



VISŲ ŠALIŲ PROLETARAI
VIENYKITĖS!

8

Liudies Sparnai

 Debesys laukia



KAS NAUJO

● **Baigti teoretiniai sklandytojų kursai.** Aero klubo patalpose, teoretiniai sklandymo kursai darbo ir mokslo jaunimui buvo užbaigti gegužės mėn. pradžioje. Baigiamuosius egzaminus išlaikė 30 asmenų.

● **Aero klubo patalpose** ko-vo mėn. 21 d. prasidėjo priešlėktuvinės — priesnėminės apsaugos instruktoriams paruošti kursai. Kursai jau prie galo, ir 15 geg. mėn. įvyko egzaminai, kuriuose dalyvavo nemažas skaičius kursantų. Išlaikę egzaminus — priesnėminės apsaugos instruktorių vardą.

● **Teisų Amatų Mokyklos** aviacijos būrelius 20.IV.41 suręse Vidurinės Mokyklos patalpose aviomodelių parodėlę. Į parodėlę modelius išstatė visi būrelio modelistai. Ypač gausi didelį susidomėjimą sukėlė modelius suardžio modelis, kurio sparnų ilgis 3 metr. Bendrai modelių parodėlę sukėlė visuose teisnuose didelį susidomėjimą. Jauni ir seni, darominkai ir vaisyčiai buriu ejo aplankyti šią parodėlę, nes aviomodelių parodėlę čia buvo iš viso pirmą kartą.

— Pagaliau po didelio vargo ir pastangų, teisų Amatų Mokyklos aviacijos būrelius perėmė nuosavybėn iš Amatų Mokyklos sklandytuvų. Už tai būrelius yra dekingas Vietos Kompartijai ir LSK Aero klubui, kurie šiame reikale taip pat daug būreliui padėjo.

VEIKLUS AVIACIJOS BŪRELIS K. IV VID. MOKYKLOJE

Kauno IV Vid. Mokykloje jau septyni mėnesiai, kaip veikia „Larinas ir Gireno“ vardo aviacijos būrelius. Nors būrelis palyginti dar visai jaunas, bet jau gali būti puikiu pavyzdžiu ir seniau įsisteigusiems būreliams. Savo veiklą labiausiai išplėtė per paskutinius penkis mėnesius. Per tą laiką visi būrelio nariai pasistatė bent po vieną modelį. 15 narių išklausė būrelio surengtus aviomodelizmo kursus, 4 nariai baigė teoretinius sklandymo kursus, 1 narys tapo aviomodelizmo instruktorium. Nuo įsisteigimo dienos būrelis surengė vieną vakarą, suruošė keturias parodėles, kuriose buvo išstatyta apie 100 modelių, surengė tris kambarinių aviomodelių varžybas, išleido 12 sieninio laikraščio „Pirmyn“ numerių.

Būrelis savo iniciatyva padėjo įsisteigti aviacijos būreliui „Spindulio“ spaustuveje, instruktorio avio modelizmo srityje „Spindulio“ spaustuves, K. V. Vid. Mokyklos, Statybinių Proisajungos Aero klubo, 23-os pr. mokyklos ir K. VII Amatų Mokyklos jaunimui.

Būrelius yra surengęs 10 visuotinių ir 37 sekcijų susirinkimus. Visuotiniai susirinkimai padeda būrelio nariams lavintis socializmo srityje ir susipažinti su tarybiniais lakūnais: sekcijų susirinkimuose būrelio narių tobulinasi aviacijos srityje.

Gegužės Pirmąją dieną būrelis pasirodė organizuotai su aviomodeliais. Mokyklų olimpiadoje būrelis išstatė aviomodelių ir sienlaikraščių parodėlę.

Dabar būrelis rengiasi šlaivo sklandytuvų varžyboms, o taip pat ir ateityje įvyksiančioms greičio modelių varžyboms.

Baigiantis mokslo metams ir nekuriems valdybos nariams rengiantis palikti mokyklą, buvo išrinkta nauja valdyba. Į naują valdybą įeina: pirmininkas — V. Pranckevičius, vicepirmininkas — M. Bylius, sekretorius — Zabarauskaitė.

Tenka pastebėti, kad ir mokiniai ir mokyklų vadovybė reiskia susidomėjimą būrelio veikla. Daug rūpinasi globėjas — mokyt. A. Daunoras. Politiskai lavintis padeda savo paskaitomis komjaunimo atstovas — B. Raskauskas.

R. Bičiūnas.

● **Kauno Universiteto Mokslo Darbų Komisija** ir atskirų aviacijos megejų iniciatyva sušauktas steigiamasis aviacijos būrelis susirinkimas, į kurį atsilankė virš 20 studentų. Susirinkusiems apie aviacijos reikšmę ir jos plėtrą papasakojo lak. Vyta. Dovydaitis. Išrinkta būrelio valdyba iš drg. drg.: skland. Z. Kuginio, lak. E. Likanderio, dipl. modelistų — J. Valukonio, G. Kačanausko ir H. Jaronio. Pirmoji eilė numatoma studentų tarpe propaguoti sklandymą, ruošti sklandymo teorinius kursus, kurių daugelis studentų labai pageidauja. Šiuo metu būrelyje yra arti 50 narių, daugumoj iš technikos fakulteto.

PRO KAZBEKĄ...

Iš ryto purskė lietūs. Uždengė kalnus, žemai nukaro debesys. Mineralinių vandenų —

starte stovėjo greitas keleivinis lėktuvas.

Prieš akis atsakomingas skridimas per ledais padengtą viršukalnę į Gruzijos sostinę.

Iš meteo biuro kambario išėjo sinoptikas su oro biuleteniu rankoje.

— Debesų sluoksniu aukštis 2.000 metrų. Virš debesų giedras dangus, matosi Tbiliso viršūnės.

Lėktuvo vadas Osipčukas, pagrindinai susipažinęs su prognozų, apskaičiavęs vėjo kryptį ir greitį aukštumose, atidžiai apgalvojo tuoj pat vykstančio skridimo planą.

— Kaip lėktuvas? — paklausė jis mechaniko.

— Puišiam stovy, — atsakė mechanikas. Įguit užėmė savo vietas ir po keletos minučių lėktuvas pakilo į orą.

Virsukalnės nesimato. Aukščio rodyklė rodo 4500 metrų, o Kazbeko viršūnė — 5044 metrai nuo jūros lygio. Ką daryti? Grįžti negalima — pakiūmo vietoj tirstas rukas, žemas debesuotumas. Lėktuvo vadas nusprendė paimti atitinkamą aukštį ir viršukalnę praskristi debesyje.

Sunkiai prikrauta mašina tingiai siauze į viršų. Po keletos minučių lėktuvas nūsmuko 200 metrų žemyn.

Prasidėjo lėktuvo apledėjimas. Sniegas užlipdė kabinos langus. Suteimo. Prasidėjo smarki kalnų audra. Įtemps visą jėgą, lakūnas atkakliai vedė lėktuvą pirmyn.

Trumpi, dažnai pertraukiami radio signalai ramino, neabejodami sėkmingu kurso įvykdytu. Tačiau visai nelauktai radio signalai nutilo. Visi bandymai susirišti su žeme nieko gero nedavė.

Tik po keleto kamuojančių minučių chaoso pasisekė sugauti dažnus smulkius radio signalus. Įguitai pranešė kad Tbilise blogas oras. Lėktuvas palengva pradėjo žemėti.

Smarkios liūtys smukdė lėktuvą. Stiklų šviesa palaipsniui ryškėjo. Siltos pavasarinio lietaus srovės nuplovė sniegą ir ledą. Kiaurai ištrių liūčių uždaugą tolimoji žemai matėsi vingiuotos upės juosta.

● Priekyje išryškėjo kalnas, perkiretas lygia funikulieriaus linija. Jo apačioj, įvairiomis kryptimis tiesėsi miesto gatvės.

— Drauge vade, aš matau Tbilisą! — sušuko antrasis pilotas Vašakichė.

✱

„L-3418“ lėktuvo pilotas Borisas Osipčukas sunkiose meteorologinėse sąlygose puikiai

įvykdė skridimą vienoje iš pačių virš aukštųjų kalnų Tarybų Sąjungos oro linijų. Didelė kantrybė ir valia, puikus šių dienų radionavigacijos priemonių žinojimas, aklojo skridimo meistriškumas, padėjo pilotui vykusiai pasiekti skridimo tiksą.

DAUGIAU 22.000 KILOMETRŲ VIRŠ ARKTIKOS.

Šiomis dienomis į Maskvą sugrįžo iš tolimo Arktikos skridimo poliarinės aviacijos viršininkas, Tarybų Sąjungos didvyris I. P. Mazurukas, apskraidęs greituoju „PS-40“ — „SSSP N-312“ tipo lėktuvu visas avio grupes ir poliarinės aviacijos bazes, esančias įvairiuose Arktikos rajonuose.

Ten lakūnas Mazurukas susipažino su vietinių pasiruošimu vasaros oro navigacijos sezonui. Tarybų Sąjungos didvyris aplankė taip pat Vrangelio salą, kur susitiko su didžiosios I. S. Cerevičnio ekspedicijos dalyviais.

SKRAIDANTIS MIKROMODELIS.

1940 metų „Samolet“ žurnale buvo straipsnis „kambarinis aviomodelizmas“, kuriame buvo nupasakota apie įvairius amerikiečių aviomodelistų bandymus, kurie statė miniatiūriškus skraidančius modelius kelių gramų svorio. Tokių modelių statybai reikalinga pagaminti taip vadinamą mikrofilimą. Kambarinis aviomodelizmas leidžia jauniems aviatoriams žiemos mėnesiais, blogam ore arba vakarais, kada modelių laidymas ore yra neįmanomas, tęsti savo darbus kiekvienoje patalpoje.

Tarybų Sąjungos aviomodelistas Michail Ziurinas pastatė patį mažiausią Tarybų Sąjungoje aviomodelį, kuriam jis pats pasigamino mikrofilimą. Šito aviomodelio svoris — 3,5 gramo, sparnų ilgis — 350 mm, modelio ilgis — 250 mm.

Tai pirmas Tarybų Sąjungoje aviomodelis, kurio statybai buvo panaudota mikrofilma.

Mažasis M. Ziurino aviomodelis buvo išbandytas ir davė neblogus skridimo davinis. Šiuo metu mikromodelių statyba susidomėjo daugybė sėstinės aviomodelistų būrelių.

● Į antrą milijoną kilometrų Visoj Tarybų Sąjungoj plačiai žinomas lakūno ordenininko Nikolaj Ivanovič Novikovo vardas. Lakūnas, Tarybų Sąjungos oro linijomis, išrašė virš vieno milijono 700 tūkstančių kilometrų.

LIAUDIES SPARNAI Nr. 8. ★ gegužės mėn. ★ 1941 m. Leidžia: LTSR Centrinis Aero Klubas.

3 spaud. lank., lanke 133.856 sp. ženklų, pop. 70 gr. Spaud. mat., 64×96 cm. Tiražas — 7000. Atsakomasis red. — Vytautas Tupčiauskas. Techn. red. Jurgis Steikūnas. Redaguoja — redakcinė kolegija. MD 3433

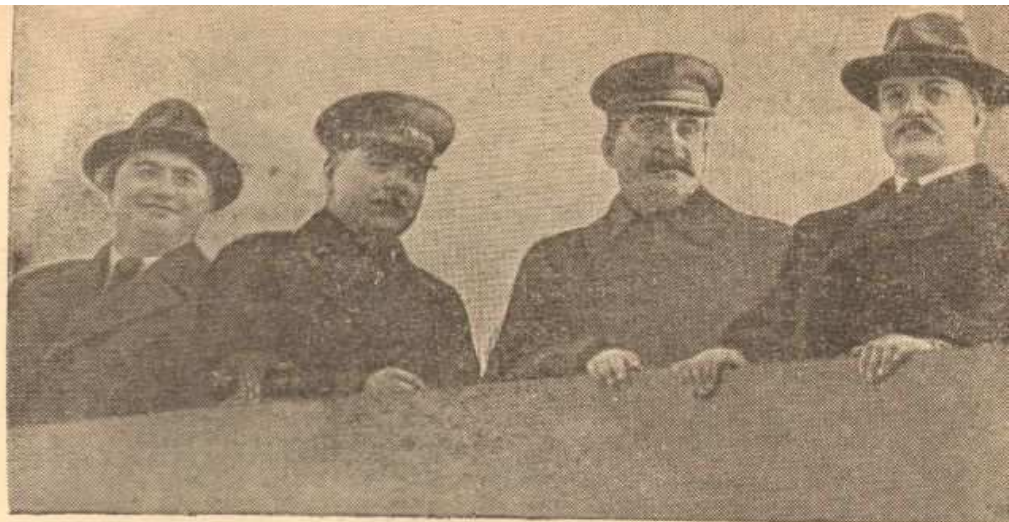
PRENUMERATA metams 6 rb., iki galo metų 5 rb., pusei metų 3 rb. Atskiuro numerio kaina 30 kap.

Nesunaudoti rankraščiai nesaugojami. Gražinami pridėjus pašto ženklą. Rankraščiai taisomi redakcijos nuožiūra.

REDAKCIJA IR ADMINISTRACIJA Grunvaldo g. 18, Kaune.

КРЫЛЬЯ НАРОДА (на литовском языке)

Raudonosios Armijos vadai



Drg. Stalinas su atkakliausiais kovos draugais seka Raudonosios Armijos parada.

Viso pasaulio proletariato akys nugręžtos į Tarybų Sąjungą, į jos ūkinę ir karinę galybę, į Raudonąją Armiją ir jos vadus. Visi Gegužės Pirmosios demonstrantai, kokiame pasaulyje kampuolyje jie besiras-tų ir, nežiūrint į tai, ar jie galėjo laisvai pademonstruoti savo solidarumą pasauliniam proletariatui ar vien širdyje degti išsilaisvinimo idėjomis, visi jie sudėjo savo viltis į Raudonąją Armiją — išlaisvin-toją ir jos vadus — herojinguosius Tarybų Sąjungos marš-tus.

Jų yra penki, didžiai nusipel-nusių darbo žmonių armijos va-dų, Raudonosios Armijos kū-rėjų, kurių vardai garsūs visam krašte. Jie turi didelę kovų pa-tirtį ir puošiasi skaitlingų per-galių garbe. Jie dalyvavo vi-daus kovose su baltagvardie-čiais ir interventais, vadovau-dami ne vienam mūšiu. Įgyję modernių karų patirtį, dirba neatsikvėpdami ugdydami ka-rinę socializmo šalies galybę.

Jie veik visi išėję iš pačios vertingiausios ir pačios he-rojingiausios Raudonosios Ar-mijos falangos — iš Pirmosios raitininkų armijos, garsios le-gendariniais savo žygiais, ku-rios garbingas tradicijas jie ir tęsia.

Užgrūdinti pilietinio karo mū-šiuose, didieji Revoliucijos ka-pitonai, ir vėliau ne kartą gri-žo triumfuotojais iš kovų lau-ko. Jų karinis išsilavinimas nuo-lat turtėjo: Tarybų šalies prie-šai turėjo progos tuo įsitikini-ti. Kad atsidėkotų jiems už jų nepaprastus nuopelnus, valdžia jiems suteikė Tarybų Sąjungos maršalo titulus.

✱

Klimentijus Vorosilovas... Šis vardas primena ilgą ir karžy-gišką darbininkų klasės kovą už išsilaisvinimą. Istikimas Le-nino mokiny, didžiojo Stalino asmeninis ir ginklų draugas, jis yra vienas iš pačių seniausių bolševikų Partijos kovotojų. Se-nieji Lupansko darbininkai ne-uzmiršo pirmojo carinės poli-cijos jaunojo Vorosilovo areš-tavimo. Tai buvo prieš 40 me-tų. Jis teturėjo vos 16 metų, bet jau pasireiškė jaunu Revo-lucijos ereliu.

Paskum, nelegaliuose būre-liuose, streikuose ir kovose prieš carizmą, Archangelsko iš-trėmime, kaip ir neužmiršta-momis pilietinio karo dienomis, visad ir visur jis buvo masių priekyje, jas vedė į kovą prieš caro režimą.

Kilęs iš proletarų, vadas pir-mųjų Doneco darbininkų dali-nių, nelegalaus bolševikų vei-kimo siela, delegatas į daugelį Partijos kongresų, bolševikas Vorosilovas vienas iš pirmųjų paėmė ginklą kovoti už liau-dies reikala.

Paimtąjį ginklą Vorosilovas nuostabiai panaudojo. Tai bu-vo jis, kuris 1918 metais, po herojiško žygiavimo išdžiūvu-siomis stepėmis, atvedė Done-co darbininkų armiją į Caricina, prie Volgos, kuris buvo pramintas „raudonuoju Verdunu“. Jis tapo Verdunu Stalino ir Vorosilovo nuopelnų dėka. Įsiu-tusiomis bangomis puolė bal-tagvardiečiai ir sudužo į šią bolševikų uolą. Ginamas gin-kluotų darbininkų ir ką tik su-kurtos reguliaris Raudonosios Armijos, Carincinas buvo nepa-imamas. Jis neleido susijungti Denikino ir Kolčako armijoms.

Vėliau, pačiu pavojingiausiu Revoliucijai metu, Vorosilovas su Budionu stoja Pirmosios raitininkų armijos priešakyje ir suduoda priešui lemiama smū-gius. Dėl šios nepalaužiamos armijos Denikinas bėga, lenkai evakuoja Kieva ir Pilsudskis bijosi dėl savo likimo. Netrukus audringieji raitininkai sugrūda į marias „juodąjį baroną“, kaip buvo pramintas Vrangelis.

Šiuose mūšiuose draugas Vo-rošilovas parodė ir išvystė sa-vo spindinčius proletarinio stratego sugebėjimus. Dažnai jis rizikavo savo gyvybe, duodamas nepaprastos asmeninės drąsos ir narsos pavyzdžius.

Vorosilovas, vienas iš Revo-lucijos jėgų organizatorių, ci-vilinio karo herojų ir strategų, ir vėliau ne kartą sumušė so-cializmo šalies priešus. Japonų samurajai, lenkų dvarininkai ir baltasuomiai dar ilgai prisimi-ns gautą pamoką.

Socializmo šalies galybė nuo-lat auga, vystosi ir stiprėja. Jos karinės pajėgos vis didėja ir didėja. Nebeįmanoma kraš-to apsaugos liaudies komisari-jatui visos gynybos suimti į sa-vo rankas. Reikia įkurti specia-lų apsaugos komitetą. Jo pir-mininkas iš anksto nužymėtas: juo bus Vorosilovas, vienas pa-

čių didžiųjų bolševikų organi-zatorių, išmūšis karinio meno praktikas bei teoretikas, kuris tokiuo išigiliniu ir tiek daug dirbo dėl sustiprinimo galingos gynybos mašinos, kuris yra Vi-sasąjunginės Komunistų Partijos (bolševikų) Centro Komiteto politbiuro narys ir Liaudies Ko-misarų Tarybos pirmininko pa-vaduotojas.

✱

Pats jauniausias Tarybų Są-jungos maršalų yra Semionas Timošenko, krašto apsaugos liaudies komisaras. Jis pirma-sis iš TSRS maršalų gavo Ta-rybų Sąjungos herojaus titulą, patį aukščiausią Tarybų šalies pažymėjimo laipsnį. Jis jam bu-vo suteiktas už jo puikų vado-vavimą 1940 metais Raudono-sios Armijos daliniams, sumu-šant baltasuomius.

Buvęs Besarabijos žemės ūkio darbininku, jis išėjo sunkią pirmojo imperialistinio karo mū-kyklą, tapo Krymo partizanų vadu, buvo vienas iš Caricino gynėjų. Timošenko žinomas vi-soj Tarybų Sąjungoj, kaip vie-nas iš Pirmosios raitininkų ar-mijos karžygių. Daugis buvusių raitininkų atsimena juodą ap-siaustą 6-sios, paskui 4-sios di-vizijų komandiro, kuris kiek-vieno puolimo metu buvo ma-tomas priešakinėje eilėje.

Istorinis mūšis laimėtas prie Kastornajos, nulėmė Deniki-no likimą, dedele dalimi Ti-mošenko laimėtas. Puikiu ka-riniu manevru jis su savo 6-ja raitininkų divizija prasi-veržė į baltagvardiečių užnuga-rį. Jo iniciatyva, jo nareumas, jo nepalaužiama dvasia pralau-žė Denikino armijos frontą ir sutriuškino Mamontovo ir Sku-ro dalinius kelyje į Rostovą ant Dono. Ketvirtoji divizija, kuriai jis vadovavo pietiniame fron-te, lenkų fronte ir mūšiuose prieš Vrangelį, įrodė skaitlin-guose mūšiuose, kad buvo pati stipriausia iš visų Pirmo-sios raitininkų armijos dalių.

Penkis kartus sužeistas, Ti-mošenko nepasitraukė nė mi-nutei iš savo divizijos, tuo įro-dydamas savo narsumą ir ne-palenkiamą valią nugalėti. Su

Vorosilovu ir Budionu jis su-kūrė Pirmąją raitininkų armi-ją ir iš jos padarė visiems prie-šams pavojingiausią jėgą.

Po civilinio karo prasidėjo ilgas taikos periodas, kurio metu Timošenko atsidėjo kari-nių pajėgų tobulinimui. 1939 metų rudenį jis stojo prieša-kyje raudonarmiečių dalinių ukrainiečių fronte ir išvadavo vakarų Ukrainą iš lenkų dva-rininkų jungo.

Turėdamas puikų karo vado talentą, Timošenko, Tarybų Sąjungos herojus ir maršalas, studijuoja nūdienių karų paty-rimus ir atitinkamai perorga-nizuoja visą karo mokslo sis-temą.

✱

Tarybų Sąjungos maršalas Se-mionas Budionys yra viena iš populiariausių Raudonosios Armijos figūrų. Jo pirmieji vaidmuo suvaidintas, kuriant Pirmąją raitininkų armiją, visų gerai žinomas. Apdovanotas di-džiu kariniu talentu, išėjęs iš valstiečių tarpo, jis iškilo iki pačių karinio meno ir garbės viršūnių.

Ant jo krūtinės žiba ordi-nai, ir jie skaitlingi: du Leni-no ordinais žymenys, trys Rau-donosios Vėliavos ordinais, trys sąjunginių respublikų ordinais. Ir kiekvienas jų primena di-džius ir garbingus jo žygius.

Vadovaudamas nenugalimai Pirmajai raitininkų armijai, jis nužygiavo ilgą kelią, nusagstyta pergalėmis. Pirmiausia su de-šimčia savo stanicos kazokų jis padarė baltagvardiečiams skaudžių nuostolių: vėliau jis vedė atakos tūkstančius raiti-ninkų, kurių svaiginamo ant-puolio joks priešas negalėjo atlaikyti.

Ilgas būtų sąrašas baltųjų ge-nerolų, kuriuos jis sumušė ir miestų, kuriuos jis paėmė; jo žygių atgarsis nuskambėjo po visą pasaulį.

Vadas stalininio užsigrūdini-mo armijos, Budionis žino, ko-kią turi vertę kovų patirtis pagrįsta pagilintu savo karo mokslu. Štai kodėl, apvainikuo-tas garbe, turėdamas kone pen-kiasdešimt metų, jis lanko Ka-

ro Akademią, atsideda moka-
lui, pasisavina patį aukščiausią
karo meno žinojimą. Paskum,
jis vėl pasiima vadovauti raudon-
niesiems raitininkams, mokyda-
mas juos naujų karo metodų,
atitinkančių naujas sąlygas,
kombinuojant bendrą veikimą
tankų, aviacijos ir galingos ar-
tilerijos.

Paskum Budonis pakviečia-
mas Maskvos karinės apygar-
dos viršininku. Jis bendradar-
biauja krašto valdyme kaip
TSRS Aukščiausiosios Tarybos
deputatas. Be to, jis yra pir-
masis krašto apsaugos liaudies
komisaro pavaduotojas. Visur
jis įveda savo bolševiko ugnį,
savo audringą raitininko atkak-
lumą. Jis pasilieka griežtas va-
das, o tačiau dalinių mylimas,
nes jis moka parodyti pavyzdį
ne vien mūšio lauke, bet ir
taikos metu.

☆

Maršalo Grigorijaus Kuliko
biografija nesiskiria nuo kitų
maršalų biografijų. Su jais jis
dalyvavo pilietiniame kare. Kaip
ir jie, jis kovojo visur, kur tik
Revoliucijos priešai pakeldavo
galvas. Draugas Kulinas yra
vienas kūrėjų Raudonosios Ar-
mijos galingosios artilerijos.
Ant jo pilko maršalo mundie-
riaus, kur kabo tiesioji linijoj
trys Lenino ordino žymenys ir
trys Raudonosios Vėliavos or-
dinai, laimėti mūšiuose už Re-
voliuciją, matome spindint auk-
sinę Tarybų Sąjungos herojaus
žvaigždę.

Sūnus neturtingo Poltavos
apykūnių vaistiečio, kuris mir-
damas savo šeimai teistengė
palikti pusę ha žemės, G. Ku-
likas pradėjo savo karinę tar-
nybę 1912 metais artilerijoje.
Cariniame režime daugiausia
ko jis galėjo tikėtis, tai tapti
patrankos brigadiru. Juo jis ir
buvo visą imperialistinį karą.

Tarybinis režimas Kuliką iš-
kėlė iki maršalo garbės. Iš pra-
džių buvęs vieno ukrainiečių
dalinio vadu, netrukus jis ta-
po 5-sios armijos artilerijos
vadu. 1918 metais jis jau va-
dovavo garbingajai Caricino ar-
tilerijai. Stalino įsakymu, jis
sukoncentravo galingas artilie-
rijos pajėgas ir bombardavo
baltagva, diečius prie „raudon-
nojo Verduno“. Artilerijos veik-
la pasiliks gražiausiu Caricino
gynybos puslapiu.

Gaug kas atsimena artileris-
tą Kulikiną. Nei gaujų vadas
Grigorjevas, nei baltųjų gene-
rolas Mai — Majevski, nei len-
kų dvarininkai, nei baronas
Vrangelis, nei baronas Maner-
heimas negalės jo užmiršti. Ir
japonų militaristai dar ilgai at-
simins jo patrankas.

Kaip ir praityje, G. Kulikas
pašventia visas savo jėgas ar-
tilerijai, jos tobulinimui. Ta-
rybų artilerijai didele dalimi
turi savo galybę iš maršalo G.
Kuliko, Tarybų Sąjungos hero-
jaus ir krašto apsaugos Liau-
dies Komisaro pavaduotojo.

☆

Stiprinkime TSRS apsaugą

Pirkime 15-tos Osoaviachimo lote- rijos bilietus

Tuo laiku, kada Tarybų Sąjungos žmonės
naudojasi visomis gyvenimo gėrybėmis ir ra-
miai, dideliais tempais dirba kurybinį darbą,
kapitalistinis pasaulis skęsta antrojo imperia-
listinio karo skerdynėse, kuris nubloškė jau
keletą vaistybių esančius net keturiuose kon-
tinentuose. 10 pasėkoje šimtai tūkstančių žmo-
nių žusta frontuose ir užnugaryje, milijonai
žmonių palieka be pastogės, be kasnio duo-
nos.

Laimingi Tarybų Sąjungos piliečiai yra
nuošalyje imperialistinių skerdynių. Tačiau tas
nereikia, kad reikia sėdėti rankas sudėjus.

Mūsų Raudonoji Armija ir karo Jūrų lai-
vynas, galingi savo technika, kovų patyrimais,
svarbiausia milžinišku patriotizmu, mūsų prie-
šams yra grėsminga jėga. Tačiau, šių dienų
karuose, viena armija nors ir kaip ji būtų pa-
ruošta, nepajėgs nugalėti, jei jos užnugaryje
nestovės visa ianta, organizuota, drausminga,
kariškai pasirengusi.

Raudonąją Armiją ir Karo Jūrų laivyną,
plačiosios Tėvynės sienų saugotojus, kiekvie-
nas metais reikia papildyti naujais kadrtais.

Didelę reikšmę visuomenės kariniame pa-
rengime vaidina Osoaviachimas. Tai yra vi-
suomeninė, kariniais pagrindais organizacija,
kuri kaip tik ruošia rezervus Raudonajai Ar-
mijai ir Karo Jūrų laivynui, vykdo masinį
gynybos darbą visuomenės tarpe.

Paruošti fiziškai suprius, kariškai pasiren-
gusius ir vispusiškai atsidavusius Lenino —
Stalino idėjai kovotojus — štai svarbiausias
Osoaviachimo uždavinys.

Tarybų Sąjungos piliečiai gerai atsimena
drg. Stalino žodžius: — reikia nuolatos stip-
rinti ir sutvirtinti mūsų Raudonąją Armiją,
Raudonąjį laivyną, Raudonąją Aviaciją, Oso-
aviachimą.

Osoaviachimas yra labai populiarus mūsų
Tėvynės darbo žmonių tarpe. Plačiausi Tary-
bų Sąjungos darbo žmonių sluoksniai, karštai
mylėdami savo tėvynę, visuomet pasirodė
suteikti visokeriopą pagalbą Osoaviachimui
jo dideliame ir produktivame darbe. Tai gali

paliūdyti kiekvienais metais sėkmingai įvyk-
doma Osoaviachimo loterija.

Sitos loterijos reikšmė nepaprastai didelė.
Osoaviachimas, organizuodamas visuomenėje
masinį parengimą ir vykdydamas masinį, gy-
nybos darbą, išleidžia milžiniškas sumas už-
laikydamas tam reikalui aero klubus, kavale-
rijos bei šaulių dalinius, naudodamas tiems
reikalams priemones, literatūrą, mokomąjį per-
sonalą ir t. t. Loterija kaip tik ir duoda šią
materijalinę — finansinę bazę tam masiniam
gynybos darbui.

Siais metais vykdoma iš eilės jau 15-toji
visasąjunginė Osoaviachimo loterija. Pirmą
kartą prie sėkmingo loterijos bilietų realiza-
vimo prisidės Tarybų Lietuvos piliečiai.

Nėra abejonės, kad Tarybų Lietuvos darbo
žmonės teisingai supras 15-tos visasąjunginės
Osoaviachimo loterijos reikšmę ir tuo būdu
parems Osoaviachimą, o tuo pačiu sustiprins
nenugalimą Raudonąją Armiją ir Karo Jūrų
laivyną — mūsų plačiosios Tėvynės sienų gy-
nėjus!

15-tos loterijos išleista bilietų 250 milijonų
rublių sumai. Iš tos sumos 31.250.165 rublių
skiriama laimėjimams. Loterijos bilietai yra
po vieną rublį, po tris rublius, po penkis rub-
lius ir po dešimt rublių.

Brangesnis bilietas turi didesnę pirmenybę
laimėjimams, būtent: dešimties rublių bilietai
gali laimėti nuo 250 iki 27.000 rublių, penkių
rublių bilietai — nuo 125 iki 10.000 rublių, tri-
jų rublių bilietai — nuo 75 iki 7.000 rublių
ir vieno rublio bilietai — nuo 26 iki 3.500
rublių.

Stambiausi laimėjimai yra automobiliai Zis
— 101 — 27.000 rublių vertės, toliau lengvieji
automobiliai M-1, lengvieji mažo litražo au-
tomobiliai, motociklai ir t. t.

Bendrai laimėjimų tarpe yra: 102 automo-
biliai, 102 motociklai, 93 pianinai, 189 radio-
los, 90 radio imtuvų, daug laikrodžių, kostiu-
mams ir paltams medžiagos, patefonų, dvira-
čių ir daug kitų vertingų dalykų.

Tarpe TSRS maršalų yra vie-
nas, kuris dirba aktyvioje ka-
riuomenėje jau beveik 40 metų.
Mes norime kalbėti apie Borisą
Šapošnikovą, kuris atėjo į Rau-
donąją Armiją iš buvusios ru-
sų armijos.

B. Šapošnikovas, vienas ge-
riausių atstovų senosios karo
mokyklos, 1910 metais išėjęs iš
generalinio štabo Akademijos,
buvo vienas pirmųjų karininkų,
kurių pasiaukėjo Raudonajai
Armijai tuo metu, kai ji dar
buvo neturtinga komandirų ka-
drų atžvilgiu.

Jis atėjo į raudonarmiečių
eilės 1918 metais ir netrukus
tapo vienu svarbiausiu karinių
operacijų vadovu. Paskirtas
karo operacijų direkcijos pir-
mininko pavaduotoju, jis vado-
vavo išdirbimui plano svarbiau-
sųjų pilietinio karo operacijų.

Ižymus specialistas, autorius
daugelio karinės problemos
sprendžiančių veikalų. B. Ša-
pošnikovas užėmė daug įvairių
svarbių postų. Jis buvo Raudon-
nosios Armijos generalinio šta-
bo viršininku, M. Frunzės var-
do Karo Akademijos viršini-
ku, Maskvos, Leningrado ir
Volgos karinių apygardų virši-
ninku, vėl generalinio štabo
viršininku ir, pagaliau, krašto
apsaugos Liaudies komisaro pa-
vaduotoju. Visur jis pašventė
savo nepalyginamą talentą, sa-
vo platų karinį žinojimą savo
tėvynės saugumo stiprinimui.

☆

TSRS maršalai yra patys po-
puliariausi Raudonosios Armi-
jos vyrai. Visas kraštas juos
pažįsta ir juos myli dėl jų
didvyriškų žygių ir dėl jų pa-
sišventimo socializmo reikalui.

Mūsų Tarybų Lietuvos jau-
nimas greitai atliks savo šven-
tą pareigą, eis Raudonojo Ar-
mijon. Todėl jam ypatingai rei-
kia pažinti ir pamilti TSRS
maršalus.

Kaip kiekvienos armijos,
taip ir Raudonosios Armijos ga-
lybė glūdi ne vien jos karių
aukštoj moralėj ir jų tinkamam
apmokyme, ne vien jos apgin-
klavime, bet ir jos vadų did-
žiam heroizme, išbandytam
karuose, bei jų kariniam genia-
lume. Kaip matėme, TSRS mar-
šalai stovi didelėje karo meno
aukštumoje, kuriais teisingai
pasitiki visi raudonarmiečiai,
ir visa didžioji socializmo tėvy-
nė, viso pasaulio proletaria-
tas, savo kovoje su kapitalisti-
ne priespaula.

Juoz. Trimakas.

Čerevičnio skridimai Arktikon

Vienas iš žymiausių TSRS aviacijos paskutinių žygių yra Čerevičnio skridimai į Arktiką, kuriais labai domisi visa Tarybų Sąjunga.

Čerevičnis — patyręs Arktikos sričių lakūnas ir daug valandų yra išskraidęs šiaurėje. Savo lakūno balanse jis turi 1939 m. skridimą lėktuvu ligi 79 laipsnių šiaurės platumos ir 1940 m. skridimą 5000 km. ilgumo taip pat šiaurėje.

Tarybų Sąjungos šiaurės Jūros Kelių Vyriausioji Valdyba prie Liaudies Komisarų Tarybos, vadovaujama Tarybų Sąjungos didvyrio Papanino jau ilgą laiką tyrinėja konkrečias susisieki-mo galimybes arktikos p-luose.

Reguliarus laivininkystės ir orinio susisieki-mo įvedimas tolimoje šiaurėje bus dar vienas didžiulis žmoni-jos laimėjimas nukariaujant gamtą.

Lakūnas Čerevičnis pirmą skridimą į Arktiką padarė š. m. balandžio mėn. 3 d. Jo lėktuvas SSSR — N 169, ke-turių motorų, pilnai pa-krautas sveria 25 tonas. Šio lėktuvo tipas Arktikoje jau anksčiau išbandytas il-gais skridimais, pav. 1937 m. Vodopjanovo skridime į aši-galį.

Tada Vodopjanovas, Mo-lokovas, Aleksiejevas, Mazu-rukas skrido ir tūpė ant dreifuojančios lyties pačiame aši-galyje. Dar įdomiau, kad to-je ekspedicijoje buvo kaip tik panaudotas Čerevičnio dabar naudojamas lėktuvas SSSR — N 169. Tada lėktu-vą valdė lakūnas Mazurukas ir su juo turėjo įdomų nuotykį leduose.

Lakūnas Vodopjanovas iš Rudolfo salos išskrido į aši-galį 1937 m. gegužės mėn. 21 d. Buvo nustatyta, kad jis pirmas nutūps aši-galyje. Paskui per radiją praneš apie savo išsirinktą dreifuo-jantį aerodromą ir tada pas jį atskris ir nutūps kiti lėk-tuvai.

Vodopjanovas nutūpė šiau-rėje. Per radiją jis pranešė apie savo vietą ir gegužės mėn. 25 d. pas jį atskrido ir kiti lėktuvai. Lakūnas Mazurukas skrido su SSSR — N 169 lėktuvu, t. y. dabar-tine Čerevičnio mašina.

Mazurukas šiaurėje nutūpė už 30 — 25 klm. nuo Vodop-janovo aši-galio stovyklos. Tūpimo vieta pasitaikė tokia, kad tūpimas pavyko, bet iš ledyno pakilti buvo neįma-noma. Penkias dienas Ma-zurukas su lėktuvu įgula ly-gino apylinkę, ligi paruošė

tinkamą vietą SSSR N 169 lėktuvui pakilti. Kilimas pa-vyko ir tada Mazurukas at-skrido į aši-galį pas Vodopja-novą.



Iš kairės į dešinę: „SSSR N-169“ lėktuvo pilotas I. I. Čerevičnis, mokslinės grupės viršininkas J. S. Libinas ir antrasis pilotas M. H. Kaminskis.

ši mažutė istorija rodo, kad Čerevičnis ir jo lėktuvo sparnai jau yra raižę niū-rią ir šaltą arktikos erdvę.

Dabar lėktuvo įgulą sudarė patyrę pilotai padėjėjai ir grupė mokslininkų — spe-cialistų. Be Jono Čerevičnio Arktikos skridimuose daly-vavo mokslinės grupės vir-šininkas J. S. Libinas, štur-manas V. A. Akuratovas, ant-ruoju pilotu skrido M. N. Kaminskis. Lėktuve dar buvo hidrologas N. T. Černigovs-kis, magnetologas — astro-nomas M. E. Ostrekinas, ra-distas A. A. Makarovas, pir-masis borto mechanikas A. P. Šekurovas, antrasis borto mechanikas V. N. Borukinas, trečiasis borto mechanikas A. V. Durmanenko.

Per pirmąjį skridimą Če-revičnis nutūpė ant dreifuo-jančios lyties už 81-mos pa-ralėlės, 180 meridiiano.

Ekspedicija su lėktuvu ant lyties išbuvo 112 val. 50 min. Per tą laiką mokslinė grupė atliko kompleksinį mokslinį tyrinėjimą darbą — darė hidrologinį vandenyno tyri-nėjimą, magnetinius matavi-mus, meteo stebėjimus. Mokslinė Čerevičnio lėktuvo gru-pė dirbo pagal arktinio in-stituto programą.

Po to Čerevičnis pakilo iš savo ledinio aerodromo ir grįžo atgal.

Balandžio mėn. 13 d. Če-revičnis išskrido į antrą aukštų platumų reisą. Eks-pedicija nutūpė ant dreifuo-jančios lyties, buvusios 78 laipsnių 26 min. šiaurės pla-

tumos ir 179 laipsnių 40 min. rytų ilgumos ir darė toliau hidrologinius ir meteorologi-nius stebėjimus.

Skridimas, tūpimas ant ly-

vandens juostomis, padeng-tomis šviežio ledo. Pasitaiko laukų, tinkančių nusileisti. Visiškas debesuotumas. Šim-tas penkiasdešimt metrų aukštis. Viskas tvarkoje“.

Trečiojoje stovykloje Če-revičnis užtruko ilgiau, kaip buvo pradžioje manyta. Dreifuojanti lytis, pakilimui pa-sirodė esanti neperdaug tin-kama. Ekspedicija buvo pri-versta statyti ledinį aerodromą, kad patikrintų kilimą. Apie tai sako poliarininkų radiograma, perduota prieš pat gegužės mėn. 1 d.

„Moksliniai stebėjimai ant lyties artėja prie galo. Pats sunkiausias darbas ledinio aerodromo statymas. Suledė-ję sniego kauburai sunkiai tepasiduoda plieninių kastu-vų smūgiams. Dabar aero-dromas, tikriau pasakius, lėk-tuvui įsibėgėti kelias, jau baigtas. Belieka nutiesti ke-lią nuo lėktuvo SSSR N 169 stovėjimo vietos iki starto. Išskristi numatome balan-džio mėn. 30 d.“.

Gegužės mėn. 5 d. Čere-vičnio lėktuvas, grįžęs į Vrangelio salą, pakilo ir iš-skrido į vakarus, perskris-damas Rytų Sibiro jūros ir Laptevų jūros ledus. Per vi-są 3000 kilometrų maršrutą ekspedicijos dalyviai smul-kiai stebėjo ledų padėtį.

Labai jausmingai Čerevič-nis ir jo draugai buvo pri-imti Archangelske, paskuti-niam etape į Maskvą. Vos nutūpus lėktuvui, milžiniška tarybinių piliečių minia ap-gulė lėktuvą. Sveikino vietos organizacijų atstovai ir įtei-kė dovanų. Prie lėktuvo tuoj susidarė audringas mitingas, kuriame įgula ir Archan-gelsko gyventojai išreiškė pa-sigėrėjimą vis augančiai Ta-rybų Sąjungos aviacijos ga-liai.

Gegužės mėn. 11 d. anksti rytą poliarinis lakūnas ir lėktuvo įgula jau buvo Archangelsko aerodrome. Prieš tai buvęs sniegas sutrukdė pakilimą ir dėlto teko aero-drome iškasti pakilimo ta-kus.

5 val. 37 min. lėktuvas SSSR N 169 startavo kelio-nei. Vos pakilęs, pasuko į pietus Maskvon.

Baigėsi garsioji ekspedi-cija į aukštąsias platumas, davusi vertingą indėlį moks-lui apie centrinę arktiką. Lėktuvas turi padaryti pas-kutinius šimtų kilometrų iš viso jų milžiniško skaičiaus.

Po dviejų mėnesių ir 6 dienų ekspedicija nusileido Maskvos aeroporte. Čia ori-nę ekspediciją pasitiko aukš-tųjų platumų reisų dalyvių giminės, draugai, pagarsėję

ties ir sugrįžimas gerai pa-vyko. Grįžus į Vrangelio sa-lą, mokslinės ekspedicijos nariai Libinas, Ostrekinas, Černigovskis per keletą die-nų sutvarkė pirmines sne-diragas, surinktas aukštosi-se arktikos platumose.

Trečiajam skridimui iš Vrangelio salos Čerevičnis gavo uždavinį nutūpti ledų lauke 80 laipsnių šiaurės platumos ir 170 laipsnių va-karų ilgumo rajone, tai reiškia vakarų pusrutulyje.

Trečiasis skridimas atlik-tas sunkiausiomis sąlygomis, nes didelis debesuotumas vi-są laiką lėktuvą spaudė prie ledų ir skristi tebuvo įma-noma 150 — 200 metrų aukš-tyje.

Tūpimas pavyko taip pat gerai. Trečiame reise, lėktu-vas startavo balandžio 22 d. iš Vrangelio salos Maskvos laiku 19,05 val., kai tuo tar-pu saloje buvo ankstyvas rytas. Nutūpė ant dreifuojan-čios lyties balandžio mėn. 23 d. 4,05 val.

Per visą skridimo laiką su lėktuvu palaikomas radi-jos ryšis. Lėktuvo siųstuvo darbo klausė poliarinių sto-čių radiškai Arktikos rytinės dalies salose, o taip pat ir pakrastyje.

Štai vienas būdingesnis ra-diogramų, gautų iš skrendan-čio Čerevičnio lėktuvo:

„22,10 val. Maskvos laiku. 75 laipsniai 10 min. šiau-rės platumos, 176 laipsniai vakarų ilgumos. Ledas — 10 balų. Daugelio mylių vien-tiso ledo laukai su siauromis

Chalkin — Golo didvyris

Pirmos kautynės su užpuolikais prie Chalkin — Golo pasibaigė. Baimė — Čagano grumtynėse generolo Kamacubaros divizija buvo sutriuškinta. Raudonoji armija laimėjo žemėje ir ore.

Tačiau, operacijos tuo prie Chalkin — Golo dar nebuvo pasibaigusios. Japonai pirmiausia sutraukė didelius aviacijos dalinius. Juose buvo geriausi lakūnai, užsigrūdinę mūšiuose Kinijoje. Viršum smėlėtų Chalkin — Golo plotų prasidėjo aršūs oro mūšiai, kurių stiprumas kiekvieną dieną didėjo.

Viršum stepių žūtūtinėje kovoje mušdavosi raudonieji lakūnai su priešais. Ugnies juostos lydėjo krintančius ir nugąlėtus lėktuvus, o likę gyvi dar aršiau, dar atkakliau susios oro kovų karuselėse. Žinodami, kad giltinė skraido kartu su jais.

Japonai kaupė žymias lėšas lemiama mūšiai prie Chalkin Golo. Jie gabenė pėstininkus, artileriją, tankus, darė išpūrimus. Ju aviacija be palovos skraidė, uždengdama visus tuos pasirusimus. Tarybų Sąjungos lakūnai nepasileko žemei.

Ir per tas dienas buvo įvykdyta daug žiaurių ir kartu nuikių oro kovų, kuriose pasiroikė lakūnai — naikintojų mūšų aistra, pergalės didybė ir grumtynės giltinė kartu besisklaidant.

Nemaža Tarybų Sąjungos lakūnų šios kautynės už savo žygius gavo didvyrių vardus ir buvo andovanoti ordinais.

Skaitytojams mes papasakosime epizodą iš šių grumtynių. Epizodo pagrindą davė Tarybų Sąjungos didvyris Gricevecas, kurio žvėis atrodo vienu taru lyg ir fantastiškas, bet esmėje autentiškas.

★

Stepė alsuoja karščiu. Ugninis oras atplaukia iš neapma-

tomų plotų ir gomuriai beviltiškai šniokštuoja, gaudydami įkaitusio oro sriautus.

Palapinėse lakūnai. Šešėlyje atrodo tik per mažą milimetrinę dalelytę šalčio, bet vidurdienyje oras pasidaro visur vienodas ir tada nors lysk į žemę.

Su vėliavėlėmis išsoka būdintis.

— Į lėktuvus!

Vienu metu karščio nualsinta stovykla atgyja. Šoferiai užveda starterius. Lakūnai riasi parašutus. Eskadrilės vada atbėga, kabindamiesi žemėlapius.

Į priekinę mašiną sėda pats avio nulkos vadas Zabalinievas. — Į orą! Priešo sutikti.

Raumodami lėktuvai, lyg paleisti nuo grandinės tigrai, puola per šiurkščią stepės žolę, ir vienas už kito, susiglaudę, metasi į orą.

Tamsiai žali paukščiai, kurių sparnuose raudonos žvaigždės, krypstą kairėn, vėdamiesi viens kitą, sukasi į pietų rytus.

Propelerių srovės muša šilta ora ir vairuotojai iaučia, kad kiekvieną minutę jie vis labiau atvėsta, vis labiau atgauna sveiką, šviežią nuotauka. Akys ikyriai raižo horizontą ir seka vedančią grandį.

2000 metrų. Pilkas, išdegsi stepė kresta apačioje ir nveksta tolimoje smailakapūnėmis sopkomis*). Danos visiška dieldras ir toks skaisčiai mėlynas, kad atrodo erdvės lubos yra bealiniiai toli nuo tavęs ir matai tik jų blyškų atspindį.

3000 metrų. Upės vada palieka užpakalvė. Matyti deltona, skaisči dvkuma, įsibrėžusi siauru ilgu kaspinu į stepę.

Kur priešas?

*) Kalvomis.

Akys nuo įtempto žiūrėjimo vargsta. Tik tas pats, begalinis skaidrus blizgėjimas ir tyluma.

Vienoje iš grupių, savo vietelėje sėdi Gricevecas. Jaukas, bet aistringas naikintojas, kuris dega noru sutikti priešą, dairosi aplinkui, kad pamatytų jį! Tuojau į ten. Sutikti. Pradėti mūšį. Ir tada — nugalėti!

Staiga vedantysis, kaip milžinas paukštis, pakelia savo sparnus aukštyn ir staigiai kylo į viršų. Saulė šviečia ir nudažo raudonas žvaigždes sparnuose aštria, ugnine varsa.

Iš viršaus baltos sidabrinės spalvos, su ugniniais skrituliais, kaip kulipkos apačion ir raudonųjų eskadrilę metėsi mūšin priešas.

Jie skrido aukščiau, prisidengę saule ir puola laikydami iniciatyvą savo rankose.

Grandys, lyg patrauktos stipraus mosto, šoko paskui vadą viršun, apsigrižta kovos posūkiais, sustaugia dangus, stepė ir dykumos baisiu motorų griausmu.

Mūšis prasideda.

Kaip kometos skraido baisiais greičiais prasilenkdami lėktuvai. Aukštyn ir žemyn. Kažkas daro elefantiška imelmaną, bet trečiasis priskridęs prie lėtai besiverčiančios mašinos, apšaudo iš arti ir ši tuojau pradeda liepsnoti.

Du lėktuvai, baisingai priartėję, staigiai užsikabina sparnais ir susilieja į viena geležinę masę, akimirka išsoka plati, virpanti, didžiulė kibirkštis, juodų dūmų vainikas, galingas griausmas ir abu krinta apačion.

Gricevecas puola. Naikintojo aistra užvaldžiusi jo protą, akis, raumenis ir širdį. Jis iškabines kairiaja į gazo rankenėlę, o dešinioji spaudžia vairuotą ir kulkosvaidžio nuleidiką.

Mes visuomet esame pasirūvę atlikti bet koki uždavinį, kur mus tėvynė bepasiustu“.

Čerevičnis su lėktuvu iš viso padarė milžiniška kelionę — 24.000 kilometrų. Tai yra atstumas, kuris lygus pusei aplink pasaulį skridimo maršruto.

Per visą laiką SSSR N 169 keturių motorų lėktuvas ore išbuvo 175 val. Lėktuvas padarė 22.000 kilometrų arktikos erdvėse. Iš jų 6000 kilometrų nerskristi per aukštąsias platumas. Vidutinis skridimo greitis buvo 138 km/val.

Ant ledu ekspedicija išbuvo apie 15 dienų. Kelia iš

Jaunas vyras pasviręs priekin. Trumpi naikintuvo sparnai dabar atrodo, kad yra jo sparnai. Motoras — jo noras laimėti. Lėktuvas — jis pats.

Viensparnė, lygi, slidi I-96 išlenda apačioje ir su dideliu posūkiu, greit, labai greit kylo viršun.

Gricevecas puola į ją. Raudonųjų naikintuvas sminga didžiuliu greičiu, kaip vanagas į grobį. Staigiai priešas pakrypsta. Jis pamatė pavojų. Lėktuvas praeina pro lėktuvą. Šoka aukštyn, aplink, vėl susitikti.

Tarybų lakūnas greitesnis. Ilga, balta I-96 pakimba ore, o raudonasis isikabina į ją.

Ugnis trvška iš naikintuvo nasru. Kulkos atsimuša į japonų lėktuvo dangalą. Gricevecas savo akimis mato, kad jis pataiko, kad su priešu viskas baigta.

Žaliu pošalmiu priešas atsiskula, vėl nusigrįžta. Jo lėktuvas bando eiti, sprukti, smigti šilyn, pabėgti, bet veltui. Sovietas kaboja į jį ir toliau, neatsitraukdamas ir vydamasis.

Viensparnis lėktuvas staiga suspurda. Irg paukštis sukludytas širdimi. Jis neria nosimi žemyn ir taip nueina apačion, krypuodamas tai vienon, tai kiton pusėn statmena spirale.

Gricevecas žiūri į jį ir viskas ašku — nebėra vieno priešo. Jis nuolėjo pirmą!

Tuo pačiu metu iš kažkur atsiranda stambus, juodas nematytas lėktuvas. Jis dviejų sparnu, su prispausta prie šonu ratais ir labai staigiai sukinėjasi.

Gricevecas mato, kaip sužiba ugnis, lyg keturios baltos akys. Tiesiai iš juodojo lėktuvo į jį.

Drasusis naikintojas trumpai minūtei susidūžia. Ar tau viskas? Jie prasilenkia aki-

lakūnai — poliarininkai, arktikos žūreiviai ir gausingi spaudos atstovai. Pasitikusių tarpe Vyriausiosios Šiaurės Jūrų Kelio Valdžios viršininkas dvigubas Tarybų Sąjungos didvyris Panininas, jo pavadočiai Tarybų Sąjungos didvyriai Širšovas, Šavelevas, Fedarovas, Mazurukas, Vodopjanovas ir kt.

Lygiai 12 val. lėktuvo raitai palietė žemę. Simtas žmonių ansupo riedančią mašiną. Išlipančius poliarininkus karštai sveikina su sekmingu uždaviniu vykdymu, įteikia jiems elėbius gėlių.

Lėktuvo komandierius Čerevičnis, laikydamas rankose

savo dukterį, prie mikrofono Tarybų Sąjungos liaudžiai pasako:

„Štai mes grįžome į mūsų mylimą Tarybų Sąjungos sostinę Maskvą. Už mūsų pasiliko daug tūkstančių kilometrų, iškeliavę poliarinių jūrų ledais. Kur mūsų ekspedicija behuvo, mes visur jautėme galingos mūsų tėvynės susirūninimą, savosios liaudies dėmesį. Darba, kurį mes atlikome, gali ir yra pasirūvęs atlikti kiekvienas tarybinis žmogus, kiekvienas patriotas.“

Visuomet ir visur prieš mus stovėjo ikeniantis mylimo draugo Stalino paveikslas.

Maskvos ligi Vrangelio lėktuvas padarė per 15 dienų, nes buvo padarvta tyrinėjimų reikalais skridimų į šoną.

Kelionė atgal iš Vrangelio salos į Amdarmą atlikta rekordiniu laiku, mažiau kaip dvi su puse paros.

Atvežta tyrinėjimų medžiaga didelės svarbos. Anie ją pasisakė visa eilė Tarybų Sąjungos mokslininkų, patvirtindami, kad rezultatai, kuriuos atvežė Čerevičnis su draugais daug prisidės ateityje prie Tarybų Sąjungos mokslinių laimėjimų.

Č. Čibirka.

mirksniu, vienas pro kitą ir nuskrenda tolyn.

Kovojantieji išsibarstę visame danguje tarp 4000 — 2000 metrų aukščio, keliolikos kilometrų plote. Gricevecas, laisva minutę turėdamas, apsidairo. Tai gali būti apie 40 — 60 lėktuvų. Šokis mūsų metu erdvėje labai savotiškas. Ir jis primena, lyg čia būtų didžiulis vabzdžių spiečius.

Vienas bėdamas krinta. Juoda, tamsi juosta stovi danguje, lyg smailaliu pastatytas kardas. Jis taip toli, kad negalima pasakyti — savas ar svetimas.

Gricevecas apsidairo. Jam reikia priešo.

Ir štai jis yra. Kiek žemiau jis mato viena savą. O užpakalvie jo — vėl ta nepaprastą, juoda dvisparnį priešo lėktuvą su prietaisais prie šonų ratais, tarsi bėgimui rankomis.

Raudonasis bėga, juodasis persekioja. Gricevecas puola pašalbon.

Japonas iš toli pastebi, kad pašalba ateina. Jis staigiai parvirsta ant sparno ir su posūkiu, plačiu, greitu, galinčiu posūkiu baisiai staigiai plėšiasi į viršų.

Gricevecas dabar mato. Tai nepaprastas vienvietis, naikintuvas. Tai tikras oro šarvuotis, nes už piloto, kuris sėdi baltuose rūbuose po stikliniu dangčiu, yra dar keturkampis, su apskrita galvute, taip pat stiklinis, bokštelis. Iš tenai atsigrižta kulkosvaidis. Ir ne vienas, bet keli. Reiškia, šis daugiavietis naikintuvas gali šaudyti ne tik pirmyn, bet atgal ir į šonus.

Paimk, kad nori!

Gricevecas vėl gauna ugnies porciją. Juodasis, žiaurus lėktuvas apšaudo jį greta skridamas iš bokšto, o paskui vėl pabando užlipti užpakalin.

Gricevecas atitraukia. Akimirka pamatuoja priešą, o paskui staigiai pasileidžia į jį.

Tiesiai iš užpakaliol iš aukšto žemyn.

Pro pat jo galvą susikryžiuoja šilkinės uždegamųjų kulipkų uodegos. Mirtis čia pat, bet Griceveco ir pavojai nestabdo. Jis pralekia ir atsi-



Lėktuvai praskrenda pro Kauną per gegužės 1-ją.

Foto LLKJS

duria žemai, giliai, apačioje po uodega. O dabar per savo žuvėdros sparną jis pamato juodą, didelį milžiną, su raudonais skrituliais sparnuose viršuje.

Aukštyn į jį. Baisiai greit jis pakyla ir atsiduria prie japono oro šarvuočio pilvo. Net palinksta spausdamas kulkosvaidžius. Ugnis ir plienas trykšta priekin. Gricevecas pasikabinęs paslenka kelias sekundes priekin, lyg dantimis įsikabinęs į didžiulį kasinį.

Baigta!

Sušvinta ugnis. Juoda, didžiulė dėžė apsvėrčia ir što-paruoja. Pro atsmauktą dangtį iššoka japonas. Bet aiškiai matyti, kaip jis atsimuša į stabilizatorių. Lyg pakniumba ant jo briaunos. O paskui krinta rankomis ir kojomis maskatuodamas, lyg skudurinė lėlė.

— Užsimušė... Nepavyko iššokti — prašnabžda Gricevecas. — Tai jau du!

Jis vėl pakyla į viršų ir lyg sakalas apžiūri erdvę.

Ši diena gausi nepaprastumų

jaunam naikintojui. Jis sudreba, kai netoli savęs pamato dramatinį vaizdą...

Zabalujevo lėktuvas. O užpakalyje, jį vejasi priešas. Avio-pulko vado lėktuvas užsidega ir iššoka mirganti, plevėsuojanti ir greit besiplečianti ugnis juosta.

Ar jau viskas? Griceveco širdį suspaudžia gailestis dėl mylimo dalies vado lėktuvo. Jis metasi į tą pusę. Padėti degančiam lėktuvui jis jau negali.

Bet ne! Dar ne paskutinė korta išmesta.

Zabalujevas pakyla iš savo sėdynės. Aiškiai matyti, kaip jis odinėmis pirštinėmis apmantomis rankomis atsiremia į bortą, pasilenkia ir smunka į tuščią gelmę po savimi.

Vadas iššoko su parašiotu. Jis greit išsiskečia ir išsigelbėjęs lakūnas supasi po juo. Gricevecas suka ratą ir džiaugsmingom akim lydi. Vadas gyvas — puiku.

Tačiau iš kažkur puola japonas. Jis šaudo į kabantį po parašiotu. Šaudo į beginklį. Šaudo į tą, kuris negali save apginti.

Kaip liūtas Gricevecas puola priešą. Jis nuveia banditišką lėktuvą ir vėl sukasi aplink.

Dar ir dar kelis kartus avio-pulko vadas Zabalujevas buvo pultas priešų, ir Gricevecas stojo su jais į mūšį, ir nuvijo nuo parašiutininko.

Staigiai Gricevecas supranta siaubingą savo mylimo viršininko padėtį. Juk jis leidžia si į priešų teritoriją ir nors parašiusas išsileidžia, bet likimas turi atiduoti jį priešams.

Mūšis tesiaisi ir nukrypdo dar labiau į pietų rytus. Apačioje gulėjo lyvi, saulės išdeiginta stepė, apdengta maža, šurkščia žole. Parašiusas su kaban-

čiu po juo žmogumi atsitrenkė į stepę. Ir taip paliko.

Pasiryžimas, didelis sprendimas ir didvyrio veiksmas pastumia Gricevecą žemyn, kažkam nepaprasto.

Jis apsidairo. Paskui nuima gazą, daro staigius, greitus posūkius ir nueina į stepę. Toli, prieš užnugaryje, ant jo žemės.

Griceveco lėktuvas lygiai prisiliečia stepę ir nurieda. Sustoja netoli vado, kuris atbėga į čia.

— Draugas komandire? Ar sveiklas? — rėkia Gricevecas pro lėtai besisukantį propelerį.

Japonų lėktuvai ir čia viršuje.

Zabalujevo ir Griceveco akys susitinka. Vado meilė, savitarpinė lakūniška pašalba vieno kitam, kariška ištikimybė eskadros — visa, kas nugali asmeninio saugumo jausmą ir suteikia didvyrišką ir brolišką pašalba kovotojo kovotojui.

Vadas užšoka ant sparno, įsikabina į mašiną ir Gricevecas pastumia gazo rankutę.

Juodu vėl pakyla. Ir pasuka į savo pusę — japonų akvvaizdoje. Ar gali kas nuvalėti didelę, bendrą naikintojų draugystę?

✱

Gricevecas šiandien nešioja Tarybų Sąjungos didvyrio vardą, kaip ir daugelis jo draugų lakūnų, įgyjusių tą vardą nuožmiose, bet laimėtose kovose.

SEKANČIUOSE „LIAUDIES SPARNŲ“

numeriuose duosime apie kitus Tarybų Sąjungos lakūnus didvyrius.



Kauno sklandytojai 1-sios gegužės eisenoje.

Laiškas aviacijos būreliui

DĖL ATOSTOGINĖS VEIKLOS

Artinasi vasara. Neužilgo atsidarys mokyklos durys ir gaušus būrys moksleivių išsipils į miestus ir kaimus. Vasaros atostogose aviacijos būreliai sustabdydavo savo veikimą. Taip bent būdavo anksčiau. Dabar visai kitos sąlygos aviacijos būreliams. (Apie įmonių būrelius čia nekalbama, nes įmonės veikia ištisus metus ir čia iškelti reikalai įmonių būreliams beveik netaikomi). Aviacijos būrelis yra, nelyginant, Aero Klubo skyrius mokykloje. Vasarą, atsidaro tinkamiausios sąlygos būrelio aviaciniam veikimui. Sklandymas, lauko modeliai ir t. t. Geriausi rezultatai pasiekiami tik vasarą. Todėl mes negalim sustabdyti aviacijos būrelio veikimo. Tiesa, tam tikra dalis narių vasaros atostogoms išvyks į kaimą, tačiau būrelio veikimas tuo nelabai susitrukdys, o išvykstantiems į kaimą galima duoti tam tikrą planą, apie kurį pakalbėsime vėliau.

Paprastai mokyklos patalpos vasarą neuždaromos ir iš anksto pasirūpinus leidimu galima daryti susirinkimus. Daug susirinkimų gal ir nevertėtų šaukti, bet tik esant svarbiems reikalams. Galima kolektyviai statyti lauko modelius. To rezultate suruošti modelių rungtynes. Rengti iškylas į aerodromus, suteikti galimybę pasiskraidyti ir pan. Vienu žodžiu veikimą galima padaryti labai aktyvų.

Reikia tik gero noro ir pasiryžimo, o aviacinis darbas nenueis niekais.

Dabar kiek apie išvykstančius į kaimą. Narys, jei yra modelistas ar aplamai nusimanąs apie aviomodelizmą ar aviaciją, gali padaryti didelę aviacinę propagandą. Prie vietos valkomų ar pirminių organiza-

cijų yra puiki dirva pasireikšti aviomodelizme ir pan. Atsigabentas ir pademonstruotas aviomodelis sukels didelį susidomėjimą aviacija. Juk darbo žmonės taip pat domisi aviacija, tik kol kas, trūkstant reikiamo kadrų, sunku plačias mases supažindinti su aviacija. Atostogaujantieji aviacijos būrelio nariai turi, šia linkme, žengti pirmuosius žingsnius.

Kas gali būti gražesnio, kilnesnio pasidalinant savo žiniomis su, toje srityje nenusimanančiu, darbo žmogumi. Senieji gal ir mažiau įdomaujasi aviacija, tačiau prisiminkime jaunimą. Kas daugiau domėjosi oro sportu, ar pakykęs gimnazistas ar kaimo darbo jaunuolis? Miestelių moksleivis greičiau iš „fasono“ įdomaujasi aviacija (žinoma, to taikyti visiems negalima), o kaimo jaunuolis iš visos širdies veržiasi į erdves. Darbo liaudies jaunimas yra tas, kuris užima senųjų lakūnų vietą. Pūslėta ranka su džiaugsmu spaus vairolazdę ir didžiulius žmogaus galia, žmogaus, užkariavusio beribes erdves. Pažiūrėkime, kiek dabar yra įsteigta sklandymo kursų, sklandymo mokyklų, kiek dar bus įsteigta, tačiau tas galės patenkinti tik visiškai mažą dalį norinčių į jas patekti. Išvada aiški. Darbo jaunimas veržiasi į aviaciją, tik jokių būdu ir prie geriausių norų, negalima jų patenkinti. Dabar prasidėjusio aviacinio sąjūdžio jau niekas nesugėbės panaikinti ir sustabdyti. Mūsų pareiga tik jį palaikyti ir plėsti.

Pirmiausia galime pradėti nuo aitvaro statybos, pereinant prie nesudėtingos konstrukcijos lauko modelių. Nepažailėkime kantrybės, visą statybą nuodugniai išaiškinkime. Be to galima paskaityti nesudėtingų aviacijos pažinimo paskaitų. Aviacinei propagandai labai

daug patarnaus ir aviaciniai mitingai. Reikia suruošti „L. Sparnų“ platinimo talką. Rezultatai būtų nuostabūs.

Atrodo, kad prieš išsiskiriant atostogų būrelio valdyba turėtų, kiekvienam pagal jo išsilavinimą ir sugebėjimą, duoti vasaros veikimo planą. Susirinkus, po atostogų, kiekvienas

širdin tą aviacinę liepsnelę, kuri neužgestamai degtų per kartų kartas! Darbo liaudis bus jums dėkinga. Siekim to, kad kiekvienoje kaimo pirkioje būtų bent vienas asmuo nusimanąs apie aviacijos pradmenis. Kiekvienus namus turi lankyti aviacinis laikraštis „Liaudies Sparnai“. Jo kaina nebrangi, įga-



Kauno II vid. m-l-os avio būrelis pastatė didžiulį sklandytuvo modelį, su kuriuo dalyvavo Gegužės Pirmosios eitynėse.

gavęs uždavinį, turėtų padaryti ataskaitinį pranešimą, iš kurio būtų matyti nuveiktas darbas. Tokius aviacijos pionierius galima būtų šiokiu ar tokiu būdu pagerbti. Prie to prisidėtų ir C. Aero Klubas.

Tad aviacijos būreliai, **ne nutraukit vasarą veiklos!** Gi, įsilieję į kaimus aviacijos pionieriai įnešit darbo žmogaus

liną kiekvieną, kad ir nepasiturtint, užsiprenumeruoti. Mes to turim pasiekti ir pasieksim! **Tenebūna nei vieno aviacijos būrelio nario, kuris šiuo ar tuo, vasaros metu, neprisidėtų prie aviacinės propagandos.**

Tarybų šalyje, darbo žmogui juk kelias į erdves platus!

A. Astašaitis

VIII vid. mok. moksl.

Modelistai, ruoškitės vasarai!

Ateina pavasaris. Saulutė vis dažniau pro debesų skraistę parodo savo linksną veidą žadėdama modelistams daug gražių dienų. Reikėtų pagalvoti kokius modelius statysime. Ne visos dienos yra vienodai ramios: kartais viskas apimsta, pasidaro tylu, tylu, kartais pakyla vėjas, kuris gazdina tik neprityrusius modelistus, o kartais stiprūs termikai kelia nuo žemės popierius skiautelius. Todėl norint pasiekti gerų rezultatų, prieš konstruojant modelį reikia pagalvoti kokiose oro sąlygose manoma jis leisti.

Visiškai oras apimsta dažniausiai pavakariais. Tada jokių keliamų srovių nėra, o jei ir yra, tai labai silpnos. Toks oras tinka startuoti mikromodeliams. Kadangi ore modelio nevaržo sienos, tai patartina statyti kuo didesnius, maždaug 50 mm sparnų ilgio. Tokiame ore gerai atreguliuotu mikromodeliu galima lengvai pasiekti 4 — 5 minučių skridimo. Kadangi paskutinių varžybų duomenys rodo didelę jaunųjų mikromodelistų pažangą, reikia ti-

kėtis, kad šis laikas, pasiektas vieno modelizmo instruktoriaus, bus lengvai pasiektas.

Nesant Lietuvoje didelio kiekio balzos, reikalingos mikromodelių statybai, (balza—minkštas šiltųjų kraštų balų medis, turįs tą ypatybę, kad yra labai lengvas) ramiame ore gerų rezultatų galima pasiekti modeliais su gumos varikliu. Toki modeliai turi būti labai lengvi, mažo apkrovimo, dėl kurių nedidelio greičio ypatingo dėmesio į jų formą neapsimoka kreipti.

Esant vėjuotai dienai, geriausia startuoti sklandytuvo modelius. Šie privalo būti jau gerų aerodinaminių savybių, būtent, turi turėti kuo artimesnę lašo formai išvaizdą, be jokių nereikalingų išsikišimų. Labai svarbu, kad jie turėtų gerą skersinį pastovumą, kuris gaunamas suteikiant sparnams reikiamą V formą. Tokio modelio apkrovimas neturi būti mažas, maždaug 15 — 25 g. i dm², kad jis ore nebūtų svaidomas kaip plunksna. Tinkamiausias šiems modeliams star-



Artilerijos paradas Raudonojoje Aikštėje.

Meteorologija ir sklandymas

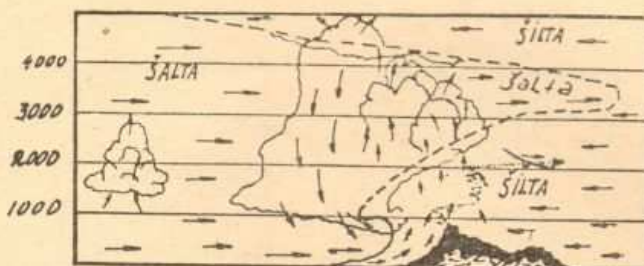
(Tęsa).

Pirmajame braižinyje matome šiek tiek kitokį audros fronto pavaizdavimą. Oro sluoksnių išilimas prie žemės, atšalimas aukštumoje, tarpiniams oro sluoksniams ir suteikia tą nepastovumą. Prie žemės besiveržias priekinis šaltas oras veikia atpalaiduojančiai, ir todėl audros fronto priekyje gaunasi stiprūs pastovūs terminiai antvėjai.

Esant nepastoviam temperatūros susisluoksniavimui, įmanoma terminius skridimus įvykdyti ir tokiomis dienomis, kai kamuolinių debesų nėra.

Oro masės nepastovumo energija pavaizduojama antroje braiž. Prie įvairių kamuolinių debesų rūšių, matome dvi laužytas linijas, kurių tarpas užtušotas. Visa užtušuota dalis vadinama emagrama. Kairioji emagramos linija rodo kaip kinta ramaus oro temperatūra aukščiui didėjant, o dešinioji — kaip kinta kylančios oro dalelės temperatūra. Šitos kyl. oro dalelės iš pradžių būna sausos, po kondensacijos virsta drėgnomis. Nuo nepastovumo energijos dydžio pareina ir vertikalų judesių greičiai. a) pav. vaizduojama kokia yra nepast. energ. esant saulės, arba įspinduliavimo termikams. Susidaro gražaus oro kamuoliniai debesys (vėliausiam priešpietyje arba pirmomis popiečio valandomis). b) Vėjo termikai dėl drėgnų, nepastovių oro masių. Susidaro kamuolinių debesų gatvės, c) aukštųjų termikai — dėl atšalimo aukštumoje. Nepriklauso nuo metų ir dienos laiko. Pasireiškia aukštais kamuoliniais debesimis

(Alto cumulus), d) okeanų termikai, — vandens temperatūra didesnė už oro temperatūrą. Kamuolinių debesų gatvės. Esti dažniausiai naktį ir ryte.



Audros frontas praeina pro kalnus.

Esant saulės termikams, antvėjų ir nuovėjų sritys išsidėsto neteisingai, pereina nuo tereno spalvingumo ir atspalaidavimo galimybės.

Jei prie saulės termikų susidaro debesys, tai jie išsidėsto taip pat netaisyklingai. Tokių terminų skridimų barogramose matyti įvairaus stiprumo srovė ir dideli aukščių svyravimai.

Esant geriems saulės termikams, ne retai susidaro ir vakaro termikai. Vakare, dėl žemės atvėsimo, prie žemės paviršiaus oras atvėsta ir tampa pastoviu. Gi labai dažnai, virš 1000 m. aukščio oras būna jau nepastovus. Todėl nepastovumo energijos pasikeitimas į vertikalias sroves negali įvykti lygumose, kaip dienos metu, dėl apatinių oro sluoksnių pastovumo. Gi kalnyuose atspalaidavimas labai gerai gali įvykti orografiniu būdu. Atitekančias oras priverstinu būdu iškeliama, jis pasiekia nepastovių oro sluoksnį ir ten tereikia tik impulso, kad susidarytų kylančios srovės. Todėl vaka-

ro termikai ir tegali būti naudojami kalnyuose. Bet labai retais atvejais aukštumoje gali įvykti turbulentinis atspalaidavimas, įvykus staigiam šuoliui vėjo greityje.

Savotiškai veikia į terminus pasikeičiantis dienos vėjas. Prie vandenynų dažnai esti, kad prieš pietus pučia žemyno vėjas iš krašto vidaus. Apie vidurdienį ar pirmomis popiečio valandomis ima pūsti vėjas nuo vandenyno. Pučiant žemyno vėjui, esti saulės termikai, nes apatiniai oro sluoksniai perkaitinami ir tuo darosi nepastovūs. Papūtus jūros vėjui, termikai labai greitai miršta. Tas gaudavosi dėl to.

Pučiant žemyno vėjui saulei kaitinant, kaip paprastai oras būdavo nepastovus ir susidarydavo saulės termikai. Papūtus vėjui iš jūros, jis atnešdavo su savimi šaltesnių oro masių, kurios vid. iki 500 m. aukščio orą atšaldydavo ir tuo jį darydavo pastovų. Gi aukštumoje, 1000 — 1500 mtr. aukštyje oras yra nepastovus ir ten gali susidaryti terminiai antvėjai. Taigi jūrų pakraš-

debesų (altocumulus) padas. Ten rasta antvėjų, kurių pilnai pakaktų laikyti sklandytuvui, nes jie siekia 2 — 2,5 m/sek. greitį.

Tyrinėjimais pradėta daryti žiemos ir nakties metu, kaip tik esant panašioms sąlygoms. Kaip ištirta, dažniausiai aukštumoje esti bangų antvėjai.

Seniau buvo manoma, kad bangų antvėjai gali susidaryti tik prie kalnų, kai vėjas prisitaiko kalno formai, kitose jo pusėje atsimuša į žemę, vėl kyla ir taip gaunasi banga. Tada susidaro specifiniai debesys kaip Moatzgott, Halniak, Helm-Bar. Bet šitos stovinčios bangos kalnyuose susidaro retai, 8 — 10 kartų vidutiniškai per metus. Antrą bangų rūšį sudaro laisvos atmosferos bangos (laisvos bangos). Šitos bangos pareina nuo inversijų ir gali susidaryti virš visiškai lygių vietų. Tyrinėjimais ištirta, kad tų bangų kylanti srovė siekia 1 — 2,5 m/sek. greitį. Tokio stiprumo kylanti srovė pilnai gali būti naudojama skriejimui. Sklandymui jas gera naudoti ir todėl, kad jos dažnai susidaro. Šioms bangoms susidaryti reikia dviejų sąlygų: inversijos ir šuolio vėjo greityje. Bangos vidutinė amplituda esti 400 mtr., ilgiai 8 — 30 km., vidutiniškai 17 km.

Taip pat, kai dideliuose aukščiuose esti atvėsimas, tuo pat žemesniuose išilimas, priešpriešės temperatūrų bangos gali sukelti specialios rūšies termiką (bangų termiką).

Patirta, kad iki 2000 m. aukščio bangos dažnai susidaro. Pritaikius gerų davių sklandytuvą ir skrendant

tas yra siūlinis. Tokiu modeliu galima pasiekti gerą laiką, o ypačingai didelį atstumą.

Pučiant vėjui į šlaitą gaunasi kylanti srovė, vadinamoji antvėju. Antvėji galima gerai išnaudoti vadinamais šlaito modeliais. Jų ypatybės yra šios: gera pračiuožiamoji forma, didelis išilginis ir krypties pastovumas, apkrovimas maždaug nuo 20 iki 30 g. dm². Krypties pastovumui padidinti yra daromas kiek didesnis posūkio varas. Startuojama modelį pakreipus prieš vėją išilgai šlaito, vad. skersą.

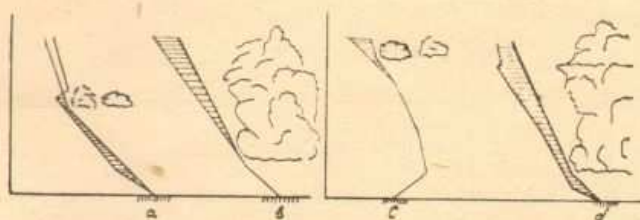
Kai diena yra saulėta ir įkaita žemė; susidaro kylančios srovės, vadinamos termikais, ir lygiosiose vietose. Tokiam orui tinka gerų aerodinaminių savybių sklandytuvų modeliai, turį gerą prailgėjimą, apkrovimą maždaug 15 — 20 g. i

dm². Toks modelis siūliniu startu iškeliama į 50 — 70 m. aukštį ir patekęs į termiką gali pakilti dar aukščiau, o kartais ir iš akių pranykti. Tokius modelius geriausia išrengti taip, kad sklęstų ralais.

Panašiam ore gerą laiką galima pasiekti ir motoriniais gumos variklio modeliais. Jie privalo turėti taip pat geras aerodinamines linijas, nes jų skridimas remiasi ne motoro veikimu, bet iš tam tikro motoro pagalba pasiektu aukščio sklendimu. (1939 m. per Pabaltijo varžybas Elilisa pasiekė 10 min. skridimo). Kad sumažintus pasipriešinimą, tokiems modeliams propeleris daromas suglaudžiamomis mentėmis.

Tad, trumpai padarę bendrus apmatus, į darbą!

Mod. instr. J. S.



a) saulės t., b) vėjo, c) aukštumų, d) okeano.

čiuose, kur per dieną vėjo kryptis keičiasi, dėl šitos priežasties terminio skridimo galimūmams labai riboti.

Kaip minėjome, terminis nepastovumas gali susidaryti ne tik dėl žemės įkaitinimo, bet ir dėl viršutinių oro sluoksnių staigios atvėsimo. Tada susidaro sąlygos aukščio skriejimams. Tokie skriejimai praktiškai pradėti nuo 1934 metų.

Šita buvo tyrinėjama ir lėktuvais pakilus į didesnius aukščius. Vieną dieną, anksti ryte lėktuvas pakilo į 5000 m. aukštį. Tokiame aukštyje ir buvo aukštųjų kam.

specialia taktika, bus galima išnaudoti tuos didelius inversijų laukus, kuriuose kyla laisvos atmosferos bangos. Tokiu būdu sklandymui bus galima panaudoti daug tokių dienų, kurios iki šiol sklandytojams buvo be reikšmės.

Ypač sklandymo rezultatai pašoko į priekį, kai pažinta vadinamieji vėjo termikai. Aukščiau minėtose sąlygose antvėjų ir nuovėjų sritys pasidalindavo netaisyklingai.

Esant „vėjo termikams“ antvėjai išsidėsto taisyklingai. Tokiais atvejais esti ore taip pat didelis nepastova-

Naikintuvai puola bombonešius

Šių dienų kare, ginantis bombonešiams nuo naikintuvų, ar pastariesiems juos puolant, didelę reikšmę turi naikintuvo judumas laike posukių. Bombonešių uždavinys yra visuomet kuo tiesiausiai prieiti prie taikinio. Gi naikintojai kaip tik stengiasi šią tiesiąją prieš laiką nukirsti, t. y. bombonešį numušti ar išstumti iš jo skridimo krypties. Užpildamas bombonešį naikintojas dažniausiai puola iš užpakalio, panašiai jo skridimo kryptčiai, nes tokiu atveju įmanoma ilgiau i greitai skrendantį bombonešį taikyti ir šaudyti. Tokia naikintojo ataka apima tris etapus:

1. Šaudymas nuo švūio distancijos iki visai prie bombonešio priartėjant, t. y. puolimas iš apačios viršun, priskrendant šiek tiek smingant.

2. Pasisukimas nuo bombonešio 90° kampu, puolimo efektas baigtas, bombonešis puolant ir dabar pagal jėgas ginasi. Aukščio ėmimas su posukiu užimti naujai puolimo pozicijai.

3. Vijimasis tuo tarpu priekin praskridusio bombonešio iki šaudymo atstumo.

Prileidžiant, kad po kelių atakų, pav. po 3-jų bombonešis yra numuštas, galima nu-

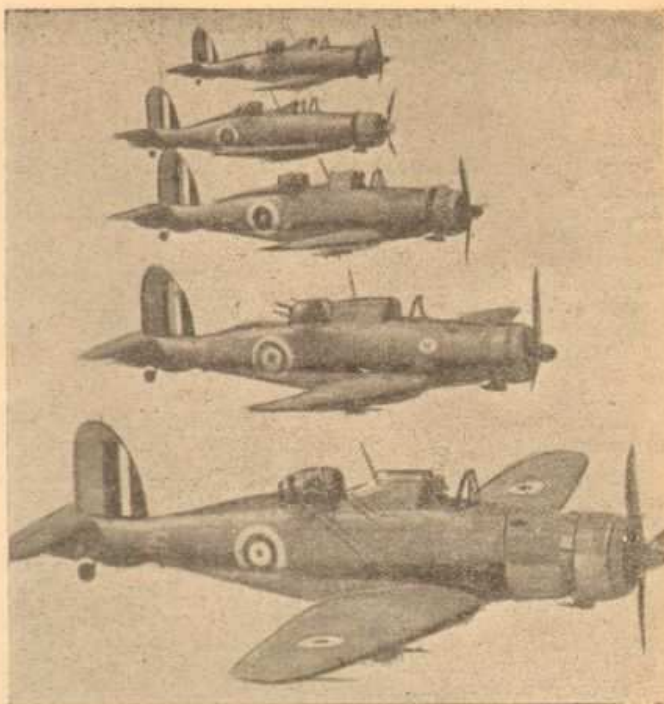
statyti kiek per tą laiką, nuo puolimo pradžios iki numušimo jis dar priartės prie taikinio. Vienu atveju imame, kad bombonešis skrenda 400 km/val. greičiu, antruoju, kad 500 km/val. greičiu, kaip daugumas šių dienų greitųjų bombonešių. Lengvesniam palyginimui imame, kad naikintuvas laike vijimosi yra abiem atvejais 100 km/val. greitesnis už bombonešį.

Turint omenyje, kad prie tokių greičių naikintojai tegali posukius daryti tik dideliu spinduliu todėl ir gauname laikus, kurie reikalingi padaryti pusei rato.

Posukio Laikas—
diametras pusei rato
500 km/val. 350 m. 10 sek.
600 km/val. 800 mtr. 12 sek.

Paėmus šituos davinis sudarytas ir braižinėlis kur pavaiduota visa to eiga.

Pirmoji linija rodo kaip greitai prie šiandieninių kovos sąlygų stumiasi bombonešio ir naikintuvo kovos laukas priekin. Lėtesnis bombonešis, jei jis bus numuštas trečios atakos metu, per tą laiką suspės nukristi dar 9 km. priekin. Greitesni gi laike trijų atakų suspės net 13 km. atstumu priartėti prie taikinio.



Modernus dvivietis jūrų anglių naikintuvas „Blackburn Rock“.

Didelę reikšmę čia vaidina ir naikintojo praradimas laiko ir negalėjimas šaudyti į bombonešį laike posukio. Gi naikintojo greičiu augant pertrauka nuo vienos atakos iki kitos vis didės.

Dėl to Anglijoje dabar ir gimė nauji naikintuvų tipai. Be būtino greitumo, jie yra dviviečiai, o žvalgas sėdi judamame bokšte galėdamas šaudyti iš 4-rių, kartu sujungtų kulkosvaidžių. Tai paskirčiai ir pastatyti naujieji dviviečiai anglių naikintuvai, kaip „Boulton Paul — Defiant“, kuris savo ginklavimu stipriausias naikintuvas pasaulyje ir „Blackburn — Rock“ — laivyno dvivietis naikintojas, išsivystęs iš „Blackburn — Skua“.

Šitie naikintuvai gali apšaudyti bombonešius iš nelauktų padėčių ir laike posukių —

naujai puolimo padėčiai užimti.

Todėl ir šiandien dviviečiai naikintuvai yra aiškai geresni už vienviečius tuo, kad jais įmanoma numušti bombonešį per trumpesnę laiką atakų, tuo neleidžiant jam daug priartėti prie taikinio.

V. D.

NAUJI LĖKTUVAI IR NAUJI MOTORAI.

Antrasis imperialistinis karas aviaciją priverčia vis tapti galingesne — greičiau skristi ir turėti didesnę kaudamąją jėgą. Greitis priklauso nuo motorų galingumo. Ir Anglija ir Vokietija jau pagaminę naujų, galingesnių motorų ir lėktuvų. Apie juos tuo tarpu žinoma štai kas.

Anglai turi šiuos naujus motorus:

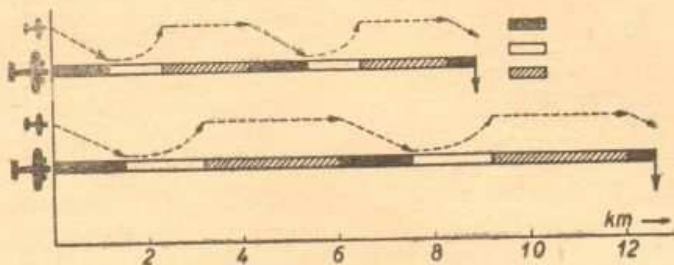
Bristol dviguba žvaigždė, 18 cilindrių, oru aušinamas 2000 AJ. Skysčiai vėsinami Griffin (12 cilindrių) 1600 AJ. Vulture (24 cilindrių) — 2000 AJ, Sabre (24 cilindrių) 2000 AJ.

Vokiečiai turi skysčiais aušinamus Daimler Benz (12 cilind.) 1500 — 1700 AJ, Daimler Benz (24 cilindrių) 2000 AJ ir žvaigždinį 18 cilindrių, oru aušinamą 1500 AJ.

Iš naujų vienviečių naikintuvų anglai pastatė Hawker Tornado su 2000 AJ motoru, apginkluotą 8 kulkosvaidžiais ir 3 patrankomis. Pagamino sumažintą Spitfair su 1600 AJ motoru.

Vokiečiai pastatė Me 115 (sumažintas naikintuvas Me 109) su 1600 AJ motoru ir Foke Vulf 198 tipą, dviejų liemenių su stumiančiu 1600 AJ propeleriu. Lėktuvas ginkluotas 4 kulkosvaidžiais ir 1 patranka.

— n —



Praskrendamas atstumas, kurį nuskrenda bombonešis laike trijų naikintuvo atakų.

mas, atsipalaiduojančių oro burbulų ašys būna nukreiptos lygiagrečiai vėjo kryptčiai dėl ko ir susidaro debesų gatvės. Tyrinėjant rasta, kad jos gyvuoja visiškai nepriklausomai nuo žemės paviršiaus. Barogramos, skrendant po debesų gatvėmis, gaunamos kitokios nei saulės termikuose. Čia esti maži aukščio svyravimai. Debesų gatvės tęsiasi nuo horizonto iki horizonto ir siekia iki 75 km. ilgio. Reiškia tokį atstumą galima nukristi tiesiai, be spiralų. Vėjo termikai susidaro tada kai drėgnos šiltos, tropiškos oro masės iš Atlanto vandenyno pro Azorų salas atkeliauja Europon. Oro masės iš tenai atsineša šiluminės energijos, kurios pas mus atsipalaiduoja stipriais ter-

mikais. Todėl puikiausios terminiam skridimui sąlygos esti: šiaurės Amerikoje, pietų ir rytų Azijos pajūriuose, Indijoje, Kinijoje. Tose sąlyse vasaros metu drėgnos šiltos tropiškos oro masės atkeliauja labai dažnai, pas mus gi, tik kelis kartus per metus.

Taip pat okeano termikai sudaro nepaprastą ilgumo kamuolinių debesų gatves. Todėl virš tropiškų vandenynų dalių, terminiai skridimai taip pat įmanomi.

Virš vandens šiltesnių viršutinių sluoksnių, t. y. apatiniam oro sluoksnyje, gavus nepastovų temperatūros kilimą, kai vandens temperatūra esti aukštesnė už oro, gaunasi gražiausios debesų gatvės.

Praktiškai sklandymui dau-

giausiai naudojami saulės ir vėjo termikai. Nakties, okeano, aukštumų termikai dar yra vystimosi stadijoje ir jais nuostabių rezultatų nepasiekta. Be abejo, sklandymui žengiant tokiu keliu, koku jis dabar ejo, ateis laikas kada sklandytojai skries naktį, žiemą ir virš vandenynų. Viskas, kas galima sklandyme pasiekti pareina nuo trijų sąlygų:

1. Sklandytuvų tobulumo.
2. Sklandytojų įsiskraidymo.
3. Meteorologinių atmosferos tyrinėjimų.

Visos jos kartu sparčiai žengia priekin, kas šiandien matyti iš sklandytojų, sklandytuvų rezultatų, palyginus juos su senaisiais.

Lak. Vyt. Dovydaitis.

Priešlėktuvinė-priešcheminė apsauga

Rašo lak. Jurgis Draugelis

(Tęsinys)

Sujungimui koštuvo su gofruota (sujungiamąja) žarna, reikia lygiai uždėti (užsukti) graištuvotą žarnos veržlę (9 b.—2 p.), ant koštuvo dėžutės viršutinio skylės iškyšulio ir laikant koštuvą kaire ranka dešiniąja ranka prisukti veržlę iki kiek galima. Prisukti reikia taip, kad kaukės stiklai i(akiniai) būtų atkreipti į vieną koštuvo pusę. Patikrinimui reikia pakelti dėžutę (koštuvą) dugnu aukštytyn taip, kad kaukė laisvai kabotų žemyn.

Naujos dujokaukės iš vidaus būna išbarstytos talka (pudra) kuri saugoja gumą nuo susigulėjimo. Surenkant naują dujokaukę būtinai reikia jos vidų atsargiai iššluostyti švariu skudurėliu arba vata, nes neišvalius, talka gali patekti į akis ir jas erzinti. Jei dujokaukę jau buvo varlotą, reikia išaiškinti ar ji buvo dezinfekuota po to.

Vidaus kaukės dezinfekavimas bei vožtuvų kameros išvalymas atliekamas vata, sumirkyta denaturato spirite. Išsirenkant dujokaukę reikia žiūrėti, kad jos kaukės ar pošalmio dydis atitiktų galvos didumui. Kaukės dydis — nurodytas ant pačio pošalmio (jei yra Markės T-5), o Tė — nurodyta ant viršutinės juostelės.

Sužinoti kokio didumo reikalinga kaukė ar pošalmis reikia išmatuoti savo galvą santimetrine juoste. Matuojama du dydžiai (pav. 5 nr.). 1) aplink galvą ir veidą.



Pav. 5. Galvos matavimai: a) pirmasis b) antrasis.

imant pabarzdę ir aukščiausią viršugalvio tašką, ir 2) per kaktą imant iki ausų skylių. Gauti skaičiai sudedami ir jeigu suma šių skaičių yra 95 cm. ar kiek mažiau, tai kaukės reikia pirmo ūgio; jei suma yra nuo 95,5 iki 103,5 cm., tai reikia antro ūgio; ir nuo 104 cm. — trečio ūgio. Jeigu dujokaukę turi ne kaukę o pošalmį, tai pirmo ūgio imama esant 95 cm.; antro — 95,5 iki 99 cm.; trečio nuo 99,5 — iki 103,5 cm. ir ketvirto nuo 104 cm. Išrinkus atitinkamo dydžio kaukę, reikia gerai ją pritaikyti veidui ir galvos formai reguliuojant šiam reikalui esamas juostelės. Kaukė privalo visiškai gerai prigulti prie veido ir galvos, bet neturi kur nors spausti. Jeigu išsirinktą kaukę pagal išmatuotą galvos dydį nepasiseka gerai pritaikinti, tai reikia imti kito išmatavimo didesnio ar mažesnio ūgio. Ar išsirinkta ir pritaikinta kaukė tikrai yra gerai prigulus t. y. ar teisingai pritaikinta veidui ir galvai, geriausia yra patikrinti apnuodytoje kameroje.

Prieš naudojantis — kaukės stiklus reikia gerai nuvalyti ir patepti „pašėliu“ kaip buvo anksčiau minėta. Pagaliau reikia prisitaikinti sau dujokaukės krepšio nešiojimo diržą jį išleidžiant ar sutraukiant taip, kad būtų patogus dujokaukę nešiotis.

Dujokaukės saugojimas (užlaikymas).

Dujokaukę reikalinga labai rūpestingos priežiūros. Tinkamai ją užlaikant, apsaugosim jos saugojamąsias priešnuodijančias savybes. Nors ir mažam sugedimui esant, dujokaukę bus netinkama vartojimui ir nuo apnuodijimo neapsaugos.

Dujokaukę naudojantis, ir visuomet, reikia atsiminti, kad ji bijo daužymų bei didesnių sukrėtimų. Negalima du-

jokaukę mėtyti, trankyti, nes lengva sumušti akinų stiklus, sugadinti — sukrėsti koštuvo sudėtį, kur nors nepastebimai pradurti, subraižyti ir t. t.

Dujokaukę bijo didesnio karščio. Negalima vasarą jos vėdinti lauke saulės kaitroje, nelaikyti jos arti pečiaus (ne arčiau 1 m.) ar karšto vandens pravedimo vamzdžių ir pan., nes nuo didesnio karščio genda guminės dalys. Aukštesnei temperatūrai veikiant, guma nustoja elastingumo, darosi trapi ir prie staigesių sulenkimų gali lūžti (trūkti).

Dujokaukę negalima laikyti ir žemoje temperatūroje, pav. žiemos metu nekūrenamam sandėlyje, nes tai gumai kenkia. Ryškus temperatūros keitimasis atsiliepia ir į koštuvo sudėtį. Jo apsaugojamoji galia nuo nuodijančių medžiagų mažėja.

Tinkamiausia dujokaukei laikyti temperatūra yra nuo +5° iki +15°. Sandėlio, kur laikoma dujokaukės, temperatūrą reikia stengtis išlaikyti nuo 0° iki +15° ir jokių būdu nedidesnę +25°.

Ypač neigiamai į dujokaukę veikia drėgmė. Nuo drėgmės rūdija koštuvo dėžutė ir kitos dujokaukės metalinės dalys, guma nustoja savo gero elastingumo, sujungiamoji žarna apsitraukia pelėsiais. Nuo drėgmės taip pat genda ir koštuvo sudėtis — pasunkėja kvėpavimas nes supleksta, susiklijuoja chemikalai. Todėl negalima dujokaukę laikyti drėgnuose, nevėdinamuose, priplėkusiuose sandėliuose ir kitose drėgnose vietose.

Jeigu su dujokauke tenka būti ore lyjant, ją dėvinti, ar nešant, tai po to reikia išimti iš krepšio, gerai iššluostyti ir išvėdinti. Dujokaukės nešiojimo krepšį išdžiovinti atskirai (jam nekenkia nei saulė nei karštis). Kiekvieną kartą kai dujokaukę naudojamosi, reikia gerai išvalyti kaudės vidų, trišakius, vožtuvų kamerą, kur kvėpuojant prisirenka drėgmės. Tai galima atlikti gabalėliu vatos ar švelniu skudurėliu. Draudžiama dujokaukę laikyti arti lengvai (degančių) garuojančių skysčių kaip benzinas, žibalas, nes jų garai kenkia dujokaukės koštuvui. Lygiai taip pat dujokaukę negalima laikyti sandėlyje kartu su degazavimo medžiagomis, kaip pav. chlorkalkės. Iš jų garuoja chloras, nuo ko po ilgesnio laiko koštuvai irgi genda — jis prisisotina dujokauke nesinaudojant, nuo ko mažėja jos dėvėjimo laikas.

Kaip buvo minėta, koštuvą dėvinti jį saugoti nuo didesnių smūgių. Į dujokaukę nešiojimo krepšį negalima dėti pašalinių daiktų kartu su dujokauke, nes lengva sugadinti kaukę ar jos kvėpuojamuosius koštuvus. Ypatingai reikia saugoti vožtuvus nuo subraižymo ir užsiteršimo.

Užsiteršus iškvėpiamajam vožtuvui, jis pilnai neužsidarys (neužsičiaups) ir orą įkvėpiant įtrauksime užnuodyto oro, nes įkvėpiamas oras eis ne vien per koštuvą, pro įkvėpiamą vožtuvą, bet ir per iškvėpiamą vožtuvą.

Taigi matom, kad dujokaukę yra jautrus daiktas ir norint, kad ji pilnai atliktų savo paskirtį, reikia gerai ją užlaikyti.

Išvairšinis dujokaukės apžiūrėjimas ir patikrinimas.

Dujokaukę reikia laiku nuo laiko peržiūrėti — patikrinti, kad nuolat būtų žinoma jos stovis. Ją reikia apžiūrėti prieš kiekvieną naudojimą, o esant įvestai greičiausiai padėčiai — prieš kiekvieną išėjimą iš namų. Be to, 1 — 2 kartus per metus ją reikia duoti apžiūrėti į specialias dirbtuves patikrinti koštuvo sudėtį, t. y. patikrinti koštuvo apsaugojamąjį pajėgumą.

Patikrinti kaukės iškvėpimo vožtuvus reikia sekančiai. Užsidėjus dujokaukę, kaip reikia naudojimui, suspausti gerai pirštais sujungiamąją žarną prie trišakio (arti kaukės) ir daryti stiprų įkvėpimą; jei oras neįsiskvėps, reiškia iškvėpiamasis vožtuvas tvarkoje.

Apžiūrint kaukę reikia paėmus abiem rankomis ištempti ir apžiūrėti ar nėra įdrėskimų, ar tvarkoje stiklai (akiniai) ir patempus apžiūrėti prieš šviesą ar nesimato skylių.

Tikrinant sujungiamąją žarną — ji suspaudžiama pirštais prie koštuvo dėžutės ir daroma įkvėpimas. Jei ji tvarkoje (taip pat tvarkoje ir kaukė ir vožtuvų kamera), tai oras neturi praeiti įkvėpiant. Be to apžiūrima ar ji sveika, ar gerai susijungia su koštuvu ir kauke ir t. t.

Tikrinant dujokaukės koštuvą, reikia atsukti dėžutę nuo sujungiamosios žarnos, gerai užspausti dugną ir paėmus burnon viršutinį kaklelį kvėpuoti; jei dėžutė nesu-

gedus, tai kvėpuoti bus negalima (nei iškvėpti nei įkvėpti negalima).

Bendrai kostuvo germetriškumas ir ypač dujokaukės „TC“, gali būti gerai patikrintas tik prižiūrint išoriniai ir išbandžius apnuod. ore. Bet jei dažai niekur nenutrinti, nėra įmušimų ir t. t. galima tikėti, kad viskas tvarkoje.

Taip pat reikia apžiūrėti ar tvarkoje nešiojimo krepšys.

Dujokaukės nešiojimas, užsidėjimas ir nuėmimas.

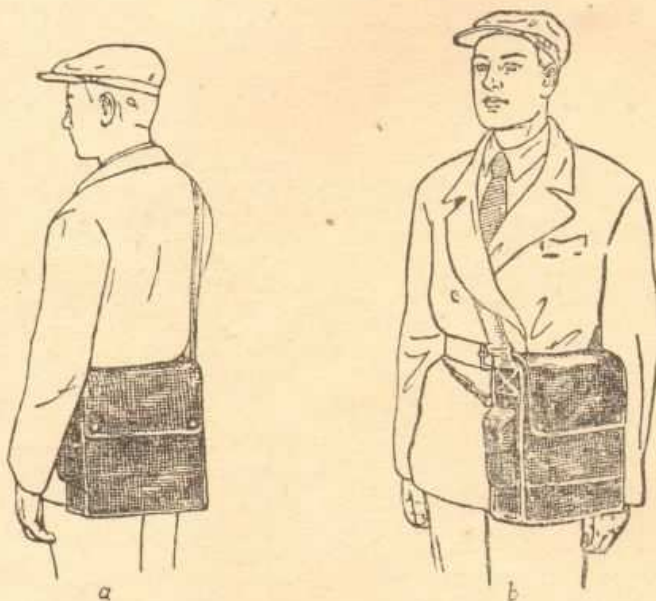
Dujokaukės nešiojimo padėtys yra trys:

1) „Žygio“ — nuo momento kada įvedama grėsianti padėtis, bet oro priešas dar nepasirodė;

2) „Parengties“ — oro puolimo metu (paskelbus oro pavoju);

3) „Kovos“ — kada priešas naudoja nuodingas medžiagas (cheminį pavoju pagarsinus).

Karo metu, ar įvedus grėsiančią padėtį, išeinant iš namų dujokaukę reikia visada turėti prie savęs. Nešiojantis dujokaukę žygio padėtyje, perpetinį diržą (juosta) reikia užsidėti ant dešinio peties, o krepšys, (kuriame yra kostuvai) turi būti prie kairiojo šono su užsegta dangteliu. Užsegimo dangtelis ne prie savęs, bet išorės pusėn. (žiūr. pav. 6). Dujokaukę negalima nešioti po paltu (miline), ji turi būti ant viršutinių rūbų.



Pav. 6. Dujokaukės nešiojimas žygio padėtyje.

Pav. 7. Dujokaukės nešiojimas parengties padėtyje.

Parengties padėtin dujokaukę paruošiama po oro pavojaus signalo, nes kiekvienu momentu galima išgirsti garsinant cheminį pavoju.

Parengties padėtin pervedama taip:

1) Atsegti dujokaukės krepšio dangtelį,

2) Išimti iš krepšio šniūrą (virvelę) ir apsijuosus apie save (pervėrus per krepšį kilpeles) surišti (jei turi segtuką, prisegti). (Žiūr. pav. 7 nr.).

Toks prisirišimas reikalingas tam, kad dirbant krepšys nesimaišytų, o stovėtų prie šono ir netrukdytų dirbti;

3) Paruošti galvos apdangalą (skarelę, kepurę) greitam nuėmimui ir

4) Ištepiti kaukės stiklus „paišeliu“ ir gerai ištrinti stiklus, jei tat nebuvo padaryta anksčiau.

„Kovos“ padėtin dujokaukę pervedama, kai išgirstama garsinant „cheminį pavoju“ ar pajutus (užuodus) apnuotytą orą. Pervedant dujokaukę iš „parengties“ padėties „kovos“ padėtin, t. y. užsidedant, reikia:

(Žiūr. pav. 8).

1. Sulaikyti kvėpavimą (laikę dujokaukę užsidėjimo oras gali būti jau apnuodytas). Naudinga mokėti užsidėti dujokaukę užsimerkus, nes mokėsime užsidėti tamsoje ar ore esant erzinančio veikimo nuod. medžiagoms.

2. Paimti kaukę (pošalmį) už pabarzdės kraštinės dalies nykščiais iš viršaus, o visais kitais pirštais iš vidaus ir greitai išimti iš krepšio (pav. 8—a).

3. Prinešti kaukę (pošalmį) prie veido, (pav. 8—b) įkišti į ją pabarzdę ir nykščiais bei rodomaisiais pirštais



Pav. 10. Dujokaukės sudėjimas.

pakeliant kepurę, kaukę užtraukti ant galvos (pav. 8—d). Jei ne kaukę, o gumos pošalmis (nėra juostelių), tai užtraukti paėmus už kraštų (pav. 8—c).

Toliau: galvos apdangalą (kepurę) uždėjus, pataisyti kaukę taip, kad akiniai, stiklai būtų lygiai ant akių — kad būtų patogų žiūrėti.

4. Padaryti stiprų iškvėpimą ir pradėti normalų kvėpavimą. Pirmas stiprus iškvėpimas reikalingas tam, kad iškvėpti orą kuris liko užsidedant kaukę.

Jeigu kovos padėtin pervesti dujokaukę tenka iš „žygio“ padėties, tai daroma taip pat kaip iš „parengties“, tik virvė apsijuosiama ant pabaigos, t. y. kada kaukę jau uždėta.

Dujokaukę užsidėti reikia išmokti greitai. Tai atlikti per 5 sek. Dujokaukę užsidėjus reikia kvėpuoti per nosį, ramiai, lygiai, giliai. Paviršutinis — greitas alsavimas dusina žmogų. Tuo tarpu gilus kvėpavimas žmogų ramina.

Jei turima ne kaukę, o pošalmį, tai stiklams aprasojus galima nuvalyti su guminiu piršteliu esančiu prie jos iš oro pusės, pirštu jį išpaudus.

Dujokaukę nuimama sekančiai:

Kaire ranka paimti už skirstomosios vožtuvų kameros, apmauti pirštais trišakį prie kaukės, o dešine ranka paimama kepurė (žiūr. 9 pav.) ir vienkart nuimant kepurę, kaukę šiek tiek patempiant žemyn, pirmiausia išimama smakras (barzda) ir po to nuimama visa kaukė (pošalmis). Nuimta kaukę išverčiama ir švaria nosine ar taip minkštu skudurėliu iššluostoma, (pav. 9 kairėje) švariai iššluostoma visas kaukės vidus, akinių stiklai ir skirstomoji kamera.

Nuimta dujokaukę susideda taip (žiūr. pav. 10): Paimti dešine ranka už kaukės stiklų, o kairiaja už juostelių ir padėti kaukę ant kairės rankos delno. Sudėti kaukę pradžioje pusiau (išilgai) taip, kad uždengtų kaukės dešinės pusės akinį stiklą (10—b), po to sulenkti skersai, uždengiant juostelėmis kairįjį stiklą (10—c) ir pagaliau sulenkti sudėtą kaukę prie vožtuvų kameros lenkiant nuo savęs ir kairiaja ranka sudėti sujungiamąją žarną į priešakinį krepšio skyrių (10—d), o dešine ranka įdėti pačią kaukę.

Dujokaukės sugedimai ir paprasčiausias jos remontas.

Kaip buvo minėta, dujokaukę reikia dažnai tikrinti, kad laiku pastebėjus jos sugedimus ir tuo būdu išvengus apsiuodijimo.

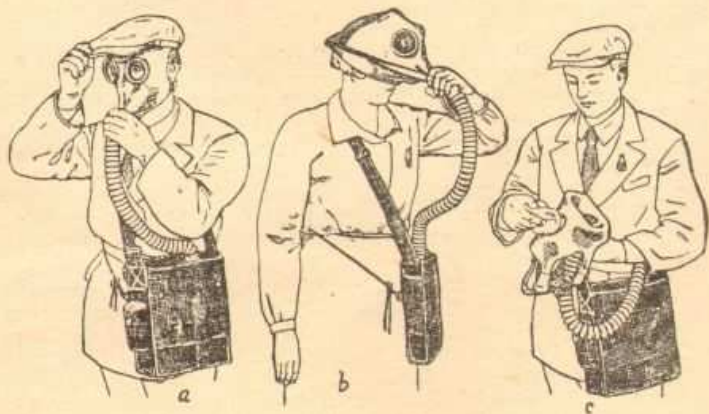
Dujokaukės, skirstomosios vožtuvų kameros ir pačios kaukės remontas (taisymas) bei sujungiamosios žarnos, koštuvo, yra atliekamas specialiose dirbtuvėse.



Pav. 8. Dujokaukės užsidėjimas („Kovos“ padėtin).

Pačiam galima pataisyti tik galvos juosteles ir dujokaukės nešiojimo krepšį.

Žiemos laiku, apsaugoti iškvėpuojamąjį vožtuvą nuo sušalimo (kaukės — pošalmio) uždedama vilnonės medžiagos maišelis. Iš šalto oro įeinant šiltan kambarin reikia dujokaukės metalines dalis gerai nušluostyti.



Pav. 9. Dujokaukės nuėmimas.

Kaip naudojamas dujokauke staigiai jai sugedus.

Gali būti atsitikimų, kad dujokaukę staigiai suges esant apnuodytame ore; pav. kaukė pliū, stiklai susimuš, smulkios bombos skeveldros pramuš koštuvo dėžutę ir t. t. Tuojaus pakeisti sugedusią dujokaukę sveika, ar nueiti į slėptuvę aplinkybės nevisuomet leis.

Tokiais atvejais reikia griebtis atitinkamų priemonių, žiūrint kurį dujokaukės dalis sugedo.

Jei sugenda kaukė (pošalmis), atsiranda plyšimas ar panašiai, reikia užimti tą vietą pirštais ar delnu prispausti prie veido (žiūr. 11 pav.—a).



Pav. 11. Naudojimas dujokauke kuriai nors jo daliai sugedus.

Jeigu kaukė (pošalmis) sugedus taip, kad ranka tą vietą uždengti negalima arba kada sudūžta stiklai (akiniai), tai reikia: sulaikyti kvėpavimą, išimti koštuvą iš krepšio, atsukti jį nuo sujungiamosios žarnos, nusiimti kaukę, vienkartin užsimerkiant paimti koštuvo kaklelį burnon, ir užsiėmus kita ranka nosį, kvėpuoti per koštuvą burna (11 pav.). Kaukei sugedus galima dar ir kitaip pasielgti: sulaikyti kvėpavimą, užsimerkti, greitai nuimti nuo galvos kaukę (pošalmį), išversti kaukę iki trišakio, paimti trišakį į burną ar prispausti jį prie burnos ir užspaudus nosį pirštais kvėpuoti burna (11 pav.—c).

Sugedus sujungiamajai žarnai, koštuvas atjungiamas ir kvėpuojama per koštuvą — jo kaklelį apžiojus, kaip jau buvo minėta (11 pav.—b).

Sugedus iškvėpiamam (klapanui) vožtuvui (praleidžia pro save išplaukęs orą). Dujokaukės su gumos pošalmiais reikia: nykščiu prispausti jį prie trišakio (11 pav.—d), padaryti stiprų iškvėpimą ir toliau kvėpuoti normaliai. Iškvėpiamo oro dalis prįž per koštuvą, dalis išeis pro kraštus prie ausų. Galima ir kiekvieną kartą iškvėpiant alimti pirštą (atleisti spaudus) nuo iškvėpimo vožtuvo.

Jeigu dujokaukės su kauke iškvėpiamasis vožtuvas praleidžia išorės orą, tai geriausia atsukti koštuvą nuo sujungiamosios žarnos kvėpuoti tik per jį.

Kai būna užgautas, prakirstas koštuvas, reikia išimti jį iš krepšio ir užspausti plyšį delnu, o prie pirmos progos užtepti skylutę moliu, suspausta duona ir panašiai (pav. 11—e). Jeigu dujokaukės sugadinimą (sugadintą vietą) iš karto nepasisėkė pastebėti, tai reikia elgtis sekančiai:

1. Patikrinti, ar gerai prigulus visur kaukę, ar gerai sujungta žarna su koštuvu. Jeigu nuod. medžiagos vis vien praeina (patenka kaukėn), padaryti iškvėpimą, stipriai suspausti sujungiamą žarną prie koštuvo ir atsargiai daryti įkvėpimą. Jeigu taip darant oras nepraeina (negalima įkvėpti), reiškia sugedęs koštuvas. Tada sulaikyti kvėpavimą, išimti koštuvą iš krepšio, apžiūrėti ir radus kur užgavimą, tą vietą užspausti delnu, kaip buvo minėta.

2. Jeigu po koštuvo išjungimo (užspaudimo sujungiamą žarną) vis vien nuodingos medžiagos praeina, reikia

apėiupinėti rankomis kaukę, apžiūrėti ir apėiupinėti sujungimus ir gerai patikrinti ar nėra kur užgautos šios dujokaukės dalys. Jeigu kur nors užgautos, sugadintos — atjungti kostuvą ir kvėpuoti per jį burna.

3. Dujokaukės su pošalmiu, iškvėpimo kostuvo sugedimą galima labai lengvai nustatyti, užspaudus jį nykščiu. Ir jei tai padarius nuod. medžiagos uosle nejauciamos, reikia sugedęs įkvėpimo vožtuvas ir jį tenka laikyti užspaudus.

Pakeitimas sugedusios dujokaukės apnuodytame ore.

Pakeičiant sugedusią dujokaukę sveika apnuodytame ore reikia elgtis sekančiai:

- 1) Sulaikyti kvėpavimą;
- 2) Išimti naujos dujokaukės kaukę iš krepšio;
- 3) Užmerkti akis, nuimti nuo savęs sugedusios dujokaukės kaukę;
- 4) Neatmerkiant akių uždėti sveikos dujokaukės kaukę ant galvos, padaryti gilų iškvėpimą ir pradėti normaliai kvėpuoti;

- 5) Nuimti krepšį nuo savęs su sugedusia dujokauke;
- 6) Užsidėti sveikos dujokaukės krepšį ir paruošti jį „parengties“ padėtin, t. y. apsiuosti virve ir t. t. Galima ir nenusiimti krepšio, iš jo išimti sugedusios dujokaukės kostuvą, o įdėti sveikos.

Treniruotis šiam darbui galima daryti taip: užsidėjus kaukę, sulaikyti kvėpavimą, užmerkti akis, greitai nusiimti kaukę, užsidėti ją iš naujo, padaryti gilų iškvėpimą ir tik po to atsimerkti ir pradėti normalų alsavimą.

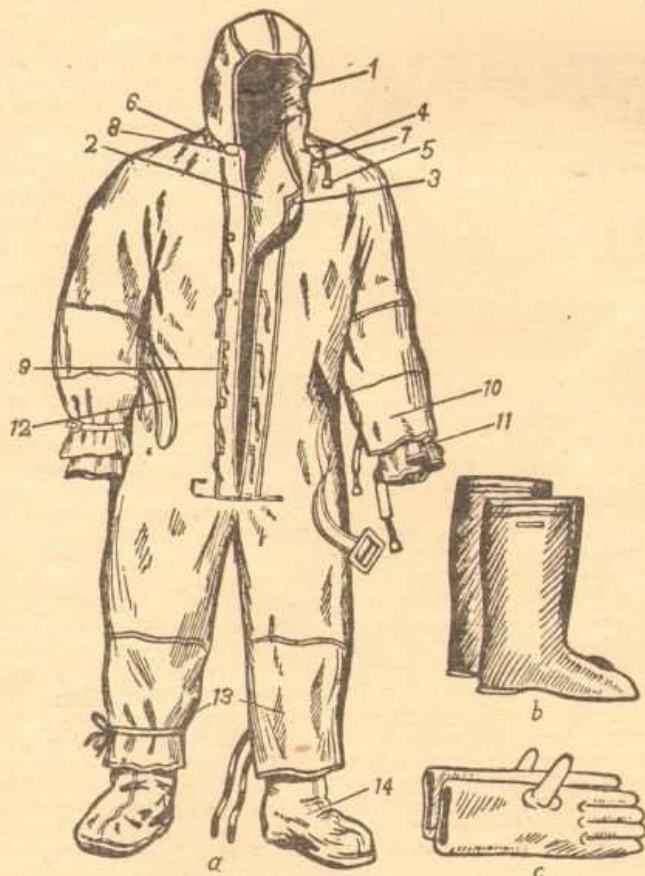
Tokius pratimus labai gerai daryti vadinamoje apnuodytoje kameroje.

Sandariame kambaryje (sandėlyje) apnuodijama oras nuodingomis medžiagomis, pav. chlorpikrinu. Darantieji pratimą suėina į tokią kamerą, padaro pratimą ir vėl išeina.

Tokioje kameroje labai gerai galima patikrinti ir dujokaukės tinkamumą, t. y. ar ji yra sveika, ar nepraleidžia kur nuod. medžiagų, o taip pat patikrinama ar gerai yra pritaikyta galvai, ar tinkamai visur prigula. Įėjus tokiam kameron su dujokauke, jei viskas tvarkoje, neturi jaustis jokio kvapo. Priešingu atveju dujokaukę arba sugedus, arba nepritaikinta veidui.

APSAUGOS RŪBAI (priešiperitiniai — priešluizitiniai).

Apsisaugoti nuo nuodijančių medžiagų, kurios veikia visą kūno paviršių, dujokaukės nepakanka. Čia tenka apsaugoti ne vien kvėpavimo organus, akis, bet ir visą kūną.



Pav. 12. Apsaugos rūbai. a — kombinezonas; b — gumos batai; c) pirštinės.

Šiam reikalui yra pagaminti specialūs kombinezonai, pirštinės, kojinės, batai, vadinami priešcheminiai apsaugos rūbai, kurių dėka (panaudojant kartu dujokaukę) apsaugojama visas žmogaus kūno paviršius. (Žiūr. pav. 12). Priešcheminis apsaugos kostiumas — kombinezonas yra pasiūtas iš medžiagos, išmirkytos (impregnuotos) specialiaame skystyje, dėl ko ir turi tą savybę, kad nei dujos, nei nuod. medžiagų lašai per ją taip greit neprasisunkia. Tik po ilgesnio laiko, (po keletos valandų) jei nenuvalyti — nedegauzoti tokius užtikčiusius lašus, jie persisunks ir žmogui pakens.

Kombinezonas viršuje turi prisiūtą gaubtuvą galvai uždengti (nes dujokaukę apsaugoja tik veidą). Kai kurie kombinezonai turi kojines, kiti ne. Neturinčių kojinių kombinezonų blauzdų galai baigiasi dvigubu sluoksniu taip, kad vienas sluoksnius iškisamas į batus, kitas užtraukiamas ant batų aulų ir juostelėmis aprišamas.

Normalus apsaugos rūbų komplektas susideda iš kombinezono, gumos batų ir pirštinių.

Be šių, kaip apsaugos rūbai yra dar apsiaustai, priejuostės ir „kojinės“. Šios kojinės ne aunamos ant kojos kišimui į batus, bet maunamos ant viršaus paprastų kasdieninių batų. (Žiūr. pav. 13).

Kombinezonas su batais ir pirštinėmis (kartu naudojant dujokaukę) gerai apdengia visą žmogaus kūno paviršių, todėl yra naudojamas degazuotojų, t. y. pareigūnų, kuriems tenka dirbti apnuodytoje nuod. medžiagomis vietoje.

Kiekvienam degazuotojui drabužiai turi būti gerai pritaikinti, t. y. atitikti jo ūgį. Negali būti per siauri ar ankšti. Geriau yra pasirinkti didesni, nes tokie mažiau vargina.

Kombinezonas yra patogus dėvėti, nes esant švarkui ir kelnėms išvien nesigauna jokių kūno varžymų. Kaip kelnų galai, taip ir rankovių galai yra dvigubi (dviejų sluoksnių). Kaip batus užsiavus viršutinis sluoksnius užtraukiamas ant aulų, taip ir čia vienas sluoksnius įbrukamas į pirštines, o antras ant pirštinių ir juostelėmis apjuosiamas (priveržiamas).

Priešakis — krūtinė, kaklas irgi gerai užsisėga sagtelėmis ir „užsišniūruoja“, apie juosmenį apsiuosiamą juosta.

Kombinezonai yra keturių dydžių iš kurių pirmas — pats mažiausias. Kurio ūgio yra kombinezonas pažymėta vidaus pusėje ant krūtinės atvarto. Kombinezonas dėvimas ant rūbų ar vien tik ant baltinių, žiūrint kokia oro temperatūra.

Batai yra padaryti iš gumos. Jų dydžiai yra matuojami numeriais nuo 12 iki 15. Kojinės yra dviejų dydžių. Tinkamai apsirengęs visais nurodytais (priešdujiniais) priešcheminiais rūbais žmogus išlaukės (šviežio) negauna oro (tik per dujokaukę kvėpavimui) ir todėl ilgai apsirengus išbūti, ypač prie aukštesnės temperatūros yra sunku. Prie to priprasti reikalinga treniruotė. Bet ir pripratusiam galima dirbti iki 3 val. tik esant temperatūrai neaukštesnei +15°. Jeigu temperatūra siekia iki +25°, tai išbuvimo laikas apsirengus bus tik apie 30 min.; toliau laukiant žmogaus organizmas silpsta, žmogus alpsta. Kombinezoną, kaip ir dujokaukę, reikia išrinkti pagal savo ūgį. Turinčiam ūgį 165 cm. ir mažesnį, reikia imti pirmo išmatavimo; nuo 165 iki 170 cm. — II išmatavimo, ir aukštesnio ūgio negu 170 — trečio išmatavimo.

Prie atatinamo kombinezono ūgio priklauso ir atatinamas batų nr. pirmo išmatavimo kombinezonui imami batai Nr. 12 ir 13; antram — Nr. 13 ar 14 ir trečiam Nr. 14 arba 15.

Nešimui, pervežimui kombinezonas, batai ir pirštinės yra sudedama taip (žiūr. pav. 14).

1. Kombinezonas patiesiamas ant žemės (ant grindų), iš vienos auselės išimama juosta, pats kombinezonas išlyginamas, galvos gaubtuvas ir rankovės užverčiamos (žiūr. 14 a).

2. Sulenkti kombinezoną išilgai per pusę (sudaryti dvigubą. (14 pav. b)).

3. Išilgai lenkiant (galvos dalį vidun) į 3 dalis lygiai sudėti (14 pav. c).

4. Sudėti batus (jų galvas dedant į priešingas puses) aulais ant aulo, į viršutinio bato aulą įkišti pirštines, pirštų galus paliekant lauke (14 pav. d).

5. Uždėti batus ant viršaus, sudėti kombinezonas taip, kaip nurodyta 13 pav. e ir viską pririšti kombinezono juosta.

Sandėlyje, taip sudėtus kombinezoną ir batus, kaip čia minėta, laikyti negalima. Taip laikyti galima tik trumpą laiką. Laikymui sandėlyje, ilgesniam laikui jie reikalinga rūpestingai ištisus pakabinti ant kabyklų, kaip kabinami paprasti drabužiai. Pakabinti kombinezonai neturi būti vienas prie kito labai suspausti; be to reikia apsaugoti nuo saulės spindulių stipraus kaitinimo ir didelio temperatūros svyravimo. Batai geriausia sudėti ant lentynų, o pirštines sukabinti ant virvelės arba sudėti į lentynas.

Piloto užrašai

Jau buvo prasidėjęs ruduo. Aerodrome savo švilpynę traukė šurkštus vėjas. Jis vis įkyriau sklaistydavo kombinonų apikakles, norėdamas išiveržti vidun ir suteikti šaltą maudyklę.

Skraidėme kasdien, su pertraukomis, kai tik užeidavo smarkesnis lietus.

Rudenio dienos atnešdavo ne tik vėjus ir dažną lietų, bet ir žemus pilkus debesis.

Slankiodavome palei juos, viršugalviais braukydami debesis ir aerodrominiai vaizdai akims pasidarė per daug kasdieniniai.

Norėjosi kažko stipresnio ir atšresnio.

Vieną pilką dieną, prieš pat skraidymus, su grupele artimiesių draugų sumetėme mintis apie įspūdių karnavalą ore.

— Debesys gana skysti, — parodė viens iš vyrų kukliai. — Šmakštelni per juos ir vartykis!

— Mintis verta ordino! — šuktelėjo platus, linksmas žemaitis K. Jis nulingavo prie savo lėktuvo ir dar kartą atsisukęs mirktelėjo.

Visiems buvo aišku, ką jis tuo nori pasakyti.

Sėdau ir aš į 45 Nr. Aukštoje, priekinėje sėdynėje išsitiesiau, išsipirdamas į kojenas. Pažiūrėjau aukštyn. Sudraskyto debesio gabalas nusistūmė pirmyn ir parodė gražią, viliojančią angą viršun, kur matėsi ne pilka, bet blizgančiai melsva danga.

— Ten ir saulė yra — pagalvoju. — Tai ko negali rudens dieną pajusti žemės pėsčinkai, visa tai lengvai turi lakūnas. Tik aukštyn!..

Atbėgo mechanikas.

— Yra maišas?

— Rodos yra, — žvilgtelėjo atgal. — Priiršk gerai!

— Tvarkoje. Gali kilti.

Pasijudino. Užpakalinėje sėdynėje nėra gyvo sutvėrimo, bet dėl lėktuvo teisingos centruotės iškrautas 70 kg. žvyro pusmaišėlis.

Maišų vežiojimo istorija aviacijoje buvo paprasta. Jauni lakūnai, perėję ant dviviečio lavinimosi lėktuvo, žvalgo sėdynėn imdavosi ką nors pasėdėti, nes tas svoris lėktuvo pusiausvyrai buvo būtinas.

Jaunieji mechanikai ypač mieliai mušdavosi į tas vietas, nes kiekvienas skaitė garbės dalyku kaip galima daugiau skristi. Skrisdavo ir mokiniai lakūnai, pasižiūrėti, kaip draugas lėktuvą valdo, gal kokį oro pokštą iškrės...

Ir vieną dieną, vienas mažai patyręs, kuklus, rimtas vyrukas inžinierius, atlikinėjęs skraidymo pratimus, per posūkį įėjo suktukan. Šiaip taip iš jo išvedė, bet besikubėdamas arti žemės, įėjo į antrą suktuką.

Lėktuvus sudužo laukuose, už aerodromo. Inžinierius ligoninėje mirė, o su juo skridęs žvalgo mokinytis lakūnas vos išsikapstė iš amžino invalido lovos.

Nuo to laiko lakūnams — mokiniams buvo uždrausta imti žvalgus ir tekdavo krautis po žvyro maišelį. Kitaip sakant, jei voši kur nors žemėn, tai vošk pats, bet nelaimėn draugo neištrauk.

Ir taip štai aš šią pilką rudens dieną dienele jau ore. Ratas kairėn — pildant šventas oro judėjimo taisykles. Toliau nuo aerodromo. O paskui pakeliu galvą ir ieškau plyšių.

Pilka, pilka ir pilka. Aklo skridimo dar nepraėjau, tad nėra kaip maišytis po debesis žemės nematant, jei ji tik per pusantro šimto nuo manęs.

Staigiai kažkas švystelėjo. Pakeliu lėktuvo kaklą. Ir mudu įgarmam į angą, su posukiu nubraukiam vieną debesio šulinio kraštą ir pamažu keliamės viršun.

Skridimas virš debesų save pateisina. Susiraukšlėjus, nubangavus kalnais ir tarpkeliais guli pirmoji debesinė uždanga. Iš žemės pusės ji turėjo pilką, o čia aiškia šviesią spalvą. Bet to dar negana. Viršuje plaukia lyg didelės, gauruotais kraštais salos, už kurių matyti skaidriai melsvi erdvės ruožai ir saulės šviesa.

Saulė su manimi! Žemė jos nemato, tik mudu — lėktuvais ir aš.

Viršun, pas ją! Kylame ir kylame, o pilka masė gniūžta kažkur į gelmę. Raudonoje skalėje mažiukė strėliukė sustoja prie 1000. Kilometras aukščio.

Visiškai vienas esu šiuose platuose. Visiškai vienišas baltoje ūkanos šalyje. Žemė akylai uždengta, jokių angų į ją, jokio ryšio su ja.

Staigiai aš pakeliu savo didelį, viensparnį paukštį. Paskui griuvame mudu per sparną, tuštumon į apačią. Kauksmas sparnų spyriuose suskardena aštrių riksmu. Jis auga, plečiasi, kaukimas bėga per debesų dykumą.

Staiga jis tylą, blėsta, o lėktuvais išrėžia didelę aukštą kilpą. Dar ir dar vieną.

Paskui vėl žemyn ir aukštyn. Kai pažiūri ne pro lėktuvo stiklinį matiką, bet šonan, atrodo lyg visa erdvė platu ma juda. Tai ji, o ne lėktuvai šėlsta ir čia prasmengia, čia vėl pakyla audringu mostu.

Mano akys staiga sustoja prie keisto vaizdo.

Pro baltą debesų uždangą aš pamatau geležinkelio liniją, nuo jos eina šaka, o tarpe juodviečių visa eilė raudonų namelių.

Tokios vietos dar man neteko matyti!

Anga vėl užsitraukia. Žemė nuo manęs pasislėpė.

Aš dirstelėju laikrodin. Ore išbuvau penkiolika minučių. Dar penkios ligi tūpimo. Ar nepažiūrėti, kur aš atsidūriau. Nusmingu ligi pat debesų, paskui išmaunu per juos ir pasijaučiu kažkaip prislėgtai.

Pilka ir liūdna pažemėje. Daug šviesiau, plačiau ir erdviau ten viršuje.

Apsidairau ir mano žvilgsnis kažkaip išsiplečia.

— Kur miestas? Jo nėra...

— Kur aerodromas? Jo nėra...

— Kur upės? Jų nėra...

Tik rudi, varginti, balomis nublizgėję laukai, su mažais miškeliais.

Sukuosi aplink vienoje vietoje. Akis įsikabina į horizontą, noriu surasti bent ką, kas padėtų man susivokti kur aš esu.

Nieko. Ta pati liūdna lyguma. Nei geležinkelio, kurį prieš tai mačiau. Nei pastatų... Aš vienas ir paklydęs.

Prakeikimas — niurnu sau. — Viršum debesų man besidairant, per tas penkiolika minučių vėjas nunešė kažkur į šoną ir štai dabar keliauk...

Kompasas lėktuve neveikia. Saulės nėra. Iš kur atskridau, nepasakys nei vienas lakūnas, nes prieš tai dariau daug posūkių.

Neramumas pradeda praukti širdį. Sumažinu greitį, darau didelį ratą žemai įsižiūrėjęs upokšni, kad nenutolčiau nuo jo, ir galvoju.

Į kurią pusę mane galėjo nunešti vėjas nuo miesto? Į pietų rytus... Taip, tikrai į tą šoną. Kokie yra miesteliai, geležinkeliai, upės ir dideli keliai šitame šone? Kokie?.. Ir mano smegenys juos traukia iš tamsos ir rikiuoja prieš paklydusio lakūno akis.

Sustatau kažkokį kreivą vaizdą to krašto, kuriame aš atsidūriau. Žemėlapis smegenyse... Ir dabar paspaudžiu priekin, laimės ieškoti. Nes juk amžinai nekabosi ore. O ir — rodyklė rodo — benzino ne daug...

Apačioje kaimas. Iškišęs galvą žiūriu į jį. Niekad tokio liūdno ir vargingo nemačiau. Stogai šiaudiniai, kiauři, namai sugriuvę ir į žemes sulindę, tvoros išlaužytos, langeliai skudurais užkamšyti.

Didelis skurdas po mano sparnais. Arti Kauno niekad tokio vargingo kaimelio nerastum. Argi aš taip perkūniškai būčiau toli? O gal prie demarklinijos?

Vienmarškinis senis iššoka ir žiūri, mojuodamas man.

Apsuku ratą, dar kartą įsižiūrėdamas. Kada nors žemės keliu man reikės čia apsilankyti. Juk tai tikrai fenomeniškas, senas ir toks baisiai vargingas... Šimtą metų tikrai jis turi.



Žvilgsnis iš erdvės.

Didelė upė priešais! Matau, kaip išlindusius akmenis daužo srovė, sukeldama putotus sūkurius.

Į kurį upės galą skristi? Vėl išganinga mintis. Į miestą, kuria aš turiu sugrįžti, ateina savo vandenin nešamos dvi upės. Pavandeniu!

Dar žemiau nusileidžiu ir iš skalaujamo akmenų nustatau upės tekėjimo kryptį. Apsigrižtu. Skutu žvyruotomis pakrantėmis penkias, septynias, devynias minutes, keturiolika...

Baltas bokštas išdygsta ant miške paskendusio kalno viršūnės. Ir vienu metu akmuo rieda nuo krūtinės. Kelias tikras. Tą vietą pažįstu!

Slenku aplink aerodromą, patupdau lėktuvą, atriedenu startan ir atiduodu jį sekančiam mokiniui.

— Nepasigėdo manęs?

— Ne. Bet tu per ilgai žyliojai...

— Varyk nors valandą ir pats. Aš nieko prieš...

Dienos skraidymams baigiantis paaiškėjo, kad dingio linksmasis žemaitis K. Jis išskrido prieš valandą ir benziną turėjo pasibaigti, tačiau jo aerodrome nebuvo.

Už poros valandų telefonu iš Mariampolės pranešė, kad paklydęs lėktuvais nutūpė netoli miesto.

Jam nugabeno benzino ir pavakare vyrukas parsiskrido.

Lakūnas K., po geros instruktoriaus pylos, prilingavęs pas mus ir liūdnei mirktelėjo:

— Matote viršum savęs debesis? Tai jie man padarė...

AZARTAS.

Figūrinis skraidymas daugeliui lakūnų yra tas pats, kaip koks narkotikas jį pamėginus.

Viena, antra figūra erdvėje ir pamažu pradeda augti azar-

tas ir aistra sukurti ką nors pašėlusio ir išgauti iš lėktuvo viską, ką jis gali duoti.

Stai pakyla lėktuvas. Jis atsiduria ramiame, tyliame šešių — aštuonių šimtų metrų aukštyje. Erdvėje pakimba sparnai ir parašo lėtą, lengvutę kilpą, paskui klasiniu švelnumu gula į ištęstą statinę, elegantiškai pervirsta vėduokle per sparną ir vėl pakyla į dangų kaip aštrus kardo brėžis, kad užkirstų žaibišką pirueta.

Ankštis, kuriame lėktuvas vartosi vis mažėja. Greitis ir skridimo aistra darosi vis artimesnė žemei. Prasideda žiaurus šėlimas pagal pat aerodromo vėją, tarpais žolei gulant nuo propelerio srovės.

Žemai skraidyti yra labai pavojinga, bet kartu tai parodo didžiausias ir aukščiausias pilotavimo klasifikacijas, kurios moka perduoti norus per lėktuvo vairo sparnuotai mašinai ir padaryti ją milimetriniai paklusnia.

Bet azartas prie žemo skraidymo yra pražūtingas. Daugelis lakūnų palydėjo savo jaunystę griuvusių krūvoje. Ir aš pats kartą pajaučiau šaltą bai-

mės šyptelėjimą, nes žemė buvo pasiutusiai žemai.

Demonstravau aukštąją skraidybą viename provincijos mieste, per eilinę aviacijos propagandos dieną.

Viskas kaip paprastai. Vėjuje plevėsuojančios vėliavos. Tūkstantinė nuosirdžios publikos minia. Spalvuotų lėktuvų rikiuotė. Garsiakalbių triukšmas...

Pasikeliu nuo lygaus aerodromo su „Meteoru“, greitu ir paklusniu šiandien. Mes abu šokame su juo į viršų, persiverčiame per sparną ir, skusdami atgal po ilgą publikos frontą, veržiamės į kylančią statinę.

Toks mudviejų pasisveikinimas.

O paskui sena, mylima daina. Aukštyn ir žemyn. Figūra po figūros. Ir figūra į figūrą.

Neatmenu kelinta tai buvo iš eilės. Aš pravariau vėl pro publikos veidus, pačia pažeme ir patraukiau „Meteorą“. Paklusnus paukštis metėsi kaip strėlė aukštyn.

„O prieš kelis metus aš vos ne vos patupdydavau teisingai lėktuvą, kai šiandien su juo galiu daryti ką noriu“ — perbėgo mintis, kai mudu lipome

į viršų, matydami prieš save didžiulį, liepsnojančią saulės kamuolį.

„Dabar atgal! Per apverstinį grįžimą“.

Išdidžiai aš pastumių kairiąją koją ir pastumių vairolazdę kairėn. Apsiversti ant nugaros, puslankiu nusmegtį žemyn ir su užgusiu greičiu vėl praeiti pro publiką ir duoti jai dar kartą „Meteorą“ jėgos ir grožio!

Lėktuvas apsisvertė. Aš pamačiau apačioje skaisčiai žalią lanką — bulvių lauką, kurį juosė auksinė kviečių juosta.

Viena akimirka šaltas brūktelėjimas mano smegenyse.

Per žemai! Per daug žemai, o lėktuvas dabar tokioje padėtyje nevaldomas.

Ir aš palieku sekančiomis sekundėmis vienišas, bežiūris kaip auga, labai greit, žemė... Kaip plečiasi jos glėbis ir kaip lekiu į ją, jos šaukiamas, bejėgis.

Mes smingame stačiai apačion. Nieks mums padėti negali. Neatsargumas ir azartas įvedė į prakeiktai baurią būklę.

Ar tai viskas?

Akys žiūri žemyn. Matyti kiekviena vaga žaliame bulvių lauke. Argi čia bus „Meteor“ kapas?

Pirštai pajaučia vairolazdę. Jausmas — karštas ir greitas — traukl! Tačiau smegenys ir valia sustabdo aistrą ir instinktyvų gyvenimui. Turiu palaukti, ligi pasijus koks greitis. Kitaip vairai nepaklausys ir susiplosi... Reikia geležiniai save suspausti ir išlaikyti.

Ir mudu su „Meteoru“ smengame dar kelias sekundes. Dabar aš patraukiu vairolazdę. Žemė beprotiškai arti. Ar pajėgs išlupti motoras? Laukdamas smūgio kūnas pamažu susitraukia ir galva slepiasi pečiuosna.

„Meteoras“ šoka aukštyn! Žemė švystelėja ir pranyksta už manęs. Mes ore! Ir puišaus lėktuvo garbei dabar vieną didelį statmeniską suktuką į viršų...

Smėkliškai apsisuka mėlynas dangaus plotas. Mudu vėl gręžiamės arčiau saulės!...

Pilotas X.

Valerijus Čkalovas

Tuo vardu neseniai pagaminta ir Tarybų Sąjungoje pradėta demonstruoti aviacinė filmas, vaizduojanti sovietų lakūną Valerijų Čkalovą, kurio prisiminimas šiandien Tarybų Sąjungoje yra tapęs šviesia legenda ir didžiu lakūnišku pavyzdžiu.

Filmoje Valerijus Čkalovas parodytas kaip žmogus ir kaip lakūnas. Jo atvaizdas įsimintinas atmintin, dėl savo paprastumo, nuoširdumo, dėl begalinės aistros aviacijai ir visiško pasiaukojimo ir atsidavimo jai.

Filma vaizduoja Valerijaus Čkalovo gyvenimą nuo tų laikų, kai jis buvo eilinis lakūnas vienoje naikintojų eskadrilėje. Pilnas gyvenimo jėgos, atviros širdies Volgos burliokas Čkalovas, kaip lakūnas pasijaučia esąs pakirptais sparnais siauroje karinėje tarnyboje. Jis nori skristi, skristi ir skristi. Tas gaivališkas noras pereina į oro padaužiškumą, nors kaip naikintojas jis yra meisteris. Čkalovas už savo neleistus pagal statutą skraidymo triukus dažnai neišvengia iš daboklės, pagaliau išvaromas iš karo aviacijos.

Vienišas, pakirptais sparnais erelis sėdi ant Volgos kranto. Plati upė banguoja vandeniu, juose atsispindi debesys ir erdvė. Skridimo ilgesys šaukia į save Čkalovą. O senas žvejys jam sako:

— Atitrūkai nuo žemės, o dabar ji tave nepriima.

Pasirodo viršum Volgos lėktuvas. Čkalovas seka jį, o pas-

kui metasi į Volgą ir plaukia. Vėl aviacijon!

Čkalovas — susisiekimo aviacijoje. Jo didelė lakūno širdis negali ištverti tame ramiam, monotoniškame darbe. Jis meta lėtai slenkancias sparnuotas dėžes ir pereina dirbti į aviofabriką, kaip lakūnas bandytojas.

Filma toliau parodo Čkalovą, kaip nepalaužiamą kovotoją Tarybų karo aviacijai duoti geriausių lėktuvų. Dažnai rizikuodamas pats savo gyvybe, Valerijus Čkalovas šėlsta tarp dangaus ir žemės, bandydamas naujus lėktuvus, kovodamas su biurokratine rutina, su žemės pėstininkų nepasitikėjimu ir abejingumu.



Lėktuvas SSSR N-169, kuriuo Čerevičnis su draugais skraidė aukštosiose arktikos plotų platumose. Foto TASS.

Viskas aviacijai! — toks Čkalovo šūkis ir jai jis atiduoda visas savo jėgas.

Vėliau Čkalovas susitinka vienoje avio dienoje su Stalinu. Dabar tam didžiam lakūnui nenuoramai Tarybų Sąjungos vadas, pirmasis bolševikas, Stalinas nurodo naują gyvenimo kelią ir kryptį.

Branginti savo gyvybę, atiduoti ją tik kaip didelę auką Tarybų Sąjungos ateičiai ir stiprinimui, dirbti ir kurti — štai pagrindas ir prasmė Čkalovui.

Filma gražiai rodo, kaip Čkalovo bruozai kinta, jis pradeda susimastyti, įsijausti į didesnių avio žygių prasmę lakūnui.

Filmos pabaiga pašvęsta di-

džiam Tarybų Sąjungos aviacijos pasisiekimui skridimui per Ašigalį į Ameriką.

Čkalovas to skridimo organizatorius ir vadas. Šis skridimas — turės būti Tarybų Sąjungos liaudies pergalė, prieš skridimą per ašigalį. Ir per visą skridimą — filma vaizduoja — Čkalovas išgyvena šiuos didelius ir prasmingus žodžius kiekvienam lakūnui. Jis atsargus, nes reikia, kad skridimas pavyktų. Bet jis ir pasiaukojantis — nes žygio prasmė to reikalauja.

Filma gražiai pastatyta, artistų vaidyba gera, vaizdai šviesūs ir aštrūs. Norisi tik kelis žodžius tarti dėl kino nuotraukų, kurios liečia grynai aviacinę sritį.

Įspūdingas turėjo išeiti Čkalovo skridimas po tiltu, ypač, kad teko skaityti, jog tai tikrai buvo pakartota per filmavimą. Šis vaizdas operatorių atliktas silpnokai ir nesuteikia tikrojo skridimo momento. Visai kitaip būtų atrodę, jei dar vienas kartas būtų susukta ne iš lėktuvo uodegos, bet iš jo nosies.

Neįtikinama pikiruotė, po kurios Čkalovo lėktuvas apsisverčia, o jis išlenda sveikas. Po tokio žemasparnio smūgio apačion, žemės palietimas baigiasi skeveldrų krūva, bet ne lėktuvo flegmatišku apsisvertimu.

Nekoks triukas ir visai ne-realus, kai du lėktuvai per oro kovą pikiruoja viens į kitą, o paskui staiga iššoka viens prieš kitą, vos vos nesusiliesdami. Ir šio šposo nelabai kas išėjo.

Mažai filmoje duota ir skraidymo vaizdų. Be nuolatinės greitosios statinės Čkalovo fi-

MASKVA — tarptautinis oro uostas

„Kiekvieną rytą į Maskvos aerodromą skuba virtinės automobilių. Puikiame erdviame aerostoties vestibulyje visuomet gyvas judėjimas. Per tam tikrus laiko tarpus pranešėjas skelbia:

— Keleiviai, vykstantieji į Kėnigsbergą, Dancigą, Berlyną išeikite į peroną!

— Už dvidešimt minučių įskrendame į Stoholmą!

— Šiandien cilinis reizas į Sofiją! Keleiviai išeina į peroną!

Pro pilką rūką vos galima žiūrėti lėktuvo kontūrus. Keleiviai, pažindami Skotlandijos ir Skandinavijos rūkus, susirūpinę žiūri į aerodromą. Jie nesupranta dėlko jiems nepaskambino į viešbutį, ir neptanešė, kad šiandien kelionės nebūs.

Bet viskas tvarkoje, budintis kviečia keleivius užimti vietas kabinose, komfortiniame lėktuve. Dar dešimt minučių ir mašina atitrūks nuo betoninės aikštelės, ima kursą į šiaurės vakarus — Stoholmą.

Vos pakilusi mašina dingsta rūkose. Tik motorų užšėsys išduoda jos skridimo kryptį. Bet greit mašina išsiveržia iš rūkų ir debesų ir, saulės spinduliai nušeria jos aprasojusius sparnus ir langus.

Užpakalvie paslėpta debesu nalko, vaišingoji, linksmoji Maskva; sostinė didžiulės, laisvos, nugalimos socializmo šalies.

Jokie svaidymai ir rūkai nesutrukdė skridimo. Tarptautinės linijos išuodė puikius pilotus drg. Kirichenko, Chorpekovo, Kubiško, čia dirba ir puikūs bort — radijistai: Andriienko, Glušenkovas, Slaboženko — bortmechanikai drg. Monochovas ir Bareincevas — kurių vardai plačiai žinomi aviacijoje.

I visas Maskvos puses išsisklaido tarptautinės oro linijos. Ilgas oro kelias iš Maskvos į

Sofiją eina per plačius Ukrainos laukus, Juodosios Jūros vandenį ir beveik per visą Bulgariją. Pavasarį daugumas aerodromų tame ruože patvins-tai ir būna netinkami sunkių keleivinių mašinų nutūpimui. Kad nenutrauktų judėjimo tarptautinėje linijoje, pilotai atlieka tuomet tuos skridimus be nutūpimų.

Ivairiomis meteorologinėmis sąlygomis lėktuvai minutės tikslumu atlieka ilgą ir sudėtingas keliones, pristatydami keleivius į jiems reikiamus aerodromus.

Tiesūs oro keliai nustatyti iš Maskvos į Berlyną ir Stoholmą. Jeigu žiemos metu skridimą į Berlyną atlikdavo su nakvyne pusiaukelėje, tai vasarą ta kelionė trunka tik vieną dieną. Vidutinis reguliarumas visose oro linijose žiemą perviršia 90%.

— Vasaros skraidymo metu, mes pasieksime viso šimto procentų reguliarumo, — pasakoja senyvas pilotas, — tai kiekvieno piloto svarbiausias uždavinys.

Maskvos aero — uostas tapo tarptautine stotimi: vokiečiai, švedai, anglai, amerikoniai, kinai, bulgarai ir daugelis kitų atkeliauja į mūsų sostinės aerodromą.

Tarybų Sąjungos civilinė aviacija iškilo į tarptautinę oro areną. Oro linijos rėka mus ne tik su Vokietija, Bulgarija. Bet jos siekia ir Chamį (Kinija) Kėbul (Afganistanas), Ulan — Ude — Ulan — Batos (MNR). Alma — Atai ir Taškentą. Svetimšaliai keleiviai persėda į mūsų vidaus linijų lėktuvus ir oro keliu vyksta į Maskvą. Ir atvirkščiai — daugelis svetimšaliu atvyksta iš vakarų tranzito keliu.

Kada mūsų lėktuvai atsikrenda iš užsienio naktį, pripratusius laikę karo matyti tylūs aptemdytus miestus užsieniečius stebina žiburių jūra. Jiems atsiveria nepaprastas reginys — Maskva mirga milijonais žiburių.

„Miestas kurio nebombarduojama“ tokia pirmoji atvykusio keleivio mintis, mačiusi sugriautus miestus ir užverstas gatves. „Miestas kuris ramiai miega“ tai antra keleivio mintis.

„Miestas kurio nebombarduojama“ tokia pirmoji atvykusio keleivio mintis, mačiusi sugriautus miestus ir užverstas gatves. „Miestas kuris ramiai miega“ tai antra keleivio mintis.

Būsimieji lakūnai klausosi instruktoriaus nurodymų.



AVIACIJA IR ŽVEJYBA

Tarybų S-ga yra vienintelė šalis pasaulyje, kur aviacija plačiai naudojama žvejybai. Kapitalistiniuose kraštuose šis žvejybos būdas retai tesutinkamas.

Pirmą kartą aviacijos pagalba žvejyba pradėta Zarszvejybos departamente 1919 m. Tada lėktuvai buvo pasiūti ieškoti žuvų barų. Tarybų S-gos pavyzdžiu pasėkė japonai ir prancūzai; pastarieji šiaurės jūroje pavartojo net diržabli.

Šiose kapitalistinėse valstybėse tuo buvo užinteresuoti net generaliniai štabai, kurie tikėjosi prasilavinusius pilotus reikalui esant panaudoti povandeninių laivų sekimui.

Bet iš tų mėginimų nieko ne-

laimėta. Žvejybos laivai priklausė vienai, o lėktuvai kitai firmai, arba net pačiam lakūnui. Kada lėktuvas susekdavo žuvų barus, pasiūlydavo bet kuriam žvejų laivui nupirkti jo surastą žuvį. Dažnai atsitikdavo, kad kol susiderėdavo dėl kainos, žuvis būdavo jau nuplaukusios. Pasaulinė ekonominė krizė, kurios metu žuvų kainos katastrofiškai krito, tapo sunaikinti milžiniški ištekliai ir kapitalistinių valstybių siekliai.

1926 m. Tarybų S-goje Baltojo jūroje pirmą kartą pavartota aviacija ruonių ieškojimui. Stalino penkmečio metu aviacijos naudojimas plačiai išvystytas. Tarybų S-goje žvejybos žinioje yra platus radio stočių

kuris daugybė kartų buvo pažadintas orinio pavojaus kaukimo.

Kartą vienas svetimšalis, grįždamas iš Maskvos į tėvynę, pasakė:

— Taip, Maskva, dabar pati gyviausia, bet ir pati ramiausia sostinė Europoje. Tai labai puikus miestas gyventi!

A. C.

tinklas ir didelis oro žvalgybos laivynas.

Ieškodamas žuvų lėktuvas skrenda 200 — 700 m. aukštyje. Skrendant žemiau motoro užimas išbaido žuvį. Žuvų barus iš lėktuvų pastebi tiesioginiai arba iš žuvėdrų. Jeigu vėjo stiprumas prašoka 4 balus, matomumas menkas. Tarybų S-goje žuvų ieškojai dirba prie tyliai veikiančių motorų, kurių dūzgimas yra daug menkesnis negu paprasto motoro.

Žvejų laivai aprūpinti specialiu aukštu stiebu, kurio viršūnėje sėdi stebėtojai ir stebi aplinką. Lėktuvas tuos uždavinius, be abejo, atlieka daug geriau.

Seniau žvejai tinklo metimu vidutiniškai ištraukdavo 34 centnerius žuvis. Naudojantis lėktuvais sugaunama iki 250

gūravimo menas daugiau ir neparodytas, o kiekvienas aviacijos būrelio narys žino, kad greitąją statinę padaryti reikia mažiausiai mokslo. Tuo būdu šioj filmos vietoj pasigendama įdomesnių ir sudėtingesnių figūravimo vaizdų.

Norint parodyti Čkalovo išbandytus lėktuvus gyvenime, prie filmos buvo galima prijungti Lekejevo penketuko figūravimą ir nuo to filmos aviacinių vaizdų kadrai būtų žymiai sustiprėję.

Filma apie Čkalovą, nežiūrint ir iškeltų trūkumų, yra stipriausia matytų aviacinių filmų paskutiniu metu.

Mūsų naujas motoras

Sustokime prie žaliajo namo, Grunvaldo gatvėje, Kaune, ant kurio kabo užrašas: „Metalų trestas“. Užlipę trečian aukštan, įeisime į nedidelį kambarį. Ant stalo paklota braižymo lenta, ant jos užsikniaubusių dviejų vyrų figūros. Šalia jų guli braižymo įrankiai ir brai-

bo jis padaro jau kitokį variklį, taip pat mažuką, bet 4 cilindrų, jau visiškai kitokiu veikimo principu. Bandymai davė gerus rezultatus. Reikia žengti ir toliau.

— Kaip bus, jei pastatytume tikrą, didesnį variklį, kuris išvystytų bent 50 AJ, — kal-

variklį apžiūrėjo ir sudarė keletą aktų.

Vienoje iš jų dalyvavo universiteto laboratorijos, vidaus degimo skyriaus specialistas, inž. Jankauskas, Vidaus pramonės komisarijato atstovas inž. Trokas, iš Metalų tresto — inž. Šivickas.

kurio bus galima spręsti visu 100% gautuosius darbo vaisius.

Konstruktorius Žadeika yra pagaminęs ir aviaciniam modeliui variklį, kuris irgi savotiškas. LTSR Aero Klubo modelistai pritaikys tam benzininiui motorui modeli. Motorukas, nors nedidokas, bet išvysto 0.4 AJ galimumo. Turi du cilindrus, kurie galvutėmis sujungti. Žadeika dirba ir elektrotechnikos srityje, kur taip pat yra pasiekęs gerų rezultatų.

Vieną dalyką konstruktoriai nusiskundžia. Kai kurie pareigūnai reikšiamai jų darbą neįvertina. Pav. inžinierius L. konstruktoriams aiškina, kad tokį variklį gali kiti asmenys kitur sukonstruoti, todėl jo naudinumumas mažėjas. Pav. tas pats inžinierius net pasakė: „Ir Panovas ir Markoni radio kartu išrado viens kito nepažindami“. (Mes šitam inžinieriui patartume pirmiau pasiskaityti radio technikos istoriją. Red.).

Paramos klausimu buvo belstasi jau ne į vienas duris. Ir kas iš to? Visur miglotas atsakymas, o nieko realaus. Reiktų šių žmonių darbus kam nors susidomėti. Ir didelio masto dalykas gali nueiti per tiek vien dėl biurokratiško apsamanojusio galvojimo.

Pasiūlytume iš savo pusės ši darba globoti LTSR Mokslų Akademijai. Inž. Jankauskas galėtų ši reikala PRISIMINTI, pareferuoti ir, apskritai, mokslo vyrai privalo padėti dirbantiems žmonėms, o ypač tiek nuveikusiems. Iš savo pusės konstruktoriams linkime ištvermės ir pasisekimo jų darbe. M. A.

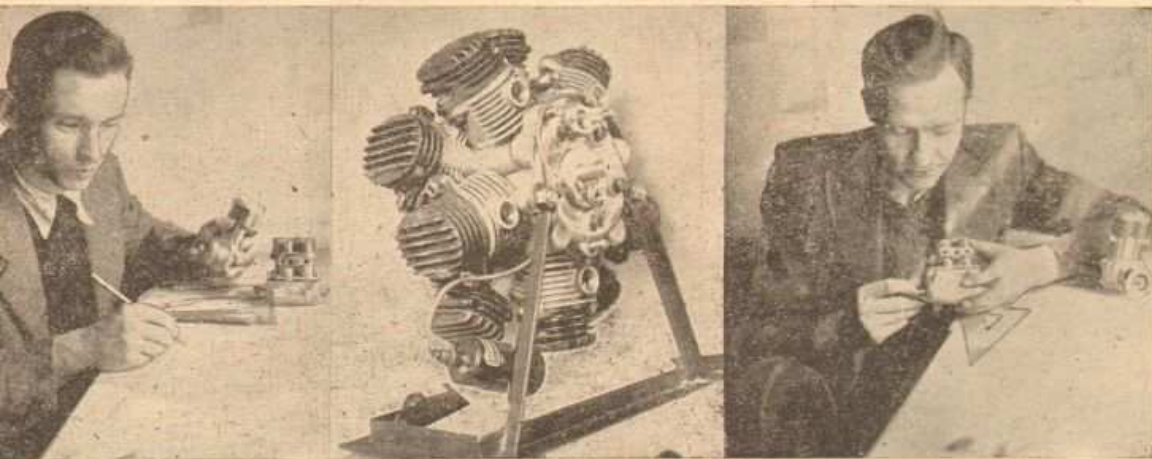
Atsiųsta paminėti:

V. I. Leninas — APIE TAIUTU APSISPREDIMO TEISĘ. Valstybinės Leidyklos leidinys Nr. 185. 86 pusl. Kaina Rb. 0,70.

Em. Jaroslavskis — MARKSIZMAS IR DARVINIZMAS. Paskaitos, skaitytos 1940 m. rugpjūčio 16 d. Politechnikos muziejuje, Maskvoje. Valstybinės Leidyklos leidinys Nr. 162. 60 pusl. Kaina Rb. 0,55.

K. Marksas ir E. Engelsas — KOMUNISTŲ PARTIJOS MANIFESTAS. Valstybinės Leidyklos leidinys Nr. 180. 72 puslap. Kaina Rb. 0,65.

Aleksandras Diuma — PO DVIDEŠIMT METŲ II D. („Trijų muškietininkų“ tęsinys). Vertėjas J. Pajaujis. Valstybinės Leidyklos leidinys Nr. 127. Dailin. D. Tarabildienė. Kaina Rb. 5.



Abu konstruktoriai. Kairėje Žadeika, dešinėje Gervickas. Viduryje naujas variklis.

žinių eskizai. Žemėje stovi šiek tiek keistos formos aviacinis variklis. Išsikalbu su jais.

Vienas jų, Žadeika Petras, pats naujojo variklio konstruktorius matęs daug kartaus gyvenimo. Mažam būnant, miršta tėvas. Jis atsiduria prieglaudon, kur išbūna iki 13 metų amžiaus. Iš prieglaudos išėjęs stoja dirbti geležinkelio dirbtuvėna. Žadeika nesitenkina nuolatiniu, paprastu darbu. Vakarais jis mokosi — kursuose ir pats. Susipažįsta gerai su vidaus degimo varikliais. Vėliau važinėja įvairiais motociklais. Daug vėliau, būdamas 23 metų amžiaus, nutaria pasistatyti lėktuvo modelį su benzininiu varikliu. Variklį ištekinna. Bet pats variklio uždegimo mechanizmas, kaip špulė, baterija daug sveria, daugiau nei pats varikliukas. Kaip padaryti, kad sumažėtų ir suprastėtų visas uždegimas. Gimsta genijali mintis. Per metus dar-

bėjo Žadeika savo bendradarbiui Gervickui Kaziui.

Gaunama parama ir vienosose dirbtuvėse variklis pradedamas gaminti. Šiandien tą variklį jau matome ir fotografijoje.

Kaip matyti, variklis turi 10 cilindrų, dvigubos eilės. Sveria apie 52 kg., turi išvystyti pagal skaičiavimus 70 a. jėgų.

Variklis buvo patalpintas staklėna ir pabandytas užvesti. Ar veiks, jei veikimas visiškai skirtingas nei kitų variklių? Užsivedė! Dėl konstruktyvinių defektų, sūkių buvo gauta mažokai. Defektus pašalinus, variklis dirbo gana gerai. Kadangi tai buvo prototipas, tat gaminant į svorį nebuvo atsižvelgiama.

Variklis sukėlė didelio dėmesio specialistų sluoksniuose, nes variklio veikimo principas visiškai kitoks nei dabartinių aviacinių variklių. Buvo sušaukta keleta komisijų, kurios

Štai komisijos nuomonė apie variklį:

1. Variklio konstrukcija daug paprastesnė.

2. Jėgos vienetui galima laukti mažesnio svorio.

3. Mažiau galimumų įvairioms variklio kliūtims.

Kitose komisijose išvados taip pat tokios.

Aviacijos variklių specialistai pareiškė, kad toksai variklis tol dirbs, kol bus kuro, nes beveik nėra galimumo kliūtims.

Pas konstruktorius buvo atsilankęs ir žinomas aviacinių variklių specialistas lak. drg. J. Mikėnas. Jis pareiškė nuomonę, kad su tokiu varikliu galima pasiekti didesnius aukščius, kadangi jis išsurbia daugiau oro negu telpa sproginio kameroi. J. Mikėnas išsireiškė, kad su panašiu principu veikiančiais varikliais jam niekada netekė susidurti, nes tokių variklių niekur nėra sukonstruota. O šio motoro pirmenybė prieš kitus nepaprastai didelė. Žinoma, dar padarvta ne viskas, išsireiškė drg. Mikėnas. Tikrus rezultatus gausime pastatę visiškai gera variklį ir jį patalpinę lėktuve. Bet nuveikta daug, daugiau nei buvo galima tikėtis iš šių jaunų vyrų.

Motoras be to labai patogus pritaikinti sportiniams lėktuvams, nes turės mažą pasipriešinimą, kadangi yra mažo diametro.

Dabar konstruktoriai daro naujam motorui braižinius. Pagal juos bus pastatytas naujas, jau be trūkumų variklis iš

centnerių. Tokiu būdu delfinų žvejyba Kaspijos jūroje pakilo per 30%. Lėktuvų žvalgyba konstatavo, kad Juodojoje jūroje randasi apie 11.000.000 tonų pelamidų (stambi skumbrams gimininga žuvis).

Avio — fotografijos pagalba galima išmatuoti vandens gilumą ir jo profilį; tai svarbu žuvų vietos suradimui. Tokiu būdu tiksliai ištirtos Volgos ir Lenos deltos. Pasitaikydavo atrasti žuvų kelius, kurie seniau nebuvo surasti. Susekta, kad kai kurios žuvų rūšys per Ker-

čios sąsiaurį keliauja Juodojo jūron iki Kaukazo.

Didelį vaidmenį aviacija vaidina ir žvejų gelbėjime. Žiemos žvejybos metu dažnai audros atplėšia lytis su žvejais. Lakūnas drg. Mišura išgelbėjo net 155 žvejus. Volgos — Kaspijos avio — bazė nuo savo įsisteigimo 1934 m. išgelbėjo daug žvejų, tinklų ir kitų žvejybos įrankių.

Aviacijos pagalba pervežama ir gyvos žuvis. Lėktuvais jos pergabenamos į nežuvin-gas vietas. P. K.

Šių dienų kovos lėktuvai

NAIKINTUVAS „SPITFAIR“

Anglų darbo greitis naikintuvus „Spitfair“ yra vienas populiariausių lėktuvų šių dienų kare. Šio pavadinimo lėktuvai dažnai minimi kariniuose pranešimuose. Jie gausiai vartojami anglų karo aviacijoje, o taip pat šio lėktuvo tipais aprūpinta Anglijai draugingos valstybės (pav. Turkija).

Naikintuvus „Spitfair“ yra išsivystęs iš hidroplanų — lenktynių lėktuvo, kuriuos nuo 1922 m. gamino anglų Supermarine Aviation Ltd. firma, specialiai Sneiderio taurės greičio lenktynėms. Lenktynių lėktuvai buvo naujiena aviacijos pasaulyje, nes tai buvo viensparniai, puikiai aerodinaminiai linijų lėktuvai, vienviečiai, aprūpinti galingais motorais.

1931 m. toks Supermarino hidro lėktuvus laimėjo pasaulinį greičio rekordą Anolijai (lėktuvus turėjo 2300 AJ Rols Rouso motorą ir pasiekė 550 km/val. greitį. Šiandien toki greitį, kurį 1931 m. lėktuvus parodė trumpą akimirką, turi kiekvienas modernus kovos lėktuvus).

Naikintuvus Spitfair buvo pagamintas tuo pačiu lenktyninių lėktuvų principu, įvedant keletą esminiausių techninių patobulinimų:

a) Padidintas sparno plotas, kad lėktuvas būtų itin stabilus ir apginklavimas;

b) Įvesta nusileidimui ir pakilimui judamos sparnų plokštumos;

c) Įstatuta motoras gali būti ilašniai darbo laikui (nuo 1000 AJ galingumo motoro amžius greitais šuoliais eina mažum);

d) Padidintas liemens. Sutalpinti didesnius benzino bakus ir reikalingas kovos lėktuvo įrengimus (nas lenktyninių lėktuvų benzino bakai buvo įrengti nūdėse);

e) Pakeista aušinimo sistema, išdėstant ją ne visame sparno plote, bet sukoncentruojant aerodinaminiai išbandytose dūrose.

Pirmasis „Spitfair“ pakilo 1936 metais. Serijinės gamybos lėktuvai pakelsti labai nedėm. Vėliau pastatyti galingesni motorai (R. R. Merlin 11 ir 111), pagerinta įvairin iškušulin aerodinaminė išvaizda (greitis padidėjo 20 km/val.), medinis dūrin menšin nroplėris pakeistas metaliniu trimenšiu, keičiamuo žinomis, dėl ko pagerėjo lėktuvo startas, kilmės ir posūkių.

Vienu metu šis lėktuvus, buvo greičiausias pasaulyje naikintuvus esantis ginklavime.

Trumpa techninė dabartinio „Spitfair“ lėktuvo charakteristika tokia.

Motoras Rolls Roys Merlin 11. V formos, skysčiu aušinamas, dvilikos cilindrių. Nominalus motoro galingumas 990 AJ. Šį galingumą jis išvysto 3730 metrų aukštyje, prie 2600 aps/min. Didž. galingumas 4950 m. aukštyje, prie 3000 aps/minutėje — 1030 AJ.

Lėktuvo išmėros: sparnų ilgis 11,23 m.

Liemens ilgis — 9,12 m.

Sparnų plotas — 22,48 m².

Didž. greitis 5610 m. aukštyje — 591 km/val.

Kelionės greitis — 520 km/val.

Pikravimo greitis — 800 880 km/val.

Tūpimo greitis — 110 km/val.

Lipa į 3350 metrus — 4,8 min.

Didž. skridimo atstumas — 1000 km.

Parengtas skristi sveria 2600 kg.

Įkrovimas sparnų 1 m² — 115,6 kg.

Vienai arklio jėgai tenka — 2,62 kg.

Su kltu motoru Merlin 111 1250 AJ galingumo, lėktuvus pasiekia 5640 metrų aukštumoje 620 km/val. greičiu.

Duosime charakteringiausias „Spitfair“ detales.

1 — bakas, kuriame telpa aušinamasis skystis — glikolis. Reikia pažymėti, kad visuose dabartiniuose galinguose motoruose, motorui šaldyti nenaudojama vanduo, bet spec. skysčiai.

2 — alyvos filtras.

3 — ugnies nepraleidžianti pertvara, skirianti motorą nuo patalpos, kur stovi benzinas. Gaisrą užgesina esą motoro skyriuje spec. gesintuvai.

4 — viršutinis benzino bakas.

5 — piloto instrumentų lentą.

6 — kompasas.

7 — įtraukiamos į sparną ir išleidžiamos važiuoklės valdymo įtaisas.

8 — apatinis benzino bakas.

9 — valdymo rankena.

10 — trimieriams valdyti įtaisas.

11 — suspaustas deguonis piloto kvėpavimo kaukei, kurią jis vartoja, skraidydamas ir kovodamas nuo 5000 metrų aukščio.

12 — raketininkas, iššaukiantis parašiutinės raketas. Jas naudoja pilotas nakties metu nusileisdamas, o taip pat naktinės oro kovos metu. Jis išmeta raketa po parašintu, o paskui iš tamsos puola apšviestą vietą.

13 — radijo stotis.

14 — liemens vidaus įrengimai.

15 — alyvinis amortizatorius, kuris minkština smūgus į užpakalinį ramsčio ratuką.

16 — liemens lanžeronas.

17 — akumuliatoriai.

18 — Vamzdis, per kurį valdomi sparniniai kulkosvaidžiai.

19 — užsparniai.

20 — Skersvairiai (eleronai).

21 — Kairiojo sparno keturių kulkosvaidžių vamzdžių angos. Dešiniajame sparne stovi taip pat keturi kulkosvaidžiai „Brauningo“ sistemos. Kiekvienas iš jų per minutę iššaukia 1200 šovintu. Šiuo ginklavimu „Spitfair“, kaip ir kiti anglų aštuonių kulkosvaidžių naikintuvai skaitomi su stipriausia ugnimi pasaulyje (per minutę paleidžia beveik 10.000 šovinių!) gal ir dėl to „Spitfair“ reiškia lietuviškai „Ugnim svaidantis“.

22 — liemens baltis (lanžeronas).

23 — puolamosios važiuoklės šarnyras.

24 — sparno baltis.

25 — benzino filtras.

26 — alyvos filtras.

27 — alyvos bakas.

28 — aušintuvui valdyti rankena.

NAUJI SMIGIMO BOMBONEŠIO DAVINIAI.

Vokiečiai į smigimo bombonešius Junkers — Ju 87 B populiariai žinoma, pavadinimu Stuka, įstatė didesnio galingumo Junkers Jumo 211 DA 1200 AJ galingumo.

Daviniai šio lėktuvo pasiekė ir dabar yra tokie: Didž. greitis 4200 metrų aukštyje 400 km/val. Kelionės greitis tam nađiam aukštyje 325 km/val. Tūpimo greitis 118 km/val.

Smigimo greitis, neatidarius stabdžių, pasiekia 700 km/val. Su stabdžiais — 400 km/val.

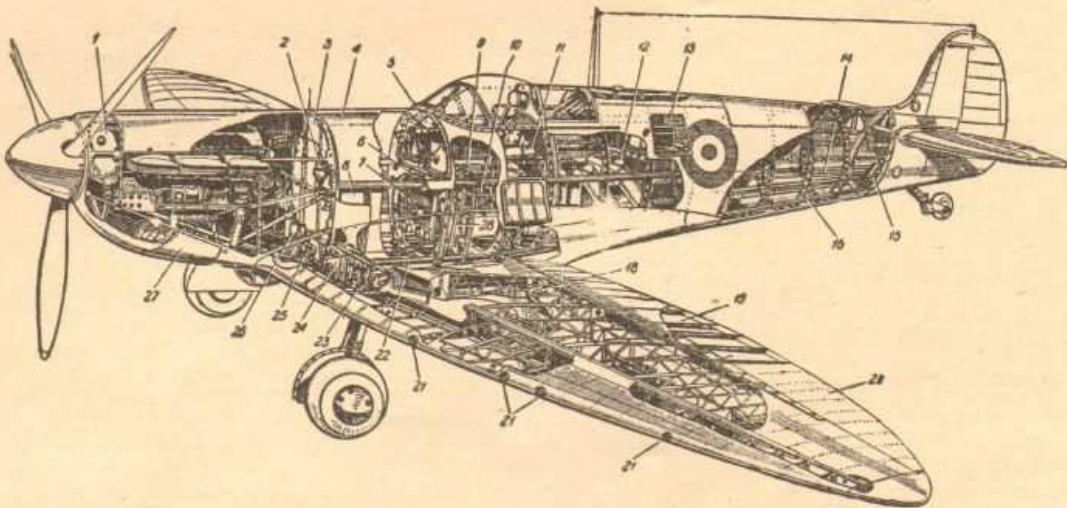
Lėktuvo aukščio lubos 8500 metrų. Veikimo spindulys 850 kilometru. Į 4200 metrų lipa 12 minučių.

Bombu oai paimti 500 — 700 kg. Pilnai pakrautas sveria 4250 kg.

Padidinti motoro galinguma ir tuo nađiu greiti, vokiečius matyti privertė tas, kad artėdamas prie taikinio Stukas dėl nedidelio greičio būdavo dažnai priešo greitesnių naikintuvų aukomis.

SUNKUSIS JŪRŲ BOMBONEŠIS

Prieš anglų laivų kelius Atlanto vandenyne vokiečiai naudoja tolimojo veikimo spindulio bombonešius. Vienas iš tokių lėktuvų yra trijų motorų Dorne Do 24. Motorai išdėstyti šalia viens kito, ant sparno iškelto viršum liemens. Kiekvienas iš jų turi po 865 AJ galingumo 3500 m. aukštyje.



torui šaldyti nenaudojama vanduo, bet spec. skysčiai.

2 — alyvos filtras.

3 — ugnies nepraleidžianti pertvara, skirianti motorą nuo patalpos, kur stovi benzinas. Gaisrą užgesina esą motoro skyriuje spec. gesintuvai.

4 — viršutinis benzino bakas.

vinių!) gal ir dėl to „Spitfair“ reiškia lietuviškai „Ugnim svaidantis“.

22 — liemens baltis (lanžeronas).

23 — puolamosios važiuoklės šarnyras.

24 — sparno baltis.

25 — benzino filtras.

26 — alyvos filtras.

27 — alyvos bakas.

Didž. šio bombonešio greitis 3500 metrų aukštyje 338 km/val. Kelionės greitis 4800 m. aukštyje 318 km/val. Tūpimo greitis 95 km/val. Lubos — 6.700 metrų. Veikimo spindulys 3500 km.

Lėktuvus pilnai pakrautas sveria 13.500 kg. Gali nešti 1500 kg. bombų. Įgula 6 žmonių. Reikia pažymėti, kad

Aviacijos būrelių veikla

Geriausiai veikiančių ne tik tai Kaune, bet ir visoje Tarybų Lietuvoje yra Kauno II-os vid. mokyklos aviacijos būrelis. Būrelis turi per 100 narių, kurių daugumas yra kvalifikuoti aviomodelistai. Aviacijos būrelis VKP(b) 18-jo suvažiavimo proga iškvietė į soclenktynes Kauno VIII-os ir Kauno IV-os vid. mok. aviacijos būrelius. Lenino kampelyje būrelis skoningai įrengė aviacijos kertele. Gegužės 1-os dienos proga būrelio nariai ištraukė į tarpusavies varžybas. Varžybos vykta aviacinės spaudos platiniame, naujų narių verbavime, paskaitų ir pranešimų rengime. Būrelis leidžia sieninį laikraštėlį „Sparnuota Jaunystė“, kuris mokinių tarpe yra labai mėgiamas. Gaila, kad iš didelio aviacijos mėgėjų skaičiaus mažai kas skaito „Liaudies Sparnus“. Čia tenka kaltinti būrelio valdybą, kuri nesirūpina „Liaudies Sparnų“ platinimu.

Vienas iš seniausiai veikiančių aviacijos būrelių yra Kauno Valstybiniame Technikume. Būrelis turi apie 100 narių. Įrengta dirbtuvėlė, kurioje statomi modeliai. Būrelio nariai padeda inž. Rimšai statyti lėktuvą. Suorganizuoti sklandymo kursai. Pavasarį numatoma surengti modelių varžybas su kitais Kauno aviomodelistais. „Liaudies Sparnai“ techniku



Torpeda rušiama pakrauti į lėktuvą Anglijoje.

siame lėktuve įvestas, senai pas anglus naudojamas kulkosvaidininko bokštelis pačioje lėktuvo uodegoje. Be to, Do 24 turi dar du kulkosvaidininkų bokštelių — priekyje ir per vidurį lie-mens, viršuje.

tarpe mėgiamas žurnalas.

Jokio veikimo neparodė Kauno III-os vid. mok. aviacijos būrelis. Be to, blogai veikia Kauno VI-os ir Kauno V-os vid. mok. aviacijos būreliai.

Gražiai veikia Kauno IV-os vid. mokyklos aviacijos mėgėjų būrelis. Surengta eilė paskaitų apie Tarybų S-gos aviaciją, didvyrus. Būrelis pravedė aviacinės propagandos mėnesį. Didelio susidomėjimo mokinių tarpe susilaukė būrelio leidžiamas sieninis laikraštėlis „Pirmyn“. Laikraštėlio išleista septyni numeriai. Visi būrelio nariai (per 40) skaito „Liaudies Sparnus“. „Liaudies Sparnai“ būrelio dėka plačiai

skaitomas žurnalas ir kitų mokinių tarpe.

Siais metais Kauno VIII-je vid. mokykloje įsisteigęs aviacijos būrelis gražiai varo pradėtą aviacinį darbą. Smarkiai pagyvėjo būrelio veikla išjungus į socvaržybas su Kauno II vid. mok. Būrelis turi 96 narius, kurių tarpe yra 46 mergaitės. Aviacijos būrelis užmezgė santykius su M'nsko pionieriais — aviomodelistais. Be to, įrengta dirbtuvėlė, kurioje aviomodelistai statosi modelius. Būrelis leidžia sieninį laikraštėlį „Į Erdvę!“. Laikraštėlis tiek turiniu, tiek išvaizda gražiai atrodo.

Kai kuriose mokyklose aviacijos būreliai visai užmigo. Pav., Kauno VI-je vid. mok. yra daug aviacijos mėgėjų, ta-

čiau būrelis neparodė jokio veikimo. Tuo turėtų daugiau susirūpinti mokyklos komjaunuoliai.

Kauno IX-je vid. mokykloje veikiančias būrelius nieko nenuveikė. Būrelis turi apie 60 narių, tačiau iki šiol nesugebėta pasirodyti.

Kauno XII-je vid. mok. nors ir yra du mokytojai, baigę Aukštąjį modelizmo instruktorių kursą, tačiau aviacinio judėjimo neparodė.

Siaip aviacijos būreliai veikia ne tik vidurinėse, bet amatų bei pradžios mokyklose. Apie juos pakalbėsime kitą kartą.

Gražiai veikiančioms aviacijos būreliams linkėtina toliau tęsti aviacinį darbą. O kitiems — mokyti iš veikliųjų.

P. K.

Tarybų S-gos karo aviacija

Tarybų Sąjungos maršalas K. E. Vorosilovas 1940 m. pirmosios gegužės kalboje pabrėžė: „Paskulinių mėnesių kariniai veiksmai praturtino Raudonąją Armiją nauju karo patyrimu. Ši karinė patyrima reikia išmokyti, būtinai išsiuptyti iš jo visas pamokas, likviduoti visus karo veiksmų metu pastebėtus trūkumus, stiprinti ir tobulinti visas karo metu išreikštas teigiamas puses“.

Tarybų aviacijos karinis patyrimas parodė tarybų lakūnų aukštus moralinius ypatumus, didelę tarybinę karo technikos jėgą ir sugebėjimą ta technika naudotis bet kuriose šiuo metu karo sąlygose. Tarybų lakūnai sumušė priešą prie Chasano ežero ir prie Chalchūn — Golo upės. Vakarų Ukrainoje, Vakarų Gudijoje ir mūšiuose Karely sasmaukose.

Tarybų aviacijos kariai neturi sau lygių pasaulyje. Naujame TSRS raidos protarpyje, orotarpyje socialistinio darbo baigimo ir palaipsniško perėjimo prie komunistinės bendruomenės, kas kart augant komunistiniam samoningumui, pasireiškia socialistinio lenktyniavimo vaidmuo. Lakūnai ir kiti Raudonosios Armijos specialistai naudoja sudėtingą karinę taktiką ir nepažįstą sudėtingą aviacijos mokslo sunkumą. Mūšiuose su tėvynės priešais Tarybų aviacija parodė visiškai naują šiuo laiku moralinį ypatumą, kokio nebuvo ir negalėjo būti buvusių karų aviacijos istorijoje. Mūšiai ties Chasano ežeru, Chalchūn — Golo upės slėnyje ir su baltasuomiais ypač būdingi masinių lenktyniavimo tarp karių viską atlikti du šaukian.

Socialistinės tėvynės garbei, didžiojo Stalino garbei, paskiri lakūnai ir ištisos eskadrilės lenktyniavo tarp savęs kulkosvaidžių ugnies taiklume, puolimo tikslume, manevrų viklume.

Karely sasmaukos tvirtovų sudaužymas, pripažintu kitu šalių specialistų neįreikšiamomis, ištikino visą pasaulį, kad nėra tokių itvirtinimų kurių negalėtų naimti Raudonosios Armijos bolševikai. Mūsų stalinietiška aviacija, mūsų karo aviacijos jėgomis didžiuliais visą Raudonąją Armiją, visą tarybų liaudis. Raudonasis Oro Laivynas — tai visą triuškinanti jėga.

Per antra penkmetį mūsų aviacijos galybė žymiai pakilo. Įvesti rikiuotėn nauji lėktuvų tipai, bendro 8 milijonų arklų jėgų galingumo. Per antra penkmetį mūsų oro laivynas padidėjo 213%.

Visanaikinčią stalinietiškos aviacijos jėgą pavaizdavo savo ryškioje kalboje XVIII partijos suvažiavime draugas Vorosilovas.

Palėgčius su 1934 metais, karo aviacijos jėgos išaugo veik 2,5 kartą. Pakilo sunkiosios ir naikintuvų aviacijos lėtinamasis svoris. Padidėjo lėktuvų skridimo greitis, lubos ir radiusas. Mūsų aviaciniai skraidybos ir taktikos ypatumai nepalankiam. Didžiojo Stalino įsakymu — skraidyti toliau visų, aukščiau ir greičiau už visus, mūsų išgarsėję lakūnai pilnai išpildė. Su gausiu mūsų aviacijos augimu, pakilo ir jos kovybiniai rodikliai. Greitis, lubos, masinio skridimo radiusas nuo 1934 iki 1939 metų padidėjo sekančiai (procentais):

	Greitis	Lubos	Atstumas
naikintuvų	56,5	21,5	—
bombonešių	80	83	50
(art. veikimo)			
bombonešių	70	77	61
(tolim. veikimo)			
žvalgybinių			
ir šarvuotųjų	67	23	45

Mūsų lėktuvų bombinė salve siekia daugiau 6 tūkstančius tonų. „Šita sprogtancijos medžiagos masė, tinkanti permesiti per didelius atstumus, gali

būti neblogais tarybiniais tramdomais marškiniais kliecinčiomis idėjomis apimtiems adresarams, jeigu jie, beprotiško apimti, bandys įstoti į Tarybų žemę“).

Baisia, viską naikinančią jėgą mūsų priešams sudaro stalinietiškoji aviacija. Savo bombinėmis ir kulkosvaidinėmis salvėmis, savo greičiu ir lubomis, mūsų aviacija toli pralenkia mūsų priešų aviaciją.

Tarybų Oro Laivynas pasižymi stipriu apsieinklavimu ir dideliu veikimo radiusu. Jis visiškai pasiruošęs dideliems savarankiškiems žygiams įvykdyti. Vorosiloviškos salvės, kada tik pareikalaus socialietinės tėvynės interesai, užgriūdavo ant mūsų priešų ir užsio lauke ir prieš užfrontėje.

1) Vorosilovas, kalba XVIII VKP(b) suvažiavime, pusl. 20.

Civilinio oro laivyno parašutinininkų sąskrydis

Gegužės mėn. Azovo — Juodosios jūros Aeroflote prasidės Visasąjunginis parašutinininkų sporto meistrų ir instruktorių sąskrydis. Miduano — treniruotės pobūdžio užsiėmimų programoje numatyta individualiniai ir masiniai šuoliai su parašutais dienų ir nakties sąlygose. Greita šito, parašutinininkai išpildys eilę įvairių taktinių uždavinių, mokysis parašutinininkų šuolio technikos iš nedidelių aukščių ir t. t.

Pagal Civil. Oro laivyno vadovybės nutarimą kiekvienas pilotas privalo atlikti nustatytą skaičių treniruotės pobūdžio šuolių. Jie paprastai atliekami iš mokomųjų lėktuvų. Be to, pilotai turi įvykdyti treniruočių šuolius su parašutais iš tų lėktuvų, su kuriais jie skraido.

Technika ir įvairenybės

★ Naujas amerikiečių naikintuvas Vult, su dviem Allison motorais po 1000 AJ pasiekia 700 km/val. greitį.

★ Šiais laikais aerodromai, esą fronto užnugaryje, gali būti užpulti netikėtai nusileidžiančių priešo desantų, o taip pat parašiutininkų. Amerikiečiai pagamino nedidelį granatsvaidį, skirtą gintis nuo tokių užpuolikų.

Granatsvaidis pozicijoje sveria 18,2 kg. Granatų ugnis iš granatsvaidžio siekia 150 metrų (su 110 gr. granatomis) ir 750 metrų su skeveldrinėmis granatomis. Granatsvaidžio kalibras 38 mm ir pozicijon pastatomas per 3 sekundes.

★ Amerikiečių aerodinaminų vamzdžių pajėgumas, gra toks. Vult aerodinaminiam tunelyje srovės greitis — 89 m/sek. Nortrop — 68 m/sek. (galingumas 450 AJ). Lockheed — 116 m/sek. (galingumas 1500 AJ). „Didysis kanalas“ J. A. Valst. Karo aviacijos laboratorijoje 1800 m/sek. (motorų galingumas 40.000 AJ.).

Tokiuose tuneliuose statoma ne tik atskiros bandomų lėktuvų dalys, bet ir visi lėktuvai. Leidžiama oro srovė ir žiūrима, koks kyla nenaudingas pasipriešinimas kintant lėktuvo greičiui.

ORO PUOLIMAS SU SKLANDYTUVAIS.

Viename japonų laikraštyje „Kokurida“ nagrinėjama klausimas apie desantų išsodintimą sklandytuvų pagalba. Autorius nurodo pavyzdžius, kaip buvo atliktos vokiečių desantinės operacijos vakarų fronte, ir kad iš jų išvada padarydami, anglai rūpestingai pasirėngė sutikti panašias desantines operacijas savo salose. Aerodromai aprūpinti jūdrėmis priemonėmis gintis nuo parašiutininkų ir nusileidžiančių juose desantininkų lėktuvų.

Vokiečiams dėl to tenka galvoti apie naujų būdus ir priemones vykdyti tokias desantines operacijas ir straipsnio autorius, nagrinėdamas taktines ir technines aplinkybes, skaito, kad jas galima atlikti su spec. sklandytuvais.

Vokiečiai oro pėstininkams pervežti naudodavo transporto lėktuvus Junkers Ju 52. Vienas toks lėktuvas pakelia 20 ginkluotų parašiutininkų. Ju 52 galėtų ant troso pavilkti dar ir 5 spec. desantininkus sklandytuvus, kurių kiekvienam tilptų po 8 kareivius su karine apranga.

Sklandytuvai galėtų visai tiksliai nusileisti iš anksto

numatytose vietose, be to, visai be motoro triukšmo, o esą stabdžiai sparnuose duotų jiems galimumo išnaudoti ir nedidelius plotus tūpimui.

300 KARTŲ PER SIAURES ATLANTĄ ORU.

Neseniai Pan Amerikos oro b-vė atliko 300-ąjį skridimą per siaurės Atlantą iš Europos į Ameriką. Kaip žinoma ši bendrovė susisiekimą — palaiko didžiausiais skraidančiais laivais Cliper. Ligi jubiliejinio skridimo oro keliu iš Amerikos į Europą ir atgal buvo pergabenta 3600 keleivių ir 296.000 kg. pašto. Viso buvo suskraidyta 240.000 km.

ARGENTINA GAMINA MAZUS LĖKTUVUS.

Vienintelis krašte avio fabrikas, priklausęs karo ministerijai, ligi tol gamino tik karo lėktuvus. Dabar jis pradėjo gaminti pirmus, lengvus lėktuvus civiliniams užaavinimams. Tai dviejų vietų lėktuvai, aukštasparniai, aprūpinti 50 AJ galingumo amerikiečių darbo motorais.

★ AMERIKOJE pradėta gaminti benzinas iš parafino. Parafinas įkaitinamas iki 450 — 540°, ir paveikiamas įvairiomis rūkštimis. Finale gaunama produktas, kurio 40% yra ne kas kita, kaip benzinas su aukštu oktano skaičiumi.

★ LĖKTUVAS SU GARO VARIKLIU. Iš Vašingtono pranešama, kad amerikiečių armijos vadovybė nori užsisakyti lėktuvų, kurių variklių darbas būtų kuo tyliausias. Buvo pastatyta lėktuvas, kurio variklis buvo garo turbina — išvystanti 300 A.J. galingumą. Toliau rašoma, kad amerikiečiai, broliai Besleriai sukonstravo lėktuvą su 150 A.J. galingumo gariniu varikliu. Buvo atlikta visa eilė pavykusių skridimų virš Oklando miesto. Variklio darbas buvo toks tylus, kad pilotas skrisdamas 80 m. aukštyje nuo žemės, galėjo susikalbėti su žmonėmis esančiais aerodrome. Panašaus tipo motoru, dabar gaminamas didžiulis susisiekimo lėktuvas, kuris turės dvi garo turbinas, bendro 1.500 A.J. galingumo.

J. A. V. PARAŠIUTININKAS.

Ten neseniai įsteigta karinė parašiutininkų komanda. Pirmieji komandoje paruošti 48 kariai — bus panaudoti kitų parašiutininkų komandų apmokymui, kurios artimiausiu laiku bus organizuojamos kiekvienoje mechanizuotoj divizijoje.

MOKOMASIS ANGLŲ LĖKTUVAS „OYLET“.

Pasirodžius karo aviacijos lėktuvų tarpe mašinai, kuri buvo aprūpinta trijų ratų įtraukiamąja važiuokle, iškilo gyvas reikalas sukonstruoti specialų treniruotės lėktuvą lavinimuisi tūpti ir kilti su triarate važiuokle. Tiems reikalavimams išpildyti, šiandien jau yra naujas vienmotoris metalinis dvivietis žemasparnis „Oylet“. Oro vėsinamas šešių cilindrių variklis turi 150 AJ galingumo. Be to lėktuvas skirtas dar aklojo skraidymo mokymui, o taip pat pagal prietaisus naktiniams skraidymams. Didžiausias lėktuvo greitis — 200 km/val.; kelionės greitis — 176 km/val. Skridimo svoris — 907 kg.

FEIRI „FULMER“.

Anglijos jūrų aviacijos lėktuvų parke pasirodė naujas dvivietis naikintuvas Feiri „Fulmer“ su V — formos skysčiaus vėsinamuo Roills — Rois 1050 AJ galingumo varikliu. Pagal savo greitį (virš 480 km/val.) ir ginklavimą (8 sparniniai kulkosvaizdžiai) jis pralenkia esančias tos pačios paskirties Anglijos jūrų aviacijoje analogines mašinas.

Lėktuvo važiuoklė įtraukiama. Propeleris pastovaus žingsnio medinis. Tunelio formos radiatorius patalpintas po liečenos nosimi, padalintas į dvi cilindrinės sekcijas, tarp kurių

yra patalpintas alyvos* radiatorius.

Feiri „Fulmer“ dalyvauja anglų aviacijos oro operacijose Viduržemio jūroje.

IŠ PARAŠIUTIZMO ISTORIJS

Skridimas buvo svajonė garsaus italų dailininko — mokslininko Leonardo da Vinči. Jis stebėjo paukščių skridimus ir juos piešė.

1495 m. štai kaip rašė Leonardo da Vinči. „Jeigu žmogus paimtų ištęptą drobę, kurios kiekvienas kraštas turėtų dvilika alkūnių, pločio matas: nuo pirštų iki alkūnės ir dvilika alkūnių aukščio, galėtų šokti nuo bokšto be pavojaus gyvybei“.

Po 100 metų nuo Leonardo da Vinči mirties venecietis Faustas Vepancio pastatė primityvią keturkampį parašiutą. Su juo 1917 m. Venecijoje pirmą kartą istorijoje padarė šuolis nuo bokšto. 1783 m. Prancūzijoje su parašiotu nuo Monpele observatorijos bokšto šoko prancūzas Lenormanas.

1784 m. Marso lankose, Paryžiuje, aeronautas Blanšaras padarė skridimą oro pūsle, kurioje buvo parašiotas.

Carinėje Rusijoje parašiutai buvo naudojami prie pririšamų aerostatų.

Plačiai parašiutai naudojami Raudonajame oro laivyne. Pasauliniai rekordai šuoliuose iš lėktuvų su parašiotais priklauso Tarybų S-gos parašiotistams.

Parašiutizmo srityje daug nusipelnė karo lakūnas L. G. Minovas, kuris apdovanotas Lenino ordinu.

NAUJAS SKLANDYTUVAS

V. P. Ckalovo vardo Centro Aero Klube pasibaigė sklandytuvo „Olimpia“ prototipo bandymai. Sklandytuvą pastatė Lvovo sklandymo dirbtuvės.

Sklandytuvas skirtas rekordiniams terminikiems skriejimams. Pasirūpinti paprastu valdymu ir lengvu skriejimu. Turi oro stabdžius, kurių dėka galima nutūpti labai aprėžtame plote.

Labai patogus pilotui greitai nuimamas karpokas. Jis duoda pilotui didelį matomumą visomis kryptimis.

Vykusiai sukonstruota kabina. Vairų kojenos taip sukonstruotos, kad skridimo metu reguliuojamos: sklandytojas gali pagal norą juos nustumti arba priartinti prie savęs. Tas sumažina piloto nuovargį.

Labai paprastas sklandytuvo montavimas: užtenka pasakyti, kad sklandytuvas sumontuojamas maksimum per 20 minučių.

Sklandytuvas lengvai velkasi paskui lėktuvą su 80 — 120 km/val. greičiu.

Sklandytuvo išmėros sekančios: sparnų ilgis — 15,14 m., sklandytuvo aukštis — 1,5 m. Sparnų plotas — 15 m². Sklandytuvo svoris (tuščio) — 192 kg., didžiausias svoris — 278 kg. Įkrovimas į 1 m² — 18,5 kg.

Skridimo daviniai: kelionės greitis (perskridimo) — 68 km/val., tūpimo greitis — 48 km/val. Sklandymo skaičius — 25. Žemėjimo greitis — 0,67 m²sek.

— Sklandytuvas „Olimpia“ — sako SSSR sklandymo sporto meistris Anochinas, išbandęs ore sklandytuvą, — yra gera mašina plačiai sklandytojų draugijai. Su juo lengva skristi, pakankamai vikrus, pastovus visose padėtyse. Gilumos vairo trimers žymiai palengvina sklandytuvo valdymą velkantis paskui lėktuvą.

Ar tavo draugas skaito

„LIAUDIES SPARNUS“?

Lakūno pasakojimas

K. Taradankinas.

— Mūsų dalyje, — pradėjo jis naują savo pasakojimą, — yra bombonešio vadas Panfutijus Iljčius Nikolaevs. Žmogus aviaciniuose reikaluose visapusiškai nusimanęs. Prityręs lakūnas. Aviacijoj tarnavo dar pilietinio karo metu ir dalyje pelnytai buvo visų gerbiamas. Mūsų „devyniukė“ buvo mesta į frontą. Atskridom, apsižvalgėm. Paryčiui įsakymas: subombarduoti priešo aerodromą. Dalykas karinis — skubus, tikslus. „Devyniukės“ vadas surinko lakūnus. Nužymėjo žemėlapyje maršrutą, paaiškino vyrams uždavinį ir — į mašinas.

„Devyniukė“ eina paskui eskadrilės vadą. Kelias netolimas. Per valandą oro dalinys prie tikslo. Mes žinome, kad priešas puikiai aptvėrė aerodromą zenitinėmis baterijomis, ir istikrųjų, mus pasitiko uraganinė ugnis. Bet mašina po mašinos tiksliai gula į kovos kelią. Bombardavimas. Vienas akimirksnis... Bet tą akimirksnį lakūnas pamiršta save. Jis visas — akyse ir rankose. Pagaliau į kabiną įsiveržė šalto oro srovė. Lėktuvas kažkaip pašoka aukštyn. Tai reiškia — jis atspalaidavo nuo sunkaus krovinio. Tai reiškia — šturmanas paspaudė nuleidžiamąjį svirtelę ir per atsidariusį liuką bombos nušvilpė į tikslą.

„Devyniukė“ gerai išpildė uždavinį. Lėktuvai, traukdami iš apsaudomojo ploto, rikiavosi paskui vadą. Vadas apsižvalgė — atrodo niekas nenukentėjo. Pirmyn! Ir staiga pačią paskutinę minutę prie Nikolaevo lėktuvo pasirodė baltų dūmų kamuolėlis. Šrapnelis! Mašiną truktėlė, ji pasviro, bet tuoj pat išsitiesė. Atrodo viskas tvarkoj. Pirmyn!

Lėktuvai ėjo dideliu greičiu. Tik Nikolaevo lėktuvas ėmė atsilikti. Ir nelygiai skrenda. Lygina mašiną, o ji virsta. Pasirodo, didelė skeveldra pramušė dešinįjį sparną. Vis daugiau ir daugiau atsilieka Nikolaevs.

Ar pasiseks datraukti iki savų?

Anksčiau sakė, kad greit pasaka pasakojama, bet darbas negreit daromas. Mes aviacijoj pripratome kitaip. Darbas vyksta žaibiškai, o pasakot kur kas ilgiau. Jūs, turbūt, žinote, kad priešas vartoja ypatingą taktiką. Į garbingą oro kovą jis nestoja. Bet jei pastebi, kad lėktuvas pamuštas ir atsilieka nuo savų — lyg varnai apspinta.

Taip atsitiko ir dabar. Nikolaevs sunkiai veda savo sužeistą mašiną, o ji jau pri-

veja keturi priešų naikintuvai.

Eskadrilės vadas pastebėjo, kad su Nikolaevu vyksta kažkas blogo. Pastebėjo ir atskrendančius naikintuvus. Vadas mostelėjo sparnais ir tuč tuojaus visa „aštuoniukė“ pasuko atgal.

Priešai nespėjo. „Aštuoniukė“ apsupo savo draugą, pridengė geležine siena. Visi lėktuvai atidengė į naikintuvus tokią mirtiną ugnį, kad anie iš karto sumažino greitį ir suprato, jog geriausiai bus grįžti namo. Mūsiškiai irgi sumažino greitį ir saugiai nuleido Nikolaevą į savo aerodromą.

Nusileido. Vadas pranešė vyresnybei apie visus įvykius. „Devyniukė“ buvo pareikšta padėka už sėkmingą uždavinio įvykdymą. Praėjus oficialioms minutėms, prie „devyniukės“ vado prieina Nikolaevs, tylėdamas spaudžia ranką, o akyse ašaros. Tiesą pasakius, ir seni vilkai susijaudino, žiūrėdami į juos. Bereikalingų žodžių niekas neištarė.

— Nenuobodu? — paklausė mūsų pasakotojas.

— Ką jūs! — vienu balsu sušukome mes.

— Na, — tęsė jis, — tai klausykitės, pasakojimas dar nebaigtas. Po kiek laiko „devyniukė“ iš naujo eina į operaciją, ir lygiai taip pat, kaip ir per pirmą skridimą, vos spėjom išmesti bombas, priešo zenitinkai „iklijavo“ į Nikolaevo lėktuvą šrapnelį. Čia jau rimtas dalykas. Šturmanas užmuštas. Šaulys —

radistas sunkiai sužeistas. Nikolaevs akimirksniui sustojo sąmonės. Tačiau greit atsigavo ir rado jėgų pasodinti visiškai sutrupintą mašiną.

Bet tūpti teko priešo teritorijoj. Išlindo, paskutinį kartą pažvelgė į šturmaną, ištraukė sužeistą šaulį, pamoko nuskrendantiems draugams, suskaitė šovinius revolveryje. Viskas aišku.

Išskrido devyni bombonešiai. Namo grįžo aštuoni. Bet Tarybų aviacijoj nėra tokio lakūno, kuris nelaimėje paliktų savo draugą.

Ir Nikolaevs mato: „aštuoniukė“ grįžta. Suka virš jo. Vienas lėktuvas pradeda leistis. Atsitūpė ant sniegu padengto lauko ir važiuoja į jį. Nikolaevs šaukia: „Kam?“ Tai beprotybė! Palikite manel!

Jo negirdėt. Motorai staugia. Paskui mašina sukasi sniego viesulas. Ir štai šalia jo lėktuvas. „Devyniukės“ vadas. Jis iššoka iš kabinos į gilų sniegą. Eina į jį. Nikolaevs užsivertė sužeistąjį ant nugaros ir pajudėjo vado link. Priėjo. „Sveikas?“ — šaukia vadas.

Nikolaevs tik linkterėjo galva. „Devyniukės“ vadas padėjo nunešti sužeistąjį iki lėktuvo. Paguldė jį patogiau ir įgrūdė į mašiną Nikolaevą. Greit vadas prisijungė prie „septyniukės“, besukinėjančios virš lauko.

Na, suprantama, kad apie šiuos įvykius dalyje buvo daug kalbų. Sakė, kad Nikolaevui nesiseka...

— Ar nenuobodu? — iš naujo pasiteiravo pasakotojas. Mes priekaištingai pažvelgėme į jį. Jis išsiėmė naują papirosą ir tęsė:

— Gyvenimas tokius piešinius nupiešia, kokių geriausias rašytojas nesugalvos. Tai aš sakau todėl, kad su Nikolaevu atsitiko trečias įvykis. Ir visa tai, atkreipkit dėmesį, vieno mėnesio bėgyje. Išskrido jis su „devyniukės“ vadu.

— O kaip vado pavardė? — paklausė vienas mūsų.

— Lebedevas jo pavardė. Tai, vadinasi, pakilo jis su Lebedevu mažam skridimui. Ypatingas uždavinys. Bombarduot nesirengė. Skrido dviem specialiom mašinom. Trumpai sakant — užpuolė juos priešo naikintuvai. Mūsų du, jų keturi. Mūsiškiai du palydėjo žemyn. Vienas kažkaip prisilinko prie Lebedevo lėktuvo, suvarė visas kulkas į jo mašiną — ir pasileido bėgti. Lebedevs lėktuvas suliepsnojo. Nikolaevs metėsi draugui pagalbon — vėlu. Lebedevas turėjo vieną išeitį: jis iššoko su parašutu. O Nikolaevs pradėjo suktis virš jo. Lyg aras krūtine dengia savo vaiką. Suka, kad negrįžtų priešai. Gąsdina juos. Lebedevas nusileido ir tučtuojaus, beveik šalia jo, tūpė Nikolaevs.

Atsegė parašutą. Nikolaevs paėmė vadą į savo mašiną. Ankšta, žinote, joje, tai jis Lebedevą į sėdynę, pats ant jo ir pakyla.

Grįžo. Lebedevas dėkoja: „Na, dabar mudu su tamsta atsiskaitėm“.

Nikolaevs susigėdo: „Bet tą patį kiekvienas mano vietoje padarytu. Kiek daug aš jums, drauge vade, rūpesčių suteikdavau. Nesiseka man...“

O vadas pertraukia: „Na, dar nežinia, kam sekasi. Nežinia, kas būtų, jei aš jums du kartu nepadėčiau“.

— Tai štai galvoju aš, — tęsė po traumpos pertraukos pasakotojas, — kad darbas ne likimo, o žmogaus valioje. Draugiškumo įstatymas pasirodė stipresnis už bet kokią nesekmę. Beje, su Nikolaevu jūs, galbūt, ir pasimatysit. Jis irgi čia ilsisi.

Sudominti pasakojimo, mes nematėm kaip prie mūsų suoliuko priejo žmogus ir sušuko pasakotojui:

— Drauge Lebedevai, saulė! Ko gero, rytoj maudysimės.

Tas, kurį pavadino Lebedevu, atsistojo, nusišypsojo ir tarė:

— Susipažinkit, draugai, tai lakūnas Nikolaevs.

Vertė J. Jonavičius.

Ant. Vėtrūnas

Kitur ir pas mus

Mūsų žemėj saulė nesileidžia!
Nenutrūksta ir lėktuvų dainos.
Kitur karas badą, mirtį skleidžia,
Pas mus darbas naujais tempais eina!..

Naikintuvai, žemės atsiplėšę,
Laisvą skliantą debesį perskrodžia!..
Kitur visas verčiama griuvėsiais
Vėjai žarsto pelenus ir suodžius!..

Žemėj budri daliniai šarvuotųjų;
Vandenyse ir ore — laivynai —
Ir lai nicks iš gobštų bepročių
Liest Tarybų Žemės niekad nemėgina!

Mūsų mokytojai,

V. Kenstavičiūtė,

mirus jos mylimam tėveliui reiškiamo nuostirdžia užuojautą.

Malėtų nepilnosios vidurinės mokyklos mokiniai.

Osoaviachimo sparnai didėja

Pirmasis Tarybinis pavaris atbudo. Laisvuose dirvonuose plačiais vikrais urgia traktoriai, buvę kumečiai stipria ranka meta grūdą, fabrikuose spindinčiais veidais verda darbas, jungiama viena po kitos vis nauja transmisija, nauja mašina, statomi fabrikai, mokyklos, ligoninės, poilsio namai. Visi su nauja energija žengia į kultūrą, į laimingą gyvenimą. Šiandien daro jaunuolis turi teisę siekti ko jis nori. Kas pirmiau galėjo pasakyti, jog darbininkas, po dvyliką valandų per dieną rijęs buržuazinio fabriko dulkes, galėtų mokytis, lankyti kursus, sklandyti, tapti greituoju naikintoju, geru parasiutiniu, rekordistu.

Utopija! Jei kuris pažangesnis uar sugriebdavo knygą — jis buvo pasityčiojimo objektu, fabriko direktorius pereidavo su ironijos šypsena:

— Tai ką, poniuk, į profesorius musies. Išleksi, profesoriau, už vartų.

Bet šiandien utopija virto realybe. Ne taip senai suorganizuota LTSR Osoaviachimo organizacija ėmėsi energingo darbo. Apskirtyse, miestuose, miesteliuose organizuojami kadrai, steigiamos įvairių rūšių grupės, kuriose bus ruošiami specialistai. Kiekvienas čia turės teisę išbandyti save, užsigrūdinti ir tapti tinkamu, kaip ir reikalaujama būsimuoju Raudonosios Armijos kariu.

Štai, daleiskim, Osoaviachimas atidarys Vilniuje sklandymo mokyklą. Kiekvienas darbo jaunuolis, ne nutrukdamas nuo savo tiesioginių pareigų, galės sklandyti.

O jaunuolių tuo reikalu susidomėjimas labai gyvas. Aš perbėgdamas vieną kitą sustabdžiau,

Petras Bandulis sėdėjo parke. Palinkęs ant laikraščio skaitė. Juodi, saulėje žvilgantys plaukai retkarčiais paglostomi ranka.

— Dovanokite, — prisėdau, — gal jūs turite degtuką?

Jau spėjęs nudegti veidas atsisuko į mane.

— Neturiu, drauge, žinote kaip nerūkau, tai ir nesinešioju. Dar uždegti galima, — pajuokavo.

— Ką jau čia deginėsi. Juk dabar viskas mūsų.

— Žinoma, — sako, — prašau, ko man dabar trūksta. Įsivaizduokite, juk aš neturiu tėvų. Vaikščiojau be darbo, keturis metus kaip mokinyš už du litus dirbau fabrike. Sunku buvo, bet šiandien aš esu įvertintas ir dirbu kaip specialistas ce-

che. Kitas gyvenimas, tiek energijos, jog kalnus norisi nugriauti.

Mudu įsikalbėjova nuoširdžiai. Pasirodo, kad aviacijoje neprofanas, dirbęs modelius, skaitęs aviacines knygas.

— Dabar gali, — pertraukiau, — sklandyti pabandyti. Manau, kad pas patį gabumų rasis.

Petras patenkintai šyptelėjo.

— O kaipgi. Osoaviachimas veikia. Girdint, kai aukštai mūsų narsieji pratimus atlieka, net sprandas nutirpsta.

— Ech tu, galvoju, sakale, sakale. Linksma tau. Nu, palauk truputėlį, būsim kartu. O kodėl aš negaliu tapti naikintoju. Na atsakykite? — kreipėsi į mane.

Bandulis pakėlęs smakrą laukė atsakymo. Keletą minučių stebėjau. Plati kaktas, kaklo raumenys bėgo už formingai išbuojusios krūtinės.

— Tokiu kūnu, drauguži,

abejojimo nėra. Tik lavinkis. Gal būsi lablogesnis už didžiuosius lakūnus.

Palikau jį su šviesia ateitimi.

Sveisuotojas Plienaitis Vytautas prisipažino, kad apie aviaciją pradėjo galvoti labai neseniai.

— Ot, — sako, — nusipirkau „Liaudies Sparnus“, perskaičiau narsių vyrų pasisėkimus, tolimus žygius ir užsidegiau. Juk aš dar tik devyniolikos metų. Ar nebūsiu per jaunas.

— Nieko, — drauguži, ne tokiose metuose skraido. Plienaitis man pokštelėjo petin.

— Tai ką, teks man pasispaust. Atsilikau truputėlį. Nu, bet senius tai tikrai pavysiu.

Būsimas Raudonarmietis Tapukevičius Juozas sako:

— Stojant į komisiją, galvojau ką čia pasirinkti. Ar Jūrų Karo Laivyną ar aviaciją. Sveikata maniau, neišneš, bet apžiūrėjus, gydy-

tojas paspaudė ranką.

— Aviatorius iš jo bus neblogas.

— Vos nuogas neišlėkiau į gatvę. Tik pamanyk erdvėj! Stosių, — sako, — į Osoaviachimą ir pradėsiu. Tik mažoka laiko. Ar su spėsiu prasimaigyt?

— Užteks, — sakau, — per kelis mėnesius tave instruktoriai išmankštins. Šiuo reikalu gali būti drąsus.

Tapukevičius mikliai pagavo mano ranką ir spustelėjo:

— Labai malonu, bet, drauguži, skubu į rusų kalbos pamokas. Per kelis mėnesius išmoksime ne tik kalbos, bet ir skraidyti

Osoaviachimo sparnai pažadino mūsų darbo jaunimą. Erdvė išsiskleis sparnai, jie augs, plėsis ir bus narsiais Raudonosios Armijos gynėjų eilėse. Kova už plačiąją Tėvynę, už brolišką meilę, už laisvę bus nebaisi.

Matas S.

Kaip statomi nauji lėktuvai

Viso pasaulio aviacijos fabrikai dirba pilnu tempu. Kapitalistiniuose kraštuose siaučiantis karas reikalauja milžiniško skaičiaus lėktuvų. Prie fabrikų dirbą konstruktoriai stengiasi pagerinti lėktuvų statymą.

Tarybų S-gos konstruktoriai irgi nesnaudžia. Kolektyvas, kuris susideda iš trijų konstruktorių drg. Zabočkino, Garbunovo ir Gutkino sukonstruktavo naują mašiną. Tai greitas naikintuvas tinkamas karo — oro laivynui. Pagal savo duomenis jis pralenkia kitų kapitalistinių kraštų lėktuvus.

Dabar kiekvienas iš tų konstruktorių konstruktuoja savo

naujus lėktuvus. Jie savo sugebėjimus skiria apgynimui brangios tėvynės. Konstruktorius Gutkinas sugalvojo naują lėktuvų statymo būdą, kuris Tarybų S-goje nebuvo naudojamas. Tam tikslui reikia padaryti tikslus apskaičiavimas. Nauja mašinos schema pagerina aerodinamines linijas, padidina skridimo greitį, ugnies stiprumą, sėkmingai išsprendžia skridimo saugumo problemą.

Naujo lėktuvo bandymuose dalyvauja lėktuvo statytojai ir motorų konstruktoriai.

Drg. S.alinas įvertindamas kolektyvo darbą, juos apdovanojo pirmo laipsnio premija.



Anglų naikintuvai patuliuoja.

Atsiųsta paminėti

V. I. Leninas — APIE PARYZIAUS KOMUNĄ. Paryžiaus komunos 70 metų sukaktuvėms paminėti. Turiny: Paskaitos apie komuną, planas, iš „K. Markso laiško L. Kugelmannui“, Apie Proletariato uždavinius šioje revoliucijoje, iš „Laiškų apie taktiką“. Tezės ir pranešimai I-mame Komunistų Internacionalo kongrese 1919 m. apie buržuazinę demokratiją ir proletariato diktatūrą, LTSR Valstybinės Leidyklos leid. 145 Nr. 158 p. Rb. 1,50.

M. I. Kalininas — DVIDESIMT TREJI TARYBINĖS VALDŽIOS METAI. Antras leidimas. LTSR Valstybinės Leidyklos leid. Nr. 119. 16 p. Rb. —,20.

Petras Cvirka — PASAKA PASAKA VEJA. Stiliuotų liaudies pasakų rinkinys. Ilustracijos D. Kučo. LTSR Valstybinės Leidyklos leid. Nr. 27 80 p. Kaina Rb. 2,50.

4) Kazys Jakubėnas — ŠIMTAS VYTURĖLIŲ. Eilėraščių. Eilėraščių temos — pasakos ir vaikų pasaulis. Dailininko J. Kuzmicko gausiai iliustruotas leidinys. Valst. Leidyklos leid. Nr. 55. 72 p. Kaina Rb. 2,—.

S. Laucius — APSUKRUS VYRAS. Vieno veiksmo komedija iš vertėjų valdininkų gyvenimo. Veikiančių asmenų — 7. Valst. Leid. leid. Nr. 93. 54 p. Kaina Rb. —,50.

J. Balio paruošta spaudai. — ŠIMTAS LIAUDIES BALANDŽIŲ. Ilustracijos dail. D. Tarabildienės. Valstybinės Leidyklos leidinys. 140 Nr. 200 psl. Rb. 7,50.



Mechanikų brigada

Buržuaziniams laikais, gerbiamieji, kiekvienas susipratęs pilietis turėjo nukentėti. Kaip sau norit, brolyčiai, bet nukentėt tai tekdavo. Žiūrėk, tau koks centnerinis poniaks, apžergęs lobį, iš tolo neprisileidžia. Tave taip sakant dantim ir taikstosi suėsti.

— Neišsk, — sako, — prie mano kapitalo, ba kaip griebisiu iltiniais. — Vidurius paleisiu. Komunistas tamsta, prie mano grobio eini...

Sudarė, žinote, kapitalistinių raiškų ir šoka piniginių slėpą, arba šiaip ką mandresnio, šampaną su stipria soda geria, o darbo piliečiai ant druskos neturėjo. Klimeikienės vaikai galima tvirtinti tik dėl to ir mirė. Išbėro dantys nuo bado, susigarančėiavo vaikinai ir nēr...

Užtat aviacijos mechanikas Zaginis ir pasluto.

Susimėlė vyrai į būrį, o Zaginis neiškentęs ir pradėjo:

— Ką, — sako, — lygybės gyvenime nēr. Su slėgom mus buožės muša. Nebus šitaip! Visi turime teisę gyventi. Turim mes teisę, vyrai, gyvent ar neturim? O mūsų žmonos ar turi?

— Vyrai, — spygėsi Prėskus, — aš prieš gyvenimą tai nieko, bet dėl žmonos klausukų turiu. Pažiūrėkit, — sako, — mano galva. Gūzy gra?

Vyrai jam už galvos. Brauko delnais, uosto.

— Pakilimų jaučiasi. Yra, — sako, — pakilimų.

— O iš kur tie pakilimai? Skaudulis ėmė ir pakilo nuo varstoto.

— Prėskau, be reikalo draskais. Vedėjas tau kirtu ir man kirtu.

— Anuos kirtimus, — sako, — aš neužmiršiu. O šituos naujai žmona padarė. Ištraukė, žinot, kočelą iš teslos ir rėžė. Kad dar nors, bianrybė, būt nušluosčius. Nepragerk, — sako, — algos.

Draugai, — pertraukė Zaginis, — šeimyniškus reikalus padėkit į šoną. Mums reikta, — sako, — prieš kapitalizmą, prieš buržuus kovot. Iščiulpė mūsų kranją. Skauduli, tau iščiulpė, o Prėskui manote ne. Visus išgrežė. Lygybės, broliškumo reikalaujam. Laisvės!...

Taip ir prisiartinio prie revoliucijos.

— Visų šalių proletariato šventė gegužės pirmoji diena, taip?

— Teisingai, — atkirtu mechanika brigada.

— Ar mes, — sako, — šventę privalome?

— Valio, — suaidėjo iš visų pusų.

Zaginis vis neatleidžia.

— Mus, — sako, — nieks neatlaikys. Su viesulais, kielas rankas turime. Taip drangai!..

Žinote brigada susijaudino. Zaginį nukėlė ir pradėjo mėtyti.

— Valio! Valio Zaginis! Už teisybę mes. Buržuus šalin!

Prėskus nel guzus užmiršo. Įsiritu vidun, apsikabino glėbiu ir šaukia:

— Duokit, draugai ūsą pasibūčiuosim. Dabar, — sako, — man akys atsivėrė. Mes gyvensim, kovosim mes! Buržuus, — sako, — ant karštų radiatorių pririšim. Ir vedėją reikėtų pririšti. Parsidavęs. Seimintakui nagus lažo.

Tik šast, iš karto dirbtuvių vedėjas įeina. Patraukė nosim orą, pagaudė neatškius garsus.

— O čia kas? Jūs šitaip. Revoliucija! Policija!

Brigada atsikosėjo, rankoves pasirašė ir nē iš vietos. Dirbtuvių vedėjas pakiso aptinusias akis.

— Bananų jums, rezervą iššaukt!

Skaudulis šoko prie vedėjo.

— Tai ką, — sako, — tu mus su bananais su rezervais gązdini. O už ką gązdini? Mes šventei ruošiamės, vadinasi, varduvels kelsim. Neišsk prie mūsų.

Klimeika bakst vedėjui su kumštīm į pilvą.

— O čia, — sako, — kieno taukai?

— Mano taukai, — išblyško vedėjas, — neužkaby!

Klimeika antrusyk, bakst.

— Mūsų taukai. Nuskust juos.

Prėskus irgi nesusitūrėjo, pamirkė alyvon skudurą ir užlipino akis

— Laikiniai, — sako, — mudu kvit. O paskiau matysim. Pabandyk, — sako, — rūpužini, pranešt rezervui. Tik pabandyk. Sodysim, — sako, — mes jį į karterį.

Užlipyta mazgotė pradėjo drebėti. Nesustvarko su galinėmis ir tiek.

— Žūsit, — ruko, — su pono pagalba žūsit.

Prėskus antrusyk užsigavo.

— Šitaip, — sako, — dar jam negerai, kad gyvą paleidžiam. Atiduok, — sako, — man skudurą.

Prėskus, šmaukšt, antrą kompresą ir uždėjo.

Vedėjas į pakinkius ėmė ir suslabnėjo.

— Dovanokit, — sako, — vyručiai, namą statau.

— Stataai... O jeigu mes tam namui čirkštelisim. Su mumis jei nori gervu.

Tas namas galima sakyti ir išgelbėjo. Vedėjas, kad nors pase burnos. Atostogų išsiprašė ir dingo. Sako, kad į kalnus išvažiavo. Žinom mes tuos kalnus. Pabūgo žaltys, daugiau nieko.

O vyrai, žinote, aptarė gegužės pirmosios reikalus, pareigom pasiskirstė ir nūrimo. Juk nesirodysi viešai, pavienini. Pagriebs rezervas, bananų gausti, nukiš į kalėjimą ir tiek. Kalėjime visi negali sėdėti, dirbti reikia. Revoliuciniai taip sakant. Žmonas užkinkė.

— Siūkit, — sako, — „varduvels“ vėliavas.

O moteriškės, vis moteriškės.

— Oi, vyručiai, tik, — sako, — nepakliūkit žandarmerijai.

Mechanikų brigada trynė rankas. Susirinks minulei, sukiša ausis ir šnekasi:

— Pas mane, — sako, — jau fertik. Vėliavos gatavos. — Tai vadinasi, vyrai, šįnakt.

— Zaginis kiekvienam pakylt kvartalą.

— Kam patologiau, arčiau. Ar spėsime, draugai iki šviešos.

Skaudulis ėmė ir sugniaužė kumštis.

— Tai ką manai, kad aš keturiasdešimt penkerių metų nepajėgsiu. Atsiprašau.

Mechanikų brigada pasitarė, prisikimšo užencius ir iškrito paslaptingai į tamsą.

★

Gegužės pirmosios rytas, atvira kalbant, buvo žavėtinas. Medžių viršūnėse, stulpuose, neįlipamuose bokštuose didingai plevėsavo raudonos vėliavos. Darbininkija niūniavo internacionalą, o buržuai tvėrėsi už galvos.

Žandarmerija lakstė, suiminėjo, tardė, paleidinėjo. Kitus tai visai nepaleidinėjo. O šie griežtai reikalavo.

— Prašau, — sako, — konkrečių faktų. Prašau, vadinasi, įrodymų.

Mechaninė brigada kaž kaip išliko sveika. Kad nors vienas būtų nučiūpt. Nepasisekė žandarmerijai nučiūpt. Per švaka žandarmerija.

Siemet darbo liandis didingai, laisvai atšventė savąją laisvės šventę. Galvės lažo kolonomis, griausmingomis dainomis, džidgesiu. Mačiau žygiuojančią ir mechanikų brigadą. Kaip anais laikais visi, patys į petį. Tik Prėskus su Skauduliu atrodė daugiau prailę. Bet ką, vadinasi, juk buvo nemažai iškentėta.

C. Spirauskas.



Kai kas skraidymą ir šitaip įsivaizduoja.

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

