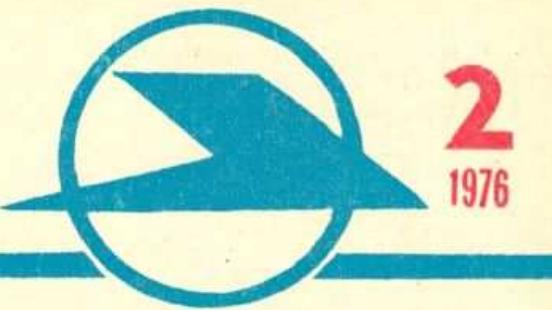


SPARNAI



SPARNAI

INFORMACINIS BIULETENIS

1976 m. Nr. 2 (31)

Leidžia SDAALR Lietuvos TSR
Centro Komiteto
Aviacijos sporto federacija

Eina keturis kartus per metus

Redakcinė kolegija: ANTANAS ARBAČIAUSKAS, ČESLOVAS BALCIŪNAS, PETRAS BRUNZA, JONAS DOVYDAILIS, ALEKSANDRAS JONUŠAS, BRONIUS JURSÉ [atsakingas sekretorius] KAZYS KILČIAUSKAS [atsakingas redaktoriaus pavaduotojas], DONATAS KOSTIUKEVIČIUS, ALVYTIS LUKOŠEVICIUS, BRONIUS OSKINIS, VYTAUTAS PAKARSKAS, ALFONAS PRANSKETIS, ALEKSANDRAS RAMANAUSKAS, JUOZAS ZUJUS [redaktorius], ROKAS ŽALNERAUSKAS.

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:
232600, Vilnius, F. Dzeržinskio g-vė 3, 518 kamb., tel. 75-34-46.
Atiduota rinkti 1976.III.23. Pasirašyta spausdinti 1976.V.31. Tiražas 40 520 egz. 4 sp. lankai, 4,68 sąlyg. sp. lanko, 5,92 leid. lanko, 5,42 aut. lanko, leidinio formatas 60×90/8. Kaina 30 kap. Spausdino LKP CK leidyklos spausdutuvė Vilniuje, Tiesos 1. LV 11644. Užsak. Nr. 1015.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)
Информационный бюллетень
Федерации
авиационного спорта
ДОСААФ Лит. ССР
На литовском языке
© „Sparnai”, 1976/2

VIRŠELYJE: Vilniaus Fizinių techninių energetikos problemų instituto jaunesnysis mokinis bendradarbis. LTSR ir Pabaltijo aviamodelizmo čempionas, sporto meistras Vladas Sidlauskas.

A. SAULIO nuotr.

ŽYGIU IR DARBU NESENKANTI VERSME

[TVIRTINTI DARBO ŽMONIŲ, VISU
PIRMA JAUNOSIOS KARTOS, SAMO-
NĖJE TARYBINIO PATRIOTIZMO IR
SOCIALISTINIO INTERNACIONALIZMO
IDĖJAS, PASIDIDŽIAVIMĄ TARYBŲ
SALIMI, MŪSU TĖVYNĘ, PASIRYŽIMĄ
GINTI SOCIALIZMO IŠKOVOJIMUS —
BUVO IR TEBĖRA VIENAS SVARBIAU-
SIŲ PARTIJOS UŽDAVINIU]

Iš drg. L. Brežnevo atskaitinio pranešimo TSKP XXV suvažiavimui

Aviacijos sporto klubas — tai viena darbo grandžių sudėtingoje ir labai atsakingoje Savanoriškos draugijos armajai, aviacijai ir laivynui remti veikloje komunistiškai auklėjant jaunimą, ruošiant tarybų Tarybinėje Armijoje, ugdomant tarybinių žmonių patriotizmą, atsidavimą partijos reikalui. Vladimiras Leninas sakė, kad jaunosios kartos auklėjime įtvirtinama tai, kas iškovota revoliucijos. Aktyvumas darbe, samoningas pareigos atlikimas, didelė atsakomybė prieš kolektyvą, prieš Tėvynę — visa tai komunistinio auklėjimo sudėtinės dalys. Todėl svarbu visur ir visada ugdyti ir puoselėti šiuos jaunimus.

Komjaunimas, SDAALR organizacijos jaunimo patriotinį auklėjimą laikė ir laiko svarbiausių uždavinii. Viena veiksmingiausiai krypčią šiam darbe — rengiami komjaunimo ir jaunimo žygiai tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis. Jie padėjo jaunimui dar labiau išvystyti darbinį aktyvumą, grūdintis fiziškai, geriau suprasti savo, kaip Tėvynės gynejo, pilietinę pareigą. Vien tik praėjusais metais, pažymint Pergalės Didžiajame Tėvynės kare 30-metį, patriotiniuose žygiuose dalyvavo daugiau kaip 470 tūkstančių respublikos vaikinų ir merginų. Daugiau kaip 280 tūkstančių šio žygio dalyvių aktyviai įsijungė į socialistinį lenktyniavimą šūkiu „Penkmečiui — spartus darbas, meistriškumas ir ieškojimai“, 20520 žygio dalyvių rungtyniavo varžybo-

se dėl Tėvynės karo didvyrių prizų, o 417 įgijo teisę nusifotografuoti prie Pergalės vėliavos.

Didelį darbą atliko žygio dalyviai. Kovų vietose buvo pastatytą 680 paminklų, obeliskų, atidengta memorialinių lentų, išaiškinta daugiau kaip šeši tūkstančiai iki tol nežinomų žuvusių didvyrių.

Praėjusių metų „Sparnų“ numeriuose plačiai buvo pasakojama apie eskadrilės „Tarybų Lietuva“ kovas Didžiojo Tėvynės karo frontuose, mūšius ir pergalės, vaduojant Tarybų Lietuva, apie aviapulkus, kurie didvyriškai kovėsi Tarybų Lietuvos padangėje ir kuriems vėliau buvo suteikti Vilnius ir Panevėžio vardai. Visa tai — dar vienas naujas puslapis didvyriškos tarybinės liaudies kovų ir pergalų istorijoje.

Suprantama, reikia daug laiko ir didelių pastangų, ieškant, surandant ir atskleidžiant naujus, nežinomus arba mažai žinomus tarybinės liaudies, karių ir partizanų kovų su fašistiniais okupantais puslapius. Tačiau nemažiau svarbu yra jamžinti visa, kas žinoma ir brangu, kad ateities kartos žinotų ir visada prisimintų.

Čia didelį darbą galėtų ir turėtų atlikti respublikos aviacijos sporto klubai. Kaip jau minėjau, „Sparnuose“ buvo rašyta apie eskadrilę „Tarybų Lietuva“, kuri, vaduojant mūsu respubliką, Didžiojo Tėvynės karo dienomis bazavosi dabartiname Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome, apie „Normandi-

ja—Nemunas“ pulką, kuris išvaduojamų mūšių dienomis buvo įsikūręs dabartiname Alytaus ATSK aerodrome, apie Civilinio oro laivyno [COL] kovos dalinius, kuriems už parodytą didvyriškumą mūšiuose vaduojant Tarybų Lietuvą buvo suteikti Vilnius ir Panevėžio vardai, apie Tarybų Sąjungos Didvyres M. Raskovos pulko lakūnes, jų žygarbius kovose su fašistiniais okupantais Žemaitijos padangėje. Jų didvyriškumas, meilė Tėvynei, liaudžiai ir žiandien yra puikus pavyzdis jaunimui.

Mokyti aviacijos sportininkus būti tokiais, kokie buvo drąsiejį eskadrilės „Tarybų Lietuva“, pulko „Normandija—Nemunas“, Vilnius ir Panevėžio varduose pavadinę oro laivyno pulkų, Tarybų Sąjungos Didvyres M. Raskovos pulko lakūnės — svarbus ir dėkingas aviacijos sporto klubų tikslas. Deja, respublikos aviacijos sporto klubuose patriotinis ir komunistinis jaunimo auklėjimas dar nepakanamai derinamas su sportiniu parengimu. Gerai, kad klubų darbe didelis dėmesys skiriamas jaunimo apmokymui skraidyti, aukšto meistriškumo sportininkų ruošimui. Tačiau, kaip nurodė drg. L. Brežnevės atskaitiniamo pranešime TSKP XXV suvažiavime, „kompleksinė pažiūra į visą auklėjamajį darbą — tai glaudžios idėjinio politinio, darbinio ir dorovinio auklėjimo vienybės užtikrinimas“.

Mokyklose mes randame gražių ir turinį stendų su fotouotraukomis, pasakojan-

čių apie Tarybų Sąjungos didvyrius, kurių vardais pavadintos mokyklos, pionierių draugovės. Daugelyje įmonių, kolūkių yra įrengti fotostendai, kuriuose surinkta dokumentinė medžiaga apie buvusių kolektivo narius, rajono arba miesto partinius ir komjaunimo darbuotojus, žuvusius Didžiojo Tėvynės karo frontuose arba kritusius nuo buržuazinių nacionalistų kulkos. Visa tai turi didelę politinę auklėjamą reikšmę. Neturėtų būti išimtis ir SDAALR aviacijos sporto klubai. Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klube galima ir reikia įrengti stendus, pasakojančius ne tik apie ištikimą Tėvynės sūnų generolą majorą Joną Žiburką, kurio vardu pavadintas klubas, bet ir apie eskadrilės „Tarybų Lietuva“ drąsiuosius lakūnus, eskadrilės kovas, vaduojant Tarybų Lietuvą. Dokumentinę medžiagą galėtų surinkti klubo sportininkai. Juk kaip tik šio klubo dabartiniame aerodrome karo metais bazavosi ši eskadrilė. Alytaus ATSK sportininkams reikėtų surinkti medžiagą apie „Normandijos—Nemuno“ pulką, kuris karo metais buvo įsikūręs šiandieniniame klubo aerodrome, o klubė įrengti stendus, pasakojančius apie pulko kovočius, apie didvyriškus mūšius, vaduojant Tarybų Lietuvą.

Reikia pagalvoti ir apie eskadrilės „Tarybų Lietuva“ bei pulko „Normandija—Nemunas“ žygarbių jamžinimą. Vertėtu Kauno aviacijos sporto klubo, o taip pat Alytaus ATSK bazėse pastatyti paminklinius akmenis.

Tokios patriotinio darbo formos, mūsų manymu, turėtų liesti ne tik šiuos du minėtus klubus. Klaipėdos ATSK sportininkai galėtų surinkti medžiagą ir įrengti stendus apie Tarybų Sąjungos Didvyrės M. Raskovos pulko lakūnes ir jų didvyriškus mūšius, vaduojant Zemaitiją, nes kaip tik netoli ese klubo skraidymų bazės žuvo šio pulko didvyrės. Panevėžio ATSK reikėtų įrengti stendus, pasakojančius apie COL kovinių dalinių, pavadinčių Panevėžio vardu, o Vilniaus ATSK — COL kovinių dalinių, pavadinčių Vilniaus vardu. Šia kryptimi turėtų atlikti tam tikrą darbą ir kiti respublikos aviacijos sporio klubai.

Šie stendai, kai žiemą vyks teorinių sportininkų mokymai, galėtų būti įrengti klubų patalpose, o vasarą, kai vyksta skraidymai, tokie patendai turėtų būti ir skraidymų bazėse. Jie kiekvienam sportininkui, kiekvienam, apsi-

lankiusiam klube ar skraidymu bazėje, visada primintų tarybinių žmonių didvyriškumą, skiepyti patriotizmą, meilę tarybinei Tėvynei.

Komunistiniame jaunimo auklėjime nemažiau svarbu puoselėti tévę ir vyresnių šaunias darbo tradicijas. Aviacijos sporto klubuose tai ypač reikalinga, siekiant ugdyti aukštą sportininkų meistriskumą, fizinį ir psichologinį pasirodymą, išvermę ir valią. Deja, ir šiame darbo bare dar nedaug kas daroma. Retai kada į klubų varžybas kviečiami sporto veteranai, nusipełnę sportininkai. Klubai neturi surinke ir užrašę savo istorijos apie klubo veiklą, pirmuoju sportininkus, čempionus, instruktorius, aktyviausius visuomenininkus. Tad iš ko jaunam, pirmus metus atėjusiam į klubą treniruotis sportininkui mokyti, kuo didžiuotis. Manyčiau, kad klubo veiklos istorija, pasakojimai apie kolektivo geriausius sportininkus, veteranus, instruktorius, aktyviausius visuomenininkus turėtų tapti viena svarbesnių sportininkų auklėjimo priemonių.

Kiekvienais metais į aviacijos sporto klubus ateina nežašas jaunu sportininkų būrys. Bet, nors ir keista, jie į klubą priimami paprastai ir kasdienski, be iškilmių. O kaip būtų šaunu, kad, atėjus į klubą jaunam sportininkui, pirmame užsiėmimme būtų papasakoja apie klubo šaunias veiklos tradicijas, apie klubo auklėtinų pergalęs, apie pirmuosius klubo sportininkus, instruktorius, pramenant, kokių jie pasieké sportinių pergalii, kaip jie treniravosi, mokoši ir dirbo, koks buvo jų sportinis kelias. Būtų dar įtigaujau, jeigu į pirmajį jaunu sportininkų užsiėmimą pakviestume klubo veteranus, buvusius auklėtinius, trenerius, vadovus. Tokie pokalbiai su jaunimu apie sportą ir darbą, mokymasi ir patriotizmą liktų ilgam kiekvieno jauno žmogaus atmintyje, būtų veiksminga komunistinio auklėjimo priemonė.

Auklėjamas darbas gamybiniuose, mokslo, sporto kolektyuose turi vykti sisteminai ir kryptingai. Ir labai svarbu, kad sporto kolektyuose, klubuose komunistinis auklėjimas būtų reikiama derinamas su sportiniu parengimiu.

A. LUKOŠEVIČIUS,
Lietuvos LKJS
Centro komiteto
sporto ir gynybinio masinio
darbo skyriaus vedėjas

TOBULINTI GYNYBINĮ MASINĮ DARBĄ

Gynybinio masinio darbo gerinimo ir efektyvumo didinimo klausimus sutinkamai su TSKP XXV suvažiavimo nutarimais apsvarstė SDAALR Lietuvos Centro komiteto plenumas, įvykęs balandžio mėnesį. Pranešimą svarstomu klausimu padarė SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmminiko pavaduotojas S. Levčenka. Pranešėjas ir kalbėjusieji diskusijoje pažymėjo, kad devintame penkmetyste respublikos patriotinė organizacija įvykdė visas pagrindines užduotis, o sajunginiame 1975 metų socialistiniame lenktyniavime užėmė ketvirtą vietą.

Tarp Pabaltijo respublikų Lietuvos SDAALR pirmauja.

Kartu plenume buvo pažymėta, kad draugijos kai kurios miestų ir rajonų mokomo bei sportinės organizacijos, taip pat SDAALR pramoninės įmonės neišnaudojo visų galimybų ir rezervų gynybiniam masiniui darbui gerinti ir tobulinti. Nemaža frakcijų darėsama vadovaujant karinėms techninėms, o taip pat aviacijos sporto šakoms.

Plenumo priimfame nutarimą numatytos konkrečios priemonės gynybiniam masiniui ir sportiniui darbui tobulinti, jo efektyvumui didinti.

SKLANDYTUVO „LIETUVA“ DEBIUTAS TARPTAUTINĖJE ARENOJE

Balandžio antroje pusėje Kišiniuje vyko socialistinių Jalių sklandytojų draugiškos varžybos, kuriose sportininkai startavo su geriausiais. Šiuo metu pasaulyje sklandytuvalis. Pirmą kartą oficialiose varžybose su šiais sklandytuvalais lenktyniavo ir Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatyti aukštostos klasės sklandytuvalai „Lietuva“, kuriais skrido TSRS rinktinės narys O. Pasečnikas ir respublikos rinktinės narys A. Beržinskas. „Lietuva“ sekmingai išlaikė pirmajį išbandymą tarptautinėje arenoje. Sklandytuvą puikiai įvertino

komandų treneriai, sklandytojai.

* * *

Gegužės 8 d. Maskvoje, Liaudies ūkio pasiekimų parodoje, atidaryta tarptautinė jaunimo mokslinės techninės kurybos paroda. Visų lankytųjų dėmesį patraukia tokioje parodoje pirmą kartą demonstruojami Prienų Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukonstruoti ir pastatyti aparatai: sklandytuvai „Lietuva“, motosklandytuvai LAK-6 ir sklandytuvai „Zylė“, skirtas jaunujių sklandytojų apmokymui.

Nauji rekordai

SDAALR Lietuvos Centro komiteto Aviacijos sporto federacija patvirtino keturis naujus Tarybų Lietuvos rekordus, pasiekus parašiutiniam sportu per praėjusį metų sezoną.

Grupinis šuolis nusileidimo tikslumui iš 1000 m aukščio. Šuolių atliekant dalyvavo TSRS sporto meistras A. Gruzdys, L. Cygankovas, S. Civilis, A. Utkinas [Vilnius], G. Varnagiris [Kaunas]. Bendras šuolių nukrypimo nuo rato centro vidurkis — 0,48 metro.

Kombiniotas šuolis nusileidimo tikslumui iš 1000 m aukščio. Šuolių atliko G. Varnagiris, L. Cygankovas ir A. Utkinas. Šuolių nukrypimo nuo rato centro vidurkis — 0,04 metro.

Kombiniotas šuolis nusileidimo tikslumui iš 1500 m aukščio. Šuolių atliko trys Vilniaus parašiutininkės: J. Brunzienė, J. Utkinienė, L. Kapustina. Nukrypimo nuo rato centro vidurkis — 0,23 metro.

Visi šie nauji LTSR rekordai buvo pasiekti parašiutininkų varžybose Jerevane.

C. STASELIS

RAUDONOSIOS VĖLIAVOS ORDINU APDOVANOTA

1927 metų sausio 23 dieną bendrame Aviacijos ir cheminės gynybos bičiulių draugijos (Obščestvo druzei vozdušnovo flota i chimičeskoi oborony — Aviachim) ir Gynybos rėmimo draugijos (Obščestvo sodeistvija oborone — OCO) suvažiavime Maskvoje buvo nufarta Tarybų šalyje įkurti vieningą masinę patriotinę gynybinę draugiją OSOAVIACHIMĄ (Sojuz obščestiv druzei oborony i aviacionno-chimičeskovo stroitelstva).

Už aktyvią patriotinę veiklą ir nuveiktaį didelį darbą 1947 m. sausio 30 d. Osoaviachimas buvo apdovanotas Raudonosios Vėliavos ordinu.

Šaujanas Osoaviachimo tradicijas žandien fesia Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti (SDAALR), kuri netrukus švęs 50-mečio jubiliejų.

OSOAVIACHIMAS – PATRIOTŲ MOKYKLA

Trečiąjį šio amžiaus dešimtmetyje jauna Tarybų valstybė pradėjo sunkiomis sąlygomis. Pilietinis karas ir imperialistinė intervencija paliko randuočius pėdsakus. Šalyje reiškėsi ūkinės suirutės, neraštungumo blogybės. Visa tai reikėjo

įveikti kuo trumpiausiu laiku. Taip mokė Leninas, tokius uždavinius kėlė partija.

Imperialistai, nors ir patyrė pralaimėjimą, nesiliovė reiškė grobikiškus kėslus — užgniauti jauną Tarybų valstybę. Todėl gyvybinis reikalas

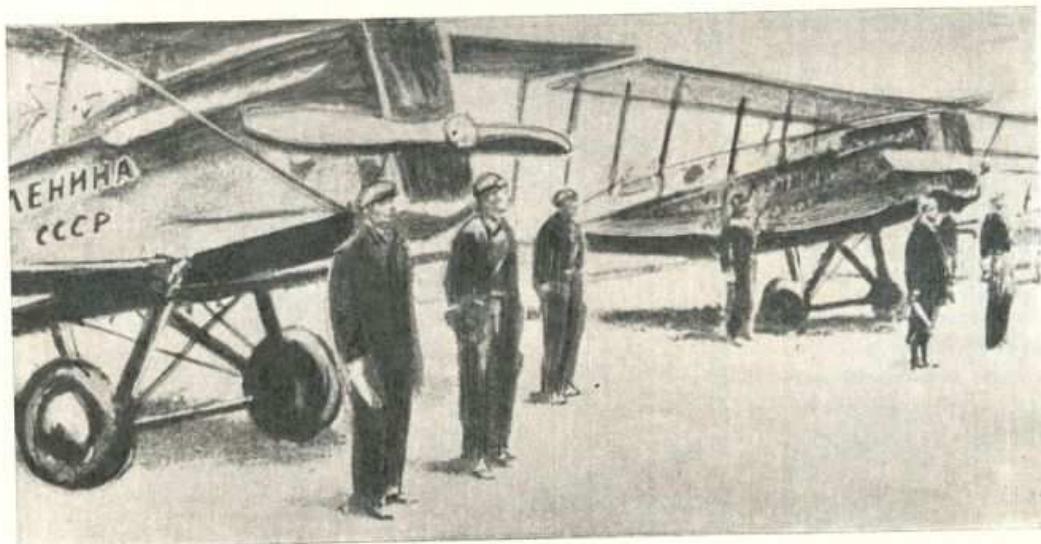
buvo — stiprinti gynybinę galią. Skiriant didelį dėmesį Raudonosios Armijos stiprinimui, nemažiau buvo rūpinamas gyventojų apmokymu karybos. Vykdant šį partijos iškeltą uždavinį, labai svarbus vaidmuo priklausė komjauniui ir karinėms patriotinėms organizacijoms.

Viena pirmųjų gynybinių patriotinių organizacijų buvo Karinė-mokslinė draugija, susikurusi prie Karinės akademijos.

Draugijos pirmininku buvo išrinktas Michailas Frunzė. Pa- našios draugijos susikūrė ir prie kitų aukštųjų karinių mokyklų. 1926 metais TSRS Liaudies Komisarų Taryba pri- tarė pasiūlymui Karinė-moks- linę draugiją perorganizuoti į Gynybos rėmimo draugiją. Pastaroji vystė žymiai platesnė veiklą. Büreliai, sekcijos, pirminės organizacijos buvo kuriamos gamyklose, įmonėse, mokyklose. Vien per pirmuosius naujosios draugijos veiklos metus buvo įkurta apie 7200 karinių žinių propagavimo ratelių.

Nepaisant sunkios ekonominės padėties, partija sakė, kad būtina kurti savo aviacijos pramonę ir oro laivyną. 1921 m. vasario 18 d. Vladimiras Leninas pasiraše dekretem dėl lėšų skyrimo aviacijos gamyklos Nr. 16 (buvusi „Re-no“) atstatymo. Vien tik 1922—1923 metais aviacijos pramonės vystymui buvo skirta 35 milijonai rublių.

Siekiant įgyvendinti partijos žūki — statyti oro laivyną, reikėjo turėti masinę organizaciją, kuri dirbtų propagandinių ir praktinių darbų žmonių tarpe. Tad 1923 m. kovo 8 d. buvo įkurta Aviacijos bičiulių draugija. Ši patriotinė organizacija mokė jaunimą aviacinių žinių, rinko lėšas lėktuvų statybai, plėtė praktinę veiklą aviaciniuose būreliuose. Vien per pirmuosius 10 naujosios draugijos veiklos mėnesių jos nariai



Partijos XIII suvažiavimo metu (1924 m. birželio 1 d.) Oro laivyno bičiulių draugija perda- vė šalies Karinėms Oro pajėgoms eskadrilę, pavadintą V. Lenino vardu.

lėktuvų statybai surinko daugiau kaip tris milijonus rublių. Ypač didelio aviacijos entuziastų, mokslo žmonių dėmesio susilaikė draugijos organizuoti vienviečių ir dviviečių lėktuvų kūrimo ir statybos darbų. 1924 m. buvo išleistas pirmasis tarybinis serijinis aviacinis motoras, o metais anksčiau draugijos iniciatyva Kryme buvo surengtos pirmosios visasajunginės sklandytų varžybos. Beje, tais pačiais 1924 metais už surinktas lėšas buvo pastatyta daugiau kaip 150 lėktuvų.

1924 metais, Aviacijos bičiulių draugijos pavyzdžiu, buvo įkurta kita patriotinė gynybinė organizacija — Cheminès gynybos bičiulių draugija, kuri kėlė sau uždavinį — padėti partijai ir vyruius bei kurti chemijos pramonę, mokyti žmones priešcheminės gynybos. Vien per pirmuosius veiklos metus ši draugija savo gretose subūrė apie pusantro milijono narių, įkūrė daugiau kaip 12 tūkstančių būrelių.

Tačiau jau pirmaisiais metais išryškėjo, kad abi minėtos draugijos rūpinasi beveik tais pačiais reikalais. Kad subūrus jėgas, 1925 metais buvo nutarta abi draugijos sujungti į vieną patriotinę organizaciją, kuri buvo pavadinta Aviachimu.

Naujoji organizacija nuo pat savo veiklos pradžios ėmėsi uždavinio supažindinti plačiasias liaudies mases su aviacija. Draugijos narių surinktomis lėšomis pastatytais lėktuvais sportininkai skraidydavo į įvairius šalies miestus, kur ne tik rengdavo aviacijos žvėties, bet ir paskraidindavo žmones. Buvo atlikti ir pirmieji

tolimi skridimai. Tarybinis lėktuvinas M. Gromovas su A. Tupolevo sukonstruotu lėktuvu ANT-3 „Proletaras“ nuskrido maršrutą Maskva—Kenigsbergas—Berlynas—Paryžius—Roma—Viena—Varšuva—Maskva, jveikdamas per tris dienas 7150 kilometrų. Šis skridimas buvo baigtas 1926 m. rugsėjo 2 d. Jis visam pasauliui pademonstravo, kad Tarybų valstybė turi pirmaklasę aviacijos techniką ir puikius lakūnus.

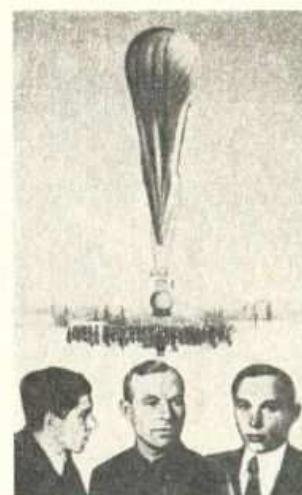
Išsiplėtus Aviachimo ir Gynybos rėmimo draugijos veiklai, iškilo uždavinys suvienyti abieju organizacijų jėgas, kad būtų galima dar plačiau ir geriau dirbti patriotinį gynybinį darbą gyventojų ir ypač jaunimo tarpe. Todėl 1927 m. sausio 23 d. Maskvoje įvykusiam bendrame abieju pafrionių draugijų suvažiavime buvo nutarta

jsteigti vieningą patriotinę gynybinę masinę organizaciją Osoaviachimą. Ši data ir laikoma Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti (SDAALR), kuri fesia šaunias Osoaviachimo tradicijas, įkūrimo diena.

Osoaviachimas aktyviai daivavo kuriant Tarybų šalies oro laivyną. Buvo pastatyti žinomi didieji lėktuvai ANT-4 „Strana Sovetov“ („Tarybų ūalis“) ir ANT-9 „Krylia Sovetov“ („Tarybiniai sparnai“), su kuriais buvo atliktas ne vienas skrydis tolimaliausiais maršrutais.

Ypač sparčias tempis tėvyninė aviacija pradėjo vystytis ketvirtame šio amžiaus dešimtmetyje. Šiuo laikotarpiu į pasaulinę aviacijos istoriją tarybiniai lėktuvų konstruktoriai ir lakūnai įrašė ne vieną ryškų puslapį, kurių šlovingi darbai su pagarba minimi ir šiandien. 1936 m. liepos 20 d. iš Ščiolkovo (netoli Maskvos) aerodromo startavusi V. Čkalovo vadovaujama įgula (antrasis pilotas G. Baidukovas, sturmanas A. Bellakovas) su lėktuvu ANT-25 (metalinis žemasparnis, vieno 860 AJ galingumo variklio, sparnų ilgis — 34 m, didžiausias greitis — 246 km/val) pirmą kartą nuteisė maršrutą į Tolimuosius Rytus (nuskrido iki Petropavlovsko Kamčiatkoje ir nusileido Udos saloje). 9374 km drąsiejį lakūnai nuskrido per 56 val. 20 min. Nuo šio drąsiju lakūnų skridimo mus skiria 40 metų.

Po metų šių drąsijuoro sakalų trijulė ryžosi dar sunkesniams perskridimui — per Šiaurės ašigalių pasiekiant Ameriką. Šis skrydis pareikalavo didelio ryžto ir didvyriškuo. Tarybiniai lakūnai sėk-



Aerostatas „Osoaviachimas-1“, su kuriuo 1933 m. rugsėjo 30 d. į 19 km aukštį pakilo G. Prokofjevas, E. Birnbaumas ir K. Godunovas.

КРАСНЫЕ КРЫЛЬЯ НАДЕЖНАЯ ЗАЩИТА С.С.Р.



Plakatas, kviečiantis tarybinius žmones stiprinti šalies Oro laivyną.

mingal įveikė sunkumus. Pakilę iš Maskvos aerodromo ir perskridę virš Šiaurės ašigalių, sekmingai nusileido Portlende (JAV).

I aviacijos istoriją aukso raidėmis įrašytas ir Osoaviachimo auklėtinų lakūnių V. Grizodubovas, P. Osipenkas ir M. Raskovas skridimas 1938 metais maršrute Maskva—Tolimieji Rytai.

Per pirmajį savo veiklos dešimtmetylį Osoaviachimas labai daug padarė, puoselejant netink aviaciją. Visur šalyje buvo kuriami parašutizmo, šaudymo, kitų taikomųjų karinių sporto šakų būreliai ir klubai, rengiamos šių sporto šakų masinės varžybos ir šventės. Osoaviachimas tapo masinė patriotinė gynybinė organizacija, turėjusia 1938 metais savo gretose daugiau kaip 7 milijonus aktyvių narių, 70 tūkstančių pirminių organizacijų.



Jaunieji Maskvos parašutininkai osoaviachimiečiai prieš pratybas prie lėktuvo „Pravda“.



Naujo darbo metai

Lietuvoje Osoaviachimo vardas nuskambėjo 1940 metais, respublikoje atkūrus tarybinę santvarą. Šios organizacijos veiklos pagrindas buvo sportinės aviacijos būreliai, susitelkę apie Lietuvos TSR aeroklubą, o taip pat sklandymo mokykla Aukšttagirje bei priešlektuvinės ir priešcheminės gynybos kursai.

Tarybų Lietuvos Osoaviachimo organizacinė struktūra buvo galutinai suformuota ir paskelbta 1941 metų pradžioje. Ligi tol vyko palapnis persiorganizavimas, masinių pirminių organizacijų steigimas, naujų aeroklubų, aviacijos būrelių organizavimas, kadru telkimasis.

1940 metų vasarą intensyviai dirbo Aukšttagirio (7 km nuo Vilniaus) sklandymo mokykla, kuriai vadovavo B. Karvelis. Iš 135 tinkamų skraidymui dienų — skraidė 125, atlikti 7854 startai, iš jų mechaniskai ištempiant sklandytuvus — 593. Tais metais buvo parengta 115 A pilotų ir 42 B pilotai. Šie jauni žmonės ir buvo pirmieji Osoaviachimo Lietuvos kadrų, aviacijos būrelių organizatoriai.

Tuo metu ypač pagausėjo aviamodelizmo būrelį. Is Maskvos buvo gauta didelė siunta medžiagų modeliams statyti, varikliukų, įvairių detalų, barografų ir kt.

1940 metų gruodžio mėnesį buvo naujai inventoriuotas ir perkainotas aeroklubo turtas. Klubas, ruošdamasis tapti Osoaviachimo organizacijos padaliniu, paruošė priešlektuvinės gynybos gyventojų apmokymo projektą, émėsi varžybų rengimo bei kitų organizacinių darbų. I pirmuosius priešlektuvinės gynybos apmokymo kursus atvyko 50 kursantų, būsimųjų instruktorių. Kursams vadovavo J. Draugelis (po karo 21 metus dirbo „Drobėje“, dabar pensinin-

kas). Paruošti kursuose instruktoriai, grįžę į mokyklas, įmones, vadovavo apmokymams vietose.

Leidžiamo dvisavaitinio LTSR aeroklubo žurnalo „Liaudies sparnai“ tiražas nuo 3000 pakilo ligi 7000 egzempliorių. Jame plačiai buvo rašoma apie naujos aeroklubo, aviamodelizmo būrelį ir Osoaviachimo organizacijos veiklos gaires ir uždavinius.

1940 metams pasibaigus ir susumavus sportinės aviacijos respublikoje darbą, paaiškėjo, kad aviacijos būreliuose jau spėtėsi apie 2000 aviacijos mégėjų. Per metus paruošta apie 300 sklandytojų. Kursus aviacijai ir modelizmui pažinti balgė 44 mokytojai, kurie respublikos miestuose ir miesteliuose émė steigti naujus aviamodelizmo būrelius.

1941 metams prasidėjus, nors respublikinė Osoaviachimo organizacija oficialiai dar tik buvo steigimo stadioje, LTSR aeroklubas jau dirbo pagal TSRS priimtas taisykles kvalifikuojančias aviamodelizmo instruktoriaus. Pirmos kategorijos aviamodelizmo instruktoriaus vardai buvo suteikti Bergersteinui ir Šakaliui, o antros kategorijos — Statkevičiui, Motiekaičiui, Bičiūnui ir kitiems.

Sklandytojai irgi mežgė kontaktus su TSRS Osoaviachimo sklandymo organizacijomis. Iš Lvove esančių centrinių Osoaviachimo dirbtuvu buvo gauti dviviečio sklandytuvu US-6 bréziniai, nes mūsuose buvo planuojama jo statyba. Tuo sklandytuvu Tarybų Sajungoje buvo apmoko velkamojo skridimo.

1941 metus pradedant užsimota ir stambiai statybai Karaliavoje, kur buvo gautas žemės sklypas būsimai naujai aeroklubo bazei steigti, užsakytas aeroklubo mokymo komplekso ir angarų statybos projektas. Iš žemės komisių paprašyta išskirti sportinės aviacijos reikalams žemės plotus sportiniams aerodromams Ukmergėje, Panevėžyje, Raseiniuose, Šiauliouose.

Laba daug démesio buvo skiriamas priešlektuvinės gynybos propagandai gyventojų farpe. Aeroklube buvo jvestas specialus priešlektuvinės gynybos vadovo etatas, įsteigtas specialus skyrius.

Esant tokiam darbo pakiliui, 1941 metų kovo 19 d. Tarybų Lietuvos buvo oficialiai įkurta Osoaviachimo organizacija, kuri turėjo koordinuoti ir tvarkyti priešcheminės ir priešlektuvinės gynybos reikalus, ruošti aerokluboose sklandytojus, parašiutininkus ir lakūnus, rūpintis kitais sportinės aviacijos reikalais. Osoaviachimo respublikinės Centro tarybos organizacijos biuro pirmininku buvo paskirtas dr. Vasiljevas. I organizacijų biurą įėjo draugai Gladutis, Šimanas, Mitrikas, Bogdanovas, Artiomovas, Leonavičius ir Stepanovas. Centrinio aeroklubo viršininko pareigos buvo paverstos J. Draugeliui.

Fabrikanto Tilmanso puošnūs namai Kaune (Griunvaldo gatvėje Nr. 18) buvo perduoti Osoaviachimui. Cia ir buvo įkurtos mokymo klasės, „Liaudies sparnų“ redakcija, Centrinis aeroklubas.

1941 metais, švenčiant Gedžiūs Pirmąjį, darbo žmonių eisenėje Kaune pražygiau 500 jaunuųjų lakūnų, aviamodeliuotojų, sklandytojų kolona, nešdama Osoaviachimo emblemą, pagamintus modeilius.

Gegužiui baigiantis Osoaviachimo Centro taryba pertvarkė Kaune įskūrusi Centrinį aeroklubą. Jis buvo perkeltas į Vilnių, kur pagrindinali émė kultivuoti sklandymą. Jo bazė buvo Aukšttagirje. Sklandymo klubui émė vadovauti garsus tarybinis sklandymo sporto žymūnas I. Ovsianikovas, kuriam dar 1936 metais buvo suteiktas TSRS sklandymo sporto meistro garbės vardas, o taip pat buvo apdovanotas aukščiausiu Osoaviachimo pasižymėjimo ženklu „Už aktyvų gynybinį darbą“.

Po kelių savaičių kilo Didysis Tévynės karas. Šią rūščią valandą osoaviachimiečiai stojo į Tévynės gynėjų gretas.

A. JANULIS



Tarybų Lietuvos aeroklubo aviamodeliuotojai išsirikiavę varžybų atidarymui Kaune. Pirmas iš kairės — Vilnius Paleckis.

Nuotrauka iš „Liaudies sparnų“ (1940 m.)

1000 ŠUOLIŲ

Lietuvoje parašiutinėj sportą masiškai ir sistemingai buvo pradėta kultivuoti tik 1956 metais. Iki to laiko parašiutininkai atlikdavo tik pavienius šuolius, o 1000 šuolių atrodė beveik astronominis skaičius. Pirmoji 1000 šuolių „barjerą“ mūsų respublikoje peržengė Tarybų Lietuvos parašiutizmo rekordininkė Beatričė Matutytė. Iš vyrų pirmuoju „tūkstantiniuku“ tapo vlinėtis Jurijus Judinas, Jubiliejinių tūkstantajų šuolių atlikėjus 1967 m. Kiek vėliau į tūkstantišuolininkų gretas įsijungė Petras Brunza ir Borisas Šesternikovas, paskui — Algimantas Gruzdys, Gintautas Varnagiris, Leonidas Cygankovas.

Metų iš metų tūkstantišuolininkų būrys gausėjo. Štai pernai tūkstantajų šuolių atliko net keturi parašiutinio sporto meistrų: O. Gudeliene, J. Brunzienė, Č. Germanavičius ir A. Utkinas.

TSRS sporto meistrė, daugkartinė respublikos čempionė ir rekordininkė Onutė Gudeliene atliko tūkstantajų šuolių su parašiutu Vilniuje surengose respublikinėse parašiutininkų daugiakovės varžybose.

Nelengvas Onutės kelias į sportines aukštumas. Sportuočių pradėjo prieš 17 metų, būdama Kauno Politechnikos instituto studentė. Dabar ji — Vilniaus plastmasinių dirbinų gamyklos inžinierė-tehnologė. Augina sūnų ir dukrą. Tačiau nei darbas, nei šeimyniniai rūpesčiai neužgąžę meilės parašiutiniam sportui. Šiandien Onutė Gudeli-

nė — viena labiausiai pritirusių respublikos sportininkų parašiutininkė.

Janina Brunzienė pirmajį šuolių atliko Vilnius ASK 1963 m., dar būdama studentė. Štai jau keturioliktą metų, kai Janina nesiskiria su parašiutu, nors yra dviejų vaikų mama. Per tą laiką pasitaikė ir nesėkmė, kurios kitą, silpnės valios žmogų priverstų palikti sportą. Tačiau Janina ne iš tokų. Jai pakako išvermės ir ryžto treniruotis, kelti savo meistriškumą, dalyvauti varžybose. Ypač sekmingi ir, sakyčiau, furtangi Janinai buvo pastarieji metal — rungtyniavo tarpautinėse parašiutizmo varžybose Lodzėje (Lenkija), respublikos rinktinės sudėtyje dalyvavo Arménijos atvirose respublikinėse parašiutinio sporto varžybose, kur įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus.

Kaunietis Česlovas Germanavičius parašiutinį sportą kultivuoja jau dviešimt metų. Į klubą atėjo 1956 m., studijuodamas Kauno Medicinos institutą. Baigęs institutą, dirbtį išvažiavo į Mažeikius. Klubo arti nebuvo. Tačiau ir čia Česlovas surado išeitį — vasarą važiuodavo į Vilnius ASK, kur treniruodavosi, dalyvaudavo varžybose. 1972 m. grįžo gyventi ir dirbtį į Kauną. Dabar gydytojas Česlovas Germanavičius pastoviai treniruoja Kauno ASK, yra respublikos rekordininkas.

Iš dar vienas praėjusio sportinio sezono tūkstantišuolininkas — Vilniaus centro stafybos tresto suvirintojas elektra Aleksandras Utkinas. Į Vilniaus aviacijos sporto klubą jis įstojo tik prieš porą metų, bet turėdamas jau nemažą sportinį stažą. Gerą parašiutinį pasiruošimą jis gavo Maskvos rinktinėje pas trenerį V. Gorbunovą. Todėl ir Vilniaus aeroklube greitai tapo vienu vedančiu sportininku.

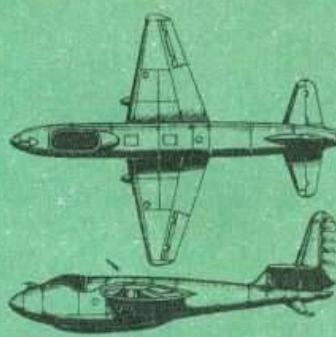
D. PENKOVIENĖ,
TSRS sporto meistrė

PIRMIEJI TARYBINIAI RAKETINIAI LÉKTUVAI

RP-218/RP-318

Léktuvą sukonstravo V. Bolchovitinovas.

Šiame piešinyje matome 1938 metais S. Koroliovo sukonstruoto sklandytuvo RP-218 projektą [vaizdas iš viršaus], kuriam buvo įtaisytas raketinis variklis. Tačiau projektas buvo įgyvendintas tik 1940 metais. Raketinis sklandytuvas [léktuvas] RP-318 pirmą kartą



1—270 [Sh]

A. Mikojano sukonstruotas bandomasis raketinis naikintuvas pirmam skrydžiui pakilo 1946 metais. Liemens ilgis — 8 m, sparnų mosfas — 8 m, paruošto skridimui svoris — 2120 kg. Léktuve buvo įtaisytas dviejų kamery Duškino ir Gluško raketinis variklis, V maksimumas — 1000 km/val. Į 10000 metrų aukštį pakilo per 2,23 min. o į 15000 metrų aukštį — per 2,9 minutės. Aukščio maksimumas — 18000 metrų. Įgula sudarė vienas žmogus.

buvo pakeltas į orą ir skrido 1940 metų sausio 11 dieną. Jis išvilkė į padangę léktuvas I-S. Sklandytuvo raketė degė 110 sekundžių. Variklio traukos jėga — 150 kg. Skraidantis aparatas [vaizdas iš žono] pasiekė V maksimumą — 160 km/val greičių.

B 1—1

Šis bandomasis raketinis naikintuvas buvo pastatytas ir pakilo į orą pirmam skrydžiui 1942 m. Léktuvo ilgis — 6,4 m, sparnų mosfas — 6,48 m, paruošto skridimui svoris — 1683 kg, variklio traukos jėga — 1100 kg, didžiausias greitis — 990 km/val. Raketinis užtaisas degė 60 sekundžių. Į 6000 m aukštį pakilo per dvi minutes. Buvo apginkluotas dvemis 20 mm pabūklais. Įgula sudarė vienas žmogus.



taikslumui. Šiame pratime jaunimas turėjo pripažinti patyrusiu sportininkų pranašumą. Nenuilstantis Lietuvos parašiutinio sporto veteranas, sporto meistras A. Gruzdys tapo nugalėtoju. Iš merginų geriausiai parašiutu valdė vilnietai A. Aninkovičiūtė.

Paskutinę varžybų dieną sportininkai išbandė talklumą šaudyme, o taip pat rungtyniavę slidžiu krose. Pirmavo kaunietė. Talklaušai šaudė E. Kailius ir S. Domininkaitė. Slidžiu krose greičiausiai buvo R. Jurkevičius ir S. Domininkaitė.

Varžybų teisėjams susumavus visų rungtų rezultatus, paaiškėjo, kad parašiutinės daugiakovės čempionu tapo

kaunietis sporto meistras G. Varnagiris. Antrą vietą užėmė Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo instruktoriaus E. Kailius, trečioje vietoje liko vilnietas S. Civilis. Merginų tarpe čempione tapo S. Domininkaitė, antra — R. Paulauskaitė, trečia — R. Jasinskaitė.

Komandomis nugalėjo Kauno pirmoji ekipa. Antri — vilnietai.

Šios varžybos leido patikrinti, koks parašiutininkų bendras fizinis pasiruošimas pradedant naujaji sportinėse sezonu. Malonu, kad geru rezultatu pasiekė varžybose dalyvavęs jaunimas.

S. CIVILIS

PARAŠIUTININKŲ DAUGIAKOVĖS VARŽYBOS

Šių metų vasario 18–22 dienomis Kaune vyko antrojių respublikinės parašiutinės daugiakovės sporto varžybos, skirtos Tarybinės Armijs ir Karinio Jūrų Laivyno dienai pažymeti. Varžybose dalyvavo trys komandos — dvi Kauno, Vilniaus bei grupė sportininkų, rungtyniavusias asmeninėje [skaitoje (iš viso 23 parašiutininkai)].

Pirmaja varžybų dieną sportininkai išbandė jėgas

prisitrakime prie skersinio. Nugalėtojais šioje rungtynėje tapo kaunietė R. Jurkevičius ir S. Domininkaitė. Rungtyniaujant plaukimimo balseinio takeliuose taip pat nugalėjo jaunieji Kauno parašiutininkai R. Jurkevičius ir R. Paulauskaitė. Sekančią varžybų dieną, šviečiant pavasarėjančiai Saulutė, sportininkai patraukė į aerodromą. Buvo atliekami trys įskaitiniai šuolių nusileidimo

Ištikimas Tėvynės sūnus

Taurus žmogus, komunistas, ištikimas Tėvynės patriotas, didelis jaunimo bičiulis, drąsus karys ir sumanus vadovas — tokį prisimena generolių majorą, buvusį Žemaičių pulko kovotoją. Raudonosios Vėliavos ordinu apdovanotos Lietuviškosios 16-osios Klaipėdos divizijos vadą, ilgmetį Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Lietuvos Centro komiteto pirmininką, respublikos nusipelninusių kultūros veikėjų Joną Žiburką kovą draugai ir bendražygiai, Tarybų Lietuvos jaunimas, buvę bendrabardiai.

Vasario 24 d. Jonui Žiburkui būtų suėję 75 metai. Bet kovą ir darbo draugams bei

bendražygiam nebeteko karatu žvėsti šio garbingo jubiliejaus. Artilerijos generolo majoro Jono Žiburkaus nebebuvo mūsų tarpe. Tačiau jo šviesus atminimas šventai saugomas tų, su kuriais Jonas Žiburkus su ginklu rankose gynė Tarybų valdžią Žemaičių pulko kovotojų gretose, su kuriais audringais Didžiojo Tėvynės karo metais kûrė Lietuviškąją 16-ąją diviziją, o paskui kovësi su fašistiniais okupantais prie Aleksejevkos, su kuriais nužygiavo Tėvynės karo frontų keliais Rusijoje ir Ukrainoje, Lenkijoje ir Čekoslovakijoje, su kuriais triūsė taikaus atkuriamojo darbo frontuose išvaduotoje Tarybų Lietuvoje, su kuriais



Generolas J. Žiburkus su LTSR Aviacijos sporto federacijos pirmininku D. Kostiukevičiumi priima sportininkų paradą.
1973 m. nuot.

nuo 1957 metų nenuilstamai dirbo, stiprinant patriotinės gynybinės draugijos veiklą respublikoje, su kuriais dalyvavo patriotiniuose jaunimo žygiuose liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis, respublikiniuose ir sąjunginiuose saskrydžiuose.

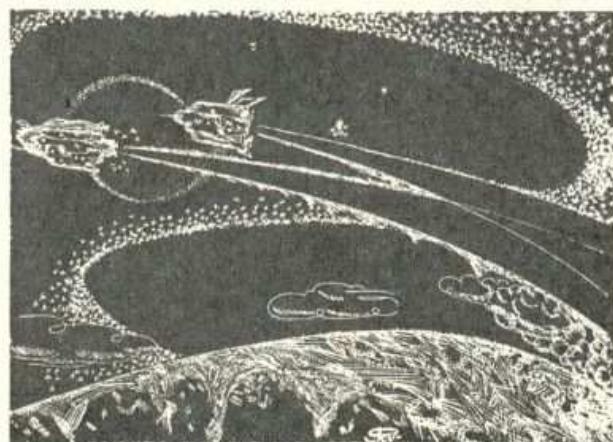
Gražiai pagerbė generolo Jono Žiburkaus atminimą jo bendražygiai, kovų ir darbo draugai, respublikos jaunimas ir visi darbo žmonës, kurie pažinojo šį ištikimą Tėvynės sūnų. Lietuvos TSR Revoliucijos muziejuje buvo surengtas Jono Žiburkaus 75-ųjų gimimo metinių minėjimas. Apie jo gyvenimą, nueitą kovą kelia, darbą vadovaujant respublikinei

SDAALR organizacijai, savo prisiminimuose pasakojo Lietuvos TSR karinis komisaras, artilerijos generolas majoras P. Petronis, buvęs Lietuviškosios 16-osios divizijos vadas, generolas majoras V. Karvelis, Šiaulių miesto DZDT vykdomojo komiteto pirminkinio pavaduotoja L. Stulgienė.

75-ųjų Jono Žiburkaus giminimo metinių minėjimas taip pat jvyko Šiauliuose, kuriuose gimė ir kurio garbės piliečiu jis buvo išrinktas. Šiaulių XVII vidurinėje mokykloje atidarytas Jonui Žiburkui skirtas atminimo kambarys.

Kovo 11 d. Vilniuje, K. Prelkė gatvėje prie namo Nr. 8, kuriame gyveno Jonas

KIEK VALANDŲ IŠBŪTA KOSMOSE?



S. POVILAICIÖ piešiniai.

Redakcija gauna nemaža laiškų, kuriuose skaitojoti iš Alytaus, Kauno, Klaipėdos teiraujasi apie kosmonautų skrydžius, kiek kuris kosmose praleido laiko.

Spausdinamoje lentelėje patiekame TSRS ir JAV kosmonautų, pabuvusių kosmose, skrydžių skaičių ir išbūtas valandas kosminėje erdvėje iki 1976 m. sausio 1 dienos.

Didžiosiom raidėm išspausdintos pavardės tų kosmonautų, kuriems kosmose teko pabuvoti ir praėjusiais, 1975-aisiais metais.

Nr. E.	Kosmonautas	Valandos, Minutės	Skrydžių skaičius
1—3	G. Karas	2017.16	1
1—3	E. Gibsonas	2017.16	1
1—3	V. Pougas	2017.16	1
4	V. SEVASTJANOVAS	1936.20	2
5	P. KLIMUKAS	1700.15	2
6	A. Binas	1671.45	2
7—8	O. Geriotas	1427.09	1
7—8	Dž. Lusma	1427.09	1
9	C. Konradas	1179.37	4
10	Dž. Lovelas	715.05	4
11—12	G. GRECKA	709.20	1
11—12	A. GUBAREVAS	709.20	1
13	V. Volkovas	689.03	
14—15	Dž. Kervinas	672.49	1
14—15	P. Veicas	672.49	1
16—17	G. Dobrovolskis	570.22	1
16—17	V. Pacajevas	570.22	1
18	J. Kernanas	566.15	3
19	Dž. Skotas	546.54	3



Memorialine lenta

Žiburkus, buvo iškilmingai atidengta memorialinė lenta. Į mitingą, skirtą J. Žiburkaus atminimui, atvyko Lietuvos Komunistų partijos Centro komiteto pirmasis sekretorius P. Griškevičius, LTSR Ministru Tarybos pirmininkas J. Maniušis, kiti Lietuvos Komunistų partijos ir vyriausybės vadovai, buvę kovų bendražygiai ir darbo draugai, jaunimo atstovai. Iškilmingame mitinge kalbėjo Vilniaus miesto DŽDT vykdomojo komiteto pirmininkas A. Vileikis, Lietuvos TSR karinis komisaras, artilerijos generolas majoras P. Petronis, SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininkas R. Zalnerauskas, Lietuvos LKJS Vilniaus miesto

komiteto antrasis sekretorius J. Drozdovas. Kalbėjusieji pažymėjo didelius Jono Ziburkaus nuopelnus pilietiniam ir Didžiajame Tėvynės karo, jo vaisingą darbą pokario metais, nuopelnus, vadovaujant respublikos patriotinei gynybinei draugijai.

Atidengta memorialinė lenta, kurioje išrašyti žodžiai:

Šiame name
1969—1974 m. gyveno
revoliucinio judėjimo,
pilietyrinio ir Didžiojo
Tėvynės karų dalyvis
generolas majoras
JONAS ŽIBURKUS

ir virš jos iškaltas J. Žiburkaus bareljefas visada pri-mins šlovingą ištikimo lietu-vių tautos sūnaus, drąsau-kario, aktyvaus visuomenės veikėjo gyvenimo kelią. Jo pavyzdys visada skatins jaunimą karštai mylėti socialistinę Tėvynę, būti ištikimalis Lenino partijos idealams.

Su didele melle ir pagarba prisimena Joną Žiburką respublikos aviacijos sportininką. Dirbdamas SDAALR Lietuvos Centro komiteto pirmininku, J. Žiburkus atidavė daug energijos ir rūpesčio, kad respublikoje būtų sukur-

ti veiklus aviacijos sporto klubai, kad Tarybų Lietuvos sklandytoriai, lakūnai, parašiutininkai ir aviamodeliuotojai sugebėtų pasiekti aukštą meistriskumo, iškovoti šalies čempionų medalius. Kaip tiks J. Ziburkaus rūpesčiu per ketertą metų respublikos miestuose ir rajonuose buvo įkurti keliolika aviacijos techninių sporto klubų, kuriuose gausu sklandytuvų, sportinių lėktuvų. Visi klubai įsirengė skraidymų aikštėles, pasistatė angarus. Vienam geriausių klubų — Kauno ASK suteiktas Jono Ziburkaus aviacijos sporto klubo vardas.



Mitingas atidengiant memorialine lenta prie namo Vilniuje, kur gyveno J. Ziburkus.

L. VASAUSKO nuotr.

20	Dž. Jančas	533.33	4	49	A. Jelisejevas	214.06
21	A. Nikolajevas	519.25	2	50	N. Armstrongas	205.59
22	T. STAFORDAS	507.43	4	51	N. Rukavišnikovas	190.10
23	F. Bormanas	477.36	2	52	V. Lebedevas	188.55
24	P. Popovičius	448.27	2	53	A. LEONOVAS	168.33
25	J. Artiuchinas	377.30	1	54	V. Andersas	147.00
26	Dž. Makdvitatis	338.57	2	55—56	F. Haisas	142.55
27	R. Gordonas	315.53	2	55—56	Dž. Svaidžertas	142.55
28—29	R. Evansas	301.51	1	57	V. Bykovskis	119.06
28—29	H. Smitas	301.51	1	58	G. Soninas	118.42
30	V. Sira	295.13	3	59	V. Gorbatka	118.41
31—32	Dž. Irvinas	295.12	1	60	E. Valtas	97.56
31—32	A. Vordenas	295.12	1	61	G. Beregovojus	94.51
33	E. Oldrinės	289.52	2	62	B. Volynovas	72.45
34	M. Kolinzas	266.05	2	63	V. Tereškova	70.50
35—36	C. Diukas	265.51	1	64	V. Komarovas	50.58
35—36	T. Matiņilis	265.51	1	65—66	G. Sarafanovas	48.12
37	V. KUBASOVAS	261.13	2	65—66	L. Diominas	48.12
38	A. Filipčenka	261.05	2	67	J. Chrunovas	47.38
39—40	R. Kaningemas	260.09	1	68—69	V. Lazarevas	47.16
39—40	D. Eizelas	260.09	1	68—69	O. Makarovas	47.16
41	R. Skvirkartas	241.01	1	70	P. Beliajevas	26.02
42	V. Šatalovas	237.41	3	71	G. Titovas	25.18
43	L. Kuperis	225.15	2	72—73	K. Feoktistovas	24.17
44—45	V. BRANDAS	217.28	1	72—73	V. Jegorovas	24.17
44—45	D. SLEITONAS	217.28	1	74	M. Karpenteris	4.56
46—48	A. Separdas	216.02	1	75	D. Glinas	4.55
46—48	E. Mitčelas	215.02	1	76	V. Grisomas	4.53
46—48	S. Rusa	216.02	1	77	J. Gaqarincas	1.48



SKIEPTYTI KARINES TECHNINES ŽINIAS

Mūsų šalyje daug daroma, kad šaukiamoji amžiaus jaunimas laiku įgytų karinių techninių žinių, įgustų valdyti techniką. Tūkstančiai jaunuolių mokosi SDAALR mokyklose ir klubuose. Čia jie įgyja vairuotojo, elektriko, radio, operatoriaus, parašutininko ir t. t. specialybės. Atvykę į dalinių, vaikinai paprastai greitai įsiungia į kovinę rikiutę, tampa kvalifikuotais specialistais.

Kasmet didėja SDAALR

mokymo organizacijų darbu užmojus. Jmonėse ir kolūkiuose, mokslo įstaigose aktyviai veikia techniniai būreliai, sekcijos ir t. t. Pastoviai didėja klubų ir mokyklų mokomųjų ir sportinių automobilių, motociklų, radiotechnikos ir parašutizmo priemonių, lėktuvų ir sklandytuvų parkas.

Karinių techninių žinių pagrindus ikišaukiamojo amžiaus jaunuoliai įgyja ir pradinės karinės parengties sistemoje. Mokymo programoje daug

laiko skiriama technikai studijuoti, praktiniam darbui.

Karinis techninis mokymas — svarbi ikišaukiamojo amžiaus jaunimo ruošimo karinei tarnybai sudėtinė dalis. Yra įvairių jo formų. Daugelyje įmonių ir mokslo įstaigų, be užsiėmimų, organizuojami techniniai lektoriumai, mokslo populiarinimo filmų peržiūros, techninės viktorinos, varžybos dėl geriausio specialisto vardo ir t. t. Labai naudinga

jtraukti jaunimą, įrengiant karinės technikos kabinetus ir klases, ruošiant veikiančius maketus ir vaizdines priemones.

Ikišaukiamojo ir šaukiamojo amžiaus jaunimo karinė techninė parengtis — vienas pagrindinių karinių komisariatų, SDAALR organizacijų, įmonių ir mokslo įstaigų vadovų uždavinį. Ir spręsti jį reikia, jaučiant didelę atsakomybę už tolesnį mūsų Tėvynės gynybinės galios stiprinimą.

GYVENIMO IR VYRIŠKUMO MOKYKLA

Revolucijos audrų pagimdyta, didžiojo Lenino ir Komunistų partijos įkurta ir išauklėta, Tarybų valstybės armija nuo pirmųjų savo egzistavimo dienų tapo liaudies dalimi, susiliejo su ja. Ji tarnauja kilniams tiksliu — ginti socializmo ir komunizmo laimėjimus, socialistinės Tėvynės saugumą. Taryba tokioje armijoje negali prieiti nepastebimai. Ji palieka pėdsakus žmogaus charakterje, pasaulėžiuroje.

Mūsų armija visad buvo vyriškumo, idėjinio ir fizišnio grūdinimo, gyvenimo mokykla. Didžiuodamiesi karinės tarnybos metus prisimena pirmųjų penkmečių gvardiečių ir pirmųjų kolūkių kūrėjai. Armijos eilėse gimė milijonai Didžiojo Tėvynės karo didvyrių. Joje grūdinosi charakteriai tų, kurie užkaravo plėšinius ir statė Bratską, kurie šiandien tiesiai Bajkalo—Amūro magistralę, stoto atomines elektrines, kuria kosminius laivus.

Šiandien šią mokyklą eina nauja tarybinių žmonių karta. Šiandieniniai kariai ir jūrei-

vai — išsilavinę, kultūringi, fiziškai stiprūs žmonės. Juose, it vandens laše, atispindi didingos permanentos mūsų socialistinėje visuomenėje, didžuliai Tarybų šalies laimėjimai, milžiniškas partijos, komjaunimo, tarybinių ir visuomeninių organizacijų darbas, auklėjant jaunimą, ruošiant jį karinei tarnybai.

Bet nėra ribų tobulybei, ir neginčiama tiesa, kad kuo daugiau žino ir moka žmogus, tuo sunkiau jo mokytojams ir auklėtojams, tuo didesnė turi būti jų erudicija, subtilesnė pažiūra į pavaldinius.

Karys, žmogus greičiau ir vaisingiau formuoja ten, kur geresnė tvarka ir griežtesnė drausmė, nuoširdesni ir principingesni santykiai tarp vyresniųjų ir jaunesniųjų, visų karių kolektivo narinių, kur karinis mokymas vyksta mūšiui artimomis sąlygomis, kur geriau organizuojamas dalių ir laivų asmeninės sudėties politinis ir karinis auklėjimas.

Visas kasdieninis armijos ir laivyno gyvenimas —

griežtas, ritmingas, kupinas atkaklaus darbo, romantikos — idėjiskai grūdina žmogų, gilina karių politines, karinės ir techninės žinias, formuoja jų charakterius, ugdo aukštas moralines ir kovines savybes, didina atsakomybės, pareigos, draugiškumo, kolektiviškumo jausmą. Tarybiniai kariai tarnybos metais įsisavina marksizmo leninizmo teorijos pagrindus, mokosi beribės ištikimybės patriotinei ir internacionalonei pareigai, didina savo politinį aktyvumą.

Gyvenimas patvirtina: tikri kariai auklėjami kasdieninėje veikloje, reiklioje aplinkoje. Kovinis ir politinis mokymas ir tarnyba grūdina valią, stiprina kiekvieno kario pasitikėjimą savimi, tikėjimą draugų kolektivu, ginklo jėga. Kelias į vyriškumą glūdi pačiam karinės parengties principe: mokyti kario to, ko prieiks kare.

Tarybiniai žmonės didžiuojasi savo sūnumis. Armijos ir laivyno kariai — tėvų kovinės šlovės tėsėjai.

„Krasnaja zvezda“

ATJAUNĖJĘS „BRIGADYRIUS“

Cekoslovakų lėktuve L. 60 „Brigadyr“, kuris aero klubuose naudojamas sklandytuvų išvilkimui, vietoj pasenusių ir jau negaminau variklių „Doris“, įrengtas naujas tarybinės konstrukcijos variklis. Itaisius naujų variklių, lėktuvas pasunkėjo 24 kilogramais, tačiau jo galingumas padidėjo net 50 AJ. Bandymų metu lėktuvas parodė labai geras kilimo-tūpimo ir eksploatacijos savybes.



ORO BALIONAI PRIE KAISIADORIŲ

Vilniuje leistas dienraštis „Lietuvos žinios“ 1914 m. birželio 11 d. numeryje išspausdino įdomią informaciją „Nelaimė su balionu“.

Tomis dienomis iš Lydos, kur stovėjo Rusijos oreivystės kuopą, pakilo oro balionas su dešimčia žmonių. Keilėjės tikslas — Vilnius. Tačiau netrukus po starto pašikeitė vėjo kryptis, ir balionas ėmė nešti Varnėnos link Igulą, negalėdama nusileisti miškingoje džukų žemėje, nutarė kaip nors pasiekti Kauną. Diena pasitaikė labai šiltai, todėl ballone esančios dujos labai išsiplėtė. Kilo grėsmė, kad galė sprogti impregnuotas audeklio apvalkalas. Todėl dajų duju specialaus įtaiso pagalba teko išleisti. Dar kiek paskridus, oras stailgal ėmė vėsti. Balionas, netekęs dalies duju, netoli Kaišiadorių pradėjo kristi žemyn. Užkabinės medžio viršūnė, jis driožė žemėn ir su bliūško.

V. JURKSTAS

I SAVO TIESA.



A. Gruzdys [antras iš kairės] kartu su kolegomis — mechaninių konstrukcijų skyriaus vedėjo pavaduotoju A. Marcinkevičiumi [kairėje], vyresniuoju inžinieriumi Č. Germonavičiumi [dešinėje] bei vyr. inžinieriumi V. Ališausku apfaria sudėtingos detalės gamybos technologijos klausimus.

J. KARPOVICIAUS nuotr.

Per staigus judesys baigiant spiralę, ir aštuoni besileidžiančio parašiuto nutrükę stropai kaip gyvačių kamuolys susivijo prie krūtinės, kliudydami sportininkui laisval veikti. Algimantas automatiškai griebesi spynelių, — dešinioji lengvai atskabino, o kairioji nepasidavė. Tuo tarpu aukštis nesulaikomai tirpo. Algimantui atrodė, kad ne jis į žemę artėja, o atvirkščiai — pati žemė pasiutusiu greičiu lekia į jį. Išsiitraukė peilių, tačiau diržų nupiauti nepavyko. Kažkur pasamonejė persmelkė mintis: „Nejaugti viskas!..“ Zaibiškas mostas dar kartą peiliu, ir supliuškės parašiutas krenta žemėn. Pajutės atsarginio parašiuto pliaukstelėjimą, Algimantas lengviau atskivėpė. Iki žemės leistis buvo telikę vos kelios sekundės...

Jau penkiolika metų, kai Vilniaus skaičiavimo mašinų specialaus konstravimo biuro vedantysis konstruktoriaus Algimantas Gruzdys kultivuoja drąsliųj sportą — parašiutizmą.

Kai pirmą kartą iššoko su parašiutu, jam buvo tik šešiolika. Tada, žengės į bedugne, Algimantas iš pradžių sunerimė.

mo, kad labai ilgai neišskleidžia parašiutas. Tačiau staigus krestelėjimas vaikiną pažadino iš abejonių — viršuje suplazdėjo kupolas...

O aviacija A. Gruzdys suisiavėjo dar gerokai prieš pirmajį šuoli. Tai buvo 1953 metais, kai berniukas mokėsi šeštoje klasėje. Sédėjo viename suole su Alvydu Umbražiūnu [dabar kariškiu, reaktyvinio lėktuvo pilotu]. Abu berniukus aistringai vilijo lėktuvai. Greitai jie tapo neperskiriamais draugais. Domėjimasis aviacija abu draugus atvedė į Vilniaus Jaunuųjų technikų stotį, kur aviamodelizmo būreliai vadovavo tada buvęs šalies sklandymo rinktinės narys, dabar Vilniaus aviacijos techninio sporto klubo instruktorius Antanas Arbačiauskas.

Guviam, mėgstančiam skaičyti Algimantui puikiai sekési modelių statyba. Tų pačių metų vasarą jis jau dalyvavo respublikinėse moksleivių aviamodelizmo varžybose. Gumavariklinių modelių klasėje A. Gruzdys laimėjo antrą vietą.

A. Arbačiauskas, kuris tada vadovavo ir jaunuujų sklandytųjų būreliai, pasiūlė Algiman-

tui mokyties skraidyti sklandytuvu. Vaikinas apsidžiaugė. Argi gali nusakyti žodžiais tą svaiginantį jausmą, kurį patyrė pirmą kartą, kai draugai ištempė amortizatorių, ir sklandytuvas BRO-11 lyg didžiulis paukštis pakibo virš žalios pievos... Tiesa, tai truko vos keletą sekundžių, tačiau šis skrydis išpirko viską, — nubraižytas, mėlynėmis išmargintas kojas, mamos prie-kaištus, rubli, gautą kinui, o išleista autobusui nuvažiuoti iki Naujosios Vilnios, o nuo ten — kiekvieną dieną pėdinimą pageležinkele iki Kyviškių ir atgal. Beje, eidamas į ten, net nepastebėdavo tu septynių kilometrų, o grįžtant — mausdavo pėčius, kojos ir rankos tapdavo tartum švininės per dieną patampius amortizatorių.

Taip bėgo vasaros. O žiemą gyvas sklandymų prisiiminimas būdavo maži lėktuvėlių modeliai, kuriuos Algimantas ir toliau statė su nemažėjančiu įkarščiu. 1960 m. buvo ypač sėkminges — gumavariklinių modelių klasėje jis tapo respublikos čempionu.

Sekantių metų vasara buvo lemtinga tiek sportiniame,

tieka jo visame jaunažiame gyvenime. Algimantas pradėjo dirbtį Vilniaus šlifavimo staklių gamykloje, pradėjo savarankiskai skraidyti sklandytuvu ir atliko pirmajį šuoli su parašiutu. Beje, šlifavimo staklių gamykloje Algimantas praėjo visus etapus — nuo pagalbinio darbininko iki konstruktoriaus. Iš čia jis darbo draugai palidėjo į Tarybinę Armiją.

„Kupolas vaikiną paverčė nejuokais. Greta sklandymo, aviamodelizmo Algimantas parašiutizmą pamilo dar labiau. Treneriu klubė tada dirbo dabantinis Vilniaus aerouosto parašiutinės tarnybos viršininkas Jurijus Judinas, turintis didžiulę patirtį šioje sporto šakojė. Pas jį pakliuviusiems vaikinams nelengva būdavo. Bet užtai vėliau Jurijų geru žodžiu minėdavo už gautas tvirtas žinias, tikslius įgūdžius. Čia daug išmoko ir A. Gruzdys.

1962 m. vasarą Algimantas jau dalyvavo respublikinėse parašiutizmo varžybose. Jau nam sportininkui tai buvo gera mokykla. Per vasarą jis įgijo antrą ir pirmą sportinius atskyrius parašiutizme. Lygiagrečiai skraidė ir sklandytu-

vais. Bet parašiuto kupolas vis labiau paverčė sportininko gyvenimą, visiškai ištumdamas aviamodelizmą ir sklandymą.

Po trejų metų A. Gruzdys pirmą kartą dalyvavo visasajunginėse parašiutizmo varžybose Kijevė. Pasirodė tačia, kaip sako pats Algimantas, labai kukliai. Kitai ir būti negalėjo, — tose varžybose jis buvo pats jauniausias ir, žinoma, turėjo mažiausiai patirties bei meistriškumo.

Sekančiais metais Algimantui reikalai klostėsi gerau. Pabaltijo pirmenybėse ūolyje nusileidimo tikslumui vaikinas iškovojo antrą vietą.

Dar kartą viską pergalvojės, sportininkas galutinius nusprendę pasilikti parašiutininkų gretose ir užsibrėžė tikslą įvykdinti normatyvus garbingam TSRS sporto meistro vardui gauti. Algimantas jautė, kad iš esmės tam yra pasiruošęs. Tiesiog trūkdavo keleto gerų treniruočių, kurios būtų viską nulémę. Kartais trūkdavo vienos dešimtosios sekundės...

1968 metai neapvylė. Algimantas ne tik įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus, bet dar išmoko valdyti sportinį lėktuvą JAK-12.

I ateinančių metų sportinį sezoną Algimantas daug vilčių nedėjo, — reikėjo baigti Kauno Politechnikos instituto Vilniaus filialą, apginti diplominių. Dėl šių priežasčių treniruotes teko pradėti vėliau. Tačiau tai nesukliudė respublikinių parašiutizmo varžybų metu Algimantui sėkmingai pasiodyti ir užimti antrą vietą. Tai nulémė kelialapį į tarptautines socialistinių šalių aviacijos sporto klubų varžybas Lenkijoje. Kartu su A. Gruzdžiu į Lenkiją vyko J. Gutnikienė ir B. Šesternikovas. Mūsų sportininkai pasirodė šauniai — užimta antra bendrakomandinė vieta. Algimantas asmeninėse varžybose daugiakovėje buvo trečias, o naktiniuose šuoliuose nusileidimo tikslumui — pirmas.

1969 m. pabaigoje darbo draugai palydėjo A. Gruzdį į Tarybinę Armiją. Tarnavo priešlėktuvinės gynybos daliniuose. Ir tarnybos metu salygos treniruotis buvo neblogos. Dalyvaudamas respublikinėse parašiutizmo pirmenybėse, A. Gruzdys sugebėjo iškovoti antrą vietą.

Atilkės karinę tarnybą, Algimantas į Vilniaus šlifavimo staklių gamykla nebegrižo. Vaikinas pasijuto visapusiškai subrendęs. Jam norėjosi išbandyti jėgas naujame darbe, viliojo nauja mintis, naujos, sudėtingesnės užduotis. Tokia vieta ir buvo Vilniaus skla-



Algimantas Gruzdys.

čiavimo mašinų gamyklos specialius konstravimo biuras. Nuo 1972 m. čia ir pradeda dirbti vedančiojo konstruktoriaus pareigose. Buves karys greit susigyrė naujame koletyve. Ir darbas patiko, sekėsi organizacinėje veikloje ir su sudėtingomis užduotimis greit susidoroti. Labiausiai jaunajį konstruktorių domino tai, kad buvo kur išreikštai naują mintį, įgyvendinti naujus sumanyimus, ruošiant gaminių bandomųjų pavyzdžių projektus. Cia Algimantas Gruzdys jau yra pasiūlęs ketetį naujų technologinių procesų detalių gamybai, kuriuos jidiegus, gautas nemažas darbo našumo efektas. Iniciatyva ir ieškojimai — tokia svarbiausia konstruktoriaus A. Gruzdžio veiklos charakteristika. Jis aktyvus socialistinio lenktyniavimo dalyvis, visada pirma laiko įvykdantis mėnesinės darbo užduotis, visada

žengiantis pirmose penkmečio gvardiečių gretose.

Kaip ir darbe, taip ir parašiutizmo sporte A. Gruzdys pasižymi atkaklumu, pareigingumu, darbštumu. Tai padėjo lygiuoti į geriausius Tarybų Lietuvos parašiutininkus. Po kurio laiko jis pakviečiamas į respublikos parašiutizmo rinktinę. Būdamas rinktinės narys, ne kartą gynė Tarybų Lietuvos sportinę garbę sajunginėse pirmenybėse, tarptautinėse varžybose. Jis — daugelio rekordinių šolių dalyvis.

Nuo to laiko, kai pirmą kartą Algimantas Gruzdys išgirdo virš savęs besiskleidžiančio kupolo šnaresi, jis 2200 kartų žengė į bedugnę. Visko buvo, — ir susiviusių stropų, ir „užgesusių“ kupolių, ir pergalės džiaugsmo, pasiekus užsibrėžtą tikslą. Bet jis tiki, kad brandžiausi metai — dar ateity.

L. ZILINSKAITĖ

RAYSKALA LAUKIA SKLANDYTOJU



Vis mažiau lieka laiko iki pasaulio sklandymo XV čempionato atidarymo. Dvi savaitės Suomijos padangėje birželio vidurį varžysis geriausiai bremotorio sporto mėgėjai su naujausiu konstrukciju sklandytuvalas.

Čempionatui artėjant, daugėja rūpesčių ir jo organizatoriams — Suomijos aviacijos draugijai. Šeфus čempionatą pats Suomijos prezidentas Urchias Kekonenas.

Varžybų organizacinis komitetas leidžia specialų informacinių biuletenį. Jame balandžio mėn. buvo rašoma, kad pirmosios valstybės, kurios oficialiai pareiškė dalyvaujančios pasaulio sklandymo XV čempionate, yra Olandija, Lenkija, Austrija ir Naujoji Zelandija.

pagal čempionato nuostatus šiose varžybose leidžiamą klekvienu valstybei deleguoti — du atviroje ir du standartinėje klasėje. Laukiama, kad čempionate startuos 89 sklandytojai iš 25 šalių; 42 sklandytojai dalyvauja atviroje ir 47 standartinėje klasėje. I komandų sudėti jei vadovai, treneriai, aptarnaujantys personalas. Iš viso — apie 300 žmonių. Be jų laukiama atvykstant apie tūkstantį turistų, kelių dienų žurnalistų.

Spėjama, kaip rašo biuletenis, kad meteorologinės sąlygos sklandytojams bus palankios. Cia vasaros dienos būna ilqos, o kontrastingas oranitinių uolų, miškų ir ežerų išilimas surukia puišias salygas susidaryti kylančioms oro srovėms. Debetu padas būna 2000–2500 m aukštysteje ir ypač stebina neaprastai skaidrus oras.

Su dideliu nekantrumu čempionato laukia ir mūsų respublikos aviacijos sporto mėgėjai. Yra numatyta, kad TSRS komandos sportininkai startuos ir su Prienu Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pagamintu sklandytuvu BK-7A „Lietuva“.

A. ARBAČIAUSKAS

OLEGAS ANTONOVAS DAUGIAU KAIP PUSĘ AMŽIAUS ATIDAVĖ AVIACIIAI. SOCIALISTINIO DARBO DIDVYRIS, LENINO IR VALSTYBINĖS PREMIJŲ LAUREATAS, UKRAINOS TSR MAAKADEMIKAS, TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS DEPUTATAS. VASARIO 7 D. AVIAKONSTRUKTORIUS ATSVENTĖ SAVO 70-METĮ. PERSPAUSDINAME IS „NEDELIOS“ PASIKALBĖJIMĄ SU O. ANTONOVU.

GENERALINIS AVIAKONSTRUKTORIUS

— 17-metis skaitytojas atvirai klausia: kaip tapti generaliniu konstruktoriu?

— Sako, kad Nataša Kučinskaja, pirmąkart jėjusi į sporto salę, paklauso: „Kur čia ruošia čempionus?“ Suprantama, čempionas — ne pareigos. O generalinis konstruktorius — pareigos, ir svarbiausia, — tai sudėtingas, atsakingas darbas. Reikia galvoti ne apie titulą, o mėgti darbą, ryžtis vardan jo bet kokiems sunkumams.

— Kokios, jūsų nuomone, savybės reikalingos generaliniui konstruktoriui?

— Atkaklumas. Sugebėjimas įsisavinti ir perdirbti didelį, vis didėjančią informacijos kiekį. Darbštumas. Organizuotumas. Kantrybė. Kolektivo, ypač kūrybinio, vadovas mokslo ir technikos revoliucijos amžiuje neturi būjoti naujovių, turi drąsial jas priimti ir kartu su kolektivu ieškoti naujų dalykų. Jis turi mokėti įtikinti, privalo pelnyti kaip specialistas savo bendradarbių pasitikėjimą ir niekad nejsakinėti: „Darykit, kaip sakau, ir nesvarstykit“. Galvoti — konstruktoriaus darbo metodas.

— Toks žmogus, žinoma, turi daug rūpesčių ir jaučia

nuolatinį laiko deficitą. Kaip jūs su juo susitvarkote?

— Mūsų konstruktorių biure (KB) prigijo tokis stilis — taupyti kiekvieno bendradarbio laiką. Pirmas tris valandas draudžiami bet kokie pasiūtarimai, siekiant neatitraukti žmonių nuo darbo. Plačiai naudojamės telefono ryšių. Įdiegiam mažas ir diadeles elektronines skaičiavimo mašinas (ESM). Į pasiūtarimus — ne dažnus — kviečiam minimumą žmonių ir iškart paleidžiam tuos, kurie jau nereikalingi. Kartu su plačia specializacija įdiegiam ir siaurą. Kiekviename skyriuje yra žmogus, turės vieną informaciją vienu ar kitu klausimu... O svarbiausia — darbinga nuotaika, vieningas tikslas, partinė pažiūra į savo uždavinį kaip bendro kolektivo uždavinio dalelę.

— Kokia jūsų darbo diena?

— Atkakliai stengiuosi bent dvi valandas skirti pagrindiniams darbui — konstravimui.

— O ką veikiate likusiu laiku?

— Iškilo klausimų — sprendžiame juos konstruktorių darbo vietose ar laboratorijoje, prie bandymo

stendų. Tokioje aplinkoje lengviau rasti kolektivinių, gerai apgalvočių sprendimą.

— Kokiais kriterijais vadovaujatės, vertindami savo konstruktorių biuro darbą?

— Rezultatas, kaip ji be pavadintum — moksliiniu, tiriamuoju, eksperimentiniu, galiausiai tampa ekonominiu. Mes kasmet stebim, kaip ekspluoatuojami mūsų lėktuvai, tyrinėjam kiekvieno rentabilumą, priimam programas, toliau jį didindami. Skridimo saugumas ir ekonomika — pagrindiniai veiklos kriterijai.

— Kokia problema jus labiausiai domina kaip TSRS Aukščiausiosios Tarybos deputat?

— Gamtos apsauga. Triukšmo sumažinimas miestuose, gamyboje, ekvatorijose. Lėktuvų keliamo triukšmo slopinimas ir kt. Pirmoji socializmo šalis turi pirmauti ir šioje srityje. Nuo to priklauso milijonų žmonių sveikata.

— 1975 metų vasarą jūs lankėtės Paryžiaus tarptautiniame aviacijos salone. Kokį įspūdį padarė eilinė aviacijos paroda Buržė aerouoste?

— Nebuvo naujų didelių keleiviinių lėktuvų — tai iškart krito į akis. Didžiausios

užsienio aviakompanijos dėl bendros ekonominės krizės kapitalo šalyse ir brangstančių degalų pergyvena ne gerausius laikus. Jiems dabar rūpi ne naujos mašinos... Prancūzijos aviakonstruktoriai buvo patenkinti mūsų TU-144: jei Tarybų Sąjunga įsisavino serijinę pirmo viršgarsinio keleivinio lėktuvo gamybą — vadinas, ji save pateisins, priėjo jie tokios išvados, ir toliau kūrė „Konkordą“.

— Ką demonstravo jūsų KB paskutiniame tarptautiname aviacijos salone Paryžiuje?

— AN-30. Išore jis panašus į AN-24, bet priešakinė dalis praplinta ir labiau įstiklinta. Iki šiol moksliiams tikslams būdavo pritaikomi seni keleiviniai lėktuvai. AN-30 — iš principo naujas lėktuvas, sukonstruotas ir pagamintas specialiai aerofotografavimui. Jo laukia kartografai, miškininkai, melioratorių, geologai. Manau, jog AN-30 bus pritaikytas ne tik foto, bet ir šiluminiam, geofiziniams, gravitaciniam fotografovimui.

— Ne kiekvienas sukonstruotas lėktuvas patenka serijinė gamybon. Jei taip atsitinka, vadinas, veltui nu-



AN-10A



AN-24

ORO LAIVYNAS DEŠIMTAME PENKMETYJE

Civilinė aviacija nūnai tapo svarbiausia transporto priemonė tarp tankai gyvenamų žalių europinės dalies rajonų ir besivystančių Sibiro, Tolimiosios Šiaurės ir Tolimųjų Rytų rajonų.

Praėjusi penkmetį ėmė skraidinti TU-154, modernizuotas IL-62, artimas magistralinis TU-134 ir JAK-40 su padidintu vietų skaičiumi. Per penkerius metus pastatytos naujos aerostotys (apie 70) gali per metus aptarnauti daugiau kaip 40 milijonų keleivių.

Oro laivyno vaidmuo išsaugo ne tik keleivių pervežimo sferoje, bet ir sprendžiant kitus svarbius ekonomikos uždavinius. Sraigtasparniai tapo

geriausiais geologų, statybininkų ir montuotojų pagalbininkais, vis plačiau lėktuvalių sraigtasparniai panaudojami medicininėje tarnyboje ir ypač žemės ūkyje. Tačiau pagrindinis civilinės aviacijos uždavinius buvo ir lieka keleivių pervežimas. Mūsų žalių oru linijomis lėktuvalis ir sraigtasparnialis praėjusame penkmete buvo pervežta daugiau kaip 430 milijonų keleivių ir 11 milijonų tonų krovinių.

Dešimtame penkmete, kuris bus efektyvumo ir kokybės penkmetis, žalių Civiliniam oro laivynui iškelti nauji didžuliai uždaviniai. Daugiau kaip trečdalį bus padidintas keleivių pervežimas lėktuvalis,

eina viso kolektyvo įtempto darbo metai.

— Manau, kad ne. Visi mūsų konstruktoriai biure sukurti lėktuvalių tapo serijiniams. Jei keliuose biuruose tuo pat metu konstruojamos analogiško tipo mašinos, kažkuo viena iš jų, suprantama, bus geriausia.

— Pasakoja, jog laisvalai- kiu jūs kartais patys pilotuoja te savo mašinas!

— Ne, laisvalaičiu (prisipažinsiu, jo turiu nedaug) dirbu sode, kurį išauginau prie namų, žaidžiu tenisą, šiek tiek piešiu. Jaunystėje skraidau sklandytuvaus.

— Jūs sukonstravote, ir miniatiūrinę „Pčiolką“, ir milžinę „Antėjų“. Kuo galima paaiškinti tokį diapazoną?

— Transportinei aviacijai reikia ir vieno, ir kito.

— Ar jums teko kelti laukinams bandytojams uždavinius, kurių nekeldavo kitų lėktuvų konstruktoriai?

— Daugiau kaip prieš 40 metus sklandytojų sąskrydyje Koktebelėje kilo ginčas dėl skraidymo aparatu patvarumo. Teko paaukoti savo sklandytuvą „Rot front“ ir įpareigoti Sergej Anochiną — nuostabus lakūnus! — iš-

aiškinti, kokiu greičiu skridamas sklandytuvas subyrės... Netoliome praeityje Jurijus Kurlinas išjungė ore tris iš keturių AN-10 variklių — to dar nėra buvę. Unikalius eksperimentus „Pčiolka“ atlikdavo Vladimiras Kalininas ir Vladimiras Terskis.

— Vladimiras Terskis, regis, prieš tapdamas bandytoju, gavo inžineriaus diplomą

— Taip, kaip ir daugelis mūsų bandytojų. Tarp kitko, greičiau ir paprasčiau išmokyti skraidytį inžinierių, negu lakūnui išeiti inžinierų mokslų kursą.

— Papasakokite apie savo požiūri į pramoninę estetiką!

— Gerai skaido gražios mašinos. Grožis — materialinė sąvoka, čia nėra jokios mistikos. Tiesiog įvykdžius visus technikos reikalavimus, lėktuvas tampa gražiu.

Neapgalestauju, net džiaugiuosi, kad dar ne visad algebra galima patikrinti harmoniją. Elektroninės skaičiavimo mašinos ne visagali, žis tas dar lieka ir „akiai“, skoniui, sprendimams, remiantis ta informacija, kurią mes turime, bet

bus atidaryta nemaža naujų oro linijų. Beje, dabar oro linijos mūsų šalyje viršija daugiau kaip 800 tūkstančių kilometrų, o tarptautinėmis trasomis iš Maskvos ir kitų Tarybų Sąjungos miestų jos teiasi daugiau kaip į 70 užsienio šalių.

Dešimtajam penkmečiui numatyta pradeti naudoti labai talpų keleivinių lėktuvą — aerobusą IL-86. Šis lėktuvas, kuris vienu reisu pervež iki 350 keleivių ir skris 900 kilometrų per valandą, padės aptarnauti nuolat didėjantį keleivių srautą labiausiai apkrautose žalių oru linijose.

Vietinėse ir trumpose ma-

gistralinėse linijose artimiausiu metu pasirodys 120 vietų JAK-42, kuris galės nusileisti gruntuose aerodromuose. Jo greitis — 820 kilometrų per valandą, skridimo toumas — 1850 kilometrų.

Dar 1975 metų gruodžio 26 dieną į Oro laivyno trasą išleistas viršgarsinis lėktuvas TU-144. Pirmajį 1976 metų pusmečį jis gabeno krovinius ir paštą maršrute Maskva—Alma Ata, o nuo antrojo pusmečio pradės keleiviinius reisus.

Naudojant oro lainerius, bus galima spręsti vis svarbesnius ekonominius ir socialinius uždavinius, iškylančius mūsų žalių civilinei aviacijai.

5 valandas, o AN-2 — tik 25 minutes. Šiuo 1940 metų pabaigoje sukurtu lėktuvu Oro laivynas kasmet perveža iki 20 milijonų keleivių — pustrečio karto daugiau, negu, sakykim, visi didžiausios aviacijos kompanijos „Er Frans“ lėktuvaliai.

— Kur slypi AN-2 ilgaamžiškumo paslaptis?

— Iš pradžių gali pasirodyti keista, bet faktas lieka faktu: mūsų didžiulės žalių sąlygomis 100—130 kilometrų reisai vos ne „populiariaus“. AN-2 pasirodė esąs optimaliausias variantas tokioms trasoms.

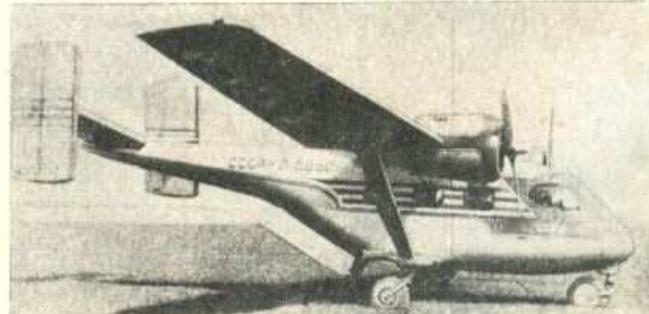
— Vadinasi, „Anuška“ dar ilgai skraidys!

— Žinoma. Bet jos greitį ir komfortą, ypač pastarąjį, dar reikia tobulinti. Todėl, glaudžiai bendradarbiaudamas su Oro laivynu, mūsų konstruktoriai biuras kuria naujų transportinių, krovinių ir specialių lėktuvų kartą. Kai kurie jų jau skaido, kiti konstruojami, bendradarbiaujant su Centrinio aerohidrodinamikos, Centrinio aviacijos motorų gamybos mokslių tyrimo ir kitų institutų moksliininkais.

Kalbėjosi S. MICHAISOVAS



AN-2



AN-14 „Pčiolka“

APIE LĘKTUVUS, LAKŪNUS, ŽYGDARBIUS

J. BALČIŪNAS



Gara, turinėja knyga iš aviacijos istorijos srities — ne taip jau dažnas reiškinys. Malonią dovaną 1975 metų pabaigoje pateikė „Mokslo“ leidykla, 15 000 egzempliorių tirazu išleidusi J. Balčiūno knygą „Lėktuvali, lakūnai, žygdarbiai“. Tokios knygos seniai reikėjo respublikos jaunimui, besidominčiam aviacijos praeitim, jos veržliai, techninės revoliucijos idėjomis ir koncepcijomis pažymėta nūdiena, visiems, slapčia svajantiams tapti sklandytojais, parašiutininkais, lakūnais.

Knygos autorius Jonas Balčiūnas — žinomas mūsų aviacijos istorikas, praeityje pats buvęs aviacijos sportininkas — sklandytojas ir parašiutininkas. Jis jaunimui suprantama kalba, paprastu stiliumi, populiariai pateikė 112 puslapių aviacijos raidos mikroistoriją.

Jaunieji aviacijos entuzias-tai iš knygos „Lėktuvali, lakūnai, žygdarbiai“ pasiems žinių apie pirmuosius oreivius ir aviatorius, nutiesus kelią į oro erdes. Didelė knygos dalis skirta aviacijos vystymuisi Tarybų Sąjungoje, kuri teisėtai laikoma galingiausia aviacijos technikos šalimi.

Su įdomumu jaunasis skaitojas perskaitys ir aplę aviacinės minties raidą Lietuvoje, oreivystės fantastą Aleksandrą Griskevičių, lietuvių lakūnų įnašą į aviacijos istoriją, Stepono Dariaus ir Stasio Girėno, Felikso Vaitkaus skridimus per Atlanto vandenyną.

Knyga „Lėktuvali, lakūnai, žygdarbiai“ gausiai iliustruota, pateiktos aviacijos rekordu ir lėktuvų techninių duomenų lentelės. Knygą gražiai iliustravo dailininkas V. Jurkūnas.

Vyt. JURKSTAS

Per spartakiados prismę

AR GALEĀJO BŪTI KITAIP?

TSRS Tautų VI spartakiados aviamodelizmo finalinių startų rezultatai visiems žinomi. Respublikos rinktinė užėmė tik trys klasės vietas.

Visų pirmą apie patį pasi-ruošimą spartakiadai. Iš anks-to, kaip ir kiekvienais metais, buvo sudarytas rinktinės kan-didatų treniruočių planas, var-žybų kalendorius. Žvilgtelėjus į planą, jis atrodė gana išpu-dingas, — užėmė net kelis puslapius. O varžybų Figūra-vu jos vos ne kiekvieną sa-vaitę. Bet, pasirodo, planas apėmė visus aviamodeliuoto-jus: jaunius, jaunučius, mok-leivius, o štai respublikos rinktinės nariams pagal šį planą prieš TSRS Tautų VI spartakiadą buvo numatyti os tik vienerios respublikinės varžybos! Tik aviamodeliuoto-jai, startuojančiai laisvo skri-dimo modeliais, turėjo vien-riom varžybom daugiau. Jei-gu treniruočių stovyklas būtu organizuotas kaip rei-kiant, gal padėtis būtų buvus kiek geresnė. Tačiau turint omoneyje tai, kad stovyklas metu treniruotėse sportininkams nebuvu keliamas konkrečios užduotys, labai trūko kontrolinių varžybų — niekam sportinio entuziazmo tokia padėtis nekėlė. Pagaliau ir tos kontrolinės varžybos, kur-rios buvo rengiamos, daugiau priminė modelių reguliavimą, nei varžybas.

Be abejo, atvažiavus su to-kiu „bagažu“ į finalines spartakiados varžybas, geresnių rezultatų tikėtis nebuvu galima.

Kordininkai prieš spartakia-dą nerungtyniavo todėl, kad šiuo metu Vilniuje nėra kor-dodromo. Treniruočių stovykla prieš spartakiadą vyko Kaune. Salygos poiliui buvo sudarytos geros. Tačiau mūsų sporto specifika ta, kad be treniruočių dar reikia ruoštis ir techniką. Sukiliuoti ar palauoti modelius buvo galima, tačiau paremonuoti sudėtingesnę detalę, ką nors pate-kinti ar išgręžti, — tai pada-ryti nebuvu kur. O juk, pa-vydziai, Kauno pionierių rū-mai turi visai neblogą staklyną. Treniruočių stovyklas metu galėjo leisti jomis ir mums naudotis. Deja, tuo niekas ne-pasirūpino. Taigi galima sa-kyti, jog treniruočių stovykla

Kaune nedavé tokios naudos, kokios tikėtasi. Be to, ji tėsē-si tik 10 dienų.

Kas liečia treniruočių sto-vykla Biržuose (laisvo skridimo modeliais), tai ten treniruočės taip pat nebuvu reikiamo lygio. Viso to pasėkoje sportininkai oficialiose varžybose nesugebėjo nugalėti nervinės įtampos ir blaiviai vertinti susidariusią situaciją. Tai pasitvirtino ir TSRS Tautų VI spartakiados startuose.

Pasibaigus respublikinėms varžyboms ir treniruočių stovykloms, buvo sudaroma respublikos rinktinė. Deja, čia buvo vadovaujamas vieno žmogaus nuomone. Rinktinę turėtų su-daryti trenerių taryba kartu su aviamodelizmo sporto komite-tu. Tačiau trenerių taryba iš viso nebuvu susirinkusi, o avia-modelizmo komitetas per tre-jus metus posėdžiavo vienintelį kartą (komiteto pirmininkas — E. Kirvaitis, sekretorius — A. Pranskėtis)! Apie kokį tad darbą ir vadovavimą gali ma kalbėti. Tokių rinktinės „sudarymo“ rezultatų ilgai laukti nefeko — su kordiniais pilotininkais modeliais į spartakiadą nevažiavo nė vienas sportininkas (tai paaiškėjo tik lipant į traukinį).

Pagaliau visi vargi praeityje — važiuojame į Leni-nigradą (ten vyko finaliniai spartakiados startai). Galutiniai rezultatai toli gražu nedžiuginantys. Aišku, visų pirmą galima kaltinti techniką, tai, kad nėra gerū variklių. Tačiau juk G. Košuba oro kautynėse ir V. Šidlauskas lenktynėse startavo su savo gamybos varikliais. Kitų res-publikų lenktynininkai visi startavo ne savo gamybos varikliais. O kuo gi mes blo-gensi! Bėda ta, kad Centri-nėje aviamodelizmo laborato-riuje Vilniuje ir kitose jų technikos ruošimui nėra jokių salygų. Tuo tarpu Vilniaus aviacijos sporto klubas spor-tininkams, patiemis gaminan-iams variklius ir kitą techni-ką, nesuteikė jokios paramos. O juk mus galėtų paže-fouti, tikriausiai, ne viena gamykla.

Aviacijos sporto federacija ir aviamodelizmo komitetas galė-tų pasirūpinti, kad šito imtysi kuri nors sostinės mašinų sta-tybos gamykla. Juk visose stambesnėse įmonėse yra pir-

minės SDAALR organizacijos, kuriose kultivuojamos techni-nės sporto šakos. Mums atro-do, kad ne vienas gamyklos dirbantysis tikrai susižavetę ir aviamodelizmo sportu. Toks bendradarbiavimas būtų nau-dingas abiem pusėmis. Svarbu tik tuo pasirūpinti ir rasti su galimais šefais bendrą kalbą.

Iš dar apie variklius. Džiau-giamės tuo, kad S. Nugaras TSRS Tautų VI spartakiadoje pasiekė naują Lietuvos rekordą. Tačiau 1973 m. sajunginė-se pirmenybės su tuo pačiu modeliu ir varikliu buvo gau-tas nulinis įvertinimas. Ar ne per daug laiko reikėjo, kol bu-vo įsisavinta nauja technika! Tą patį galima pasakyti ir apie sportininkus, startavusius su taimeriniais modeliais. Vi-siems dabar reikia itališko variklio „Ros-15“ (geriausias variklis dabartiniu metu). Ta-čiau ir tada, kai visų respubli-kių sportininkai startuodavo su Super Tiger-G20 (mūsiškiai taip pat) varikliais, mūsų res-publikos astovai aukščiau de-šimtos vietos nepakildavo, o būdavo furnyrinės lentelės ga-le. Visa tai rodo, kad treni-ruočių — metodinis darbas mūsų respublikoje yra neko-lypiant į traukinių.

Grįžome iš varžybų. At-a-skaitoje rašoma — jei ne ap-maudi nesėkmė kažkokiam e-ture, tai tas ar kitas sporti-ninkas būtu buvęs prizininku tarpe. Tačiau štai kartojasi kiekvienais metais: pamirštas akumulatorius, ne taip palei-sias modelis ar užkluvusis kor-da ir pan. Priežastis viena — respublikos rinktinė neturi tre-nerio, žmogaus, kuris paruo-ťtų rinktinę taip, kad kiekvie-nas jos narys pasirodytų tik-rai pagal galimybes. Antra — rinktinės nariai neturi galimy-bių patikrinti jėgas, rungtyniaudami su kitų respublikų sportininkais. Trečia — į res-publikos rinktinę per mažai i-silieja jaunimo, varžybose su-tinkamos vis tos pačios pa-vardės.

Kol šie klausimai nebus iš-spresti, apie mūsų respublikos aviamodeliuotojų startus teks ir ateityje pradėti žodžiais: „Blogiau negu tikėtasi!“.

V. SIDLAUSKAS,
TSRS sporto meistras,
V. MORKUS

XXI amžius

NEPAPRASTAI DIDELĮ SUSIDOMEJIMA VISAME PASAULYJE SUKĖLĘ PRAĒJUSIŲ METŲ PABAIGOJE PRADĒTAS EKSPLOAUTUOTI VIRSGARSINIS LAIMERIS TU-144. ITALIJOS LAIKRĀTIS „AEROPORTI“ PABREŽIA DOMINUOJANČIA TSRS PADĘTI, KURIANT IR EKSPLOATUOJANT SIO TIPO LĒKTUVUS, PAZYMĖDAMAS PLACIAS NAUJO LĒKTUYO GALIMYBES IR PATIKIMUMĄ. SPAUSDINAME ŠI STRAIPSNI IS „ZA RŪBEZOM“.

atskrenda



TU-144 sparnais

MŪSŲ ŠALIES LĒKTUVAI

„SPARNŲ“ SKAITYTOJAI KLAUSIA, KOKIUS LĒKTUVUS SIU METU NAUDOJA TARYBINĖ CIVILINĖ AVIACIJA, KAIP TOLI JIE NUSKRENDA, KIEK PAIMA KELEIVIŲ IR KROVINIO.

Civilinėje aviacijoje lēktuvo amžius gana ilgas. Šiandien, kuriant naujų lēktuvų ar-

ba sraigtasparnį, jau žinoma, kuriai darbo sričiai jis skiriamas. Dabar lēktuvai specializuojami. Bet dar yra likę ir universalū lēktuvų, kurie finka daugeliui darbų. Toks yra AN-2.

Tolimų magistralių lēktuvai yra TU-114, IL-62, IL-62M. Jie plati žinomi ir užsienyje. TU-114 buvo sukurtas 1950

metų viduryje. Tada jis skraidė į Havą, Niujorką ir kitus miestus, o dabar naudojamas tik vidaus linijose.

Vidutinių nuotolių magistralių lēktuvai yra TU-104, IL-18, TU-154. Beje, TU-104 yra civilinės reaktyvinės aviacijos pirmagimis. Tarptautinėje parodoje savo laiku lēktuvas buvo apdovanotas Didžiuoju aukso medaliu. Šiuo metu TU-104 ir IL-18 taip pat jau „pagyvenę“ lēktuvali ir juos pakeičia TU-154. Tai antrosios kartos reaktyvinis laimeris, pakilęs 1972 metais. Vidutinėms magistralėms sukur-

tas ir pirmas tarybinis oro autobusas IL-86, kuris gabens 350 keleivių.

Artimiems nuotoliams [1500—2000 km] skiriama lēktuvi TU-124 ir TU-134. Jie naudojami ten, kur ne tokis gausus keleivių srautas.

Vietinių linijų lēktuvai yra AN-24 ir JAK-40. AN-24 sukurtais 1959 metais ir šiandien dar plačiai naudojamas.

Vis popularesnis darosi JAK-40. Jis skraido ir Tarybų Lietuvos frasose.

Pateiktoje lentelėje spausdiname svarbiausias minėtų lēktuvų charakteristikas.



TU-114



IL-62



IL-18

Dviem mėnesiais ir dviem dienom anksčiau, negu prancūzų ir anglų gamybos lėktuvai „Konkordas“ padangėn pakilo iš Tulužos aerouosto, 1969 metų kovo 2 dieną iš Pamauskės Žukovskio miestelio aerouosto į savo pirmajį skrydį leidosi TU-144, pirmasis farybinis ir tuomet dar vienintelis viršgarsinis civilinės aviacijos laineris.

Tuo metu, kai „Konkordas“ su borto numeriu 001 dar buvo baigiamas statyti Tulužos aviacijos gamyklose, tarybinis TU-144, pralenkdamas laiką, įvykdė pirmajį 38 minucių skridimą. Fantastiskas laineris su borto ženklu „CCCP-68001“ buvo nudažytas tradicinėmis TSRS Oro laivyno spalvomis — baltais fiuzelėzas ir mėlyna juosta iliuminatorių linijoje, priešakyje — raudona TSRS vėliava. Tai įvyko 1968 metų gruodžio 31 dieną. Laivo vadu buvo Eduardas Jelianas, antroju pilotu — Michailas Kozlovas.

1969 metų balandžio 5 dieną 11 tūkstančių metrų aukštyste lėktuvas pirmą kartą įveikė garso barjerą. „Konkordui“ tai pavyko tik po šešių mėnesių.

1970 metų gegužės 21 dieną TU-144 pirmą kartą buvo viešai demonstruojamas Maskvos Seremetjevo aerouoste. Tuomet TSRS aviacijos pramonės ministras iškilmingai pareiškė, kad „nauja civilinės

aviacijos era greitai artėja“ ir kad „Voronežo aviacijos gamykloje jau pradėta serijinė TU-144 gamyba“.

Tarybinis laineris taip pat anksčiau už „Konkordą“ įveikė ir dvigubą garso greitį.

1970 metų liepos 15-ąją Jeliano pilotuojamas TU-144 keletą minučių 16300 metrų aukštyste skrido 2500 kilometrų per valandą greičiu. „Konkordas“ ši barjerą įveikė lapkričio 4 dieną. 1972 metais vyko tarptautinis aviacijos salonus Hanoverje. Visa dešinioji spauda buvo mobilizuota eilinių antifarybinėi kampanijai, juodino TU-144 laimėjimus ir liaupsino „stebuklalus“, neva daromus jo konkurento „Konkordo“. Politinis trumparegišumas ir nedangstomas antifarybiškumas trukdė įvertinti TU-144 objektyviai ir garbingai. Bet visas insinuacijas įtikinamai paneigė oficialiai užregistruotas bandymų žurnalas. Be to, jei TU-144 („Konkordo“ pirmtakas), kaip tvirtina ne kurie, būtų buvę „grubi imitacijos“, savotiškas „propagandinis žaistiukas, praktiskai neveikiąs“, kodėl tarybiniai specialistai neleido į lėktuvą „mifinio“ „Konkordo“ mechaniko: Natūralu, kad jie vengė pramoninio šponiažo.

Buvo ir tokiai, kurie taip nu- sišnekėjo, jog atvirai pavadinio TU-144 „bloga „Konkordo“ kopija, nepritaikyta virš-

garsiniams skridimui, o faktą, kad TU-144 įveikė garso barjerą keliomis savaitėmis anksčiau už savo konkurentą, įvertino kaip „Maskvos publicistų išmislą“.

Apskritai Yakaruose, su retomis išimtimis, viršgarsinis tarybinis lėktuvas buvo sutiktas gana skeptikai. Ji vadino „dideliu žaislu, nesugebančiu net atslepsti nuo žemės“ arba „nebrandžiu utopišku projektu“.

Vašingtonui besišaipant, Pamauskės Žukovskio miestelio laboratorijose prasidėjo rimtas ir atkaklus darbas. Buvo atmesti trys projektai ir apsi- stota ties ketvirtuoju, kurio pagrindu buvo sukurtas modelis struktūriniams eksperimentams, o vėliau ir mini lėktuvo modelis aerodinaminjams bandymams.

Atsakydami į kurių Vakarų žurnalistų, laikančių save aviacijos problemų „specialistais“, šmeižtų, tarybiniai aviatoriai dalyvavo tarptautiniame aviacijos salone 1973 metais, kuriame buvo demonstruojamas praktiskai baigtas TU-144 variantas.

Omenyje turimas lėktuvas su borto ženklu „CCCP-77102“, pastatytas Voronežo aviacijos gamykloje. Jo fiuzeliažas pailgintas beveik 6 metrais, vietoj 50 iliuminatorių — 68. Kiekvieno variklio galingumas padidintas iki 20 tūkstančių kilogramų. Jdomiausia naujo-

vė — du nedideli, ūsus pri- menantys išleidžiami sparnai už ekipažo kabinos. Šiu sparnų paskirtis — palengvinti pa- kilimą ir nusileidimą.

Mus domina ateitis, todėl nesustosime ties incidentu, įvykusi 1973 metų birželio 3 dieną [kai parodomojo skridimo metu Burzė TU-144 patyrė avariją — Red.]. Susiesim jis su konkretu lėktuvu. Kei- tas likimas, jnršes ant lėktu- vo, ir be to buvusio įnirtin- gos politinės kampanijos spaudoje centre — jau pra- eitis.

Visi vėlesni skridimai pa- tvirtino, jog šis lėktuvas ab- solūciai patikimas. 1974 metais TSRS Oro laivynas išbandė TU-144 trasoje Maskva—Chabarovskas, nusileidžiant Novosibirske. 1975 metų balandžio mėnesį buvo tinkami eksploatuoti apie 10 lėktuvų TU-144.

Paskutinėmis 1975 metų sa- vaitėmis TSRS Oro laivynas įvykdė serija eksperimentinių viršgarsinių skridimų maršrui- tais Maskva — Novosibirs- kas — Chabarovskas [per 6 tūkstančius kilometrus] ir Mask- va — Alma Ata (3300 km) — kaip tik tomis linijomis, ku- riomis ir bus atidarytas regu- liarus civilinės viršgarsinės aviacijos susisiekimas.

Tarybų Sąjungoje prasidėjo reguliarūs TU-144 skrydžiai.

Keleivinio lėktuvo tipas	Kreiserinis greitis km val	Keleivių vietų skaičius	Toliausiai gali nuskrasti km	Didžiausias svoris kylant (tonomis)
TU-144	2350	126	6500	180
IL-62M	900	198	10500	165
TU-154	940	154	4200	90
TU-114	770	200	8000	173,5
TU-134A	900	76	3000	47
TU-124	800	56	2000	38
TU-104	800	100—115	2900	78
IL-18	600	100	3500	61,2
AN-24	450	52	2500	21,8
JAK-40	510	27—32	1480	16,1
AN-2	215	12	835	5,7
L-410	380	15—17	1000	5,4



TU-134



TU-104



JAK-40

ratų sistemos. Sumazintas ratų skaičius ant pagrindinių „kojų“ nuo 12 iki 8.

Sparnas tapo techniškai tobulėsnis, daugiau tiesių linijų. Centrinės dalies strieliškumas — 67 laipsniai, o galiuinių dalij — 57 laipsniai, sparno ilgis — 28,8 m.

Dar viena naujovė — maži sudedami sparneliai prie kinėje liemens dalyje. Jie naliengvina lėktuvą valdymą, esant mažam greičiui, t. y. kylant ir leidžiantis. Lėktuvu svoris padidėjo nuo 130 iki 180 tonų.

TU-144 bando sparnus veziandomas krovinius ir paštą. Kartu atliekamas ir didelis tiriamais darbas, nes artimiausioje ateityje tuo skrai- dys ir keleiviai.

A. OSTEIKAS

Per spartakiados prizmę

GERA PRADŽIA – PUSĖ DARBO

Nelengvas geriausiams respublikos pilotažininkams buvo keliai į TSRS Tautų VI spartakiados nugalėtojų garbės pakyą. Paskutiniame priešspartakiadiniame egzamino – 1974 m. šalies čempionate respublikos aukštojo pilotažo lankų rinktinė užėmė priešpaskutinę vietą. Nė vienai iš sportininkų nesugebėjo patekti į prizininkų gretas. Nuo pirmenybių laimėtojų – RTFSR rinktinės mūsiškiai atsiliko net 1820 taškų. Zodžiu, „mandafas“ iš priešspartakiadino egzamino buvo parsievertas labai ir labai menkas.

O spartakiados finalinės varžybos buvo ne už kalnų. Sunkūs rūpesčiai užgulė ir LTSR Aviacijos sporto federacijos léktuvų sporto komitetą, ir SDAALR Lietuvos Centro komiteto aviacijos skyrių. Pirmiausia buvo ryžtasi detaliai ir atvirai išsiaiškinti priežastis, dėl kurių respublikos rinktinė taip blogai pasirodė Tarybų Sajungos pirmenybėse, kalbėtasi su sportininkais, treneriais. Pasirodo, viena svarbiausių priežastžių, dėl kurių taip smuktelėjo mūsų lankų sportininkų meistrišumas, buvo ta, kad Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubai, kuriuose kultivuojamas aukštasis pilotažas, dirbo pagal „savo kiemo“ planus, nepaisydami bendrų respublikos sportinių interesų. Klubų vadovai, kuriems tada buvo patikėtos respublikos aukštojo pilotažo rinktinės trenerių pareigos, dirbo nesurtinal, be bendro plano, dirbo kiekvienas taip, kaip geriau buvo savai komandai. Be to, respublikos rinktinės nariams (rinktinė tada sudarė vien Vilniaus ASK sportininkai) ne per daugiausiai teko išbandyti jėgas draugiškose varžybose

su kitų broliškų respublikų ekipomis, o pas save rengiamose varžybose beveik nebuvo rungtyniaujama maršrutų skridimuose. Netikslingai tuo metu iš kauniečių buvo paimtas ir sportinis léktuvės. Dėl šios klaidos rinktinės kandidatai neturėjo kuò treniruo- tis. Zodžiu, nesutarimų gran- dinė suspaudė taip stipriai, kad laikotarpje iki TSRS Tautų VI spartakiados finalinių startų respublikos pilotažininkų rinktinė atsidūrė neparengtyje.

Laimej, jau tada buvo išgirstas teisingos kritikos balsas. SDAALR Lietuvos Centro komiteto aviacijos skyrius émėsi ryžtingu priemonių. Buvo patvirtintas naujas respublikos léktuvų sporto rinktinės vyr. treneris, rinktinės narių ir kandidatų sąrašas, detalus komandos ruošimosi TSRS Tautų VI spartakiados finalinėms varžyboms planas. Respublikos pilotažininkų rinktinėje atsirado ne tik Vilniaus sportininkų pavardės, bet ir kauniečių. Kandidatais į rinktinę buvo pakviesta dvigubai daugiau žmonių iš abiejų klubų. Zodžiu, rinktinės koman- doje buvo suburtas sveikas, darbingas kolektyvas, suprantantis ir pareigą, ir atsakomybę, ir turintis pasitikėjimą. Buvo sudaryti ir patvirtinti darbo bei treniruočių, draugiškų varžybų su Ukrainos, Maskvos, Leningrado, kitomis komandomis ir respublikinių pirmenybių, kuriose turi da- lyvauti rinktinės nariai, planai, numatyti konkretios priemo- nės, kad būtų reikiama pasi- ruošta spartakiados finalinėms varžyboms. Naujos rinktinės vyr. treneris P. Vinickas iš pa- grindų pakeitė treniruočių darbo stilį.

1975 metais respublikos pilotažininkų rinktinė, kurios sudėtyje buvo penki Vilniaus ir keturi Kauno aviacijos spor- to klubų atstovai, pagal naują treniruočių planą spartakiadai pradėjo ruoštis nuo pat ankstyvo pavasario. Ypač didelis dėmesys buvo skiriamas rungtims, kuriose silpniai pasirodydavo mūsų lankūnai, ypač skridimui maršrutu. Reikalas tas, kad 1974 metais rengiamose respublikinėse aukštojo pilotažo varžybose skridimo maršrutu rungtis ne- būdavo vykdoma. Daug reli- kėjo iðdėti jėgų ir energijos trenerius, sportininkus, kad susigrąžintų tai, kas buvo prarasta, pasiektų reikiama meistriškumo. Šiandien galime pa- sakyti, kad šis didelis darbas nenuėjo veltui. Skridimo mar- šrutu pratime TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose vilnietis R. Aleksiejus tapo spartakiados ir šalies čempionu, o kaunietė V. Gedminaitė iškovojo sidabro medalį. Laimėjimai — daugiau negu įspūdingi, nes 1974 metų TSRS pirmenybėse iš mūsiškių šiame pratime geriausiai pasirodė vilniečiai T. Lavrik užėmė 7 vietą, o S. Mačiakas — 19 vietą.

Labai „apgaulingas“ sportininkams būna skridimo ratu pratimas. 1974 m. šalies čempionate geriausiai iš mūsiškių startavę vilniečiai T. Lavrik užėmė 9 vietą, o S. Mačiakas — 17 vietą. Pasiekimai, kaip matome, labai ir labai kulkūs. Todėl šiai rungčiai treniruo- tėse buvo skiriamas didelis dėmesys. Rezultatu kreivė žok- telė gerokai aukštyn: rinktinės narys kaunietis R. Pivnickas spartakiadoje šiame pratime iškovojo bronzos medali, o R. Aleksiejus užėmė ketvirtą vietą.

Atliekant aukštojo pilotažo figūras mūsų respublikos la- kūnai sugebėdavo demonst- ruoti neblogą meistriškumą. Tiesa, spartakiadoje, kaip ir 1974 m. pirmenybėse, jie ne- iškovojo medalių, bet ši kartą buvo pirmaujančių tarpe. Tai ir nulémė galutinę perga- lę: Tarybų Lietuvos pilotažininkų rinktinė TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose buvo antra, atsilikusi nuo nugalėtojų — RTFSR sportininkų tik 15,5 taško. Komando nariai parsivežė visų spalvų medalius: R. Aleksiejus — aukso (už pergalę skridime maršrutu) ir sidabro (bendroje daugiakovės įskai- toje), V. Gedminaitė — si- dabro (už laimėjimą skridime maršrutu) ir R. Pivnickas — bronzos (už skridimą ratu). Tokio laimėjimo Tarybų Lietuvos pilotažininkai nebuvu pa- siekę né vienose ankstesnėse sajunginėse varžybose.

Liaudyje sakoma: gera pra- džia — pusė darbo. Šiandien malonu kalbėti apie pilotažininkų startus ir pergalės spar- takiadoje. Šios pergalės dar kartą patvirtina, kad, dirbant planingai, sutartinal, statant pirmą vietą respublikos, o ne savo klubo, „savo kiemo“ reikalus, galima pasiekti gražią laimėjimą. Tačiau laimėjimai verčia visada atsiminti ir kita — nevalia užsnūsti ant lauru. Dabar svarbiausia — ištvirtinti tai, kas pasiektą ir žengti naujų žingsnį pirmyn. Kas buvo racionalu, teisinga ir pažangiu treniruočių dar- be su rinktinės nariais, būtina ateityje tobulinti.

Mes jau minėjome, kad prieš spartakiados finalus respublikos rinktinės nariai tu- réjo galimybę ne kartą išban- dyti jėgas ir meistriškumą su kitų broliškų respublikų spor- fininkais. Tal afnėsė didelę naudą. Būtina ir ateityje res- publikos aukštojo pilotažo vystymo planuose ir sporto renginių kalendoriuje numatyti draugiškas varžybas su Ukrainos, Maskvos, Leningra- do, Kazachijos ir kitų respub- likų pilotažininkais, o taip pat draugiškas varžybas su so- cialistinių šalių komandomis. Galima drąsiai sakyti, kad mes tam pasiurošė. Užimti antrą komandinę vietą šalyje ir iš- kovoti medalius atskiruose pratimuose — mūsuose nelengva, nes tarybinų sportininkų meistriškumas yra labai aukštis. O norint tobulėti, labai svarbu patikrinti meistriš- kumą ne tik su draugais ir varžovais sajunginėje arenoje, bet ir su socialistinių šalių aukštojo pilotažo meistrais, kaip kad rungtyniauja sklan- dytojai bei parašiutininkai.

Vertinant šiandieninių meistrus, spartakiados čempionų ir prizininkų pasiekimus, nevalia užmiršti ir pamainos jiems paruošimą. Būtina stiprinti darbą su jaunais lankūnais sportininkais tiek Vilnius, tiek Kauno aviacijos sporto klubuose. O gabaus jaunimo šiuose koletyvuose yra. Tai — vilniečiai A. Žilinskas, R. Drazdys, C. Blaževičius, kaučiečiai S. Artiškevičius, J. Sabaitis, J. Kairys ir kiti. Ypač aktualu pagerinti darbą ruošiant aukšto meistriškumo lankunes sportininkes. Tikslinga į respublikos rinktinės treniruočių stovyklas kviečti kuo daugiau jaunu sportininkų.

Nemažiau svarbus ir trenerio klausimas. Būtina, kad rinktinei vadovautų išmanantis, turintis autoritetą, treniravimo darbų patirtį, žmogus. Spartakiadai, kaip minėjome, respublikos pilotažininkų rinktinę ruošė sporto meistras P. Vinickas. Jo sukauptą darbo su rinktinei patyrimą svarbu ne tik išsaugoti, bet ir praturtinti naujais pasiekimais. Tai, be abejo, prieinamiausia padaryti, pačiam treneriui toliau dirbant su respublikos rinktinės nariais ir kandidatais.

Kalbant apie pergalės, perspektyvą ateičiai, negalima užmiršti ir sportinės bazės. Šiuo atžvilgiu šiandien reikia kalbėti apie sportinius lėktuvus. Jų Kauno ir Vilniaus aviacijos sporto klubai turi ne per daugiausia. Kai kurių „darbo resursai“ visai jau prie pabaigos. SDAALR Lietuvos Centro komiteto aviacijos skyrius turėtų imtis visų priemonių, siekiant, kad minėtuose klubuose būtų kuo daugiau aukštojo pilotažo sportinių lėktuvų JAK-18 ir JAK-50. Tieki, kiek jų turim dabar, mažoka, norint gerai apmokyti skraidytį ir visus klubų sportininkus, ir tobulinti respublikos rinktinės narių bei kandidatų meistriškumą.

Kai dėl respublikoje rengiamų aukštojo pilotažo varžybų, jų programoje privalo būti rungtys, kuriose startuoja sąjunginės bei tarptautinės varžybose. O svarbiausia — reikia kuo daugiau varžybų!

Kasmet į sportinius lėktuvus sėda vis daugiau respublikos jaunimo. Džiugu, kad geriausius mūsų pilotažininkus sąjunginėje arenos vėl matome pirmaujančiu gretose. Reikia, yra pagrindo tikėtis naujų, dar didesnių pergaliai.

V. DRUPAS,
TSRS sporto meistras,
K. BAKŠTYS,
„Sparnų“ koresp.

Iš sklandytojo dienoraščio

SKRIEJIMAS VIRŠ ŠLAITO

Nemuno šlaitas netoli Kulautuvos dabar atrodo toks žemutėlis. O prieš 20—25 metus! Atsisėdi į sklandytuvą ir prieš tave atsiveria, atrodo, didžiausia bedugnė.

Prisimenu savo pirmajį skriejimą virš Nemuno šlaito. 1953 m. liepos viduryj iškūrėme Kulautuve su būreliu Kauno Politechnikos instituto studentų. Sklandytojai jie buvo dar naujokai. Iš labiau prifyrusi buvo tik vilnietais Leonas Vasauskas, kuris anksčiau buvo skridęs lėktuvu PO-2, mėgo sklandymą ir vasaras praleidavo Kulautuve.

Tą rytą, pabudęs vos švinanči, išgirdau medžių ošimą. Neėmė miegas ir Leonas. Nujėjome ant šlaito. Ogi 9—10 m/sek. pietvakarė „galanda“ šlaitą, lenkia medžius! Toks vėjelis — tikras džiaugsmas! Skubiai tempame iš J. Tamulaičio daržinės „Pūko“ sparnus, liemenį ir paskubomis montuojame. Bandysime paskrieti virš šlaito. Jeigu vėjas stafmenai pučia į šlaitą, tai toje pusėje, kur jis susiduria su šlaitu, susidaro kylančių srovė — antvėjis. Patenkėj į šią srovę, sklandytuvą galį skrieti į vieną ar kita pusę išilgai šlaito. Skrejant šlaitu ar antvėjye virš didžiosios Nidos kopos, pavadinčios „Sklandytojų kopa“, rytinio šlaito, buvo išsilaiykta net 26 valandas. Čia, Kulautuve, virš Nemuno šlaito panašiai rekordais pasigirti negalėjome.

Pirmasis virš Nemuno šlaito dar anksčiau pradėjo skrieti V. Vaitkus, B. Oškinis ir V. Dovydalčius, turintiems nemažą skriejimo patirtį Nidoje, „užsikabinti“ ant Nemuno

šlaito irgi nebuvo keblumų. Nesunkiai „pakibdavo“ ir Z. Brazauskas, kuris prieš tai buvo dirbęs aeroklube instruktoriu ir turėjo žymiai didesnę patirtį, negu aš, A. Arbačius, L. Aleksandravičius, V. Drupas, J. Cepulis, A. Kuzmickas, T. Koronkevičius, A. Vilimas ir kiti pradėdantys sklandytojai.

Daugeliui iš mūsų, pakol išmokome skrieti virš šlaito, teko nemažai paprakaituoti, startuojant nuo pačios šlaito briausenos. Vos tik amortizatorius išmesdavo į orą sklandytuvą, ji staiga reikėdavo pasukti 90 laipsnių kampani. Pavėlavai vieną, antrą sekundę ir prašovei antvėjo zoną. Tuomet belikdavo tik skleisti žemyn ir tüpti pievoje.

Sėdu į „Pūką“. Pagautas azarto ir pamiršes visas atsargumo faišyklės, vos tik šoktelėjus nuo žemės, „Pūką“ verčiu į posūki. Staiga pajunu, kaip oro srovė į švysteli aukštyn. Bijodamas nustoti greičio, instinktyviai nuspaudžiu vairalaizdę, tačiau kylančių srovė vis vien kelia sklandytuvą aukštyn ir neša šlaitu. Šlaitas apaugės medžiais, todėl susidarę sūkuriai sklandytuvą blaško kaip popierinį aitvarą. Šlaitas tėsiasi beveik iki Vilkišios. Bet iki galio skristi nesiryžtu. Pasisukojęs apie 15 minučių, nutupiu. Pirmasis atbėga Leonas Vasauskas ir klausia: „Kodel taip greitai?“

— Dabar tavo ellė, — atsakau geradario tonu, — o iš tikrujų — prisiskaidžiau iki soties.

Leonas apsidžiaugia, tuoju organizuoja sklandytuvu užtempimą. Nežiūrint mano pa-

tarimų bei gerų norų, ir jis pasisukti pavėluoja. Tačiau sustiprėjės vėjas sklandytuvą prilaiko, bet pakilti aukštiau šlaito jam nepavyksta. Leonas skuta pašlaite, sukinėjasi tarp medžių, kovodamas už kiekvieną metrą ir sekundę. Kai pagaliau, praradęs visas viltis pakilti, pasisuka tüpti, patenka dar į keblesnę padėtį. Pieva baigiasi, o priešais — upelis, apaugės krūmės. Tačiau tuo momentu „Pūkas“ stalga žauna į viršų, peršoka krūmės ir dingsta už jų. Nubégame su vaikinais į nusileidimo vietą. Tuo už upelio stovi, pasviręs ant sparno, sklandytuvas. Sveikutėlis. Salia jo vaikšto Leonas.

Variau seną sklandymo stoties (dabar Kauno ASK) skraidymų knygą:

...1956.VIII.1. Vėjo kryptis WWS, greitis 8—9 m/sek. Toliau įrašai: su KPI-3 skriejo V. Dovydaitis, L. Aleksandravičius, V. Drupas. Su BRO-9 skriejo D. Kučinskas, Z. Brazauskas (2 val. 14 min.). Po pietų su BRO-9 („Žiogu“) pakilo B. Oškinis...

Tą dieną protarpiais šlaite skriedavo net trys sklandytuvai. Kaip visuomet KPI-3 skrido aukštiau kitų. Vos pakilęs, B. Oškinis émė lipti KPI-3 „ant kulnų“. Išnaudodamas kiekvieną vėjelio pūstelėjimą, šlaito reljefą, jis netrukus ištaisė aukštiau „KPI“. Nusileido Oškinis tikrai pavakary, išbuves ore 6 val. 2 min ir pasiekęs skriejimo virš Nemuno šlaito rekordą.

Nuo to laiko peiki „Žiogą“ niekas nebedrįsdavo. O rekordas ir liko iki šiandien nepagerintas.

J. BALCIUNAS



Žinios iš aviacijos sporto klubų

Kasmet respublikos aviacijos sporto klubai gauna vis daugiau aviacinės technikos, kasmet į klubus ateina vis gausesnis būrys jaunų aviacijos sporto entuziastų iš mokyklų, technikumų, įmonių, įstaigų ir net kolūkių. Suprantama, prieš sėdant prie sklandytuvų vairalaždės, prie lėktuvo šurvalo, prieš užsidendant parašiutą, būtina viską gerai išmokti, suprasti, būti treniruotam.

Didelj darbą ruošiant sklandytuvus ir parašiutininkus atlieka KAUNO ASK klubo parašiutinės grandies gelbėjimo tarnyba, vadovaujama didelio aviacijos sporto entuziasto V. Baliūno. Čia susibūrės pratyruisių lakūnų — parašiutininkų būrys, kaip daugkartinis respublikos čempionas G. Varangiris, E. Kailius, E. Savčikas ir daugelis kitų. Kiekvieną pavasarį, prieš pradedant sklandymus, jie lankosi respublikos aviacijos sporto klubuose, apmoko jaunus sportininkus pirmyjų šuolių su parašiutu. Nemažiau dėmesio skiriama ir organizaciniams darbui. Visada prieš sezoną rengiami seminarai visų aviacijos sporto klubų instruktoriais, atakinėjimais už parašiutinę tarnybą. Sie, savo ruožu, grįžę į klubus, instruktuoją lakūnus bei sklandytuvus. Beje, parašiutininko instruktoriaus pareigas klubuose visuomeniniai pagrindais atlieka etatiniai klubų darbuotojai, susipažinę su parašiutizmu, mokančys skraidyti lėktuvu ir sklandytuvu. Aktyvūs yra ir gerai atlieka iems patikėtas šias visuomenines pareigas Panevėžio ATSK lakūnų instruktoriai L. Buitkus, turjus jau daugiau kaip 35 šuolių su parašiutu, Alytaus ATSK — V. Grabliauskas (turi 19 šuolių), Klaipėdos ATSK — V. Marcinkus (yra atlikęs 15 šuolių) ir daugelis kitų.

Be teikiamos paramos kitoms respublikos aviacijos sporto klubams, Kauno ASK parašiutinė grandis aktyviai dirba, tobulindama savame klube besitreniruojančių parašiutininkų meistriskumą. Malonu pažymėti, kad kasmet į Kauno ASK ateina gražus būrys jaunų sportininkų, svajojančių

apie parašiutą, šuolius. Vien tik šiu metų pradžioje į klubą buvo priimti 42 jauni sportininkai, būsimieji parašiutininkai.

Tačiau didžiausią darbą Kauno ASK kolektyvas atlieka kultivuodamas sklandymo sportą. Siemet į klubą buvo priimti 25 nauji nariai, norintys tapti sklandytuvais. Naujai priimtų būsimų parašiutininkų ir sklandytuvų daugumą (apie 80 proc.) sudaro septyniolikmečiai.

Tiek klubo senbūviams, tiek naujokams sėlygos treniruočis — kuo puikiausios. Vien šais metais klubas įsigijo aukštostas klasės sklandytuvų „Piratas“, „Kobra-15“, o taip

pat naujų „Blinikų“. Pirmą kartą šiame sezone sklandytuvus nuo sportininkais iš starto aikštėlės į padangę kelia nauji lenkiški sportiniai lėktuvai „Vilga-35A“, kurių klube keletas. O naujajį skraidymų sezoną klubas pradėjo jau vasario pirmomis dienomis. Be to, pirmame ketvirtje klubo bazėje buvo apmokomi skraidyti naujais lėktuvais „Vilga-35A“ Kauno, Alytaus, Klaipėdos aviacijos sporto klubų bei Prienų Eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos lakūnai instruktoriai.

PANEVĖZIO ATSK sportininkai pirmame šių metų ketvirtje jau skraidė daugiau kaip 270 valandų. Cia naujajį sezoną pradėjo 15 pirmamečių. Priimtų į klubą jaunų būsimų sklandytuvų tarpe sutinkame ir moksleivj, ir technikumo auklėtinj, ir „Ekrano“, autokompresorių bei kitų gamyklų dirbančiuosius. Sklandytuvų išvilkimui į padangę klubas gavo naują sportinį lėktuvą „Vilga“, aerodrome klubo sportininkai savo jėgomis užbaigė klubo administraciniu pastato statybą.

Naujas lėktuvas „Vilga“

puikuojasi ir ALYTAUS ATSK angare. Vasario 19 d. klubo sportininkai įj tarpe ir devyniolika naujai priimtų į klubą sklandytuvų pradėjo skraidymus. Naujokai skraido su „Blinikais“, o prityre sklandytuvai — su „Kobra“ ir „Piratu“, kuriuos klubas gavo šiais metais.

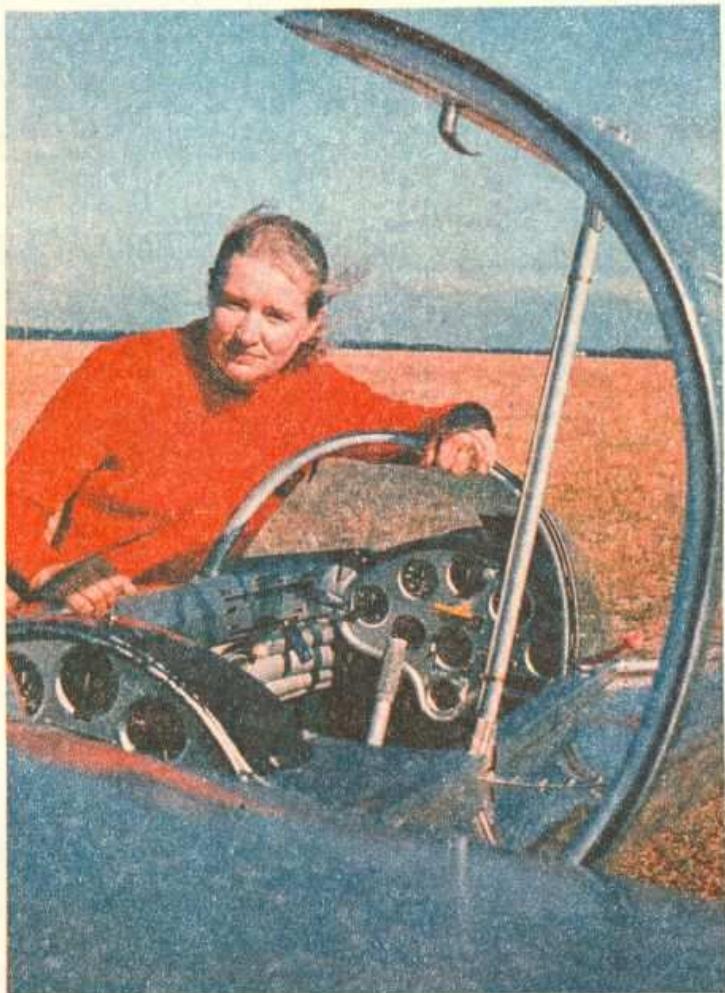
Kovo pirmomis dienomis gérėjos pirmaisiais skrydžiais sklandytuvu ir ŠIAULIŲ ATSK sportininkai. Šiais metais į klubą priimta 18 naujų narių, iš kurių trys merginos. Metų pradžioje klubas pradėjo administraciniu pastato statybą.

Dažnai būdavo priekaištavama KLAIPĖDOS ATSK vadovams, kad klubė mažai treniruoja merginų. Šiais metais į klubą priimtos keturios būsimos sklandytuvos, o iš viso pirmus metus pradėjo treniruoti 20 uostamiesčio jaunųjų aviacijos sporto entuziastų. Klubo technikos parką papildė naujas sportinis lėktuvas „Vilga“ ir sklandytuvas „Foka“.

Naujajį sezoną AKMENĖS ATSK sportininkai pradėjo bendro fizinio pasiruošimo ir daugiakovės varžybos. Ivykusiame klubo narių susirinkime, į kurį atvyko ir penkiolika naujai į klubą priimtų būsimųjų sklandytuvų aptarė veiklos planus naujam sezonui, iškviėtė socialistiniams lenktyniavimui Šiaulių ATSK kolektyvą.

Tik praėjusiais metais TELŠIŲ ATSK sklandytuvai pradėjo skraidyti išvelkant sklandytuvus sportiniais lėktuvais, o jau šiais metais jie tvirtai pasiryžę dalyvauti respublikinėse sklandymo varžybose. Pagausėjo ir klubo narių gretos. Šiame sezone pirmą kartą į sklandytuvą sėdo rudenį į klubą priimta 15 jaunu sportininkų. Vystant sklandymo sportą, rajono klubui labai daug padeda „Masčio“ fabrikas, kuris šefuoja klubą. Skraidymų bazėje jau baigiamas statyti angaras ir klubo administracinius pastatas.

Lietuvos TSR Lengvosios pramonės ministerijos VILNIAUS ATSK 1976 metų skraidymų sezoną pradės 23 nauji klubo nariai, kurių tarpe — penkios moterys. Būsimieji sklandytuvai — VISI studentai, sostinės įmonių įstaigų darbuotojai. Klubas įsigijo tris naujus sklandytuvus „Blinikas“ ir du sportinius lėktuvus „Vilga“. Kovo pradžioje buksyrutojai buvo išmokyti skraidyti su lėktuvu „Vilga“, o kolektyvo sportininkai sklandytuvais skraidyti pradėjo jau vasario pirmoje pusėje. Šiuo metu klube treniruoja daugiau kaip 60 sklandytuvų.



Vilniaus ATSK sklandytuvų sporto meistre E. Sasnauskaitė.

L. YASAUSKO nuotr.



SKLANDYTUVAS „HORNET“ 206

Standartinės klasės sklandytuvų projektavimo taisyklės vis dar nenuistoti. Jau senokai juose leista naudoti jtraukiamą važiuoklę ir vandens balastą, o šiuo metu siūloma naudoti ir užsparnius bei jų sinchronizavimo su eleronais sistemą. Tačiau ir esant dabartiniams aprivojimams surukiami standartinės klasės sklandytuvai su puikiais skraidymu duomenimis. Geriausias to jrodymas — naujausias VFR firmos Glasfliugel sklandytuvas „Hornet“, tolesnis „Standart-Libelle“ H201 išvystymas.

Sklandytuvas „Standart-Libelle“ jau seniai užkariaavo daugelio šalių sklandytojų simpatijas (beje, juo skraido ir pirmasis žmogus, išlipęs Mėnulyje — JAV astronautas Nilas Armstrongas). Su nežymiais pakeitimais jis statomas jau 12 metų (iš viso išleista apie 600 egz.) ir varžybų metu vis dar yra favoritų tarpe. 1974 metais E. G. Peteris sklandytuvu „Standart-Libelle“ 203 nugalėjo ketveriose varžybose.

1974 metų rudenį pradėta keleto „Hornet“ prototipų gamyba, o 1975 metų kovo mėn. viduryje skraidymu bandymams buvo atiduotas galutinis variantas.

„Hornet“ 206 yra vienvietis rekordinis, standartinės klasės, plastmasinės konstrukcijos sklandytuvas su T formos vairais.

Sparnas — dviejų dalių, turi dviejų trapezijų formą. Jo profilio pagrindu paimtas senas „Libelle“ laminarinis pro-

filis Wortmann FX 66—17 A II. Konstrukcija — kevalinė, trisluoksnė. Daugiau kaip 60 proc. sparnų ilgio užima paskami užsparniai — interceptoriai, kurių plotis yra 22 proc. sparnų stygios. Sparnų noselėje įmontuoti plastmasiniai 60 litrų talpos bakai vandens balastui.

Liemuo — trisluoksnės kevalinės konstrukcijos, sparnų prijungimo vietoje susiūprintas profiliu iš stikloplastico. Kabinos gaubtas prototipuose buvo vientisas, serijiniame variante — iš dviejų dalių, panašiai kaip „Kestrel“ sklandytuvas. Tas pakeitimas leido išsaugoti laminarinį liemens apfekėjimą iki pat sparnų prijungimo vietas.

Sėdynės atlošas turi 11 padėcių, kurias galima keisti ore, be to, galima naudoti specialei pripūciamą pagalvėlę. Pošūkio vairo pedalai irgi perstatomi ore į vieną iš 10 padėcių. Erdvi kabina ir patogus valdymo rankenelių išdėstymas leidžia nepavargstant atlkti daug valandų trunkančius skridimus. Plačioje prietaisu lentoje yra net 8 prietaisai. Apskritai, liemuo gerai išspręstas tiek aerodinaminiu, tiek estetiniu požiūriu. Matomumas labai geras, ventiliacija efektyvi. Labai lengva buksiruotis paskui léktuvą, nes buksiravimo kablys įmontuotas pačiame liemens priekyje, ir sklandytuvas pats sekė paskui léktuvą. Yra kablys ir po svorio centrui.

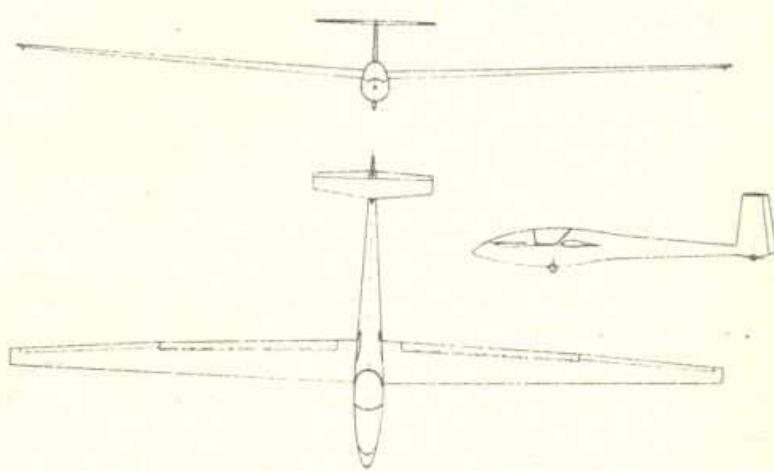
Uodegos plokštumų konstrukcija analogiška kaip liemens. Aukščio vairai ištisai

visais atžvilgiu. Jis yra pastovės ir stabilesnis visose ašyse, ypač tai išryškėja spiralėse. Sklandytuvas labai manevringas: esant 95 km/val greičiu ir įkrovimui į sparną 33 kg/m², iš 45 laipsnių spiralė į priešingos krypties 45 laipsnių spiralę pereina per 3,5—3,6 sek. Skridimo greičiai daug didesni, o tūpimo savybės geresnės. Naujos sistemos stabdžiai labai efektyvūs. Jie sumažina minimalų greitį 5—10 procentų, kai tuo tarpu įprasti interceptoriai ji padidina. Tai ypač svarbu tuomet aikštėlėse. Mors tužčias „Hornet“ sveria apie 40 kg daugiau už „Standart-Libelle“, bet dėl didesnio važiuoklės rato žemėje juo lengviau manevruoti.

TECHNINIAI DUOMENYS:

Sparnų ilgis	15,00 m
Liemens ilgis	6,40 m
Stabilizatoriaus ilgis	2,50 m
Aukštis	1,40 m
Sparnų plotas	9,80 m ²
Pailgėjimas	23,00
Tuščio svoris	227 kg
Skridimo svoris:	
be balasto	345 kg
su balastu	420 kg
Įkrovimas į sparną:	
be balasto	35,7 kg/m ²
su balastu	42,9 kg/m ²
Didžiausia aerodinaminė kokybė, esant 420 kg svorui	38
Optimalus greitis	103 km/val
Mažiausias žemėjimo greitis, esant svorui 350 kg	0,60 m/sek
Ekonominis greitis	75 km/val
Minimalus greitis su interceptoriais	72 km/val
Didžiausias leistinas greitis	67 km/val
Leistinas greitis, išvelkant léktuvu	150 km/val

Inž. V. MEKŠIONAS



NEPILOTUOJAMI MINI LÉKTUVAI

Priedėlis „mini“ prie žodžio „léktuvai“ apibūdina naujų reiškinį JAV aviacijoje, patraukusį specialistų dėmesį. „Mini“ — nedidelis nepilotuojamasis léktuvas, kurį per radiją valdo operatorius, esąs žemėje ar specialiai lektuve, už dešimčių ir net šimtų kilometrų.

Nepilotuojamus léktuvus — taikinius turi daugelis valstybių. Kai kurie jų modeliai skaido viršgarsiniais greičiais.

Kas gi salygojo mini léktuvų atsiradimą ir tokį didelį susidomėjimą jais? Pirmiausia tai, pažymi užsienio specialistai, kad šie aparatai pigūs paraginti ne tik su pilotuojamais léktuvais, bet ir per nuotolį valdomais nepilotuojamais dideliais léktuvais.

Pavyzdžiu, nepilotuojamuojo aukštynbinio žvalgomojo léktuvo, kurį pagal „Kompas Koup“ programą stato firmos „Teledain Rajan“, „Boing“ ir „Speri Junivak“, pakilimo svoris arti 6 t, sparno mostas —

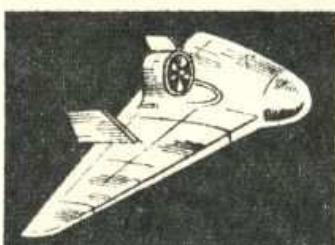
27,4 m, fiuzeliažo ilgis — 13,6 m. Jis gali skraidyti 20 km aukštyje 30 valandų, naujodamasis šiuolaikiniai elektroniniai ir foto įrenginiai. Todėl ir jo kaina viršija vieną milijoną dolerių, o bendros išlaidos tokį léktuvą serijai sukurti vertinamos maždaug 20 milijonų dolerių.

Šiuolaikiniai pilotuojamai naikintuvai [pavyzdžiu, F-15 ir F-16] kainuoja 14—15 milijonų dolerių, o strateginis bombonešis — daugiau kaip 50 milijonų dolerių. Dar reikia pridurti, kad vieno tankūno paruošimas užsienyje vertinamas 500 tūkstančių dolerių.

Perspektivi išeitis buvo rasta, kuriant RSP (radiolokacinis skersinis plūvis) tipo aviacią — nepilotuojamus, per nuotolį televizija valdomus léktuvus. Bet labai mažų nepilotuojamų léktuvų modelių idėja atrodė dar perspektyvesnė. Tokie léktuvai buvo pavadinti „mini RSP“ t. y. mažo radiolokacijos plūvio mini léktuvais.

Yra jau nemažai tokų léktuvų konstrukcijų, kuriuos gamina įvairios firmos pagal JAV karinių oro pajėgų, armijos ir mokslinio tyrimo organizacijų užsakymus. Kokios jost! [prastu] mini léktuvų skridimo svoris — nuo 13 iki 65 kg, naudingasis apkrovimas — nuo 7 iki 27 kg, sparno mostas — nuo 1,8 iki 3,6 m, ilgis — nuo 1,5—2,9 m. 5—10 AJ galingumo stūmoklinis ar turbosraigtinis variklis įgalina išvystyti kreiserinį greitį nuo 70 iki 220 km/val. Tokio mini léktuvo kaina neviršija kelių tūkstančių dolerių.

Užsienio spaudoje aprašomi keli labai mažų léktuvų variančių. Tarp jų „Teledain Rajan“ firmos modelis su „delta“ tipo sparnu. Jo dėka radiolokacinis skersinis plūvis minimalus, be to, visa konstrukcija pakankamai sunki [pieš. 1].

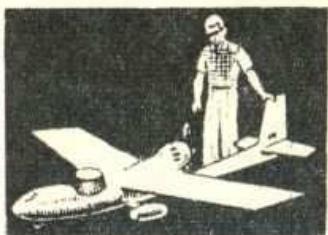


Pieš. 1

Šio modelio pakilimo svoris — 35—45 kg. Variklis įmontuotas į specialų tunelinį apvalkalą, kuris paslepija variklio išmetamąsias dujas ir sumažina tikimybę, jog jis aptiks infraraudonosios žvalgybos priemonės. Skridimo trukmė — 5 valandos, esant 225 km/val greičiui 4500 metru aukštyje.

„Nortrop“ firma konstruoja „skraidančiojo sparno“ tipo mini léktuvą su elektriniu varikliu. Jo skridimo svoris — 21 kg, naudingasis apkrovimas — 9 kg [pieš. 2]. Variklis dir-

250 vatų/val 0,5 kg baterijos svorio. Esant aukščiau nurodytiems svorio duomenims ir maždaug 16,5 m/sek [apie 60 km/val] greičiu jis gali išbūti ore apie dvi valandas.

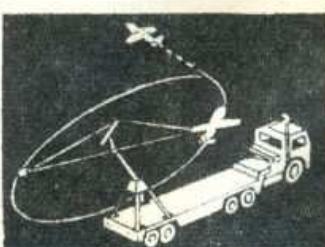


Pieš. 2

3 pieš. pavaizduotas „Filko-Ford“ firmos „mini RSP“ „Priair-II“, kurio sparno mostas — 3,6 m, skridimo svoris — 36,5 kg, naudingasis apkrovimas — 12 kg, o skridimo greitis — 100 km/val.

Didesniuose mini léktuvuose gali būti įrengta borto šiluminė sistema taikiniams aptinkti. Kai kuriuose pavyzdžiuose sumontuojama televizijos sistema, videoištuvas su lazeriniu taikinio rodikliu. Tai įgaliins tokiais nepilotuojamais léktuvais valdyti aviabombas su lazeriniu nukreipimu. Užsienio specialistai mini léktuvams kelia šiuos uždavinus: elektroninė žvalgyba, išaiškinanti ir nurodyti taikinius. Mini léktuvai gali atlkti užduotis, sunkiai prieinamas pilotuoja miems léktuvams, pavyzdžiu, sunaikinti atskirus taikinius [tankus, automobilius ir kt.] blogu oru ir naktį.

Specialistų taktikų nuomone, mini léktuvai efektyvesni, panaudojant juos kartu su pilotuojamais léktuvais.



Pieš. 3

Mini léktuvus gali pakelti suslėgtas oras: nuo bėginių kreiptuvų; nuo pakilio—nusi-leidimo tako ar laivo denio; nuo kilnojamo automobilio tipo įrenginio [pieš. 4]. Nusileisti padeda stabdymo sistema arba parašūtas.

A. SMOLINAS
„Krasnaja zvezda“

Lilientalio medalis — lenku sklandytojai A. Dankovskai

Tarpautinė aviacijos sporto federacija [FAI] 1939 metais įsteigė Lilientalio medalių. Šis apdovanojimas kasmet įteikiamas už nuopelnus sklandymo sporte.

Pirmajam Lilientalio medaliui buvo įteiktas lenku sklandytojui T. Gurai, kuris pirmasis pasaulioje sklandytuvu nuskrido 578 kilometrus. Iki šiol šiuo aukščiausiu sportiniu apdovanojimu pažymėti 28 įvairių šalių sklandytojai. 1953 metais Lilientalio medalius buvo įteiktas tarybiniam sklandytojui, pasaulio rekordininkui Viktorui Ilčenkai.

Už praėjusiais metais

pasielkės aukštus sportinius rezultatus Lilientalio medaliu FAI nutekė apdovanoti Lenkijos sklandytojai Adelė Dankovskai. Ši Poznanės aeroklubo sportininkė net aštuonis kartus gerino pasaulio rekordus, iš kurių penki ir šiuo metu dar yra įrašyti į pasaulio rekordų lentelę. A. Dankovska praėjusiais metais tapo antrąjį tarptautinių moterų sklandymo varžybų laimėtoja. Ji sklandytuvu ore yra skraidžiusi 2022 valandas, o maršrui- lais nuskridusi daugiau kaip 76 tūkstančius kilometrų.

A. BACINIS



Pieš. 2

ba be triukšmo, jį galima sustabdyti ir vėl įjungti skrendant. Naudojamos didelio tūrio akumuliatorinės baterijos, kurių galingumas siekia 150—

KLAUSIATE? ATSAKOME

Redakcija gauna nemaža laiškų, kuriuose „Sparnų“ skaičiojai teiraujasi juos dominančiais sportinės bei civilinės aviacijos klausimais. Redakcija, pasitelkusi aktyvą — konstruktorius, inžinierius, pilotus, trenerius bei kitus specialistus — „Sparnuose“ atskys į skaitojujų laiškus.

Šį kartą į jūsų klausimus atsako Lietuvos civilinės aviacijos valdybos virausiųjų inžinieriaus pavaduotojas Česlovas Balčiūnas.

**A. MARČINKAITIS IŠ KAU-
NO IR K. PUTRIMAS IŠ KAZ-
LŲ RŪDOS KLAUSIA, KAIP
APSKAIČIUOTI, KIEK KILO-
METRŲ NUSKRIDO LÉKTU-
VAS, JEI JAM REIKIA NU-
SKRISTI IŠ TAŠKO A Į TAŠ-
KĄ B?**

**J. PINKUS IŠ MAZEIKIŲ,
M. VENCKUS IŠ SIAULIŲ IR
A. MARČINKAITIS IŠ KAU-
NO KLAUSIA, KAIP VEIKIA
MAGNETINIS KOMPASAS?**

Léktuvu magnetinio kompaso veikimo principas lygiavertės tokis, kaip ir paprasto — įmagnetintas metalas reaguoja į ūdės magnetinėj polių. Tik paties kompaso konstrukcija truputį kitokia. Léktuvas skrendant yra veikiamas pagreičio, vibracijos, žemės slėgimo ir temperatūros svyramumų, doro stagių pakrypimų bei posūkių, todėl jo kompaso konstrukcijoje yra kai kurių esminių poketimų.

Kompaso „rodyklė“ yra plūduras su skale kartu su

Kad sužinotume, kur yra léktuvas, skrendantis iš taško A į tašką B (naudojantis tik kompasu ir žemėlapiu), galima nustatyti, suderinus žemėlapį su vietovė. Kiek kilometrų nuskrista, taip pat nustatoma, atpažinus prae-

magnetu, pasmeigtas ant adatėlės. Plūduro (rodyklės) šonuose sužymėti laipsniai nuo 0 iki 360 ir pasaulio šalių kryptys: O; S; W; N 90 laipsnių tarpais. Būgnelis įdėtas į aklainai uždarytą stiklinį indelį su skysčiu (ligroinu). Skystis reikalingas būgnelio svyramimui „uraminiui“, léktuvui baigus posūki ar pokrypi.

Kompasui didelės įtakos turi ne tik léktuvo metalinės dalys, bet ir įvalrūs elektromagnetiniai laukai. Zalingom įtakom likviduoti léktuvo kompase yra įtaisyti magnetiniai kompensatoriai.

Magnetiniai kompensatoriai (deviaciniai prietaisai) — tai pastovūs magnetėliai, prihvintinti kompaso korpuso apačioje arba viršuje.

**A. PETKAUSKAS IŠ VIL-
NIAUS KLAUSIA, KAIP NU-
STATYTI LÉKTUVYO SKRID-
IMO AUKŠTĮ?**

Tiksliai nustatyti léktuvu

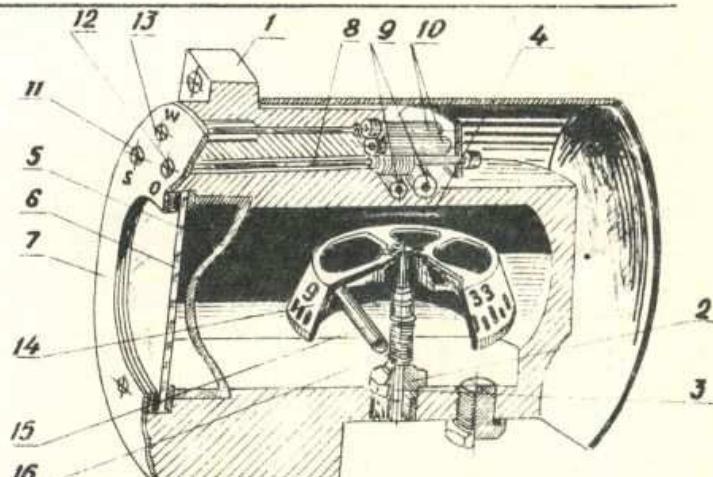
skridimo aukštį galima tik specialių prietaisų pagalba. Dabartiniu metu léktuvų skridimo aukštis iš léktuvo matuojamas dvemis būdais — barometriniu ir radiolokaci-

skrendamą vietovę (atskirus objektus) ir išmatavus atstumą tarp jų žemėlapje. O pagal žemėlapio mastelių apskaičiuojama, kiek kilometrų nuskrista.

Skrendant naktį ar virš debesų, žemės paviršiaus ir vietovės stebimos léktuvo panoraminiai radiolokatorių pagalba. Jeigu skrendama naktį be radiolokatorių, tuomet léktuvu vieta nustatomai, išmatavus priešais skridimo greitį (léktuvo greitis paprastai pastovus) ir skridimo laiką (pradedant

nuo taško A), išlaikant pastovią skridimo kryptį. Toliau pagal formulę: $L = w \cdot t$ (L — atstumas, w — skridimo greitis, t — skridimo laikas). Gautą atstumą atidedame žemėlapje nuo taško A ir randame léktuvo vietą.

Skaiciavimus atlieka pilotas, jeigu jis skrenda vienas. Dideliuose léktuvuose tai daro šturmanas navigacines liniuotės pagalba. Reaktyvinuose ir viršgarsiniuose léktuvuose šieems uždaviniams spręsti naudojamos sudėtingos elektroninės navigacines sistemos.

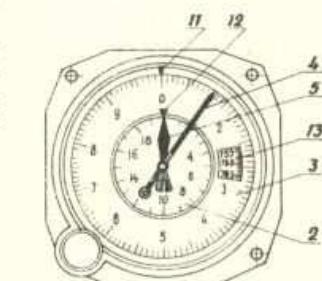
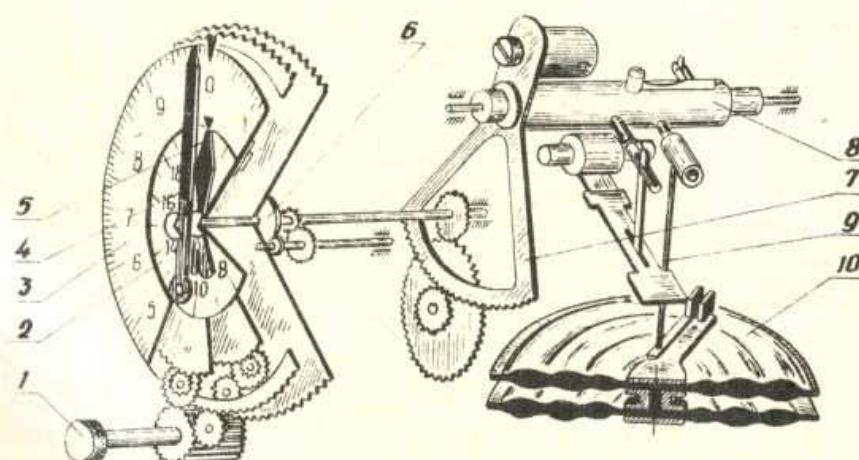


Kompaso KI-12 konstrukcija: 1 — korpusas; 2 — jvorė; 3 — kolonélė; 4 — kernas (adata); 5 — kurso atžyma; 6 — stiklas; 7 — dangtelis; 8, 9, 10 — velenėliai; 11, 12, 13 — deviacijos varžtai; 14 — plūduras; 15 — magnetas; 16 — spyruoklė.

skridimo aukštį galima tik specialių prietaisų pagalba. Dabartiniu metu léktuvų skridimo aukštis iš léktuvo matuojamas dvemis būdais — barometriniu ir radiolokaci-

niu. Žemiau pateikiame aukštimo schema.

Paprasta akimi iš žemės léktuvo skridimo aukštį nustatyti neįmanoma. Tam naujojamas antžeminis radiolokatorius.



Aukštimo valzdas iš priekio.

Aukštimo konstrukcijos schema: 1 — kremaljerė (rankenelė barometrinės skalės nustatymui); 2 — vidinė skalė; 3 — išorinė skalė; 4 — didžioji rodyklė; 5 — mažoji rodyklė; 6 — reduktorius; 7 — sekotorius; 8 — ašis; 9 — traukė; 10 — anerodinė dežutė; 11, 12 — indeksai; 13 — barometrinio slėgio skalė.

ORO REAKTYVINIAI VARIKLIAI

Aviacija ir reaktyviniai varikliai jau tapo neatskiriomis sąvokomis. Be aviacijos, pastarajį dešimtmetį dujų turbininius įrenginius pradėta taikyti dujotiekiose, elektrinėse, laivuose. Užsienio spaudoje vis dažniau randame žinių apie oro reaktyviniu varikliu taikymo galimybes kosminiams skaidomiesiems aparatams paleisti į orbitą aplink Zemę.

Apskaičiavimai rodo, kad, panaudojant šios paskirties reaktyvinius variklius, žymiai sumažėja paleidimo sistemų kaštai. Vienoje programų „Space Shuttle“ („Kosminė šaudykėlė“) numatoma ne tik supaprastinti iš dalies prarandamą kosminio laivo paleidimo įrenginio pirmąją pakopą, bet ir sugrąžinti atgal į žemę paskutiniąją paleidimo sistemos pakopą, kurią būtų galima panaudoti pakartotinai. Tokiu būdu, palyginus su iki šiol naudojamais balistinio pobūdžio sistemos, būtų pasiekta didelis ekonominis efektas.

Atkreipiamas dėmesys ne tik į tiesioginius ekonominius tokios aerodinaminės nešančios pakopos privalumus, bet ir į tai, kad bus galima laisviau pasirinkti starto vietą ir starto kryptį (irklinaciją), nes startinė pakopa yra itin paslanki ir paliginti mažai sunaudoja kuro. Be to, tokia pakopa yra patikimesnė. Ji apriboja starto pagreičius, kad jie būtų nedideli, ko labai reikia nトレniuotiems laivo „keleiviams“.

Kokie reikalavimai keliami minėtiems oro reaktyviniams varikliams?

Užsienio specialistų nuomone, pakartotinai naudojamą aerodinaminį kosminį skaidomąjį aparą, turintį nubentini naudingą masę į žemą orbitą aplink Zemę, geriausia gaminti dviejų pakopų: iš horizontalaus startuojančio aerodinaminio buste-rio, varomo oro reaktyviniu varikliu, ir iš mažesnio raketos nešiamo orbitinio aparato, kuris sugrįžimui į tirštus at-

mosferos sluoksnius ir nūtūpimui sukonstruotas kaip raketoplanas.

Iškinantis oro reaktyviniu varikliu pranašumas, palygintas juos su raketiniais varikliais, bus žymus tada, kai pavyks sukonstruoti variklius, kurie perskrendant atmosferos sluoksnį, pradedant startu, įveiks tokiu greičiu, kurį dabar pasiekia raketinių variklių sistemos, ir nebūs suneksni už įprastus turboreaktyvinius variklius su forsažu [kai gaunama papildoma traukos jėga, deginan kurą už turbinos — iš variklio išeinančių dujų sraute].

Theoriniai skaičiavimai rodė, kad, skriejančiems atmosferos sluoksninius atitinkamais greičiais, nuolat reikia perjungti atitinkamai kitą oro reaktyvinio variklio tipą, jeigu norime, esant mažiausiomis kuro sąnaudomis, išvystyti reikalingą traukos jėgą. Nuo starto didžiausią skydžio nuotolių turėtų įveikti turboreaktyvinis variklis su forsažu. Esant pakankamam greičiui, išjungiamas tiesiasrovis oro reaktyvinis variklis, kaip visuose įprastiniuose reaktyviniuose varikliuose, labiausiai tinkamas dideliems Macho skaičiams*, tačiau startui ir iki garsiniam skydžiui neišvystantiesi pakankamos traukos jėgos.

ORO REAKTYVINIŲ VARIKLIAI

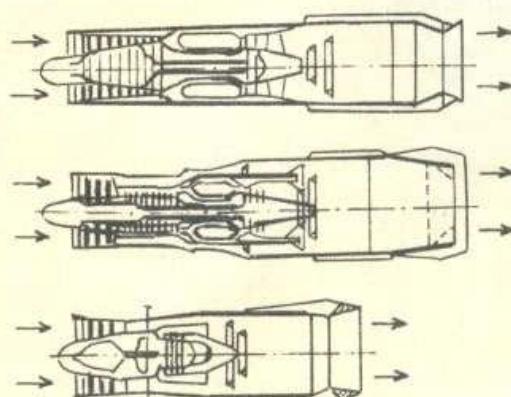
Iš įprastų oro reaktyviniu varikliu tik vieno kontūro oro turboreaktyviniai ir dviejų kontūrų oro turboreaktyviniai varikliai bei jų variantai su forsažu tinkta, kai Macho skaičius siekia daugiau kaip $M = 2,5$.

Macho skaičių oro turboreaktyviniuose varikliuose riboja leidžiamos iš kompresoriaus išeinančio suslėgto oro temperatūros. Esant įprastam turbinos mentelių aušinimui iš

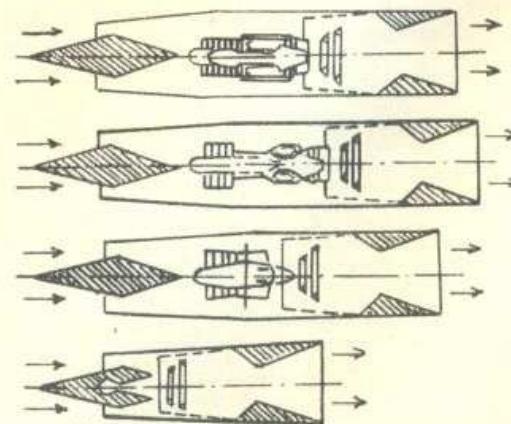
kompresoriaus išeinančiu oru, ši riba oro turboreaktyviniam varikliui su forsažu yra apytikriai $M = 3,5$. Dviejų kontūrų oro turboreaktyvinis variklis su forsažu [kadangi čia yra didesnis oro suslėgimo santykis], šią ribą pasieka, esant kiek mažesniams Macho skaičiui.

Jeigu turbinai aušinti nau-

dojamas oras, kurio šiluma atiduodama į kuro degimo dujų srautą, arba kuras panaudojamas turbinos menteiems aušinti, tai Macho skaičių įmanoma padidinti maždaug iki $M = 4,5$. Tokio pat Macho skaičiaus riba tinkta ir raketiniams turbininiams oro reaktyviniam varikliui, į kurio turbiną, atitinkančią komp.

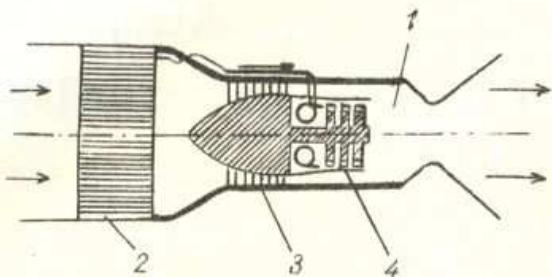


1 brėž.

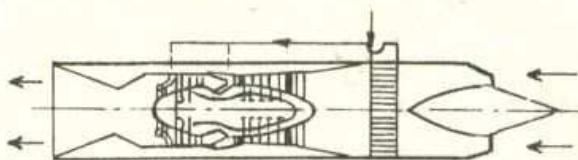


2 brėž.

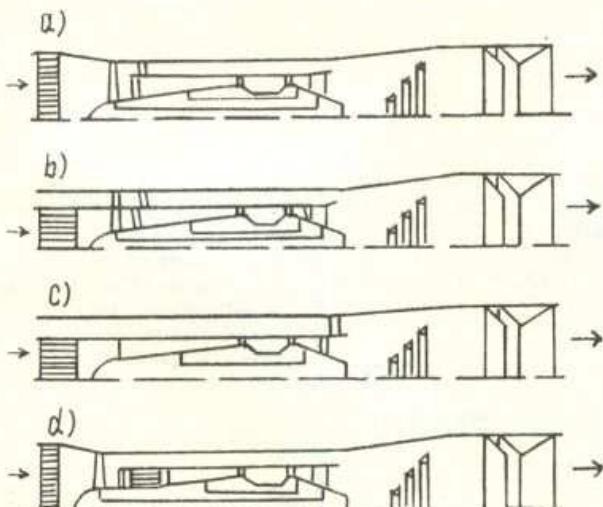
* Macho skaičius — tai skridimo ir garso greičių santykis.



3 brėž.



4 brėž.



5 brėž.

1 — degimo kamera; 2 — šilumokaitis; 3 — kompresorius; 4 — turbina.

resoriaus galingumą, nukreipiamas papildomas dujų srautas (pavyzdžiu, vykstant kuro reakcijai su skystu deguoju).

Pirmame brėžinyje matome oro turboreaktyvinio variklio, dviejų kontūrų oro turboreaktyvinio variklio ir raketinio-turbininio oro reaktyvinio variklio (esant reikalui su forsažine kamera) principines schemas. Kaip orientacinių dydžiai šiemis trims variklių

tipams išrašyti kompresoriaus slėgio santykiai $\pi_k = \frac{P_{k2}}{P_{k1}}$

ir atitinkamos iš kompresoriaus oro išėjimo temperatūros T_{12} , kurios, esant $M=4$, duoda beveik tokį pat reaktyvinės tūtos slėgio santykį.

Esant Macho skaičiui, didesniui kaip $M=4,5$, turboreaktyviniai varikliai jau netinka, — labai brangu kuru aušinti visą menčią garde-

lę ir visus oro bei dujų tekėjimo kanalus.

Vieno kontūro oro turboreaktyvinio ir dviejų kontūrų oro turboreaktyvinio bei raketinio-turbininio oro reaktyvinio variklių derinių tiesiasroviu oro reaktyviniu varikliu principiniai brėžiniai parodoti antrame brėžinyje.

RAKETINIS TURBININIS ORO REAKTYVINIS VARIKLIS SU IŠANKSTINIU AUŠINIMU

Kaip parodyta trečiame brėžinyje, raketinio turbininio oro reaktyvinio variklio pagrindiniai elementai yra šilumokaitis, kompresorius, turbina ir degimo kamera. Šilumokaitje šiluma oru perduodama vandeniliui, kuris panaudojamas degimo reakcijai su papildomai vežamu skystu deguonimi palaikyti priešturbininėje degimo kameroje. Turbinos pajėgumas panaudojamas kompresoriuje oro slėgimui padidinti. Pagrindinėje degimo kameroje vyksta iprastinė oro reaktyviniams varikliams kuro degimo reakcija. Šios schemas variklis tinkamas Macho skaičiui $M=4,5$ pasiekti. Esant mažiem Macho skaičiams starto fazėje ir kylančių maždaug iki 8 km aukščio, vandenilis per šilumokaitį nepraleidžiamas.

ORO TURBOREAKTYVINIS VARIKLIS SU IŠANKSTINIU AUŠINIMU

Plačiai paplitęs tradicinės konstrukcijos turboreaktyvinis variklis su forsažu, kai įtekantis oro srautui, prieš jam patenkant į kompresorių, yra iš anksto aušinamas. Šios schemas varikliai, parodytai ketvirtame brėžinyje, turėtų būti plačiai taikomi netolimojė ateityje.

Užsienio spaudoje rašoma, kad jau yra sukonstruotas tokis variklis ir be išankstinio aušinimo, tačiau starto fazėje ir skridimo pradžioje šio variklio negalima naudoti dėl aplėdėjimo.

Mažinant prieš kompresorių įtekančio oro srauto temperatūrą, kompresorius išsiurbia didesnį oro srautą, o tuo pačiu padidėja variklio traukos jėga, todėl šis variklis yra pranašesnis už iprastą turboreaktyvinį variklį su forsažu.

Variklio su išankstiniu oro aušinimu pranašumas šiuo atveju yra tas, kad Macho skaičių sritį galima išplėsti.

Be skysto vandenilio, turbovarikliui su išankstiniu suslėgtu oro aušinimu, kurui

gali būti naudojamas ir skysčias metanas (CH_4). Kosminio skraidomojo aparato raketos nešėjos pagreičiui išvystyti geriau tinkta vandenilis. Metanas geriau tinkta ilgesnį laiką trunkantiems skrydžiams, esant dideliems Macho skaičiams, p.vz., labai greitam transporto skraidomajam aparatui, kuris apskaičiuotas $M=4,5$ dydžiu.

DVIEJŲ KONTŪRŲ ORO TURBOREAKTYVINIS VARIKLIS SU IŠANKSTINIU AUŠINIMU

Tai, kad dviejų kontūrų oro turboreaktyvinį variklį su forsažu galima plačiau naudoti negu paprastą oro turboreaktyvinį variklį su forsažu, kelia mintį aprūpinti išankstiniu aušinimu ir dviejų kontūrų oro turboreaktyvinį variklį su forsažu, jį pritaikant aerodinaminėl kosminio skraidomojo aparato raketai nešėjai. Tokio variklio gali būti daug variantų tiek konstrukcijos, tiek termodinaminio proceso režimo atžvilgiu. Penktame brėžinyje parodytai keturi galimi variantai.

Šilumokaitį įtaisius prieš įėjimą į ventiliacinę kompresoriaus dalį (variantas a), atsiranda jau žinomas oro turboreaktyvinio variklio su išankstiniu aušinimu efektas: visas variklis „jaučia“ mažesnį tariamą Macho skaičių.

Variantai b ir c gana panašūs. Šilumokaičiai kuro srautui atidaromi, ir įjungiamas vėsinimas kylančių į aukštį, pasibaigus ikigarsinio skridimo fazėms. Šiuose variantuose abu kontūrai atskirti.

Pranašesnė yra penktame brėžinyje parodytą varianto d konstrukcija. Be daugiau ar mažiau intensyvaus išankstinio bendro oro srauto aušinimo (palyginti variantą a), čia papildomame šilumokaitje galimas tolesnis tarpinis pirmojo kontūro oro srauto aušinimas. Keičiant aušinimo priemonių šiluminį talpumą abiem šilumokaičiams, galima laisvai keisti temperatūrą turbinoje, o tuo pačiu ir roto-riau apsisukimų skaičių.

Palyginus oro turboreaktyvinį variklį su išankstiniu aušinimu su dviejų kontūrų oro turboreaktyviniu varikliu su išankstiniu oro aušinimu, jis turi tą trūkumą, kad reikalauja didesnių gamybos sąnaudų.

J. ZUJUS,
technikos mokslo kandidatas

TARYBINĖS MAŽOSIOS AVIACIJOS PENKIASDEŠIMTMETIS

Masino aviamodelizmo pradžią Tarybų Sajungoje dėvė „Raudonojo oro laivyno“ savaitę, kuri buvo suorganizuota Oro laivyno būtulių draugijos (OLBD) 1923 m. vasarą. Netrukus pradėjo veikti pirmieji būreliai Tbilisyje, Maskvoje, Leningrade, Orenburge, Kubanėje. 1924 metais buvo surengtos skraidančiųjų modelių varžybos.

1926 metų rugpjūčio mėnesį Centriname aerodrome Maskvoje įvyko pirmasis žaliųjų aviamodelizmo čempionatas skraidančiais modeliais. Jame dalyvavo 70 aviamodeliuotojų, kurie pristatė 126 modelius. Pirmąkart pasirodė liemeniniai lėktuvų ir sklandytuvų modeliai.

Greta paprasčiausiu skraidančių modelių, jaunieji konstruktoriai sėkmingesni sprendė ir sudėtingesnius klausimus. 1936 metai tarybinio aviamodelizmo istorijoje yra reikšmingi kaip perėjimas prie sudėtingesnės technikos. 10-osiose visasajunginėse aviamodeliuotojų varžybose pirmąkart dalyvavo lėktuvų modeliai su stūmokliniais [benzininius] varikliais.

1938 m. gegužės 8 d. Maskvietis M. Žiluzinas Tušineno aerodrome paleido modelį su savo konstrukcijos ir savo darbo benzininiu varikliu. Modelis nuskrido 21,857 km. Tai buvo pirmasis tarybiniu aviamodeliuotojų oficialus pasaulio rekordas. Beje, taip metais buvo pasiekti šeši pasaulio rekordai.

1939 metai dar labiau sutvirkino tarybinį aviamodeliuotojų padėtį tarptautinėje sportinėje arenėje. Jie trylika kartų gerino pasaulio rekordus.

1941 metais tarybiniai aviamodeliuotojai pradėjo kurti kambarinius skraidančius modelius.

Didžiojo Tėvynės karo metais nesenai buvę aviamodelių statytojai drąsiai gynė Tėvynę kovose prieš hitlerinius grobikus. Slovinijoje aviamodeliuotojų plejadoje — triskart Tarybų Sajungos Didvyris A. Pokryškinas, išmokes statyti modelius Permėje, duktart Tarybų Sajungos Didvyris S. Luiganskis, buvęs Čkalovo srities aviamodeliuotojas, Tarybų Sajungos Didvyris maskvietis I. Šmellovas ir daugelis kitų.

Pasibalgus Didžiajam Tėvynės karui, aviamodelizmas mūsų šalyje vėl išgijo masinį užmojį. Didėjo būreliai ir sportiniai laimėjimai skaičius. 1946 m. prie Maskvos įvyko pirmosios pokario metas vienasajunginės aviamodelizmo varžybos.

1952 metais aviamodelizmo sportas buvo įtrauktas į vienintelę vienasajunginę sportinę klasifikaciją.

1951 m. rudenį mūsų žaliųjų aviamodeliuotojų komanda pirmą kartą dalyvavo tarptautinėse varžybose Lenkijoje ir užėmė pirmą vietą. 1961 m. maskvietis A. Averjanovas VFR įvykusiose pasaulio aviamodelizmo pirmenybėse tapo pasaulio čempionu sklandytuvų modelių klasėje, o sekantais metais Kijeve vykusiam pasaulio aviamodelizmo čempionate kordiniais modeliais Tarybų Sajungos komandos pilotažiniais ir lenktyniniais modeliais užėmė pirmąsias vietas, lenktynininkai J. Sirotkinas ir B. Škurškinis tapo pasaulio čempionais.

1965 m. TSRS komandoje Suomijoje vykusiam pasaulio čempionate sklandytuvų modeliais debiutavo ir mūsų respublikos atstovas kaunietis sporto meistras R. Šurna.

Garbingus pasaulio aviamodelizmo čempionų vardus, be aukščiau minėtų tarybinių sportininkų, yra iškovoję: maskvietis V. Timofejevas, klievietai B. Krasnorutskis, A. Babičevas, V. Onufrijenka, V. Šapovalovas, V. Kramerenka, rygletis K. Pločiušas [lenktyniniais modeliais], charkovietis L. Čopas [sklandytuvų modeliais]. Europos čempionais buvo charkovietis E. Verbičis, maskvietis V. Petuchovas, sportininkai iš Sočio A. Zolotoverchas ir E. Kobiačas.

Pasaulio čempionatų komandines pirmenybes tarybiniai sportininkai yra laimėję tris kartus sklandytuvų modeliais (paskutinį kartą 1975 m.), du kartus lėktuvų modeliais su gumos varikliais ir keturis kartus lenktyniniais modeliais.

19 iš 47 pasaulio aviamodelizmo rekordų priklauso tarybiniams sportininkams, iš jų trys — mūsų respublikos atstovai P. Motiekaičiui.

Šiuo metu daugiau kaip 600 aviamodeliuotojų suteiktas garbingas TSRS sporto meistro vardas, o maskvietiams J. Sirotkinui ir B. Škurškinui suteikti TSRS nusipeiliusio sporto meistro vardai.

Aviamodelizmo sportas įtrauktas į vienasajunginių techninių sporto šakų spartakiadų. O 1975 m. — ir į TSRS Tautų vasaros spartakiados programas.

A. PRANSKETIS

ČEMPIONATAS VYKS KIJEVĘ

Paryžiuje įvyko Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) eilinis aukščio pilotažo komisijos posėdis. Jame apsvarstyti VIII pasaulio aukščio pilotažo čempionato surengimo klausimai. Čempionatas įvyks Kijevė, 1976 metų liepos 23 — rugpjūčio 5 dienomis. Patvirtinta varžybų programa ir numatytais pirmojo čempionato pratimo figūrų kompleksas. Varžybų

vyr. teisėjų paskirtas Centro V. Čkalovo aeroklubo darbuotojas maskvietis L. Tarasovas.

FAI aukščio pilotažo komisijos pirminku išrinktas Tarybų Sajungos Didvyris A. Kosas.

Nutarta sekantį aukščio pilotažo pasaulio čempionatą surengti 1978 metais Čekoslovakijoje, Mlada-Boleslavos aeroklubo bazėje.

SKLANDYTUVŲ MODELIS „ZYLĖ“

Spausdiname Alytaus 5-os vidurinės mokyklos aviamodeliuotojų kolektyvinės kūrybos sklandytuvų modelį „Zylė“, atsiustą 1975 m. „Sparnų“ aviamodelizmo konkursui. Šiam modeliui nereikia deficitinių medžiagų, jo gamyba labai paprasta, be to, modelių lengva sureguliuoti.

Liemuo gaminamas iš eglinės arba pušinės 800 mm ilgio lystelės, priekinėje — 10X6 milimetru, ir 5X4 mm užpakalinėje dalyje. Liemens priekyje prikalaama 75X25 mm ir 6 mm storio su dvimi 14—16 mm skersmens kliuromėmis lentelė. Kliaurymės reikalinos ištęsti balastui, reguliuojant modelį. Vėliau jos užklijuojamos popieriumi.

Sparno gamyba pradedama nuo lonžerono. Tai dvi eglinės lystelės, kurų storis prie liemens 5X4 mm, o galuose — 3X3 mm. Juostelės sujungiamos diuraluminio (40X5 mm) juoste, apvyniant siūlais su Ago klijais. Toliau imama 6X6 mm 150 mm ilgio lystelė ir 150X8X0,6 mm diuraluminio juostelė. Jos galai po 25 mm susiaurinami iki lonžerono plotčio. Lystelės apačioje 55 mm nuo priekio išplaunama diuraluminio juostelei įgiliinus. Dabar juostelė sulenkiamama į raidės formą ir priišama siūlais prie sparno lonžeronų.

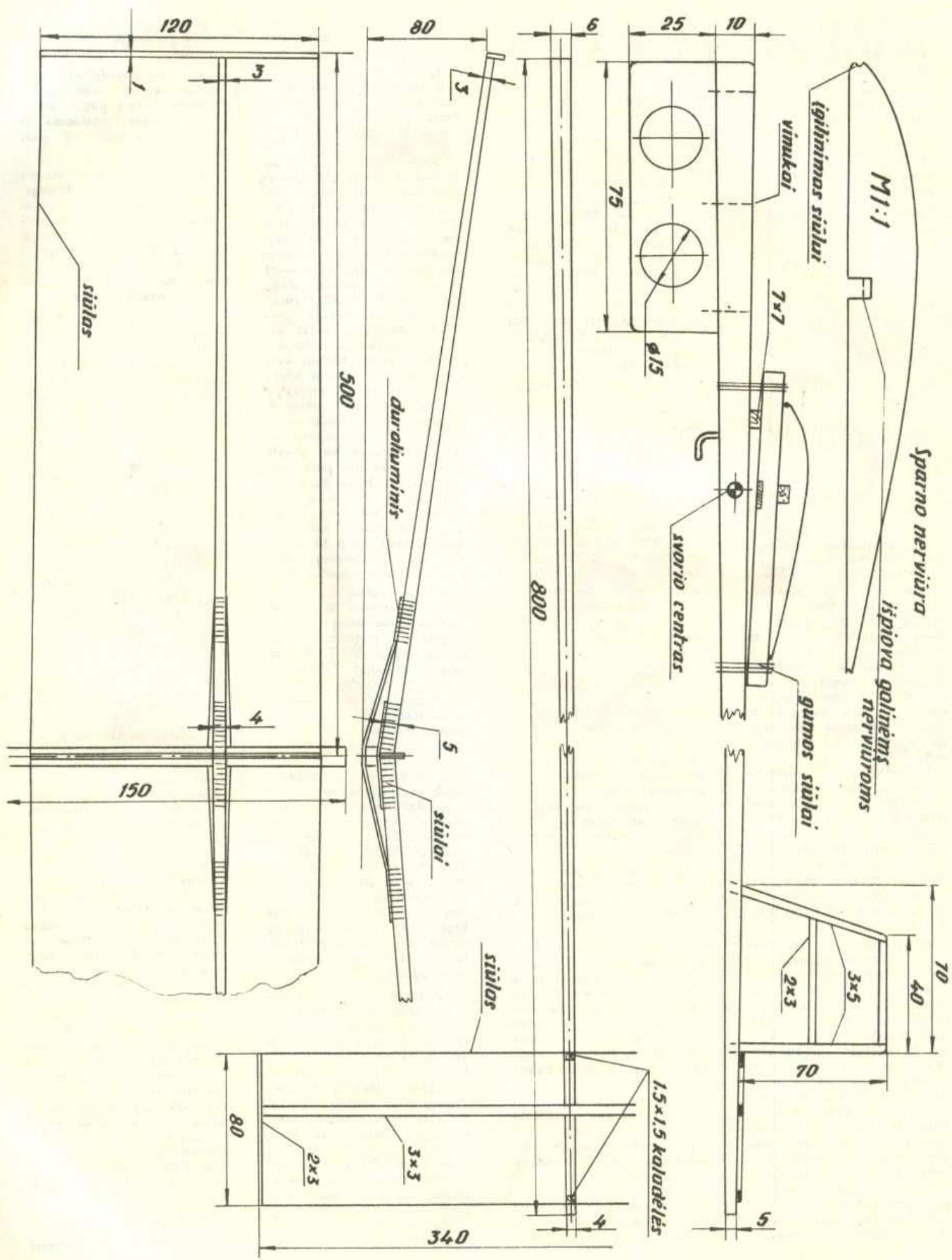
Toliau išplaunamos trys 1 mm nerviūros iš liepos, drebulelis ar klijuočės. Viena klijuojama ant lystelės viršaus, o dvi — lonžeronų galuose. Visų triju nerviūru galai sujungiami storesniu siūlu, kuris atstoja priekines ir užpakalines sparno briaujas. Sparnas dengiamas rūkomuoju, kalkiniu arba pluoštiniu popieriumi. Taip pagamintas sparnas gumos siūlais priišamas prie liemens. Priekis pakeliamas pažiūstant 7X7 mm kaladėlę.

Stabilizatorius gaminamas iš 340X3X3 mm lystelės, galuose užklijuojant 80X3X2 mm ilgio lysteles. Jis prie liemens tvirtinamas siūlais ir klijais.

Kilis gaminamas iš lystelių, kaip parodyta brėžinyje.

Originalus saskrydis

Zinomo anglų sklandytajojo K. Vilio iniciatyva jau ketvirtą kartą rengiamas senų sklandytuvų savininkų saskrydis. Šiemet jis įvyks liepos 31 — rugpjūčio 7 dienomis Anglijoje, Dunstable aerodrome. Šiame originaliaiame saskrydyje leidžiama dalyvauti sklandytuvams, pagamintiems iki 1947 metų.



PRIZININKAI



REDAKCIJOS dėmesj atkreipė dvių de-vintokų — Varėnos rajono Merkinės vidurinės mokyklos moksleivio S. Stacevičiaus ir Šakių rajono Ki-dulių vidurinės mokyklos moksleivio J. Kriščiūno — konstrukcijos. Abu berniukai iš pradžių atsiuntė po vieną brėžinuką. Padrasinti pasise-kimo — abiejų konstrukcijos buvo publikuotos „Sparnuose“ — vaikinai atsiuntė ir po antrą.

J. Kriščiūno konstrukcijos buvo kiek sudėtingesnės, o S. Stacevičiaus buvo labai sklandūs, tikslūs techniški aprašymai. Skaitant jų lažkus, vartant brėžinius, vilijo su šliais valkinai susipažinti arčiau. Buvo įdomu sužinoti, kaip jie mokosi, ką skaito, kokias ateltyje puoseleja svajones.

Ir štai aš Merkinėje. Prieš mane nedidelis berniukas. Šis valkinukas savo ūgiu ir išvalza daugiau daugiausia priminė šeštaką. Išsikalbam. Iš pradžių Stasys šiek tiek užsikirsdamas pasakoja, kaip dar besimokant trečioje klasėje jam į rankas pateko alstringo aviatorius ir rašytojo Jono Dovydačio knyga „Sparnuoti vyrukal“. Žinoma, tada Stasiukas dar ne viską knygoje galėjo perprasti. Tačiau jos personažai taip pakerėjo berniuką, kad svajonė apie sparnus nuo to laiko jo neapleido.

— Kur tas valkas prapuo-lė! — pykdavo mama, —

PRAĘJUSIAME BIULE-TENIO NUMERYJE SKEL-BĖME „SPARNU“ 1975 M. AVIAMODELIZMO KON-KURSO REZULTATUS IR NUGALETOJUS. ŠIAIME RAŠINYJE PASAKOJAME APIE TUOS, KURIE TAPO PRIZININKAIS IR BUVO APDOVANOTI REDAKC-JOS GARBĖS RAŠTAIS BEI ASMENINĖMIS DO-YANOMIS.



nei vandens kam atnešti, nei prakurų paskaldytį, — prisimena Stasys.

— I mane atsidavęs, — šypsodavosi tėvas. — Vars-totą perduosiu į patikimas rankas...

Tuo tarpu Stasiukas užsi-darės dirbtuvėlėje [tėvas stalias] drožė, drožė, visk užmiršęs pasaulyje, — ir malkas, ir vandenį, ir neig savo vienmečius, triukšmingai spardančius kieme ka-muoli. Savo slaptą svajonę, kurios nepatikėjo net geriausiam draugui Kazukui, jis bandė įkūnyti iš medžio išdrožtuose lėktuvėliuose. Lėktuvėliai išeidavo gan dailūs, mat, Stasiukas, kaip ir jo tėvas, buvo nagingas. Tačiau tai, kad jie, paleisti net nuo daržinės stogo, neskrido. berniuką varė į nevitį. Per-ėjės į penktą klasę, Stasiukas nuėjo pas techninio modelizmo būrelio vadovą Justiną Blizniką:

— Mokytojau, pamokykit mane daryti skraidančius modelius, — paprašė.

Mokytojas pažadėjo prieš-koti literatūros ir liepė ateliti kitą savaitę.

Stasiuko alstra lėktuvėliams užsikrėtė ir daugiau jų mo-kyklos berniukų. Betriūsiant pas mokytoją J. Blizniką prabėgo dveji metai. Stasiukas ütgėlėjo, išmoko daryti pa-prastus A klasės sklandytuvų modelius. Vis labiau émē domėtis aviacine literatūra, statyti siudėtingesnius avia-modelius pagal žurnalų randamus brėžinius. Būdamas septintoje klasėje, jis sukonstravo ir savo pirmajį sklandytuvo modelį. Sklandytuvélis buvo gan vykš, gerai skrido. Baigęs aštuoniąs klasę, Stasiukas nuvažiavo į netoli esantį Alytaus aviacijos techninį sporto klubą, tvirtai pasiryžęs tapti sklandytovo. Klubo viršininkas T. Matukonis malonai sutiko vaikiną, parodė angara, tikrus sklandytuvus, bet nuylę, pasakęs, kad dar pora metų teks lukteri. Ir ką gi, S. Stacevičiaus tai per daug nenuiliūdino. Jis turi savo megia-mą užsiemimą — konstruoja aviamodelius. Kaip tik su sa-vuo modeliu „Sparnu“ kon-kurse ir laimėjo trečią vietą.

Kai paklausiau, kokias sva-jones puoselėja, S. Stacevičius nesvyruodamas atsakė — skrandytį. Ir jeigu baigus vi-durinę nepasisektų įstoti į ci-vilinės aviacijos lėkūnų ar šturmanų mokyklą, tai Stasys pasiryžęs vis vien pasilikti prie lėktuvų — bus bent aviatechniku.

mažai nerviūrų, o skraido puikiai.

Po šio nesudėtingo mo-delio sekė kiti, sudėtingesni, kuriuos padarė pagal brėžinius, surastus žurnalose. O vėliau pabandė ir pats konstruoti.

Pirmasis modelio skrydis visada atneša daug džiaugsmo ir vilčių, o kartais ir kar-tėlio. Projektojai, plusi, atsi-sakai kartais ir gero filmo, ir išvykos su slidėmis, o mode lis, lyg tyčia, neskrenda. Ir vėl sėdi, skalčiuoji svorio centrą, tiesini sparnus...

— Kol kas nežinau, kas būtų įdomiau už savo konstrukcijos modelio bandymus, — sako Jonas. — Laikant rankose naujitelaitį lėktuvėlį, net baisoka paleisti įj pirmam skrydžiui. O jeigu su-duš...



ANTROS vienos konkuru so laimėtojui Jonui Kriščiūnui meilę aviacijai sužadino vyresnysis bro-lis, kuris Tarybinėje Armijoje tarnavo radistu, o grįžęs iš kariuomenės susižavėjo sklandymu. Jonas dažnai užsukda vo į Jurbarko aviacijos tech-ninį sporto klubą, kur skraidė brolis. Kad geriau perprastą skraidančių aparatų paslaptis, brolis Jonui ir patarė daryti aviamodelius.

Patys pirmieji J. Kriščiūno modeliai buvo iš kartono. O daryti juos berniukas pradėjo dar besimokydamas ket-virtoje klasėje. Vėliau net bandė daryti kartonines skraidančių lėktuvų kopijas. Pirmajį tikrą modelį, kaip sa-ko pats Jonas, padarė prieš ketverius metus. Tai buvo „Mokinys“, kurio brėžinius jis rado „Modelist konstruktör“ žurnale. Po šio modelio bandymų „Mokinys“ tapo labai populiarus Kidulių jaunųjų aviamodeliuotojų tarpe. Mat, jo gamyba gan paprasta,

Už sklandytuvo modelių „Sakaliukas“ ir KJ4 „Kiras-II“ konstrukcijas J. Kriščiūnui „Sparnu“ redakcijos konkursse pripažinta antroji vieta.

Ateityje ir Jonas svajoja skrandytį, tačiau aviamodelizmo atsisakyti nežada. Savo laiške redakcijai J. Kriščiūnas rašo: „Mano pasisekimas konkurse labai išjudino aviamodelizmą mokykloje. Buvo surengta mūsų modelių pa-roda, būrelis pasipildė nau-jais nariais“.

PIRMA vietą konkurse komisija paskyrė vil-niečiui J. Misiūnui už konstrukciją DV-2. Tai paty-ress aviamodeliuotojas, sklandytovo. Ilgus metus buvęs jaunųjų technikų stoties avia-modelizmo būrelio vadovu, pats padarės ne vieną mo-delį ir paruošės gausų būrj jaunų mažosios aviacijos en-tuziastų.

L. BUNKIENĖ

SKRAIDYKLĖS, REKORDAI, PIRMENYBĖS

Bilis Moisas iš Australijos ir Bilis Benetas iš JAV tikriausiai buvo pirmieji, kurių ryžosi skraidioti Rogalo skraidyklėmis. 1969 m. balandžio 29 d. nuo Kosciuškos kalno, esančio Australijoje, Moisas ir Benetas atliko savo pirmą skrydį. Tai buvo naujos sporto šakos pradžia — skriejimai su skraidyklėmis (deltasparnais). Kita drąsuolis, nustebinęs pasauly, yra D. Kilburnas. Jų šiuos žmones iš pradžių buvo žiūrima nepatikliai. Bet labai greitai jie susilaukė entuziastingų pasekėjų.

Skraidyklėmis skaido daugiausia kitų aviacijos sporto šakų mėgėjai. Šis skraidymas pigus ir nesudėtingas. Jis leidžia patirti natūralaus skriekimo jausmą. Pilotas, išsilaisvinęs nuo mechanizacijos bei sudėtingų prietaisų, savo veiksmus erdvėje grindžia „paukščio instinktu“.

Pradžioje su skraidyklėmis skaidė vos keletą minučių ir neaukštai. Vėliau buvo pradėta rungtyniauti, o varžybose pasiekiamama nuostabu reulta. Pirmas ilgai trunkančio skridimo rekordas užfiksuotas 1971 m. rugsėjo 6 d. aerouoste „Kilbo Kite“ San Chosés apylinkėse (Kalifornija, JAV). Jo autorius D. Kilburnas skaidė 1 val. 4 min.

1973 m. pasirodė nauja skraidyklų rūsis — „Seagull-III“. (paviršius — 22,6 m²,

pasisukimo kampas — 102 laipsnių, mostas — 9 m). Šios rūšies skraidykle 1973 m. liepos 15 d. Torens Biče (Kalifornija) sportininkė P. Konjuri išsilaike ore 3 val. 36 min. Kiek vėliau Konjuri su šia skraidykle pasiekė naują rekordą — išbuvo ore 5 val. 21 min.

Amerikietis B. Vilsas tuo pačiu metu rugsėjo 15 d. atliko 8 val. 24 min. trukusį skrydį. B. Vilsas startavo Havajuose nuo 650 m šlaito, pasinaudodamas brizo priviliumais. Bet jis savo rekordu galėjo džiaugtis tik iki 1974 m. kovo 17 d., kuomet sportininkas Dž. Hugas su skraidykle „Wills Wing“ pasiekė 10 val. 5 min. rekordą (Havajuose).

Atrodė, kad toliau siekti skridimo trukmės rekordų nebéra prasmės. Ir štai tik prėjus šešioms dienoms, Havajuose, pasinaudodamas brizu, sportininkas H. Melceris ši rekordą padvigubino, išbūdamas ore 20 val. 47 min.

Siekama ir kitokių rezultatų, pavyzdžiu, pakilimo aukščio. 1974 m. Arizonoje sportininkas M. Klarsonas su skraidykle „Phoenix“ pakilo į 1800 m aukštį. Tai geriausias tuometinis aukščio rezultatas.

Atstumas tarp starto ir finišo — tai yra varžymosi objektas. 1973 m. rugpiūčio

15 d. amerikiečių sportininkas D. Ekiperis, startuodamas skraidykle „Flexi-Flier“, Havajuose nuo Haleakalos vulkano krašto 2549 m atstumą jveikė per 20 min. 1973 m. spalio 26 d. trisdešimtmmetis amerikiečių sportininkas R. Kižazis su prikabintomis prie skraidyklės rogiemis startavo nuo aukščiausios Alpių viršukalnės Monblano (4807 m). Per pusę valandos jis jveikė 25 km atstumą.

I Europą skraidyklų sportas atkeliao šiek tiek pavėlavęs. Greitai jis paplitė Šveicarijoje, Prancūzijoje, Anglijoje, Austrijoje, Vakarų Vokietijoje ir Italijoje. 1974 m. Didžiosios Britanijos sportininkas G. Breinas Europoje atliko rekordinį skrydį, trukusį 2 val. 30 min. Europoje daugiausia skaidoma Alpių kalnuose.

1974 m. kovo 1—3 d. Šveicarijoje vyko Europos taurės varžybos, kurias laimėjo Šveicarų sportininkė E. Riter. 1975 m. kovo mėn. Kiosene (Austrija) vyko pirmasis skraidymo skraidyklėmis pasaulio čempionatas.

Tuo metu Austrijoje buvo įsteigta Pasaulinė skraidyklų sporto federacija. 1975 m. birželio 26—27 d. FAI sprendimu įvyko šio sporto entuziastų konferencija, kurioje dalyvavo FAI generalinis direktorius C. E. Henekartas, taip pat skraidyklų sporto federacijos vicepirmininkė A. Velč. 13 šalių atstovavo 19 delegatų ir stebėtojų. Nutarta skraidyklų sporto komisių vadinti Tarptautine bėmorių skridimo komisija. Skraidyklų pilotams nutarta suteikti tokias tarptautines kategorijas: pilotas, pasižymėjęs pilotas, pilotas eksperitas.

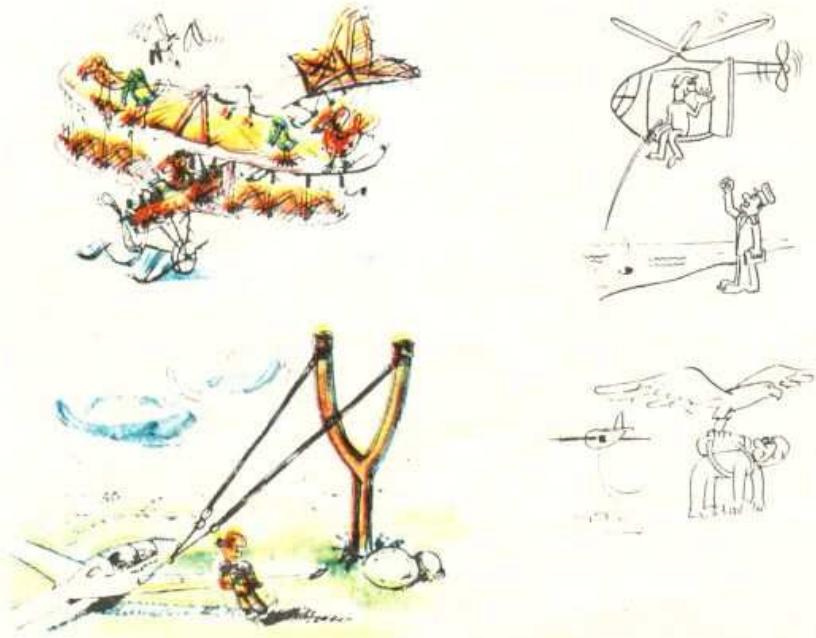
Buvo sudaryta reglamento paruošimo grupė, kuri turėti nustatyti rekordų rūšis ir svarbiausias jų pažintinių detales. Grupė, atsakinėjanti už pasaulio čempionatus, numatė, kad kitas pasaulio čempionatas įvyks 1976 m. rudenį Austrijoje. Apfartas Pasaulio taurės varžybų projektas. Šios varžybos įvyks 1976 m. Europoje.

Sutrumpintai iš „Skšildlata Polska“

AERODROMO ŠYPSENOS



E. MANONAICIO piešiniai



G. ŠULIEJAUS ir
L. VOROBJOVO
piešiniai



RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI

TARYBŲ SAJUNGOS AUTORALIO TAURĖS ZIEMOS VARŽYBOSE, kurios vyko vasario pabaigoje Tarybų Lietuvos keliais, sėkmingai rungtyniavo mūsų respublikos sportininkai. Daugiau kaip pusantro tūkstančio kilometrų trusojo nugalėjė Lietuvos Respublikinio sportinio-tehninio klubo komanda, kurią sudarė trys ekipaziai: S. Brundza ir A. Girdauskas, V. Rožukas ir L. Šuvalovas bei K. Girdauskas su J. Sagatauskui. Iš 123 Vilniuje startavusių mašinų, autoraliu maršruto nebaigė tik penkios.

1975 m. NEOFICIALIOSE EUROPOS RADIJO SPORTO TRUMPABANGININKŲ PIRMENYBESE, kurias organizuoja VFR radijo mėgėjų lyga, pirmą kartą dalyvavo Šiaulių televizorių gamyklos komanda, susitirpinti keliais kauniečiais sportininkais. Susumavus rezultatus, paažkėjo, kad Šiauliaičiai [Šaukinys UK2BAS] surinko daugiausia taškų — 578200 ir užėmė pirmąją vietą, aplenkę 64 taškais antroje vietoje likusią Jugoslavijos komandą. Varžybos truko 48 valandų.

TARYBŲ LIETUVOS ULTRATRUMPUJŲ BANGŲ RADIOS YRSIO 1975 m. PIRMENYBIŲ laimėtoju tapo ir auksu medalį iškovojo Šiaulietis R. Braškys [Šaukinys UP2GC]. Antrą vietą užėmė kaunietis V. Mickevičius [Šaukinys UP2PU], o trečią — taip pat kaunietis J. Burauskas [Šaukinys UP2PBT].

Komandomis čempionatą laimėjo Vilniaus Valstybinio V. Kapsuko universiteto radijo sporto mėgėjų ekipa [Šaukinys UK2BAB]. Jdomu pažymėti, kad pirmą kartą

varžybų rezultatus susumavo elektroninė skaičiavimo mašina.

TRADICINĖS ZIEMOS MOTOKROSO VARŽYBOS DARIAUS IR GIRENO TAUREI LAIMETI vyko Kaune. Be mūsų respublikos sportininkų jose dalyvavo taip pat motociklininkai iš Rygos, Liepojos, Kaliningrado ir Gardino. Tiekauniai, tiek suaugusių varžybose pirmąsias vietas ir tauros iškovojo Kaliningrado atstovai. Kauno Respublikinio sportinio-tehninio jūrų klubo jaunių ir Vilniaus sportinės-techninės mokyklos suaugusių ekipos užėmė antroias vietas.

Asmeninėje išskaitoje jaunių varžybose geriausiai iš mūsiškių pasirodė kaunietis R. Simkus, nugalėjęs 125 cm klasės motociklų lenktynėse. O suaugusių lenktynėse — šiaulietis R. Banevičius [125 ccm motociklų] bei vilniečiai Z. Garnys su V. Seveliovu [važiavo motociklu su priekaba], tapę nugalėtojais.

KOVO PIRMOJE PUSEJE KLAIPÉDOJE VYKO SDAALR RESPUBLIKINĖS MOTERŲ KULKINIO ŠAUDYMO VARŽYBOS. Tris dienas trukusioje sportinėje kovoje faikliausiai Šaudė Vilniaus sportininkės, nugalėjusios komandinėje išskaitoje.

RESPUBLIKINĖSE MOTOKROSO ZIEMOS PIRMENYBĖSE KRETINGOJE rungtyniavo apie 80 sportininkų. Pirmąsias vietas atskirose klasėse iškovojo Šiaulietis A. Nesovas [175 ccm motociklų klasė], panevėžietis E. Ramonas [250 ccm], biržietis A. Klezys [350 ccm] ir jauniu farpe — Šiaulietis P. Kazlauskas [125 ccm]. Komandomis nugalėjė kauniečiai.

RAKETOS „VERTIKAL-I“ MODELIS-KOPIJA

Tarybinės raketos „Vertikal-1“ ir „Vertikal-2“ buvo paleistos 1975 metais pagal bendrą socialistinių šalių mokslininkų programą. Raketa „Vertikal-1“ — tai tarybinės raketos V-5 modifikacija.

Raketos ilgis — 21,25 m, korpuso skersmuo — 1,66 m, bendras mokslinės aparatu svoris — 1300 kg. Šios raketos yra skirtos vertikaliams skridimui.

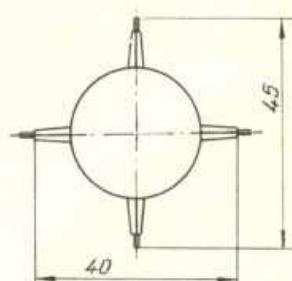
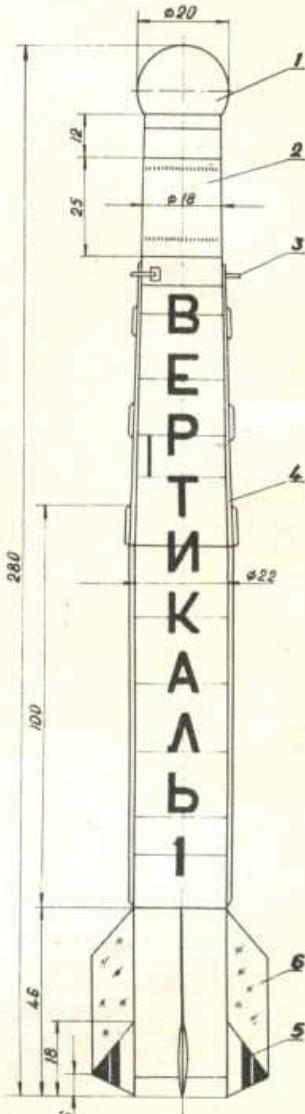
Raketos priekyje yra sferinis konteineris [1] ir cilindro formos prietaisų blokas [2], kurie, raketai startuojant, būna apsaugoti termoužvalkalu. Mokslinė aparatūra konteineriję uždengta sferiniu gaubtu, kuris atsidaro 90 kilometrų aukštyste. Konteineriui užsidarius ir atsiskyrus nuo raketos, jis juda balistinė trajektorija. Konteineris, pasiekęs tankiuosius atmosferos sluoksnius, nusileidžia su parašiu.

Raketos modelio-kopijos korpusas susukamas iš dviejų sluoksnių bražybiniu popieriaus. Sferinis konteineris [1] ir cilindrinis prietaisų blokas [2] ištekinami iš liepos. Antenos [3] gaminamos iš plastmasės, elektros laidų apsauga [4] — iš balzos arba liepos, stabilizatoriai [5] — iš liepos.

Raketos modelio skridimo pastovumui užtikrinti būtina padidinti raketos stabilizatorių plotą. Tai atliekama pridendant skaidrius 1 mm storio organinio stiklo papildomus stabilizatorius [6].

Modelis-kopija dažomas baltais, užrašas „VERTIKAL-1“ — raudonais, stabilizatoriai galai — juodais.

Z. AUGEVIČIUS,
Kauno jaunuųjų technikų stoties direktorius



Pentagono eksperimentas

Jungtinėse Valstijose, kaip pranešė TASS-as, kovo mėnesį atlikti pirmieji vadinamosios sparnuotos raketos bandymai. Jie buvo paleistos iš bombonešlio B-52 virš dykumos Niu-Meksiko valstijoje. Projektilinė sparnuotos raketos skridimo nuotolis — 1500 mylių. Per pirmąjį bandymą jis buvo apribotas 70 mylių.



Sparnuotos raketos gamybiniame ceche.

VARŽYBOS ALMA ATOJE

SDAALR Kazachijos Centro komiteto bandžio pabaigoje Alma Atoje surengtose aviamodelizmo varžybose republikinio jaunimo laikraščio „Leninšil Žas“ prizui laimėti rungtyniavo dylikos sąjunginių respublikų ir Maskvos bei Leningrado komandos. Varžybose dalyvavo ir mūsų respublikos ekipa.

Kordiniais modeliais nugalėjo J. Zurovas [Ukraina] — 218 km/val. Vilnietais S. Nugaras užėmė šeštą vietą (200

km/val). Pilotažiniai modeliai geriausiai rungtyniavo A. Malenkovas [RTFSR], surinkęs 1851 tašką. Vilnietais V. Rimkaitis užėmė penktą vietą [1573 taškai]. Léktuvų modelių su gumos varikliais klasėje geriausiai pasirodė N. Kovalenka [Kirgizija]. Vilnietais L. Malachatka užėmė aštuntą vietą.

Komandomis nugalėjo RTFSR rinktinė. Mūsų respublikos ekipa — aštunfa.

A. PRANSKETIS

Skaitytojai atsiuntė

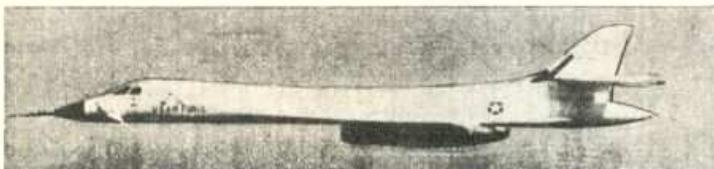
PRIE JURBARKO PLENTO

Važiuodamas iš Kauno į Jurbarką 1939 metų rudenį prie plento pamačiau nusileidusį sklandytuvą ir būrelį žmonių prie jo. Nufotografavau. Nešenai, vartydamas nuotraukų albumą, suradau ir šią su sklandytuvu prie Jurbarko plento. Idomu, kieno tas

sklandytuvas ir kaip jis gėlėjo atsidurti netoli Jurbarko! Tokį laiką [kartu su nuotrauka] atsiuntė kaunietis Pranas Patašius. Redakcija išsiaiškino nuotraukos istoriją. Tai estu sklandytuvas „Gru nau babi II“. Jis panašus į lieftuviškos konstrukcijos sklandytuvą „Nida“. 1939 m. Kaune vyko Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Suomijos aviacijos sporto pirmenybės. Šis sklandytuvas su sportininkais, matyt, neteko skridimė aukščio ir buvo priverstas nusileisti žioje vietoje, nepasiekęs finišo Kaune.



Bombonešis B-1



Tikrasis ne vienas iš Pentagono projekto nesukélé JAV tiek triukšmingų ir ilgų diskusijų, kaip strateginio bombonešio B-1 projektas. Net šiltą šaltą mačiusius Amerikos įstatymų leidėjus sutrikdė karinės žinybos apetitas, kuri pareikalavo milžiniškos sumos — apie 20 miliardų dolerių 244 tokiems lėktuvams pagaminti.

Pirmieji keturi lėktuvai parvyzdžiai jau sukonstruoti. JAV karinių oro pajėgų (KOP) Edwardo aviacijos prasidėjo jų bandymai ore ir žemėje. Kaip atrodo tasai bombonešis B-1, kurį Amerikos KOP vadovybė vadina ne kitaip, kaip „svariausiu iš sprendimų, kuriant būsimąsias pilotuojamas strategines sistemas“?

Naujasis lėktuvas gerokai lengvesnis ir mažesnis, negu, sakymim, jo pirmatakas B-52, B-1 svoris — 160–180 t. Bombonešio sparno kampa skridimo metu čalima keisti. Taip konstruktoriai tikisi perpus sutrumpinti išbėgėjimą pakylant, palyginti su B-52, esant maksimaliam skridimo greičiui 15 km aukštyste, dvigubai viršijančiam garsos

Puosejamos vištys, kad B-1 sugebės atlikti kovinius skridimus ikigarsiniu greičiu labai nedideliam aukštyste — nuo 30 iki 120 m. Sluo tikslu lėktuve sumontuota automatinio vietovės reljefo sekimo sistema. Tikimasi, jog tokiu atveju radiolokacinėms priemonėms bus sunkiau aptiktis B-1. Be to, gerokai sumažintas vadinančios lėktuvo radiolokacinis „piūvis“. Kitaip tariant, nuo B-1 atspindėjės lokatorius radijo signalas 50 kartų silpnėsis, negu, sakymim, nuo B-52.

Du aerodinaminiai paviršiai prieinėje siuzeliažo dalyje — tai dempferiai, slėpiniai lėktuvo virpesius, skrendant nedideliam aukštyste. Kadangi prieinė liemens dalis ilga ir ekipažo kabina tolli nuo mašinos svorio centro, ekipažas, lėktuvui skrendant virš žemės, „mėtomas“ taip smarkiai, jog sunku sekti prietaisų parodymus. Aerodinaminį paviršių pakitimai

valdomi automatiškai, o tai susilpnina prieinės dalies virpesius.

Sparnas — iš aliuminio lydinio, su dviem ionžeronais. Lėktuvo paviršius ir kai kurių detalių sienuės — iš dvigubų aliuminio lydinio lakštų. Plieninė sparno posūkio ašis dvigubai: jei skrendant viena nulūžtu, nenukentėtų viso mazgo darbas.

Kadangi B-1 greitis neviršija M-2,2–2,4, konstrukcijoje pavyko panaudoti aliuminio lydinius. Titanas (ne daugiau kaip 20 procentų svorio) priklytas tik liemens centrinei ir užpakalinėje dalyje, kuria veikia varikliai išmetamiosios dujos, ir centroplane. Mazguose, kurio turi būti itin patvarus, pavyzdžiu, centroplane ionžeronuose, pritaisytos kompozicinės (boropeksidinės) medžiagos, kurios klojamos siuoxsniais, kai kuriuose mazguose yra iki 200.

Kuro bakalų sukonstruoti centroplane ir prieinėje liemens dalyje, bet jie gali būti pakabinti po sparnais (numetami). Bendras kuro kiekis pakylant — apie 70 t, bet ore lėktuvas gali papildyti kuro atsargas iki 86 t. B-1 turi keturis turboreaktorių variklius. Ju trauka — 13600 kg, beveik dvigubai didesnė, negu naikintuvu „Fantomas“.

Radijo elektroniniai įrengimai sveria arti 6500 kg. Jie užtikrina radijo ryšį per palodovų sistemą, juose yra radijo žvalgybos ir radijo slėpinimo priemonių.

Lėktuve nėra kulkosvaldžių ir patrankų. Jis gali pakelti iki 40 t aviaciobomų, tame tarpe branduolinių su laseriniu taikymu, taip pat „oras—žemė“ klasės raketų.

Naujasis strateginis bombonešis jau atliko pirmuosius bandomoosius skridimus. Pentagonas tikisi iki 1978 metų apqinkluoti šiai lėktuvais Amerikos KOP. Ar reikia aiškinti, kad panašus planas, kurį tikslas — didinti ginklavimosi varžybas, prieštarauja mūsų epochos dvasiai, viso pasaulio tautų vištims ir lūkesčiams.

A. SMILINAS
„Krasnaja zvezda“

ORE — TOKSTANTIS KELEIVIŲ

Ne, lėktuvų, galinčių pakelti 1000 žmonių, dar nėra. Omenye turimas diržablis, kurio detalų projektą paruošė Anglijos „Airflat transport“ firma.

Šiandieninis diržablis — tai ne nerangiu ir nesaugiu ketvirtijo dešimtmecio „mastodontų“ antrininkas. Jo karosas pagamintas iš lengvo, bet tvirtos aliuminio lydinio, o apvalkalas — iš nedegamo audeklo. Taigi katastrofos galimybė, persekiojusi „Cepelinus“, atpuola. Du varikliai — prieinėje ir užpakalyje — įrengti talp, kad juos galima sukioti į bet kurią pusę aplink vertikalią ašį, o šeši šoniniai varikliai juda apie horizontalią ašį. Todėl diržablis gali labai jautriai manevruoti visose plokštumose.

YC-15

Praėjusių metų pabaigoje pirmajį bandomajį skridimą atliko patobulinto vidutinio karinio transportinio lėktuvo YC-15 su sutrumpintu prariedėjimu pakylant ir nusileidžiant prototipas. Amerikos karinių oro pajėgų (KOP) vadovybė numato ateityje naujomis mašinomis pakeisti dabartinius transportinius lėktuvus C-130.

Konstruktoriai nuomone, YC-15 dideliu greičiu galės pervežti stambius krovinius, išskaitant kovines mašinas. Jie sugebės pakilti iš neparuoštu pakilimo nusileidimo takų, ne ligesniu kaip 1000 m. Serinių naujo lėktuvo gamybą numatyta pradėti 1977 metų viduryje.

YC-15 turi keturis variklius, sumontuotus ant pilonų po sparnu, toli nuo prieinės jo briaunos.

Pagrindinės važiuoklės su plataus profilio pneumatikais

„SPARNŲ“ PRIZAI — UZ GERIAUSIA PATRIOTINĘ DAINĄ

TRADICINIAME RESPUBLIKINIAJAME LIETUVIŠKOS TARYBINES ESTRADINES DAINOS KONKURSE „VILNIAUS BOKSTAI“ UZ GERIAUSIA PATRIOTINĘ DAINĄ PIRMA KARTA BUVO SKIRIAMO „SPARNŲ“ REDAKCIJOS PRI-ZAI. JIE ITEIKTI DAINOS „SAURINIS VEJAS“ MUZIKOS AUTORIUI KOMPOZITO RIUI RIMVYDUI RACEVICIUI, SIOS DAINOS ZODŽIU AUTORIUI BALIUI DACIULIUI IR DAINOS ATLIKĖJUI, KONKURSO DIPLOMANTUI VLADUI DAUGINCIUI.

KAMBARINIAI MODELIAI NEDZIUGINO

Vasario 21–22 dienomis Taline vykusiose Pabaltijo respublikų aviamodeliotojų varžybose kambarinius modelius mūsų sportininkai komandinėje įskaitoje turėjo tentintis tik trečią vieta. Nuqalejo Estijos ekipa, o asmeninėje įskaitoje — rygėtis V. Rošonokas.

Įgalia nusileisti iki 5 m/sek greičiu, taip pat minkštost dangos ir neparuoštose aikštėlėse. Maksimalus pakilimo svoris — apie 98 t, horizontalaus skridimo greitis — 800 km/val.

LĒKTUVAS INSPEKTORIUS



Po keletų metų virs JAV autostradų pasirodys nedideliai lėktuvai su distanciniu valdymu. Aprūpinti telekameromis ir specialiais įrengimais, jie atliks autoinspekcijos vaidmenį, stebédami, kaip laikomasi kelii eismo taisyklėmis, pranešdami apie avarijas ir katastrofas. „Visamatanti akis“ atels į pagalbą ir policijai, patruliuojančiai geležinkelio stočių ir degalų pilstymo rajonuose, siekiant užkirsti kelią apliešimams, chuliganizmui ir teroristinėms akcijoms.

JUPI-TASS-o nuotr.



DEMOBILIZUOTI TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI!

Jūs atlikote savo pilietinę pareigą Tėvynei ir grįžote prie taikaus darbo. Respublikos liaudies ūkis laukia tvirtų jūsų rankų, jaunatviškos energijos ir entuziazmo.

KVIEČIAME JUS ĮSIJUNGTI Į ŠIŲ RESPUBLIKOS STATYBŲ IR PRAMONĖS ĮMONIŲ DARBUOTOJŲ GRETAS:



Vakarų statybos-montavimo valdybą (Ignalinos raj., Dūkštas),
Vilniaus statybos-montavimo trestą „Vilniaus statyba“,
Kauno statybos-montavimo trestą „Kauno statyba“,
Panevėžio parodomajį statybos trestą,
Šiaulių, Mažeikių, Alytaus statybos trestus,
Jonavos azotinių trąšų gamykla,
Ignalinos statybinių medžiagų kombinatą
(Ignalinos raj., Didžiasalis),
Klaipėdos Vakarų laivų remonto įmonę,
Vakarų statybos-montavimo valdybą
(Ignalinos raj., Dūkštas).



Dėl įsibarbinimo kreipkitės į Valstybinio darbo resursų naudojimo komiteto įgaliotinius:
Vilniuje, Sodų g. 15,
Kaune, Laisvės al. 24,
Klaipėdoje, Gorkio g. 24,
Šiauliauose, Kleinerio g. 47,
Panevėžyje, Sodų g. 3,
Alytuje, Poželos g. 21,
Kapsuke, Černiachovskio g. 50
arba į minėtų statybos organizacijų ir įmonių kadrų skyrius.

VALSTYBINIS DARBO RESURSU
NAUDOJIMO KOMITETAS

SPARNAI



El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

