

SPARNAI



SPARNAI

INFORMACINIS BIULETEMIS
1976 m. Nr. 1 (30)

Leidžia SDAALR Lietuvos TSR
Centro Komiteto
Aviacijos sporto federacija

Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: ANTANAS ARBAČIAUSKAS, ČESLOVAS BALCIŪNAS, ZENONAS BRAZAUSKAS, PETRAS BRUNZA, JONAS DOVYDAS, ALFONSAS JUSKA, ALEKSANDRAS JOMUŠAS, BALYS KARVELIS, KAZYS KILCIAUSKAS [atsakingas redaktoriaus pavaduotojas], DONATAS KOSTIUKAČIUS, SAVELIJUS LEVCENKA, ALVYTIS LUKOSEVIČIUS, BRONIUS OSKINIS, VYTAUTAS PAKARSKAS, ZIGMAS POLINAUSKAS, ALFONSAS PRANSKETIS, ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS, JUOZAS ZUJUS [redaktorius].

Dailininkas

JONAS KLIKANSKAS

Redakcijos adresas:

232600, Vilnius, F. Dzeržinskio g.vė 3, 518 kamb., tel. 75-34-46.

Atiduota rinkti 1975.XII.19. Pasirašyta spausdinti 1976.III.3. Tiražas 40 260 egz. 4 sp. lankai 4,62 sėlyg. sp. lanko, 5,87 leid. lanko, 5,42 aut. lanko, leidinio formatas 60×90/8. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spausdutuvė Vilniuje, Tiesos 1. LV 08084. Užsak. Nr. 3791.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)
Информационный бюллетень
Федерации
авиационного спорта
ДОСААФ Лит. ССР
На литовском языке
© „Sparnai“, 1976/1

VIRŠELYJE: TSRS Karinio Oro laivyno pajėgų lakūnas, kovinės ir politinės parengtės žymūnės Vidmantas Motieka

A. JUSKOS nuotr.

TARYBINĖ liudis, Komunistų partijos vadovaujama, pergalės žengia komunizmo statybos keliu. Vykdant TSKP XXIV suvažiavimo iškelius uždavinius, mūsų plačiosios daugiafautės Tėvynės darbo žmonės, intelligentija, kolūkinė valstietija pasiekė naujas įstaigas pergeses visuose darbo frontuose, plačiai išvystė socialistinį lenktyniavimą, sėkminges užbaigė devintajį penketį ir tuo padėjo tvirtą pamatą komunistinės vi suomenės materialinės-techninės bazės sukūrimui.

Ivertindami tai, kas pasiekta, žvelgdami į ateitį, mes nė minutel neužmirštame, kad, nors ir sumažėjo tarpautinis įtempimas, imperializmas vis dar neatsisakė savo grobunišką kėslą, vis dar mėgina žanginti ginklais, Tarybų Sąjungos ir visų socialistinių šalių sandraugos laimėjimai imperialistams keilia įtūžį. Todėl šalies gynybinės galios stiprimą partija laikė ir laiko viena svarbiausia taikaus kūrybinio darbo sąlygų.

Padėti stiprinti tarybinės Tėvynės gynybinę gallą, jos Ginkluotasių Pajėgas, auklėti jaunimą, visus darbo žmones Tėvynės meilės, patriotizmo, ištikimybės partijos reikalui dvasią, mokyti savarūnus visada būti pasiruošliais ginti socializmo iškovojimus — tokie yra pagrindiniai Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti uždaviniai, kurie ryškiai akcentuoti 1966 m. gegužės 7 d. TSKP Centro Komiteto ir TSRS Ministru Tarybos priimtame nutarime „Dėl padėties ir priemonių gerinti visasajunginės Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti [TSRS SDAALR]“.

Nemažą indėlį į šį svarbų reikalą įnešė ir Tarybų Lietuvos patriotinės gynybos draugijos nariai bei aktyviai. Respublikos SDAALR organizacijos, vykdamos TSKP CK ir TSRS Ministru Tarybos nuarimą bei devinto penkmečio užduotis, žy-

miai suaktyvino patriotinį auklėjimą ir masinių sportinės darbų mokyklose, įstaigose, įmonėse, kolūkuose ir tarybiuose ükiuose.

Šiuo metu respublikoje prisiskaitoma beveik penki tūkstančiai SDAALR pirminių organizacijų, kurių gretose yra kiekvienas antras suaugės Tarybų Lietuvos gyventojas. Gynybinės draugijos nariai aktyviai dalyvauja patriotiniuose renginiuose, techninių sporto šakų sekocių veikloje. Didelės pagarbos nusipelnė Vilniaus radijo komponentų gamyklos, Šiaulių „Elinio“ kombinato, Anykščių rajono „Naujojo gyvenimo“, Kapsuko rajono Petro Cvirkos kolūkių, Vilniaus 4-os vidurinės mokyklos, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto, Klaipėdos 42-os profesinės technikos mokyklos ir daugelis kitų SDAALR pirminių organizacijų. Jose plačiai vysto-

kovu ir darbo šlovės vienomis septintame etape dalyvavo daugiau kaip 1 milijonas 200 tūkstančių vaikinų ir merginų. Praktiškai šiame masiniame patriotiniame renginyje dalyvavo visos respublikos komjaunimo ir SDAALR organizacijos.

Respublikos SDAALR organizacijos daug padarė, ruošiant techninius kadrus liudines ūkiui, vystant techninių sporto šakų masiškumą ir meistriškumą. Pagal pasirodymą TSRS Tautų VI spartakiados techninių sporto šakų finalinėse varžybose Tarybų Lietuvos rinktinė užėmė aštuntą bendrakordoninę vietą, o pagal meistriškumo ir masinio sportinio darbo rezultatus bendroje sąjunginėje įskaitoje atiteko septinta vieta. TSRS Tautų VI spartakiados čempionas tapo respublikos SDAALR sportininkai V. Oleka, V. Vaivila, E. Ramonas, broliai A. ir K.

SU NAUJOM JĒGOM

mas patriotinius darbas, propaguojamos šaunios tarybinės liaudies kovinės ir darbo tradicijos, įrengti šlovės kambariai, organizuojamos žaukiamoji amžiaus jaunimo palydų tarnybon Tarybinėje Armijoje ir sugrįžimo iš tarnybos iškilmės, palalkomi glaudūs ryšiai su Tėvynės karo veteranais, vadavusiais Tarybų Lietuvą iš fašistinės okupacijos, organizuojami užsiėmimai apmokant techninių profesijų, rengiamos karinių taikomųjų sporto šakų prakticos, masinės techninių sporto šakų varžybos.

Malonu pažymėti, kad vien tik paskutiniaisiais devintojo penkmečio metais, pažymint tarybinės liaudies Pergalės Didžiajame Tėvynės kare 30-mečio jubilieju, žygio tarybinės liaudies revoliucijos,

Girdauskai, S. Brundza, L. Suvalovas, A. Šlapikas, R. Aleksiejus, R. Garmutė. Dvidešimt keturi sportininkai iškovojo TSRS Tautų VI spartakiados ir šalies čempionatų prizininkų medalius.

Turi kuo didžiuotis aviacijos sporto entuziastai. Respublikos rinktinė, sudaryta iš Kauno ir Vilniaus aviacijos sporto klubų laikinų (treneris P. Vinickas), TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse aukštotojo pilotažo varžybose užėmė antrą komandinę vietą, Vilnietas R. Aleksiejus iškovojo čempiono titulą, o kaučiai V. Gedminaitė ir R. Pivnickas gržo su prizininkų medaliams. Spaštakiados ir šalies čempionės aukso medalį viename pratime laimėjo kaunietė sklandytoja R. Garmutė, o vilnietė sklandytoja

SDAALR LIETUVOS CENTRO KOMITETO PLENUMAS

Kokį organizacijų darbą atlieka respublikos SDAALR sportinių techninių klubai, kaip jie padeda masiškiau vystyti taikomias karinės bei

techninės sporto šakas respublikos darbo žmonių ir ypač jaunimo tarpe, kokios sportinių techninių klubų darbo gerinimo perspektyvos — šiuos klausimus apsvarstė pra-

ėjusių metų lapkričio mėnesio pabaigoje Vilniuje vykės SDAALR Lietuvos Centro komiteto aštuntas plenumas.

Pranešimą minėtais klausimais plenume padarė SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininko pavaduotojas J. Zvicevičius.

Pranešėjas ir diskusijų dalyviai pažymėjo, kad 1975-

R. Stašaitytė buvo apdovanojota čempionato sidabro medaliu. Neblogų rezultatų TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose, vykusiose Vilniaus ASK bazėje, pasiekė ir mūsų parašluitininkai.

Visa tai rodo, kad daugelyje techninių sporto šakų išaugo respublikos sportininkų meistriškumas, o šie rezultatai buvo pasiekti dėka to, kad devintojo penkmečio metais sustiprėjo techninių sporto klubų materialinė baze, pagerėjo mokomasis sportinis darbas, išaugo mašiškumas. Kalbant apie aviacijos techninius sporto klubus, norisi pažymėti aktyvią Panevėžio ATSK [viršininkas A. Virbickas], Kauno ATSK [viršininkas P. Vinickas] bei Kauno Jono Ziburkaus aviacijos sporto klubo [viršininkas A. Jonušas] veiklą, plečiant materialinę bazę ir tobulinant organizacinių darbų.

Respublikos aviacijos spor-

TSKP XXV suvažiavimas, priimtas dešimtojo penkmečio planas iškėlė tarybinei liaudžiai naujas komunizmo statybos uždavinius. Jie dar didesni, o svarbiausia — dirbtini turėsime kūrybiškiau, geriau, organizuočiau. Šis penkmetis — tai kokybės ir darbo našumo kėlimo penkmetis. Tad, siekiant ivykdyti išskeltus uždavinius, turėsime dirbtini su naujomis, dar didesnėmis jégomis, novatoriškal, vadovaujantis mokslo ir technikos pasiekimais, ypač tobulinant patriotinį auklėjimą, gynybinį ir masinį sportinį darbą.

Vien tik šiai metais respublikos SDAALR organizacijos turės paruošti 60 sporto meistrų, 82 kandidatus į sporto meistrus, apie 30 tūkstančių sportininkų atskyrininkų ir daugiau kaip 700 trenerių visuomenininkų, sporto teisėjų, instruktorių. Visa tai galima bus pasiek-

tojų. Tai dideli planai. Juos galėsime ivykdyti tik įvairindami organizacinę draugijos veiklą, tobulindami sporto sekocių būrelį, klubų veiklą, rengdami daugiau masinių sporto varžybų.

Nemaziau svarbu ieškoti naujų darbo metodų ir ruošiant kadrus liaudies ūkiui respublikos techninės mokyklos, klubuose, apmokant šaukiamojos amžiaus jaunimą pradinio karinio mokymo punktuose. Vien tik šiai metai respublikos SDAALR organizacijos liaudies ūkiui turės paruošti apie 20 tūkstančių masinių techninių profesijų specialistų. Jų ruošimui ir mokymui būtina parinkti gerus dėstytojų kadrus, naudoti naujausius technikos įrengimus, šiandieninius mokslo pasiekimus.

Aviacijos sporto klubams vienas svarbiausių uždavinii — keltti sportininkų meistriškumą, plėsti aviacinių sporto šakų mašiškumą, general, su maniai naudoti techniką, apmokant jaunus sportininkus treniruotėse ir varžybose. Respublikos aviacijos sporto klubams aktyvinti ir tobulininti savo veiklą, plėsti lėktuvų sporto, sklandymo, parašutizmo, aviamodelizmo ir raketų modelizmo mašiškumą yra didelės galimybės. Visi klubai turi gerą materialinę techninę bazę. Tačiau ne visuose jų sportinis darbas organizuojamas taip, kaip norėtų. Per mažai kasmet paruošiama atskyrininkų, nelširdingai renčiamos respublikinės bei klubų varžybos, silpnai pasiūrošas dalyvaujama jose. Visa tai būtina gerinti iš pagrindų.

Klubai turėtų atlikti ir didesnį organizacinių darbų, padėti pirmiems SDAALR organizacijoms. Tai užakcentuota TSRS SDAALR Centro komiteto penkto plenumo nufarime. Užsidaryti vien tik „savame kieme“ negalima. Nieko nelaukiant būtina žymiai pagerinti darbą, ruošiant instruktorių ir trenerių visuomenininkų kadrus, pamainą mūsų meistrams ir čempionams. Tikslingo prie klubų

steigti jaunuju sklandytojų sekocijas arba mokyklas. Dėl jaunuju sklandytojų mokyklų steigimo yra TSRS SDAALR Centro komiteto nutarimas. Mūsų pareiga — žį nufarimą vykdyti, visokeriopai padėti respublikos jaunimul nuo pat vaikystės puoselėti svajones, siekti sparnų.

Kadangi visi aviacijos sporto klubai turi gerą mokomojų bazę, būtina skirti patalpas, instruktorius darbui su jaunaisiais lėktuvų bei raketų modeliuotojais, prie ATSK organizuoti aviamodelizmo sekocijas. Sie uždaviniai kaip tik nurodomi TSRS SDAALR Centro komiteto V plenumo nufarime.

Vis platesnę vagą varo Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvas. Čia sukonstruotas ir pastatytas geriausiams standartams prilygstantis sklandytuvas iš stiklasplastio BK-7 „Lietuva“, motorizuotas sklandytuvas. Čia taip pat remontojami sklandytuvai, statomi kitokie paprasti skraidymo aparatai. Dešimtmame penkmeteje gamykla žymiai išplės savo kūrybinio darbo bazę. Sklandytuvas „Lietuva“ čia bus pradėtas gaminti serijomis, ir tuo, norisi tikėti, pradės skraidinti daugelio respublikos aviacijos sporto klubų sklandytojai, siekdamai naujų aukščio ir tolio rekordų.

Taip, respublikos SDAALR organizacijų dešimtmame penkmeteje laukia dideli darbai. Néra abejonių, visi patriotinės gynybinės draugijos nariai, aktyvistai, kur bedirbtų, — prie staklių ar laboratorijose, kolūkio laukoose ar mokslo įstaigoje, — bus aktyvūs socialistinio lenktyniavimo dalyviai, su dideliu ryžtu sieks naujų laimėjimų, šaunu darbu atsakys į partijos kvietimą ir garbingai iwykdys dešimtojo penkmečio pirmųjų metų planines užduotis, TSKP XXV suvažiavimo išskeltus uždavinius.

S. LEVČENKA,
SDAALR Lietuvos Centro
komiteto pirmmininko
pavaduotojas

ti, tobulinant sportinį darbą, taikant naujausius treniravimo metodus, ieškant naujų organizacinių veiklos formų. Ypač dideli dėmesį būtina kreipti darbui su visuomeniniu aktyvu, sporto varžybių sistemos koletyvuose, miestuose ir rajonuose tobulinimui, techninės sportinės bazės gerinimui. Šie priviliumai kaip tik užakcentuoti praėjusių metų pabaigoje iwykusio TSRS SDAALR Centro komiteto penkto plenumo nufarime.

Svarbu gausinti SDAALR organizacijų narių gretas. Mūsų uždaviny — pasiekti, kad penkmečio pabaigoje SDAALR organizacijos savo gretose suburtų 65—70 procentų, o didžiuosiuose mūsų miestuose — 80 procentų suaugusiu respublikos gyven-

vo daugiau kaip 720 tūkstančių respublikos gyventojų. Buvo pažymėta, kad pastebimi išaugo ir sportininkų meistriškumas. Dešimt Tarybų Lietuvos atstovų tapo TSRS Tautų VI spartakiados ir žaliasies čempionais.

Daug dėmesio kalbėjusieji skyrė sportinių techninių sporto klubų darbo gerinimo

klausimams, techninių sporto šakų tolesnio vystymo perspektyvai. Tai konkretiai nurodyta ir plenumo priimtame išsamiai nufarime. Jame nemažai dėmesio skiriama ir aviacijos sporto šakų vystymui. Aviacijos sporto klubai ir ATSK įpareigojami gerinti darbą, vystant aviamodelizmą, kurti aviamodelizmo būrelius

mokyklose, gamybiniuose koletyvuose ir SDAALR sportinėse organizacijose.

Plenumo kalbėjė TSRS SDAALR Centro komiteto valdybos viršininkas, generolas majoras, Tarybų Sąjungos Dydžiulis V. Naumenka.

Plenumo darbe dalyvavo respublikos atsakingi partiniai ir tarybiniai darbuotojai.

NAUJAS PERGALES

to klubų gerą darbą deviname penkmeteje lémė ir tai, kad visi jie turi tinkamas sąlygas mokomajai sportinei veiklai vystyti, angarus technikai laikyti, pakankamą skaičių lėktuvų ir sklandytuvų. Klubų vadovybė palaiko glaudžius ryšius su vietinėmis partinėmis, tarybinėmis ir ūkinėmis organizacijomis, su klubų šefais. Labai didelę visokeriopą paramą Kauno ATSK teikia LTSR Malsto pramonės ministerija (ministras dr. S. Dulskas), Vilniaus ATSK — respublikos Lengvosios pramonės ministerija (ministras dr. J. Ramanaukas), Klaipėdos ATSK — Kretingos rajono Žemaitės kolūkis (viršininkas dr. B. Anužis) ir daugelis kitų respublikos aviacijos sporto klubų šefų.

aisias metais — TSRS Tautų VI spartakiados, skirtos tarybinės liaudies Pergalės Didžiajame Tėvynės kare 30-mečiui pažymėti, metais — suaktyvėjimo sportinių techninių klubų veikla, mašiškumas buvo ir daugiau vyko taikomųjų karinių ir techninių sporto šakų varžybose. Visuose spartakiados etapuose rungtynia-



Ir Kazbekas lenkė snieguota viršūne...

Pavasarį ir vasarą, kai dangua žydrinė nusagsto pilkšvi debesėliai ir saulė motiniškai šypsosi žemei, virš žaliuojančių mūsų respublikos laukų, miškų juostų, vėjo nugairintų kalvų ir mėlynuojančiu ezerų bei upių vingiu dažnai matome žalsmingai sukant ratus arba lengvai tolstančius debesų kelias baltasparnius paukščius — sklandytuvus. Sklandymas mūsuose — jaunimo viena megaliamausiuočių aviacijos sporto šaką. Bet kokie bebūtū dideli sklandytojų norai ir troškimai, kad ir puikiausiomis oro sąlygomis esant, natuose jie didelių aukštelių nepasieks. Negausūs ir ne visada pas mus būna palankūs debesų keliai. Kad ir į tolj skristi — reikia gero pasiruošimo ir dar geresnių aplinkybių. O apie rekordinius aukštlius tik svajoti galima.

Sios svajonės visada vilijo Tarybų Lietuvos sklandytojus. Prisiskraiđę vasarą maršrutuose virš gimtinių tėviškės, rudenį, tarsi paččiai, dažnai jie pasukdavo į pietus, arčiau kalnų, paskraidili, keliant terminėms oro srovėms ir aukštuminėms bangoms. Tokie skriejimai su sklandytuvu daug padeda, siekiant tobulinti skridimo meistriškumą, ugdyti ryžtą ir išvermę, sudaro palankias galimybes žurmuoti aukštlius rekordus.

Praėjusių metų spalio paibaigoje grupė respublikos

sklandymo sporto meistrų — šalies rinktinės kandidatas kaunietis Vytautas Sabeckis, Kauno ASK auklėtiniai: Rimantas Koronkevičius, Igoris Bykovas, Ona Krygerytė, vilniečiai Apolinaras Beržinskas, Rima Stašaitė ir Saulius Burneika, — vadovaujami LTSR nusipepliusio trenerio Aleksandro Jonušo ir talkinant Kauno ASK instruktoriui sporto meistrui Jonui Kavaliauskui bei aviacijos technikul Stasiui Pakrošniui, surengė treniruočių stovyklą Šiaurės Osetijos sostinėje Ordžonikidzėje. Stovyklos tikslas buvo — kartu su Tarybų Sąjungos sklandymo

rinktinės nariais, šalies čempionais ir prizininkais Liudmila Kliujeva, Ada Laan, Svetlana Kovalenko, Olegu Pasečniku, Vladimиру Panafutinu, Jurijum Amočkinu, Leonidu Vaskovu, vadovaujant TSRS rinktinės treneriams Valentiniui Jurjevui ir Eugenijui Rudenskiui, pa-skraidyti virš Kaukazo kalnų, išnaudojant termines sroves, kalnų antvėjus ir aukštumines bangas, susidarančias oro masei aptekant kalnus. Esant tokiomis sąlygomis, galima pakilti į keleto kilometrų aukštį.

Skraidydamas sąlygos buvo neblogos. Ordžonikidzės aviacijos sporto klubas, kultivuojantis sklandymą bei parašiutizmą ir turintis apie 60 narių, — netoli nuo miesto. Kalnai — afrodo ranka pasiekiami. Vieni jų — uolėti, kitis — šaltus pasidabinti augmenija, dar kitis, kaip ir išdidusis Kazbekas, — pasipuoš savo viršunes baltu sniegu. Iš klubo skraidydymų aikštėlės kildavo lėktuvai AN-2, vilkdami į bemaž keturių kilometrų aukštį sklandytuvus „Blanikus“, „Fokas“, „Piratus“. „Blanikuose“ beveik visada šalla sėdėdavo rinktinės narys ir mūsų respublikos sklandytojas, o lėktuvą AN-2 valdydavo laikūnas buksiruotojas Jonas Kavaliauskas.

Keleto kilometrų aukštis įjuo labiau, kad ir Ordžonikidzė jau gerokai virš jūros lygio, afrodo, ne taip jau daug. Tačiau kol sportininkai su sklandytuvais pakildavo virš kalnų, kad galėtų trumpliausiu žvilgsniu pasveikinti snieguotą Kazbeką, tekdavo nutolti nuo aerodromo apie 20 km ir užkopti aukštyn beveik 5000 metrų. O kad paskui raimai galėtų pa-

sigalynėti su antvėjais ir terminėmis srovėmis, kiekvienas be parašiuto turėjo dar ir aparafūrą su deguonies balionėliais ir kvėpavimo kaukę. Sklandytojai kasdien išbūdavo ore beveik po pora valandų, apglėbdami kalnų keferas. Bet bene didžiausias įspūdis liko tas, kad kiekvienam Kazbekas lenkė snieguotą viršūnę, nors ir nepalydėjęs nei rinktinės narių, nei mūsų respublikos sklandytojų né į vieną rekordinį skrydį.

Nepaisant to, kad nebuvo pasikėsinta né į vieną aukštio rekordą, ši treniruočių stovykla mūsų respublikos sklandytojų meistriškumui daug davė, nes skraidyta buvo nemažai, o dar — kartu su geriausiais tarybiniais sklandymo asals.

Kalbėjau su TSRS rinktinės vyr. treneriu Valentiniu Jurjevu. Puikiai jis atsiliepė apie mūsų sportininkus, su didele padėka ir meile kalbėjo apie tą dienę ir rüpestį, kuris skiriamas Tarybų Lietuvoje sklandymo sportui. Trenerio žodžiais tariant, kiekvienas šioje treniruočių stovykloje skraides mūsų respublikos sklandytojas puikiausiai gali rungiyti, bet kokio masto varžybose, neaplenkiant ir tarptautinių. Kaunietų sporto meistrą Vytautą Sabeckį TSRS rinktinės vyr. treneris laiko vienu perspektyviausiu sportininku. Bet pridūrė: „Jeigu Vytaas neįspuiks ir kiekvienose varžybose sugebės tinkamai vertinti save, draugus ir varžovų sugebėjimus bei galimybes...“

Greit prabėgo treniruočių stovyklos dienos svečingoje Ordžonikidzėje, palikdamos pėdsaką respublikos sklandytojų meistriškumo kelyje.

K. KAZIONAS



Respublikos rinktinės sklandytojai (iš kairės į dešinę): R. Koronkevičius, S. Burneika, R. Stašaitė su šalies čempione L. Kliujeva Ordžonikidzės aviacijos sporto klubo sklandymo aikštėlėje

Autoriaus nuotr.

DEŠIMTOJO PENKMEČIO SLENKSTYJE

Sėkmingai, su naujais darbo laimėjimais užbaigė dešimtajį penkmetį Tarybų Lietuvos Civilinės aviacijos valdybos kolektyvas. Vien tik pastaraisiais metais respublikos aviatoriai pradėjo skraidyti naujas lėktuvaus TU-134, JAK-40, sraigtasparnais KA-26. Šiolas naujas lėktuvas dabar skraidinami keleiviai ne tik respublikos vietinėmis oro linijomis, bet ir į kitus šalies miestus, beveik visas broliskų tarybinių respublikų sostines. Visuose respublikos civiliniuose aerodromuose pastatyti nauji ryšių objektai, juose įrengta naujausia radio ir ryšių aparatūra, kurią gamina mūsų šalies pramonė. Vilniuje pastatytas angaras lėktuvams TU-124 remontouti, naujas erdvus komandinis dispečerinis punktas, įrengus jį pastatą, atslaisvino daugiau pačių pagrindiniame sostinės aeroporto pastate, kurios dabar bus panaudojamos geresniams keleivių aptarnavimui, jų patogumui, poilsiu ir kita. Dideli darbai atlikti rekonstruojant kiliimo-nusileidimo taką. Dabar Vilnius galės priimti didžiuosius turboreaktyvinius lėktuvus TU-154. Pastatyti nauji aerouostų rūmai Kaune ir Palangoje. Sostinės Ukmergės gatvėje įrengta erdvė „Aeroflot“ bilietų pardavimo ir žmonių aptarnavimo agentūra. Joje įrengta 16 kasų, o per dieną



Komandinio dispečerinio punkto Vilniaus aerouoste pastatas

galima bus aptarnauti 2,5 tūkstančio keleivių.

Naujasis penkmetis respublikos Civilinės aviacijos valdybos kolektyvui iškėlė ir naujus, dar didesnius uždavinius. Zymiai daugiau kasmet visomis oro linijomis bus pervežama keleivių ir krovinių. Daugelyje respublikos rajonų centrų bus atidarytos bilietų pardavimo kioskos, naujos oro linijos su jungus respublikos miestus su sostine, kitais šalies miestais.

Numatoma rekonstruoti Vilnius aerouostą. Bus pastatytas naujas erdvus pastatas, viešbutis keleiviams, gerinama lėktuvų aptarnavimo bazė. Po rekonstrukcijos Vilniuje galės nusileisti visi didžiausi reaktyviniai keleivių lėktuvai. Tai reiškia, kad labai padidės žmonių peržimo galimybės.

Baigiamas statyti naujas aerouosto pastatas Šiauliųose. Neitrakus Šiauliečiai lėktuvas JAK-40 ir kitais galė-

tiesioginiai maršrutais skristi į Vilnių, Maskvą, Leningradą, kitus šalies miestus.

Tai tik keletas štrichų, kuriie pažymėti naujame dešimtojo penkmečio plane. Alšku viena, kad šiame penkmete numatyta padaryti žymiai daugiau, negu buvo nuveikta devintame penkmete.

M. BAJERČIUS,
Lietuvos Civilinės aviacijos
valdybos viršininko
pavaduotojas



1968 metais mūsų šalies oro linijomis pradėjo skraidyti naujas 30 vietų keleivinių reaktyvinis lėktuvas JAK-40. Jis puikiai užsirekomendavo šalyje ir užsienyje. Jau kuris laikas lėktuvas JAK-40 skraido ir Tarybų Lietuvos oro linijomis iš Vil-

nius į Kauną, Palangą, kitus miestus.

Praėjusių metų pabaigoje JAK-40 susilaukė naujo, žymiai pajėgesnio savo „brolio“. Sėkmingai baigė valstybinius bandymus reaktyvinis trijų variklių lėktuvas JAK-42,

savo išore (tik žymiai didesnių gabaritų) nesiskiriantis nuo JAK-40. Naujojo lėktuvo JAK-42 salonoje yra vietų daugiau kaip 100 keleivių, o bagažo kamerose ir devyniuose konteineriuose jis gali pakrauti iki 700 kg baga-

žo. Skridime JAK-42 pasiekia 8 km aukštį, į kurį pakyla per 11 minučių. Prabėgimo nuotolis žeme kylant — 500 metrų.

NUOTRAUKOJE: lėktuvali JAK-40 ir JAK-42 Maskvos Seremetjevo aerouoste

IS VISOS ŠIRDIES

1975 M. „SPARNŲ“ 1–4 NUMERIUOSE BUVO IŠSPAUSDINTA MEDŽIAGA APIE AVIACIJOS NAIKINTUVYŪ ESKADRILĖS „TARYBŲ LIETUVA“ ZYGDRABIUS DIDZIOJO TÉVYNÉS KARO FRONTUOSE, JOS LAKONŲ ŠLOVINGAS KOVAS SU FAŠISTINIAIS OKUPANTAI RUSIJOS, BALTRUSIJOS, LIETUVOS PADANGĖJE, ORO MOŠIUS YADUOJANT LENKIĄ, ČEKOSLOVAKIJĄ.

VERSDAMI SEKANTI ESKADRILĖS „TARYBŲ LIETUVA“ ISTORIJOS PUSLAPĮ, SPAUSDINAME STRAIPSNĮ APIE TAI, KAIP BUVO RENKAMOS LÉSOS ŠIO KOVOS DALINIO LÉKTUVYŪ STATYBAI.

Pirmieji karo metai buvo sunkūs. Trūko drabužių, maisto, kuro. Tačiau, nepaisydami visų sunkumų, tarybiniai žmonės tomis rūšiomis dienomis iš visos širdies aukojo savo pinigus Raudonajai Armijai, kad už jų suauptus rublius būtų pagaminta dar daugiau ginklų ir tuo pašartinės priešo išvijimas iš Tarybų žalies, jo sutriūkiniimas.

1943 m. sausio 27 d. „Pravdoje“ buvo išspausdinta tokio turinio žinutė: „Raudonosios Armijos lietuvių taunitių dalinių kovotojai ir vadai, Lietuvos TSR evakuotieji piliečiai, ikyvęti Raudonosios Armijos šlovingą pergalį, iš savo asmeniškų lėšų surinko 1 025 000 rublių eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lėktuvų statybai.“

Sausio 29 d. frontiniame laikraštyje „Tévné šaukia“ buvo paskelbta telegrama: „Prašau perduoti lietuviškių taunitių Raudonosios Armijos dalinių kovotojams ir vadams ir Lietuvos TSR piliečiams, surinkusiems 1 025 000 rublių lėktuvų eskadrilės „Tarybų Lietuva“ gamybai, mano brolišką sveikinimą ir Raudonosios Armijos padėką. J. Stalinas“.

Ilgainiui surinkta pinigų suma (daugiau kaip vienas milijonas rublių) dar padidėjo, nes lietuvių aukojuamos lėsos vis plaukė į Gynybos

fondą. 1943 m. vasario 6 d. laikraštyje „Tévné šaukia“ buvo išspausdintas kreipimasis: „Pagaminsime lėktuvų eskadrilė „Tarybų Lietuva“, kurį pasirašė draugai J. Paleckis, M. Gedvilas ir A. Sniečkus. Jame buvo rašoma: „Pakartotinai gaunant iš evakuotųjų mūsų respublikos piliečių pasiūlymus ir pageidavimus kolektyviškai prislėdėti prie mūsų narsiosios Raudonosios Armijos apginklavimo sustiprinimo, yra ntarfa pastatyti kovos lėktuvų eskadrilė „Tarybų Lietuva“... Tegu mūsų pastatytoji Raudonosios Armijos Oro Laivyno kovos lėktuvų eskadrilė „Tarybų Lietuva“ bus tie galingi sparnai, kurie neš priešui mirti, o mūsų brangajai Tévynai — laisvę ir pergalę.“

Tuo metu Maskvoje gyvenusi Lietuvos TSR liaudies artistė dainininkė Aleksandra Staškevičiūtė, ne kartą koncertavusi lietuviškojo junginio kariams pačioje pafronės juoste, įteikdama 3 fūkstančius rublių lėktuvų pirkimo fondui, susijaudinusi pasakė: „Aš jau dabar galvoju apie tai, kaip tos eskadrilės lėktuvai pasirodys virš Nemuno ir Neries kranų... Tos eskadrilės propelelių gausmas Lietuvos žmonėms skambės kaip artėjančio laisvės pavasario giesmė.“

Eskadrilė „Tarybų Lietuva“ triuškins vokiškus grobikus

Raudonosios Armijos 25-rių metų sukaktuvylių išvakarėje įvyko lietuvių tautilių didžios svarbos įvykis. Eskadrilė buvo perduota šauniesiema įstalinimams sakalamas lėktuvų eskadrilė „Tarybų Lietuva“, pastatytu evakuotų lietuvių sudėtomas lėšomis. Tėvynės ir išklandžiai rūblių, kuriebuos nu tokiu entuziazmu sudėjo lietuvių iš savo negausių sutaupų, dabar tapo galingu ginklu, kuris artimiausiu laiku išsijungs į vokiškų grobikų triuškinimų žygį.

I aerodromo atvyko gausi Tarybų vyriausybės, partijos ir visuomenės atstovų delegacija. Aerodromo pakrystyje juos jau bukė puikių ir galingų pilieninių paukščių eilių. Bolo lėktuvų žuose matėsi klekviename „Tarybų Lietuva“ vėlinių brangus „Tarybų Lietuva“ urdas.

Priešais lėktuvus išnirikavę stovėjo vėl užsigirdę žmonės stalininiai sakalai.

Bokštingame lėktuvu perdavimo mišiniuje atidėrė Lietuvos TSR Aukščiausiasios Prezidiumo Pirmininkas.

kiriami vokiški grobikai. Mūsų geniai, karvedžiai draugai. Stalinius vadevaujant, bui pasiekta naujo žalgirio, bui galutinai sutruškinti hitleinių įsiveržėliai.

Drg. Paleckis palinėjė lakūnonas savo kova prisidėti prie Tarybų Lietuvos greitensio išvadavimino.

Tarybų Lietuvos Liaudies Komisarių Tarybos Pirmininkas dr. Međys Gedvilas persiskaitė mūrus vyriausybės įsvyčiai lakūnam. „Tegu Jūsų kovos mokinys nos priskina laisvę kelią į Tarybų Lietuvą“. Tai panaudintai įskymo žodžiu.

Savo avelkinimo kalboje generalas leitenantas dr. Vilkuskaas pareiškė, kad dabar Lietuva ne viena ir ne vilpimė valstybė, o 200–milijoniene Tarybų tautų žemės lygiatėlis našrys. Nė viena tarybinė žalės taubė ne padės ginklu tol, kol nebūtų išduota visa tarybinė žemė, kol nebūtų laisva ir Tarybų Lietuva.

Raudonosios Armijos lietuvių dalinių atstovas majoras Lunė, kildinamas stalininius sakalus, kai kurie gurbėsi kirsti „Tarybų Lietuvos“.

Straipsnis, kuris buvo išspausdintas 1943 m. „Tiesoje“

Laikraštis „Tévné šaukia“ savo puslapiuose plačiai nusprendavo eskadrilės „Tarybų Lietuva“ statybos reikalus, rašė apie šio dalinio kovinę veiklą, spaustino straipsnius antrašėtimis „Eskadrilė „Tarybų Lietuva“ jau išskrido triuškinti prieš“ [1943 m. kovo 11 d.], „Eskadrilė „Tarybų Lietuva“ kovoje dėl Tévynės“ [1944 m. rugsėjo 14 d.] ir kt.

Atsidėkodami už lietuvių tautes nuoširdžią paramą ir didelį rūpestį, eskadrilės lakūnai Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo pirmininkui J. Paleckui atsiuntė laišką, kurio tekstas 1944 m. rugsėjo 14 d. buvo išspausdintas laikraštyje „Tévné šaukia“. Jame rašoma: „1943 m. vasario 20 d. 146 naikintuvų aviacijos pulkas priėmė iš Tarybų Lietuvos liaudies didelę dovaną — kovos lėktuvų naikintuvų eskadrilę, pastatytą už Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos piliečių surinktas lėšas. Si data įrašyta į pulko kovos istoriją Tévynės karo frontuose, kaip žymus įvykis.

Už Jūsų kovos lėktuvų vairalaždžių tada sédo dabantiniai Tarybų Sajungos didvyriai Bujanovas, Chludas ir Filatovas, kovos ordinų kavalierai Blinovas, Simašovas, Forofontovas, Liapinas, Mosinas, Možejevas. Jie dra-

siai nuvedė greitaspinius lėktuvus į mūži.

Lėktuvalas „Tarybų Lietuva“ mūsų lakūnai mušė fašistinius okupantus virš Volchovo, Kačačovo, Oriolo, Briansk, Nevelio, Vitebsko, Oršos, Minsko, virš Tarybų Lietuvos sostinės Vilniaus.

Šiuo metu mes galutinali išvaduojame Lietuvos žemę. Virš Kauno, Alytaus, Marijampolės ir kitų brangiosios Lietuvos miestų plevėsuoja Raudonoji vėlava, vedantil mus iš pergaliés į pergalę.

Būdami brangiosios Lietuvos žemėje, kovodami drauge su lietuvių tauta dėl galutinės pergalės prieš vokiškuosius okupantus, mes esame laimingi, galėdami Jums pranešti, kad mūsų lakūnai Lietuvos žemėje oro mūšiuose ir šturmų metu sunalkino 46 fašistinius maitvanagius.

Mūsų lakūnai Novosiolovas, Mosinas, Zolotovas, Kurnovas, Pereveslovas, Gorodovas, Kosas, Chludas, Tlachonovas, Lauchinas, Grekovas, Simašovas, Fedosejevas, Boikačovas, Makarovas, Koževnikovas, Rodiuškinas, Liapinas, Čmiliš, Možejevas, Vdovenka, Batagovas, Bolidirevas, Princas oro mūšiuose rodo didelį narsumą ir žaunumą.

Mūsų inžinieriai Femenka, Zigalovas, Rafnikovas, Krivonogovas, Lugovcovas, Maslovavas, technikai Francuzovas,

Jagupovas, Romašovas, Torgašovas, Burminas, mechanikai Ševelukas, Nedoberia, Zotovas, Pikinas, Sirovojus, Kuročkinas, Michejevas, Kovėlis, Ilijinas savo šauniu darbu užtikrina gerą léktuvų paruošimą.

Mes daug padarėme. Bet mes aškiai suprantame, kad ateityje mūsų laukia nemažau atkaklūs mūšiai ir mums dar daug teks padėti jėgų galutinai sutriuškinti priešui."

Su didžiuoliu pakilimu lėšų rinkimas lėktuvams eskadrilei „Tarybų Lietuva“ įsigytis vyko 1944 metais Raudonosios Armijos išvaduotoje Tarybų Lietuvos žemėje. Kauko „Nerles“ fabriko darbininkai ir tarnautojai vleni pirmųjų kreipėsi į respublikos darbo žmones, kviesdami savo sankaupas aukoti į lėktuvų eskadrilės „Tarybų Lietuva“ ir tankų kolonus „Žalgiris“ fondą. Neriečiai pirmieji įnešė 42 tūkstančius rublių. Šis patriotinis pavyzdis paskatino dešimtis ir šimtus tūkstančių Lietuvos gy-

ventojų įsijungti į plačią lėšų rinkimo kampaniją. Respublikos laikražiai tomis dienomis spausdino straipsnius tokiomis antraštėmis: „Plaukia lėšos „Tarybų Lietuvos“ lėktuvų eskadrilei“, „Vilniaus tarnautojai atsiliepė į „Nerles“ kolektyvo kreipimąsi“, „Didėja lietuvių fautos įnašas į pergalės fondą“.

Neriečių kreipimasis susilaikė didelio atgarsio respublikos darbo žmonių tarpe. Pavyzdžiu, 1944 m. spalio 16–17 dienomis aktyviai aukojo pinigus visos Vilniaus įmonės ir įstaigos. Žemės ūkio mašinų fabriko Nr. 1 dirbantieji į fondą vieningai įnešė dviejų savaičių uždarbi, „Tauto“ alaus daryklos darbininkai surinko 77 349 rublius.

I TSRS Valstybinio banko Lietuvos respublikinės kontoros specialiai atidarytą eskadrilės „Tarybų Lietuva“ ir tankų kolonus „Žalgiris“ fondo einamają sąskaitą Nr. 350001 kasdien plaukė didžiulės pinigų sumos, surink-

tos ne tik ši respublikos didesnių miestų, bet ir miestelių, kaimų gyventojų. Pavyzdžiu, Naujosios Vilnios dirbantieji tomis dienomis įnešė 109 654 rublius, Nemenčinės valsčiaus valstiečiai sudėjo 35 000 rublių. Riešės — 33 137 rublius, Šumsko — 9 987 rublius ir t.t.

Nebuvo Lietuvoje tokių miestų, įmonės, įstaigos, kaimo, kur nebūtų iš visos širdies atsiliepta į patriotinę lėšų rinkimo iniciatyvą. Respublikinė fondo komisija paskaiciavo, kad respublikos darbininkai, darbo valstiečiai ir inteligenčiai suaukojo daugiau kaip 18 milijonų rublių.

Už lietuvių fautos surinktas lėšas pastatytais moderniais lėktuvais — naikintuvais JAK-7B, JAK-9, JAK-3 — eskadrilės „Tarybų Lietuva“ ūnėjai lakūnai pasiaukojama kovėsi atsakingiausiuose Didžiojoje Tėvynės karo frontuose ir kasdien artino ilgai lauktą pergalę. Ir ši pergalė atėjo atmintiną 1945 m. gegužės 9 dieną.

V. JURKŠTAS

Paskirta Lietuvos komjaunimo premija

Už knygas „Sparnuoti vyru-
kai. Lakūnų portretai“ ir
„Laiškas po vandeniu“ Lietu-
vos LKJS CK biuro nutarimu
„Sparnu“ redakcinės kolegi-
jos nariui, rašytojui Jonui Do-
vydaičiui paskirta Lietuvos komjaunimo premija.

Išrinktas naujas komitetas

Praėjusių metų gruodžio mėn. pabaigoje Kaune įvyko respublikinės Aviacijos sporto federacijos sklandymo komiteto ataskaitinis rinkiminis susirinkimas.

I naują sklandymo komitetą išrinkta trysliai žmonių. Pirminksto pareigas patikėtos LTSR nusipelniusiam treneriui, Vilniaus ATSK instruktoriui Antanui Arbačiauskui.

[vyko ir kitų sporto šakų komitetų susirinkimai. Lėktuvinio sporto komiteto pirminknu išrinktas V. Drupas [Kaunas], o parašiutizmo sporto komiteto pirminknu — V. Ašmenkas [Vilnius].

KOVOS DRAUGŲ SUSITIKIMAS



Praėjusiais metais, švenčiant Pergalės trisdešimtmetį, į Maskvą iš įvairiausių šalių kampelių suvažiavo buvę aviacijos naikintuvų eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnai. Kovose užgrūdinti vyrai, ne kartą stoję į nuožmiausias oro kautynes su fašistiniuose lėktuviuose, susitikimo akimirkomis nesigėdijo džiaugsmo

ašarų. Šaunieji „Tarybų Lietuvos“ lakūnai, sidabrine šarma padabintomis galvomis, daug kalbėjosi. Jų atmintyje atgimė įspūdingiausi karo metų epizodai. Tylos minute veteranai pagerbė tuos savo draugus, kurie nesulaukė didžiosios Pergalės, ir tuos, kurie jau nebeatvyko į džiugią šventę.

Nuotraukoje, kuri daryta Maskvoje 1975 m. gegužės 9 d., matome grupę eskadrilės „Tarybų Lietuva“ lakūnų. Iš kairės į dešinę: S. Tichonovas, P. Boikačiovė, J. Mosinas, buvęs eskadrilės inžinierius S. Titovas, buvęs eskadrilės vado pavaduotojas I. Princas.

Rekordas pirmame čempionate

Praėjusių metų gruodžio 21 d. Vilnius S. Nėries vidurinės mokyklos sporto salėje buvo surengtas Tarybų Lietuvos pirmasis kambarinių aviamodelių čempionatas.

Sportinė kova buvo labai atrakčių. Po pirmo turo į priešinį išsiveržė panevėžietis J. Baublys. Po antro turo jau pirmavo kaunietis K. Matulevičius. Po ketvirtio turo lyderiu tapo kaunietis A. Bliujuas, kuris pirmavo iki paskutinio šeštojo turo. Šeštasis turas buvo lemiamas Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto studentui V. Morkui. Čia jo modelis skraidė 8 min. 32 sek. ir tai užtikrino netiktais pergalę čempionate, bet ir naują respublikos rekordą. Ankstesnis respublikinis rekordas, priklausančias alytiškiui R. Ramaničiukui, buvo 49 sek. blogesnis. Dviejų užtiklinių skridimų sumoje V. Morkus pasiekė 12 min. 59 sek. rezultatą. Net 2 min. 41 sek. nuo jo atsiliko R. Ramaničiukas, kuris užėmė antrą vietą. A. Bliujuui atiteko bronzos medalis (9 min. 40 sek.).

A. PRANSKETIS

1956 metais pavasarį Kauno sklandytojus pasiekė džiugis žinia — atidaroma sklandymo stotis! Šio įvykio buvo ilgai laukta. Mat, tuo metu Kauno sklandytojai jau buvo pasiekę gražių laimėjimų, kultivuojausi šį patrauklį sportą. Politechnikos instituto sklandytojai, kurių tarpe labai aktyvūs buvo A. Vilimas, V. Drupas, R. Kavaliauskas, V. Pakarskas, A. Japertas, S. Janušonis ir daugelis kitų, buvo pasistatę instituto dėstytojo A. Kuzmicko konstrukcijos sklandytuvus M-1 ir M-2 bei KPI-3, o taip pat originalų agregataj sklandytuvams i orą kelti, kurio konstruktoriai buvo šiu eilėčių autorius.

Kita aktyvesnių sklandytojų grupė — L. Aleksandravičius, V. Dovydaitytė, Z. Brazauskas, J. Čepulis, T. Koronkevičius, A. Arbačiauskas, A. Jonušas, D. Kučinskas — buvo susibūrusi prie SDAALR Kauno miesto komiteto. Jie, vadovaujami konstruktoriaus ir didelio aviacijos sporto entuziasto B. Oškinio, pasistatė jo konstrukcijos sklandytuvus BRO-9, BRO-10, BRO-11. Beje, 1955 metais sklandytuvais BRO-9 pirmasis pokario metalas šalyje buvo pradėtas gaminti seriomis.

Zodžiu, Kauno sklandytojams entuziazmo ir energijos nerūko. Bet jie buvo išskaidę. Būtina buvo suvienyti jėgas. Ir ši organizacijai valdmeniui atliko naujai įsteigta sklandymo stotis, kuri pradžioje bazavosi Kulautuveje ir dirbo visuomeniniuose pagrindais. Sutelkus jėgas ir pagausėjus technikos, kaučiai sklandytojai ne tik gerai išmoko skrandytis, išnaujodami šlaito antvėjus, bet taip pat pradėjo atakuoti termikus, kilti sklandytuvais vis aukščiau ir skristi vis tolliau. Antrosiose respublikinėse sklandymo pirmenybėse V. Dovydaiciui su sklandytuvu KPI-3 pavyko pakilti

net i 1750 m aukštį. Telgi, SDAALR Centro komiteto nutarimas atidaryti Kaune sklandymo stotį nebuvo atsiskirtinis. Tam buvo pagrindo, to reikalavo veiklaus darbo vairiavimas.

Iškart kilo klausimas — kas vadovaus naujajai sklandymo stotiai? Visų sportininkų ir aktyvistų nuomonė buvo vieninga — reikia prašyti vadovu būti Bronių Oškinį. Ir nors B. Oškinis tuo metu dirbo Petrašiūnų elektarinėje, buvo vertinamas ten kaip geras specialistas, vis tik sklandymo sporto labuijis sutiko. Instruktoriai pradėjo dirbti sklandytojas Z. Brazauskas, technikas — sklandytojas A. Arbačiauskas.

Pirmuosius veiklos metus naujoji sklandymo stotis pradėjo, turėdama tris sklandytuvus — BRO-9, KPI-3 ir BRO-11 bei mechaninį sklandytuvą išvilkvą. Jau po keleto mėnesių B. Oškinui, pučiant pietvakarių vėjui, su sklandytuvu BRO-9 virš Nemuno šlaito pavyko išsilikyti ore 6 val. 2 min. Šis skriekimo šlaitu rekordas nepagerintas dar ir dabar.

Ilgainiui, pagausėjus technikos, Kulautuvos pievoje pasidarė ankšta. Teko kurti ieškoti aikštėlės skrandymams. Buvo nusidanginta į Veprius, Alytų, o 1958 metais galutinai įsikurta netoli Birštono, Pociūnuose. Čia ir šiandien yra Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo bazė.

1963 metais sklandymo stotis buvo perorganizuota į aviacijos sporto klubą. Sportininkai gavo naujų sklandy-

tuvų, lėktuvų, kitos technikos. Į klubą kasmėt ateidavo vis naujų entuziastų — moksleivių, studentų, Kauno miesto įmonių ir gamyklių dirbančių, norinčių išmokti skrandytis sklandytuvu, šokinėti su parašiutu.

Per dvidešimt gyvavimo metų Kauno aviacijos sporto klubė išmoko skrandytis lėktuvalis ir sklandytuvalis daugiau kaip 600 sportininkų, o šokinėti parašiutu — beveik 1000 šio sporto entuziastų. Daugelis jų pasiekė didelio meistriškumo. Klubo auklėtiniai sklandytojai Stasė Sudeikytė, Regina Garmutė, Vytautas Šliumbas, Iakūnai Jonas Kavaliauskas, Pranas Vinickas, Jonas Bagdonas tapo Tarybų Sąjungos čempionais. Iš viso per šį laiką paruošta daugiau kaip 40 sporto meistrų ir apie 200 sporto teisėjų bei instruktorių visuomenininkų.

Dabar klubė aktyviai skaldo daugiau kaip 120 sklandytojų. Jų tarpe žalias rinktinės kandidatai R. Garmutė, V. Šliumbas, V. Sabeckis, R. Koronkevičius. Nemažiai ir parašiutininkų. O kai jie visi sueina į būrį kartu su pradedančiais ir veteranais, klubo narių susidaro beveik 360. Tai gražus skaicius.

Šiandien Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas, kuriam vadovauja šio klubo auklėtinis LTSR nusipelnelės treneris, sporto meistras Aleksandras Jonušas, garbingai fėsia žaunias darbo ir pergalių tradicijas, kuriomis pradžią davė pirmasis stoties vėrininkas (taip tada

vadinosi klubas) Bronius Oškinis. Tiesa, po jo kurių laikų klubui vadovavo Z. Brazauskas (dabar dirba Vilniaus aviacijos sporto klubo viršininku), K. Kaniauskas (dabar keleivinių lėktuvų lankūnas), o nuo 1963 metų klubo viršininko pareigos buvo patenkėtos A. Jonušui.

Per šį nedidelį laiko tarpą klubas išauga ir sustiprėja. Pociūnų skrandymų aikštėje įrengė pulkių bazę, pasištate didelį angara, kuriamo žemojimui sutalpinami visi sklandytuvai ir lėktuvai. Sportininkams ir instruktoriaiams pastatyti namukai, kuriuose jie gyvena vasarą, stovyklą ir varžybų metu. Čia dažnai rengiamos respublikinės ir sajunginės pirmenybės. Kalpik Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo bazėje vyko TSRS Tautų VI spar-takiados moterų sklandymo finalinės varžybos.

Gražių darbo laimėjimų klubas pasiekė todėl, kad čia yra susibūrė darnus ir labai darbštus kolektyvas. Nemažai aviacijos sporto veteranų, gerų savo profesijos meistrų, kaip sklandymo grandies vadus J. Kavaliauskas, parašiutinės grandies vadus V. Baliūnas, radioteknikas J. Valatka, aviatechnikas S. Pakrošnis, inžinierius J. Karkilius. Dideli klubo vadovybės pagalbininkai organizuojant treniruotes ir varžybas yra visuomenininkai V. Drupas, T. Koronkevičius, B. Šriubas ir daugelis kitų. Jie niekada neatsisako sėsti į lėktuvą ir buksyruoti sklandytuvus, padeda organizaciniame darbe.

Pradedant trečią dešimtm — pats brandžiausias metas. Tad norisi palinkėti Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo kolektyvui, sportininkams ir ateityje gausinti ir turtinti žaunias pergalių tradicijas, siekti naujų, dar didesnių laimėjimų.

Jonas BALČIONAS



Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo skrandymų aikštėje Pociūnuose

„BLANIKAS“ SU MOTORU



V. Baliunas ir V. Kensgaila prie naujojo motosklandytuvo

Praėjusių metų rugsėjo 24 d. Kauno Jono Žilburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome stovėjo paruošti startui lėktuvas JAK-12 ir sklandytuvus „Blanikas“. Prie komandinio punkto buvo susirinkęs nemažas žmonių būrys. Buvo ruošiamasi neeiliniam skridimui.

Startas... Abi mašinos greita vis greičiau rieda prieš vėją. Netrukus „Blanikas“ pats pakyla nuo žemės ir greitai pradeda kopti aukštyn. Lėktuvas vos spėja sekti paskui sklandytuvą. Taip prasidėjo motosklandytuvo LAK-6 skraidymų bandymai. Prienu eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos skraidymų bazėje Pociūnuose.

Motosklandytuvui reikalingas pakankamo galingumo, lengvas, ekonomiškas, nedidelis gabaritus ir pigus variklis. Prienečiai pasirinko VFR „Sportavia-Limbach“ firmos variklį SL-1700 E1, sukurtą automobilio „Volksvagen“ variklio bazėje. Išairios šio variklio modifikacijos plačiai naudojamos ne tik motosklandytuvų, bet ir lengvų mėgėjiškų lėktuvų statyboje. Tam, kad visapusiškai išbandyti gautą variklį skridimo sąlygomis, jį buvo nutarta įmontuoti „Blanike“.

Zinomas jau ne vienas sekmingas bandymas motorizuoti šį populiarų čekoslovak-

kišką sklandytuvą. Čekoslovakijoje buvo pastatyti net trys motorizuoti šio sklandytuvo variantai: XL-13M, XL-13T, L-13, o VDR firma „Sigmund-Flugtechnik“ neseniai sukūrė „Blaniko“ variantą su dvieju varikliais „Motor Blanik“ L-13-2M.

Tarybų Lietuvoje „Blaniko“ motorizuotą variantą Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukūrė žinomas sklandytojas ir laktūnas, nusipelnęs respublikos treneris, aviakonstruktoriaus Vladas Kensgaila, kuris įvairiais aparatais yra priskaidęs daugiau kaip 4000 valandų. Aviacinę veiklą jis pradėjo Šilutėje. Pastaruoju metu V. Kensgaila, dirbdamas Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje Prienuose, savo žinias ir patirtį perfeikia jauniems konstruktoriams.

Motosklandytuvo LAK-6, skirtingai nuo kitų motorizuotų „Blanikų“, variklis tvirtinamas ne iškeltas virš sparnų, bet priekinėje sklandytuvo dalyje. Buvo sukonstruotas variklio tvirtinimo rėmas, specialus variklio gaubtas, įrengta ugniai atspari perlvara. Uodegos ramstis pakeistas savaimė nusistatantiu ratuku, o liemens prieje įmontuotas nedidelis ištraukiamas ratukas, kuris kylančiant ir leidžiantis apsaugo propelerį nuo galimų išžiūmų. Be to, buvo įmontuota

aušinimo, kuro ir kitos sistemos bei papildomi valdymo įrengimai. Kuriant motosklandytuvą LAK-6 V. Kensgailai aktyviai talkininkavo gamyklos konstruktoriai K. Juočas, V. Lapėnas, šaltkalvis E. Rušėnas.

Pirmają skraidymų dieną LAK-6 išbandė trys pilotai: V. Kensgaila, V. Šliumbė, A. Jonušas. Motosklandytuvas lengvai kilo, gerai skrido, buvo paklusnus pilotui jį vairuojant. Variklis dirbo puikiai, be kaitimo ir vibracijų. Išjungus variklį, sklandytuvo pilotavimas nesiskyrė nuo prasto „Blaniko“ (bemotorio) pilotavimo.

TECHNINIAI DUOMENYS
LAK-6 — vienvietis eksperimentinis motosklandytuvas, sukurtas dviviečio metalinės konstrukcijos mokymo-lavimosi sklandytuvu L-13 „Blanik“ bazėje. Sparnai ir uodegos plokštumos liko be pakeitimų. Perdirbtą tiktą važiuoklę ir liemens priekį, kuriame įrengtas variklis su visomis reikalingomis sistemomis ir papildomais valymo prietaisais. Variklį galima iš jungti ir iš jungti ore.

Variklis „Sportavia Limbach“ SL-1700 E1 oru aušinamas, keturtaktis, keturių cilindrų, kurie išdėstyti poromis vienais priešais kita. Darbinis tūris — 1680 cm³, sau so variklio svoris — 73 kg, kuro sunaudojimas — 12 l/val. Didžiausias galingumas — 68 AJ, esant 3600 aps/min, nominalus galingumas — 60 AJ, esant 3200 aps/min. Kuro atsargos (48 litrai) užtenka keturioms skridimo valandoms.

Propeleris — 1,5 m diametras, dvimantis Hoffmann Ho-V 62. Jo mentės turi tris padėtis: startinę, kreiserinę ir flugerinę, naudojamą skrendimo metu.

Sparnų ilgis — 16,20 m, sklandytuvo ilgis — 8,70 m, sparnų plotas — 19,15 m², prailgėjimas — 13,70, tuščio svoris — 434 kg, skridimo svoris — 549 kg, ploto apkrovimas — 28,7 kg/m², galių apkrovimas — 8,1 kg/AJ, didžiausias greitis — 180 km/val (ši greitį riboja paties sklandytuvo atsparumas), kreiserinis greitis — 160 km/val, tūpimo greitis su užsparniais — 55 km/val, didžiausias kilimo greitis — 4 m/sek., didžiausia kokybė — 25, didžiausias aukštis — apie 3000 m, skridimo nuotolis — apie 600 km, išibėgėjimas kylant — 70 m, prabėgimas nutupus — 50 m.

V. MERIONAS

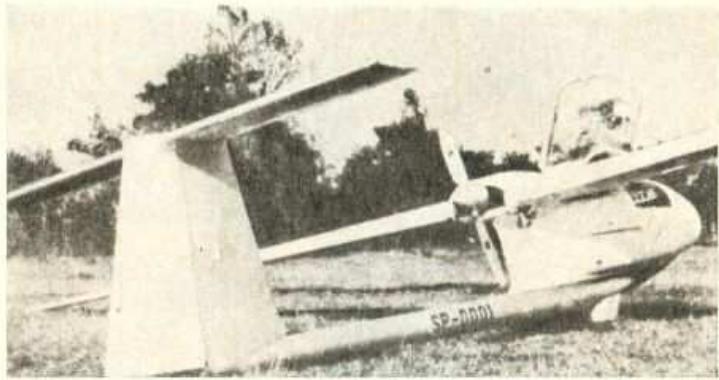


Padangėje motosklandytuvas „Blanikas“

O. KRYGERYTĖS nuotr.



Motosklandytuvas ASK-16



Motosklandytuvas SZD-45 „Ogaras“

MOTOSKLANDYTUVAI IR JŲ ATEITIS

Sukurti motosklandytuvą bandyta pačioje sklandymo sporto pradžioje dar 1923 m. Visi prieškarinio laikotarpio motosklandytuvai turėjo mažo galingumo stūmoklinius variklius. Dėl blogų savybių nebuvo galima išnaudoti kylančių oro srovų, o silpnai nepatikimi varikliai duodavo mažą skridimo greitį.

Motosklandytuvams buvo keliami reikalavimai, kad jie tiktų sklandytojų mokymui į lakūnus ir galėtų gerai skrieti su iš Jungtu varikliu. Varikliai turėjo užtikrinti savarančišką startą ir skridimą, kai nera kylančių oro srovų.

Neblogu galima laikyti lenkų konstruktoriaus A. Kocjanos motosklandytuvą „Bak“, kuris buvo išbandy-

tas 1937 m. Motosklandytuvo konstrukcija buvo artima sklandytuvų „Orlik“ ir „Mewa“ konstrukcijai. Tais pat metais buvo pastatytas antras „Bak“ egzempliorius.

Motosklandytuvo kūrimo idėja - neaplenkė ir Lietuvos. 1937 m. rugsėjo 21 d. buvo išbandytas konstruktoriaus Z. Rimšos motorizuotas sklandytuvas „Keva“, kurį Kaune pastatė G. Miliūnas. Sekančiais metais buvo pakeltas į orą konstruktorių A. Paknio ir A. Gyso kūrinys - motosklandytuvas „Termikas“.

Vienviečių motosklandytuvų, pastatytų iki 1940 metų, varikliai buvo 16-25 AJ galingumo. Išimtis — originalus anglų motosklandytuvas

„Karden-Baines“ su 9 AJ galingumo varikliu. Vėliau konstruktoriai pradėjo naujoti 25-40 AJ galingumo variklius.

Negalima pamiršti motosklandytuvų su reaktyviniais varikliais. Pavyzdžiu, 1940 metais sėkmingai skraidė S. Koroliovo motorizuotas sklandytuvas RP-318. Pokario metais, kai sparčiai tempais buvo kuriami turboreaktyviniai varikliai, kilo idėja juos panaudoti motosklandytuvuose. Tai įgyvendino žinomas turbojėgainiai kūrėjas lenkų kilmės prancūzas J. Kildovskis, pradėjęs bendradarbiauti su žinomu sklandytuvų konstruktoriaumi Mobusenu. Jie sukūrė specialų sklandytuvą CM8-R15, kuris pralenkė

visus lūkesčius: vietoj planuotos 85 kg statinės traukos, gauta trauka viršijo 100 kg, esant kuro sunaudojimui 1,05 kg/vál.

Motosklandytuvams ypač tinkā pulsuojančias reaktyviniai varikliai (PRV), kurie buvo sukurti dar 1930 metais. Viena pagrindinė priežastis, dėl kurios PRV naudojami motosklandytuvose, yra didelė jų statinė trauka, kas ypač svarbu startui ir kilmui į reikiamą aukštį. Žinomi keli motosklandytuvai, kurie turi ne vieną, o kelis tokius variklius. Štai pirmčiausia motosklandytuvas „Emouchet“ turėjo keturis pulsuojančius reaktyvinius variklius „Escalette“, pakabintus poro-

LIETUVIŠKI MOTORIZUOTI SKLANDYTUVAI

Sklandytuvų motorizavimas Lietuvoje vystėsi lygiagrečiai su bėmotorių sklandymo aparatu kūrimu. Mūsuose sklandytuvų kūrime darbavosi pavieniai konstruktoriai, dažniausiai geri sklandytojai — praktikai, pasižymintys kūrybiniu talentu ir darbščiomis rankomis.

Sklandytuvų motorizavimo pionierium Lietuvoje buvo karas lakūnas Vsevoladas Šenbergas, kuris 1922 metais sukūrė savotišką sklandytuvo motosklandytuvo —

lengvo sportinio lietuvių hibridą Š1 (apie jį plačiau buvo rašyta 1974 m. pirmame „Sparnų“ numeryje). Vėliau motorizuoti sklandytuvali Lietuvuje buvo statomi tik ketvirtojo dešimtmecio antrojoje pusėje. 1937 metais aviacijos inžinierius Zigmantas Rimša sukonstravo „C“ pilotų (baigusių sklandymo mokyklą) treniravimui skirtą vienvietį medinės konstrukcijos aukštasparnį monoplano „Keva“ (sutrumpintai — Kelių valdyba, nes statybos darbus

finansavo Susisiekimo ministerijos Kelių valdyba). Pagal brėžinius motosklandytuvas buvo pastatytas Lietuvos aeroklubo dirbtuvėse ir išbandytas 1937 m. rugsėjo 21 d. Vėliau „Keva“ perėjo aeroklubo nuosavybėn. Tų pat metų pabaigoje konstruktoriai ir sklandytojai Antanas Paknys bei Alfredas Gysas pradėjo statyti pušiai originalios konstrukcijos vienvietę, medinės konstrukcijos, aukštasparnį monoplano PAGY-II „Termikas“, skirtą skriejimui terminėse srovėse ir aukštajam pilotu. 1938 metais, atlikus daugelį sėkmingų skridimų, buvo nufarta „Termikas“ motorizuoti. Konstruktoriai, pasiskolinę iš aeroklubo variklių, įtaise jį sklandytuve.

Kokybiniu ir kiekybiniu požiūriu žymiai reikšmingesnis motorizuotu sklandytuvu statybos sajūdis prasidėjo

pokario metais, kada išaugo nauja sklandymo sporto entuziastų karta, turinti inžinerinių išsilavinimų.

Pirmasis tarybinis metais motosklandytuvas buvo sukonstruotas sklandytojo ir lakūno Vlado Kensgailos — tai vienintelis treniruočių aparatas „Zuvėdra“. Tada žis sklandytuvas buvo plačiai aprašytas žurnale „Modelist-konstruktor“. Savo medinėje konstrukcijoje (aukštasparnis monoplanas) autorius panaujojo kai kurias sklandytuvu A-2 dalis ir motociklo varikli. Su „Zuvėdra“ buvo daug ir sėkmingai skraidoma Silutėje. Pats konstruktorius atliko 42 kilometrų maršrutinį perskridimą. Neutrakus V. Kensgaila motorizavo ir treniruočių sklandytuvą KAI-12.

1964 metais panevėžiečių inžinieriai Petro Laurenčiko ir Sigito Noreikos buvo su-



Motosklandytuvas SF-25B „Falke“

mis po sparnais. Panašiai įrengta jėgaičių iš keturių PRV turėjo ir lenkų motosklandytuvas „Bocian-Puls“, išbandytas 1956 metais.

Naujas gaires motosklandymo vystymui davė Tarptautinės mokslinės techninės sklandymo organizacijos [OSTIV] X kongresas, vykęs 1965 m. Anglijoje. Jame buvo pateiktas FAI suformuluotas motosklandytuvo apibrėžimas, pažymėtas motosklandytuvo kūrimo tikslas ir būtinumas, pateikti nauji reikalavimai šiemis skraidymo aparatomis.

Pagrindinės motosklandytuvų kūrimo priežastys: ekonominis efektas, nes nereikia naudoti brangiai kai-

nuojančių lėktuvų-buksiruoju; techninis efektas, nes motosklandytuvų kūrimas skatina techninę pažangą, kurios dėka sklandymo sportas tampa prieinamas didesniams žmonių skaiciui.

1966 metais pasaulyje buvo tik apie 100 motosklandytuvų. Nefrukus prasidėjo audringas jų gamybos augimo laikotarpis. Pagal statistiką pusė motosklandytuvų yra vienviečiai. Du trečiajai (Sporavia RF3, RF-4) iš esmės yra lėktuvai su silpnais varikliais ir tik trečiasis — treniravimosi motosklandytuvas.

Didžiausia problema motosklandytuvų gamyboje šiuo metu, kaip ir anksčiau, yra varikliai. Pastaruoju metu suaktyvėjo lengvų aviacinių 10–70 AJ galimumo variklai.

lių gamyba, bet sukuri vienais atžvilgiais gerą, mažų gabaritų pigų ir ekonomiską variklį — sunkus uždavinys. Šiuo metu populiariausia yra automobiliniai oru aušinami „Volkswagen“ tipo varikliai. Kol kas per metus išleidžiamas ne ką daugiau kaip 200 specialių variklių motosklandytuviams.

Pastafytų arba ruošiamų serijinei gamybai motosklandytuvų pagrindiniai duomenys parodyti lentelėje.

Šiuo metu vystauja mišrios konstrukcijos iš medžio ir metalo pastatyti motosklandytuvių. Po jų eina medinės konstrukcijos, o plastmasiniai motosklandytuvių dar tik pasirodo. Reikia tikėtis, kad pastarieji greitai taps populiarūs kaip ir plastmasiniai sklandytuvių.

Vis dar mėginama panaujoti motosklandytuvams turboreaktyvinius variklius. Pažymėtiniai reaktyviniai motosklandytuvių: ūžicarų vienvietis „Prometheus-I“. dviviečiai — italių Caproni-Vizzola A-21 J „Calif“ ir amerikiečių IJ2-63 „Invicta“. Jų variklių trauka — 80–150 kg, aerodinaminė kokybė — 40–43.

Jaučiamā tendencija dviviečiuose motosklandytuvuose sodinti pilotus vieną šalia kita, kas leidžia naujoti vieną prietaisų lentą, palengvinia skridimą. Taip įrengti yra minėti „Invicta“ bei „Calif“, lenkų SZD-45 „Ogar“ ir kiti.

Šiandien motosklandytuvams konstruktoriai ir sportininkai skiria didelį dėmesį. Inž. V. MEKSRIONAS

KAI KURIE SERIJINIAI MOTOSKLANDYTUVAI

Eil. Nr.	Pavadinimas	Salis	Išbandymo data	Variklio galimumas (AJ)	Sparnų ilgis m	Sparnų plotas m ²	Tuščio svoris kg	Skridimo svoris	Maksimali kokybė	Mažiausias įtempiimas m/s	Didžiausias leidžiamas greitis km/h	Didžiausias kilimo greitis m/s	Isibėgėjimas	
Vienviečiai														
1. „BAK-II“	Lenkija	1938	32	12,2	13,2	207	325	19,2	1,5	152	2,5	70		
2. RF-4D	VFR	1967	40	11,2	11,2	265	390	20	1,3	140	7,5	130		
3. ASK-14	VFR	1967	26	14,3	12,6	230	360	28	0,75	140	2,5	230		
Dviviečiai														
4. SF-25 B „Falke“	VFR	1965	45	15,3	17,5	340	540	22	1,0	165	2,0	250		
5. ASK-16	VFR	1971	68	16,0	19,0	460	700	25	1,0	150	2,5	230		
6. SSV-17 „Air Tramp“	VFR, Jugoslavija	1972	60	17,0	18,47	428	668	29	0,85	250	3,2	250		
7. SZD-45 „Ogar“	Lenkija	1973	68	17,5	19,1	470	700	27,5	0,96	180	2,8	200		
8. „Kora-1“	VFR	1973	65	18,0	19,44	470	700	31,4	0,76	205	3,0			

kurtas dar vienas motorizuotas sklandytuvas „Lietuvos pionierius“. Tai buvo pirmasis mūsų šalyje sukonstruotas ir pastatytas dviviečių motosklandytuvas. Jis taip pat plačiai buvo aprašytas žurnale „Modellist-konstruktör“. Panėvėžyje su „Lietuvos pionierius“ buvo atlikta nemaža sėkmingsčių startų.

Tais pat metais buvo atlikti pirmieji bandymai inžineriaus Romo Békštės sukonstruotu vienviečiu eksperimentiniu-treniruočiu motosklandytuvu RB-13 [aukštąsparniu monoplano].

Kitiems lietuviškiems motosklandytuvams vėliau nebuvovo lemta pakilti į orą. Dėl jų priežascių jie liko tik brėžiniuose. Tai šiauliaičio Petro Motiekaičio modernių formų vienvietis motosklandytuvas MOTI-4, su motociklo varikliu, ir Broniaus Oškynio suprojektuotas dviejų

variantų [vienvietis ir dviviečis] motosklandytuvas BRO-15, kuriame buvo numatyta įrengti importinius specialius variklius „Limbach“.

Sparčiai modernėjant avia-

cinei technikai, Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje numatyta pradeti nūdienių formų plastmasinio motosklandytuvo projektavimą. Tai turėtų būti ne tik naujas kokybinis šuo-

lis lietuviškų motosklandytuvų konstravimo srityje, bet ir naujovė tarybinių šios rūšies skraidymo aparatu kūrimo baruose.

V. JURAITIS

LIETUVIŠKOS KONSTRUKCIOS MOTORIZUOTI SKLANDYTUVAI

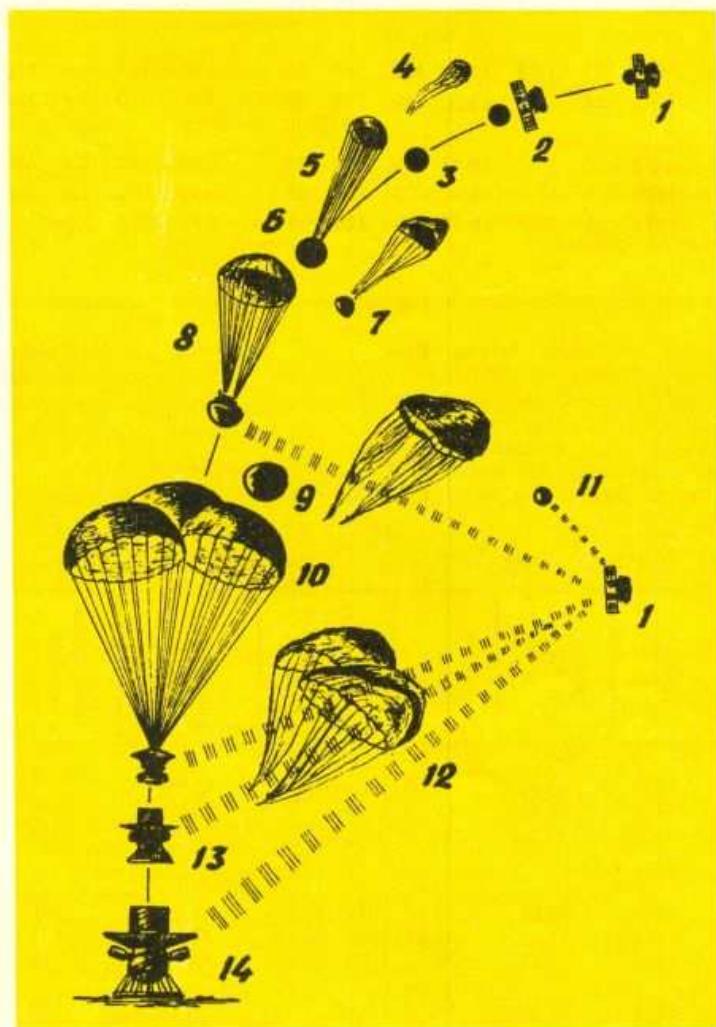
Eil. Nr.	Sklandytuvo pavadinimas	Konstruktorius	Metų	Sparnų ilgis m	Sparnų plotas m ²	Variklio pavadinimas	Galingumas AJ	Didžiausias greitis km/v
1. Š-1	V. Šenbergas		1922	12,00	16,20	Excelsior	15/10	
2. „Keva“	Z. Rimša		1937	11,60	12,80	Scott	28/25	90
3. PAGY-II „Ter-mikas“	A. Paknys A. Gysas		1938	14,00	14,00	Blackburn	24/18	120
4. „Žuvėdra“	V. Kensgalla		1960	13,05	16,13	Irbit M-72	22	110
5. KAI-12	V. Kensgalla		1962	13,42	20,20	Irbit M-72	22	100
6. „Lietuvos pioniarius“	P. Laurenčikas S. Noreika		1964	13,42	20,20	Irbit M-62	30/28	90
7. RB-13	R. Békštė		1965	12,32	11,30	I2-57	15	120

Balandžio 12-oji — Kosmonautikos diena

KOSMINĖS TRASOS — MOKSLO IR DRAUGYSTĖS KELIAI



Jurijus Gagarinas



Dar taip nesenai skridimą į kosmosą įsivaizdavome kaip fantastiką. O kai 1957 metų spalio 4 dieną iš kosmoso atskriejo radijo signalai, kuriuos siuntė skrisdamas kosminę orbitą pirmasis pasaulyje dirbtinis Zemės palydovas, paleistas iš tarybino kosmodromo, — tai buvo laikmečio senasacija.

I žmonijos istoriją, kosmoso įsisavinimo istoriją įrašyta diena, kurią prieš penkoliaka metų pažymėjo Jurijus Gagarinas, pirmasis pasaulyje 1961 metų balandžio 12 dieną pakilęs į kosminę erdvę ir apskriejės Zemę. Tai buvo naujos kosminės eros pradžia, žmogaus geniaus, tarybiniuo mokslo pergalė.

„Pirmasis dirbtinis Zemės palydovas, pirmasis žmogaus skrydis į kosmosą, pirmasis išėjimas į atvirą kosminę er-

vę, pirmosios Mėnulio nuotraukos ir dirbtinis Mėnulio palydovas, pirmasis kosminiu laivu susijungimas orbitoje ir pirmasis žmogaus išsilaipinimas Mėnulyje, pirmasis... Šiandien visa tai atrodo kasdieniška, suprantama.

Kai praėjusių metų vasarą tarybiniai kosmonautai ir amerikiečių astronautai, pirmą kartą pasaulyje pakilę iš skirtinguose Zemės pusrytėliuose esančiu kosmodromu, sujungė erdvėje kosminius laivus „Sojuz“ ir „Apollo“ ir paspaudė vieni kitims ranką, šis tarptautinio ekipažo bendras skrydis tarsi atvėrė naujus vartus — kosmosas tapo ne tik naujų mokslo laimėjimų, bet ir draugystės, tarptautinio bendradarbiavimo arena. Tai patvirtina išvesti į kosminę orbitą aplink Zemę palydovai serijos „Interkosmosas“, MAS-2

VIRŠUJE — gairelė su „Veneros-9“ nuleidžiamojo aparato atvaizdu; **KAIRĖJE** — stoties „Venera-9“ aparato nusileidimo schema: 1. Tarplanetinė automatinė stotis „Venera-9“, 2. Nuleidžiamojo aparato atskyrimas nuo stoties „Venera-9“, 3. Ballistinis leidimasis jėjus į Veneros atmosferą, 4. Ištraukiamasis parašiutas, 5. Atlenkimo parašiutas, 6. Ištraukiamoji ir atlenkimo parašiutų išskleidimas, 7. Viršutinio žiluminės apsaugos apvalkalo atlenkimasis, stabdymo parašiutų išskleidimas, informacijos perdavimo pradžia, 8. Stabdymo parašiutės, 9. Apatinio žiluminės apsaugos apvalkalo atskyrimas, 10. Stabdymo parašiuto atskyrimas ir pagrindinio parašiuto išskleidimas, 11. Zemė, 12. Pagrindinio parašiuto atskyrimas, 13. Leidimasis aerodinaminiu stabdymo įrenginiu, 14. Nusileidi mas

[prancūzų], „Ariabada“ [Indijos] ir kiti. Vien tik 1975 m. iš tarybinių kosmodromų paleista daugiau kaip 110 skraidančių kosminiuosius aparatus, tarp kurių 83 dirbtiniai palydovai „Kosmosas“, o devintame penktmetėje į kosminės orbitas buvo išvesta apie 500 aparatus.

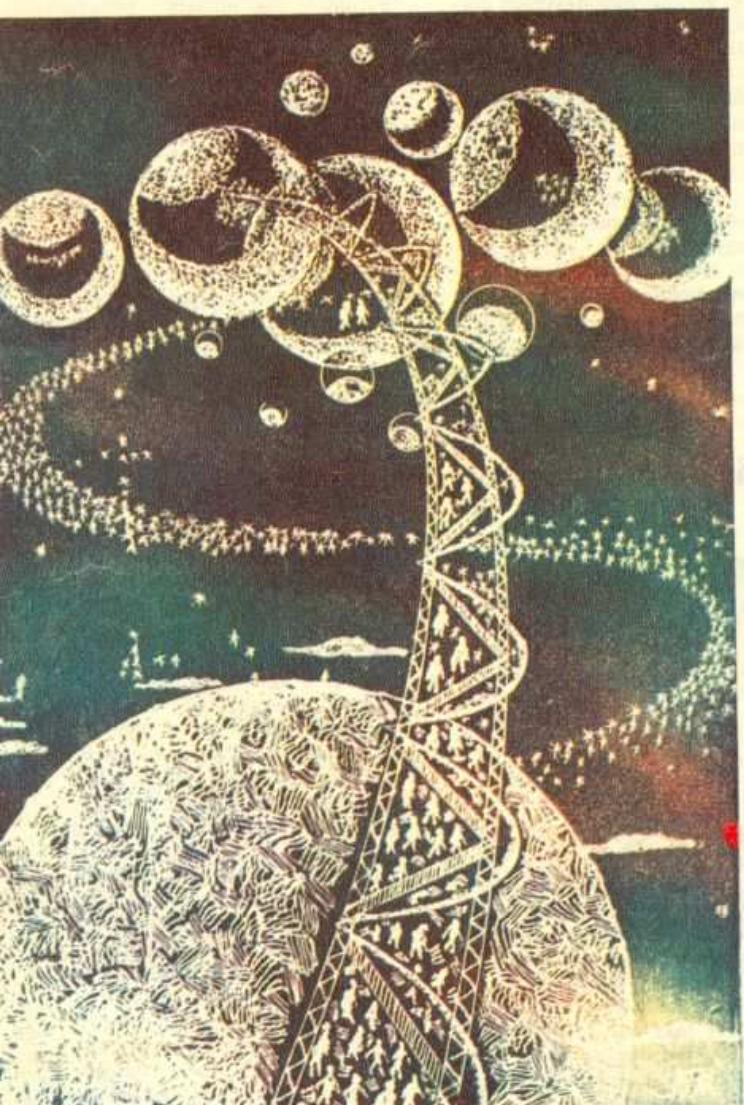
Gal todėl dabar jau neseniai tai, kad kosminiuose laivuose įrengta mokslinė aparatūra, sukurtą daugelio šalių technikų ir mokslininkų.

O žmogaus mintis vis toliau skverbiasi į kosmoso paslaptis. Aušrinė žvalgždė, amžius buvusi paslaptinga, dabar jau atskleidė savo „veidą“. Praėjusių metų spalį tarybinės tarptautinės stotys „Venera-9“ ir „Venera-10“, paleistos iš Žemės, sėkmingesnai įveikė kosminę trasą ir pasiekė Veneros planetą. Mokslinių stotyčių nuleidžiamieji aparatai nusileido Veneros paviršiuje 2200 km

atstumu vienas nuo kito ir perdavė į Žemę Veneros planetos paviršiaus panoramines nuotraukas. 65 minutes buvo fotografuojama Venera. Tuo metu temperatūra planetos paviršiuje buvo 465 laipsnių Celsius, spaudimas — 92 atmosferos, vėjo greitis — apie 3,5 metrų per sekundę.

I Venerą buvo nugabentos gairelės su V. Lenino bareljefu ir TSRS herbo bei stoties „Venera-9“ nuleidžiamomo aparato atvaizdais.

Nauja tarybinio mokslo pergalė tiriant planetas, pasiekta baigiamaisiais devintojo penkmetelio metais, tarsi apvainikavo tą didelę tarybinės liaudies kūrybinę jėgą ir galia, vykdant partijos iškelius komunizmo statybos uždavinius. Tai buvo mūsų šalies mokslininkų, konstruktorių, inžinierų, technikų, darbininkų dovana TSKP XXV suvažiavimui.



Žvaigždes...

S. POVILAIČIO piešiniai

RUOŠIANTIS TARNYBAI TARYBINĖJE ARMIOJOJE

dury, pūsteli tyro oro bangą. Po sekundės — kitos padangėje suboluoja balti kupoai...

Gržta po šuolio vaikinai truputį pavargę, bet laimingi. Išnyko visos abejonės, grandies vadas ir instruktoriai — palenkinti. Jų triūs atnešė vaikinams pirmojo šuolio džiaugsmą, pasitikėjimą savimi. Ateityje dar reikės atlirkelis šuolius, bet tai jau bus iprasti treniruočių šuoliai.

Ne vienas Vilniaus respublikinio aviacijos sporto klubo auklėtinis, gavęs pirmuosius įgūdžius parašiutinėje grandyje, puikiai atlieka tarnybą Ginkluotosose Pajėgose, kaip tik desantiniuose daliniuose. Tai buvęs parašiutinės grandies instruktorius Rimas Kriukelis, parašiutininkai Rimas Maciulevičius, Anatolijus Litvinas ir kiti. Jais patenkinti vadai — tai stropūs, užsigrudinę karai, kovinės ir politinės parengties žymūnai. Savo ruožtu, tarnaujantys desantiniuose daliniuose jaunuolai, nepamiršta pirmųjų žingsnių aviacijos sporto klubė. Baigę tarnybą, daugelis gržta į klubą ir toliau nesiskiria su parašiutu, siekia meistriškumo parašiutiniam sportui. Štai praėjusiais metais, atlikę karinę tarnybą Tarybinės Armijos oro desantininkas, parašiutinio sporto meistras Stasys Dukelis.

Kad jaunuolai sugebėtų atlirkoti pirmąjį šuolių su parašiutu, specialiame treniruoklyje praeinamas, taip vadinamas, antžeminis paruošimas, t. y. imituojamas pasiruošimas šuoliui nuo to momento, kai parašiutininkas ilipā į lėktuvą, ir šuolio atlikimas iki to momento, kol paliečia kojomis žemę. Išsavinti šias žinias padeda instruktoriai Zigmantas Verinis ir Ričardas Ulevičius. Tiki po to, kai speciali komisija gerai įvertina jaunuolių žinias, leidžiama atlirkoti pirmąjį šuolių parašiutu.

Ir štai šuolių diena. Jaunuolai, atidžiai išlaikę parašiutinės grandies vado, lakūno Leonido Trukšino nurodymus, sėda į lėktuvą. Jaudinasi truputį jaunuolai, — juk netrukus jie pajus tai, apie ką neseniai tik svajojo. Atsiveria

Respublikos aviacijos sporto klubai atlieka didelį darbą, puoselėdami jaunimo meilę aviacijai, padėdami pasirosti žaukiamojo amžiaus jaunuoliams tarnybal Šalies Ginkluotosose Pajėgose, pasirinkti megiamą specialybę. Ir malonu, kad daugelis vaikinų lieka aviacijos sportininkų gretose. Tai — dar vienas ryškus štrichas, kuris, kaip ir gražios sportinės pergalės, žymi mūsų aviacijos sporto klubų veiklos rezultatus.

S. CIVILIS,
kandidatas į TSRS
sporto meistrus

ČEMPIONAS

Sportiniai lėktuvai vienas po kito palengva kopė aukštyn. Kai lėktuva nuo žemės skirdavo geras kilometras, jis pradėdavo pašelusių padangės karusele.

Tą dieną Romo Aleksiejus eilė skristi buvo kažkur antrojo dešimtuko viduryje. Jis sėdėjo nugara atsišliejė į komandinio punkto mašinos ratą, retkarčiai apžvelgdamas padangę, kur pilotavo jo būsimieji varžovai. Jo ramus živilgsnis vis įsmigdavo į rankose laikomą popieriaus lapą su jmantriu pilotažo figūrų piešiniu.

Po poros dienų turėjo prasidėti atsakingos varžybos.

Ne kartą teko matyti jauno lakūno darnų pilotažą. Stebint šią virtuozišką žmogaus ir lėktuvo akrobatinę, labai kniečėjo visą tai pajusti savo kaičiu, kad po to galėtum palyginti, kuo skiriasi aukštasis pilotažas ore nuo to, kurį mes matome, būdami žemėje.

Ir štai su skraidymu vadovybe sutarta — seguosi parašiuto diržus. Lėktuvas, valdomas Romo, pajuda į priekį, ir žemė, pavirtusi žalia mir-

gančia juosta, greitai tolsta nuo mūsų.

— Aukštis — tūkstantis metrų, leiskite pradėti, — praneša lakūnas skraidymu vadovui.

Mostas sparnais, ir mūsų lėktuvas sminga žemyn. Kūnas pasidaro tarsi žvininis. Tamsėja akyse. Nelauktai užgriuves kūnų svoris dingsta. Mes — nugarinėje padėtyje. Rankos instinktyviai ieško už ko nusitverti. Atrodo, išlēksių žemyn galva. Tuo metu lėktuvas verčiasi per sparną. Žemė ir dangus vėl užima įprastą padėtį. Vėl smingame žemyn. Perkrovimai, atrodo, sukausto ne tik kūnų, bet ir mintis. Štai lėktuvas lyg grąžtas, sukdamas apie savo išilginę ašį, sminga į nemafomą oro sieną, mane mėtydamas nuo vieno borto prie kita.

Figūros keičia viena kitą taip greitai, kad ne visada spėjti suvokti, kas darosi. Lakūno judesiai greiti ir tikslūs, nuo kurių tai artėdama, tai nutoldama verčiasi žemė, svyruoja ir blaškos dangus.

Pla, pla, pla — palengva sukasi propelerio diskas. Lėk-

tuvas dabar kniumba nosimi žemyn, ir mes krentame sukdamesi. Suktukas! Ta baisioji figūra, į kurią aviacijos apyaušryje pakliuvę pilotai, nežinoję, kalp iš jos ištrūkti, savo skraidymu karjerą baigda-vo kartu su gyvenimu.

— O jeigu ir dabar... — šmesteli pasalūnė mintis. Tuo momentu lakūnas suframdo sukimąsi. Lėktuvas dar kuria laiką sminga žemyn. Po to, nubréžęs horizontalią aštuoniukę, išleidžia ratus. Artėjame prie žemės.

— Na kaip! — girdžiu ramy lakūno balsą.

— Gerai, — atsakau ir galvoju: „Ko reikia, norint išmokti taip skraidyt!” Prisimenu popietę Paluknyje. Skraidymu alkštéléje netoliiese mano „Fokos”, su kuria tik ką gržau iš skridimo, į žolę šlumštéléjo „Blanikas”, iš kurio iššoko sklandytojas Algimantas Miklaševičius. Pirmoje sklandytuvu kabinoje sėdėjo nematytais vaikinas. Kada sklandytuvus sustumėme į angara, ir vaikinas pradėjo darbuotis prie čia nesenai atsuradusio deltaasparnio, sužinojau, naujokas ne šialp sau padangės mėgėjas, o respublikos aukštojo pilotažo čempionas Romas Aleksiejus. Pamažu mezgési kalba. Pasirodo, svajonės pradžios, atvedusios šį jaunuolį į sportinius aerodromus, reikėtų ieškoti Anykščiuose. Čia, Šventosios pakrančėje, Romas su savo bendraamžiais iš Kurklių gatvės pirmą kartą pajuto

skridimo džiaugsmą. Tiesa, tada jie ne patys skrido, o skrido jų padarytas aitvaras. O kiek būdavo džiaugsmo, kai virš Anykščių pasigirdavo lėktuvu ūžesys. Tada vaikai ilgai lėktuvą lydėdavo akimis. Vieną dieną nedidelis lėktuvas praskrido taip žemal, kad atrodė ne tik oras, bet ir medžių lapai virpa nuo jo gaudesio. Valkai, kurių būryje buvo ir Romas, pasileido į jkandin. Bet lėktuvas gretai dinga už „Spartako“ fabriko pastato ir nutilo. Kai vaikai nubėgo ten, lėktuvas jau vėl dūmė pieva į priekį ir netrukus išnyko už miško. „Ligonij išvežė“, — kalbėjo žmonės.

Romui nepasisekė prisiliesti prie tos išsvajotos skraidančios mašinos, pažvelgti į laukus iš arčiau. Vėliau, lankydamas J. Biliūno vidurinę mokyklą, jis sužino, kad prie pionierių namų yra aviamodelizmo būrelis. Tuoj atsiduria ten. Būrelį vadovavo prisiekęs aviamodeliuotojas A. Kovaliūnas. Šis mažųjų bičiulius savo optimizmu ir aviacinėmis žiniomis užkrėtė ne vieną anykštėnų. I būrelį jis pakvietė ir Romą. Vaikinui čia buvo be galo įdomu. Statydamas aviamodelius jis daug sužino naujo apie aviaciją, išmoksta savarankiskai dirbtis. Vaikai, globojami patyrus vadovo, ne tik konstruoja aviamodelius, bet surenčia ir mokomajį sklandytuvą. Deja, juo skristi Romui netenka. Nelauktai jį užklumpa liga.

PASAKOJA AVIACIJOS SPORTO VETERANAI

AUKŠTOJO PILOTAŽO PRADŽIA LIETUVOJE



„Meteoras“ atlieka figūras

Aviacijos metraščiai byloja, kad 1913 metais rugsėjo mėn. 1 ir 21 dienomis prancūzas Pegu su Blerio lėktuvu (variklis — „Gnome“, 50 AJ) pirmasis ore ēmė „išrašinėti“ įvairias figūras: užplėšdavo lėktuvo nosį ir versdavosi per sparną žemyn, atlikdamas kažkā panašaus į nūd'enos persivertimą, susukdavo statinę, apsukdavo lėktuvą aplink išilginę ašį, išbrendavo statmenoje plokštumoje S raidę, ir net skraidė aukštyn ratais,

kybodamas žemyn galva apie minutę. Tais pat metais pašaulis išgirdo ir apie kito drąsuolio rusų lakūno P. Nesterovo figūrą — mirf'ės kilpą. Netrukus Pegu ēmė tą kilpą demonstruoti Europos mieguose, kas nepaprastai domino žiūrovus. Akrobatinis skraidimas tapo aviacijos švenčių svarbiausiu numeriu. 1914 metais Europoje jau buvo 50 lakūnų, sugebantų darstyti kilpas ir kitas figūras. Lietuvoje pirmą kilpą su

lėktuvu Fokker D VII 1920 metais gruodžio 11 d. virš Kauno atliko dvidešimtmetis pilotas Jurgis Dobkevičius.

1922 metais buvo surengti pirmieji aukštojo pilotažo kurso, kuriuos, skraidydami su vienviečiu Fokker D VII, baigė šeši lakūnai. To meto pilotažo kompleksas buvo nedidelis: kilpa, suktukas, persivertimas, imelmanas (puskilpė aukštyn).

Kauno aeroklube pirmoji civilinių lakūnų grupė (4 žmo-

nės), išmokus skraidytį 1929—1930 metais, apie aukštajį pilotažą neturėjo jokio supratimo, nes jie mokėsi dviviečiais „Albatrosais“, kurie akrobatiniam skraidymui netiko. Tik kai buvo gautas dvivietis, aukštasparnis, turintis 60 AJ galingumo variklij, ANBO-II, sukonstruotas ir pastatytas Kaune 1927 metais, vėl buvo prisimintas figūrinis skraidimas, nes su šiuo mokomoju lėktuvėliu buvo leidžiama daryti elementariąs figūras. 1934 metais, beruošiant frečiąją lakūnų laidą, kuriai jau buvo privalonės ir figūravimas, studentas V. Juodis su ANBO-II, išvedės statmenai lėktuvą iš suktuko, netikėtai padarė puskilpę žemyn ir lėktuvą paguldė ant nugaros. Sitokiam „nugariniam“ pilotažui lėktuvas nebuvo apskaičiuotas. Po kelių sekundžių, skrendant aukštyn ratais, ANBO-II sparnai sulūžo. Su juo skridęs šešiolikos metų moksleivis J. Steikūnas išsi-

Gydytojų sprendimas nedžiuginantis. Romą pradeda persiekti mintis, kad su aviacija reikės atsiuveikinti, nesėpus jos gerai pažinti.

Nors ir nelabai realios atrodo dabar svajonės apie padangę, bet jis kiek galėdamas stengiasi kuo daugiau supinoti aplie léktuvus ir juos valdančius žmones.

Pagaliau ateina diena, kai Romas vėl gržta į mokyklą. Baigęs vidurinę, įstoja į Vilniaus Valstybinį V. Kapsuko universitetą studijuoti fiziką. Tuo pačiu metu Vilniaus aviacijos sporto klube pradeda užsiiminti aviamodelizmu. Anykščiuose įgytos žinios, ikgūdžiai čia labai praverčia. Nestinga jam ir atkaklumo. Kaskart vis geriau skrenda Romo modeliai treniruotėse ir varžybose. 1971 m. startuodamas su savo porininku V. Markevičiumi respublikinėse pirmenybėse greičio modelių klasėje jis tampa respublikos čempionu. Tokią pat pergalę pasiekia ir sekanciais metais.

Statydamas aviamodelius R. Aleksiejus nuolat galvoja ir apie tikrus léktuvus. Tik nerima kelia sveikata. Bet studento Romo dienovarkėje dabar nemažai vienos skiriama fiziniams pasiruošimui. Reguliari mankšta, bėgimas, gimnastika su hantelais palengva daro savo. Po kurio laiko gydytojai nebeturi priekaištų vaikinui. Jis pagaliau priima mas į sostinės aviacijos spor-

gelbėjo parašutu, o pilotas V. Juodis, per vėlai pasinaudojės parašiuu, užsimušė.

Mūsų pilotažininkai vėl sukruto figūruoti, kai aeroklubas įsigijo anglų gamybos mokomajį treniruočių léktuvą Havilland „Moth“. Su juo buvo daromos tos keturių klasinių figūros, žinomas jau dvidešimt metų. Skraidymo lygis dar ügtelėjo, kai atsirado antras, tobulesnis léktuvas Havilland „Tiger-Moth“. Jis turėjo papildomą mažytį benzino bakelį, su kuriuo buvo galima skraidyti aukštyn ratais.

Atėjo eilė ir „milimetriam pilotažui“. Tam buvo naudojami trys „havilandai“, pavadinči lietuviškais vardais — „Karvelis“, „Kregždė“ ir „Kovas“. Tarp jų sparnų buvo rišamos guminės virvutės, papuoštos vėliavėlėmis. Programa — pakilti darnioje rikiuotėje, padaryti, nenutraukiant guminės virvučių, tris

to klubo būsimųjų lakūnų sportininkų būrį.

Instruktoriai neturi vargo su juo. Romas gerai susipažinės su aviamodelizmu ir, anot jo paties, išmokes skristi minlyse, nesunkiai perpranta léktuvą.

Ir štai pirmasis — savarankiškas skridimas — léktuvu Z-326. Po to sekė kiti, vis įdomesni, sudėtingesni startai. Kai instruktoriaus J. Narbutis pirmą kartą parodė, kaip atliekamas aukštasis pilotažas, Romui, kaip ir daugeliui, atrodė, kad tai išmokinė bus sunku. Iš pradžių jis gerokai kamavo perkrovimai. Norint sumažinti jų poveikį, teko naudoti net specialų diržą.

Nuolatinį treniruočių dėka léktuvas vis labiau pradėjo paklusti piloto valai. Dabar Romas su jam būdingu atkaklumu stengiasi perprasti sunkiai „sugaunamas“ aukštajo pilotažo paslaptis. Aerodrome jis dažnai stebi geriausiu respublikos lakūnų, daugkartinių prizininkų ir čempionų J. Bagdoną, Z. Polinauską, V. Drupą, P. Vinicką ir kitų treniruotės.

Romas atkakliai dirba ne tik padangėje, bet ir ant žemės: analizuoją savo ir draugu skridimus, kartu su treneriu taiso klaides. Meistriskumas pastebėtai auga. 1973 metais Romas pirmą kartą dalyvauja respublikinės léktuvų sporto pirmenybėse. Savita skridimo maniera ir tikslumu jis at-

kilpas, eilę posūkių ir vėl nutūpti.

1938 metų vidurvasaryje mūsų aeroklubas pirko figūravimui léktuvą „Bucker 133-Jungmeister“, kurio prototipas buvo pasirodęs prieš trejus metus ir pagarsėjęs tarptautinėse pilotažo varžybose. Su 160 AJ žvaigždiniu varikliu, pilotažui parengtas ir sveriąs tik 585 kilogramus, šis mažų gabaritų léktuvas su 160 AJ galingumu žvaigždiniu varikliu buvo geras akrobatiškiam skraidymui, ypač atliekant nugarines figūras. Penkiolikos minučių trukmės pilotažinė skridimo programa „falpindavo“ net iki 45 įvariuosius figūrus.

Naujasis aukštasis pilotažo léktuvas buvo pavadinamas „Meteor“ ir savo šmaikštumu, jėgos pertekliumi bei padidumu buvo vertas šio varado.

1938 metų vasarą Kaune surengiamos pirmosios léktuvų sporto varžybos, kurių programoje buvo 300 kilometrų



R. Aleksiejus

kreipia šio sporto specialistų dėmesį. Jauno lakūno sugerbėjimus pripažįsta ir tituluoti asai. Iš dvidešimt vieno dalyvio Romas surenka daugiausia taškų ir tampa respublikos čempionu. Tai jauniausias léktuvų sporto respublikos čempionas! Be to, šiose varžybose jis įvykdė ir TSRS sporto meistro normatyvus.

Vis dažniau R. Aleksiejaus pavadę sutinkam tarp varžybų prizininkų. Netrukus jis pakviečiamas į savo klubą dirbtį instruktoriumi. Mokydamas skraidyti kitus, jis nuolat tobulina ir savo meistriškumą. Tai greit pastebi treneriai. Romas pakviečiamas į aukštajo pilotažo lakūnų respublikos rinktinę. Ir ką gi, rinktinės trenerio vilčių jis neapvylė. TSRS Tautų VI spartakiados aukštajo pilota-

žo finalinėse varžybose bendroje įskaitoje Romas užima antrą vietą, o skrisdamas maršrutą, finišuoja sekundės tikslumu. Už šį skridimą jis apjuosiamas Tarybų Sąjungos čempiono juosta. Tai buvo pergalė, prie kurios lakūnas atkakliai, žingsnis po žingsnio artėjo daugelį metų, tai pergalė, kurios, anot jo trenerio S. Mačiako, be talento vien darbu nepasiekė.

Šiuo metu Romas Aleksiejus — civilinio oro laivyno lakūnų mokylos kursantas. Gal būt, netrukus léktuvu keleiviai pagarbiu žygisniu lydés prie šturvalo sėdintį lakūnų, net neįtardami, koks nelengvas buvo jo kelias į padangę. Tik Romo draugai žinos, kad šiame nelengvame kelyje jį lydėjo ryžtas ir didelė meilė aviacijai.

J. AUKŠTAITIS

skridimas maršrutu Kaunas — Jurbarkas — Panevėžys — Kaunas. Jose dalyvavo šeši lakūnai sportininkai.

Po perskridimo tie patys sportininkai rungtyniaovo ir figūriname skridime. Programoje buvo privalomas pilotažas [kas greičiau atliks nurodytias figūras] ir laisvas pilotažas [kas daugiau padarys figūrų]. Figūriname skridime dalyvavo 5 piloto. Per 10 minučių privalomo pilotažo figūras [suktuką, lėtą statinę kairėn, pervirtimą kairėn, statinę dešinėn, pervirtimą dešinėn, kilpą, puskilpę] geriausiai atliko J. Dovydaitis (81 tsk.).

Laisvam figūravimui J. Steikūnas pateikė 24 figūras ir per nustatytą 15 minučių laiką jas atliko. J. Dovydaitis pateikė 48 figūras, padarė 39.

Bendroje įskaitoje šiose figūravimo varžybose nugalėjo J. Dovydaitis — 596 tsk.

1939 metais Kaune įvyko Pabaltijo figūrinio skraidymo varžybos, kuriose dalyvavo ne

tik mūsiškiai, bet ir latviai, esant bei suomiai. Pirmą vietą užėmė Lietuvos komanda, antrą — estai, trečią — suomiai. Latviai pilotažė nedalyvavo, nes neturėjo tam tinkamo léktuvo.

Kasmetinių pilotažo varžybų Lietuvoje dėl ribotų aeroklubo lėšų nebūdavo. Pilotažui aeroklubas teskirdavo pusvalandį į savaitę. Prieš tai, beje, reikėdavo pavežioti léktuvu keleiviui, kurie už pasiskraidymą mokėdavo. Šios pajamos kiek papildydavo visada pustuštę aeroklubo kasą. Reikia džiaugtis, kad nūnai Tarybų Lietuvos aukštajo pilotažo meistras turi atskirus klubus, daug specialių léktuvų, o varžybose dalyvauja keletą sykių per metus, rungtyniauja respublikinėse ir žaliavės pirmenybėse. Labai išaugo ir sportininkų meistriškumas. Tai ryškiai rodo Tarybų Lietuvos aukštajo pilotažo meistrų iškovoti TSRS čempionų ir prizininkų medaliai.

Jonas DOVYDAITIS

VIRŠ KOPŲ „BORUŽĘ“



Konstruktorius B. Oškinis pasiruošęs skridimui su „Boruže“



Nuostabus Nidos kopų grožis. Kai žvilgsnis užkliliūva už šiu gelsvo smėlio kalvą, norisi ten pavuoti pačiam.

Praėjusį metų rugsėjo dvi-dešimt antrąjį prie Sklandytųjų kopos susirinko gausus būrys Nidos gyventojų, poilsiautojų, kelios dešimtys moksleivių. Visi laukė konstruktorius Br. Oškinis naujo sklandytuvo pirmojo skrydžio.

Jeigu iki šiol kiekvienam čia atvykusiam apie skrydžius primindavo tik Sklandytųjų kopos pavadinimas, tai tadien, po daugelio metų, čia vėl pasirodė sklandytuvai...

Bronius Oškinis, kaip ir daugelis mūsų sklandymo veteranų, skraidė sklandytuvu nuo Nidos kopų dar prieš karą, vėl sugrįžo čia. Ir ne tuščiomis — jis atsigabeno savo paties sukonstruotą ir pastatytą vandens sklandytuvą „Antelė“. Kaip tik šiuo sklandytuvu Nidos ir Palangos moksleivai, susibūrė „Vėtrungės“ jachtklube į jaunuju sklandytųjų būrelį, praėjusi vasarą pradėjo mokyti skraidyti. Dar daugiau. Atostogų metu jaunieji entuziazmai padėjo Br. Oškininiui statyti dar vieną jaunesniems skirtą sklandytuvą „Boružę“.

Ir štai rugsėjo 22-ąją čia margaspalvis sklandytuvas buvo „užkeltas“ ant aukščiausios Sklandytųjų kopos keteros ir paruoštas pirmajam skrydžiui. Iš pradžių skrido pats konstruktorius.

Pagalbininkai, pasiskirstę į dvi grupeles, iš visų jėgų iš-

tempė virvę, ir sklandytuvas, pajudėjęs į priekį, lengvai pakilo į orą. Jis praskrido virš susirinkusių galvų ir grakščių vėl nusileido ant kopos.

Kai po sėkmingo skrydžio keletą kartų įvyko liudininkų ant rankų energingai pamėtytas Br. Oškinis vėl pasiekė kojomis žemę, jis atsiduso su neslepiamu džiaugsmu.

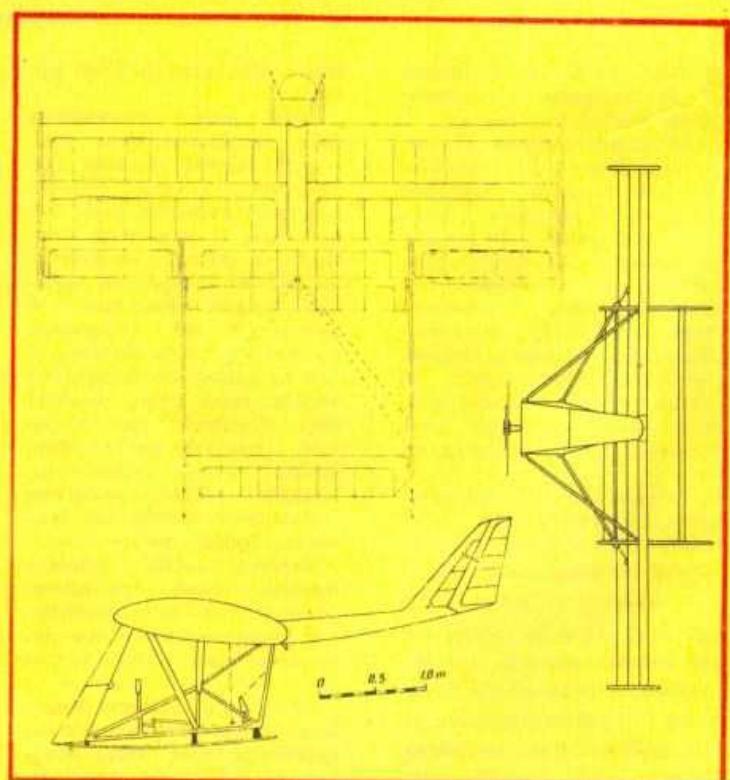
— Kaip gaila, — sako jis, — kad šis skridimas įvyko žiandien, o ne prieš keliaisdešimt metų. Tada tokio sklandytuvo mums labai trūko...

„Boružė“ — pats mažiausias kada nors pas mus pakilęs į orą su žmogumi klasikinės schemas sklandymo aparatas. Plyšinio sparno dėka skrenda jis lengvai.

Br. Oškinis naujoji konstrukcija — ištis originalus sklandytuvas. BRO-18 „Boružė“ — mažų gabaritų: sparno ilgis — 4,9 m, o plotas — 7 m². Sklandytuvo svoris — tik keturiasdešimt kilogramų. Konstruktorius numato ateityje sklandytuvą pritaikyti ir skridimams virš vandens bei motorizuoti.

Tuokart virš kopų „Boružė“ skraidė visą dieną. Buvo atlikta dešimt bandomųjų skridimų. Nidos vaikai su vilčimi žvelgė į skrendantį grakštuoli, vildamiesi greitai, kaip dabar sklandytuvu konstruktorius Br. Oškinis, patys išbandyti skrendant ir sklandytuvą, ir save.

A. SKRAJONAS



Metai kaip paukščiai...

Kada jis pajuto savo pašaukimą! Gal tada, kai jo rankomis klijuotas sklandytuvo modelis, paleistas iš namo trečiojo aukšto, gražiai nuskrėjė į sodus. O gal šiek tiek vėliau, kai amortizatorių ištempė draugai, ir jo valdomas „Ziogas“ stryktelejo pusmetri nuo žemės... Tik kelios sekundės ore, o įspūdžiu — daugybė. Jie masinantis ir kaskart labiau vilijantys. Aukštyn! Nesvarbu, kad tik ką įsteigta Kauno sklandymo stotis dar negavo parašiuto. Kurgi su juo įsirangysi į BRO-9 ar „Gintaro“ kabinių Ankštą.

Taip tada, prieš du dešimtmecius, galvojo ne tik Jonas, bet ir jo brolis Raimondas, ir visi kiti entuziastai, net sapnuojantys išganingą pietvakarių vėją. Kai jis lenkdavo pamunėj karklus, virš Kulautuvos žiainto „pakibdavo“ sklandytuvai „Pūkas“, „Gintaras“, „Ziogas“, o vėliau Tr. MAK-15. Būdavo ir įspūdingesnių dienų. Sklandytojai patekdavo į termines sroves. Užtiko kartą termikų ir 17-mečis Jonas Kavaliauskas. Atsidūrės padebesiucose, beveik 2 km aukštupyje, jis patyrė tikrųjų skriekimo žavumą. Ir kaip nepasinaudoti tokia rečia proga! Termikai ne kasdieninė dovana. Jonas pradėjo raityti kiltas. Šešta, septinta, aštunta paeiliui... Sklandymo stoties viršininkas Br. Oškinis, delnu prisidengęs akis nuo saulės, stebėjo ir pagaliau neiškentės garsiai, kad visi girdėtų, kančliai prašneko:

— Dar spaigluotas viščiukas, o štai ką išdarinėja... Dvi dienos be skraidymų atvésiems jam įkarštį. Skraidymai — tai drausmė žemėje ir ore. Skraidymų aistra, virtusi azaritu, ne vienam baigėsi nelai-

me, — apibareis Joną, taip pokalbj užbaigė Br. Oškinis.

Po poros metų, baigęs Kavaliausko centrinę sklandymo mokyklą ir grįžę į Kauną su instruktoriaus diplomu, J. Kavaliauskas draugų bei savo pavojingas išdaigas netolimojė praeityje jau vertino kitaip.

— Skraidysime daug, bet — kaip dera. Saugumas — svarbiausia. Mokymas turi vykti metodiskai. Skraidymams daug ruošlis reikia dar prieš sédant į sklandytuvą. Nuo paprastesnio skridimo elemento — prie sudėtingesnio. Tai vienas pagrindinių principų sklandymų mokymo metodikoje.

Jau penkiolika metų, kaip J. Kavaliauskas darbuojasi SDAALR Kauno Jono Ziburkaus aviacijos sporto klube. Pirmasis klubės diplomoutas lakūnas ir instruktöras, dabar sklandymo grandies vadas. Kaip ir anksčiau, savo energiją jis atiduoda tam, kad stiprėtų jaunimo sparnai, o aviatoriai sportininkai taptų gerais sklandytojais ir lakūnais.

Daugiau kaip šešis tūkstančių valandų jis yra praleidęs ore. Skraidyta 18 tipų sklandytuvais, 9 tipų lektuvais, sraigtasparniu.

Sporto meistro vardas jam suteiktas du kartus. Pirmą kartą — už pasiekimus sklandyme, antrą kartą — lektuvų sporte.

Lig šiol liko nepakartotas ir nepralenktas jo skridimas su A. Jonušu „poroje“ sklandytuvais A-15 iš Prienų į Minską bei atgal be nutūpimo. Distancija — 510 km.

Nuolat didėjant norinčių skraidyti skaičiui ir tvirtėjant klubo skraidymų bazei, buvo aišku, kad keli etatiniai darbuotojai be visuomenininkų paramos nespės gerai atlikti savo pareigų. J. Kavaliaus-

kas su nauju klubo viršininiku A. Jonušu nusprendė išmokyti skraidyti lektuvu JAK-12 klubo sklandytojus sporto meistrus. Šiai iniciatyvai buvo pritarta patriotinės draugijos sąjunginiame centro komitete. Kavaliauskas pradėjo sklandytojus mokyti skraidyti lektuvu, kelti į orą sklandytuvus, o vėliau — leistis lauko aikšteliéje ir partempti iš ten sklandytuvus, kurie, nepasiekę finišo, buvo priversti nusileisti pakelui. Taip dirbant, kasmet didėjo sklandytojų ir lakūnų buksyruotojų gretos, augo sporto meistrų skaičius.

1965 metai įsimintini ne tik J. Kavaliauskui, bet ir visiems klubo sportininkams. Vėlyvą rudenį, kai šalti vėjai draskė medžių apdarą, klubo skraidymų bazėje nusileido žemasparnis lektuvus. Tai buvo aukštajam pilotažui skirtas čekoslovakiaiškas lektuvas Z-326 „Trener master“, apie kurį seniai svajojo instruktöras. Aukštajo pilotažo figūros greitai pavergė Joną. Jis émė mokytis oro akrobatisko pats, kartu mokydamas ir kitus klubo lakūnus. Visų noras ir tikslas buvo — dalyvauti respublikinėse aukštajo pilotažo varžybose.

Perėmęs Baltarusijos aukštajo pilotažo meistrų patirtį, Jonas Kavaliauskas greitai įsisavinėjo atvirkščio pilotažo figūras. Vėliau, kai jo vadovaujami lakūnai J. Bagdonas ir Pr. Vinickas glaudžioje rikiuotėje darydavo figūrų kompleksą, visi gérėjos ių meistriškumu.

Pakviesčias į šalies aukštajo pilotažo rinktinę, J. Kavaliauskas drauge su Pr. Vinicku nemažai skraidė šiuolaikinius aukštajo pilotažo lektuvais. Neužmirštama įspūdžių yra pažiūrėti jo skridimas drauge su buvusiu klubo instruktoriumi,

dabar Civilinio oro laivyno lakūnu, eskadrilės vadu Br. Jurelioniu „galva į galvą“. Apverstas ant nugaras, J. Kavaliausko valdomas lektuvas ir po juo skrendantis Br. Jurelionio valdomas lektuvas ore raižė figūras greta vienas kito, lyg būtų sujungti kažkuo nematomu.

Taip, įdomi Jono Kavaliausko aviacinė biografija, kurioje lyg paukščiai praskrido penkiolika metų. Daug kas pakito per tą laiką ir pačiam klube. Dešimtys sklandytojų nešioja sporto meistro ženklielius. Ne vienas buvusiu jo mokinį tapo Civilinio oro laivyno arba kariniams lakūnams, kiti, baigę inžinerinius mokslus, atvyko dirbti į Prieonius. Eksperimentinę sportinę aviacijos gamykla, kur gausėja plastmasinių sklandytuvų „BK“ šeima, konstruoja motorizuoti sklandytuvai.

Nebe toks ir Kauno Jono Ziburkaus aviacijos sporto klubas, kaip tada, prieš penkiolika metų, kai į jį su konstruktoriaus diplому grįžo dirbtį J. Kavaliauskas. Talpame angare dabar rikiuojasi nemažas būrys „Kobry“, „Foky“, „Piratų“, „Blanikų“, kitokių sklandytuvų. Nuolat didėja skraidymų apimtis. Dažnai čia treniruojaši šalies sklandytojų rinktinė. Tada į orą keliaama iki 30 sklandytuvų. Kai vadovavimo punkte skraidymams „diriguoja“ J. Kavaliauskas, sklandytojai, už keliaus dešimties kilometrų girdi jo komandas, žino: jei ne pavyks grįžti namo, laukuose nakvoti nereikės — Jonas pa sius lektuvą arba pats atskris paimti iš aikštelių.

Metai kaip paukščiai lekia pamėgtame darbe. J. Kavaliauskas iji atlieka su pašauki mu.

V. DOVAINIS



DIDŽIŲJŲ maratonų metu — taip 1975-uosius vertina sklandymo specialistai, prognozuodami, kad tūkstančio kilometrų ir dar didesnio nuotolio skridimai artimiausiais metais taps dažni. Kol kas sklandytojų įveikusių šį nuotolių, pasauluje nedaug — tik dešimt pilotų. Jų tarpe dominuoja penkiasdešimt ketverių metų amžiaus VFR sklandytojas Hansas Verneris Grosė, kuris per pastaruosius ketverius metus su pamėgtu sklandytuvu ASW-17 nuskrido daugiau kaip po 1000 km net 4 kartus! Jis jrode, kad tokie maratonai debesų keliais ir Europos žemyno įvairiose geografinėse platumose ne atsiskirtinumas, o visiškai realūs skrydžiai. Grosė teigia, kad tam reikia trių dalykų: finikamų meteorologinių sąlygų, gero sklandytuvo ir ryžto, kuris didina išlvermę.

Naujam skridimo maratonui rekordininkas ryžosi praėjusių metų birželio 6 dieną Suomijoje, prieš tai gerai ištudijavę šios šalies žemėlapį ir iš anksto pasirinktą maršrutą. Tūkstančio ežerų šalis nuo šiaurės iki pietų nusidriekia

min. vietos laiku, Grosė prasidėjo starto liniją šiaurės kryptimi. Tik 400 metrų aukštyste tuo metu pasirodė pirmieji kamuoliniai debesėlių balti kuokštai. Sklēsdamas iš 1000 m aukščio, pilotas nužemėjo iki 500 m, nuskridamas 25 km, ir čia aptiko pirmajį silpnutį termikėlį. 100 metrų papildomam aukštui laimėti jis sugažo net 6 min! Tačiau debesų kondensacijos riba pamažu kilo, termikai sustiprėjo iki 0,5 m/sek, o apie 11 val. — iki 2 m/sek. Pirmajį posūkio punktą Grosė nuotraučiavo 12 val. 38 min., nuskridęs 300 km. Šioje atkarpoje, nuspindėnės neaplenkti didelių ežerų masyvo, o kirsti jį tiesiajai, sklandytojas buvo atsidūręs 400 metrų aukštyste virš vietovės, kur sekmingai nusileisti reikalui esant, kaip sako jis patis, vargu ar būtu pavykę.

Antroji trikampio kraštinių buvo įveikta gana lengvai. Nors debesų gatvės nebuvu išsišęstisios lygiagrečiai maršuto, kėlimai sustiprėjo iki 3 m/sek ir daugiau, o jo sklandytuvas po debesimis protarpais lėkdavo 200 kilometrų per valandą greičiu.

Aeronavigacija taip pat apsunkino skridimą. Ežerai buvo labai panašūs vienas į kita savo kontūrais. Likus 150 kilometru iki startavietės, Grosė išleido iš bako paskutinią vandens balasto dalį, nes termikai dar susilpnėjo. Po 9 val. įtempto skridimo jis jautė didelį nuovargį. Tačiau susikaupus, blaivai vertinant situaciją, dar buvo galima pasiekti tikslą. Likus 40 km iki Numelos aerodromo, neblogos išvaizdos pavakarės debesis jį apylė, visai nekelė sklandytuvą. Tačiau pilotas, ieškodamas termiko, čia negaiko, ir dideliu greičiu leidosi pirmyn. Jam užteko 1000 metrų aukščio, kad pasiekus Numelos aerodromą, 19 val. 58 min. teisėjai fiksavo finišą. Taip per 11 val. 28 min. pirmą kartą pasauluje buvo įveiktas 1000 km trikampis sklandytuvu.

Naujojo didelio laimėjimo paskaitintas, Grosė, praslinkus dyvlikai dieną, t. y. birželio 18 dieną, žemėlapyje nubrėžė dar didesnį trikampį, kurio bendra kraštinių suma — 1100 km. Beje, prieš tai jis įveikė 1010 km trikampio maršrutą 88



H. V. Grosė

— labai ilgos vidurvasario dienos, kada skristi galima dešimt, dešimt su puse valandos. Dažniausiai tuo laikotarpiu vyrauja arktinio, poliarinio oro masės, kuriose formuojaši Cumulus humilis ir Cumulus mediocris tipo plokštūi kamuoliniai debesys, mažai besivystantys į viršų, bet teikią pastovius ir stiprius kėlimus.

Reikia pažymeti, kad šiais metais pirmieji „didieji trikampiai“, kurių bendras trasos ilgis viršijo 700 ir 800 km, buvo įveikti Sveicarijoje, Austrijoje, Lenkijoje. O kada galės tokiai skridimais pradžiuginti mūsų respublikos sklandytojai! Klausimas aktualus. Kas nežengia pirmyn — atsilieka. Dabar iš tikrujų turime dideles galimybes rekordiniams skridimams, ypač papildžius seriniems gamybos sklandytuvu BK-7 „Lietuva“ turimą mūsuose skraidymų techniką. Šis sklandytuvas, aerodinamine kokybe artimas ASW-17 ir „Nimbus-2“, teikia realias galimybes pasiekti didelius perskridimų greičius. Tai patikrinta praėjusių metų pabaigoje Kišiniove vykusioje šalies rinklinės slėvykloje, kur po serijos skridimų įvairių trikampių trasomis TSRS rinktinės nariai O. Pasečnikas, V. Panafutinas, E. Rudenskis, skridę su BK-7 „Lietuva“, pasiekėdavo vidutinį 105—112 km/val greitį. Sioste aukšto lygio neoficialiose varžybose BK-7 nenusileido vienam geriausiu lenkišku sklandytuvu „Jantar-1“, kuriuo Lenkijos sklandytojai šią vasarą du kartus įveikė 750 km trikampį.

Siekiant tokius skridimų galimybų mūsų respublikoje, pirmiausia reikia įvertinti galimą maksimalią skriejimo trukmę mūsų geografinėje

DIDIEJI MARATONAI IR MES

daugiau kaip 1200 km, o Numelos aerodromas, iš kurio jis startavo, yra 40 km į šiaurės vakarus nuo Helsinkio. Pasirinktas maršrutas pradžioje nusitęsė iš Numelos į šiaurės vakarus. Nuo pirmojo posūkio punkto trasa buvo nubrėžta į rytus, o nuo antrojo — į pietvakarius, per pačią ezerinėmis Suomijos dalį. Pilotas įvertino ir galimą ežerų brizų bei raižyto miškingo reljefo, ir vandens telkiniių temperatūrų kontrasto poveikį kylančių oro srovų susidarymui.

Birželio 6-ąją, 8 val. 30

Vidutinis greitis šioje kraštinių buvo net 120 km/val. Tačiau trečiojoje ilgiausioje 416 km atkarpoje skridimo tempas gerokai sulėtėjo. Mat, Suomijos rytinėje dalyje didžiuliai ežerai popielėj pradėjo pulsuoti brizais, ir juos pilotas pažindavo iš didelių mėlynų „skylių“ debesuotoj padangėj. „Peršokti“ kelias-dešimties kilometrų zonas kartais būdavo rizikinga. Todėl Grosė skrido pirmyn zigzagais, gaišdamas laiką. Sklandytojas išnaudodavo ir silpnas sroves, stengėsi nenužemėti.

km/val. vidutiniu greičiu. Šį kartą oras atrodė žymiai palankesnis dar didesniams maratonui, negu birželio 6 d. Tačiau skridimas buvo sunkesnis, negu tikėtasi. Startavietėje pasaulio rekordininko nesulaukė. Nepasiekės jos, Grosė nusileido už 50 km. Bet ir šiuokart, nuskridęs 1050 km, jis vėl jrode, kad tokiai distancijai galima įveikti skrendant ir ne pavėjui, ir kad tam nereikia pačių idealiausių meteorologinių sąlygų, pasitaikančią kartą per keletus metus. Žinoma, skridimui padėjo ir tai, kad Suomijoje

zonoje. Žinoma daug atvejų, kai skriejimą mūsų sklandytuvai baigdavo gana vėlai, apie 20—21 val. Turime pavyzdžių, kai 11 val. ryto po debesimis jau būdavo randami 2—2,5 m/sek stiprumo kėlimai [pagal variometro parodymus], o debesų padas siekdavo daugiau kaip 1000 m. Taigi su aukštos klasės sklandytuvu, kurio mažiausias žemėjimas apie 0,62 m/sek, skriejimą galima būtų pradėti apie 10 val. ryto ir net anksčiau. Jau prieš 15 metų, skraidant sklandytuvais „Mucha“ ir BK-4, kai kurie išvermingesni republikos klubų pilotai išbūdavo ore iki 9 val. 30 minučių. O startui sklandytuvą į orą pakeldavo mechaniniu išvilkltuvu „Herkulesas“, atskabinant nuo lyno 350 metrų aukštyste. Iš tokio aukščio kur kas sunkiai sėkmignai pradėti skridimą, negu pakelius sklandytuvą lėktuvu. Trumpai tariant, tokiu sklandytuvu kaip BK-7 dešimties valandų skridimo trukmė nėra didelė problema. Per tokį laiką juo nesunkiai įmanoma nuskristi uždara trasa 700—800 km. Tokiems skridimams tinkamiausios dienos būna republikos šiaurės rytuose, susiformavus mažai paslankiam anticiklonui, kurio gūbrys nusidriekia į pietus ar pietvakarius. Tada nedideliu greičiu išveržusi į mūsų republikos ir Baltarusijos platumas poliarinio oro masė [dažniausiai balandžio pabaigoje, gegužės mėnesį; rečiau kitaip vasaros mėnesiais] sąlygoja puikią meteorologinę situaciją, dvelkiant pažemėj 4—6 m/sek stiprumo šiaurės rytų vėjui. Taip tik tokio oro sąlygomis Grosė 1972 ir 1974 metais, skrisdamas tiesija linija pavėjui nuo Liubeko (VFR) miesto, pirmą kartą įveikė didesnį kaip 1400 km nuotoli, o kitą kartą pasiekė iš anksto pasirinktą tikslą daugiau kaip už 1200 km nuo starto vietas, skridimą baigės vakaru Prancūzijoje. Savotišką starto taktiką Grosė rekomenduoja pilotams, siekiantiems skristi tūkstančio kilometrų atstumu tiesiąja. Anot jo, reikia pakilti ryte labai anksti, taip apskaičiavus laiką, kad nuo lėktuvo būtų atskabinama nuskridus prieš vėjų 120—150 kilometrus. Skridimas valanda pusantros už lėktuvą, kuris veikia sklandytuvą, leidžia pilotui labai gerai pajusti, kaip vystosi konvencija ir nė kiek nesuvėlavus pradėti skriejimą.

Skridimui tūkstančio kilometrų perimetru trikampiu Lietuva per maža. Du posūkių punktai turėtu būti Balt-

rusijoje arba Latvijoje ir Baltarusijoje. Pačią ilgiausią kraštine, kuri numatoma trečiam skridimo etapui, reikėtų parinkti iš ryty į vakarus, nes pas mus termikai baigiasi apie valandą, pusantros vėliau, negu, sakysime, Molėtovo rajone.

Tūkstančio kilometrų distančią nuskrieti pavėjui iš Lietuvos sklandymo klubų — dar realesnis dalykas, negu įveikti didžių tūkstančio kilometrų trikampį. Tačiau tokis bandymas reikalaušia šiek tiek kitokių meteorologinių sąlygų. Šiaurės ryty vėjas respublikoje skridimams nepalankus. Reikalinga žalta oro masė, slenkanti iš šiaurės vakaru į pietryčius. Tai dažniausiai jūrinio arktinio oro drėgnokė masė, teikianti didesnį debesuotumą, o nuslinkus foliai į žemyną, ji gali formuoti antrinius šaltus frontus, audras, kurios gali sutrukdyti pasiekti užsibréžią tikslą pusiaukelėje. Ir vis tik, nepaisant to, prieš 10—15 metų Lietuvos sklandytojų sėkmingsiausi skridimai 528, 303, 485, 420 km nuotoliais atliki kaip tik esant tokioms meteorologinioms sąlygoms žalto fronto užnugaryje. Tada neturėjome nei „Fokų“, nei „Kobrų“ ar BK-7. Skraidėme „Blaniakais“, ore išbūdami 8—8,5 valandos. Per tą patį laiką geresniais sklandytuvais, kurių respublikoje nefrūksta, galima būtų nuskristi 700—800 km. Kol kas Tarybų Lietuvos (ir tai prieš penkerius metus!) tik sklandytovas A. Jonušas sklandytuvu A-15 yra įveikęs 500 km trikampį.

Pastaraisiais metais republikos SDAALR klubuose, kultivuojančiuose sklandymą, beveik nieko nedaroma ne tik sąjunginiams, bet ir Tarybų Lietuvos rekordams gerinti. Pagrindinis dėmesys šutelktais į mokomajį sportinį darbą, antrųjų ir trečiųjų metų sklandytojų apmokymo programos vykdymą. Suprantama, fai pirmieilis uždavinys. Tačiau dabar, kai klubai aprūpinti geria technika, atėjo metas geriausiams sklandytojams siekti ir aukštų sportinių rezultatų. Tada įrodytume, kad mokame naudoti tam skirtus greitus, aukštus aerodinaminius kokybės sklandytuvus. Manyciau, kad nauji rekordiniai pasiekimai priklauso tik nuo organizuotumo, sugebėjimo išnaudoti skridimams tinkamas meteorologines sąlygas ir palankias aplinkybes.

Paženklime dešimtojo penkmečio pirmuosius metus tolimes ir greitais skrydžiais!

V. DOVYDAITIS,
TSRS sporto meistras

Per spartakiados prizmę

KAUPTI JĒGAS IR PATIRTĮ

Seniai nužydėjo sportinė vasara. Primiršti ir TSRS Tautų VI spartakiados startai. Ne sakome — užmiršti. Jų užmiršti negalima, nors gal ne viskas buvo taip, kaip norėjome, ne viskas, gal būt, buvo padaryta, kad iškovotume geresnę vietą, laimėtume daugiau įskaitinių taškų ir medalių.

Be abejø, Tarybų Lietuvos parašiutininkų iškovota šeista vieta, turint galvoje, kad mūsų šalies parašiutininkai užima pirmaujančias pozicijas. Pasaulinėje arenoje, pareikalavo daug darbo ir jėgų. Žinoma, tai ne vienų metų darbo vaisias. Daug buvo dirbama dar 1974 m., ruošiantis republikinės spartakiados varžyboms bei sąjunginėms SDAALR parašiutizmo pirmenybėms. Bet ypatingai daug ir nuosekliai buvo treniruoja- masi praėjusių metų sezono.

Sveikintina tai, kad vasaros pradžioje buvo suorganizuota republikos parašiutininkų rinktinės treniruočių stovykla Jerevane. Visą balandį sportininkai, vadovaujami vyr. trenerio P. Brunzo, turėjo geras galimybes reguliariai treniruotis. Ypatingas dėmesys buvo skiriamas tiems prati-

mams, kurie sunkiau šekasi mūsų sportininkams, pavyzdžiu, figūrų kompleksas. Treniruočių stovyklos metu Jerevane sportininkai atliko po 46 šio pratimo šuolius, nusileidimo tikslumo — 17 šuolių, 16 — grupinių šuolių. Be to, nemažesnis dėmesys buvo skiriamas ir fiziniams sportininkų pasiruošimui.

I naudą rinktinės nariams išėjo ir tai, kad kartu stovykloje, be mūsiškių, treniravosi ir Arménijos rinktinė bei Gorkio komanda. Taigi buvo iš ko pasimokyti, patikrinti meistriškumą.

Stovyklos pabaigoje buvo surengtos atviro respublikinės Arménijos varžybos. Jose dalyvavo dvi Arménijos komandas, Gruzijos, Azerbaidžano, Rusijos Federacijos ir Lietuvos geriausi parašiutininkai. Iš šešių komandų mūsų parašiutininkai, tiek vyrai, tiek moterys bendrakomandiniuje įskaitoje pasirodė geriausiai. Tai rodo, kad republikos parašiutininkai Jerevane laiko neleido veltui. Kiek blogiau tai, kad tokiom intensyviom treniruotėm pradėjusi sportinį sezoną, vėliau rinktinė paleido vadžias. Grįžus iš Je-



Tarybų Lietuvos parašiutininkų rinktinė, praėjusių metų atvirose Arménijos pirmenybėse iškovojusi pirmąją vietą (iš kairės į dešinę): komandos kapitonas A. Gruzdys, G. Varnagiris, L. Cygankovas, L. Kapustina, J. Brunzienė, S. Civilis, J. Mickevičiūtė, A. Utkinas

P. BRUNZOS nuotr.

revano, iki spartakiados startų dar buvo likę trys mėnesiai. Tačiau šį laiką sportininkai išnaudojo ne taip produktyviai. Tiesa, pasiruošimo spartakiados finaliniams startams treniruočių stovykla Vilniuje buvo organizuota laiku, buvo sudarytas detalus treniruočių planas, tačiau jo įgyvendinimas vyko ne per gerausiai. Rinktinės vyr. treneris, būdamas užimtas tiesioginiu darbu, negalėjo pastoviai rūpintis parašiutininkais, stebėti visas jų treniruotes. Vilniaus Respublikinio aviacijos sporto klubo parašiutinės grandies vadasis L. Trukšinas, kuris buvo patvirtintas rinktinės treneriu, be šių pareigų, turėjo daug ir kitų rūpesčių. Jam teko ruoštis klubo bazė TSRS Tautų VI spartakiados parašiutizmo finaliniams varžybos, rūpintis šaukiamojo amžiaus jaunimo sportu. Taigi rinktinė faktiškai liko be pastovaus trenerio, kas, be abejo, neigiamai atsiliepė bendram pasiruošimui. Kiek galėdami rinktinę padėjo treniruoti vilnietis sporto meistras A. Gruzdyš ir Kauno ASK instruktoriai, sporto meistras, G. Varnagiris. Tačiau šie sportininkai — patys rinktinės nariai. Taigi jiems patiemis aktyviai sportuojant ir treniruojantis sunku buvo sekti kitų parašiutininkų šuolius, nurodyti bei taisyti klaidas, duoti patarimų. O faišytina, siekiant meistriškumo, buvo dar daug kas. Štai kad ir atliekant pri-valomų figūrų kompleksą, krentant 30 sekundžių neišskleidus parašiuto. Jei absoliutus pasaulio parašiutizmo čempionas tbilisietais N. Ušmajevas šį pratimą atlieka per 6,7 sek, o sportininkė iš Ceboksarų, šalies rinktinės narė M. Kostina — per 7,9 sek, tai mūsų respublikos sportininkai šiam pratimui sugaišta nuo 9 iki 11 sekundžių. Pavyzdžiui: A. Gruzdyš — 9,4—10,0 sek., G. Varnagiris — 9,6—10,0 sek., J. Chominas — 9,9—10,8 sek., J. Mickevičiūtė — 10,8—11,0 sek.

Kodėl taip yra? Juk peržvelgus praėjusių metų sportinį sezoną, tikrai daug dirbata, treniruotasi, dalyvauja varžybose. Vien stovyklos Arménijoje metu kiekvienas sportininkas atliko po 60 ir daugiau šuolių, prieš respublikines pirmenybes treniruočių stovykloje Vilniuje — po 50 šuolių, pasiruošimo Pabaltijo varžybos — po 40 šuolių ir treniruočių stovykloje prieš TSRS Tautų VI spartakiados finalinius startus — net po 70 šuolių. Taigi sportinio sezono laikotarpiu kiek-



Nusileidimas...

vienas parašiutininkas atliko daugiau kaip po 200 šuolių. Tai jau nemažas „bagažas“, kad galima būtų pasiekti tam tikro meistriškumo. Be to, varžybų, kurių metu yra galimybė ypač sportiniams meistriškumui augti, buvo taip pat pakankamai — respublikinės, Pabaltijo pirmenybės, draugiškos varžybos Arménijoje, socialistinių šalių parašiutininkų, kuriose dalyvavo ir mūsų respublikos ekipa, mačas ir kt.

Tai kurgi „šuo pakastas“, kad, nepaisant visų pastangų, mūsų sportininkai TSRS Tautų spartakiadoje, kaip ir 1974 m. sąjunginėse SDAALR parašiutizmo pirmenybėse, aukščiau šeštos vienos nepakilo! Matyt, vis dėlto rinkinė būtina turėti pastovų trenerį, kuris ne tik sudarytu treniruočių planus bei grafikus, bet ir rūpintusi, kad jie būtų vykdomi, pastoviai užsiminėti su rinktinės sportininkais, seklyt jų šuolius, patartų, pamokytų, ruoštų rinktinę kiekvienoms varžybos, rūpintusi parašiutininkų fiziniu pasiruošimu.

Kaip jau minėta anksčiau, tiek praėjusių metų sąjunginėse SDAALR pirmenybėse, tiek TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose Vilniuje, kuriose respublikos SDAALR geriausi parašiutininkai turėjo galimybes iš-

bandyti pasiruošimą, jėgas ir meistriškumą su visa plejada mūsų šalies parašiutininkų asų, pratime, atliekant figūrų kompleksą, neparodė pagerėjusių rezultatų. Nesijautė poslinkio meistriškumo augime ir atliekant tikslaus nusileidimo šuolius. Daryti išvadą, kad mūsų parašiutininkai nepajęgūs žengti aukštyn meistriškumo pakopomis — negalima. Tačiau šie faktai dar kartą parodo, kaip svarbu, kad rinktinės nariai treniruotusi, vadovaujami vieno trenerio, kuris ir mokytų, ir patartų, ir taisyti daromas klaidas, nurodytų priemones bei būdus, kaip pasiekti norimų geresnių rezultatų, tobulinti meistriškumą.

Be to, būtina nuolatos rūpintis naujos pamainos meistrams ruošimu. O gabių sportininkų jaunimo tarpe yra. Tai Vilniaus Valstybinio V. Kapsuko universiteto fizikos matematikos fakulteto studentė M. Panomarenko, Vilniaus 3-osios vidurinės mokyklos moksleivė S. Kovaliova, Vilniaus TSRS 50-mečio kuro aparafūros gamyklos darbuotoja V. Leskova, kauniečiai V. Racovičius ir A. Kurgajevas, Vilniaus politechnikumo moksleiviai A. Rybikauskas, A. Stankovičius ir kiti.

Pastaraisiais metais žymiai

suaktyvino darbą Kauno ASK besitreniruojantys parašiutininkai. Džiugina tai, kad ir čia yra gabaus jaunimo, norinčio siekti aukšto meistriškumo. Bėda kita — šis jaunujų parašiutininkų būrys tiek Vilniuje, tiek Kaune treniruojasi nepastoviai, ne per daugiausiai atlieka šuolių, o jų treniruotes nerefa stebi skirtingi instruktoriai, vis kiti treneriai. O kai keletas stebėtojų — keletas ir pastabų, nerefa diametraliai skirtingu. Būtų pastovus respublikos parašiutizmo rinktinės treneris — apie tai nereikėtų kalbėti, ir jaunieji sportininkai greičiau, trumpesniu bei teisingiausiu keliu žengtų į meistriškumo aukštumas.

Gyvenimas diktuoja ir tai, kad treniruotėse, o ypač dirbant su parašiutinio sporto meistrais, rinktinės nariais, būtina naudoti ir naujus treniravimo metodus, naujausią aparatūrą, kuri padėtų treneriui ir sportininkui geriau ir tiksliau nustatyti klaidas bei trūkumus. Tokia aparatūra jau yra naudojama kitose broliškose respublikose. Matyt, apie tai būtina pagalvoti ir mums.

Ir dar vienas klausimas, kuris neturėtų likti be dėmesio. Darbe su sportininkais parašiutizmo sekcijose klubuose stokojama organizuotumo, mažai rengiama kontrolinių varžybų. Negalima pa-sigirti, kad ir draugiškų mačų su kitų broliškų respublikų komandomis mūsų rinktinės nariai turėtų daug. O juk tokios varžybos — tai akstinas siekti geresnių rezultatų, tobuleti.

Parašiutizmas mūsų respublikoje turi gražias tradicijas. Turime ir pergalių, kuriomis galime pasidžiaugti, ir sportininkų, kurie svarbiausiose sajunginėse varžybose sugeba pasiekti neblogų rezultatų. Tačiau nusiraminti tuo negalime. Juo labiau, kad per pastaruosius metus nesijautė kilimo aukštyn, kad geriausia pasiekimai buvo — tos pačios šeštosios vietas.

Šiuo straipsniu norėjome iškelti kai kurias mintis, atkreipti SDAALR Lietuvos Centro komiteto aviacijos skyriaus, Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubų vadovų dėmesį, kad vystant parašiutinį sportą mūsų respublikoje dar yra faišytinų ir spręstinių reikalų, ir kad tai daryti reikia nieko nelaukiant. Jau dabar būtina kaupti jėgas ir patirtį ateicijal.

L. ZILINSKAITĖ,
B. VALIONAS

Per spartakiados prizmę

METŲ PAMOKOS

Praėjusieji metai mūsų sklandytojams buvo turtingi varžybomis. Deja, sportiniai rezultatai pasigirti negalime. Lyginant su ankstesniu metu pasiekimais, šie rezultatai netgi menki.

Šiandien gausu Tarybų Lietuvoje sklandymo klubų, įvairios skraidymo technikos, ne mažas būrys jaunimo kultivuoja sklandymą. Tačiau laimėjimų kreivė nerangiai kyla aukštyn. Jeigu prieš metus kitus mes galėjome pelnyti didžiuotis tuo, kad Tarybų Lietuvoje yra daugiausia klubų, negu kitose respublikose, kad Lietuva buvo vadinama sklandymo čempionų kalve [prisiminkime J. Jaruševičių, S. Sudelytę, R. Garmutę ir kitus, grįžiusius iš šalies pirmenybių su čempionu bei prizininku medailiais], tai šiandien gražias pergalių pozicijas pamazū užleidžiame, o TSRS Taučių VI spartakiadoje komandinėje įskaitoje, kaip niekad anksčiau, turėjome tenkintis žema penkta vieta.

Kurgi priežastys! Kas truko žengti pirmyn!

Norint plačiau pagvildinti šiuos klausimus, tenka pasielkti pagalbon svarbesnius pastaraisiais metais sklandymo

sporto vystymosi respublikoje bruožus, ryškesnius aviacijos sporto klubų veiklos ir sklandytojų pasiekimų akcentus.

Zvilgeliukime į respublikos sklandymo rekordų lentelę. Tiesa, į rekordus daugelyje klubų dabar žiūrima kaip į kažkokį sklandymo priedėlį. Tai, mūsų manymu, neteisinga pažiūra, sudaranti palankias sąlygas apsnūdimui. Pabandykime, pavyzdžiui, lengvojoje atletikoje ar plaukime nesiekti rekordų. Kas tada išreikš sportininko didžiausią pasiekimą? Rekordas — tai didžiausia meistriškumo aukštuma, kurią kiekvienas sportininkas stengiasi pasiekti. Tam jis atakliai treniruoja, dažnai rungtyniauja. Nesiecti rekordų — vadinas, vengti didelių tikslų, geresnių darbo rezultatų. O mūsų aviacijos sporto klubų vadovai visiškai užmiršo ruošti sklandytojus rekordams gerinti. Dar daugiau, jie ne tik neskatina, bet net stengiasi nustelbtii sportininkų norus ryžtis rekordiniams skridimams.

Kalbant apie rajonų aviacijos techninių sporto klubų veiklą, tenka pažymėti kitą svarbų šių klubų darbo trūkumą — tai, kad į

respublikines antros lygos sklandymo varžybas, kurios yra svarbiausia meistriškumo mokykla, geriausias egzaminas, periferijos aviacijos sporto klubai nesugeba atsiusti pilnų komandų, nedaugelyje jų staruoja sklandytojos. Praėjusiais metais šiose varžybose nestartavo Telšių ir Jurbarcko ATSK sklandytojų komandos, o Biržų ATSK atsintė tik vieną sportininką.

Kita bendra bėda ta, kad rengiamose respublikinėse ir klubų varžybose negausiai rungtyniauja sklandytojų. Daugelio klubų komandose respublikinėse varžybose startuoja vis tie patys sportininkai. Vengiama įtraukti jaunimo, lėfai ruošiamą pamaima meistrams. O juک klubo darbe vienas svarbiausiai uždavinii — jaunu sklandytojų ruošimas.

Negali patenkinti aviacijos sporto klubų darbas ruošiant ir aukšto meistriškumo sklandytojas. Iš jaunesnių sklandytojų lygiaverte varžove respublikos rinktinės dalyvei R. Garmutei gali būti tik vilnietyje sporto meistrė R. Stašytė. Lėfai kyla kitų Vilniaus ir Kauno sportininkų meistriškumas. Tokie pagėgusių klubai, kaip Panevėžio, Silu-

tės pernai respublikinėse varžybose savo komandų sudėtyje visai neturėjo moterų. O Akmenės ATSK sklandytoja pasirodė taip paruošta, kad net nesugebėjo orientuotis žemėlapyje ir skridimo maršute.

Siekiant, kad klubai nuolatos ugdytų jaunus sklandytojus, kad ruoštų aukštesnio meistriškumo sportininkus, būtina antros lygos respublikinės sklandymo pirmenybes rengti ir asmenine, ir komandine įskaita.

Daug galėtų pasitarnauti jaunu sklandytojų ruošimui jaunimo sklandymo mokyklas. Steigtis tokias mokyklas rekomenduojama prieš porą metų priimtame TSRS SDAALR Centro komiteto nutarime. Deja, mūsuose iki šiol nieko nepadaryta dėl šio nutarimo vykdymo. Respublikoje neįsteigta nė viena jaunimo sklandymo mokykla, nors galimių yra: nestokoja sklandymo entuziastų, Raguvuje gaminami paprasti, bet didelį populiarumą jaunimo farpe turintys sklandytuvai BRO-11M. Rajonuose, kur nėra aviacijos sporto klubų, galima [ir būtina!] įsteigti jaunimo sklandymo mokyklas.

Kalbant apie respublikos sklandytojų rinktinės nesėkmingą pasiodymą TSRS Taučių VI spartakiados finalinėse varžybose, neturėtume užmiršti aukščiau minėtų dalykų, nes jie subrandino vaisius. Sie kartūs darbo vaisiai išryškėjo kaip tik spartakia-



ŠIŲ METŲ VASARĄ SUOMIJOJE VYKS PASAULIO SKLANDYMO ČEMPIONATAS. NUMATOMA, KAD TARYBINIAI SPORTININKAI ŠIAIME ČEMPIONATE STARTUOS SU PRIENŲ EKSPERIMENTINIEJE AVIACIJOS GAMYKLOJE PASTATYTU SKLANDYTUVU BK-7 „LIETUVĀ“. DALYVAUTI ČEMPIONATE KANDIDATU Į ŠALIES RINKTINĘ PAKVIESTAS TARYBŲ LIETUVOS SKLANDYTOJAS V. ŠLIUMBA.

NUOTRAUKOJE: ATVIRUKAS, KURI „SPARNŲ“ REDAKCIJAI ATSIUNTĖ PASAULIO SKLANDYMO ČEMPIONATO ORGKOMITETAS. JAME VAIZDAI IŠ RAYSKALOS, BŪSIMOJO ČEMPIONATO VIETOS.

dos metais, išryškėjo koncentruota forma, išjudindami ir mūsų sklandymo sporto žanris, ir liemenį, ir viršunes. Argi galima buvo ko nors geresnio tikėtis, jeigu rinktinės narė, buvusi absoluti šalies čempionė R. Garmutė pasirošimo spartakiada metu, kai Pociūnuose treniravosi šalies rinktinės kandidatės, teskraidiė maršrutais vos trejetą kartą! Stambiausiam sportinio meistriškumo egzamino, kokiui buvo TSRS Tautų spartakiada, vargu ar galima buvo pasikliauti vien patyrimu, užmirštant treniruočę. Bet juk tai matė rinktinės treneriai. Matė, bet gyveno ta pačia pasitikėjimo viltim. Dabar bandoma R. Garmutės nesėkmę paskutiniame skridime ir užimtą labai žemą septintą vietą (iš 10 dalyvių) pateisinti sportininkės blogu psychologiniu pasirošimu. Leiskite paklausti, o kaip šis psychologinis pasirošimas buvo ugdomas! Jau minėjome treniruotes prieš spartakiados startus. Dar daugiau. Prieš tai vykusiose respublikinėse moterų sklandymo pirmenybėse R. Garmutė nesugebėjo laimėti ne vieno prafimo, o bendroje įskaitoje teuzémė ketvirtą vietą. Nors ir keista, tokie priešspartakiadinių čempionės „laimėjimai“ nepadarė jokio poveikio nei rinktinės treneriui, nei iš anksto paskirtam mandatui, leidžiančiam R. Garmutei atstovauti respublikai TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose. Čia, beje, vertėtu prisiminti ir tai, kokių pastangų dėka R. Garmutė 1974 m. iškovojo sklandymo absolūcios TSRS čempionės vardą.

Būkime atviri, R. Garmutė Tautų spartakiadoje rungtyniavo nepasirošusi nei sportiniu, nei psychologiniu - ožiuriu, ir jos nesėkmė pasutiniame skridime ir užimta septinta vieta [dėl to net trim vietom žemyn smuktelėjo ir respublikos rinktinė] nebuvo atsiptiktinis dalykas. To galima buvo laukti. Bet gaila, kad prieš spartakiadą apie aukščiau minėtus galimus dalykus visi vengė užsiminti.

Savitai TSRS Tautų VI spartakiados finaliniams starfams ruošėsi ir vyrai. Žinodami, kad Oriole teks skristi sklandytuvais „Blankais“, mūsiškių pasirošimo spartakiadai laikotarpiu skraidė kitų klasių sklandytuvais ir tai ne per daugiausia. Beveik visus kamavo įvairūs būtiniai rūpesčiai. Kai kas [ir patys sklandytojai] mėgina viską pateisinti tuo, kad, girdi, atvejai, kai V. Šliumbal,

skrendant pirmą pratimą, iki finišo pritruko vos kelių metrų, o S. Burneika atidavė teisėjams fotoaparatu su posūkių punktu nuotraukomis, ne nuotraufavęs savo sklandytuvo numerio [to reikalauja varžybų taisyklės] buvo atsiptiktiniai dalykai. Vargu.

Liaudies sakoma: „Kaip paklosi, taip išsimiegosi“. Kaip jau minėjome, mūsų sklandytøjai spartakiadai ruožesi savitai. Ir ar galėti sportininkas psychologiskai gerai pasirošti svarbioms varžyboms, jeigu tuo pat metu jam rūpi ne mažiau atsakingskraidymai, bandant sklandytovą „Lietuva“, kaip tai buvo su V. Šliumba. Pagaliau, ar psichologinis pasirošimas buvo tuo grindžiamas, jeigu rinktinės nariai vos kelis sykius kartu, kaip komanda, skrido maršrutuose.

Niekada neturime užmiršti, kad tokiose varžybose, kaip Tautų spartakiada, pergalę lemia ne vieno kurio sportininiko puikus pasirodymas, o vienos komandos, visų jos dalyvių sėkmingsi startai. Todėl negalima leisti, kad sklandytøjai nutrūktgalviškai vaikytų kelių sekundžių greičio skridime, nepaisydamas jokių sąlygų, o paskui prarastų žymiai daugiau taškų, nepasiekęs finišo.

Norėtūs tikėti, kad respublikos sklandytøjų rinktinės nesėkmė TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose liks kaip išskirtinis atvejis. Juk tais pat metais kita respublikos komanda [A. Kryžanauskaitė, A. Sarpalius ir M. Balaleikė] Pabaltijo pirmenybėse užėmė pirmą vietą, jauni sklandytøjai V. Sabeckis ir V. Mikalauskas, startavę TSRS rinktinės sudėtyje, nebogiai pasirodė socialistinių šalių sklandytøjų varžybose Vengrijoje.

Neabejojame, žvelgiant per spartakiados prizmę, bus padarytos išvados, pasimokyta iš kliaidų. Šia prasmę norėtūsi išreikšti mintį — reikėtų, kad respublikos sklandytøjų rinktinei vadovautu etatinis treneris, kuris rūpintusi ir rinktinės narių treniruotėmis, ir komandos ruošimui varžyboms, ir jaunu sklandytøjų — kandidatų į respublikos rinktinę ugdymu. Tai šiandien diktuoja išaugęs sklandymo sporto masiškumas ir meistriškumo lygis.

A. ARBAČIAUSKAS,
LTSR nusipeinės treneris,

A. JUŠKA,
sklandymo sporto meistras,

K. BAKŠTYS,
„Sparnų“ koresp.

SKLANDYTUVŲ KŪRĖJAI

Lietuviškų sklandytuvų kūrime pasireiškė daugelis talentingu konstruktorių. Vieni jų suprojektavo po keletą arba keliolikai bėmotorių skridimo aparatu tipų [apie tai „Sparnų“ puslapiuose jau buvo rašyta], kiti — tik vieną — kitą. Tačiau tai nė kiek nemenkina jų reikšmės bendroje lietuviškų sklandytuvų kūrybos raidoje, nes jų darbai atskirais atvejais pasižymėjo originaliomis konceptijomis.

ALFREDAS GYSAS — garsus sklandytøjų ir lakūnas, keleto Lietuvos sklandymo rekordų autorius, sėkmingai bandė jėgas ir sklandytuvų konstravimo baruose.

1931 m. jis kartu su bičiulių šoferiu, nagingu mechaniku Denisenka, pastatė mokomojo tipo sklandytuvą. Tačiau tai buvo nevykės bandymas. Praslinkus penkeriams metams, A. Gysas deblitavo jau kaip originalus kūrėjas. Kaune Lietuvos aeroklubo (LAK) lėšomis jis pastatė savo konstrukcijos vienvietį mokomajį sklandytuvą „Perkūnas“, kuriam panaudojo B. Oškinio sklandytuvu T-2 sparnus. 1937 m. jis sukūrė pirmajį Lietuvoje specialiai paaugliams skirtą mokomojo tipo sklandytuvą „Nykštukas“. Tai buvo labai vykės, nedidelis sklandymo aparatas. Tada juo buvo apmoka nemaža jaunų sklandytøjų, vadintose „nykštukininkų“ grupėse.

Bendradarbiaudamas su A. Pakniu, dar 1936 m. A. Gysas kolektyviai sukonservavo ir pirmajį Lietuvoje dvivietį sklandytuvą PAGY-1.

GABRIELIUS MILIONAS ilgus metus vadovavo Kauno Aukščiausiosios technikos mokyklos (ATM) aviacijos būreliu, taip pat prižiūrėjo LAK užsakyti sklandytuvų statybos darbus, kuriuos vykdė ATM aviacijos būrelio narių. Jam vadovaujant, pavyzdžiu, buvo pastatytas sklandytuvų BRO-3 mažoji serija („Girūnas“ ir „Aras“), o taip pat motosklandytuvas „Keva“.

1936 m. G. Milionas kartu su B. Oškiniu sukonservavo

vienvietį mokomajį sklandytuvą MO (Miliūnas-Oškinis), kurį pats ir pastatė LAK sklandytuvų dirbtuvėse. Šlo tipo aparatu buvo pastatyta keletas egzempliorių.

ZIGMAS RIMŠA — civilinis lakūnas, aviacijos inžinierius, ilgus metus buvo Kauko Aukščiausiosios technikos mokyklos aviacijos būrelio globėju. 1937 m. pagal jo paruoštus brėžinius Kaune pastatytas vienas pirmųjų Lietuvoje motosklandytuvų „Keva“.

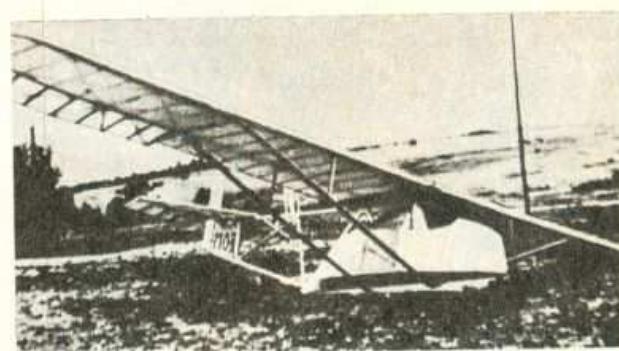
Z. Rimša taip pat žinomas kaip sportinio lėktuvo projekto autorius.

VINCAS ŠALAVIEJUS — sklandytøjų, sklandymo instruktorius. 1934 m. sukonservavo ir su draugais pastatė mokomajį vienvietį sklandytuvą, kuris, beje, bandymo metu buvo sudažytas. Sekančiais metais į orą pakilo jo anfrasis, taip pat mokomojo tipo, sklandytuvus.

Dėl sunkios ligos pasitraukęs iš aktyvaus sklandymo sporto, 1937 m. savo tėviškėje, Gaidelių kalme netoli Ukmurgės, pradėjo statyti trečiąjį savarankiškai sukonservuotą sklandytuvą, kurį pavadinė „Altvaru“. Bandymo metu aparatas buvo apgadintas. Jį suremontavus, sklandytuvas kurį laiką buvo naudotas Ukmurgės sklandymo stotyje.

V. Šalaviejus taip pat sukonstravo ir pradėjo statyti sportinį lėktuvą. Tačiau jo gražiai pradėtus skridimo aparatu kūrimo darbus nutraukė ankstyva mirtis (1940 m.).

J. VAITELIS



Sklandytuvas MO

PILOTAŽINIS LÉKTUVAS JAK-50

Sportinis pilotažinis lėktuvas JAK-50 — tai tolesnė gerai žinomų visame pasaulyje lėktuvų JAK-18PM ir JAK-18PS modifikacija. Tačiau naujas lėktuvas savo konstrukciniuose ypatybėmis labai skirtiasi nuo lėktuvų JAK-18. JAK-50 monokoko tipo liemens konstrukcija leido ne tik žymiai sumažinti lėktuvo svorį, bet ir padidinti atsparumą. Skirtingai negu lėktuvas JAK-18, JAK-50 neturi centropano. Sparnai tvirtinama be tarpiškai prie fluzeliažo, kas taip pat pasitarnavo svorio sumažinimui. Pagrindinės važiuoklės „kojos“ tvirtinamos prie sparnų. Lėktuvas turi 360 AJ galingumo M-14P tipo variklį. Savo manevringumu, greičiu diapazonu ir leidžiamais perkovimais jis tinkamas ne tik pa- prastam, bet ir išvirkštiniam pilotažui. Be to, dėl konstrukcijos lengvumo bei patvarumo ir didelio variklio galinimo, šiuo lėktuvu galima atlėkti aukštojo pilotažo figūras žymiai sudėtingesniame junginyje.

Kaip ir visi lėktuvalai JAK-18, lėktuvas JAK-50 turi geras skridimo pastovumo ir pavaldumo savybes. Nuo savo pirmakų skirtiasi klasikine (su užpakaliniu ratu) važiuokle. Tokią važiuoklę turintys lėktuvai, kaip žinoma, pasižymi specifine killimo bei fupdymo maniera. Savo techniniai skri-

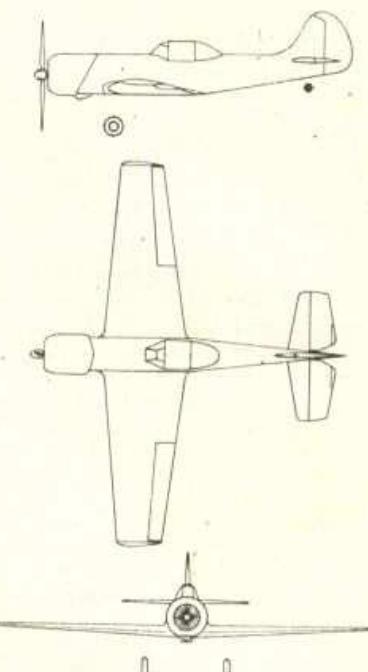
dimos duomenimis jis šiuo metu yra vienas geriausių sportinių pilotažinių lėktuvų pasaulyje.

Pirmuosius naujus lėktuvus jau gavo Vilniaus respublikinis aviacijos sporto klubas.

TECHNINIAI DUOMENYS

Lėktuvo ilgis —	7,46 m
Sparnų ilgis —	9,5 m
Sparnų plotas —	15 m ²
Tuščio lėktuvo svoris —	740 kg
Skridimo svoris —	875 kg
Maksimalus ekspluatacinis greitis —	320 km/val
Maksimalus leidžiamas greitis —	470 km/val
Pakilimo greitis —	130 km/val
Tūpimo greitis —	100 km/val

S. MACIAKAS,
TSRS sporto meistras



Naujausi sklandytuvai

„CALIF-A 21S“

Lig šiol skaitytojams pateikdavome tik vienviečius rekordinius sklandytuvus. Relikia pažymėti, kad šiuo metu savo „renesansą“ pergyvena ir dviviečiai rekordiniai-treniravimosi sklandytuvai. Netgi kalbama apie jų gražinimą į pasaulyje sklandymo čempionatų varžybas. Pirmuoju šios klasės „naujos generacijos“ sklandytuvu tapo italių firmos Caproni-Vizzola sklandytuvas „Calif-A21“. Jis tapo žinomas visame pasaulyje 1972 metais, kai garsus lenkų sklandytovo Edvardas Makula per kelias dienas Siera Nevadoje (JAV) tuo pagerino net tris pasaulyje rekordus. Ir šiuo metu „Calif-A21“ yra geriausias serijinis dvivietis sklandytuvas pasaulyje.

„Calif-A21S“, kaip ir jo

pirmakas „Calif-A21“ (pastaityta 20 egz.), yra metalinės konstrukcijos. Tlk liemens priekis ir sparnų galai pagaminti iš stikloplastico.

Sklandytuvai turi dviratę važiuoklę. Ji lengvai išraudama ir išleidžiama mechaniniu būdu, turi efektyvius stabdžius.

Viena iš sklandytuvo ypatybų ta, kad Jame pilotai sedi ne vienas už kita, bet vienas šalia kita. Tal teikia daug privalumų — geresnis mažomumas, patogesnis, lengvesnis ir greitesnis apmokymo procesas. Skrendant vienam žmogui, centruotei trūks tamas svoris kompensuojamas trimerio pagalba.

Kabina komfortabilė. Gaubto uždarymui padėjėjai nekreilingi, nes atidaroma

gaubto dalis yra užlenkiama atgal, bet ne visai numeta. Stabilizatoriaus profilis — Worlmann FX-L-150/20, o sparnų profilis — Worlmann FX-K/170 stačiakampėje dalyje ir FX-60-126 trapezinėje dalyje. Ankstesnieji šio tipo sklandytuva turėjo plastmasinius užsparnius, šioje serijoje užsparniai metaliniai.

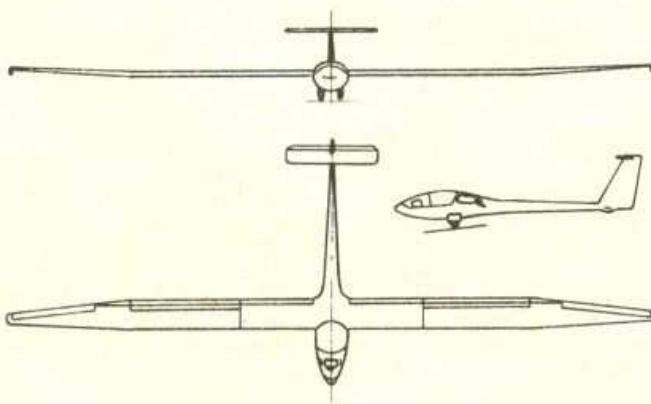
Idomu tai, kad užsparniai ir interceptorai valdomi vlena ir ta pačia rankena — frauke. „Califas“ prie užpakalinių sparno briaunos turi keturias dideles oro stabdžių plokštėles, atsilenkiančias 90° kampu aukštyn. Tuo pat metu užsparniai atsilenkia 90° kampu žemyn. Tai leidžia intensyviai stabdyti.

„Califo“ pikiravimo greitis su išleista važiuokle ir interceptoriais neviršija 180 km/val. Nežiūrint to, kad sparnų ilgis didelis, sklandytuvas labai ma-

nevrangas. Idomu pažymėti, kad šis originalus sklandytuvas turi ir motorizuotą variantą.

PAGRINDINIAI TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis —	20,38 m
Sklandytuvo ilgis —	7,83 m
Aukštis —	1,61 m
Sparnų plotas —	16,19 m ²
Praiagėjimas —	25,65
Tuščio svoris —	436 kg
Maksimalus starto svoris —	644 kg
Didžiausia aerodinaminė kokybė —	43
— esant greičiui —	105 km/val
mažiausias žemėjimo greitis —	0,60 m/sekc
— esant greičiui —	85 km/val
mažiausias greitis —	be užsparnių — 70 km/val
— su užsparniais — 63 km/val	
Didžiausias leistinas greitis —	255 km/val





Pugačevskis ir Trimonis savo gamybos „Gandrą“ ruošia pirmajam skrydžiui.

J. PIVORIŪNO nuotr.



MOKYKLOJE PRIE KAMOJOS

Adutiškis — nedidelis miestelius pačiame Baltafuruojos pasienyje. Gyventojų skalčius nesiekia ir dviejų tūkstančių. Yra vidurinė mokykla, kultūros namai, biblioteka. Teka upelis Kamoja.

I ši toli nuo bet kurio didesnio kultūrinio centro esančių miestukų 1956 m. ir atvažiavo jaunas mokytojas Juozas Pivoriūnas. Jis nei nustebino, nei nuliudo — pats šios vietos norėjo. Čia jam viskas pažystama ir artima, nes jo valykštė prabėgo prie vingrių Kamojos, ne per tollauši nuo Adutiškio.

Cia, toll nuo sostinės triukšmo, nuo studentiško ūkėlio jaunas fizikos ir matematikos mokytojas svajojo atsidėti senial puoselėtai svajonei — aviamodelizmui. 1954 m. jis balgė specialius aviamodelizmo būrelį vadovų kursus, kuriuos prie Vilniaus Valstybinio pedagoginio instituto buvo suorganizavęs LTSR nusipelnęs freneris A. Pranskėtis. Tačiau ne viskas taip klojos, kaip svajojo. Pasirodė, kad atsidėti užklasišnam darbul nebuvu kada ir kur. Mokyklai truko klasų. Taigi apie dirbtuvę aviamodeliuojams nebuvu ko ir svajoti. Tiki po šešerių metų, kai netoli seno, nedidello naumiukštžio, primenančio vals-

tiečio pirkia, išaugo nauja mūrinė mokykla, mokytojui atsirado viilties kibirkštélė gauti patalpas aviamodeliuojams. Be to, dabar ir pačiam mokytojui Juozui Pivoriūnui atsirado daugiau laisvo laiko. Bet kita bėda, — per tiek laiko primiršo tai, kai buvo išmokęs jį A. Pranskėtis. Kai senajame mokyklos pastate buvo paskirtas kambarys naujai organizuojamam aviamodelizmo būreliui, pats mokytojas vėl važiavo į Vilnių atnaujinti ir pagilinti žinių apie aviamodelių darymą. Nuo tada, kai gržo iš kursų, mokytojas ir puoselėja aviacinę liepsnelę Adutiškyje.

Sunki buvo pradžia. Reikėjo šokių tokiai medžiagų, įrankių, staklių. Juozas Pivoriūnas ką sugebėjo pats padarė, kai ką iš mokyklos dirbtuvui gavo, pušinių lystelių, peiliukų, dildžių patys mokiniai atnešė. O modelius valkai dirbo noriai, su entuziazmu. Praktiniams užsiėmimams į dirbtuvę rinkdavosi du kartus savaitėje po dvi valandas. Dažnai berniukai taip ištraukdavo į darbą, jog vadovui tekdavo priminti jems dar neruoštas pamokas ir namuose belaukiančias mamas.

Apsilankius adutiškiečių

dirbtuvėlėje, malonai nusėbino laisvo skridimo, sklandytuvų ir gumavarikliniai modeliai. Visi padaryti labai kruopščiai, dailiai. Ne vienas jų jau bandė sparnus rajono varžybose. Geral skraidė A. Lopinio ir V. Bučelio modeliai. Jie — vieni pirmųjų mokytojo J. Pivoriūno auklėtiniai, stropiai dirbusių aviamodelius. Idomu tai, kad vėliau šie vaikinai Vilniaus aviacijos techniniame sporto klube skridimuose patys išbandė ir tikrų sklandytuvų sparnus.

Ilgai pas aviamodelizmo būrelio vadovą dirbo modelius ir Gintautas Valacka, kuris dabar Švenčionių kalmo profesinėje technikos mokykloje ruošiasi tapti mechanizatoriumi. Gržės į Adutiškį, visada aplanko ir mokytoją J. Pivoriūną, domisi jaunuju bičiulių darbais, rūpesčiais. Gintautas ir Jigiles mechanizatoriaus specialybę nežada užmiršti aviamodelių.

Rudenį Adutiškio vidurinės mokyklos aviamodelizmo dirbtuvėlė trylikus metus atvėrė duris naujiems entuziasfams. Kalp ir klekvenais mokslo metalas, norinčiųjų dirbti modelius — daug, o viešos ir dabar nepadaugėjo. Tad teko atrinkti gablau-

sius ir stropiausius. Būrelyje jų — daugiau kaip dviečimt, daugiausia penktos—aštuntos klasų berniukai. Penktaklasijų tarpe ir mokytojo atžala — Arvydas Pivoriūnas. Sūnus tiki, kad jo statomas „Vanagėlis“ nurungs visus

modelius.

Iš dabartinių mokytojo J. Pivoriūno auklėtinų bene didžiausiai mažosios aviacijos entuziastai yra dešimtokas Eugenijus Daraškevičius, aštuntokas Jonas Valadka, šeštaklasis Vytautas Pugačevskis ir dar daug kitų, puoselėjančių šviesią svajonę — skrai-dyti.

— Kokie ateities planai? — klausiu mokytoją.

— Stengsimės daryti dar gražesnius, patvaresnius modelius. Ateityje tikimės dalyvauti ir respublikinėse varžybose. Jeigu jaunujų mažosios aviacijos entuziastų rezultatai būtų ir kuklūs, dar ne bėda. Yra kiti, nematomi stimulatoriai — mokinų domėjimas, smalsumas, vienos ateities patekti į didžiąją aviaciją...

Iš tikrujų faurus tikslas — nuo jaunų dienų plėsti mokslinį akiratą, giliinti žinias technikoje, aerodinamikos, aviacijos srityje, ugdyti sparnuoflat svajonę.

L. BUNKIENĖ

KIENO MODELIAI GERIAUSI?



Praėjusiais metais „Sparnų“ redakcija pirmą kartą organizavo respublikinį aviamodelizmo konkursą kambarinių aviamodelių ir sklandytuvų modelių konstrukcijoms sukurti. Konkurse dalyvavo ne mažas skaičius „Sparnų“ skaitojo, pradedančiųjų aviamodeliuotojų.

„Sparnų“ redakcija, pasitelkus i pagalbą patyrusius aviamodeliuotojus, peržiūrėjo visus iki 1975 m. gruodžio 1 d. konkurso dalyvių atsiųstus aviamodelių konstrukcijų brėžinius ir nufarė konkurso laimėtoju pripažinti vilnietai J. MISIŪNA, [D. VAKAR]; jo aviamodelio brėžiniai išspausdinti praėjusių metų „Sparnų“ 2 nr.). Antroji vieta paskirta aviamodeliuotojui iš Šakių rajono, Kidulių vidurinės mokyklos devintokui J. KRIŠČIO-

NUI (jo sukurto aviamodelio brėžiniai spausdinami 26 puslapyje.) Trečioji vieta pripažinta jaunam aviamodeliuotojui iš Varėnos rajono, Merkinės vidurinės mokyklos moksleivui S. STACEVIČIUI (jo aviamodelio brėžiniai spausdinami šiame puslapyje).

Konkurso laimėtojai apdomavoti „Sparnų“ redakcijos Garbės raštais ir asmeninėmis dovanomis: nugalėtojas — fotoaparatu, o prizininkai — tranzistoriniais radijo aparatais „Selga“.

Kadangi kambarinių aviamodelių konstrukcijų buvo gauta nedaug, jų nufarta nepremijuoti.

Konkursui afsilių geriausią aviamodelių konstrukcijų brėžiniai bus išspausdinti „Sparnuose“.

iš abiejų šonų — dvi detalės A, pagamintos iš 1,5 mm klijuotės. Prie jų iš viršaus klijuojama detalė B (1 mm klijuotė), o talp pat gumos siūlais tvirtinami sparnai. Talp pakelti virš liemens sparnai padidina modelio pastovumą.

Sparnai surenkami iš 1 mm storio klijuotės arba liepos nerviūrų, priekinės (3X5 mm) ionzerono ir nuoslydžio briaunos (3X6 mm) bei dviejų detalų D, pagamintų iš 3 mm storio liepos.

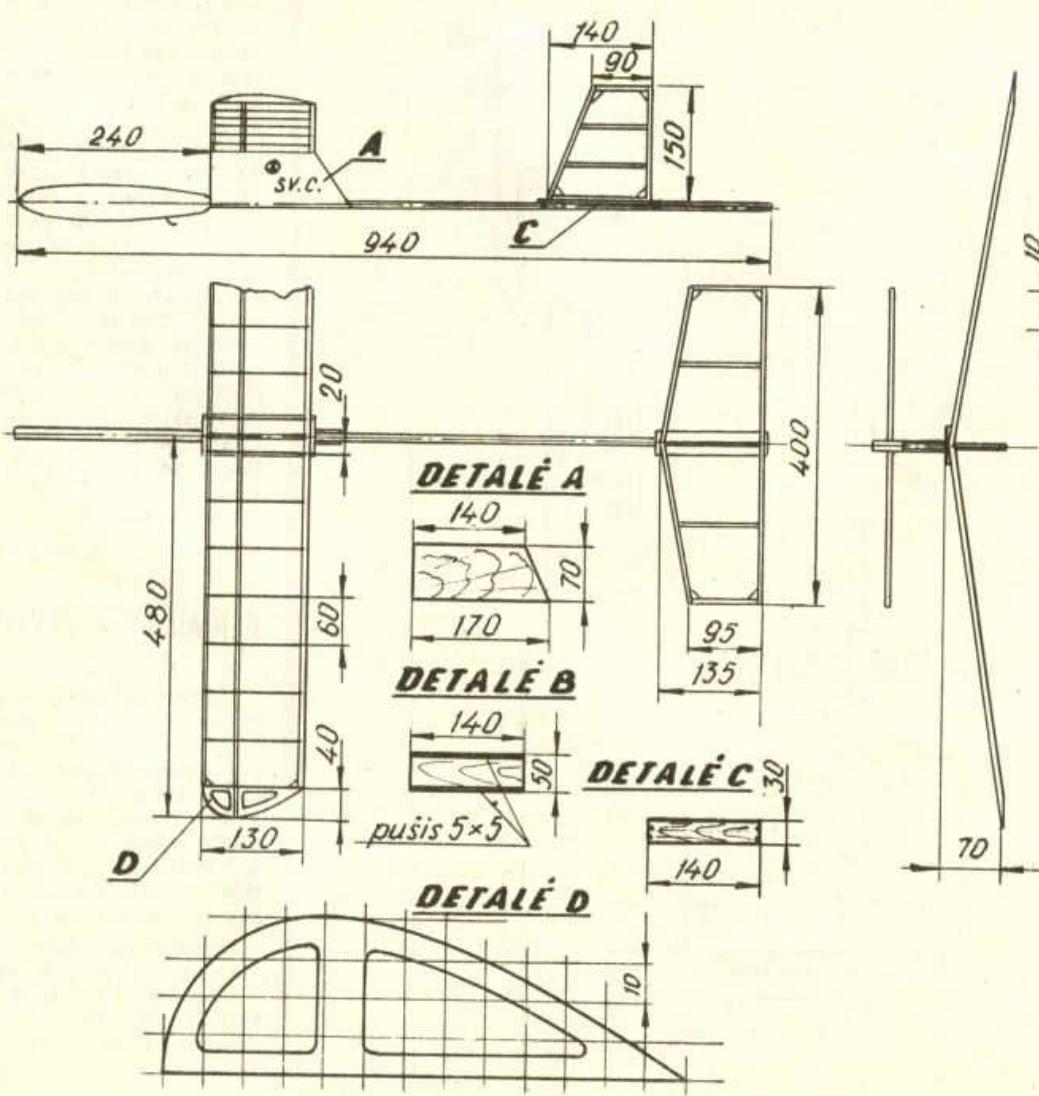
Stabilizatorius ir klijis gaminti iš 3X3 mm pušinių lystelių ir prie liemens, kaip ir sparnai, tvirtinami gumos siūlais.

Išvilkimo kablys išlenkiamas iš 1 mm skersmens plieno vielos. Modelio plokštumas dengiamas ilgaploščiu ar rūkomuoju popierium. Detalių klijavimui naudojami klijai „Jėga“. Balgas modelis sveria apie 160 g.

S. STACEVIČIUS,
Merkinės vidurinės mokyklos
IX kl. mokinys

SKLANDYTUVONO MODELIS

Šis modelis pasižymėja pastovumu ir atsparumu smūgiams. Jo liemuo gaminamas iš 10X8 mm pušinės lystelių, suplanintos į galą iki 5X6 mm, o balastas — iš 8 mm pušinės lentelės, kuri iš abiejų pusų apklijuojama 1 mm klijuote arba liepa. Liemens gale klijuojama detalė C (1 mm klijuotė), o nurodytoje vietoje



SKLANDYTUVО KJ-4 „KIRAS-II“ MODELIS

Sklandytuvо KJ-4 liemuo gaminamas iš liepinės 50X5X29 lentelės arba klijuočių, užpakalinė liemens dalis — iš pušinės arba liepinės 5X9 lystelių. Prie liemens, kaip parodyta brėžinyje, tvirtinamos defalės A ir B (matmenys nurodyti brėžinyje). Defalė A daroma iš 4 mm storio klijuočių, defalė B — iš 2 mm storio špono. Balasto ertmė iš abiejų pusių apklijuojama 1 mm šponu. Killis gaminamas iš liepinų 2X10 ir 2X5, o stabilizatorius — iš 3X8 mm lystelių.

Sparnas surenkamas iš 1 mm liepinio špono arba 1 mm klijuočių nerviūrų. Prieinė sparno briauna daroma iš liepinų 3X3, ionžeronas — 3X5, užpakalinė briauna — iš 3X10 mm lystelių.

Visos modelio plokštumos aptraukiamos rūkomuoju arba ilgapluoščiu popieriumi.

Tiksliai padarytas modelis gerai skraido. Netgi neteisingai atkabintas nuo vilkimo siūlo, gana greit išsilygina, yra jautrus terminėms srovėms. Nesant terminių srovų, ištemptas į 50 m aukštį, „Kir-

ras-II“ išsilako ore iki 60 sek. Šiuo modeliu galima dalyvauti ir varžybose sklandytuvų A-1 klasėje.

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparno plotas — 14,4 dm²

Stabilizatoriaus plotas — 2,7 dm²

Kilio plotas — 0,44 dm²

Sparno plotis — 120 mm

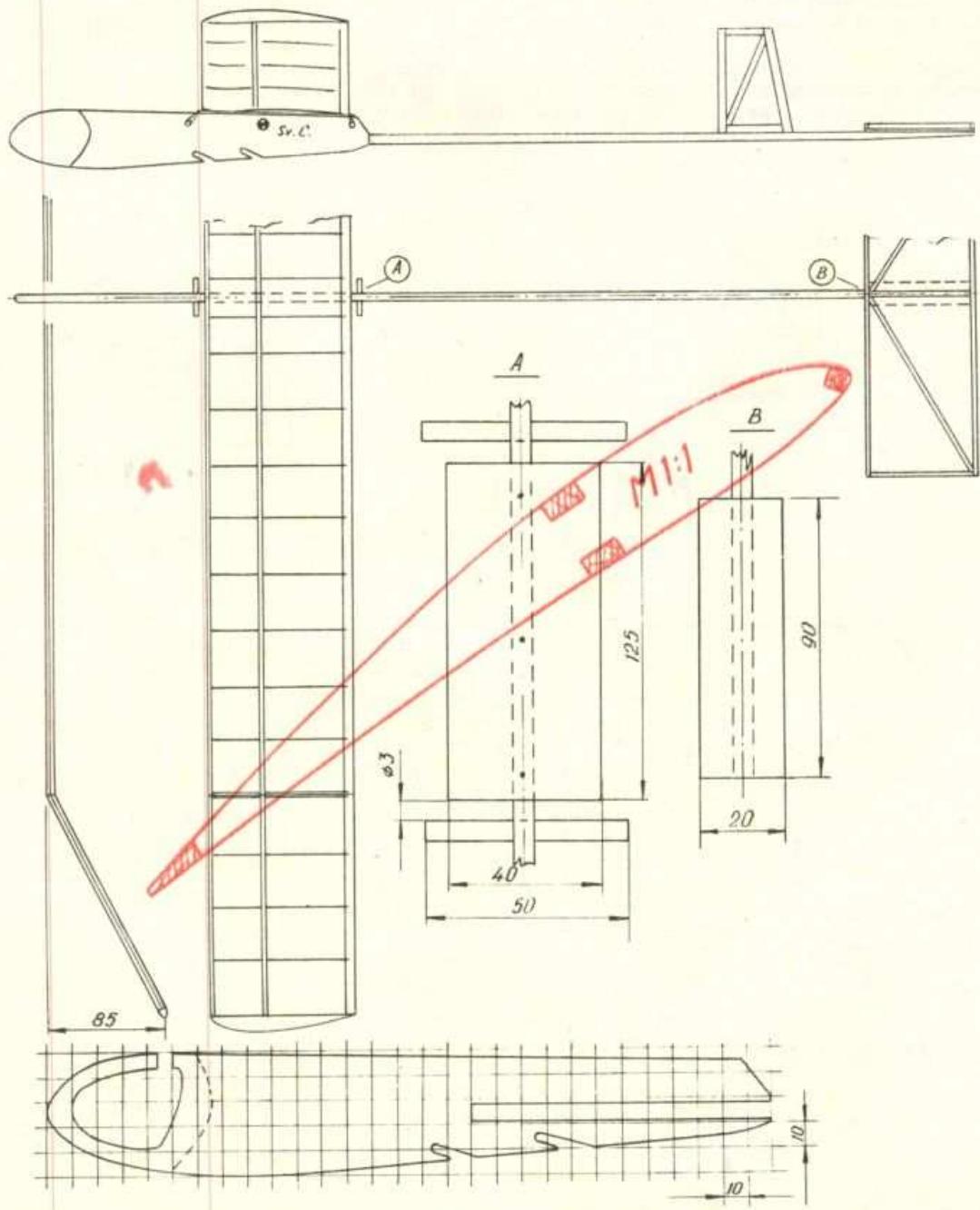
Modelio ilgis — 780 mm

Sparnų ilgis — 1200 mm

J. KRISCIUNAS,

Kidulių vidurinės mokyklos

IX kl. mokinys



PASAULIO AVIAMODELIZMO

ČEMPIONATAS PLOVDIVE

1975 m. rugpiūčio 15—20 d. Plovdivе (Bulgarija) vyko aviamodelizmo pasaulio čempionatas laisvo skridimo modeliais. Jame dalyvavo 244 sportininkai iš 34 šalių.

Pirmąjį čempionato dieną rungtyniavo „sklandytojai“. TSRS komandą sudarė Žalies 1974 m. čempionas V. Čopas, A. Lepas, V. Isajenka. Meteorologinės sąlygos buvo palankios. Iš 92 dalyvių net 42 surinko po 1260 taškų. Devintame ture V. Čopo modelis skraidė daugiau nei 5 minutes. Tarybinis sportininkas, pirmą kartą dalyvaudamas pasaulio pirmenybėse, iškovojo čempiono aukso medalį. A. Lepas buvo dešimtas, V. Isajenka — penkioliktas. Mūsų Žalies komanda, surinkusi 3780 tšk., tapo pasaulio čempione.

Antra čempionato diena buvo skirta faimeristams. Maksimalus variklių darbo laikas buvo leistas 10 sek. Iš 77 dalyvių 42 pasiekė po 7 „maksimumus“, t. y. parodė po 1260 sek. Tiktais dešimtas papildomas turas (maksimalus variklio darbo laikas — 4 sek.) išaiskino pasaulio čempioną. Juo fapo žvedas L. Olafsonas, kurio modelis tame ture skraidė 158 sek. TSRS komandos atstovo E. Verbickio modelis dešimtfame ture skraidė 148 sek. Jam atiteko antra vieta.

Komandomis nugalėjo Austrija — 3780 tšk. Mūsų Žalies komanda užėmė trečią vietą.

Lėktuvų modelių su gumos varikliais pasaulio čempioną išaiskino tiktais dešimtas turas. Ant aukščiausios nugaletojų garbės pakylas atsišleido Bek Čang Sonas (KLDR) — 303 sek.

L. PRANSKETIS

GERIAUSIAI — ALYTIŠKIAI

Moksleivių žiemos atostogų dienomis Jurbarke buvo surengtos respublikinės moksleivių aviamodelizmo pirmenybės kambariniais modeliais. Atskirų klasių modeliais pirmąsias vietas užėmė kaunietis G. Narkevičius, alytiškis V. Navickas ir jo komandos draugas R. Ramančiukas.

Komandomis nugalėjo Alytaus rajono jaunieji aviamodeliuotojai (treneris P. Daukas). Antroje vietoje liko Panevėžio, trečioje — Kauno ekipos.

Mikrovariklis CSTKAM-2,5D

SDAALR Centrinio sportinio -techninio aviamodelizmo klubo projektavimo-konstravimo skyrius sukūrė naują kompresinį mikrovariklį CSTKAM-2,5D. Tal vieno cilindro, dvitaktis viadas degimo variklis su trimis prapūtimo kanalais.

Aukštiniam velenui sukančiui prieš laikrodžio rodyklę, stūmoklis juda aukštyn iki viršutinio mirties taško (VMT), prareždamas karteryje esančių orą, o atsidengus įsiurbimo kanalui, kuris yra karterio priekyje, degalai per karbiuratoriaus dozavimo angelę įsiurbiami į difuzorių ir, susimaišę su oru, patenka į apatinę karterio erfmę. Stūmokliui judant priešinga kryptimi (iki apatinio mirties taško), užsidengia įsiurbimo an-

ga, ir degalų mišinys per prapūtimo kanalus patenka į viršutinę cilindro dalį. Sekančiu alkūninio veleno apsisukimu stūmoklis vėl juda aukštyn, suspaudamas virš jo esantį kuro mišinį, o priartėjęs prie VMT, mišinys užsleda ir sprogsta. Mišinys sprogdamas spaudžia žemyn stūmoklį, atlikdamas darbinę eiga, kurios pabaigoje, atsildengus išmetimo angoms, sudegusios dujos išsiveržia iš cilindro. Dar toliau stūmokliui judant žemyn, atsidengia prapūtimo angos, ir iš karterio į cilindrą patenka šviežio mišinio kiekis, kuris padeda iš jo išstumti sudegusio mišinio likučius ir, judant stūmokliui aukštyn, užsidarius prapūtimo angoms, pats suspaudžiamas. Toliau vėl kar-

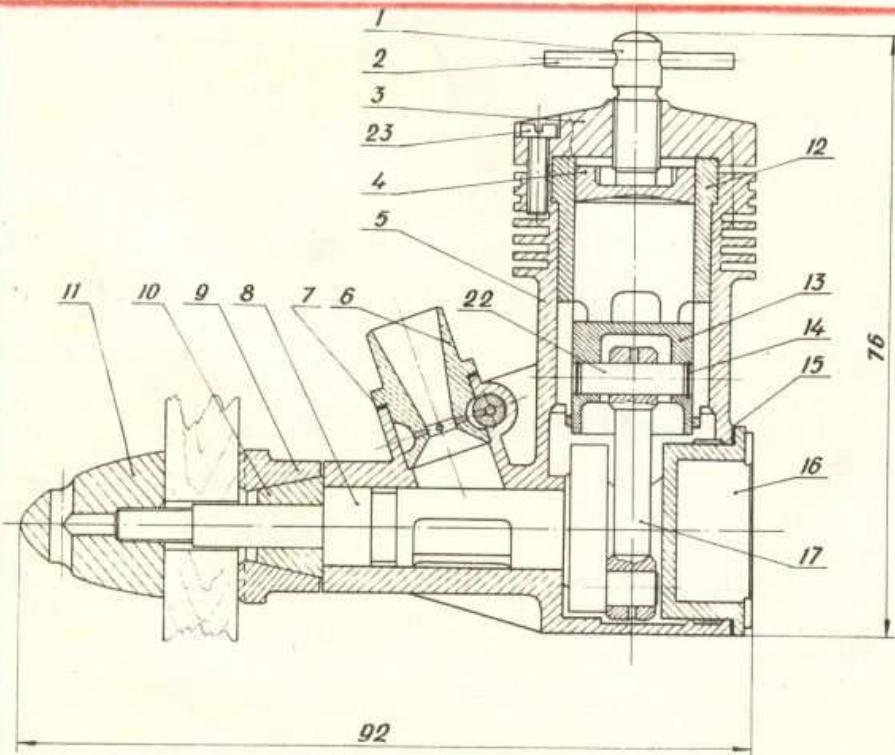
tojasi variklio veikimo ciklas.

Variklio duomenys: cilindro skersmuo — 15 mm, stūmoklio eiga — 14 mm; cilindro darbinis tūris — 2,48 cm³, suspaudimo laipsnis — 10—16, apsisukimų skaičius — 15 000—16 000 aps/min, galingumas, esant 16 000 aps/min — 0,34 AJ, variklio svoris — 140±5 g, degalų sunaudojimas, veikiant maksimaliu galingumu — 300 g/val, darbo resursas — 5 val.

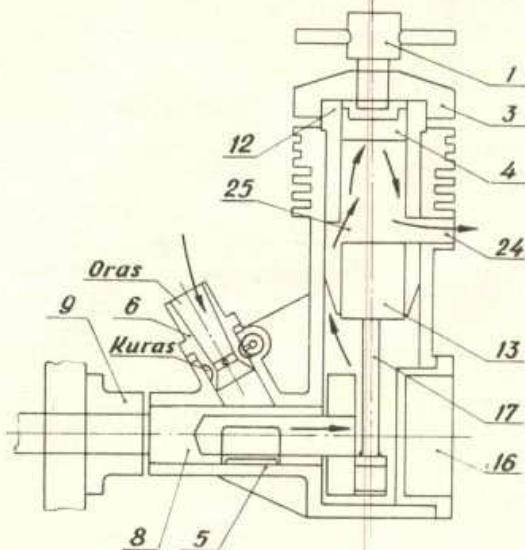
Naują variklį, prieš montuojant į modelį, būtina iškonservuoti, t. y. praplauti žibale ir gerai nusausinti. Mikrovarikliui paruošiamas to-

kios sudėties degalų mišinys: etero — 40%, žibalo — 35%, MS-20 markės alyvos — 15—20% ir ricinos — 10%. Po to variklis tvirtinamas prie stipraus pagrindo ir, jį užvedus, reikia leisti viudutiniams apsisukimams veikti 20—30 min. [su pertraukomis]. Tai reikalinga, kad prisifritų variklio judančios detalių. Pridedant į degalų mišinį 1—2% amilnitrito (nuodingas!), galima variklio galingumą padidinti 8—10%. Jį naudojant tuo po darbo būtina variklių praplauti žibale iš cilindrų išlašinti keli lašus mineralinės alyvos. Tai apsaugo variklį nuo cheminio amilnitrito poveikio.

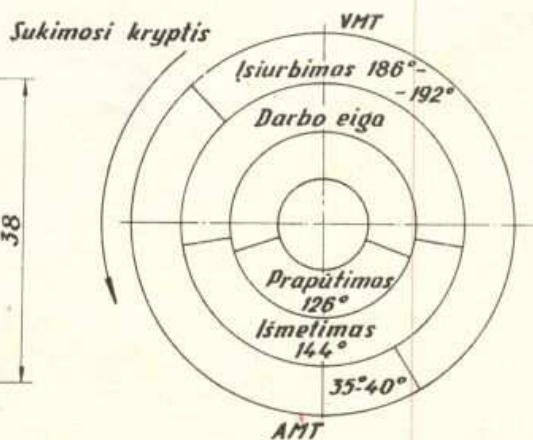
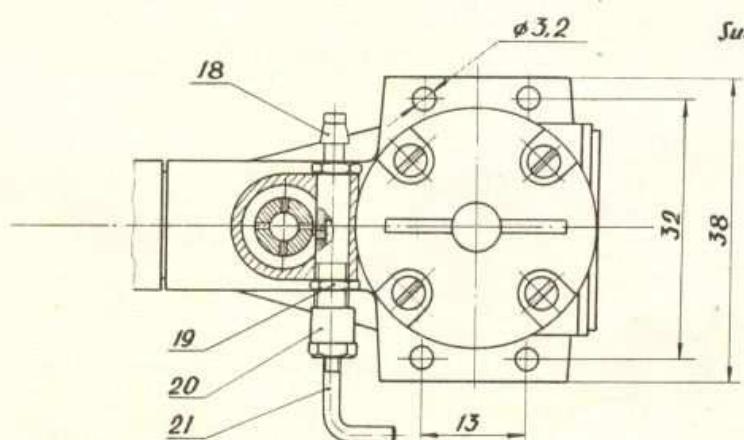
1. Kontrstūmoklio varžtas, 2. Keiltis, 3. Galvutė, 4. Kontrstūmoklis, 5. Karteris, 6. Difuzorius, 7. Tarpinė, 8. Aukštinis velenas, 9. Atramė poveržlė, 10. Kogis, 11. Kokas, 12. Iverė, 13. Stūmoklis, 14. Spreuoklinis žiudas, 15. Tarpinė, 16. Užpakualinis dangtelis, 17. Svaistiklis, 18. Zikleris, 19. Veržlė, 20. Apgaubianti veržlė, 21. Adeta, 22. Stūmoklio pirštas, 23. Variklis, 24. Išmetimo anga, 25. Prapūtimo anga



PRINCIPINĖ SCHEMĄ



VEIKIMO DIAGRAMA



„METEORAS-2H“

Meteorologinė raketė „Meteoras-2H“ sukonstruota ir išbandyta Lenkijos Liaudies Respublikoje 1968—1970 metais. Lenkijoje sėkmingai startavo septynios šio tipo raketos, kurios buvo naudojamos oro srovėms tirti 50 km aukštyste.

Raketos techniniai duomenys: pakopų skaičius — 1, ilgis — 4,5 m, skersmuo — 0,35 m, startinis svoris — 380 kg, variklio veikimo laikas — 18 sek., pakilimo aukštis — 105 km., maksimalus greitis — 6000 km/val.

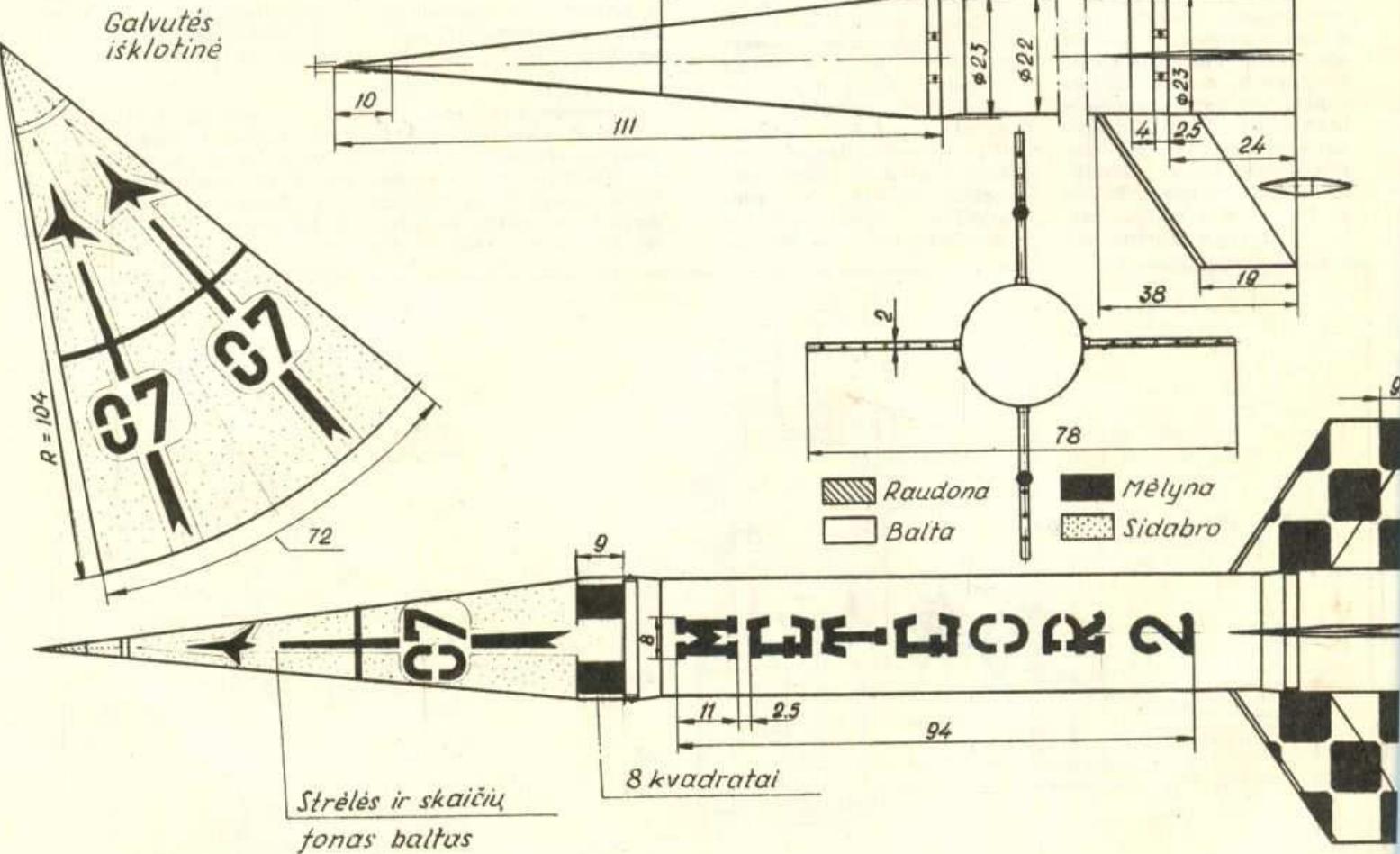
Raketos modelių-kopiją ge-

riausia gaminti kaip antros klasės (K-2) modelį. Raketos korpusas susukamas iš vieno siuoksnio geros kokybės brąžybinio popieriaus, apatinė korpuso dalis — dviem siuoksninių. Stabilizatoriai gaminti iš liepos arba balzos. Galutė ištekinama iš liepos, sveria 20 gramų. Raketos dažoma brėžinyje nurodytomis spalvomis.

Raketos „Meteoras-2H“ ko-

pija pasižymi ypač geromis skridimo savybėmis. Pasaginės šio tipo raketą Kauno J. Gagarino pionierių ir moksleivių rūmų kosminio modelizmo būrelės narys S. Pilkaitis, startuodamas respublikinėje moksleivių techninių sporto šakų III spartakiadoje, užėmė pirmą vietą. Jo pagaminta raketė pakilo į 240 metrų aukštį.

Z. AUGEVIČIUS



Du kartus aplink pasaulį

Zymaus amerikiečių lėktuvų piloto Vilio Posto (Willey Post) kelias į aviaciją sunkus ir nepaprastas. Šis indėnas, 1900 metais gimus Oklahomas valstijoje, savo vaikystę praleido padėdamas tėvams žemės ūkyje. Tėvalas sunkiai vertėsi, ir paaugejus Vilis, metės namus, išdarbino naftos pramonėje. Cia bedirbdamas susižavėjo aviacija, pradėjo šokinėti parašiutu. Bet labiausiai jis svajojo patsapti lankūnų ir laisvaliui skraidioti erdvėje, pasiekti tolimus kraštus.

Kartą darbe, statant nafnos gręžinio bokštą, išviko nelaimė — V. Postas neteko akių. Atrodo, ši nelaimė turėjo galutinai palaidoti jo



svajone. Tačiau atkaklus indėnas toliau siekė sparnų. Jis iš draudimo kompanijos gavo nemažą sumą pinigų, už kuriuos nusipirkė jau naudotą lėktuvą — Lockheed "Veiga". 1927 metais išmokojo

skraidioti savarankiškai, dalyvavo įvairiose aviacijos šventėse.

Kapitaliai suremontavę savo lėktuvą ir pavadinęs „Winnie Mae of Oklahoma“, 1931 metais su draugu austriju H. Gatty leidžiasi į kelioneiaplankintą pasaulį. Pakilę iš Niujorko, pasiekė Angliją. Cia lankūnai, tik pora valandų numiųę, skrido toliau. Maršrutas tešėsi per Vokietiją, Lenkiją, TSRS, Japoniją, Aljaską ir Kanadą. Po 8 dienų 15 valandų ir 51 minutės V. Posto lėktuvas nusileido Niujorke.

Norėdamas irodyti, kad gallima aplink pasaulį apskristi žymiai greičiau, 1933 metais tuo pačiu maršrute Postas leidžiasi naujon kelionėn. Ši kartą jis skrenda vienas. Nepaisant kartais blogo oro, V.

Postas ši kartą apskrido pasaulį per 7 dienas 18 valandų ir 49 minutes. Po šio skridimo V. Postas apdovanojamas Didžiuoju FAI aukso medaliu.

Toliau V. Postas ruošiasi skridimui per Siaurės ašigalių iš JAV į TSRS. 1935 metais į šią kelionę kartu išskrido ir V. Posto draugas žurnalistas bei lankūnas V. Rogertas. Pasiekes Kanados siaurę, V. Posto lėktuvas pateko į labai blogo oro sritį ir priverstinali nusileido. Pasiseiciavę pas vietinius eskimus, ruožiūčio 16 dieną lankūnai pakilo testi kelionę. Atsiplėšę nuo žemės ir pakilę maždaug 20 metrų, lėktuvas dėl nežinomos priežastis krito ir sudužo. Abu lankūnai žuvė.

A. BACINIS



SPECIALŪS SPIRALINIAI MONOLITINIO KIETMETALIO 0,4—2,0 mm SKERSMENS GRAŽTAI SU PASTORINTU CILINDRINIU KOTU YRA PLAČIAI NAUDOJAMI RADIVO, ELEKTRONIKOS, AVIACIJOS, TIKSLIŲJŲ PRIETAISU IR LAIKRODŽIŲ PRAMONEJE.

Monolitinio kietmetalo grąžtai gaminami iš aukštos kokybės lydinio BK6M arba BK60M, todėl jie 100—150 kartų patvaresni už paprastus greitapiūvio plieno grąžtus.

Grežiant šiais grąžtais, pasiekiamas gera kiaurymiu kokybė, žymiai padidėja darbo našumas.



MONOLITINIO KIETMETALIO GRAŽTAMS SUTEIKTAS VALSTYBINIS KOKYBĖS ŽENKLAS.

NAUDODAMI MŪSŲ GRAŽTUS, JŪS GAUSITE TEIGIAMĄ EKONOMINĮ EFEKTĄ.



VILNIAUS GRAŽTU GAMYKLA

Vilnius, Ševčenkos 30

„Sparnų“ prizai aktyviausiems

Už aktyvų bendradarbiavimą leidžiant „Sparnus“, redakcijos Garbės raštais ir atminimo prizais apdovanoti: LTSR nusipelnęs treneris A. PRANSKETIS, KPI dėstytojas J. BALCIUNAS, sostinės ATSK instruktorius A. ARBAČIAUSKAS, vilniečiai Elektrografijos mokslinio tyrimo instituto konstruktorius J. MISIŪNAS ir V. JURKŠTAS.

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

Po TSRS Tautų VI spartakiados startų sportinio sezono pabaigoje nestigo varžybų. Daugelyje jų respublikos SDAALR sportininkai tapo prizininkais, gerino rekordus, pasiekdamai aukščiaus rezultatus.

AUTORALIO „BALTIJOS JŪRA — TAIKOS JŪRA“ TAR PRESUBLIKINIŲ VARZYBŲ traso driekėsi mūsų respublikos keliais. Sportininkams reikėjo įveikti 1400 km. Sékmignausiai iš mūsų respublikos autolenkynininkų rungtyniavo vilniečių ekipažas — V. Glambekas ir P. Timofejevas. Jie nugalėjo lenktynėse dešimtus klasės mašinomis („Volgomis“). Važiavę „Ziguliais“ vilniečių ekipažas V. Rožukas ir V. Kaštelenovas užėmė trečią vietą.

RESPUBLIKINĖSE MEGĖJU AUTORALIO VARZYBOSE 319 km distancijoje rungtyniavo 19 ekipažų. Komandomis nugalėjo Kauno miesto pirmoji ekipa. Antra vietą užėmė vilniečiai, o trečią — Anykščių komanda.

MOTOKROSO RESPUBLIKINIŲ PIRMENYBIŲ šeštojo etapo varžybose Rokiškyje išaiškėjo 1975 m. LTSR čempionai. Aukso medalius iškovojo šiauliaietis R. Kazlauskas (rungtyniavo su mopedu iki 50 ccm), kaunietis A. Drulia (motociklu iki 125 ccm), vilnius A. Urbonavičius (motociklu iki 175 ccm), kaičiupėdė G. Grigas (motociklu iki 350 ccm), kaunietis R. Paurys (motociklu iki 500 ccm).

MOTOBOLO PABALTIJO TAURĖS 1975 m. VARZYBOSE Skuodo „Bartuvos“ komanda užėmė antrą vietą. Bartuviečiai turnyro nugalėtojams „Adažių“ (Latvija) motobolininkams pralaimėjo 0:4.

DRAUGIŠKOSE TARPTAUTINĖSE KULKINIO ŠAUDYMO VARZYBOSE Vilniuje, kurios buvo surengtos praėjusių metų pabaigoje, taiklumą išbandė Varšuvos „Kadros“ ir mūsų respublikos SDAALR šiauliai. Iš mūsiškių pirmas vietas užėmė vilniečiai N. Ragozina (mažo kalibro pistoletu po 30 šūvių į apvalų ir si-

luetinį taikinius išmušė 569 taškus) ir V. Turia (greitošiaudė pistoletu išmušė 584 taškus, o pneumatiniu pistoletu iš 40 šūvių išmušė 374 taškus). Komandomis nugalėjo mūšiskiai.

Prieš tai abiejų komandų mačas įvyko Varšuvoje. Rezultatu 20:19 nugalėjo mūsų respublikos SDAALR šiauliai.

MOTORLAIVIŲ SPORTO PABALTIJO TAURĖS VARZYBOSE, rudenį surengtose Nemune netoli Pociūnų, nugalėjo mūsų respublikos sportininkai. Buvo pagerinta 11 Tauby Lietuvos rekordų.

TARPTAUTINĖSE RADISO SPORTO VARZYBOSE gerai pasirodė šiauliaiečiai. Televizorių gamyklos radio sporto nėgėjai trumpabangininkai išapo Skandinavijos šalių varžybų absoluočiai nugalėtojais. Australijos, Naujosios Zelandijos ir Okeanijos pastaruju varžybų rezultatų suvestinėje šiauliaiečių stotis įrašyta antraja europeičių tarpe.

RESPUBLIKINĖSE AUTORALIO SUNKYKIMIAIS VARZYBOSE startavo 39 ekipažai. Sportininkai įveikė 1241 km trasą. Komandinėje įskaitoje nugalėjo vilniečiai. Atskiros mašinų klasėse pirmas vietas užėmė: GAZ-51 ir GAZ-52 mašinomis — kauniečiai I. Guzevičius ir A. Kamliauskas, o mašinomis GAZ-53 ir ZIL-130 — V. Voiniušas ir O. Laško.

GRUODZIO PIRMOJE PUŠEJE ĮVYKUSIOSE TARPTAUTINĖSE AUTORALIO VARZYBOSE „RUSŲ ZIEMA-75“ dažyavo penki mūsų respublikos sportininkai: broliai Arvydas ir Kastytis Girdauskai, L. Potapčikas, S. Brundza ir V. Povilaitis. Sportininkai startavo Černovicuose ir Lvove, o nuvažiavę 2400 km, finišavo Maskvoje. Nugalėjo lenku ekipažas V. Krupa ir P. Myškovskis. Iš tarybinių ekipažų geriausiai pasirodė K. Giraudas su V. Rožuku, užėmė trečią vietą. Komandomis nugalėjo, o taip pat socialistinių šalių faurė lalmėjo TSRS rinktinė.

Aviacijos metraštį sklaidant

APLINK EUROPĄ PER VILNIŪ

Daugiau kaip prieš šešiasdešimt metų visą pasaulį apskriejo žinia, kad garsus prancūzų lakūnas Marelis Brendežonas de Mulinė lengvu sportiniu léktuvu apskrido aplink Europą. Tiems laikams tai buvo didelė oro kelionė, dėsningai fesianti ištisą virtinę prieš tai įvykdytu didesniu ar mažesniu maršutiniu perskridimų.

Jau pirmasis M. Brendežono de Mulinės skridimo etapas buvo vainikuotas pasaulio rekordu. Pasinaudodamas geromis meteorologinėmis sąlygomis, pilotas 1913 m. birželio 10 d., 3 val. 57 min. startavo iš Paryžiaus aerodromo. Tą pačią dieną nedidelis, vos septynių ir pusės metro sparnų ilgio monoplanas „Morane-Saulnier“, turintis tik 80 AJ galingumo „Gnome“ variklį, perskrido Vokietiją ir Rusijos sieną. 19 val. jis nusileido Varšuvos aerodrome, tą dieną įveikė 1400 km per 15 val. 45 min. (vidutinis greitis siekė apie 90 km/val). Tuo būdu jis įvykdė Pomerio taurus reglamento sąlygas (didžiausias nuskristas atstumas per vieną dieną — nuo Saulėtekio iki Saulėdžio), virsydamas pasaulio rekordą 147 kilometrais.

Varšuvoje dėl blogų oro sąlygų teko išbūti kiek ilgiu, nei buvo numatyta. Tik ketvirtosios dienos (birželio 15) ryta buvo įmanoma foliu tėsti skridimą virš Rusijos Šiaurės-vakarų geležinkelio linijos. Mat, taip laikais geležinkelio bėgiai, gerai matomi iš oro, buvo bene vienintelė lakūnų orientavimosi priemonė.

Birželio 15 d. ryta, apie 10 val. vilniečiai išvydo virš miesto skrendantį prancūzo léktuvą. Apsukęs ratą aplink miestą. M. Brendežonas de

Mulinė nusileido Vilnius pakraštyje, buvusiame hipodrome. Lakūnas apžiūrėjo miestą, kiek pailsėjo ir 14 val. sparnų mostais padėkojęs vilniečiams už malonią viešinagę, nuskrido toliau. Po dviejų valandų jis pasiekė Daugpili, kur besileisdamas sugadino važiuoklės ratą. Teko laukti iš Vilniaus traukiniu atvažiuojančio mechaniko. Gedimas buvo sutaisytas ir birželio 17 d. ryta pavyko išskristi. Kellyje į Peterburgą M. Brendežonas de Mulinė buvo priverstas dar kartą nusileisti Pskove. Apie 11 val. suko pasveikinimo ratą jau virš Rusijos sostinės.

Toliau kelionės maršutas drasujį pilotą vedė į Taliną, Stokholmą, Kopenhagą, Hagą. Teko skristi virš sausumos ir virš jūros.

Vilaoro kelionė fruko tris savaites. Per 40 skridimo valandų lakūnas įveikė 5000 km ir liepos 2 d. laimėgai nusileido tame pačiam Paryžiaus aerodrome, iš kurio išskrido. M. Brendežonas de Mulinė įrodė, kad léktuvais tuo metu buvo galima atlirk didelių nuotolių skridimus.

Marelis Brendežonas de Mulinė, gimęs 1892 m., buvo vienas populiariausių to meto lakūnų. Jis vienas pirmųjų Europoje gavo piloto pažymėjimą ir savo drąsias skridimais pelnė Prancūzijoje taučių meilę ir pripažinimą. Prasidėjus pirmajam pasauliniam karui, patyręs pilotos savanoriu įstojo į prancūzų karo aviaciją ir ore drąsiai kovėsi su vokiečių lakūnais. Už didelę narsą jis buvo apdovanotas Prancūzijos pasižymėjimo ženklais. Vieno oromūšio metu, 1916 m., M. Brendežonas de Mulinė žuvo.

V. JURAS



M. Brendežonas de Mulinė Peterburge su Rusijos aviaklubo įteikta Garbės faure

„GOTHA“

Pirmasis dviejų variklių lėktuvas, kuriuo skraidė lietuvių pilotai, buvo „Gotha“. Šitos konstrukcijos mašinų mūsuose buvo du egzemplioriai.

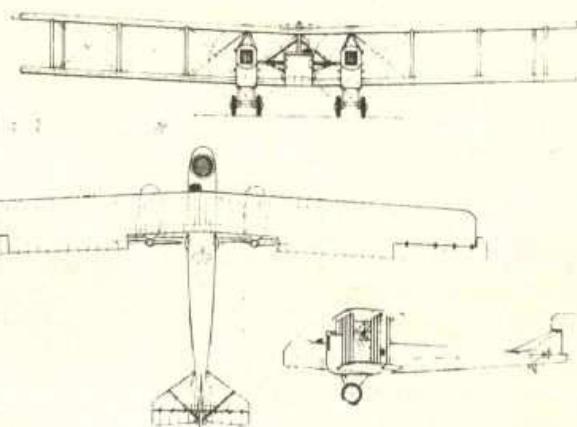
„Gothos“ — pirmojo pasaulinio karo didieji bombonešiai, pradėti vokiečių statyti 1916 metais. Pirmoji nedidelė „Gothų“ serija turėjo du po 200 AJ galingumo variklius, o vėlesnės — po 260 AJ.

„Gothų-IV“ techniniai duo-

menys buvo tokie: sparnų ilgis — 23,70 m, liemens ilgis — 11,86 m, tuščio svoris — 2337 kg, skridimui parengto svoris — 3635 kg, didžiausias greitis — 140 km/val. Igulą sudarė 3—4 žmonės, o ginkluotę — du kulkosvaidžiai ir 300—500 kg bombų. Benzino bakal talpino 650 litrų degalų. Abu propeleriai buvo stumiamoto tipo.

Įdomu, kad Lietuvoje likuotams su „Gotha“ nepavyko sėkmingai atlikti nė vieno skridimo.

M. RAGAŽIUS



H. Gradės monoplanas



Pasaulinės aviacijos pionierių gretose žymiai viešai užima vokiečių aviakonstruktoriaus Hansas Grädė (Hans Grade, 1879—1946). Jis vienas pirmųjų Vokietijoje ėmėsi konstruoti lėktuvą. Tai buvo neįprastos schemas skridimo aparatas su trimis vienais virš kito įrengtais sparnais. Būdamas motorų inžinierius, H. Grädė pats suprojektavo ir pagamino lėktuvą varikliu. 1908 m. spalio 28 d. H. Grädė lėktuvą sėkmingai išbandė. Pakilęs į trijų metrų aukštį, nuskrido 60 metrų.

Pirmojo pasiekimo paska-

tintas, konstruktoriaus ēmėsi konstruoti ir sekantį lėktuvą. Projekte panaudojo vieno prancūziško skridimo aparato idėją: piloto sėdynę įrengę po sparnu ir tuo pasiekė gero lėktuvo pavaldumo.

1909 m. lapkričio 30 d. H. Grädė pirmą kartą su savo naujuoju monoplano pakilo Berlyno Johaniastalo aerodrome ir... aviacijos varžybose laimėjo „Lanco prizą“ — 40 tūkstančių markių. Už gautus pinigus jis pasistatė dar keletą savo konstrukcijos lėktuvų, iškūrė skraidymo mokyklą. Dešimtys mokyklos

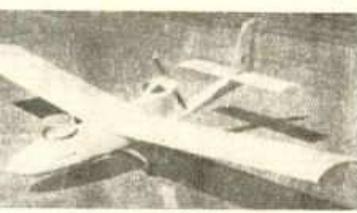
aukštinių pirmajų „oro krikštų“ gavo skraidydami kaip tik H. Grädės lėktuvais, kurie tuo metu buvo laikomi vienais geriausių ir patikimiausių pasaulyje.

Retoje 1913 metų nuotraukoje matome šios mokyklos auklėtinį Gerhardą Liutcherį, sėdintį H. Grädės monoplano „Sturmfliege“, kurį aviatoriai familiariai vadindavo „Alyvuota sardine“, sėdynėje. Skridimas atviroje kabinoje leisdavo patirti skridimo pojūjį ir... iš variklio be palivros trykštančios karštos alyvos purslus.

V. JURKŠTAS

LĒKTUVAI — LILIPUTAI

Plačiai konstruojami specialūs, radijo bangomis valdomi, bepliotiniai lėktuvėliai. Tokie aparatai naudojami kaip talkinių kitiems lėktuvams, įvairiems meteorologiniams stebėjimams, artimai žvalgybāl, fotografinim su automatinėmis fotokameromis. Jie pakyla ir nusileidžia, vairuojami iš pulto žemėje.



NUOTRAUKOJE: vienas bepliotinių aparatu „Prieja-2“. Jis turi 5 AJ galingumo variklį. Sparnų mostas — 3,7 m., skridimui parengto lėktuvo svoris — 38 kg, naudingas krūvis — 13,6 kg, didžiausias greitis — 135 km/val, kelionės greitis — 90 km/val, didžiausias skridimo aukštis — 6000 m, didžiausias skridimo nuotolis — 220 km.

Z-50L

Tarptautinėje mašinų parodoje Brno mieste pirmąsyk buvo pademonstruotas naujas



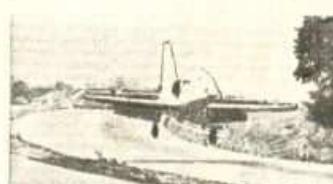
čekoslovakiaiškas akrobatinis vienvietis lėktuvas Z-50L. Jis savo techninius duomenis ir skraidymo savybėmis — labai rimtas konkurentas žinomiems pasaulyje sportiniams lėktuvams „Pitts-special“ ir „Acrostar“.

Lėktuvo Z-50L sparnų mosas — 8,58 m, liemens ilgis — 6,5 m, sparnų plotas — 12,5 m², tuščio lėktuvo svoris — 510 kg, didžiausias svoris — 650 kg, variklio galinumas — 260 AJ, maksimalus klimigo greitis — 15 m/sek, didžiausias skridimo greitis — 285 km/val, kelionės greitis — 255 km/val, tūpimo greitis — 90—100 km/val.

REAKTYVINIS „ALBATROSAS“

Čekoslovakijoje gaminamas dvivietis reaktyvinis mokomasis-treniruočių lėktuvas L-39 „Albatros“. Taip pat pagaminta ir įrengimų — treniruolių, kurie žemėje imituoją L-39 lėktuvu skridimą. Tai atpiqino ir sutrumpino

lakūnų apmokymą. L-39 — tai patobulinta lėktuvo L-29 „Delfi“ modifikacija, kurių pagaminta apie 3000 ir jais skraido TSRS, Bulgarijoje, VDR, Vengrijoje, Indonezijoje, Sirijoje ir kitose šalyse.



Nuotraukoje matome, kaip čekoslovakų pilotai su L-39 nusileidžia ne aerodrome, o autostradoje netoli Brno miesto.

SKRAIDANTIS RADARAS

Radaru įrenginiai jau seinių įtaisyti lėktuvuose, bet daugiausia jie buvo skirti tik juos nešančio lėktuvo navigacijai. Nūnai sukurto galios skraidančios radarų stotys, kurias į didelį aukštį iškelia stambūs lėktuvai, gali ore išbūti daugeli valandų. Jos gali radijo bangomis pastovai „žvalgyti“ oro erdvę, aplink leškodamas skraidančiu objektu, kurios įmanoma „pastebėti“ net 300 km nuotolyje. Tokia skraidanti

radarinė laboratorija — tai žvalgymo aparatas, skirtas ilgiems skridimams. Čia greta stipraus radaro įrenginio dar yra automatinio skaičiavimo, stebėjimo žinių apdorojimo aparatūra ir sistema, perduodanti surinktą informaciją dideliais atstumais.



NUOTRAUKOJE: virš lektuvo E-3A liemens, trijų su puose metru aukštaje iškeltas „radomas“ — radaro antena, panaši į apskritą lėktuvą, kurios storis — 1,8 m, o diametras — 9 m. Tos „lėkštės“ viduje įtaisytas besiskantiantis antena.

Lėktuvu liemenyje yra aparatūra, darbo stalai ir net polisio patalpos. Laboratorijs aptarnauja 13 specialistų, o 4 įgulos nariai lėktuvą valuoja.

„Letectvi+kosmonautika“, „Elalt internešinėl“

LTSR Respublikinėje bibliotekoje buvo surengta pirmoji personalinė „Sparnų“ redakcijos dailininko Jono Klimanskio grafikos paroda, kurioje autorius pateikė 77 darbus. Šalia nedidelio formato estampų, dailininkas eksponavo daug ekslibrisų.

Pastaraisiais metais dailininką ypač patraukė aviacijos tematika. Charakteringesni nauji ekslibrisai šia tema spausdinami „Sparnų“ viršelyje. Šiuose mažosios grafikos kūrinuose autorius įdomiai, išraiškingai perteikia kiekvieno charakterį.

Jonas Klimanskas yra sukūręs apie 200 šio žanro darbų. Jo ekslibrisai plačiai buvo reprodukuojami respublikos ir sąjunginėje spaudoje, eksponuojami Lenkijoje, Čekoslovakijoje, Jugoslavijoje, Vokietijos Demokratinėje Respublikoje ir kitur.

Dailininkas Edm. ŽIAUBERIS

SPARNAI 

KAINA 30 KAP.

INDEKSAS 76782





El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

