną visų mūsų komandos narių nuotaka buvo puiki. Beliko tik kiekvienam du kartus pakilti tiksliai pagal kryptį, laiku įtraukti ir išleisti važiuoklę, laiku padaryti posūkį ir 20 metrų ilgio žolės plotelyje, vadinamoje „A“ zonoje, prie ženklo T patupdyti lėktuvą JAK-18A.

Pirmasis pakilo Slavomiras Mačiakas. Lakūnas instruktorius tiksliai abu kartu nutupdė lėktuvą į zoną „A“.

Paskui skridau aš, o užbaigė pratimą R. Pivnickas. Šeši skridimai, šeši nusileidimai į „A“ zoną. Tokių rezultatų Sąjungos čempionate šiame pratime dar nebuvo pasiekę. Slavomiras Mačiakas šiame pratime tapo TSRS čempionu, man atiteko trečia vieta, o Romui Pivnickui — penkta. Komanda šiame pratime surinko daugiausia taškų už visus ir užėmė pirmąją vietą. Bendroje įskaitoje likome penktoje vietoje.

Pagal daugiakovės rezultatus daugiausia taškų komandai pelnė Romas Pivnickas [2999,5], užėmęs čempionate ketvirtą vietą. Tai geriausias Tarybų Lietuvos lakūnų pasiekimas visuose TSRS čempionatuose. Aš komandai pelniau 2900 taškų ir daugiakovėje užėmiau 14 vietą, o S. Mačiakas, pelnęs 2691,5 taško, daugiakovėje turėjo tenkintis 21 vieta.

Moterų grupėje startavusi mūsų respublikos sportininkė Violeta Gedminaitė užėmė 16 vietą, surinkusi daugiakovėje 2524,5 taško.

Analizuojant rezultatus, reikia pažymėti, kad neatsitiktinai daugiausia taškų praradome maršrute. Treniruojantis prieš TSRS čempionatą Vilniuje, dėl įvairių priežasčių kiekvienas komandos narys buvo skridęs tik po vieną 30 min. trukmės maršrutą. Pilotazinio skridimo metu daugiausia taškų praradome, pažeisdami pilotazo zonas. Treniruotį metu į tai neatkreipdavome didesnio dėmesio.

Lietuvos TSR lakūnų rinktinės TSRS čempionate užimta penktoji vieta — neblogas rezultatas. Tačiau gaila, kad į šį Sąjungos čempionatą vyko ne visi stipriausieji Lietuvos lakūnai, iš jų komandoje startavo tik S. Mačiakas, o vietoj respublikos čempiono vilniečio R. Aleksiejaus ir P. Karakejevo, užėmusio respublikos pirmenybėse trečią vietą, vyko kauniečiai R. Pivnickas, respublikinėse pirmenybėse buvęs dešimtas ir aš, užėmęs ketvirtą vietą. Vilniaus respublikinis ASK klubas neparuošė savo sportininkų skraidyti lėktuvu JAK-18A, nors iš anksto žinojo, kad TSRS lėktuvinio sporto čempionatas vyks kaip tik šiuo lėktuvu.

Pirmame ir antrame pratimuose šalies čempionais tapo L. Močalina [Ukraina] ir I. Jagorovas [RTFSR], o trečiame pratime — L. Komarova [Maskva] ir S. Mačiakas [Lietuva].

Komandos, bendroje įskaitoje buvusios priekyje mūsų, vietas pasiskirstė taip: 1. RTFSR, 2. Ukraina, 3. Kirgizija, 4. Maskva.

A. UNIKAUSKAS  
LTSR rinktinės narys,  
sporto meistras

Šalies čempionas S. Mačiakas (viduryje) ir prizininkai V. Leika bei A. Unikauskas (dešinėje) ant nuolatinių garbės pakylų





## ŠALIES IR RESPUBLIKOS ČEMPIONATUOSE

15 min. pati grįžtų atgal pakartoti starto. Mėneivras pavyko. Paskui Reginą pasekė trys sklandytojos. Kitos skrido įkandin T. Zagainovos.

Po 17 min. Garmutė grįžo atgal dideliame aukštyje, o Zagainovos grupė sukinėjosi padangėje, pasiekusi 800—1000 m, ir niekaip negalėjo pakilti aukščiau. Reginą turėjo skubiai startuoti, nes virš aerodromo kamuoliniai debesys subliuško ir jau nebekėlė, o priekyje maršruto kryptimi buvo matyti graži debesų gatvė. Nejaugi Reginą nemato jos? Ir lyg suprasdama mano mintis, ji kaip tik tuomet startavo, pradėjo kilti ir patraukė gatvę, kol dingio horizonte. Tuo tarpu Zagainovos grupė startavo paskutinę minutę ir dar mažame aukštyje, o po starto nužemėjo net iki 500 m ir labai sunkiai, silpnai keliama, veržėsi į priekį. Tuo tarpu virš aerodromo formavosi audros debesys. Zagainovos grupės sklandytuvai pradėjo tūpti, o Reginą vis dar buvo ore. Deja, finišuoti nepavyko — kelią pastojė audra. Tačiau R. Garmutė nuskrido toliausiai — 140 km. Bet... vėl nėra įskaitinių 150 km ir už pratimą taškai neskaičiuojami.

Po moterų startavo vyrai. Kadangi laikas buvo vėlokas,

o nuskristi reikėjo 322 km, niekas nedelsė. Visi startavo poromis. Mūsiškiai taip pat. Tačiau dėl audros dauguma sklandytojų buvo priversti tuoj pat tūpti. Mūsiškiai vis dar skrido lyderių tarpe... Toliau už visus — 266 km — nuskrido J. Kuznecovas (Maskva). A. Račiūnas, įveikęs 263 km, užėmė trečią vietą, o V. Mikalauskas, nuskrیدęs 259 km, buvo devintas. Šiame pratime Lietuvos komanda buvo pirmoji ir iš bendros penktos vietos pakilo į trečiąją.

Rugpjūčio 7 d. oras buvo labai nepastovus. Sinoptikai vėl pranašavo audrą. Bet varžybas reikėjo tęsti. Tą dieną moterys skrido į tikslą ir atgal 160 km, o vyrai — 200 km trikampio maršrutą. Pirmosios kilo moterys. Su Garmute sutarėm, kad būtina į priekį išleisti kuo daugiau sklandytojų, o pačiai startuoti paskutinę minutę. Matyti, taip nurodyta buvo ir kitoms sklandytojoms, nes Reginą, deja, neišlaikė ir... startavo viena iš pirmųjų. Greit kamuoliniai debesys pradėjo tirpti, o apie 14 val. jų visai nebeliko. Skristi darėsi sunku. Reginą greit pasivijo vėliau startavusi grupė su T. Zagainova priešakyje. Taip visos sklandytojos ir finišavo kartu. Pirmąją vietą užėmė T. Zagainova, R. Garmutė — ketvirtą. Vėl ta pati klaida, padaryta neteisingai pasirenkant starto laiką, neleido Reginai tapti prizininke.

Iš vyrų niekam nepavyko įveikti tos dienos pratimo,



LTSR komanda šalies 1973 m. sklandymo čempionate: komandos vadovas A. Jonušas (dešinėje), R. Garmutė ir A. Račiūnas

A. JONKAUS nuotr.

nes nė vienas sklandytojas nenuskrido reikalingų įskaitinių 150 km.

Rugpjūčio 8 — paskutinė skraidymų diena. Vėl kvepėjo audromis. Skelbiamas pratimas: moterys skrenda 200 km, o vyrai — 322 km trikampio maršrutą.

Moteryų startas pirmasis. Jo laikas — 45 min. Garmutei liepiama būtinai startuoti ne anksčiau, kaip likus dviem minutėm iki starto uždarymo. Beje, startuoti neskuba ir kitos sklandytojos. Iki starto uždarymo buvo likusios 3 min., o dar nė vienas sklandytuvas nebuvo pakilęs. Lieka 2 min.



TSRS sklandymo sporto veteranai (iš kairės į dešinę): pasaulio rekordininkas V. Ilčenko, Tarybų Sąjungos Didvyriai M. Niuchtikovas, P. Stefanovskis, lakūnas bandytojas G. Malinovskis, pasaulio rekordininkė O. Klepikova, SDAALR CK valdybos viršininkas I. Charlamovas, pirmasis tarybinis sklandytojas K. Arceulovas, lakūnas bandytojas I. Šelestas, sklandymo ir parašiutizmo sporto meistras L. Minovas, sklandytuvų konstruktorius V. Grybovskis

A. JUSKOS nuotr.

ВЕТЕРАНЫ СОВЕТСКОГО ПЛАНЕРИЗМА,  
ПРАСУЩИТЕЛЯЩИЕ НАХХХV-ю юбилейную Все-  
союзную соревнования по планерному спорту,  
СЕРДЦЕНО ПРИВЕТСТВУЮТ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА  
„SPARNAI“ И ШЛЮТ СВОИ ЛУЧШИЕ ПОЖЕЛАНИЯ  
ПЛАНЕРИСТАМ ЛИТОВСКОЙ ССР В СВЯЗИ С  
50-ЛЕТИЕМ РАЗВИТИЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ ЭТОГО  
ЗАМЕЧАТЕЛЬНОГО ВИДА АВИАЦИОННОГО  
СПОРТА!

гор.ОРЕЛ  
9 августа 1973г.

К. Арцеулов  
В. Грибовский  
В. Ильченко  
О. Клепикова  
Л. Ионов  
Г. Малиновский  
М. Ниухтиков  
П. Стефановский  
И. Шелест

„Tarybinio sklandymo veteranai, dalyvavę XXXV sąjunginėse sklandymo pirmenybėse, nuosirdziai sveikina „Sparnų“ skaitytojus ir, pažymint sklandymo sporto šalyje 50-mečio jubiliejų, linki Lietuvos TSR sklandytojams geriausios sėkmės.“

Šį sveikinimą atsiuntė redakcijai sklandymo sporto veteranai K. Arceulovas, V. Grybovskis, V. Ilčenko, O. Klepikova, L. Minovas, G. Malinovskis, M. Niuchtikovas, P. Stefanovskis, I. Šelestas



Vėl niekas nestartuoja. Merginos, matyt, nutarė pabandyti, kurios nervai stipresni... Visos, kaip susitarusios, paskutinę minutę pasuka sklandytuvus prieš starto linijos. Artėja trijų sklandytuvų grupė. Jų tarpe ir Garmutė. Nejaugi pavėluos? Regina kerta starto liniją, likus 13 sek. iki starto uždarymo. Skridusios paskui ją V. Kuznecova iš Kazachijos ir L. Kliujeva iš Moldavijos pavėlavo 10 sek.

Visa grupė netrukus susibūrė termike ir toliau skriejo kartu.

Mes nekantriai laukėme tišio. Pagaliau po 3 val. 20 min. skridimo pasirodė pirmasis sklandytuvus — 1-07. Tai Reginos Garmutės sklandytuvus! Įkandin jos finišavo ir kitos varžybų dalyvės.

Vyrai kilo vėlai. Mūsiškiams nesisekė. Tūpė vieni pirmųjų, tenuskrėdė 214 km, kai tuo tarpu dauguma sklandytuvų nuskrėdo 240—250 km, o dviem sportininkams J. Kuznecovui ir A. Boldinui, visų nuostabai, pavyko net finišuoti.

Nugalėjusi šiame pratime, Maskvos komanda iš ketvirtos vietos pakilo į pirmąją.

Galutinėje bendroje įskaitoje komandos prizines vietas pasiskirstė taip: 1. Maskva (7003 taškai), 2. RTFSR (6838), 3. Lietuva (6251).

Susumavus vyrų varžybų rezultatus, prizininkais tapo: 1. J. Kuznecovas (Maskva), 2. A. Boldinas (RTFSR), 3. J. Rudenskis (Ukraina). A. Račiūnas užėmė 10 vietą, o V. Mikalauskas — dvyliktą.

Moterys galutinėje įskaitoje vietas pasiskirstė taip: 1. T. Zagainova (RTFSR), 2. M. Afrikanova (RTFSR), 3. E. Lan (Estija). R. Garmutė, iškovojuusi čempionės aukso medalį paskutiniame pratime, bendroje įskaitoje turėjo tenkintis ketvirtą vietą.

Kokias galima padaryti išvadas, apibendrinant pirmenybių rezultatus? Tenka pasakyti, kad varžybose nepergeriausiai buvo panaudojamos meteorologinės sąlygos, labai mažas nuskrėdusių kilometrų skaičius. Tačiau išryškėjo išaugęs sportinis lygis tų komandų, kurios anksčiau aiškiai atsilikdavo ir nepretenduodavo į prizines vietas. Tai pirmiausia Moldavijos TSR ir Kazachijos TSR komandos.

Mūsų respublikos rinktinės pasirodymą reikėtų vertinti patenkinamai. Trečia komandinė vieta TSRS čempionate — geras rezultatas, bet buvo realių galimybių kovoti ir dėl geresnių.

**A. JONUŠAS**

LTSR komandos vadovas

# Į MARŠRUTĄ SU FOTOAPARATU IR ŽEMĖLAPIU

Jų susirinko dvidešimt vienas. Pirmą kartą toks gausus būrys. Iš Vilniaus ir Akmenės, Klaipėdos ir Alytaus, Kauno ir Panevėžio. Na, žinoma, ir šilutiškiai, varžybų seimininkai. Septynios komandos.

Patirtis ir jaunatviškas entuziazmas — taip galima būtų charakterizuoti šių trečiųjų respublikinių aviacijos sporto klubų lakūnų buksyruotojų pirmenybių dalyvius. Štai pirmųjų dviejų čempionatų laimėtojas, vilnietis sporto meistras Jonas Kuzminskas lėktuvais ore jau yra išskraidęs daugiau kaip 10450 valandų. Jo rankoms paklūsta ir greitieji oro laivai, ir sportiniai lėktuvai, nekalbant jau apie sklandytuvus. O štai Akmenės sklandymo klubo sportininkai pirmaatskyrininkai Jonas Balvocius ir Vidmantas Zelvyš ore tėra išskraidę ne daugiau kaip po 600 valandų, ir tik sportiniais lėktuvais JAK-12. Kontrastai! Jeigu žiūrėsime vien tik į šiuos skaičius — taip. Kas kita — žmonės, jų entuziazmas, troškimas skraidyti. Jie, kaip ir respublikos aviacijos sporto klubai — jauni. Bet juk jaunimui paklūsta ir nauji toliai, ir dideli aukščiai. Juo labiau, jeigu šalia — aukštos klasės

lakūnai, meistrai, tokie, kaip Jonas Kuzminskas.

Stebėjau po varžybų šių pirmenybių laimėtoją Joną Kuzminską, jaunos lakūnos iš Šilutės, Panevėžio, Alytaus, akmeniškis Joną Balvočių, Vidmantą Zelvį. Gražu buvo klausytis jų pašnekesio apie skraidymą, darbą, apie varžybas. Jonas Kuzminskas maloniai juos vadino jungomis. Papildavo per petį ir šyptelėdavo: „Saunuoliai“!

Iš tiesų, saunuoliai. Varžybose nė kiek nenusileido padangių asui. Štai kad ir trečiame pratime — skridime kombinuotu maršrutu, išlaikant trasoje nustatytą 135 km val vidutinį greitį ir 200 m skridimo aukštį. 184 km trasą maršrutu Šilutė — Eržvilkas — Šilalė — Judrėnai — Svėksna — Šilutė reikėjo įveikti per 1 val. 20 min., tiksliai praskrendant tarpinį finišą ir du slapstus kontrolinius punktus. J. Kuzminskas į pirmą slapstą kontrolinį punktą (už 49 km) atskrido 35 sek. tikslumu, V. Zelvyš — 18 sek., o J. Balvocius — 5 sek. tikslumu. Tarpinį finišą (už 150 km) šio pratimo laimėtojas ir absoliutus čempionas J. Kuzminskas praskrido 5 sek. tikslumu, o ak-

## ŠALIES IR RESPUBLIKOS ČEMPIONATUOSE

meniška V. Zelvyš ir J. Balvočius — atitinkamai 31 ir 5 sekundžių tikslumu. Nemažiau svarbu buvo tiksliai nustatyti laiku baigti maršrutą ir finišuoti. Visi trys minėti lakūnai finišavo atitinkamai dviejų, šešių ir penkių sekundžių tikslumu. Visa tai rodo, kad jaunieji lakūnai, kaip ir visi pirmenybių dalyviai, gerai buvo pasiruošę varžyboms: sumaniai ir tiksliai moka naudotis žemėlapiu, vadovaujantis juo, tiksliai skristi nustatytu maršrutu, gerai valdo lėktuvą. Be to, trasoje kiekvienas dar turėjo nufotografuoti iš lėktuvo tris nustatytus punktus žemėje. Ir čia daugelis sportininkų gerai pasirodė.

Ką gi, galima tik pritarti absoliutaus šių pirmenybių nugalėtojo, sporto meistro Jono Kuzminsko minčiai, kad respublikos aviacijos sporto klubai išugdė gabių lakūnų, kad sportininkų meistriškumas pastebimai išaugo. Tai patvirtina ir pirmo pratimo (skridimas ratu, tiksliai pakylant ir nutupiant 5 m pločio ir 10 m ilgio juostoje) bei antro pratimo (skridimas trikampo maršrutu, surandant posūkio punktuose išdėstytus ženklus ir tiksliai išlaikant skridimo grafiką) rezultatai. Du kartus



B. Oškino sukonstruotas vandens sklandytuvus BRO-16 sėkmingai išbandytas Kauno mariose. Juo skraidė oaks konstruktorius sklandymo sporto meistrai O. Krygerytė, V. Pakarskas. Dvisparnis, mitriai pakildavo ir, pasiūpęs ore, lyg žuvedra glausedavosi prie Nemuno bangos...

Sklandytuvus perduotas Kauno „Bangos“ klubui  
A. JUŠKOS nuotr.



švelniai ir grakščiai nutupdyti lėktuvą 10 m ilgio ir 5 m pločio juostoje, tiksliai skrendant nustatytoje zonoje — ne taip lengva. Reikia didelio meistriškumo. Ir malonu, kad jo varžybų dalyviams nestokojo.

Jeigu pirmame ir trečiame pratime, kaip ir buvo laukta, geriausių rezultatų sugebėjo pasiekti Jonas Kuzminskas, tai už antrąjį pratimą respublikos čempiono aukso medalis buvo įteiktas jaunam Vilniaus komandos nariui pirmaatstyrininkui B. Simkui.

Antrąsias vietas pirmame, antrame ir trečiame pratime atitinkamai užėmė klaipėdietis P. Vaišvila, vilnietis G. Kilna ir panevėžietis L. Butkus, o trečiosios vietos ir bronzos

medaliai atitinkamai atiteko A. Virbickui (Panevėžys), A. Lydziai (Šilutė) ir I. Makauskui (Alytus).

Susumavus visų pratimų rezultatus, nugalėtoju ir absoliučiu tapo vilnietis sporto meistras Jonas Kuzminskas (3931,3 taško). Šį garbingą vardą ir specialų Kauno jaunųjų technikų stoties prizą jis iškovojo trečius metus iš eilės. Šis prizas nugalėtoju dabar jau įteiktas visam laikui.

Antrąją vietą bendroje įskaitoje ir didįjį sidabro medalį laimėjo vilnietis sporto meistras G. Kilna (3672 taškai), o trečioji vieta ir bronzos medalis atiteko alytiškiui I. Makauskui (3624,6 taško).

Komandos vietomis pasiskirstė taip: 1. Vilnius (10782,6 tšk.), 2. Klaipėda (10309 tšk.), 3. Panevėžys (9068,7 tšk.), 4. Alytus (7947,2 tšk.), 5. Akmenė (7648 tšk.), 6. Šilutė (7248,3 tšk.), 7. Kaunas (7195,1 tšk.).

Beliaka pridurti, kad šios trečiosios respublikos aviacijos sporto klubų lakūnų skraidymo pirmenybės vyko sklandžiai, organizuotai (už tai pagyrimo nusipelnė Šilutės aviacijos sporto klubo viršininkas V. Kėsgaila ir varžybų vadovas A. Jonušas), reikli buvo teisėjų kolegija (vyr. teisėjas J. Kavaliauskas), gerai dirbo technikai, kitas aptarnaujantis personalas. Gal tik išsradingiau ir išskilmingiau galima buvo surengti čempionato atidary-

mo ceremoniją. Beje, pasigedomė Šilutėje ir skelbimų apie vykstantį čempionatą. Jeigu būtų šilutiškiai apie tai žinoję, nemaža jų būtų prigužėję į aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelę, kuri yra visai arti miesto, nes pirmojo pratimo varžybos — skridimai ratu — kaip tik vyko virš aikštelės. Šilutiškiams beliko tenkintis tuo džiaugsmu, kurį aviacijos sportininkai suteikė jiems čempionato uždarymo metu — parašutizmo sporto meistras G. Varnagiris, iššokęs 1200 m aukštyje iš skrendančio virš miesto sportinio lėktuvo, tiksliai nusileido su raudonai gelsvu parašutu numatytoje miesto aikštėje. Gražu!

K. KAZIŪNAS

## ORE — LAKŪNAI AKROBATAI



Įvairiai vadinamas figūrinis skraidymas: skridimo menu, oro akrobatika, aukštuojų pilotazų. Kalbant apie šių dienų aukštąjį pilotazą, noriu prisiminti tuos lakūnus novatorių, kurie pirmą kartą ryžosi skrendantį lėktuvą apversti aukštyn ratais.

1913 m. po 10 metų nuo pirmojo sėkmingo lėktuvo skridimo rusų lakūnas Piotras Ne terovas pirmą kartą skraidymo istorijoje vertikaliaje plokštumoje lėktuvu atliko pilną apskritimą. Ši „mirties kilpa“ atlikta prieš 60 metų — tai pirmoji aukštojo pilotazo figūra. Greitai aukštasis pilotazas susilaukė daug pasekėjų. Aukštojo pilotazo figūras lakūnai pradėjo naudoti oro mūšiuose, o taikos metu pradėtos rengti aukštojo pilotazo varžybos. Pirmą kartą aukštojo pilotazo varžybos Lietuvoje įvyko 1938 m. Kaune. Jose lėktuvais „Biucer-133“ dalyvavo penki lakūnai. Varžybų programoje buvo du pratimai. Privalomas pilotazo kompleksas — per 10 minučių reikėjo atlikti šias figūras: suktuką, letą statinę kairėn, pervirtimų kairėn, letą statinę dešinėn, pervirtimą dešinėn, kilpą bei puskilpę. Antras pratimas

— ne daugiau, kaip 15 min. trukmės laisvos kūrybos pilotazo figūrų derinys.

Pirmąsias varžybas, surinkęs 596 taškus, laimėjo „Sparnų“ skaitytojams žinomas praeityje lakūnas, dabar rašytojas Jonas Dovydaitis. Antrą vietą užėmė Leonas Kinaitis, trečią — Simas Mockūnas, ketvirtoje vietoje buvo Jurgis Steikūnas, penktoje — Anatolijus Kriaucevičius.

Siemet rugpiūčio viduryje buvo surengtos septintosios Tarybų Lietuvos aukštojo pilotazo pirmenybės. Vilniaus padangėje savo meistriškumą demonstravo 21 lakūnas, kurių tarpe buvo keturios merginos.

Lakūnai skraidė dviejų tipų sportiniais lėktuvais: tarybinės konstrukcijos JAK-18A ir žinomu Z-326 iš garsios čekoslovakų sportinių lėktuvų „Z“ serijos.

Varžybas lakūnai pradėjo 10 aukštojo pilotazo figūrų kompleksu. Nugalėjo Vilniaus 26 geležinkelinių technikų mokyklos meistras lakūnas Pavelas Karakčejevas. Jis skraidė nuo 1968 m. Ore yra praleidęs 243 valandas. Antrą ir trečią vietas užėmė vilniečiai R. Aleksiejus ir J. Džiūžas.

Antrasis pratimas — skridimas ratu. Čia geriausiai skraidė Vilniaus aviacijos sporto klubo pilotazinės grandies vadovas Slavomiras Mačiakas. Lakūnas 1955 metais baigė Minsko aeroklubą, nuo 1969 m. skraidė Vilniuje. Jo skraidy-

mų „bagažas“ — 1320 val. Antrąją vietą laimėjo Jonas Džiūžas, trečią — Tatjana Lavrik, taip pat vilniečiai.

Paskutinįjį varžybų pratimą — 163 km skridimą maršrutu laimėjo TSRS sporto meistras, Vilniaus namų statybos kombinato vyresnioji inžinierė lakūnė Tatjana Lavrik. Ji skraidyti pradėjo 1964 m., būdama Kazanės aviacijos instituto studentė. Lakūnės oro stažas — 550 val. Antroji ir trečioji vietos atiteko taip pat vilniečiams Č. Blaževičiui ir R. Aleksiejui.

Susumavus trijų rungčių rezultatus, daugiausia taškų surinko vilnietis inžinierius Romas Aleksiejus, tapdamas respublikos čempionu. Aukštuojų pilotazų Romas susidomėjo prieš trejetą metų. Anksčiau mes jį žinojome kaip gabų aviamodeliuotoją, 1971 ir 1972 metų respublikos čempionų lenktyninių modelių klasėje. Respublikos vicečempionu ir trečios vietos laimėtoju tapo S. Mačiakas ir P. Karakčejevas.

R. Aleksiejus ir S. Mačiakas šiose pirmenybėse įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus. Komandinėje įskaitoje nugalėjo Vilniaus lakūnai.

### A. SKRAJŪNAS

Pateikiamoje lentelėje nurodoma, kokias vietas užėmė sportininkai, kiek surinko taškų daugiakovėje.



Respublikos čempionas R. Aleksiejus

1. R. Aleksiejus (Vilnius)	3025,7 tšk.
2. S. Mačiakas (Vilnius)	2964,6
3. P. Karakčejevas (Vilnius)	2953,2
4. A. Unikauskas (Kaunas)	2882,8
5. T. Lavrik (Vilnius)	2867,4
6. A. Kvedaravičius (Vilnius)	2858,6
7. J. Bagdonas (Kaunas)	2817,5
8. Č. Blaževičius (Vilnius)	2781,7
9. P. Vinickas (Kaunas)	2740,6
10. R. Pivnickas (Kaunas)	2728,4
11. J. Džiūžas (Vilnius)	2667,8
12. R. Drazdys (Vilnius)	2555,5
13. A. Balinskas (Vilnius)	2403,0
14. S. Pučkova (Vilnius)	1864,6
15. V. Gedminaitė (Kaunas)	1800,8
16. R. Kairys (Vilnius)	1748,8
17. J. Dauginytė (Kaunas)	1745,6
18. V. Stankevičius (Kaunas)	1695,5
19. V. Kosiačenka (Odesa)	1692,8
20. K. Zalyš (Kaunas)	1676,0
21. A. Navickaitė (Vilnius)	1355,6



# Naktį stratosferoje

TARNAUJA TĖVYNEI MŪSŲ ŽEMIEČIAI



За нашу Советскую Родину!  
**КРАСНАЯ ЗВЕЗДА**  
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРГАН МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

Viršgarsis raketnešis veržliai kilo aukšty. Gvardijos kapitonas A. Naginė skrido kaip „priešas“, kuriam turėjo užkirsti kelią karo lakūnas snai-peris gvardijos majoras B. Jolkinas. Jie jau ne kartą buvo susitikę padangėje, ir Algirdas Naginė žinojo, kad laimėti mūšį prieš Jolkiną bus nelengva. Tačiau patyręs oro karys visada gerbia kito piloto įėjimą, taktinį nuovokumą, skraidymo meistriškumą.

...Aukštimačio strėlė jau atskaičiavo keturiolika ratų, rodė penkioliktą kilometrą. Algirdas tarsi susiliejo su mašina, atrodė, ji tapo jo paties — jo valios, proto, energijos ir nenumaldomo noro nugalėti — dalimi. Nutaikymo šturmanas dukart priminė apie „priešą“. Šis, pasitikėdamas savimi, skrido forsažo režimu.

Naginė nutarė atlikti įspėjamąjį manevrą, bet tuo momentu prietaisų strėlės ėmė krūpčioti. Pompažas! Turbinų apsisukimai mažėjo, o po kiek laiko kabinoje tapo neįprastai tylu. Tolima žemė su kažkuo taikiai kalbėjosi. Tartum nieko nebūtų atsitikę šaltame nakties



A. Naginė

danguje. Zvilgterėjęs į sustingusius prietaisus, lakūnas nustūmė valdymo rankenėlę. Ir čia sunerimo nutaikymo šturmanas:

—Kodėl žemėjate? Jūsų aukštis turi būti kuo didžiausia!

Naginė perjungė radijo aparatūrą perdavimui.

— Sustoję varikliai...

Kelioms sekundėms žemė nutilo. Po to ryšį užmezgė pulko vadas. O gvardijos majoras Jolkinas buvo toli nuo Naginės. Išgirdęs per radiją, kad draugą ištiko nelaimė, jis, skraidymų vadovui leidus, nuskubėjo pas jį.

— 315-asis, — išgirdo Naginė Jolkinio balsą, — patikrink kabinos armatūrą, nesukubėk. Laikykitis paleidimo tvarkos.

— Supratau. Ačiū.

Nustatytame aukštyje Naginė vieną po kito paleido variklius. Po kelių sekundžių atgijo prietaisų strėlės.

— 315-asis, veikia kairysis, — pranešė Jolkinas, kuris matė, kaip buvo paleidžiamas variklis. — Taip, gerai... Ir dešinysis — taip pat. Pranešk žemei.

Naikintuvų pora pasuko į savo aerodromą...

— Ar aš jaudinausi? — perklausė Naginė, kai mes susitikome ir aš jį šito paklausiau. — Neprisimenu. Nors iš pradžių — tur būt... Juk taip atsitinka, galima sakyti, kartą gyvenime. Suprantama, aš galėjau katapultuoti. Bet tai ne

geriausia išeitis. Mašina puiki. Ją ir iki šiol skraidau.

Ir raketnešis sveikas, ir lakūnų draugystė dar labiau sustvirtėjo, ir ypatingas atvejis, kuris ištiko Naginę, gerai pasitarnavo jauniems aviatoriams. Ir dar — pasitvirtino įrašas Naginės skraidymų knygelėje: „Sudėtingomis aplinkybėmis nepraranda nuovokos, priima teisingus sprendimus. Skraidymų pertraukos pilotavimo technikai pastebimos įtakos nedaro“.

Ši charakteristika nereikalauja komentarų. Prie jos noriu pridurti tik vieną bruožą: per palyginti trumpą laiką gvardijos kapitonas A. Naginė įsisavino kelis lėktuvų tipus. Pirmos klasės lakūnas, puikus metodistas ir auklėtojas. Toks jis tapo dabar, nors aviacijos pulke tarnauja iš viso penkerius metus. Laikas palyginti neilgas. Vis dėlto per tuos metus, baigęs karininkų mokyklą, jis išaugo iki puikios eskadrilės vado.

V. NAICIUKAS  
Papulkininkis

## Laimėjimo sekundė

Tarybinio lietuvių karo vado sūnus Vidmantas Motieka iš vaikystės pamėgo griežtas kareiviško gyvenimo normas. Visiems laikams jis įsiminė griežtą tėvo dienotvarkę, va-

do rūpinimąsi kariniu mokymusi, kareiviška buitinimi, tėvo ordinarus: du Raudonosios Vėliavos, 1-ojo laipsnio Tėvynės karo, Raudonosios Žvaigždės... 1940 metais Vladas Mo-

tieka, tuo metu buvęs senosios Lietuvos armijos karininkas, be svyravimų perėjo į išsivadavusios liaudies pusę. Jo gyvenime buvo sunkus traukimosi kartu su Raudonąja

Armija metas, įnirtingi mūšiai, džiaugsmingas grįžimas į tėviskę. 1945 metais prieš pat karo pabaigą pulkininkas susitiko su savo šeima. Ir štai tada, apkabindamas tėvą, Vidmantas įvertino nutarė — būsiu kariu. Mokykloje šis noras sustiprėjo, jis suprato, kaip jį vilioja dangus. Išėjęs vidurinių mokslių, padavė pareiškimą į karo aviacijos lakūnų mokyklą, kurią baigė su pagyrimu.

Tarnyba koviniame pulke Vidmantui sekėsi gerai. Vadai prideramai įvertino jauno karininko pastangas. Po dvejų metų jis buvo paskirtas grandies vadu. Paskui naujos pareigos. Ir skridimai, skridimai...

Kai buvo atrenkami lakūnai į akademią, majoro Motiekos kandidatūrai niekas neprieštaravo. Geras pilotажininkas, taktikos žinovas, geras sportininkas atskyrininkas. Puikesnės charakteristikos naikintojui nesugalvos. Be to, jis drąsus, sumanus, pamilęs dangų. J. Gagarino Raudonosios Vėlia-



Karininkų oro pajėgų vyriausiasis vadas, Tarybų Sąjungos maršalas P. Kutachovas sveikina lakūną V. Motieką (dešinėje)



vos ordino karinė aviacijos akademija, kurią jis taip pat sėkmingai baigė, davė jam naujų žinių, atvėrė naujus horizontus.

O aš prisiminiau susitikimą su Vidmantu Motieka aerodrome. Buvo lietingas oras. Dangų gaubė sunkūs debesys, beveik liedami antenas. Stiprus vėjas. Pajuodę nuo ilgo lietaus aerodromo pastatai. Vis dėlto skridimai vyko. Motieka buvo vadovėlyje.

...Mūsų buvo mokomasis. Manevringas, veržlus. Leitenantas Vasilijus Boika akimirką įvertino padėtį ir suprato, kad pranašumas jo pusėje (jis turėjo pakankamą aukščio atsargą), skrido į ataką. Tačiau „priešas“ laiku suprato manevrą ir staigiu posūkiu išvengė smūgio. Antroji ataka taip pat baigėsi be rezultatų. O dar po kelių sekundžių Vasilijus suprato, kad ne jis diktuoja programą, kad iš atakuojančio virto besiginančiu.

Eskadrilėje mėgstama skraidyti su vadu, mėgstama „kautis“ su juo oro mūšyje. Motieka supranta, kad jis turi skraidyti geriau už kitus, daro visa, kad kiekvienas jo skrydis būtų nepriekaištingo pilotavimo pavyzdys. Oro mūšis su vadu lakūnams — gera meistriškumo, drausmės, nuovokumo, ištvermės ugdymo mokykla.

Po kurio laiko Motieka, kaip lygus su lygiu, surengė du laisvus oro mūšius su Boika. Mokytojas parodė taktikos ir pilotavimo meistriškumą. Mokinys atsakė tuo pačiu.

Diena po dienos didėjo kovinis jaunų lakūnų meistriškumas. Kartu su savo vadu jie įsisavino oro mūšio, šaudymo ir bombų metymo į taikinius, „priešo“ lėktuvo suradimo meną. Skraidė pavieniui, poromis, grandimi, eskadrile. Motieka įdiegė praktikoje kovinio mokymosi patyrimą, ieškojo ir rado naujus taktikos būdus, tobulino grupinį skraidymą. Eskadrilė, kuriai jis vadovavo, tapo pirmąja.

Liaudyje sakoma, kad nėra tikro meistro be mokinių. Gvardijos majoras Vidmantas Motieka turi daug gerų, protingų ir atkaklių mokinių.

Dabar gvardijos majoras V. Motieka paskirtas aviacijos pulko vado pavaduotoju. Naujos pareigos, nauji rūpesčiai, jaudinimasis... Tačiau, kaip ir anksčiau, lakūnai girdi eteryje jo ramų ir tvirtą balsą, kaip ir anksčiau, jie lygiuojasi į savo mokytoją.

V. TRUŠINAS

**R**OMUALDAS gimė ir augo Palangoje, ant jūros kranto. Jis buvo dar labai mažas, kai namiečiai susijaudinę kalbėdavo apie aviaciją. Iš Kauno į Palangą sykį per dieną ėmė kurovi dvimotoris žesiu vietų keleivinis lėktuvas. Daugeliui tada atrodė, kad aviacija — pavojinga naujovė. Tačiau Romualdo tėvas, gintaro dirbinių meistras, sumanė pasižvalgyti padangėje ir į Kauną nukrido. Tąsyk lėktuve jis buvo vienintelis keleivis. Romualdai paaukus, ši skridimo istorija berniukščiui buvo maloniausia pasaka, kurios jis neatsiklausydavo.

Kai Romualdai sukako šešeri metai, įstrigo dar vienas pergyvenimas — 1941-ųjų metų įvykis. Senajame Palangos aerodrome įsikūrė vokiečių „mesermitai“. Rainai dažyti lėktuvai buvo išlapstyti tarp pušų. Romualdas su vyresniais vaikais ėjo uogauti. Omai „užvirė“ padangė. Palei medžių viršūnes atsuko dvisparnis su raudonomis žvaigždėmis. Šis lėtas ryšių lėktuvas, matyt, paklydo ir atsidūrė tarsi žvėries nasruose — virš greitų naikintuvų prikimšto aerodromo. Oran kaip paklaidęs šoko budintis „mesermitas“. Prasidėjo mirties šokis. Mažutis lėtaeigis tik vienu kulkosvaizdu ginkluotas dvisparnis atsidūrė lyg spąstuose. Tiesiai skristi arba kilti aukštyr jis negalėjo — „meseris“ bemat jį perskroty iš patrankelių. Lėktuvas ėmė sukinėtis pušų viršūnėmis, vis šūviais pakalendamas į puolantįjį.

Vaikai, žinoma, nesuprato tos įtemptos kovos taktikos. Jie matė tik „vanagą“ ir „žvirblį“. Aplink besiblaškančią „žvirblį“ draikėsi dūminės šūvių trastos. Beldė „meserio“ pabūklai, bet pataikyti vis negalėjo, nes kritišką akimirką tarybinis PO-2 žmakiščiai pasisukdavo šonon, imdavo darbuotis jo žvalgas kulkosvaidininkas.

Besikaujančių lėktuvų užesys nutolo. Mažas ryšininkas traukėsi namo, prisispaudęs prie pat medžių viršūnių, kas dar labiau trukdė „meseriui“ atakuoti.

Kalbų apie nelygų oro mūšį užteko ilgam.

...Pasibaigė karas. Palangos miško pakraštyje buvo laikinai palikti susidėvėję lėktuvai su šūvių lopais, oro mūšiuose apsvilę. Stovėjo čia transportiniai „duglai“ ir torpednešiai „bostonai“. Vairikliai jau buvo nuimti ir išgabenti, kulkosvaizdžiai be spygų, tačiau visa kita likę. Palangos berniukščiai lindo į

tuos lėktuvus, landžiojo po kabinas, trukčiojo vairalazdes... Nesvajotai įdomūs užsiėmimai! Gal tada Romualdai ir įstrigo — aš būsiu lakūnas!

Kai atėjo metas atlikti karinę tarnybą, „Gintaro“ kino mechanikas Romualdas įsiprašė jūrų aviacijon. Jo dalinyje buvo vienviečiai „Migai-17“ ir sunkios skraidančios valty BE-6 su gausia įgula.

Romualdas — seržantas, radijo centro viršininkas. Jis išlydėdavo ir sulikdavo skraidančias valtis, kurios ore iškabėdavo po 18 valandų, ap-lankydamos tolimiausius jūrų kvadratus. Tai bent grožis šitaip toli plasnoti!

Baigęs karinę tarnybą, Romualdas vėl sugrįžo Palangon ir ėmė statyti namus. O darbą jis pasirinko malonų širdžiai — aukštai, krano būdelėje. Tai panašu į mažutę lėktuvo kabiną, kuri sūpuojasi virš pajūrio miestelio. Vienuolika metų jis išsėdėjo prie krano rankenų, mitriai sukiudamas ilgą svirtį su krovniais.

O ką veikti jaunam, sveikam vyrui laisvalaikiu. Atsirado bendraminčių: Povilas Vaišvila, Bronius Šidlauskas, Julius Peleckas. Kurkime sklandymo klubą! Pajūrio vyrai atkaklūs. Greit jie gavo BRO-11, vėliau „Pajūrieti“. Išvilktuvu buvo automašina GAZ-51 su Nazarovo gerve, pritaisyta prie rato, kuri, vyniodama trosą, išsviesdavo sklandytuvą bent pora žimčių metrų... Atsirado ir MAK-15 — įspūdingos išvaizdos sklandytuvai, tinkantys ir aukštajam pilotavimui.

Kranininko Romualdo ranka lipte lipo prie vairalazdės. Aviacijos sportas kaip tik jo ryžtingam charakteriui. 1961 metais jis išskrido savarankiškai su „Pajūrieti“, o vėliau ir penkiolika sykų skraidė su MAK-15, kuriame įsūdavo- si kaip mitriame naikintuve... Žinia, figūruoti nevalia. Ir aukščio per maža, ir patyrimo neužtenka.

Palangiškių aikštelėje buvo labai įdomu. O kartais įvykdavo ir stebinančių netikėtumų. Sykį skrido Vladas Vainoras. Startuojant BRO-12, sklandytuvo kilis smarkiai stuktėlėjo į didelį kupstą. „Herkulesas“ staugdamas vyniojo trosą, BRO-12 žvakute veržėsi aukštyn, o žemėje stovintiesiems suakmenėjo širdys... Nuo to smūgio į kupstą — atlūžo BRO-12 uodega! Visi matė piūvį, kaip kardu įvystelėjus. Uodegos vairs laikė tik trosai. Stebuklas, bet ar ilgai! Uodega tuoj nulėks lyg suglamžytas fanerinis lakštas!

Vainorui per radiją pranešė, kas atsitiko. Tegul jis pa-

siruošia šuoliui su parašytu. Pilotas judino vairalazdę. Posūkio ir aukštumos vairai tebeklausė, BRO-12 plaukė lyg nieko ir nebūtų įvykę... „Aš dar galiu vairuoti, — atsakė pilotas. — Bandyti nutūpti“. Jam buvo gaila sudaužyti BRO-12, vienintelį, skirtą aukštiniam skridimams.

BRO-12 tabaluojančia uodega, atlūžusia visu skerspiūviu, lėtai nutūpė.

...Į Palangą atvyko dirbti inžinierius Romas Bėkšta. Jis dieną braižė namų projektus, o vakarais kūrė sklandytuvą. Kad būtų greičiau, iš Šiaulių

Jonas DOVYDAITIS

## IŠ CIKLO „LAKŪNŲ PORTRETAI“

atsivežė kažkokius senus sparnus, pats sukonstravo liemenį. Kaunietis Jonas Kavaliauskas išbandė tą hibridą. „Ore kaip kirvis, — pasakė bandytojas. — Matyt, naujokų kūryba...“

R. Bėkšta buvo ryžtingas optimistas ir pasisovė dar didesniame darbe. Jis konstravo mažą lėktuvėlį, naują hibridą: sparnai bus BRO-12, o liemuo „Pajūrieti“. Jo priekis bus nupiaunamas, ir iš dviviečio lėktuvo padaromas vienvietis. Konstruktorius virino vamzdžius, ieškojo variklio. Išgirdęs apie lėktuvėlį, kurio atskiros dalys buvo atgabentos Palangon, kranininkas Romualdas tuoj pritaipo prie Bėkštos, siūlydamas savo rankas ir visą laisvalaikį. Jie aptiko 13 AJ galingumo motociklo IZ-49 variklį.

Tuo metu Bronius Oškinius buvo Palangos dalininkų kūrybos namų direktorium. Žiemą namai būdavo apytūsti.



Br. Oškinis pasiūlė vyrukams apskritą Tiškevičiaus rūmų priestatą, kuriame dirbdavo skulptoriai. Išgrandę molio krūvas, išnešę akmenis, konstruotojai atsigabeno sparnus ir liemenį, aptraukę juos drobe, drožė beržinį propelerį (tų propelerių reiks bent penketolį). Kai sklandytuvus buvo sumontuotas, teko atidaryti net dvejus duris į koridorį, kad išsifekų sparnai.

Buvo suprojektuota, kad variklis prie sklandytuvo bus pritvirtintas centropiane ant metalinio ožiuko. Propeleris — stumiamo tipo, atgręžtas

Su dinamometrais lėktuvo statytojai patikrino trauką. Atrodė, kad jėgos pakaks. Tačiau aparato centruotė netikusi, ji pasislinko, uodega buvo per sunki. Oškinis užmetė akį į jaunų konstruktorių darbą ir pasakė: „Į kabiną turėsite įsidėti gyvą paršiuką, kad pakiltumėte...“ Jis šį tą naudingo patarė.

Ir vis dėlto paaiškėjo, kad 13 AJ per silpną trauką lėktuviukui su pilotu. Klaipėdos automoto klube jie išprašė nurašyto 18 AJ galingumo motociklo motoro cilindrą. Vėl

vienas pilotas bandytojas, pilnas ryžto. Tiek dienų darbo pareikalavo šis aparatas! Pagaliau — skrendam!

Vėl bėga lėktuvėlis pieva, šokinėja per duobutes, pasvyrinėja ant vieno kito sparno, žniokščia sukuriai už stiklo gaubto... Baigiasi pieva, o jis vis dar žemėje. Rodos, tik pirštą pridėk, stumtelk — ir būsi ore...

Romualdas išlipo susirūpinęs, bet vilties nepraradęs. Tuos dramatiškus bandymus smalsiai stebėjo būrelis palangiškių. Vienas iš jų buvo su motociklu JAVA-350. Romualdas žiūri į laku tviskantį motociklą. Gimsta dar viena mintis.

— Ar tu mums nepaskolintum truputį jėgos!

Idėja paprastutė. Tegul motociklas tįptelti bebėgantį lėktuviuką! Jie tuoj surado 50 metrų ilgio trošą, padarė specialų kablį, kad troso kilpelė neužsikirsdoma nusimautų reikiamu akimirksniu. Motociklininkas stėjo priekyje, truputį šone. Vienas troso galas prie motociklo, o kitas — prie lėktuviuko, labai žemai, kad nekludytų besisukančio propelerio.

Romualdas vėl kabinoje. Kilstelį ranką. Pirmyn! Motociklininkas užteli priekin lyg vedlys.

Dabar viskas kitaip. Lėktuviuko ratai pakibo ore. Skrendam! Trošas atsikabino!

Romualdas plaukia penkių metrų aukštyje. Greitis kritiškas — vos 65 km, o reikėtų bent 75 kilometrų per valandą. Jis nutupia pačiame pievos pakraštyje. Tačiau akys žiūba džiaugsmu. Vis dėlto buvome ore!

— Aukščiau jis nekils, — pasakė Romualdas. — Per silpną trauką. Nė metro negaliu laimėti...

Konstruktorius manė kitaip. — Dar bandyk, Romualdai. Dar noriu šį tą patikrinti. Pareguliuosim variklį. Ir vėl mums padės motociklas. Patikrinsime, koks kilimo greitis. Atrodo 0,5 metro per sekundę.

Romualdo nereikėjo įkalbinti. Drąsos ir pasitikėjimo vyrukui užteko. Argi jis ne pilotas bandytojas!

Ir vėl į orą. Šį sykį Romualdas norėjo pasiekti kaip galima didesnį aukštį. Atitrūkęs nuo motociklo, pasiekęs gal penkiolika metrų, jis matė, kad priešais kupstai ir suvers-ta žemė! Ten gi netūpsl. O lygioji pieva pralėkta. Be posūkio neišsiversi. Ir jis suka, atsargiai ir lėtai, nes ore kybo lyg ant paskutinio plaukelio.

Staiga lėktuvėlis nepaklusniai krestelėjo. Plaukeis nutruko! Romualdas viską aiškiai matė — pasvyra dešinysis sparnas, nosis kniumba žemyn, vairalazdė neklauso. Pusė suktuko apvijos, ir džinkt — žemėn... Jis atstumia gaubtą, atsiriša diržus, išlipa. Sveikas ir stiprus kūnas gerter sugėrė visą smūgį, nors lėktuvėlis trenkėsi į žemę nemažesniu kaip penkiasdešimt kilometrų greičiu.

Du ratukai nulūžę. Iš propelerio šipuliai belikę. Sparnas skilęs į tris gabalus. Konstruktorius klausia susirūpinęs, kaip Romualdas jaučiasi.

— Nė įbrėžimo. Ačiū diržams. Bet va...

Suknežusio lėktuvėlio jam gaila lyg savo vaiko. Pribėga Br. Oškinis. Jis ramiai apžiūrinėja lūžgalius, atsivėrusį sparną. Negirdėti šūkavimų, aimanų, priekaištų. Aerodromo žmonės pripratę prie visko! Be nuostolių nėra pažangos. Br. Oškinis net džiaugiasi, kad sparnas, nors prieš du metus ir nurašytas, bet vis tiek geras. Koks vidus sveikas, kruopščiai padarytas, tarsi naujas... Ir R. Bėkštos konstrukcija vykusi. Visa nelaimė — nėra tinkamo galingumo variklio.

Praėjo keletas metų. Tąsyk bandęs naują lėktuvėlį ir laimingai su juo dribęs, Romualdas Tamašauskas pasiekė nemaža. Jis tapo lakūnu profesionalu. Dirbo Klaipėdos aviacijos sporto klube pilotu instruktoriumi. Išskraidė jau 600 valandų su „Jaku“.

Romas Bėkšta, šiaulių dviračių gamyklos liejimo cecho vyr. technologas, iki šiol tebesidomi lėktuvų statyba. Jis rašė knygą apie skraidančių aparatų konstravimą. Prie rankraščių — ir nauji brėžiniai, skaičiavimai, sumanymai.

Pernai Palangoje lakūnas bandytojas ir konstruktorius vėl susitiko. Proga tinkama — atstatytas anas lėktuvėlis. Variklis liko tas pats — 18 AJ. Bet propelerį jau suko R. Bėkštos pagamintas reduktorius. R. Tamašauskas su juo, vėjeliui pučiant, pakilo jau be motociklo pagalbos. Skraidė šį sykį neaukštai, pažeme.

Konstruktorius dabar turi kitą bandymų programą. Naujas mašinas kuriant, negalima galvotrūkčiais skubėti. Ir jo naujas sumanymas labai įdomus: bus nauja mašina su dviem 18 AJ galingumo varikliais. Tada jėgos atsiras su kaupu.

Ruoškis bandymams, pilote Romualdai. Pirmieji skridimai — ryžtingiems vyrams!

# PALANGOS PILOTAS BANDYTOJAS

uodegon. Konstruotojai išardė variklį, liko tik karteris. Pailgino alkūninį veleną, įpresuodami propelerio movą. Teko padaryti kelias naujas detales. Priešgaisrinės apsaugos darbuotojas, o kartu ir sumanus tekintojas P. Vaišvila gerai padirbėjo.

Variklį vyrukai sustatė ir bandė paleisti Vaišvilos garaže. Propeleris taip smagiai čiuptelėjo oro, kad pasienyje sukrautos lentos griuvo ir nulaužė jį.

Skulptorių dirbtuves, kuriose buvo montuojamas motosklandytuvus, Romualdas pavadinė „koplyčia“.

— Naujas propeleris gatavas! Drožiam į koplyčią!

Kai variklis buvo pritvirtintas prie mašinos ir paleistas, kilo toks dulkių debesys, kad aptemo ne tik koplyčioje, bet ir koridoriuose. Tai bent siurblys! O nuo jo triukšmo krūpčiojo buvusių grafo rūmų skliautai...

nauji planai. Kitą žiemą jie įsikūrė tuščioje Mokslų akademijos vasarnamio verandoje. Perdirbo vairus. Padarė naujus rėmus. Dabar variklį nusprendė įtvirtinti priekyje. Propeleris bus įprastinis, traukiantis. Atėjo ilgai laukta valanda. Aparatas buvo nuvežtas į pievą. Rudenėjo, vėjas gainiojo lapus. Pirmasis už vairo sėdo P. Vaišvila. Pusantro kilometro bėgo motosklandytuvus ir... nepakilo. Priežastis — nepakanka variklio apsukimų. Yra 3200, o reikia 3500!

Vėl kelionė į tuščią verandą. Dabar Romualdas ir Povilas plušo prie variklio, derino degimą, pagamino kito žingsnio propelerį. R. Bėkšta tikino: turi būti gerai!

P. Vaišvila išvyko į Kauną, į instruktorių pasitobulinimo kursų. Konstruktorius R. Bėkšta pasakė Romualdai: „Bandyimų neatidėsim. Skrask pats...“

Antrą kartą kvieisti nereikėjo. Romualdas, kaip ir kiek-



# KRYPTIS – AUTOMATIZACIJA

Lakūnui aerodromas — antrieji namai. Jis vilioja, šaukia.

Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelėje susitikome su Vadimu Uriušnikovu, pirmos klasės karo lakūnu, J. Gagarino karinės aviacijos akademijos vyr. dėstytoju. Įdomus žmogus. Nuėjęs didelį kareiviško gyvenimo kelią nuo eilinio lakūno iki aviacijos pulko vado, nors metų dar ne vienerių trūksta iki „auksinio jubiliejaus“.

Iškart pajutau, kad svečias kauniečių sklandytojų būryje — savas žmogus. Draugiškas, iškalbus, malonus žvilgsnis.

Vyriškas rankos paspaudimas, ir mudu buvome pažįstami.

— Gražūs jūsų Nemuno vingiai iš paukščio skrydžio...

— Pirmą kartą šiose vietose?

— Čia mano antroji tėviškė. Žmona lietuvė. Šičia jos gimtinė, taigi ir mano antroji tėviškė. Tokia pat graži ir miela, kaip Jaroslavščina, kur užaugau. Daug pasakota apie Lietuvą, skaityta. Tik, va, iš mėlynos žydrinės žvilgsniu ją ir Nemuno vingius apglėbiau pirmą kartą...

Kai susipažįsti su tokiu žmogumi, įdomu pasikalbėti apie lakūnų gyvenimą, lėktuvus, aviacijos ateitį.

Klausiu:

— Koks labiausiai įsimintinas kovinis įvykis jūsų gyvenime?

— Fronte neteko kovoti. Aviacijos mokyklą baigiau tik 1948 metais. O įvykis? Tai neužmiršamas pirmas skridimas reaktyviniu naikintuvu MIG-15. Iki tol įpratęs buvau skraidyti propeleriniais lėktuvais. O čia — priekyje nei variklio, nei propelerio. Įspūdinga. O greitis! Ypač vertikalus! Lėktuvas strėlė šovė į padangę, toli palikdamas reaktyvinio variklio ūžesio aidą.

— Su kokiais lėktuvais teko skraidyti?

— Sunku visus suminėti. Daugiau kaip dvidešimties tipų. Maloniausias, labiausiai paklusnus man buvo MIG-21. Na, o čia, Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų aikštelėje pergyvenau dar vieną malonumo blyksnį — pirmą kartą laikiau rankose sklandytuvą vairalazdę, pirmą kartą vedžiau bėmatorį oro paukštį debesų keliais. Išsipildė seniai puoselėta dar viena mano svajonė.

— Tad kokie keliai atvedė į karo lakūnų mokyklą?

— Vaikystėje mėgau skaityti apie aviatorių gyvenimą, konstruoti lėktuvų modelius. Buvau aviamodelizmo būrelio instruktorium. Prasidėjus Didžiajam Tėvynės karui, stojau į specialią karinių oro pajėgų mokyklą. Išmokau skraidyti. Paskui studijos karinėje aviacijos akademijoje, skraidymai viršgarsiais lėktuvais, naujų lėktuvų bandymai. Kitaio tarient, kareiviškas gyvenimas su savo romantika ir sunkumais. Tačiau jų kaip nebūta — juk išsipildė mano troškimas — tapau lakūnu!

— Ar yra riba greitesnių už garsą lėktuvų tobulinimui?

— Dabar lėktuvai pasiekia greitį M=2,5. Svarbiau ne didinti viršgarsio greičio ribą, o tobulinti patį lėktuvą.

— Kokios, jūsų manymu, viršgarsių lėktuvų tobulinimo kryptys?

— Ateitis priklausys lėktuvams su besikeičiančia sparnų padėtimi. Jie manevringesni. Atsižvelgiant į aplinkybes, gali iškart keisti skridimo kryptį ir greitį. Neabejoju, bus sukurti dar ekonomiškėsi varikliai, dides lėktuvo galimybės pa-

imti kuo didesnę krovinį. Jei-gu karo metu bombonešiai paimdavo iki 7 tonų kovinio krovinio, tai dabar, pavyzdžiui, „Fantomai“ vien tik degalų tiek paima. Žodžiu, variklių ekonomiškumui didinti yra didelių galimybių.

— O meteorologinės sąlygos ar turės įtakos?

— Jau šiandieniniai reaktyviniai lėktuvai aprūpinti tokia automatine valdymo sistema, kuri įgalina nutupdyti lėktuvą be lakūno pastangų automatiniais prietaisais. Ir skraidyti jie bet kuriomis oro sąlygomis. Automatizavimo plėtimas buvo ir tebėra viena svarbiausių reaktyvinės aviacijos tobulinimo kryptų.

— Kokia, jūsų nuomone, sklandytuvų tobulinimo perspektyva?

— Bus tobulinamos sklandytuvų formos, aerodinaminės savybės. Pagrindinė jų statybinė medžiaga dabar — stikplastis. Pavyzdžiui gali būti Priėny Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatytas aukštos kokybės sklandytuvas BK-7 „Lietuva“. Žodžiu, sklandytuvams tobulinti yra didžiulių galimybių. Ir jos bus panaudotos.

Kalbėjosi K. BAKŠTYS

## NERIMĄ KELIANTYS REZULTATAI

Rugpiūčio pabaigoje Minske vykusiose sąjunginėse aviamodelizmo pirmenybėse respublikos rinktinė užėmė tik keturioliką vietą. Pasirodė blogiau savo galimybių.

Kodėl mūsų aviamodeliuotojams čempionate tepavyko pasiekti nusivylimą ir nerimą keliančius rezultatus, kurie dar kartą patvirtino nepatenkinamą aviamodelizmo padėtį respublikoje? Čempionatui rinktinė ruošėsi nepergeriausiai, stokojo reikiamo vadovavimo. Neorganizuotai rinktinė nuvyko ir į varžbas. Štai G. Bartkevičius į Minską atvažiavo pavėlavęs, todėl prieš startą nebeturėjo galimybių atlikti nė vieno bandomojo skridimo. To pasekmė — pirmame ture prarado 138 taškus.

Organizuotumo, pačių aviamodeliuotojų atsakomybės jausmo stoką patvirtina ir atsitikimas su rinktinės nariu V. Silicku. Jis... užmiršo pakrauti akumuliatorių, todėl varžybose taimeriniais modeliais visai net nestartavo. O aviamodeliuotojo S. Nugaro, iš kurio bene daugiausiai buvo tikėtasi, pasirodymas! Gerokai prieš varžbas jis gavo labai gerą variklį. Atrodo, ko daugiau bereikėtų? Bet... sportininkas nesusėpė kaip reikiant jo įsisavinti, o varžybų greičio modeliais paskutiniame ture per savo neatidumą S. Nugaras net nebaigė distancijos ir už tai gavo nulinį įvertinimą.

Ne ką geriau pasirodė ir kiti rinktinės nariai. Įskaitinių

taškų pritrūko varžybose sklandytuvų modeliais rungtyniaavusiam V. Raulinaičiui. Skridimo metu taranuoti buvo V. Sidlauskas ir A. Terentjevo modeliai, dėl ko sportininkai nebegalėjo dalyvauti varžybose.

Išskirti galima būtų tik „oro kautynėse“ rungtyniaavusius V. Vasiliauską ir S. Snukiškį, ir varžybose pilotaziniiais modeliais bei lėktuvų kopijomis startavusį sporto meistrą V. Rimkaitį. Pastarasis pilotazinių modelių klasėje komandai davė brangius pirmuosius įskaitinius taškus, o lėktuvų kopijų varžybose užėmė vietą pirmame dešimtu.

Tarybų Sąjungos aviamodelizmo čempionų aukso medalius atskirose modelių klasėse iškovojo: greičio modeliais —

## ŠALIES IR RESPUBLIKOS ČEMPIONATUOSE

Ukrainos sportininkas V. Burcevas (227 km val), pilotaziniiais kordiniais modeliais — maskvietis E. Petrovas (2042 tšk.), lėktuvų kopijomis — RTFSR komandos narys J. Krylovas (1271 tšk.), lenktyniniais modeliais — Ukrainos aviamodeliuotojai V. Sapovalovas ir V. Anufrienka, sklandytuvų modeliais — sportininkas iš Ukrainos V. Isajenka (1260 tšk.), lėktuvų modeliais su gumos varikliais — RTFSR atstovas V. Jurovas (1260 tšk.). Radijo valdomais modeliais — lėktuvų kopijomis šalies čempionu tapo odesietis B. Briakas, o radijo valdomais pilotaziniiais modeliais — charkovietis B. Pacenkeris.

P. ALMINAS





# KŪNU BALANSUOJAMI SKLANDYTUVAI

Pirmuosius pasaulyje sėkmingus skridimus sklandytuvu XIX a. pabaigoje atliko vokiečių Otas Lilientalis, kuris sukūrė ir išbandė daugelį konstrukcijų. Jo sklandytuvai buvo pagaminti iš vytelių ir aprausti drobe. Nuo nedidelių kalvelių priešais vėjo, truputį pabėgęs, O. Lilientalis atitrūkdavo nuo žemės ir švelniai nusklėsdavo. Jokių valdymo įrengimų ar vairų jo sklandytuvai neturėjo. Jie keisdavo savo padėtį ore priklausomai nuo to, kaip sklandytojas pakreipdavo savo kūną. Palenkęs kūną daugiau į priekį, tuo pačiu jis sudarydavo priekinę centruotę, ir sklandytuvai imdavo sklęsti didesniu kampu. Pakreipiant kūną atgal, svorio centras persikeldavo daugiau į užpakalį. Analogiškai pasikreipiant į vieną ar kitą pusę, sparnai atitinkamai įgaudavo pokrypį, ir sklandytuvai iš lėto pasisukdavo.

Patobulinęs savo sklandytuvus ir įsisavinęs valdymo techniką, O. Lilientalis skraidė nuo didelių slaitų ir nuskrisdavo po kelis šimtus metrų. Tačiau vienas iš jo skridimų buvo nesėkmingas. Stipraus šoninio vėjo gūsio bloktas, sklandytuvai tapo nesuvaldomas, ir O. Lilientalis, smarkiai susižalojęs, mirė.

Vėlesni sklandymo pionierai

sklandytuvus tobulino, padarė vairus, sėdynes, o pasikui ir dengtus liemenis. Sklandytuvai nuolat tobulinami ir mūsų dienomis.

Nors nuo O. Lilientalio skraidymų praėjo daugiau kaip 80 metų, bet ir dabar yra nemaža mėgėjų, kurie stato kūnus balansuojamus sklandytuvus, skraido jais.

Šiandieniniai balansuojami sklandytuvai daugiausia statomi trijų rūšių: minkštasparniai, viensparniai su kietu sparnų karkasu ir tokie patys dvisparniai (biplanai). Paprastai jie neturi klasiškų valdymo priemonių ir būna beuodegiai. Šie skraidantys aparatai dažniausiai daromi iš duraliuminio arba bambuko (kad būtų mažesnio svorio), dengiami burinių laivų parusinu arba polietilenu plėvele. Visa konstrukcija sutvirtinta plonomis plieninėmis arba nailoninėmis atatampomis. Sparno apačioje yra įrengimai, už kurių pilotas laikosi rankomis. Kai kurie balansuojami sklandytuvai turi kabančias sėdynes arba pakabinamas sistemas, panašias į parašiutus.

Paprastąsias balansuojamą sklandytuvą — minkštasparnį galima pasistatyti per kelias dienas. Dvisparnis balansuojamas sklandytuvai su uodega

yra sudėtingesnis, reikalauja daugiau darbo ir medžiagų. Balansuojami sklandytuvai svėria nuo 7 iki 45 kg.

Tokiam sklandytuvui skrieti tereikia slaito ir priešpriešinio 10–20 km val stiprumo vėjo. Leisdamasis į pakalnę, pilotas padaro kelis greitus žingsnius ir šoktelėjęs atsидuria ore. Nepakartojamai įdomus toks tikrai laisvas skridimas, valdomas, keičiant žmogaus kūno padėtį! Nusileidžiama, normaliai sklendžiant 1–0,8 m aukštyje. Palaipsniui kūnas persveriamas atgal, ir mažėjant greičiui, prižemėjama.

Skridimo greitis būna apie 35–40 km val. Patyrę pilotai išbūna ore 30–40 sek ir nuskręda 100–250 m.

Dabartiniai skriejimo rekordai balansuojamais sklandytuvais tokie: išsilaikymas ore — 64 min, skridimo nuotolis — 9,6 km, pasiektas aukštis virš slaito — 750 m. Visi šie rezultatai pasiekti minkštasparniu.

Sveicarijoje, Austrijoje, Prancūzijoje ir kitur yra nemaža mėgėjų, kurie balansuojamais sklandytuvais skraido kalnuose su slidėmis. Tokie sklandytuvai taip pat populiarius vandens slidininkų tarpe. Sklandytuvai išvelkamas motorlaiviu.

Šiandieninių „ikarų“ mada

neaplenkė ir mūsų respublikos aviacijos mėgėjų. Vienas iš tokių yra Vilniaus skaičiavimo mašinų gamyklos inžinierius Romas Aleksiejus. Šis buvęs aviamodeliuotojas, Respublikinio aviacijos sporto klubo laukūnas laisvalaikio su draugais pasistatė minkštasparnį. Sklandytuvai turi duraliuminį karkasą su plieninėmis atatampomis, aptrauktas šilkinio apdangalu. Nešamųjų plokštumų plotas — 16 m<sup>2</sup>. Minkštasparnis išvelkamas motociklu. Esant vėjo stiprumui 6–8 m sek, sportininkas, lengvai prabėgęs kelis žingsnius, atsiplėšia nuo žemės. Šiuo minkštasparniu jau atlikta keliasdešimt sėkmingų skridimų. Juo skrido nemažas aviacijos mėgėjų būrys (žr. nuotraukas).

Tokie skraidymai nors malonūs, bet ir pavojingi. Pasitaiso, kad sklandytojai, neturėdami reikiamų įgūdžių, pakyla per aukštai ir, netekę greičio, nukrenta arba patenka į sunkų. Prižemėjimas kartais gali baigtis nelaimingai.

Kol kas dar nė vienoje šalyje nėra patvirtintų balansuojamų sklandytuvų skraidymo taisyklių. Tačiau patys pilotai sako, kad geriausia niekada neikilti aukščiau tokio aukščio, iš kurio pats nenorėtumei nukristi.

A. ARBAČIAUSKAS



## KLAUSIATE — ATSAKOME

R. Bagdonas iš Vilniaus, R. Kunstmonas iš Klaipėdos, V. Kindulis iš Šiaulių klausia, kur galima įsigyti radijo aparatūrą „Startas“ arba „Poliotas“.

Radijo aparatūra „Startas“ ir „Poliotas“ paviešiams aviamodeliuotojams neparduodama. Ji SDAALR parduotuvėje Vilniuje parduodama tik aviamodelizmo būreliams bei jaunųjų technikų stotims.

A. Kinderis iš Klaipėdos, P. Valeika iš Panevėžio raj., A. Jucys iš Akmenės klausia, kur gauti ilgaplaučio popieriaus ir kompresinių mikrovariklių.

Ilgaplaučio popieriaus yra aviamodeliniame rinkinyje Nr. 14. Šį rinkinį ir kompresorinius mikrovariklius MK-12v bei „Meteoras“ galite įsigyti „Jaunojo techniko“ parduotuvėse (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose ir Panevėžyje). Kitus kompresinius mikrovariklius galima gauti RTFSR Prekybos ministerijos Posiltorgo centrinės prekybos bazėje paštu, išperkamuoju mokesčiu. Adresas: Maskva, E-126, Aviamotornaja 50.

R. Kazavičius, J. Vaitkevičius iš Prienų, P. Linkus iš Kapsuko raj. klausia, kokius kambarinius modelius daryti pradedantiesiems aviamodeliuotojams ir kur gauti jų brėžinius.

Pradedantiesiems aviamodeliuotojams rekomenduojame daryti kambarinių lėktuvų modelius „Drugelis“, „Pūkas“ ir „Pūkutis-1“ „Drugelio“ aprašymą bei brėžinius rasite „Sparnuose“ (1969 m. Nr. 1, psl. 49—50), „Pūko“ — „Sparnuose“ (1972 m. Nr. 3, psl. 26).

**Pastaba.** Aviamodeliuotojams, gyvenantiems Vilniuje, visais aviamodelių darymo arba kitais klausimais rekomenduojame kreiptis į Aviamodelizmo laboratoriją. Adresas: Vilnius, Universiteto g-vė, Nr. 9, tel. 2-11-85.



LIMTI

## KAMBARINIS MODELIS „PŪKUTIS-1“

Kambariniai modeliai — patys prieinamiausi aviamodeliai, kuriuos gali pasidaryti moksleiviai ir šiaip mėgėjai, nes nereikia nei didelės dirbtuvės, nei deficitinių medžiagų. Modelio pavadinimas nusakoma ir jo skraidymo vietą. Mažas lėktuvėlis kambaryje ar salėje gali tyliai skrietį dešimtis minučių. Kambarinių modelių skraidymo pasaulio rekordas viršija 40 min.

Jei turite laisvo laiko, aštrų peiliuką, klijų ir žirkles, — kibkite į darbą. Pagal pateiktą brėžinį (25 psl.) nesunku pasidaryti šį modelį.

Kambarinis modelis „Pūkutis-1“ daromas iš šiaudelių. Modeliams tinka rugio, motiejuko, smilgos, miglės, gardūnytės, pieninio pašiaušelio šiaudeliai. Saujos šiaudelių užtenka keliems modeliams.

Pirmausia nubraižomas natūralaus dydžio brėžinys ir išsiaiškinama visų detalių konstrukcija bei gamybos technologija.

Liemuo daromas iš tiesaus, nesuskilusio rugio šiaudo. Jei šiaudas truputį sulinkęs, jį galima ištiesinti pakaitinus virš stalinės elektros lempos. Priekinė liemens dalis daroma iš storesnio šiaudo, uodeginė — iš plonesnio. Jie sumaunami vienas į kitą. Priekinėje dalyje tvirtinami sparnai ir propelerio grupė su varikliu. Užpakalinėje dalyje tvirtinamas stabilizatorius ir kilis. Sparnai daromi iš smilgos arba motiejuko šiaudelių. Nerviūroms imami patys ploniausi šiaudeliai. Sparnų galus ir nerviūras pagal brėžinį išlenkiame kaitindami ant elektros lempos. Klijuojant šiaudelius, būtina nuskusti blizgantį paviršių, nes kitaip jie blogai limpa. Nerviūros plokščiai nusmailinamos ir įstatomos į sparno briauną. Panašiai daromas stabilizatorius ir kilis. Kad skrendant modelis būtų pastovus, sparnų galai užlenkiama į viršų. Vidurinė sparno nerviūra ir dvi nerviūros lenkimo vietose daromos sustiprintos (kad neatsitiestų). Sparno viduryje prie priekinės ir užpakalinės briaunos įtvirtinami du šiaudeliai — stovai. Jie įstatomi į storesnius šiaudelius, esančius liemenyje. Kad sparnas būtų standesnis, daromi spyriai. Propeleris montuojamas analogiškai sparnams.

Propelerio velenas išlankstomas iš plieno vielos. Jo priekyje tvirtinama rugio šiaudo mova, į kurią sukišami menčių galai.

Norint išlaikyti taisyklingą propelerio žingsnį, mentės atitinkamai persukamos. Atsargiai kaitindami propelerio mentes virš elektros lemputės, jam suteikiame reikiamą persukimą. Žinoma, galima skraidyti ir plokščiomis mentėmis, tačiau toks propeleris blogiau traukia.

Varikliui naudojama gumos juostelės arba siūlai. Naudojama „Pireli“ 1×3 mm, 1,3 mm skersmens vengriška guma. Kuo sunkesnis modelis, tuo gumos variklis turi būti storesnis. Pavyzdžiui, jei modelis sveria 3,5 g, tai variklis daromas iš dviejų 1×3 mm gumos juostelių, o jei modelis sunkesnis — atitinkamai didinamas ir gumos juostelių (arba siūlų) skaičius. Jei variklis daromas iš 1×3 mm dviejų ar daugiau gumos juostelių, tai liemens standumą reikia sustiprinti, ištempiant sątampas. Sątampas geriausia daryti iš plonos plieninės vielutės.

Modelis dengiamas kondensatoriniu popieriumi arba mikroplėvele. Kaip pasigaminti mikroplėvelę, aprašyta žurnale „Modelist-konstruktor“ (1968 m. Nr. 2). Mikroplėvelė yra žymiai lengvesnė už kondensatorinį popierių, ir todėl modelis būna lengvesnis. Pradedantiesiems modeliutojams siūloma dengti kondensatoriniu popieriumi, kurio

yra parduotuvėse. Modelio dengimui naudojami labai skysti kazeino arba praskiesti silikatiniai klįjai. Mažu teptuku (tik ne pirštu!) ištepamos sparno briaunos ir nerviūros.

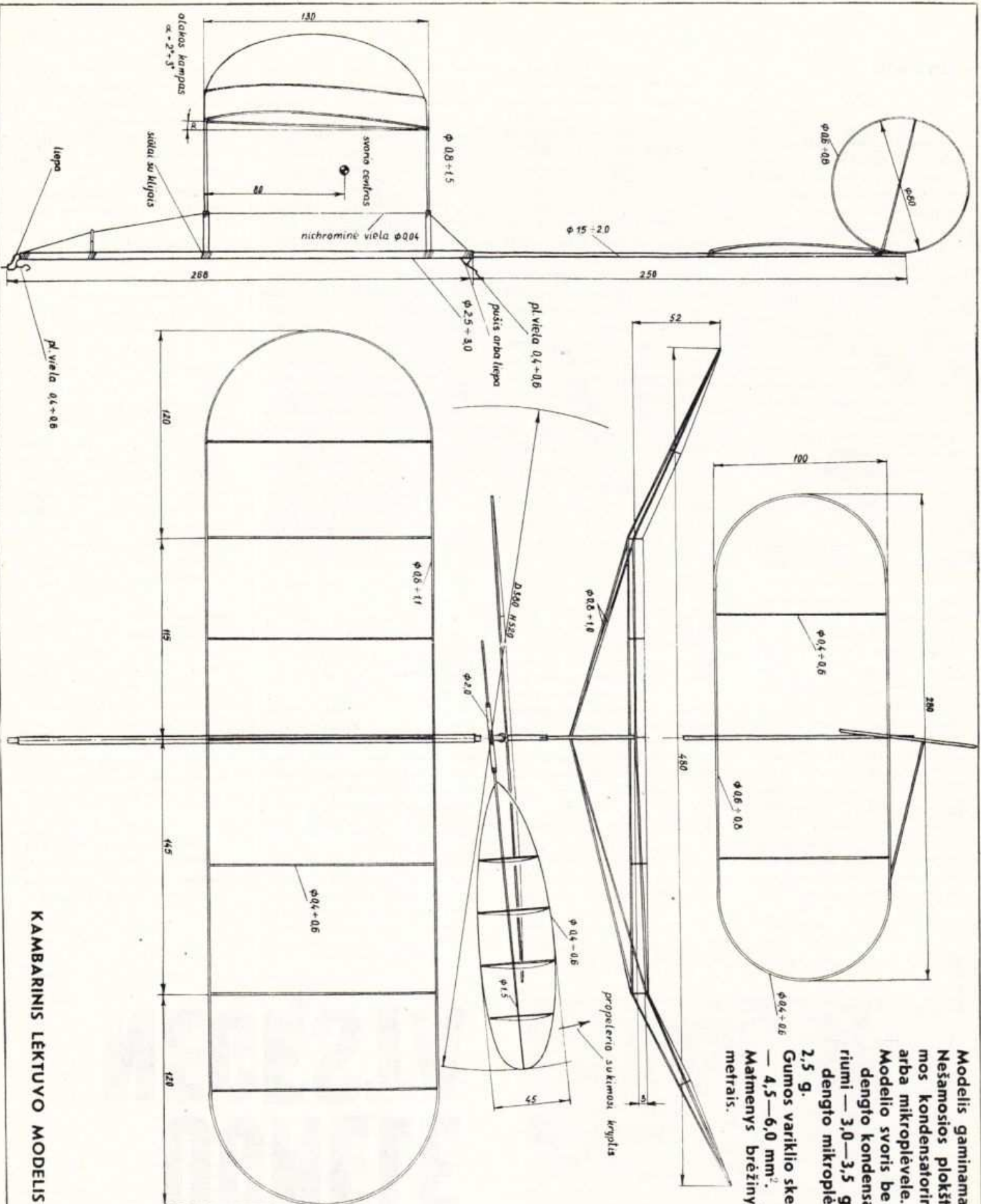
Pradžioje dengiama sparno vidurinė dalis, o vėliau sparnų galai. Kilis dengiamas atskirai ir priklijuojamas prie užpakalinės stabilizatoriaus briaunos.

Prieš pradedant skraidymus, reikia patikrinti modeliuko svorio centro padėtį. Jis turi būti lygiai toje vietoje, kaip parodyta brėžinyje. Jei svorio centras yra priekyje nuo parodytos vietos, arba užpakalyje — reikia atsargiai atplėšti šiaudelius nuo liemens ir atitinkamai pastumti atgal arba į priekį. Po to modeliukas reguliuojamas sklendimui. Paleistas horizontaliai, turi sklęsti pastoviu kampu. Jei modelis parašiuotuoja, reikia mažinti atakos kampą. Jei greitėdamas sminga, atakos kampą reikia padidinti. Pirmam skridimui gumos variklis prisukamas 100—150 apsisukimų. Modelis kambaryje horizontaliai turi skristi ratais. Tam tikslui kilis 5°÷10° pasukamas į posūkio pusę. Kad spiralė būtų taisyklinga, vienas modelio sparnas (vidinis) daromas ilgesnis ir didesniu atakos kampu (kaip parodyta brėžinyje).

Nenusiminkite, jei iš karto nepavyks sureguliuoti. Truputį kantrybės, ir jūsų modelis tikrai skris. Variklio prisukimų skaičių didinkite palaipsniui. Varikliui prisukti geriausia naudoti gręžimo mašinėlę, vietoje gręžio įdėjus kablį. Gerai sureguliuotas modelis pakyla iki lubų ir skraido apie 4 min. Rezultatas priklauso ir nuo patalpos dydžio ir modelio svorio. Didesnėje salėje jis skraido ilgiau.

P. DAUKAS





Modelis gaminamas iš šiaudelių. Nešamosios plokštumos dengiamos kondensatorinių popieriumi arba mikroplovelė. Modelio svoris be variklio: dengto kondensatorinių popierių — 3,0—3,5 g, dengto mikroplovelė — 1,8 — 2,5 g. Gumos variklio skerspjuvio plotas — 4,5—6,0 mm<sup>2</sup>. Matmenys brėžinyje duoti milimetrais.

KAMBARINIS LEKTUVO MODELIS „POKUTIS-1“



# UGNELĖ NEGĘSTA



A. Sakalauskas (kairėje) su jaunuuju sporto entuziastu G. Lengveniu apžiūri pagamintą aviamodelį

Ilgai vaikščioję triukšmingomis Kauno gatvėmis, pagaliau ir mama, ir sūnus visiškai nusikamavo. Mama, šluostydama išrasojusią kaktą, suabejojo:

— Gal nėra tokios mokyklos Kaune, tik be reikalo galvą kvaršini...

Pavargęs Algiukas paklusniai pėdina namo. Motinos krūtinėje graužiasi kartėlio kirminas, — vaikas taip dailiai piešia, gal ir reikėtų jį tą meno mokyklą. Antra vertus, tokiame pipirui kasdien važinėti iš Garliavos į Kauną bus per toli.

Taip Sakalauskų Algiukas ir toliau liko Garliavos vidurinėje mokykloje. Gabus, gerai besimokantis, judrus berniukas pradėjo lankyti futbolo treniruotes. Vieną kartą, atėjęs anksčiau į treniruotę, mokyklos salę rado užimtą, — palubėje suko ratus maži lėktuvėliai. Algiukas žiūrėjo į šį reginį tarsi pakerėtas.

— Gal ir tu nori daryti tokius lėktuvėlius? — paklausė jį vadovas.

Tai buvo 1962 metais. Tada Garliavos aviamodelizmo būreliui vadovavo prityręs aviamodeliuotojas, geras pedagogas J. Stankevičius. Jo auklėtiniams netrūko kūrybinės minties — pagaminti modeliai buvo tvirti, dailūs, grakščiai skraidė kiekvienose varžybose. Ne vienu prizų buvo apdovanoti. Algis Sakalauskas geitai pritapo prie naujųjų draugų. Jis dabar mažiau piešė ir vis daugiau laiko skyrė modeliams. Mamai net širdis atlėjo — vaikas turi užsiėmi-

mą! Būrelyje iš kitų berniukų tarpo Algis išsiskyrė sumanumu, darbštumu, greita orientacija. J. Stankevičius vis dažniau ir dažniau sakydavo:

— Dirbkite kaip Sakalauskas.

O su Algiu sunku susilyginti: 1965 m. XVI respublikinėse moksleivių varžybose taimerinių modelių klasėje jis trečiasis, 1966 m. XVII respublikinėse moksleivių aviamodeliuotojų varžybose — antra vieta, 1967 m. Lietuvos TSR IV spartakiados pirmenybėse — antra vieta. Ir taip metai po metų laimėjimai sekė vienas kitą.

Besimokant devintoje klasėje, Algiui Sakalauskui, kaip vienam gabiausių aviamodeliuotojų, pavedama vadovauti būreliui (J. Stankevičius išvyko dirbti į Kauną). Taip pasiūlė mokyklos vadovybė, buvęs būrelio vadovas.

Jeigu iki šiol Algiui likdavo valandėlė kita piešimui — antrajam hobi, — tai dabar viską užgožė modeliai. Kad būrelis išlaikytų iškovotas pozicijas, Algiui teko ilgas valandas gilintis į naujų modelių konstrukcijas, aerodinamikos paslaptis. Iškilo ir kita problema — kaip buvusiame eiliniame aviamodeliuotojui, tapus vadovu, įsigyti autoritetą, kaip elgtis, kad gerbtų ir klausytų draugai? Algis suprato, kad pirmiausia nereikia užgauti berniukų ambicijos, nereikia būti išdidžiam. Naujasis vadovas visada tardavosi su V. Raulinaičiu, G. Bartkevičium ir kitais vyresniaisiais bičiuliais. Santykiai būrelyje susiklostė nuoširdūs, draugiški, nors drausmė griežta. Nori daryti

modelius — turi gerai mokytis, reguliariai lankyti būrelio užsiėmimus, pavyzdinčiai elgtis.

Beplušant prie modelių, laikas bėgo greitai. 1967 m. abiturientui A. Sakalauskui nuskambėjo paskutinis skambutis Garliavos vidurinėje mokykloje. Nuo rugsėjo pirmosios jis užsidėjo Kauno Politechnikos instituto studento kepuraitę.

Paskaitos, seminarai, nauji draugai, nauji rūpesčiai... Atrodė, kad dabar tikrai teks atsisveikinti su modeliais. Tačiau ir šį kartą nugalėjo aistra mažajai aviacijai. Algis ir toliau vadovavo savo jauniems bičiuliams Garliavoje. Du kartus per savaitę po 4 valandas berniukai plušėjo prie modelių, o artėjant varžyboms užsisėdėdavo ir iki vėlumos.

Visas patirtas nesėkmes, darant modelius, nuovargį ir nerimo valandas kaip pavasariniai lietūs nuplاندavo sėkmės varžybose. Pernai ir užpernai Tarybų Lietuvos aviamodeliuotojų pirmenybėse Garliavos komanda pasirodė geriausiai iš visų. Šiemet respublikos pirmenybėse ji užėmė antrą vietą, o V. Raulinaitis ir M. Bagdonas šiose pirmenybėse tapo prizininkais. Be to, M. Bagdonas buvo pakviestas į respublikos jaunių rinktinę.

Būrelio vadovas A. Sakalauskas respublikos aviamodelizmo rinktinės narys yra nuo 1968 metų. Su taimerinio lėktuvėlio „Vega-72“ modeliu jis pernai dalyvavo sąjunginėse varžybose.

— Varžyboms įpusėjus, buvau dar trečias, — prisimena Sakalauskas, — tačiau iki galo nepavyko išlaikyti prizinės vietos. Modelio variklis buvo silpnokas. Turėjau tenkintis aštuntąja vieta.

1972 metų Pabaltijo respublikų varžybose taimerinių modelių klasėje Algiui sekė geriau, — jis buvo trečias.

— Vyliausi nugalėti, tačiau pagalbininkas blogai parodė vėjo kryptį. Dėl to išleidau „Vegą“ tiesiai prieš vėją. Nelaukta modelis smigo žemyn. Gavau nulinį įvertinimą, o ir modelį teko remontuoti. Taip ir nusinešė pirmąją vietą vėjas, — su kartėliu prisimena Algis.

Tačiau jokios nesėkmės nepalaužė entuziazmo mažajai aviacijai. A. Sakalauskas ir jo jaunųjų aviamodeliuotojų iš Garliavos vidurinės mokyklos laukia dar daug varžybų, prižių vietų ir, be abejo, nesėkmių. Svarbu tai, kad buvusio būrelio vadovo J. Stankevičiaus įžiebta meilės aviamodelizmui ugnelė negęsta. Gražios aviamodelizmo tradicijos Garliavos vidurinėje mokykloje metai po metų perduodamos vis naujiems mažosios aviacijos entuziastams, kuriems savo žinias bei patirtį rūpestingai perteikia Fizinų techninių energetikos problemų instituto Kaune jaunesnysis mokslinis bendradarbis A. Sakalauskas ir dabar karštas meno gerbejas, mėgstantis piešti akvareles. Bet pamilus modelius, dailė tapo tik antruoju hobi.

L. ZILINSKAITĖ



# ERFURTO IR VILNIAUS PARAŠIUTININKŲ DRAUGYSTĖ

Rugpjūčio 16—22 dienomis Vilniuje vyko draugiškos varžybos tarp Erfurto [Vokietijos Demokratinė Respublika] ir Vilniaus miestų parašiutininkų. Bene didžiausias varžybų siurprizas buvo erfurtiečių merginų pasirodymas. Dar labai jaunos, pradedančios sportininkės Rita Volf [65 šuoliai] ir Marget Kioler [36 šuoliai] pasirodė labai stiprios varžovės vilnietėms parašiutininkėms, turinčioms po kelis šimtus šuolių. Toks geras pradinis merginų paruošimas akivaizdžiai rodo Erfurto parašiutininkų trenerių kokybiškumą. Pasikalbėjus su jų treneriu ir pačiomis sportininkėmis, paaiškėjo, kiek daug dėmesio jų respublikoje skiriama merginų parašiutininkų mokymui. Deja, pasižiūrėjus savikritiškai, teko prisipažinti, kad mūsų merginų sportinis paruošimas atsilieka. Štai pusių šuolių atlikusios vokietės sportininkės nusileidžia į 10 m įskaitinį ratą. Tokį rezultatą mūsų merginos pasiekia, atlikusios apie 100—150 šuolių.

Negerai, kad mūsų merginų parašiutininkų mokymui neskiriama daugiau dėmesio, negu vyrų, ypač psichologiniu požiūriu. Žinoma, džiugu, kad be tokio specialaus paruošimo mūsų merginos savomis jėgomis prasimuša į sportines aukštumas, bet jeigu jos būtų taip kruopščiai treniru-

jamos kaip erfurtietės, jų kelias į meistriskumą žymiai sutrumpėtų.

Susitikimas su Erfurto rinktine dar kartą patvirtino, kad Lietuvos parašiutininkams būtina reikalingas treneris. Juk dabar, kai G. Varnagiriui ir P. Brunzai teko keisti darbo profilį, Lietuvos parašiutininkų rinktinė liko be trenerio. Visai laimė, kad instruktoriai laikinai parašiutininkai S. Dukelis ir R. Kriukelis dar kartais pasidalina savo nuomonėmis su sportininkais, tačiau jie labai apkrauti savo tiesioginiu darbu — šaukiamojo amžiaus jaunuolių ruošimu, šuolių saugumo kontroliavimu. Tuo tarpu ejęs parašiutinio paruošimo aviacinės grandies vado pareigas L. Trukšinas, atrodo, nesuinteresuotas sportininkų meistriskumo ugdymu. Į tai turėtų atkreipti dėmesį Vilniaus aviacijos sporto klubo, kurio bazėje treniruojasi rinktinė, viršininkas drg. Z. Polinauskas.

Taigi, draugiškas susitikimas su erfurtiečiais ne tik patvirtino liūdnąs prognozes parašiutininkų treniravimo atžvilgiu, bet ir leido dar kartą pasidžiaugti mūsų parašiutinės technikos pranašumu bei varžybų rezultatais. Nugalėtoja tapo pirmoji Vilniaus koman-

da. Erfurto rinktinė buvo antra. Geriausiai pasirodė vilniečiai L. Kopustina, L. Šulka, A. Gruzdis ir L. Cygankovas dalijosi laurus ant nugalėtojų garbės pakyls su svečiais Rita Volf ir Ditrichu Šade.

Įspūdingai atrodė Vilniaus padangėje varžovų atsisveikinimo estafetė. Krisdami iš 3500 metrų aukščio, svečiai ir šeimininkai priartėjo vieni prie kitų, paspaudė rankas, o paskui vienu metu pražydo puokštė kupolų.

Ką ir kalbėti, varžybos atnešė ne tik bendravimo džiaugsmą, kovos azartą, bet ir davė nemažą naudos. Pasikeitė nuomonėmis treniravimosi klausimais, palyginome įvairius darbo momentus, įmūrėjome dar vieną plytą į tą rūmą, kuris vadinasi Erfurto—Vilniaus draugystė, puoselėjama ir tvirtinama jau dešimt metų, kaip minėjo savo kalboje per varžybų uždarymą partijos Vilniaus miesto komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus vedėjas drg. Z. Stanevičius. Atsakomojoje kalboje Erfurto apygardos gynybinės organizacijos „Sportas ir technika“ pirmininko pavaduotojas drg. V. Tinelis šį mūsų draugišką susitikimą taip pat apibūdino kaip gražią Erfurto ir Vilniaus sportininkų draugystės apraišką dar vienoje sportinės veiklos srityje.

J. BRUNZIENĖ

## GERIAUSIAI — SU SKLANDYTUVŲ MODELIAIS

Rugpjūčio mėnesį Viner Neistate (Austrija) vyko pasaulio aviamodelizmo čempionatas laisvo skridimo modeliais. Varžybų metu buvo labai puikios meteorologinės sąlygos. Net 41 dalyvis skraidė po 7 „maksimumus“. O nugalėtojui išsaikinti prireikė devinto turo.

Pasaulio čempiono vardą sklandytuvų modelių varžybose iškovojo jarošlavietis V. Jechtenkovas — 1260 182

162 tšk. Antrąją vietą užėmė V. Krejeirikas (Čekoslovakija), trečioje vietoje — R. Spanas (Austrija).

Lėktuvų modeliais su gumos varikliais antrą kartą pasaulio čempionu tapo J. Liofleris (VDR) — 1260 225 tšk., o taimeriniais lėktuvų modeliais (F-1-C klasė) nugalėjo V. Horčicka (Anglija) — 1260 180 180 137 tšk. Rungtyniaujant pastarųjų dviejų klasių modeliais, tarybiniai sportininkai į prizininkų tarpą nepateko.

Komandomis nugalėjo Prancūzijos rinktinė — 3733 tšk., 2. Bulgarija — 3723 tšk., 3. Jugoslavija — 3710 tšk., 4. Olandija — 3709 tšk., 5. TSRS — 3670 tšk.

A. PRANSKETIS

## NAUJI REKORDAI

Respublikos aviamodelizmo pirmenybėse liepos pradžioje vilnietis inžinierius Gediminas Bartkevičius pasiekė naują Tarybų Lietuvos nuotolio rekordą lėktuvų modelių su gumos varikliais klasėje. Rezultatas — 3400 m. Bet tai nebuvo riba. Pabaltijo respublikų aviamodeliuotojų varžybose laisvo skridimo modeliais G. Bartkevičiaus modelis nuskrido net 5700 metrų. Dar geresnis rekordinis rezultatas. Respublikos rekordas per mėnesį pagerintas du kartus.

—o—o—

V. Miakinio ir B. Skurskio radijo valdomas sklandytuvų modelis išsilaikė ore 25 val. 44 min. 8 sek., nuskrisdamas per šį laiką uždaru ratu 454 km. Šie tarybinių aviamodeliuotojų pasiekimai — nauji pasaulio rekordai. Ankstesni rekordiniai pasiekimai priklausė norvegiui E. Mirui (19 val. 19 min. 9 sek.) ir Čekoslovakijos sportininkui L. Diušekui (434,7 km).

## SDAALR PARAŠIUTININKŲ PIRMENYBĖS

136 sportininkai dalyvavo sąjunginėse SDAALR parašiutininkų pirmenybėse. Komandomis nugalėjo Rusijos Federacijos pirmoji rinktinė. Lietuvos moterų ekipa užėmė aštuntą vietą, o vyrų kolektyvas — tryliktą. Bendroje įskaitoje respublikos parašiutininkams atiteko septima vieta. Asmeninėse varžybose iš mūsų geriausiai rungtyniavo vilnietė sporto meistrė L. Kapustina, užėmusi septintą vietą.

## SOCIALISTINIŲ ŠALIŲ SPORTININKŲ VARŽYBOSE

Rumunijoje vykusiose socialistinių šalių sklandytuvų varžybose sėkmingai rungtyniavo kaunietis V. Šliumba. Jis užėmė trečiąją prizinę vietą, praleidęs į priekį tik Čekoslovakijos sportininkus. V. Šliumba įvykdė tarptautinės klasės sporto meistro normatyvus.



Erfurto parašiutininkai po varžybų nusifotografavo kartu su Vilniaus sportininkais (iš kairės į dešinę): V. Miuleris, A. Gruzdis, J. Brunzienė ir R. Volf

E. ŠIŠKO nuotr.



# SVEČIUOSE PAS LENKIJOS AVIATORIUS

Seni draugiški ryšiai sieja Lenkijos Liaudies Respublikos Bialystoko vaivadijos ir Tarybų Lietuvos aviacijos sporto entuziastus. Vieni pas kitus varžybose dažnai svečiuojasi sklandytojai, parašiutininkai.

Rugsėjo 2—10 dienomis, Bialystoko aviacijos sporto klubo kvietimu pas Lenkijos sportininkus lankėsi grupė respublikos aviacijos sporto federacijos lakūnų, sklandytojų, visuomenininkų, Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos darbuotojų. Kelias dienas viešėdami Bialystoke, mūsiškiai susipažino su miesto įžymiomis vietomis, istoriniais paminklais, pabuvojo prie paminklinio akmenų lenkų lakūnui Stanislavui Skaržinskiui, 1933 m. perskridu-

siam Atlanto vandenyną, lankėsi stiklo fabrike, tekstilės įmonėje „Fasty“, susipažino su vaivadijos aviacijos sporto klubo veikla. Klubui vadovaujantis instruktorius pilotas Janas Jagodzika papasakojo, kad Bialystoko aviacijos sporto klubas, įsikūręs 1947 m., ruošia sklandytojus, lakūnus, parašiutininkus. Jis turi savo aerodromą, angarus, beveik 20 sklandytuvų, kurių tarpe keletą „Fokų“, „Bocianų“, taip pat „Piratų“, „Mucha-100“, „Standart“ tipo bemoatorių skraidančių aparatų. Klube dirba 6 instruktoriai ir 10 mechanikų. Per visą klubo gyvavimo laikotarpį paruošta daugiau kaip 10 tūkstančių parašiutininkų, taip pat nemažas būrys sklandytojų bei lakūnų.

Svečiuojantis klube, šeimininkai paskraidino mus lėktuvais ir sklandytuvais virš Bialystoko, organizavo įdomią kelionę į Varšuvą.

Tačiau bene labiausiai laukėme išvykos į Mislibužą (buvusį Soldiną), drąsiųjų lietuvių lakūnų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno žuvimo vietą. Čia atvykome rugsėjo 9 dieną. Prie paminklo, šalia pamerkty gėlių, padėjome žydrųjų gvazdikų ir rožių puokštes, nulenkdami galvas Atlanto nugalėtojų atminimui.

Malonu buvo sutikti prie paminklo Mislibužo mokyklos mokytoją K. Boroviaką, kuris kartu su savo mokiniais prižiūri bei tvarko S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo vietą ir patį

paminklą. Paskui mokytojas pasikvietė mus į savo namus, pavaišino kvapnia kava.

Prieš tai mūsų delegacija Mislibuže aplankė paminklą Lenkijos kariuomenės ir Tarybinės Armijos kariams, pagerbdami kritusių didvyrių atminimą, padėjo gyvų gėlių puokštes.

Nors kelionė iš Mislibužo atgal į Bialystoką truko daugiau kaip 15 valandų, nuovargio nejautėme. Visi buvome kupini įspūdžių.

Kitą dieną atsisveikinome su svečiais Bialystoko vaivadijos aviacijos sporto mokytojais. Baigėsi mūsų viešnagė. Laukė tėviškė.

V. AŠMENSKAS  
Respublikos aviacijos  
sporto veteranas

## TARP STIPRIAUSIŲ PASAULYJE

Mes su Estijos sportininke Eda Lan buvome pakviestos dalyvauti Lenkijos sklandymo centre Lešne rengiamose tarptautinėse varžybose — pirmosiose neoficialiose pasaulio moterų sklandymo pirmenybėse.

Iš pradžių viskas atrodė kaip pasaka, nes iki šiol pasaulio sklandymo čempionatuose dalyvaudavo tik vyrai, nepaisant to, kad pasaulio rekordų lentelėse mirgėjo ir moterų pavardės, kad jų skraidė ne ką mažiau, negu vyrai.

Iškilmingame varžybų atidaryme birželio 24 d. išsirikiavo 21 sklandytoja iš dvylikos pasaulio šalių.

Pirmasis varžybų pratimas — 93,5 km skridimas į tikslą ar atgal. Sportininkės į maršrutą skrido sklandytuvais „Piratas“. Pirmasis startas visoms buvo sėkmingas, išskyrus Bulgarijos sklandytoją T. Stavrovską, kuri maršrute pasiklydo. Tačiau tai nenustelbė nei Bulgarijos sportininkės, nei kitų sklandytojų malonios nuotikos. Tą pat vakarą jaukioje aplinkoje prie židinio buvo organizuotos iškilmės — varžybų dalyvių priėmimas į „raganų klubą“. Šis ritualas Lenkijoje turi senas tradicijas. Liaudies padavime sakoma, kad raganos, nors ir ant šluotos, bet skraido greičiausiai. Neatsitiktinai tad ir šių var-

žybų emblemoje buvo nupiešta ant šluotos lekianti raganą. Kad sklandytoja būtų priimta į „raganų klubą“, kiekviena turėjo papasakoti įdomiausią epizodą iš savo sportinės biografijos. Ką gi, buvo ką pasakoti. Juk varžybų dalyvių tarpe buvo įvairaus amžiaus (nuo 25 iki 55 metų) sklandytojos, turinčios taip pat didelį skraidymų patyrimą.

Sekandį dieną rungtyniavo 322 km greičio skridime trikampiui. Nugalėjo Lenkijos atstovė P. Majevska. Aš turėjau tenkintis vieta už prizininkų gretų.

Su nekantrumu laukėme trečiojo pratimo — 500 km skridimo trikampiui, kuris dar vadinamas „mamuto trikampiui“. Nors ir labai stengėmės, bet įveikti visą distanciją niekam nepavyko. Toliausiai (458 km) nuskrido P. Majevska. Aš įveikiau 413 km.

Sėkmingiausias man buvo ketvirtas pratimas — 206 km skridimas trikampiui. Starte nusprendžiau — į maršrutą išėsiu pirma. Taip ir padariau. Pirmąjį posūkio punktą pasiekiau po 30 min. Vadinasi, greitis geras. Toliau laukiau už Oderio neva esančios silpnų termikų zonos, apie ką prieš startą kalbėjo vienas lakūnas. Tačiau tai buvo nereikalingas



Su tokiais sklandytuvais sportininkės rungtyniavo varžybose

išgastis. Mano sklandytuvą skrido normaliu greičiu. Tiesa, kilimas buvo ne 3—4 m/sec, o perpus mažesnis. Laimė, kad tokia situacija tęsėsi neilgai. Prieš pat antrąjį posūkio punktą pagavau gražų debesėlį, ir sklandytuvą vėl pradėjo kilti 2 m/sec. Perskridus Oderį, nebetoli buvo ir finišas. Kai pasiekiau baigmę, kitų sklandytojų finišo dar nebuvo. Nugalėjau!

Įdomūs buvo skridimai dvigubais maršrutais. Pralaimė 153×2 km nugalėjo vengrė M. Bala, pratime 93,5×2 km — australietė S. Martin, o 104×2 km skridimą trikampiui laimėjo I. Morgner (VDR). Paskutiniame pratime — 150 km skridime geriausiai rungtyniavo lenkė H. Badura.

Nors man pavyko nugalėti viename pratime, startais kituose pratimuose nelabai patenkinta. Jie nebuvo sėkmin-

gi, o bendroje įskaityje turėjau tenkintis tik dvylikta vieta. Geriausiai pasirodė Lenkijos sklandytoja P. Majevska. Antrąją vietą bendroje varžybų įskaityje užėmė australietė S. Martin, o trečiąją — Čekoslovakijos sportininkė I. Palušková. Mano drauge iš Estijos E. Lan — ketvirta.

Šios pirmosios neoficialaus pasaulio moterų sklandymo čempionato varžybos buvo naujas etapas sklandymo sporto vystyme moterų tarpe. Jos dar kartą patvirtino aukštą sklandytojų moterų sportinį meistriškumą, dar labiau suartino įvairių šalių sportininkes, sustiprino jų draugystę. Todėl man ypač malonu, kad galėjau patirti ir sportinės kovos, ir sportinės draugystės džiaugsmą.

Regina GARMUTĖ  
TSRS sporto meistrė







# RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

● 1973 METŲ ŠALIES „A“ KLASĖS MOTOBOLŲ ČEMPIONATE rungtyniavo dvi respublikos komandos — Skuodo „Bartuva“ ir Kretingos „Svyturys“. Skuodiškiai, pasiekę penkias pergalės ir ketverias rungtynes baigę lygiomis, užėmė septintą vietą, o Kretingos motobolininkai, surinkę tik du taškus (lygiomis baigę dvi rungtynes), turėjo tenkintis paskutine dešimta vieta.

● TSRS KULKINIO ŠAUDYMO ČEMPIONATE, šaudant pneumatiniu pistoletu po 40 šūvių, respublikos rinktinė (K. Pagojus, J. Petkevičius, A. Pastolskis ir S. Suchovėjus) išmušė 1523 taškus ir iškovojo komandinių čempionų aukso medalius. Šis rezultatas — naujas Tarybų Lietuvos rekordas. Bendroje komandinėje įskaitytoje respublikos šauliai čempionate užėmė trylikta vietą.

● ŠALIES AUTORALIO PIRMENYBĖSE, kurių paskutini etapo varžybos finišavo Ternopolyje, specialiomis automašinomis geriausiai rungtyniavo Kauno „Bangos“ sportininkai V. Tunikas ir J. Sagatauskas. Jie iškovojo čempionų aukso medalius. Vilniečiai P. Timofejevas ir V. Glambickis, užėmę trečią vietą, buvo apdovanoti bronzos medaliais.

● SVALIAVOS MIESTO APYLINKĖSE UZKARPATĖJE VYKUSIOSE TSRS MOTOKROSO PIRMENYBĖSE panevėžietis E. Ramonas, rungtyniavęs 350 ccm klasės motociklu, iškovojo šalies čempiono vardą.

● SĄJUNGINĖSE JŲRŲ DAUGIAKOVĖS PIRMENYBĖSE ZDANOVE, kuriose 14 moterų ir 16 vyrų komandų rungtyniavo irklavimo, plaukimo, krosso bėgimo bei šaudymo varžybose, mūsų respublikos moterų ekipa užėmė septintą vietą, o vyrų komanda liko devinta.

● TSRS MOTORLAIVIŲ SPORTO ČEMPIONATE TERNOPOLYJE du aukso medalius iškovojo mūsų respublikos sportininkai. Kaunietis A. Šlapikas nugalėjo lenktyniaudamas 500 ccm klasės skuteriu, o jo žemietis V. Matulevičius iškovojo čempiono vardą lenktynėse 350 ccm klasės skuteriu.

● IRKLAVIMO JŲRŲ VALTIMIS ŠALIES ČEMPIONATE

kaunietės V. Kuzmickaitė (vairininkė), M. Skaržauskaitė, E. Benikaitė, V. Vildžiūnaitė ir D. Petruškevičiūtė 1000 m distancijoje laimėjo antrą vietą ir įvykdė sporto meistro normatyvus.

● TARYBŲ LIETUVOS MOTOKROSO ČEMPIONŲ VARDUS atskirose mašinų klasėse iškovojo: 50 ccm — vilnietis A. Muraška, 125 ccm — vilniečiai S. Visockas (jaunių) ir J. Mačiulskis (vyrų), 175 ccm — šaulietis A. Špinkis (jaunių), klaipeidietis A. Gerasimova (moterų) ir vilnietis G. Kupčikas (vyrų), 250 ccm — klaipeidietis A. Šerkšnas, 350 ccm su priekaba — panevėžietis S. Kazlauskas ir J. Bernotavičius, 500 ccm — klaipeidietis A. Šerkšnas, 750 ccm su priekaba — vilniečiai J. Gudelis ir R. Stašinskas, 50 ccm mopedu — klaipeidietis J. Kulšovas.

● „LAPIŲ MEDŽIOKLĖS“ RADIO SPORTO RESPUBLIKINĖSE JAUNIMO VARŽYBOSE nugalėjo kaunietė I. Vališkytė ir kuršėniškis A. Kleinauskas.

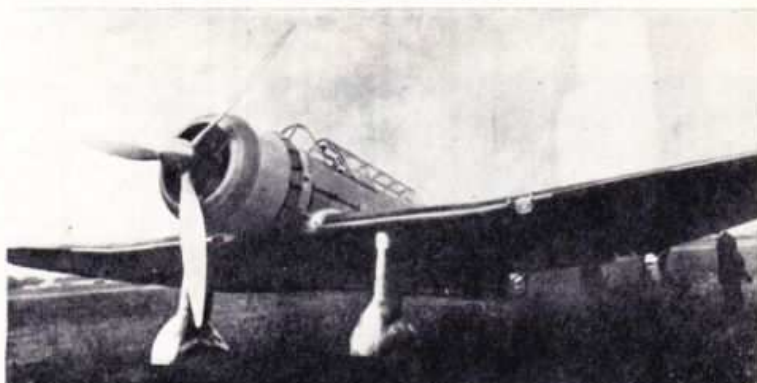
● NEAKIVAIZDINĖSE TSRS KULKINIO ŠAUDYMO VАРZYBOSE Klaipeidoje, kur rungtyniavo Kaliningrado, Klaipeidos, Kauno ir Panevėžio sportininkai, komandomis nugalėjo kaunietis.

● RESPUBLIKOS RADIO SPORTO „LAPIŲ MEDŽIOKLĖS“ ČEMPIONATE Kaune, kuriame dalyvavo apie 50 sportininkų, aukso medalius laimėjo kaunietis sporto meistras R. Petrikas ir vilnietis V. Valaskevičiūtė. Jaunimo tarpe nugalėjo kaunietis J. Anankaitė ir S. Ignotas.

● TARYBŲ LIETUVOS SDAALR KARINĖS DAUGIAKOVĖS PIRMENYBIŲ dalyviai rungtyniavo sukarinto krosso, estafetės su kliūtimis, figūrinio važiavimo sunkvežimiu, plaukimo ir šaudymo rungtyse. Nugalėjo kaunietis V. Balsys (suaugusių grupėje) ir V. Staškūnas (jaunių tarpe) bei Kauno komanda.

● LTSR RADIO SPORTO TRUMPABANGININKŲ PIRMENYBĖSE dalyvavo 67 individualios ir 16 kolektyvinės radijo stoties. Čempionų titulus laimėjo tarptautinės klasės sporto meistras iš Kauno A. Kregždė (UP2NK) ir Kauno „Politechnikos“ kolektyvinės radijo stoties (UK2PAF) ekipa.

## Lietuviškos lėktuvų konstrukcijos ANBO-VIII



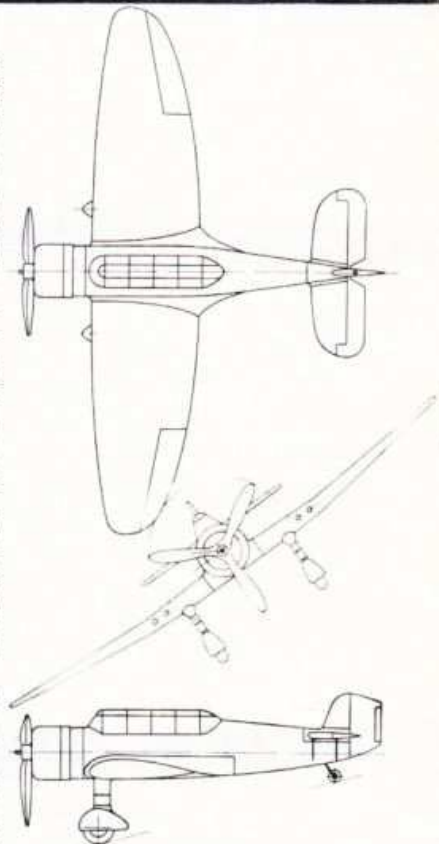
ANBO tipo lėktuvų tarpe ANBO-VIII užima ypatingą vietą. Tai kitos paskirties skraidymo aparatas — lengvasis bombonešis. Jis pasižymi nauju, moderniškų siluetu ir tiems laikams novatorišku konstrukciniu sprendimu. Įdomu tai, kad konstruktorius, visiems ANBO lėktuvams (išskyrus ANBO-I) pasirinkęs aukštasparnio monoplano schemą, grįžo prie žemasparnio monoplano koncepcijos.

Lėktuvas buvo konstruojamas 1937–1938 metais. Jį kuriant, be paties konstruktoriaus A. Gustaičio, aktyviai dalyvavo Kauno aviacijos dirbtuvių techninio konstravimo skyriaus personalas. Jauni aviacijos specialistai atliko aerodinaminis ir techninius skaičiavimus, projektavo atskiras lėktuvo dalis ir mazgus. Variklis Bristol „Peqasus“ XVIII buvo pirktas Anglijoje. Statybos darbai buvo baigti 1939 m. vasarą. Pirmas bandomasis skridimas (pilotavo pats konstruktorius) vyko tą patį metų rugsėjo 5 d. Kauno aerodrome. Beje, bandomo metu ore sugedo variklio gaubtas.

Sparnai (kaip ir visų ANBO) — medinės konstrukcijos, surinkti iš nerviūrų ir dviejų lonžeronų, laisvai nėsamieji, dengti klijuote. Sparnuose įrengti oro stabdžiai, atsiliekantys į apačią. Liepmuo padarytas iš duraliuminio vamzdžių. Uodegos vairai — klasikinės formos, iš duraliuminio, aptraukti drobė. Kabinos dengtos (pirmą kartą ANBO konstrukcijoje), tendemo tipo. Jos skirtos pilotui ir šauliui radiistui. Propeleris — metalinis, trijų menčių, keičiamo žingsnio, 0,90 m skersmens. Pagal projektą lėktuve ANBO-VIII turėjo būti įrengta standartinė įtraukiama važiuoklė. Tačiau ekonominiais sumetimais buvo įtaisyta standartinė nįtraukiama, dengta profiluotais gaubtais.

Lengvasis bombonešis ANBO-VIII buvo ginkluotas dviem sparniniais kulkosvaidžiais ir vienu judamu kulkosvaidžiu šaulio kabinoje. Kasėtis bomboms buvo tarp piloto ir šaulio kabinų.

Galutiniai lėktuvas nebuvo išbandytas, nes paaiškėjo, kad prototipe technologiniu požiūriu netiksliai buvo padaryti sparnai, ypač lonžeronai. Todėl ANBO-VIII nepasiekė didžiausio projektinio grei-



čio, artimo 500 km/val. Ant ra vertus, bandomo metais lėktuvas jau buvo pasenęs moraliai, nes ketvirtajame dešimtmetyje aviacijos technikoje įvyko milžiniškų kokybinių šuolių.

TECHNINIAI DUOMENYS  
sparnų ilgis — 13,50 m  
lėktuvo ilgis — 9,45 m  
lėktuvo aukštis — 4,00 m  
didžiausias sparnų plotis — 2,82 m  
mažiausias sparnų plotis — 1,05 m  
sparnų plotas — 26,20 m<sup>2</sup>  
didžiausias variklio galinumas žemėje — 1010 AJ  
didžiausias variklio galinumas 200 m aukštyje — 885 AJ  
didžiausias greitis — 430 km/val.

Pastatęs ANBO-VIII, aviacijos inžinierius A. Gustaitis suprojektavo nalkintuvo ANBO-IX konstrukciją, bet jis nebuvo pradėtas statyti.

Vytautas JURKSTAS





Amerikos kosmonautai (nuo kairės į dešinę) O. Geriotas, Dž. Lusma ir A. Binas, sudarę antrąją kos-

monautų įgulą. Jie „Paeangių laboratorijoje“ kosmine orbita aplink Žemę skriejo 59 paras.

## SPORTAS LAKUNUI BŪTINAS

JAV lakūnų profesionalų tarpe labiausiai paplitusi liga — širdies kraujagyslių defektai. 1971 metais dėl ligos medicininį sertifikatą neteko 4028 žmonės, iš jų 1448 — dėl širdies kraujagyslių susirgimų, 808 — dėl psichoneurologinių sutrikimų, 217 — dėl akių, ir 34 — dėl ausų, nosies, gerklės ligų. Medikai nustatė, jog svarbi pilotų neįgalavimų priežastis ta, kad jie patys nesirūpina savo sveikata ir maža dėmesio kreipia į kūno kultūrą bei

sportą. Specialistai pabrėžia, kad ir pati medicininė priežiūros sistema nėra tobula ir nesugeba prognozuoti sveikatos būklės keliems metams į priekį.

### „MINI LEKTUVAI“ IR...

\* Anglų žurnalas „Flight International“ pateikė duomenis apie banditizmą avialiniuose nuo 1948 iki 1972 metų. Per šį laikotarpį buvo įvykdyta 380 pasikėsinimų prievarta nusikrauti lėktuvus. Vien tik per 1972 metus bandyta nusikrauti 64 lėktuvus. Daugiausia tokių pasi-

Lapkričio 16 d. Jungtinės Amerikos Valstijose iš Kanaveralo iškylusio raketa nešėja „Saturnas 1-B“ buvo paleistas kosminis laivas „Apolonas“, kuris nugabeno į besikreiančią orbitą stotį „Skaleb“ trečią ir paskutinę įgulą. Įgulos vadai — Džeraldas Karas, įgulos nariai — Viljamas Pugas ir kosmonautas mokslininkas Edvardas Gibsonas.

kėsinimų buvo užregistruota Šiaurės Amerikoje — 155.

\* „Boeing“ firma pastatė keleivinį lėktuvą „747 B“, kurio skridimo svoris — 357 000 kg. Jis gali vežti 400 keleivių. Tai dušimasis lėktuvas iš „747“ serijos, turintis didesnę svorį ir galintis įveikti didesnius nuotolius.

\* Lengvosios aviacijos parodoje, vykusioje gegužės mėnesį Londone, daugiausia buvo demonstruojami anglų gamybos, vadinamieji „mini lėktuvai“. Pažymėtinas Deivido Livso konstrukcijos vienvietis lėktuvas „DL-5“, išvystantis 160 km val greitį. Jo skridimo svoris — 270 kg.

## PIRMIEJI SKRIDIMAI.

XIX amžiaus pabaigoje ir dvidešimtojo pradžioje visame pasaulyje ypač buvo susidomėta sunkesnių už orą skraidymo aparatų kūrimu.

1876 m. Rusijoje, jūrų laivyno kapitonas A. Možaiskis pasistatė didžiulį, panašų į aituvarą, sklandytuvą. Trejeto arklių ištemptu sklandytuvu A. Možaiskis atliko keletą sėkmingų skridimų. Po šių bandymų jis įsitikino, kad nejudamų sparnų pagalba žmogus gali laikytis ore, tik reikia, kad sklandytuvą trauktų ne arkliai, o pačiame aparate esanti jėgainė. 1882 m. A. Možaiskis pastatė pirmojo pasaulyje lėktuvo prototipą. Jo aparato jėgainę sudarė du 30 AJ bendro galinumo garo varikliai.



A. Možaiskio aeroplano skraidantis modelis

1894 metais anglas H. Maksimas (beje, jis ir kulkosvaidžio išradėjas) pastatė apie 4 tonas sveriantį skraidymo aparatą su šešiomis elėmis sparnų. Du 180 AJ galinumo garo varikliai suko 4,5 m ilgio propelerius. Lėktuvui pakilti buvo nutiesti specialūs bečiai. Deja, bandant pakilti, lėktuvas sudužo.



H. Maksimo sukonstruotas lėktuvas

Mechaniško skridimo problema domėjosi ir vokiečių inžinierius O. Lilientalis. Jis pradėjo statyti sklandytuvus, kurių sparnai buvo padaryti iš vytelių karkaso ir aptraukti drobė. Norėdamas pakilti, O. Lilientalis su savo aparatu bėgdavo nuo kalvos prieš vėją. Kabodamas po sklandytuvo sparnais ir sklėsdamas ore, jis, pasvirdamas į vieną ar į kitą pusę, savo kūno svoriu valdė aparatą. Jis buvo tiek įgudęs, kad iš 80 metrų aukščio nusklėsavo net 350 metrų. Drąsus lakūnas, atlikęs apie 200 skridimų, ruošėsi savo sklandytuve įtaisyti variklį. Praktiškai įgyvendinti šią idėją O. Lilientaliui nepavyko. 1896 m. rugsėjo 8 d., lūžus sklandytuvo sparnui, jis užsirušė



Vienas O. Lilientalio skridimų

XIX amžiaus pabaigoje sklandytuvais susidomėjo amerikiečiai broliai Orvilas (1871—1948) ir Vilburas (1867—1912) Raitai. Jiedu buvo dviračių dirbtuves savininkai, todėl turėjo geras technines galimybes statyti skraidančius aparatus. 1902 m. savo pastatytu sklandytuvu, kuris jau turėjo aukštumos ir posūkio vairo, jie atliko apie 800 skridimų. Jų aparatas ore išsilaikydavo apie pusę minutės ir nusiridavo 180 m. Sėkmingi bandymai paskatino brolius dirbti

toliau. 1903 m. pradžioje jie ėmė ruošti skraidančios mašinos su varikliu projektą. Sparnų ir vairo problemą Raitai jau buvo išsprendę, tačiau iškilo nauja — variklio problema. Nors tuo metu Amerikoje jau buvo apie 20000 automobilių, tačiau nė viena firma nesutiko pagaminti būsimam lėktuvui tinkamo variklio. Teko variklį daryti patiems. Pagaliau 1903 metų rugsėjo 23 dieną lėktuvas buvo pastatytas. Tai buvo biplanas (sparnu ilgis — 12,3 m, tuščio lėktuvo svoris — 274 kg, greitis — 50 km/val) su aukštumos vairo priekyje ir posūkio vairo užpakalyje. Vaziuoklę sudarė dvi slidės. Variklis (12 AJ galinumo) suko du stumiamuosius propelerius. Lėktuvo kabinos nebuvo. Jis įtaisydavo ant apatinio sparno. 1903 m. gruodžio 17 d. ketvirtuoju bandymu brolių Raitų lėktuvas išsilaikė ore 59 sekundes ir nuskrido 260 m.



Pirmasis brolių Raitų lėktuvo skridimas

Nuo pirmųjų lėktuvo stryktelėjimų aukštyn (skridimu šiandien tai būtų per drąsus pavadinti) praėjo 70 metų. Per šį palyginti trumpą laikotarpį aviacijos mokslas ir technika pasiekė nuostabių laimėjimų. Šiandien mūsų gyvenimas tapo neįmanomas be lėktuvo.

J. BALČIONAS

## SPARNAI

INFORMACINIS BIULETENIS  
1973 m. Nr. 4 (21)

Leidžia SDAALR Lietuvos TSR  
Centro Komiteto  
Aviacijos sporto federacija

Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: ANTONAS ARBACIAUSKAS, CECILOVAS BALČIONAS, ZENONAS BRAZAUSKAS, PETRAS BRUNZA, JONAS DOVYDAITIS, ALFONSAS JUŠKA, ALEKSANDRAS JONUŠAS, BALYS KARVELIS, KAZYS KILCIAUSKAS [atsakingas redaktoriaus pavaduotojas], DONATAS KOSTIUKEVIČIUS, BRONIUS OŠKINIS, VYTAUTAS PAKARSKAS, RIMANTAS PILAUSKAS, ZIGMAS POLINAUSKAS, ALFONSAS PRANSKĖTIS, ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS, VYTAUTAS STRAIŽYS, JUOZAS ZUJUS [redaktorius], JONAS ZIRURKUS.

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

### Redakcijos adresas:

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

Atiduota rinkti 1973.X.23. Pasirašyta spausdinti 1973.XI.30. Tiražas 35,100 egz. 4 sp. lankai, 4,28 sąlyg. sp. lanko, 5,24 leid. lanko, 5,12 aut. lanko leidinio formatais 60×90 8. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1. LV 14790. Užsak. Nr. 4157.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья») Информационный бюллетень Федерации авиационного спорта ДОСААФ Лит. ССР На литовском языке С «Sparnai», 1973/4.

VIRSELYJE — Tarybų Lietuvos aviacijos sporto klubų lakūnų buksyrutojų pirmenybių laimėtojas, vilnietis sporto meistras Jonas Kuzminskas A. KASIULEVIČIAUS nuotr.





Kaina 30 kp.  
Indeksas 76782

# SPARNAI



VIENĄ DIDŽIAUSIŲ PASAULYJE SRAIGTASPARNIŲ V-12, KURĮ MATOTE NUOTRAU-  
KOJE, SUKŪRĖ GENERALINIO KONSTRUKTORIAUS, SOCIALISTINIO DARBO DIDVYRIO  
M. MILIO VADOVAUJAMAS KOLEKTYVAS. SRAIGTASPARNIS SKIRTAS DIDELIEMS IR  
SUNKIEMS KROVINIAMS, PAVYZDŽIUI, MAŠINOMS PERVEŽTI. JIS LENGVAI PAKELIA  
40 TONŲ.

SRAIGTO SKERSMUO — 35 M. KIEKVIENĄ JŲ SUKA DU GALINGI TURBOSRAIGČIAI  
VARIKLIAI. KAD, SUGEDUS VARIKLIAMS VIENOJE LIEMENS PUSĖJE, SRAIGTASPARNIS  
NEPRARASTŲ PUSIAUSVYROS, ABU SRAIGTAI SUJUNGTI TRANSMISIJA. VARIKLIAI  
ĮTAISYTI 12 M AUKŠTYJE. SRAIGTASPARNIO SKRIDIMO GREITIS — APIE 240 KM/VAL.



El. žurnalo variantą parengė:  
[www.Plienosparnai.lt](http://www.Plienosparnai.lt)

