

VISŲ ŠALIŲ PROLETARAI  
VIENYKITĖS!



# *Liudies* **Sparnai**





## Tarybų Lietuvoje

● **Aviomodelizmo kursai** rengiami ne tik Kaune. Provincijos jaunimas, kuris lygiai nori pažinti aviaciją, kaip kauniškiai ir kuris prie jos taip pat entuziastingai veržiasi, dabar turi progą lankyti aviomodelizmo kursus vietoje. Biržuose, Ukmergėje, Utenoj kursai jau prasidėjo. Taipogi greit prasidės ir Joniškėje. Paskaitas dėsto LTSR Aero Klubas paskirti modelizmo instruktoriai.

● **Dabar Aukštągiryje**, nors ir nesklaidoma, bet darbas vyksta. Remontuojami ir taisomi, sklandytuvai, kurie vasarą buvo palaužti ir netinka sklandyti. Nors pavasaris dar toli, bet viskam ruošiamasi iš anksto, kad vos pasidarius palankiam orui, Aukštągiry darbas pradėtų virti tikrai sportiškai.

● **Aviomodelizmo kursai** Kauno mokslo jaunuomenei vyksta visa sparta ir jau įpusėjo. Apie 300 moksleivių noriai lanko paskaitas, kurias dėsto šie LTSR Aero Klubas modelizmo instruktoriai: drg. drg. Biberšteinai, Motekaitis ir Statkevičius.

● **LTSR Aero Klubas**, norėdamas padėti provincijos aviacijos būreliams ir sekcijoms prie profsąjungų, nusprendė nuolat siųsti ten paskaitininkus. Paskaitas būtų laikomos iš modelizmo, sklandymo, priešlėkt. — priešchem. apsaugos, sklandymo ir parašituzimo srities.

● **Sekantį sklandymo sezoną** Ukmergės sklandymo stotis intensyviai dirbs. Tam buvo sudaryta angaro statybos projektas ir sąmata. LTSR Aero Klubas paskyrė reikalingus pinigų angaro statybai, kuris jau ir pradėtas statyti. Angare tilps 5 pilnai skraidymui parengti sklandytuvai.

● **Iš Osoaviach'm'o centro Maskvoje** gautos įdomios instrukcijos apie sklandymą ir modelizmą. Jose nurodyta, kaip vyksta sklandymo apmokymas Tarybų Sąjungoje. Taip pat gauta taisyklės, kaip turi būti ruošiami sklandytojai — autotraktoristai ir sklandytojai auto vilkikai, kur ir kaip galima įsigyti bordinių prietaisų, sklandytuvų, ir kt.

● **LTSR Aero Klubas Valdyba** pavedė sklandymo komitetui sudaryti LTSR vietų planą, kurios turi būti iširtos vietoje, norint ten įsteigti sklandymo stotis ar mokyklas. Planas bus daromas iš stambaus mastelio žemėlapių, kuriuose ryškiai matyti aukštumos ir gretimų vietų aukščiai. Sklandymo komitetas greitai laiku tą planą ir sudarys.

● **Sklandymo komitetas**, numatydamas kitų metų sklandymo darbo planą, sudarė sąrašą ir sąmatą medžiagų ir reikmenų, kurie turi būti įsigyti, vyk-

dant sekančio sezono darbo planą.

● **I aviomodelizmo kursų provincijos vyks ir Aero Klubas** valdybos nariai. Jie ten seks kursų eigą, taip pat laikys aviacinio ir organizacinio turinio paskaitas, be to duos aviacijos būrelių vadovybei direktyvas vietoje ir susipažins su kursų klausytojais.

● **Pavasary numatoma pradėti** didelę statybą Aukštągiryje Patalpos bus pertvarkomos taip, kad mokykla galėtų dirbti ištisus metus be pertraukos, taigi ir žiemos metu. Šiomet, nors nedideliu mastu, sklandymo pradinis apmokymas žiema vyksta Pažaislyje.

● **LTSR Aero Klubas** įsteigė naują — priešlėktuvinės — priešcheminės apsaugos skyrių. Jo tikslas Tarybų Lietuvos masėse plėsti priešlėktuvinės, priešcheminės apsaugos propagandą, mokyti gyventojus saugotis lėktuvų puolimo. Skyriui vadovauti pakviestas senas tos rūšies specialistas drg. J. Draugelis.

● **LTSR Aero Klubas** kreipėsi į respublikos radijo komitetą, kad per radiją būtų leista skaityti eilę paskaitų apie priešlėktuvinę apsaugą. Sutikimas gautas ir greitai laiku šis paskaitų ciklas ir prasidės.

● **Prie statybininkų profsąjungos** įsikūrė aviacijos būrelis. Aero Klubas pasiuntė specialistą, kuris pradeda trumpus priešlėktuvinės — priešcheminės apsaugos kursus.

● **Greitu laiku** priešl. chem. apsaugos kursai bus ruošiami ir visai Kauno darbo jaunuomenei. Kursai rengiami Aero Klubui bendradarbiaujant su komjaunimu. Kursų tikslas bus visą eilę, iš įvairių fabričių darbininkų paruošti priešlėktuvinės apsaugos instruktoriais, kurie vėliau supažindins ir savo kitus draugus, kaip gintis nuo lėktuvų pavojaus.

● **Neseniai LTSR Aero Klubas** kreipėsi į Žemės Ūkio komisariją, kad Aukštągiryje būtų leista iškiršti medžius, kuriais apaugęs sklaidomas šlaitas. Gavus leidimą, medžiai kertami, šlaitas gerinamas. Todėl se-

kantį sezoną Aukštągiryje iš karto galės dirbti daugiau grupių, nuo ko ir suintensyvės pats sklandytojų ruošimas.

## Tarybų Sąjungoje

● **Lakūnai Belovas ir Šarkovas** įvykdė įsakymą perskristi arktinėje srityje į Taigą prie Kolymos. Ten jie turėjo geologams numesti maisto, šiltų drabužių. Visa tai buvo nuleista parašitais. Geologų ieškojimas truko ilgai, kol pagaliau, vienam miške jie buvo atrasti.

● **20 metų karo lakūnų mokyklai Katčiuiste**. Šiomet sukanka 20 metų, kaip įkurta Katčiuiske karo lakūnų mokykla, kuri per tą laiką paruošė didelį skaičių karo lakūnų. Krašto Apsaugos Liaudies Komisarų drg. Timosenko pasiuntė sveikinimo telegramą, kurioj jis pareiškė norą, kad mokykla ir toliau sėkmingai dirbtų, didindama Tarybų Sąjungos oro pajėgų stiprumą.

● **Maskva — Stokholmas** tris kart savaitėje. Švedų oro linija ABA ir Tarybų Sąjungos „Aeroflot“ susitarė įsteigti naują oro liniją: Maskva — Veliki Luki — Riga — Stokholmas. Ši linija veikia jau nuo lapkričio 11 d. ir veiks net žiemos metu tris kartus savaitėje. Šioje linijoje abi bendrovės vartos keleivinius lėktuvus Douglas DC-3.

● **Tarybų Sąjungos** dirbtinė guma Baltijos gumos fabrikams. Lig šiol fabrikai Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje vartodavo įvairiems gaminiam užsienių natūralinę kaučuko gumą. Dabar tiems fabrikams gabenama dirbtinė guma iš Tarybų Sąjungos, iš kurios gaminami tie patys gaminiai kaip ir anksčiau.

● **Aviacinės sanitarijos gydytoja** Ona Nikolojevna Poljakova virš 60 metų amžiaus jau nuo 1934 metų sanitarinėje aviacijoje dirba, kaip lėktuvo gydytoja Maksimo Gorkio daliny. Per tą laiką ji tūkstančiams ligonių suteikė pagalbą. Vien per 6 mėnesius šiais metais ji atliko 325 operacijas.

● **„Kilpa“ — nauja didžiulė aviacinė filma**. Taip vadina naują Tarybų Sąjungos aviacinę filmą. Ji vaizduoja Rusijos ir

Tarybų Sąjungos aviacijos pionierių darbus, kurie viską pašventė aviacijai. Filmoj vaizduojamas gyvenimas Sergeiaus Utočkino, vyro, kuris pirmas pakilo.

● **Specialios Karo Aviacijos vidurinės mokyklos**. Maskvoje, Leningrade, Rostove, Ivanove, Kurske, Gorkyje, Voroneže, Stalingrade, Saratove, Kasane, Sverdlovske, Kijeve, Charkove, Tiflise, Krasnodare ir kituose miestuose atidaroma specialios Karo Aviacijos vidurinės mokyklos. Mokyklos turės tris klases. Mokyklos turės modernius pastatus, bibliotekas, gerai įrengtas laboratorijas. Dėstys aukštą kvalifikaciją lektorai iš Raud. Armijos eilių. Mokslas prasidės 1941 m. sausio 2 d.

● **Gorkio stoties sanitarinės aviacijos** gydytojai per 9 šių metų mėnesius išbuvo 2.245 val. ore. Virš 12.000 pacientų buvo suteikta greitoji pagalba, daryta operacijų, kraujo transfuzijų, šimtai ligonių nugabenta į specialias didžiųjų miestų ligonines. Paskutiniu laiku pradėta vartoti nauji gydymo metodai didelėse aukštumose. 80% susirgusių vaikų, laike pirmų aukščio skridimų pasveiko. Šitas gydymo būdas ateity bus dar tobulinamas.

## Svetur

● **Portugalija**. Angolaj steigiami nauji plantacijų laukai. Juose bus auginamos specialios žolės, iš kurių bus gaminama tepalas ir įvairios varikliams alyvos.

● **Meksikos orinis susisiekimas**. Meksikoj paskutiniaisiais metais oro susisiekimas padarė didelį suolį pirmyn. Ten dabar yra 14 oro linijų, kurių viena iš Mexiko—City į Los Angeles siekia net 2.603 km. ilgio. Be šių yra dar d'alis skaičius mažų linijų, kurios tesiekia tik 60 km. Tose trumpose linijose kursuoja maži 4—5 vietų lėktuvai. Ilgose linijose—tokie keleiviniai lėktuvai, kokie vartojami JAV. Paskutiniaisiais metais keleiviai suskraidė 28.830.235 km; pašto pervežta 232.120 kg ir bagažo pervežta 939943 kg.

● **Norvegija**. Aliuminijaus gamybai reikalinga specialaus mineralo boksito. Dabar bandoma vietoj boksito pavartoti kitą mineralą labradorą, kurio yra daug lauko špate. Bandyti studija dar nepasibaigė ir sunku pasakyta ar planas bus realizuotas ar ne. Jei pavyktų, tai ir kitose valstybėse, kur nėra boksito, galima būtų gaminti lėktuvų statybai reikalingą aliuminiją.

● **Vengrija**. Budapešte statomas naujas didžiulis aerodromas. Darbai yra tiek įpusėję, kad aerodromas ateinančių metų pradžioj bus baigtas ir tiks skraidymams.

## LIAUDIES SPARNAI

Nr. 8 \* gruodžio m. \* 1940 m.

LEIDŽIA — LTSR Aero Klubas  
Atsakomasis red. — Vytautas Tupčiauskas  
Redaguoja — Redakcinė kolegija  
PRENUMERATA metams—6 rb. (6,70 lt), pusei m.—3 rb. (3,35 lt).  
Ats. nr. 30 kp.

Nesunaudoti rankraščiai nesaugojami. Gražinami pridėjus pašto ženklą. Rankraščiai taisomi redakcijos nuožiūra. Už skelbimų turinį redakcija neatsako.

REDAKCIJA IR ADMINISTRACIJA  
Maironio g. 30, Kaune. Tel. 23003.



# Stalino Konstitucijos vedami

Gruodžio mėn. 5 d. ir mes Tarybų Lietuvos piliečiai turėjome nepaprastą laimę paminėti Stalino Konstitucijos ketvirtąsias metines sukaktuves. Visuose miestuose, miesteliuose, sodžiuose ir fabrikuose buvo suruošti iškilmingi aktai — paminėjimai demokratiškiausios pasaulyje Konstitucijos. Visur — prie didžiųjų fabriku pastatų, prie visuomeninių rūmų, prie miestų namų, kaip ir prie skurdžių praeitį primenančių lūšnelių, liepsningai plevėsavo raudonosios vėliavos. Džiaugsmas tryško iš išlaisvinto darbininko, išlaisvinto valstiečio bei darbo inteligento akių. Buvo, yra ir bus visada ko džiaugtis, prisimenant, ką mums suteikė, ką patikrino Stalino konstitucija. Iš tikro, ji lyg saulė nušviečia kelį darbo žmogui į laimingą ateitį, suteikia jam gaivalingos dvasios ir ryžto, stiprinant socialistinę tėvynę. Nėra — gi kitos pasaulyje Konstitucijos, kuri atiduotų visą valdžių darbo liaudžiai — darbininkų ir valstiečių deputatams.

Visos kitos konstitucijos, buržuazinės konstitucijos, yra taip suformuluotos, kad, kaip Stalinas sako: „Kokia partija beateitų į valdžią, valstybinis visuomenei vadovavimas (diktatūra) turi priklausyti buržuazijai, kad konstitucija reikalinga užtvirtinti visuomenei tvarkai, tinkamčiai ir naudingai turtingoms klasėms“. Stalino gi Konstitucija aiškiai patvirtina, kad Tarybų Sąjungoje nėra dvi draugingos klasės — darbininkų ir valstiečių, kurių atstovams ir priklauso visa valdžia. Čia eksploatatorių, uzurpatorių klasės amžiams panaikintos. Čia įvykdyta didžiausia teisybė pasaulyje, būtent, visos krašto gėrybės, kaip ir valdžia, atiduota didžiajai žmonių daugumai — darbininkams ir valstiečiams, o ne saujelei gobšų, grobuoniškų išnaudotojų, kaip tai yra buržuazinėse šalyse.

Štai ir mūsų jauna tarybinė respublika, statydamą kandidatus į aukščiausiąją TSRS Tarybą, išstato paprastus darbininkus, paprastus valstiečius, todėl, kad darbo klase yra priešakinė Tarybų visuomenės klasei.

Šios klasės — pasaulinio proletariato, istorija, t.y. kova už teisę į darbą ir teisę į poilsį, įrašyta į laimėjusio socializmo Konstituciją — Stalino konstituciją.

Kapitalistinėse šalyse, — nuostabiai tiksliai pabrėžė išmintingasis Marksas, — negali būti rūpinimosi žmogu-

mi, nes kapitalas uzurpuoja laiką, reikalingą žmogui augti, išvystyti ir užlaikyti sveiką kūną. Kapitalas paglemžia laiką, reikalingą grynai orui ir saulės šviesai gauti. Jis sumažina pietų laiką ir stengiasi įjungti jį į gamybos procesą. Maistas — gi duodamas darbininkui, kaip paprastai gamybos priemonei, panašiai, kaip kad duodama garo katilui anglis, o mašinom riebalai ir aliejus.

Sveikas miegas yra reikalingas atstatyti, atnaujinti gyvybines jėgas, o kapitalas iki tiek sumažino poilsio valandų skaičių, kiek būtina reikalinga, kad žmogus atnaujintų visiškai išvargusį organizmą“. (K. Marksas. „Kapitalas“ I tom. psl. 191, 1935 m. laida).

Štai kuo paverčiamas darbininkas buržuazinėse šalyse — paprastu mašinos sraigteliu, tik tiek reikalingu, kiek jis ilgai tarnauja mašinos veikimui. Visiškai kitaip yra Tarybų Sąjungoje. Čia kiekvienas žmogus nepaprastai aukštai vertinamas. Čia juo nuosirdžiai rūpinamasi: jam suteikiamas darbas, jam duodamos apmokamos atostogos, o susirgus, jis veltui gydomas ir, reikalui esant, siunčiamas į gražiausius pasaulio kurortus. Sočyj, Jalta, Mineraliniai Vandenys ir kiti puikūs kampečiai, seniau vien išlepusių, sutingusių turtuolių telankomai, dabar pavirto darbininkų poilsio vietomis. Pasenus ar tapus nedarbingam dėl nesveikatos, suteikiamas pa-

dorus pragyvenimas. Ir visa tai nėra kokia malonė ar pašalpa, bet Stalino Konstitucijos sankcijonuojama teisė.

Pas mus, tiesa, dar nevisiškai realizuotas šis konstitucijos nuostatas, nes mūsų šalis dar tik neseniai pradėjo tvarkytis pagal Stalino Konstituciją, tačiau jau nuostabiai daug padaryta. Įvestas nemokamas mokslas, išduota kas trečiam studentui stipendijos, įvestas nemokamas gydymas, apmokamos atostogos, invalidume ir senatvėje socialė globa. Tvirtai tikime, kad mūsų respublikai bolševikiškai progresuojant, greit joje bus pilnintinai realizuota ir teisė į darbą.

Dar vienas labai reikšmingas dalykas, atžymėtas Stalino Konstitucijoje ir įgyvendintas Tarybų Sąjungoje — darbas paverstas kiekvieno piliečio pareiga ir garbės dalyku. Čia visi dirba ir visi gauna pagal savo darbą ir atlyginimą. Čia nebėra nė vieno vertelgos, privilegijuoto, turtuolio, išnaudotojo, kuris galėtų nieko nedirbti ir prabangiai gyventi, vartytis, tarsi inkstas taukuose. Niekur pasaulyje nėra kitos tokios valstybės, kaip TSRS, kurioje visi piliečiai turėtų dirbti ir iš savo darbo gyventi. Vienu iš didžiausių Komunistų Partijos ir Tarybų valdžios laimėjimų, kaip ir visos socializmo šalies darbo žmonių laimėjimu, reikia laikyti tai, kad, kaip Stalinas pasakė: „Ne turtinė padėtis, ne tau-

tinė kilmė, ne lytis, ne tarybinė padėtis, bet asmeniniai gabumai ir asmeninis kiekvieno piliečio darbas nustato jo padėtį visuomenėje“. Niekur kitur pasaulyje tokio teisingo žmogaus vertinimo neatrasi. Juk buržuazinėse šalyse žmogus vertinamas pagal jo turtą, pagal prabangą, pagal apsirengimą, o ne pagal jo mokslą, sugebėjimus, darbą. Štai dėl ko ten darbininkas amžinai pasilieka pastumdėliu, atstumtuju, paniekintu, nes jis niekad kapitalistinėje santvarkoje negali įsigyti turtų. Tik Tarybų Sąjunga darbininkus ir valstiečius išvedė į pryšakinės eiles.

Štai dėl ko džiaugiasi darbininkai, džiaugiasi valstiečiai, džiaugiasi visa Tarybų šalis, minėdama Stalino Konstituciją.

Bet to dar negana. Neužtenka vien paminėti laimėjusio socializmo Konstituciją, reikia nuolat ją studijuoti ir ryžtingai gyvendinti visas jos uždedamas piliečiams prievolės. Reikia gerbti ir tausoti socialistinės visuomenės turtą, daug ryžtingiau ir stipriau dirbti, kad ko greičiau ūkiniai pasivyltume ir pralenktume geriausiai išvystytos pramonės šalį — Jungtines Amerikos Valstybes.

Tada tikrai būsime laimingiausi, teisingiausios visame pasaulyje pagal socialistinę santvarką valstybės piliečiai, — Tarybų Sąjungos piliečiai.

## Platinkime spaudą bolševikiškai

Norim būti kultūringi, o kultūringas tik tas, kuris pats skaito laikraščius bei žurnalus, juos platina kitų tarpe, platina bolševikiškai. O bolševikiškai platinti, reikia taip platinti, kad kiekvienas pilietis skaitytų bent po vieną laikraštį ar žurnalą.

Pasižiūrėkim tik į TSRS, kur spauda platinama bolševikiškais tempais. Ir štai, darbo žmonių tėvynėj TSRS laikraščiu tiražas prašoka 36,2 milijonus, o žurnalų tiražas pasiekia 250 milijonų egzempliorių.

Kokią tik nori praveisti propagandą krašte, geriausiai ją pravesi per spaudą. Tai labai gerai suprato ir įvertino Stalinas: „Spauda — aštriausias ir stipriausias mūsų partijos įrankis“. Netgi vienama VKP(b) CK nutarime sakoma, kad: „Markizmo — Leninizmo propa-

gandoje svarbiausias, lemiamas ginklas turi būti spauda — žurnalai, laikraščiai, brošiūros...“

„Liaudies Sparnų“ svarbiausias tikslas ko plačiausiai skleisti krašte aviacijos idėjas. Visus piliečius sudominti aviacija, jos laimėjimais, jos siekimais.

Išvysčius galingą aviacijos propagandą, galima bus organizuoti liaudį: darbininkus, valstiečius, moksleivius, darbo inteligentus į aviacijos sambūrius. Tačiau ir organizaciniame darbe vienu iš svarbiausių veiksmu yra spauda. Štai V. I. Leninas rašo: „Laikraštis — ne tik kolektyvinis propagandistas ir kolektyvinis agitatorius, bet taip pat ir kolektyvinis organizatorius“.

Štai dėl ko tiek mokytojai, tiek komjaunuoliai, tiek profsąjungų aktyvas, tiek aviomodelistai, sklandytojai, lakū-

nai ir visi kiti aviacijos prieštaliai turi visu spartumu imtis telkti vienintėliam mūsų krašte aviacijos žurnalui „Liaudies Sparnams“ 1941 metams prenumeratorių. Spaudos platinimas yra lengviausias ir pats gražiausias būdas parodyti, jog esi gerai supratęs rinkimų į aukščiausiąją Tarybą prasmę. Per šį mėnesį galima išvystyti puikiausį spaudos platinimo vaju. Tik reikia daugiau bolševikiško ryžto, daugiau atkaklumo, daugiau veiklumo! Prieėjai draugą ir klaus, ar skaitai „Liaudies Sparnų“? Parodai žurnalą, duodi jį pasiskaityti, papasakoji apie aviacijos svarbą, ir pasiūlai užsiprenumeruoti. Aiškiausiai, tas draugas neatsakys ir duos tokiam svarbiam reikalui tuos kelis rublius.

Taip man teko duoti pa-  
(Nukelta į 127 psl.)



# LTSR sklandymas 1940 m.

Ižengus į Lietuvą Raudonajai Armijai ir susikūrus tarybinei valdžiai LTSR Aero Klubas perėmė iš buvusios Šaulių sąjungos sklandymo mokyklą Aukštagyryje. Nuo 8. m. liepos mėn. 13 dienos mokyklos stiebe pakilo raudona vėliava ir darbas buvo tvarkomas naujais pagrindais. Buvo panaikintas mokėstis už mokslą, reikalauta lik pradžia mokyklos cenzo ir mokiniams tereikėjo mokėti tik už mitybą.

## Vietovė ir meteorologinės sąlygos.

Mokykla randasi 7 km į šiaurės rytus nuo Vilniaus miesto ribos — Aukštagyryje. Sklandymo atžvilgiu ši vietovė tinkama sklandytojų paruošimui ligi B piloto laipsnio imamai. Šlaitų turima trys: „A“ šlaitas su skraidymo kryptimis prie NW ir N vėjų, „B“ šlaitas, tinkamas SO vėjui ir „S“ šlaitas tinkamas N bei NO vėjų kryptimis. Bendrai vertinant, vietovė sklandymo mokymui ne iš gerųjų, tačiau, neturint kol kas geresnės, tenka pasitenkinti šia, nors ir netaip puikia.

Turint sklandymui vietą, kuri nėra gausi šlaitais, labai svarbu vėjų kryptys. Kiek teko pastebėti, rugpjūčio mėnesį stiprių vėjų, ku-

rie kliūdytų savo stiprumu dirbti, nepasitaikydavo. Jų kryptys daugumoje vyravo tarp W ir NW. Rugsėjo mėnesį iki vidurio, dar vėjai nebuvo stiprūs ir taip pat laikėsi aukščiau minėtų krypčių, gi antrąją pusę pradėjo pūsti iš O ir SO. Spalio mėnuo veik ištiesai buvo turtingas vidutinio stiprumo SO vėjais. Lapkričio mėnuo davė nuo 20 iki 40 km/val. stiprumo vėjų. Šie vėjai jau buvo mokyklos darbui per stiprūs, o blogiausia, — kad ir truputį jiems susilpnėjus kryptis keisdavosi į W, kuriai nėra tinkamos vietos sklandymui. Bendrai, orų atžvilgiu šis sezonas buvo labai laimingas, nes iš viso nuo liepos m. 13 d. ligi galo, t. y. lapkričio mėn. 15 d., kitaip tariant, iš 125 dienų, skraidytų dienų skaičius siekia 113.

## Priemonės.

Sklandymui, buvo naudotasi šio tipo mašinomis: „Varna“ — mokomasis sklandytuvas, „Žuvėdra“ („Čai-ka“) — pusiau dengtas sklandytuvas, „Salamandra“ — pereinamoji mašina tarp mokomojo ir lavinimosi tipo, „Sarka“ („Grunau Baby II“) lavinimosi tipo sklandytuvas ir „Goavier“ dvivietė rekordinio tipo mašina.

Pačiam pradiniam apmokymui buvo naudojama „Varna“. Tai atviras ir labai pastovus, pavaldus įvairiose padėtyse mokomasis sklandytuvas. Išmokęs gerai horizontalaus skridimo, su „Varna“, mokiny pradėdavo mokytis posūkių ir pereinavo skraidyti su „Žuvėdra“. Tai sklandytuvas — pusiau dengtas, jau ne tiek pastovus, bet žymiai geresnio sklandymo kampo ir žemėjimo greičio. Su šia mašina mokiny išpildydavo „B“ piloto sąlygas ir pereinavo skraidyti su „Salamandra“, kuri yra pereinamoji mašina tarp mokomojo ir lavinimosi tipo sklandytuvų. Jos sklandymo skaičius yra apie 1:17 ir žemėjimo 0,8. Gerai prisiskraidžius šiuo tipu, buvo leidžiama skraidyti su „Sarka“ (Grunau Baby II). Tai buvo mūsų sklandytuvai, kuriais mokiniai skraidydavo atvykę mokyklon.

## Mokymas ir skridimų suma.

Mokymas prasidėdavo mokinio praktišku supažindinimu su vairois. Tas buvo atliekama su „ožio“ pagalba. Tai iš medžio balkelių sukaltas ožys, kurio svorio centre yra laisvai pakabinamas sklandytuvas; visas įtaisas statomas prieš vėją. Vairai nuo prabėgančios oro srovės įgauna veikimą ir tada jų veiksmus reikia taip pat derinti, kaip kad sklandytuvus stovėtų prieš vėją, normalioje skridimo padėtyje. Kada mokiny supranta vairus ir jų veikimo funkcijas, prasideda jau jo savarankiškas skraidymas šlaite.

Normalus, t. y. vidutinių gabumų mokiny, po 30—40 (nedaugiau!) skridimų gaudavo „A“ piloto laipsnį. Po to, su to pat tipo mašina, prasidėdavo posūkių mokymas ir mokiny buvo išleidžiamas skraidyti su „Žuvė-

dra“ kad mokyklą perėmus LTSR A ro Klubui, pasikeitė ir inžinierių kadras. B piloto vardui įgyti buvo reikalaujama iš mokinio labai daug. Jis turėjo puikiai daryti posūkius lygiai į abi puses be bet kokių priekaištų, tūpti iš anksto nurodytoje vietoje, o pats tupimas privalėjo būti švarus — su palyginimu ir aiškiu tupdymu, pritraukiant vairolazde. Taip paruoštas B pilotas yra be abejo naudingas motorinio skraidymo darbui.

Iš lentelės galėsime pamatyti sklandymo mokyklos darbą skaitmenimis:

Viso šį sklandymo sezoną per mokyklą perėjo 225 žmonės. Vadinasi, sklandytojų vardus įgijo 175 žmonės, tad išeina, kad daugiau kaip 75% visų buvusių mokinių įgyjo vieno ar kito laipsnio sklandymo piloto vardą. Šis nuošimtis turėtų būti dar didesnis, bet reikalinga pasakyti, kad kai kurie mokiniai apie mokyklą blogai pasiformavo ir atvyko be atitinkamo lešų rezervo, kad užsimokėtų už mitybą. Jie pragyvendavo kelias dienas savo maistu, o po to tekdavo išvykti.

Reikalinga paminėti ir Vilniaus lietuvių karių grupę (10 žmonių), kurie po tarnybos iš miesto atvykdavo mokyklon ir, nežinūrindami, kad jau buvo nuvargę nuo darbo, su didžiausiu užsidegimu dirbdavo. Penki iš jų gavo „B“ piloto laipsnį, likusieji „A“.

Iš viso mokykloje buvo padaryta 7854 skridimai. Išeina, kad vidutiniai į dieną buvo atliekama 70 skridimų. Šis skridimų skaičius mokyklai, dirbančiai su trimis grupėmis, yra normalus ir gal kiek didokas, imant dėmesin vietovę ir meteorologines bei technines sąlygas. Reikia atminti, kad Aukšta-

Mėnuo	Startų skaič. šlaite	Auto	Skraid. dienų skaič.	A pilotų	B pilotų	Pastaba
Liepos ....	374	41	17	3	8	
Rugpjūtis	2296	263	29	25	11	
Rugsėjis	2369	187	27	53	7	
Spalis ....	1503	75	28	12	16	
Lapkritis	719	27	12	22	—	iš jų 10 sąlygin.
Viso:	7261	593	113	115	42	

dra“. Išleidimas geresniais sklandytuvais buvo atliekamas labai atsargiai, nes nė viena iš minėtų mašinų nebuvo palaužta. Taigi, taip po 60 skridimų mokiny gaudavo B. Čia tenka paminėti,

giryje terenas yra kietas ir kiekvienas kietesnis tupimas ar didesnis parašiutavimas, baigdavosi mažiausiai pavažos palaužimu; tuo tarpu, atsarginių mašinų neturėta ir teko naudotis tomis pačiomis, jas taissant. Tas irgi atėmė daug laiko ir, jei šių kliūčių nebūtų, skridimų

Išdidžiais ir pergales trokštančiais sparnais rėžia erdvę sklandytojai.





skaičius būtų dar 50%, o kalnet ir didesnis.

Pažiūrėkime į atskirų mėnesių skridimų skaičių. (Žiūr. žemiau esančią lentelę).

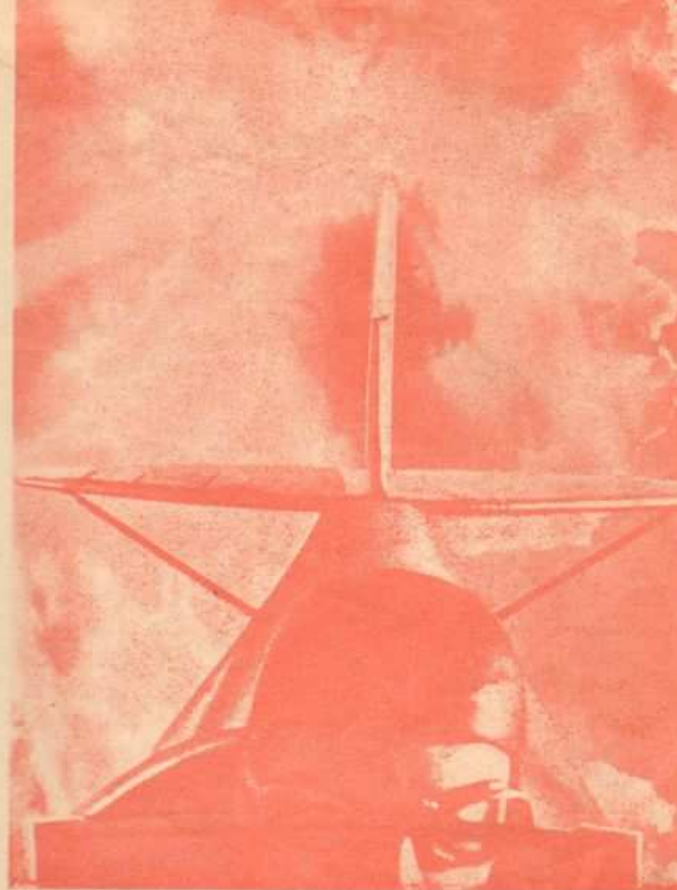
Iš lentelės matyti, kad mokykloje buvo dirbama sparčiau tempu. Rezultate didelis skaičius sklandytojų vienu ar kitu laipsniu. Reikia pasakyti, kad ir sklandytuvų tempime į kalną, mokiniai buvo labai darbštūs ir Aukštągiri kalnuose visą laiką skambėjo dainos.

Mokiniai buvo ne tik supažindinami su sklandymu praktiniai, bet taip pat ir teoretiniai. Mokykloje buvo dėstomi šie dalykai: meteorologija, aviacijos istorija, sklandymo mokymas, skriejimo būdai, startavimas bei sklandytuvai ir skridimo teorija. Taip pat lygiagrečiai buvo vedamos politinio lavinimosi valandos. Teoretinės pamokos buvo vedamos tiek, kiek leido mokinių išsilavinimas ir laikas. Be to mokykla leido savo sieninį laikraštėlį „Sklandytojų Tiesa“.

dimų su instruktoriumi šie mokiniai buvo išleisti skraidyti savarankiškai su Salamandra ir po šešių skridimų visi gavo B piloto vardą. Praktika parodė, kad toks mokymo metodas (su dviviečiu) yra visiškai patikėtinas ir naturalus. Nebuvo mažiausio palaužimo ar nuotykių, nežiūrint į tai, kad prie mokyklos esantis aerodromas yra mažas ir apaugęs mišku. Iš poros šimtų metrų aukščio į tokį aerodromą pataikyti, vis tik reikalinga gerai apskaičiuoti. Be to, skrendant dviese, instruktoriui yra pakankamai laiko mokiniui viską išaiškinti ir parodyti. Tuojaus galima pastebėti mokinio orientaciją ir gabumus, taip, kad netinkamą mokinį savarankiai neišleidus, be abejo sutaupomas vienas sklandytuvų ir žmogaus gyvybė.

Žodžiu, ateityje reikalinga pereiti prie dviviečio mokymo—tuo bus sutaupyta daug turto, laiko ir žmonių sveikatos.

Laimingai ir gražiai baigti pirmieji sklandymo darbo



Didžiuoju debesų keliu pirmyn ir tolyn.

Mėnuo	Skridimų skaičius	Skridimų į dieną	Pastaba
Liepos	815	48	Nepilnas mėnuo ir mažai mokinių.
Rugpjūtis	2559	88	
Rugsėjis	2555	91,94	
Spalis	1578	56,43	Mažesnis mokinių skaičius.
Lapkritis	731	60,9	12 skraidytų dienų ir mažesnis mokinių skaičius.

#### Bendros išvados.

Kiek leido laikas ir techninės bei meteorologinės sąlygos, mokykla veikė visiškai tiksliai. Buvo stengiamasi dirbti su dideliu nuoširdumu, ką rodo pasiekti rezultatai.

Išmėgintas B pilotų ruošimas automobiliu vilkimu pasirodė visiškai tinkamas. Buvo sudaryta grupė iš A pilotų. Pradžioje buvo skraidoma dviviete mašina su instruktoriumi. Po šešių skri-

metai Tarybų Lietuvoje. Aero Klubo Dariaus ir Girėno vardo aviacijos mokykla turės ir toliau duoti Socialistinei Tėvynei tinkamai paruoštų sklandytojų. Iš jų turės būti puikūs Staliniškosios aviacijos vyrai, pasiruošę ir visad budrūs įsakymams. Dėl to jau dabar reikia ruošti naujam mokyklos darbui, mobilizuoti finansines galimybes, kadrus ir priemones, kad kitais metais skl. mokykla vėl išleistų naujus pilotus!



Aero Klubo Nidos sklandymo mokyklą prisimenant.

## Aukštągiri prisiminus

Naktis savo juodu apsiaustu gaubia Aukštągiri. Mėnulis — keliauninkas, lyg aukso pasaga, plaukia mirksinčių žvaigždžių fone. Retkarčiais, tai nutildamas, tai vėl savo raudą pradėdamas, juodu pušų viršūnėse stūgauja šaltas rudens vėjas. Balzganose mėnulio šviesoje matosi angarų siluetai. Prie jų, susisūpęs piloto kombinezonu, duliais žingsniais vaikšto budėtojas. Jis mato ir pastebi gražiąją nakties gamtą...

Kiek toličiau kazematai. Juose ilsisi po sunkaus, bet ryžtingo dienos darbo būsimieji sakalai — tėvynės gynėjai.

Aušta. Saulė, lyg raudono purpuro skraistė, keliasi iš gilaus nakties miego, apšviestama savo spinduliais Aukštągiri. Jos gelsvai raudoni spinduliai žėri rudens ryto šerkšnoje.

Septynios. Danni... danni... danni... monotoniškai skamba geležinio varpo dūžiai budėtojo rankose. Šiandien priešpaskutinė sklandymo diena. Kazemate nesigirdi, kaip kitados, juokavimų. Kiekvienas skuba ko greičiau apsirengti ir sužinoti orą. Bet oras šiandien nepavydėtinas. Vėjuota. Sklandytojai nusivylę žiūri į vėjo rodyklės rankovę. Ir ne vienam dingtelėjo mintis. Kas bus? Tiek darbo?... Tiek norų?... Teks grįžti be nieko

namo. Prausykloje ledinis šulinio vanduo gražina jaunatvės jėgas.

Patikrinimas. Lygioje mokyklos aikštėje lygiuojasi sklandytojai. Mokinių veidai, kybant vėliavai virš žaliojo pušyno, kupini energijos ryžtasį dienos darbui.

Pusryčiai. Karšta, garuojanti kava skleidžia skanų kvapą. Šiandieji sklandytojai pusryčiauja susikaupę. Kai kas pažvelgia pro langą į plazdancią „rankovę“, ir vėl mąsto apie savo skridimus. Greičiau pavalgusieji smuko pro duris į angarus pas savo ištikimąsias gulbes, o vargšai tvarkingai lieka savo tolimesnei tarnybai. Ir kas iš aukštągirių nematavo šulinio gylis ar nežino malkų skaldymo meno? Ne, tokio Aukštągiry nebuvo. Ten buvo visi lygūs.

Ženklas startui. Sklandytojai tempia iš angarų mašinas, renka amortizatorius. Ruošiasi startui. Grupės tempia savo ištikimąsias „Varnas“ į šlaitą. Paskui vieną kitą kyla šlaitan mašinos. Jų baltus lyg šilkas sparnus kedena aštrus vėjas. Priekyje, rūkydamas pypkę, eina vienas iš instruktorių. Jis nori mokiniams parinkti ko geresnę vietą skraidymui, nes geras mokinio skridimas jam yra atpildas už jo įdėtą darbą. Štai ir šlaitas. Nuimama nuo ratukų mašina, išvynio-



jamas amortizatorius, kalamas kuolas... Skamba rudens ryto tyloje: paruošta..., ištempk..., bėgte..., leisk! Lyg vylyčia iššauta iš lanko, skrosdama orą, neria „Varna“ pirmyn. Vėjas ore blaško mašiną. Sklandytuvai tolsta, žemėja ir rieda pilka Aukšttagirio aerodromo žole.

Dar keli startai ir draugai sklandytojai išgirsta pasveikinimo komandą:

— Paruošta, ištempk, bėgte, leisk. Slaituos nuskamba griausmingas valio. Pribėge draugai ir draugės, sveikindami, rankom kilnoja pirmąjį savo grupės draugą, išplėšusį pirmą piloto sklandytojo laipsnį, kuris kiekvienam pradedančiam suteikia daug džiaugsmo ir energijos tolimesniai darbai.

Linksmi šypsosi Saltenis, sveikinamas instruktorių ir draugų ir jis visiems visiems linki įgyti tą visų išsvajotąjį „A“. Ir kas galėjo tikėti, kad tokią vėjuotą dieną galima padaryti „A“, bet kiekvienas darbas turi savo atlyginimą. Vienas po kito pakeltu ūpu skrenda visi grupės sklandytojai išpildydami visas „A“ piloto sąlygas. Aukšttagirio slaituose valiausiai netyla, o instruktorius šypsosi, jam gera, kad mokiniai jį suprato...

Varnelė šiandien tokia lengva, tokia puiki, tiesiog negalima nusakyti. Jau ir pietų laikas.

Trečia grupė dar vis dirba. Ji nori visus pakrikštinti pilotais. Na, ir grįžta sklandytojai. Visi smagūs, su šypsena vėjo nupūstuose veiduose, o užpakalyje linguoja „Varna“, lyg norėdama juos apkabinti savo plačiaisiais sparnais.

Pasistiprinę sočiai pietumis, gavę viršinio leidimą, traukia sklandytojai ilgasparnį „Galvierą“ startant. Skl. Šimanskis krapštinėjasi prie auto — vilkiko „Kadiliako“. Senelis „Kadiliakas“ tikras užsispyrėlis. Kai jo nereikia, jis tvarkoje, kaip tik koks darbas — jis čiaudo, sprangsi ir nė iš vietos.

Pasiseka senelis pabudinti iš miego — „Kadiliakas“ pradėjo judėti.

Netrukus visi buvo savo vietose. Aštrus „Kadiliako“ balsas sklinda nuo slaito. Burzgėdamas traukia lynu Galvierą į viršų, o jis kyla ir kyla... Čia jo kabinoje taip lengva, taip gera. Pro celoidinį kabinos stiklą slenka gofai, pušaitės, toliau mato si Adomo Mickevičiaus aprašytoji, gražiai išsiraičiusi Vilija — mūsų upelių močiutė. Posūkis. Pro atdarą kabinos langelį švilpia vėjas, o mokykla atrodo tokia mažutė, jog, rodos, ranka ją visą gali padengti... Gavęs pavaldyti mokintys — įsmeigęs akis horizontant plaukia oru, o



Mūsų sklandytojai kyla pasitikti! ateinančios audros, kad joje išbandytų savo jėgas.

instruktorius jam aiškina ir aiškina. Kiek paskraidžius, instruktorius perima vairo ir leidžiamės. Pačiuoju aerodromu keliolika metrų, sustojam. Išlipa iš mašinos ir vėl ją ruošia sekančiam startui, vėl skrenda vienas po kito sklandytojai su instruktorium. Ir taip ligi tamsos. O plačiasparni sakalėli. Tu tiek daug trokštančių erdvės drąsuolių išnešiojai savo

sparnais. Jie visi tau dėkingi. Jie visi tau dėkoja.

Jau visai tamsu. Saulė už miškų ir klonių rengiasi miegui. Kaip šiandien sklandytojai nenoriai grįžta iš aerodromo, nes paskutinė sklandymo diena... Paskutinį kartą sustatę angaruose savo mylimuosius paukščius, susirenka sklandytojai į mokyklos salę. Ši diena daugeliui laiminga ir liūdna. Ko-

dėl nesidžiaugti? Trylika naujų būsimųjų tėvynės gynėjų. Ir kaip nelūždėti, jei reikia skirtis su taip linksma šeima. Kas žino, ar teks dar kada nors visiems susirinkti?

Salėje jau vakarienė. Gausi Aukšttagirio šeimyna dalijasi užkandžiais, o tvarkingai stropiai pildo valgančių draugų pageidavimus. Nejuociom vienas kitas permeta žvilgsniu aplink sėdinčius draugus. Ir kokio plauko čia nėra? Čia žemaitis stropiai šaukštu naikina manų košę, čia dūkas ramiai sau geria arbatą, čia vėl vilniečio akutės bėgioja draugų veidais. Jie visi tokie mieli, tokie paprasti. Po vakarienės tuojau ir patikrinimas.

Vėl lygiuojasi sklandytojai vakariniam patikrinimui mokyklos aikštėje. Po vėliavos nuleidimo Mokyklos viršininkas, jaunuosius pilotus dar kartą pasveikins, apdovanojęs ženklukais, pasako trumpą, bet reikšmingą kalbą. Joje ragina dar toliau šviestis aviacijos srityje ir jos nepamiršti. Patikrinimui pasibaigus, sklandytojai išsiskirstė mokyklos patalpose.

Pro atdarą salės langą plaukia valsų melodija. Kai kurie sklandytojai pasižymi savo draugų adresus, užsiprašinėja pas save, o kiti šoka su sklandytojomis. Ir kaip greit prabėgo tos paskutinės laisvalaikio valandos. Laidkrodis jau rodo dešimt. Aikštėje dar kartą suskamba užgauta geležis. Renkasi visi į kazematus nakties poilsini. Vienas tik budėtojas lieka erdvės paukščių ir draugų sargyboje. Pamažu mokykloje, su elektros šviesa, užgesa ir paskutinės darbo dienos gyvenimas.

Vėl žvaigždėta naktis, šaltas rudens vėjas, juodi susikūprinę angarai...

Vytautas Mackevičius.

## PAŽAISLIO SMĖLYNUOSE

Brėško diena. Rytoj auku su nurauo. Žalios Pažaislio pušaitės stovi apšerkšnojuosios, tarp nedidelių eglų viršūnių praskrenda aidas:

— Paruošta! Ištempk!

Sklandytojų grupė palinksta prie amortizatoriaus.

— Bėgte!

Dusliai po kojomis sudunda sušalusį žemė.

— Leisk!, nuaidi paskutinė instruktoriaus komanda. Sklandytuvai pašoka nuo žemės ir metasi aukštyn, išsilygina ir tyliai šnioksdamas atskrenda virš draugų. Jis nutupia į samanotą miško aikštelę. Dabar baltasparnė mašina bejėgiai ilsisi miško prieglobsty.

Grupė jaunų sklandytojų,

kaip žąsys nuklega žemyn. Prie piloto pribėga uždususi tamsiaplaukė.

— Na „tėvai“! Kaip patiko?

— Puikiai, kaip dvejetui matematikos puslapis! — sklandytuve, lyg soste sėdėdamas, atsiliepia Jurgis. Prie sklandytuvo, raudona nuo šalčio nosimi prisirištinus Gilė, patrynus rankas ir ausis, atsibuso:

— Ir koks galas nuskraidino tave taip toli, juk „Varna“ netaip jau lengvai ant mūsų pečių į kalną „skrenda“...

— Nelengvai, nelengvai! — patinguoja galvomis dar keturios sklandytojos ir nurūksta dari smilkstančio lau-

žo. Berniukai paima „Varną“ ant pečių ir ritmingu žingsniu užlinguoja su ja į šlaitą. Praskrenda vienas draugas, sparno galu smėlį ardamas, lyg bulves norėdamas sodinti; o po jo prie vairų sėda jauna pilotė. Mergaitė „smulkaus“ sudėjimo. Pačiupinėja sparnus — ar ją ore išlaikys? Atsisėda sklandytuvan ir pradeda veržtis diržus, bet diržų galai kaip nesueina, taip nesueina... Po pusvalandžio darbo pasisekė diržus sujungti... Vėl nuaidėjo instruktoriaus komandos, vėl išsitempė amortizatorius, ir baltas paukštis vėl pakilo į orą. Užsiplėšė, griuvo ant sparno... draugai net liežuvius iškišo, bet



# Sklandytojai, pažinkite debesis

Kai vasaros rytą mėlyname dangių atsiranda balti rūko šydėliai, kai jie greit auga ir virsta kamuoliniais debesėliais, tikro sklandytojo širdis trokšta staigia spirale kilti pas juos.

Ne tik kamuoliniai debesys, kurie susidaro vasaros metu prie aukšto slėgimo ir stipraus saulės špinduliavimo, dėl kylančio šilto oro, yra vieninteliai terminio antvėjo ženklai. Iš tikrųjų visi kupetiniai debesys yra tikri ženklai, kad ore yra vertikalių srovių. Ne po kiekvienu kupetiniu debesiu bus pakankamas antvėjis, kad ji sklandytuvą išnaudotų. Todėl ir nevienodai greit bus kylama po gražaus oro „kamuoliuku“, audros debesiu, lietaus debesiu ar vilniniu debesiu.

Taip pat nevienodo stiprumo antvėjai rasis po vienodo dydžio, vienodos sudėties viens nuo kito esančių tik per porą šimtų metrų kamuolinių debesų. Tai pareis nuo jų vystymosi stadijos. Todėl ir svarbu greit, vos metus žvilgsnį, pažinti kurioj vystymosi stadijoje debesys yra, ir kokį antvėjų jie suteiks. Tokių gražaus oro „kamuoliukų“ gyvenimas trumpas — nuo pirmo rūko šydėlio gimimo iki debesuko visiško išnykimo tetrunka apie 20 min.

Atsikabinant nuo lėktuvo po tokiomis debesimis, reikia pagalvoti, ar dar galima bus

sklandytuvą išsilygino, ir padaręs posukį, nulūpė. Instruktorius, pasiūkęs „akrobatę“, paaiškina ne kaip versti greitą bačką, bet kaip skristi tiesiai...

Prie startavietės smilksta laužas. Termometras šandien krito iki  $-10^{\circ}\text{C}$ . Sklandytojai susėda aplink ugnį ir, išsitraukę iš portfelių rūpestingos mamos įdėtus sumuštinis, juokaudami užkandžiauja.

Po užkandžių vėl braška medinis „Varnos“ liemuo — nauji pilotai kyla į padangę. Šaltas vakaris pradeda stiprėti ir sklandytuvą, lyg skiedrą pradeda mėtyti oro bangos. „Varna“ ant pečių nunešama į angarą. Dvi mokinės Anė su Galina šandien piktos, nes sustiprėjęs vėjas sutrukdė joms skristi. Prie jų prisideda dar pora nuskriaustųjų, ir po keletos minučių visi žingsniuoja autobuso link.

Grupė išmontuoja sklandytuvą ir su daina palieka Pažaislio smėlynus. Autobusas jaunimą gražina atgal į Kauną. Instruktorius draugiškai paspaudžia jauniems sklan-

suskubti laimėti keleta šimtų metrų aukščio, kad saugiai pereitų prie kitų debesų.

Pasiekus debesio apačią, ypač perskridime, nereikia bijoti truputį nukrypti nuo kurso, bet „aplankyti“ ir šone esančius debesis, jei jie tik gražiai atrodo. Debesys veikia po savimi vidutiniai 600 — 800 metrų. Jų viduje, dėl laisvai susidarantios kondensacinės šilimos, oro kilimas greitesnis.

Iš ryto oro burbulų atsiradimams nėra skaitlingi, kaip prieš vidurdienį ir debesio bazė guli žemai. Todėl išskridus iš ryto perskridimam, geriausia skristi prie debesų, kurių išvaizda žada tikrą antvėjų, bet neskristi pavėjui, akiai laukiant antvėjo. Nereikia taipgi per daug toli esančiais debesimis pasilikėti. Dažnai pasitaiko, kad jie, gerokai priartėjus, išnyksta kaip „fata morgana“, apgaudami sklandytoją.

Iš didesnio aukščio debesys atrodo kitaip negu iš žemės. Todėl ir čia reikia praktikos, kad ir iš debesų bazės aukščio užtikrintai žinoti, kuris jų kels, kuris ne. Taip pat reikia išmokti spręsti, kokiam atstume nuo manęs yra tas ar kitas „kamuoliukas“.

Kamuolinio debesio apačia yra horizontali ir guli tame aukštyje, kuriame šiltas oras pasiekia prisotinimo temperatūrą, kondensuojasi ir virs-

dytojams rankas: „Iki kito sekmadienio!“

✱  
Taip sklando Kauno II-os vid. mokyklos aviacijos būrelio sklandytojų grupė. Darbo dienomis jie sėdi mokyklos suole, semiasi mokslo žinių, o sekmadieniais moko sklandyti, kad užaugę būtų šaunūs plačiosios Tėvynės sienų gynėjai.

Tiesk sparnus ir skrisk jaunime! P. Kvedaras.

ta rūku — debesiu. Į viršų irgi išsimuša įvairaus pavidalo ir dydžio bokštai. Gausiai išpūdis, kad plunksnos lengvumo masė plaukia ant skvėsio paviršiaus.

Tuo pačiu metu ir toj pačioj vietoj su mažais svyravimais debesų apačia—padas esti vienodame aukštyje. Kalbant apie debesio pado aukštį, turima omeny visi tuo metu danguje esą kamuoliniai debesys.

Keičiantis dienoms, keičiasi temperatūra, slėgimas. Nuo to mažėja ar didėja debesų apačios aukštis. Pav., vieną dieną jų apačia pasiekia 600 m. aukštyje, kitą dieną — 1500 m, trečią 2000 m, o ketvirtą net 2500 m aukštyje.

Debesio apačios aukštis keičiasi net dienos bėgyje. Ryte jie esti 300—1000 m žemiau negu vidurdienį ar pirmomis popiečio valandomis.

Esant 2—3 gražioms saulėtoms vasaros dienoms, galima pastebėti, kad debesų pado aukštis vis didėja.

Prie tokių sąlygų atsirandančių kamuolinių debesų riba guli ant apatinių inversijos sluoksnių.

Esant stipriems termikams, galima pastebėti, kad šie debesys nustatytam aukštyje stipriai išauga platumon ir ilgumon, t. y., plotan. Tuo tarpu jie lieka ploni ir viršūn nesirutulioja. Aklu skridimu į juos įsisukus, po laimėtų 300—500 metrų, bus pasiekta debesio aukščiausias taškas, virš kurio jau nebebus galima iškilti.

Esant labai nepastoviam temperatūros susisluoksniavimui, ore debesys permuša ne vieną, bet kelis inversijos sluoksnius. Dėl didelių antvėjo greičių debesų laisvai susidaro kondensacinė šilima, kuri peršoka ir kliudančias inversijos ribas. Mūsų geogr. platumoje tokių debesų viršūnės siekia vidutiniai 4000—6000 m aukštį, o kartais — net daugiau. To-

kie debesys, lyg taisyklė, ima rodyti audros pobūdžio ženklus.

Viskas, kas buvo minėta, minėta tik apčiuopiamai. Tikrumoj, kiekvieną dieną oras bus skirtingas, debesys taip pat. Iširta, kad tik 2 dienos per metus gali būt visiškai vienodos.

Debesio viduje oro kilimas 1—2 metrais per sek. greitesnis negu po apačia. Debesyse, kurie perlipa inversijos sluoksnius, kilimas dar labiau sustiprėja.

Jau kartą buvo minėta, kad tai ypač naudinga perskridime. Vėliau debesie antvėjis gali pradėti silpnėti. Tada jo galutinai neįsiraudojus, reikia eiti priekin, jei atliekamas perskridimas. Pametus debesie antvėjų, jį skrendant akiai, irgi sunku rasti. Patenkama nuovėjin, prarandama šimtai metrų aukščio, ir balanse lieka uždirbta mažas aukštis, o per tą laiką nuskristas atstumas nepailgėjęs.

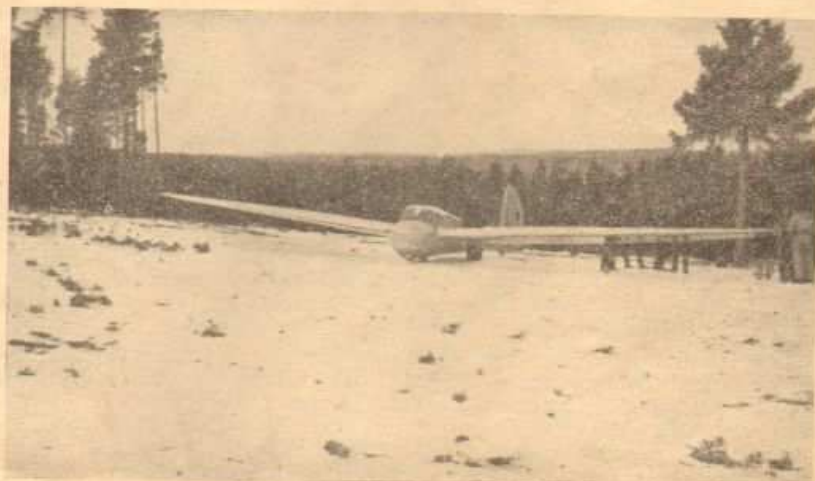
Jei debesyse norima tą dieną paimti didžiausias galimas aukštis, reikia palaukti vidurdienio ir pirmų popietinių valandų. Tada įšilusiu oro masių kilimas nuo žemės pats stipriausias. Debesų viršūnės pasiekia didžiausius aukščius.

Tokių debesų apačia didelė. Ji paprastai būna 1000 ir daugiau m diametro.

Norint rasti po juo antvėjų, reikia skraidyti skersai ir išilgai, iki pajaučiama kėlimas. Geriausia, praskrendant tokį debesį vėjo kryptyje, eiti į tas vietas, virš kurių, priskrendant debesį, matėsi išsimušęs aukščiausias bokštas. Jei ir taip nesurandama antvėjo, tai tada reikia visą debesį abieškot planingai, ir prie pat krašto. Ten antvėjis privalo būti.

Vėlesniam popietei ir prieš vakarą reikia pasidaryti skeptiškesniam. Susidaro gražios išvaizdos su uždaru branduo.

Sklandymo mokykloj verda darbas, nors aerodromas ir sniegu apklotas. Dviviety sklandytuvą rengiamas startui ir tuoj šaus į Aukštųjų žemių erdvę.







„Vanagas“ artinasi prie keliančių debesų kalnyno.

liu debesys, kurie gana ilgai savyje juda, ir vilioja sklandytoją, bet po apačia jokių kylančių srovių neturi. Daug kas yra po tokiomis vėlyvo popiečio „Cumulais“ skridimus per anksti juos baigęs. Truputį kitokį pobūdį turi debesys, atsirandą prie didelių vėjo greičių.

Čia esti debesų susidarymas „šaltų frontų užpakalyje“, kuriems praeina, žemė vėjo greitis siekia 10—15 m/sek. ir net daugiau.

Oro temperatūrų susisluoksninavimas tada būna taip nepastovus, kad prie mažiausių žemės išilimų atsipalaiduoja stiprus antvėjas. Tik stiprus vėjas neleidžia susidaryti ilgai trunkantiems antvėjo kaminiams.

Tokią dieną, skriejant šlaite ir prisiartinus prie uždaro debesų dangos, galima pastebėti antvėjo „čiupinėjimus“, kurie negali būti išaiškinti žemės turbulencija. Vos tik saulei pasirodžius, antvėjo sritys pasidaro didesnės ir pastovesnės ir su „vėjo termikais“ jau galima eiti perskridiman.

Kamuoliniai debesėliai turi savotiškas formas. Kaip jie greit atsiranda, taip greitai ir išnyksta; aukštyn išsimuša taip pat greitai, ir jau prieš piet jų viršūnės siekia didelius aukščius.

Viršuje debesys grupuojasi į ilgas eilės ir sudaro „debesų gatves“. Esant tokiam cūri, antvėjų kaminais nėra pastovūs, ilgalaikiai, ir ap-

valūs, kaip mažai vėjuotą dieną. Norint pasiekti debesų antvėjų, reikia mokėti išnaudoti suplyšusius, išdraikytus, siaurus, bet stiprius antvėjus. Tada pagrindinis dalykas — gera staigi spiralė. Juo stipresnis vėjas, tuo antvėjis esti labiau išdraikytas; bet juo vėjas stipresnis, tuo palankesnis oras perskridimui.

Salto fronto užėjimu dažniausiai skaitom vakare užėnančias audras, kurių užpakalyje seka stiprus vėjas, stumdamas kamuolinius debesis.

Sitokias debesų gatves naudojant, nuskrendami patys didžiausi atstumai.

Tokią gatvę sudaro eilė debesų, išsidėsčiusių lygia-grečiai vėjo kryptimi ir nedideliu atstume viens nuo kito. Jos išsitiesia dešimtis kilometrų. Po tokiomis debesimis galima ilgą laiką skristi pavėjuj, tiesiai, laimint aukštį. Pasiekus debesų apačią, kuri veda debesų padu, greitis didinamas tiek, kad variometro rodyklė stovėtų ties 0 ir greitis 150 — 160 km/val.

Prie tokių oro sąlygų debesys parodo ir kritulių charakterį. Iš jų dažnai pabliūna trumpalaikės, stipros liūtys. Čia ir pats nuostabiusias dalykas, kad lietuje yra pakankamai antvėjo sklandytuvų kilti. Vienas sklandytojas pasakoja, kad kartą jis dvi valandas išsilaikęs ore vien todėl, kad vis skridęs ten, kur iš de-

besio kabojęs lietaus šydas. Ten gaudavęs antvėjo ir pavildavęs iki debesio apačios. Čia lietus, tuoj ir antvėjis dingdavęs. Ar nenuostabu?

Kartais, patenkintai perskridus išilgai tokios gatvės, jai pasibaigus, — tolumoj matyti nuostabiai gražūs debesų kalnai, bet juos pasiekti neįmanoma, nes iki jų nematyti jokių pagalbinių debesėlių. Kas atsitiko, kad oras taip staigiai pasikeitė?

Debesų gatvė perėjo į mažos audrėlės pobūdį. Prieškie debesų kyla aukštyn didelės antvėjo masės, o užpakalyje vėl leidžiasi žemyn.

Todėl ir atsiranda vietovės su nuovėjais 10 ir daugiau km, kurių perskristi beveik neįmanoma. Jas reikia stengtis aplenkti.

Kaip ir viskas sklandyme, taip ir debesų pažinimas pareina nuo nuolatinės treniruotės. Kiekvienas sklandytojas turi būti tiek įgudęs, kad iš pirmo žvilgsnio galėtų pasakyti: „Šis debesis miršta, bet anas turi pakankamai po savim antvėjo. Savo žvilgsni reikia lavinti ne tik rankai laikant vaizolazde, o akimis sekant variometra, reikia ir „žemės treniruotės“. Tiek sportuojant, tiek vaikščiojant, ar lauke dirbant, akys turi būti nukreiptos į debesis. Kasdien 5 minutes praktinio debesų stebėjimo duos daugiau naudos, negu ilgos teorinės valandos bestudijuojant debesis. *Lak. Vyt. Dovydaitis.*

## Amortizatorinis startas

Šis startavimo būdas pradedančiam modelistui sunkokas, bet pažengusiam — geras. Paslaptis — praktika šiuo startu startuojant ir kiekvieno modelio savybės prie didelių greičių.

Modeliui amortizatorinis startas stato kai kurių reikalavimų: modelis turi būti pastovus, visi vairai reguliuojami ir pats modelis pakankamai atsparus. Profilis sparnams patogesnis plokščias, nes jis duoda didesnę pastovumą gūboms vairo atžvilgiu, todėl modelis su tokiu profiliu mažiau „pumpuoja“. Dideliu atsparumui gauti geriausia modelį daryti kevalinės konstrukcijos. Gali būti ir tik liemuo kevalinis, bet tada sparnų lonžeronui turi būti išnaudotas visas profilio aukštis ir sparnas turi būti lengvas, ypačingai į galus. Kad to pasiekti, sparnas daromas siaurėjantis ir plonėjantis.

Amortizatorius vidutiniam modeliui 3×3 mm skerspūvio. Iš atskirų siūlų sudėtas amortizatorius šiam reikalui netinka, nes atsikabinęs amortizatorius kartais susi-

mezga. Amortizatoriaus ilgis gali būti įvairus, bet ilgesnį už 20 m nepatartina imti, nes tokiu atveju amortizatorius per daug sveria ir rezultatai būna blogesni.

Norint gauti aukštesnį startą, prie gumos rišamas stiprus siūlas. Siūlo ilgio santykis su guma gali būti įvairus, bet, ištempus gumą, neilgesnis kaip 1:1. Jei siūlas būtų ilgesnis, tuomet starto metu, gumai jau nustojus tempti, modelis dar būna neišsilyginęs ir pereina arba į slidimą arba į „pompa“. Prie stipraus vėjo siūlas gali prašokti savo norma.

Kablio vieta modelyje turi daug reikšmės. Galima įtaisyti du kabliu — vieną pryšakv, kitą šiek tiek į pryšakį nuo svorio centro. Pirmasis bus naudojamas norint modelį priversti figūruoti, antrasis — gauti aukštąjį startą. Antrasis kablys geriausia pati pavaža.

Startuojama taip: gumos vieną galą vienas iš modelistų laiko arba jis pritvirtinamas prie žemės ar šiaip kokio daikto. Kitas galas su siūlu ištempiamas ir, pri-

kabinus modelį, paleidžiamas iš rankos. Amortizatorių per mažai įtempti nepatartina, nes modelis gali neišsilyginęs atsikabinti.

Starto vieta gali būti įvairi. Jei startuojama nuo kalno į pakalnę — siūlas gali viršyti ištemptos gumos ilgį, jei atvirksčiai — turi būti trumpesnis. Startuojant prie stipraus vėjo, modelis reikia labai gerai nureguliuoti rankiniu startu. Esant stipriam ar vidutiniam vėjui, starto kryptis — prieš vėją. Esant silpnam vėjui, galima startuoti įvairiomis kryptimis.

Norint, kad modelis figūruotų, naudojamas priešakinis kablys. Šiuo atveju siūlas prie amortizatoriaus nereikalingas. Naudojant šį kabli, negalima modelio gūboms vairo per daug nuspausti, nes modelis išvysto labai didelį greitį. Pats kablys turi būti ne per daug, ne per mažai užlenktas. Jei kablys per mažai užlenktas, modelis atsikabina ne laiku ir, nustojęs greičio, krinta. Jei kablys per daug užlenktas, modelis gali neatsikabinti laiku ir startas nepavyksta.

Kablio užlenkimas kiekvienam modeliui kitoks, todėl jis nustatomas bandymais. Pryingiam kabliu startuojant, modelis padaro kelias kilpas.

*Skl. L. Jonušis.*



**MOKINIAI PLATINĄ „LIAUDIES SPARNUS“.** *Atvaizde H. Birmanas, Kauno moksleivis, pasižymėjęs kaip uolus „Liaudies Sparnų“ platinotojas, tvarkingai su administracija atsiskaitęs. 1941 metams jis žada surasti dar daugiau naujų skaitytojų.*



# PAREIGOS PILOTAS

Iš ciklo „Tarybų Sąjungos lakūnai — didvyriai“.

Trys paauguliai, ką tik išėję iš traukinio, kiūtino į Sevastopolį. Viskas jiems patiko — ir tai, kad šilta, o dar tik vasaris, ir tai, kad viršum jų šlamėjo aukštieji topoliai ir gatvių prošvaistėse kartais pasirodžiusi jūra, kurios jie dar nė karto gyvenime nematė.

Anatolius Krochalevas, Aleksandras Zakarovas ir Aleksandras Kolganovas atvyko iš Permės patys nesuprasdami, kokia jėga patraukė juos iš įprastinių gyvenimo vietų ir vijo į nežinomas tolimas. Viena težiņojų Anatolius Krochalevas, — kad jis negali visą gyvenimą pasilikti knygrišiu; patekti į laivyną — kitas reikalas! Jo bičiuliai taip pat neturėjo aiškaus vaizdo, kas jų laukia.

Kiek kartų jie susirinkę kalbėdavosi apie Sevastopolį. Jis buvo jų šventai saugoma svajonė. O dabar, štai, jau jie ir Sevastopolyj!..

Pinigai baigiasi, bet jaunuoliai kupini tikėjimo savo dalia. Vis kaip nors susitvarkys!.. Jie bus jūrininkai, stas savanoriai!.. Bičiuliai pernakvojų ūkininko namuose. Kitą rytą nuvyko į Juodosios jūros jūrinių pajėgų štabą. Čia jų laukė pirmas didelis nusivylimas. Jų toliau leidimų biūras neleido. Biūro viršininkas pasakė:

— Dabar savanoriai neimami, jūs pavėlavote.

Taip baigėsi Krochalevo ir jo draugų pirmasis mėginimas patekti laivynan.

Jie buvo toli toli nuo namų, nepažįstamam mieste, be pinigų. Ūkininko namuose už kambarį parai reikėjo mokėti 2 rublius 50 kapeikų. Jiems tai perdaug brangu. Reikia ieškoti darbo ir prieglaudos. Šiauriniame Sevastopolio krašte pas seną matrosą Joną Ivanovičių gavo kambariuką.

— Pasilikite pas mane, tik įspėju — kurenti nėra kuo, malkų sunku gauti!..

Bičiuliai pasilikę gyventi šaltame kambary ir ėmėsi ieškoti darbo. O rasti buvo labai sunku. Tačiau Jonas Ivanovičius padėjo, duodamas protingą patarimą.

— Čia yra jūros lakūnų mokykla. Eikite pas mokyklos parko vadą. Gal jis ir priims jus.

Taip jie ir padarė. Parko vadas iš klausė jų istorijos ir paklausė:

— O kur jūsų asmens liudijimai, kur komjaunimo bižetai?

Viskas buvo tvarkoje. Bičiulius pasiuntė pas technikos sandėlio viršininką — juos priėmė juodadarbiais.

Anatolius Krochalevas pripildinėjo benzino statines, ridinėjo, pildė į požemines cisternas.

Neįpratusį Krochalevą benzino garai svaigino. Batai — gi prakiuro, kelnės aiškiai prašėsi pakeičiamos, pinigų neužteko, bet vis dėlto jis nesigailėjo, kad atvyko į Sevastopolį, kad Permėje paliko ramų knygrišio darbą. Ryžtumo turėjo pakankamai, dar mokykloje mokytojas jam sakė:

— Tu, Krochalevai, dalyką išmoksi tik per vargą, bet, jeigu išmoksi — niekad neužmirši!

Tas jo ryžtumas, veržlumas pravers jam. Kuriam tikslui?

I tatai dar jis pats kaip reikiant nemokėjo atsakyti, bet, kada ant benzino sandėlio pasirodydavo lėktuvai, — Krochalevas sekdamas juos, nejučiomis susižavėjęs ir pavydėjo žmonėms, kurie lengvai ir smarkiai raizė oro mėlynę.

— Koks čia lėktuvas? — Kartą paklausė Krochalevo juodadarbis.

— Nežinau... — sumišęs atsakė Krochalevas.

— Kas gi tu — pas mus dirbi, o ligi šiol dar nenušvoki! Tai jūros žvalgybinis.

— Jūros žvalgybinis?..

— Taip, šitas kovos skaitosi. O štai ten — mokomasis. Pamažu Krochalevas pradėjo nusivokti apie lėktuvų tipus, o noras paskraidyti kas kart augo.

Iš pradžių tik svajojo, o kada susipažino su mechaniku, atkakliai prie jo prikibo, kad jis suruoštų jam skridimą.

Mechanikas neatsispyrė ir pasakė:

— Gerai, kaip nors suruošiu!..

Krochalevas mėgdavo buvoti tarp lakūnų ir tarp mokinių, ateinančių su bidonais į sandėlį degalo. Klausydavos jų pasikalbėjimų ir pavydėdavo, kad štai tokie paprasti, prasti, kaip jis, o skraido tarp debesų! Čia buvo kaž kas nepasiekiamo, kvapą užimančio, o taip norėjo pakilti drauge su jais!

Nors vieną kartelį!

Kartą atbėgo pažįstamas mechanikas prie Krochalevo uždušęs, rankoje šalmą ir akinius laikydamas.

— Užsidėk! Greičiau! Tuojau skrendam!

Ir Krochalevas iš susijaudinimo ir džiaugsmo vos susidorojęs su akiniais, šalmu, kombinezonu, sėdo į plūduriuojantį hidroplaną.

Sužėję motoras, mašina pradėjo bėgti Sevastopolio užuolankos bangomis.

Krochalevas nepastebėjo, kada ji atsiplėšė nuo bangų. Jis pirmą kartą patyrė sklандаus, laisvo skridimo ore džiaugsmingą jausmą.

Jis atsikvėpė pilna krūtine ir pažvelgė žemyn!..

Tokios mėlynos, skaidrios jūros, jis dar niekada nebuvo matęs. Vandens gelmėje buvo matyti akmenys, kaž kokia paskendusį valtį. Nuo to reginio sunku buvo atitraukti akis.

Lėktuvas pasuko į dešinę ir skrido išilgai kranto. Prieš jį išplaukė visas Sevastopolis — namai, atroda mažutėmis dėžutėmis, pajūrio bulvaras, automašinos — lyg fabrikų žaisleliai.

Pirmą kartą Krochalevas matė žmones iš tokios aukštumos.

Hidroplanas ėjo į Matushenkos užuolanką. Vos matomos plevėsavo karėvinių vėliavos. Pasirodė mokyklos rūmai. Už jų geležinkelis, kuriuo pamažu — pamažu ėjo prekinis traukinys, netikėtai pasidaręs panašus į mažą raudoną kirmėlaitę.

Temo. Saulė leidos, o žemė buvo nušviesta lyg tolimo didelio gaisro pašvaisčių.

Toli matyti Inkermanas, vienuolynas uolose!..

Visa tai atrodė nuostabiai ir gražiai, jog Krochalevas tenorėjo tik vieno — skristi, skristi! Bet mašina leidosi žemyn.

Po skridimo Krochalevas padėjo lakūnui, atidavė šalmą, akinius mechanikui ir nuėjo savo sandėlin.

Jis bus lakūnas!

Kas bebūtų, kokių pastangų pareikalautų, kiek kančių bebūtų priešaky — jis taps lakūnu!

✱

Krochalevas perėjo juodadarbiu į dirbtuves, kuriose plovė lėktuvų smulkiąsias dalis, valydavo sklandyklius, aliumininius prietaisus. Ir jis pradėjo nusivokti aviaciniuose terminuose, godžiai sėmės žinių, susijusių su skraidymo darbu. Komjaunimo susirinkimuose susitikdavo su skraidymo kursų klausytojais. Su vienu iš jų, Akulovu, jis susibičiuliavo ir pasisakė pačią didžiausią, pačią švenčiausią svajonę:

— Noriu būti lakūnas!

Akulovas visiškai pritarė:

— Teisingai, Krochalevai! Ateik pas mus į bendrabutį. Mes tave rengsim egzaminams į skraidymo mokyklą!

Kitą dieną jaunas juodaplaukis atėjo į bendrabutį. Jam nurodė, kuriuos dalykus reikia paruošti. Jų pasirodė daug, bet Krochalevas nenusiminė ir griebė mokytis. Be to, prie mechaninės dirbtuvės, kurioje jis dirbo, atsidarė pasitūbulinimo kursai. Jiems vadovavo cecho meistris. Čia Krochalevas pradėjo mokytis motorų ir lėktuvų statybos.

Krochalevas nepraleido nė vieno užsiėmimo. Darė užrašus, pakartojo išeitą, ruošėsi kiekvienam naujam užsiėmimui.

1929 metų rudenį, praėjus pusmečiui nuo atvykimo į Sevastopolį, jis per Osoaviachimą padavė pareiškimą Juodosios jūros karinių oro pajėgų štabui, prašydamas įrašyti jį į lakūnų mokyklą.

Tačiau, Krochalevui atėjus į specialinio ir bendrojo išsilavinimo pasirengimui patikrinti komisiją, paaiškėjo, kad jo žinios silpnos. Už tai medicinos komisija, apžiūrėjusi plačiapetį, stiprios sudėties jaunuolį, — nerado jokių kliūčių prieš jo ėmimą į lakūnų mokyklą.

Priimamosios komisijos pirmininkas, žiūrėdamas į nuilūdusį, tamsų Krochalevo veidą, pasakė:

— Jūs neliūdėkite! Jūsų sveikata labai gera. Birželio mėnesį bus sekantis priėmimas į mūsų mokyklą. Tam priėmimui jūs ir ruoškitės, negaišdamas laiko. Po kelių mėnesių vėl paduokite pareiškimą.

Svajonė tapti lakūnu nusitęsė.

Krochalevas, mažai temięgodamas, mokėsi ir dirbo dirbtuvėse. Ypač jam sunku buvo su matematika, formulėmis; kartais iššitas naktis prasėdėdavo prie vadovėlio.



# Smūgis iš oro

Tęsinys iš „L. Sp.“ 7 nr.

— Na, iš žemės mes savęs nematom, — pasakė Rakovas. — Eskadrilė jau buvo susirinkus po pirmojo posūkiu, nors posūkį teko daryti trisdešimt — keturiasdešimt metrų aukštyje ir ne tik rūkui esant, bet ir sningant. Paėmėm kautynių kryptį. Saulys — radiistas man pranešė: „Matau tik antrąją grandį, o kitos rūkė“.

Iš tikrųjų matomumo sąlygos buvo tokios, jog kiekviena grandis tempė tik vieną prieš save einančią. Ir mažiausiai lakūnų dėmesiai susilpnėjęs — ką dėmesio — tik truputį nukrypus nuo mūsų paimitojo akiai skrendant kurso, — eskadrilės rikiuotė paitų ir tuomet jau tektų galvoti ne apie uždavinį, bet apie tai, kad kaip nors išvestume mašinas ant savo aerodromo joms nesusidūrus ore. . . Bet mano lėktuvuose skrido bolševikai! O visi mes, dvylika įguly, sudarom kautynių kolektyvą, vertą ypatingos pagarbos: būtent, mūsų eskadrilei buvo pavesta pati sunkioji operacija, — tai kaip gi mes galim nenugalėti kelionės sunkumų.

— Už vis blogiausia buvo, kai ėmė snigti, — tęsė Karelovas. — Mes vos nepametėm iš akių prieš skrendantį lėktuvą. Debesų aukštis vis žemėjo ir mes, tikra to žodžio prasme, ėjome viršum medžių viršūnių. Pasirodė pajūrio ruožas. Debesuotumas kiek pakilo bet matomumas pablogėjo, nes vanduo ir debesys buvo vienos spalvos ir susiliejo. Krantai buvo rūkuose ir mes iš karto juos išleidom iš akių. Ir tik Suomų įlankos viduryje galėjome pakilti ligi šimto metrų aukštumo. Toliau oras gerėjo, ir mes pradėjome būkštauti, kad jis nepasidarytų per daug geras. Visas mūsų apskaičiavimas buvo puolimo netikėtumas!

— Skrendame laužytomis, netikromis kryptimis, kad sveikios išlikusios prieš sargybos nepraneštų apie mūsų judėjimą, — sako Rakovas. — Staiga, priešais trys lėktuvai. Jau matom, kad tai naikintuvai. . . Lėktuvai artėja tiesiog priešais. Tokiame atstume įžiūrėti kurias nors žymes be to, kad jie dvisparniai, neįmanoma. Nors leiskite, o ar tai ne būdinga žymė: trys lėktuvai eina priešpriešinėn atakon prieš eskadrilę! Kas, be raudonųjų sakalų, galėtų tai? Šturmanas draugas Bocanas jau pasirengęs tinkamai juos patikti, taip pat atkreipė dėmesį į šią būdingą žymę. Savieji! . . . Naikintuvai, kautynių posūkiu persirikiavę, paėmė paralelinę kryptį. Palydi. Labai dėkingi už rūpestį, bet ir mes patys pakankamai ginkluoti. Naikintuvai pasiliko užpakaly. . . Toliau skrendam. Perdėm debesuota, bet aukštis jau keturi šimtai metrų. Iš dešinės matau Riabovo lėktuvą ir jo priešakinėje kabinoje šturmaną Ivannikovą. Toliau matau vyresniojo leitenanto Celepis grandį. Gerai eina. Žiūriu kairėn. Vyresnysis leitenantas Karelovas „padėjo“ savo sparną ant manojo lėktuvo sparno ir taip sustingęs. Po jo Gurejevo grandis — taip pat pavyzdingoje tvarkoje. Gaila, negaliu matyti Kurtilino grandies, einan-

metais gegužės mėnesį vėl padavė pareiškimą į skraidymo mokyklą. Šį kartą ji priėmė ir pasiuntė į Leningradą, į karinį teoretinę mokyklą.

Prasidėjo užsiėmimai. Nieko ypatingai sunkaus nebuvo, gal tik matematika, kuri kasdien darėsi sudėtingesnė ir abstraktesnė. . . Tačiau Krochalevas tvirtai sau pasižadėjo — stengtis, kiek galint, ir nuo kitų neatsilikti, todėl neatsitraukdamas visą laiką mokėsi.

Neužilgo kone visa jo grupė padavė pareiškimus stoti į jūros kuopą. Krochalevas drauge su kitais buvo į ją priimtas.

Mokėsi sparčiai. Klausytojai išėjo skraidymo teoriją, motorų statybą, lėktuvų statybą ir kitus dalykus. 1931 m. birželio mėnesį juos pasiuntė į mokomąjį laivą „Komсомолец“ (Komjaunuolis) praktiniam plaukiojimui. Jie mokėsi laivų statybos, Morzės abėcėlės, signalizuoti vėliavėlėmis, semaforu, prožektoriumi; ėjo krosniakurių ir mašinų sargybas. 1931 m. spalio mėn. grupė kursantų pradėjo mokytis skraidyti. Vadovybė reikalavo — laike penkiolikos skridimų išaiškinti kiekvieno kursanto lakūniškus savumus.

Instruktoriai davė savo mokiniams daug patarimų, nurodymų. Skrendant, instruktorius pirštai, kaip ir kursanto, visą laiką spaudė vairulazde ir nejučiomis laisydavo kursanto klaidas, taip, jog šis nežinotų, ar jis pats, ar instruktorius lėktuvą vairuoja.

Po skridimo Krochalevas pranešė instruktoriui:

Kursantas Krochalevas skraidė. Prašau duoti pastabų.  
(B. d.).

čios kilvatery. Bet įsitikinęs, kad ir pas jį viskas tvarkoj. Prieinam taikinio meridianą, įmame kryptį. Aukštis penki šimtai metrų.

— Aukštis penki šimtai metrų, — toliau tęsė Rakovas. — Kaip ant pykčio. Juo mes arčiau prie taikinio, juo geresnis matomumas. Debesys retėja. Dargi saulė jau kone prašviečia. Ne, šitaip nepastebimas prie jų neprieisi. Reikia skubiai išdirbti naujas planas. Ir naujas planas tuojau buvo paruoštas — staiga pasukti atgal. Priešas mūsų lauks puoliant iš jūros, o mes jį užpulsim iš sausumos!

Mes užėjome į priešų šalies gilumą ir skubėjome, skubėjome, kad prieš sargybos nesuspėtų pranešti apie mūsų artėjimą. Vasilius Ivanovičius Rakovas stengėsi pasikelti aukščiau ir eiti tiesiog po debesų kraštu, — sako Karelovas. — Mes ėjom paskui jį. Iki apsigrįžimo beliko skaitomos minutės. O štai ir apsigrįžimas. Mes jį darome pripildytai motorais, kad nepatrauktume priešų dėmesio ir einam į jo teritoriją. Dar trys minutės kelio, paskui vėl posūkis, tas pats, apie kurį mes tiek ilgai galvojom. . . Visi lėktuvai paėmė kautynių kryptį.

— Taip mes paėmėm kautynių kryptį, — sako Rakovas. — Kaip dažnai teko imti tą kautynių kryptį taikos sąlygose, pratimų aplinkybėse, viršum poligono, žemėlapy, manevruose. O dabar mes, imam tikrąją kautynių kryptį! Prasidėjo egzaminas. Disertacijos. Gynimas, kuriai aš ruošiausi daugiau kaip dešimtį metų. Ir taip mes kautynių kryptyje. Taikinio dar nepastebim, matyti tik sala. Artėjame. Šiauriniame gale pasirodo radijo stoties stiebas.

— Radijo stoties stiebas išdavė juos! — sako Korolovas. — Angarai buvo mikliai užmaskuoti mišku, bet pastebėję stiebą, mes suradome ir angarus. Jie stovėjo kranto užuolankoj, o kairiau tarnybinės patalpos ir karininkų bendrabutis. . .

— Užuolankos krante, iš po medžių viršūnių pradeda ryškėti sklanda prieš hidroplanams išvesti iš angarų į vandenį. Pilnu gazu! Greitumo rodyklė artėja prie maksimumo. . . Mano lėktuve užsidega lemputės. Šturmanas patikslina nukreipimą. Dega baltoji — „taip laikyti!“ Įsisiurbiau akimis į prietaisus.

— Viršum taikinio debesuotumas visai praretėjo, — pasakoja Karelovas, — saulė pakankamai aiškiai apšvietė taikinį. Mes visi žiūrėjome į vadovaujančią lėktuvą — Rakovo lėktuvą. Kad tik šturmanas Bocanas nepažiopsotų ir nepavėluotų bombas mesti. . .

— Ir taip pradėdam. . . — sako Rakovas. — Bombos išmestos. Padaręs posūkį, žiūriu į sprogimus. Pirmasis sproginas prieš angarus. Antrasis — angaruose. O juose prieš lėktuvai. Taikinsys jau padengtas pirmosios grandies, o užpakalyje dar grandys — jos papildys.

— Aš pasigrožėjau, kada iš mūsų vado laivo pasipylė bombos, — sako Karelovas. — O tuo metu iš po manęs jos pabiro. . . Kaip gražiai krinta bombos! Jos iš pradžių lekia paraleliai su lėktuvo keliu, o po to sklandžiai krypta žemyn. Prisipažinsiu, aš visą kelią galvoju apie tai, kad nepažiopsotčiau ir pažiūrėčiau, kur nukris mūsų bombos. Kaž kurios bombos nukrito į vidurinį ir kraštinį angarus ir apgaubė juos juodais dūmais. Netoli stovėjusios kareivinės, baltoji ir raudonoji, akimirksniu išlėkė į ora ir pasislėpė pilkuose dūmuose. Įvyko posūkis ir aš nebetekau malonumo stebėti mūsų šturmano darbo, kuriam jie ilgai ruošės ir reikia, tiesiog pasakyti, jį labai gerai atliko. . .

— Mūsų smūgis iš užnugario priešui buvo netikėtas, — sako Rakovas. — O apie mūsų buvimą jis sužinojo iš bombų sproginimo ir tik po to pradėjo netvarkingai šaudyti. Ar susijaudinimas, ar blogas šaudymas, o, gal būt, ir tas ir anas, buvo priežastim, kad jie nė vieno karto nepataikė į mūsų lėktuvus, nors mes skridome penkių šimtų metrų aukštyje. Bombas mes numetėme tiesiog į taikinį. Aš pats mačiau tiesiog pataikant į angarus. Žiūriu į viršų. Tuoj už antrosios grandies matau zenitinės artilerijos sviedinių sprogimus. Viens, du, trys, penki. . . Pačioj paskutinioj Kurtilino grandy šturmanas išmeta savo pritrenkiantį sveikinimą. Viskas tvarkoj. Sutrumpintomis distancijomis grįžtam atgal namo.

— Aš norėjau šaukti: pramiegojote, ponai karininkai! — sako Karelovas. — Mes darniai sugrįžome į savo teritoriją. Visiškai nusileidome ir skridome viršum vandens. Vadas kiek sumažino greitį. Skristi buvo vis lengviau. Aš per telefoną įsakiau šauliui — radiistui suskaičiuoti ar visi mūsų lėktuvai grįžta. Jis atsakė, kad visi grįžta. Nuovargio nesijautė. Ėjo trečioji skridimo valanda. Kuro dar buvo daug. Aš apžiūrėjau lėktuvo sparnus — ar niekur nematyti kliudymų. Štai, pagaliau, ir gimtoji šalis. Štai ir mūsų aerodromas. Mes vėl, suglausta rikiuote, praskrendame viršum aerodromo. . .

Toks Sovietų Sąjungos Didvyris Rakovas, tokie jo triuškinamieji kautynių skridimai.

Galas.



# IŠ LAKŪNO DIENORAŠČIO

## „RŪTA“ mitinge

Kartą po pietų į mokyklos kiemą įvažiavo juodas auto. Važiavusius aš greit pažinau. Tai buvo Ukmergės Aero Klubo vyrai. Jie atvažiavo pasitarti dėl aviacijos mitingo Ukmergėje. Pradėjau klausinėti programos ir pasiūliau mokyklos viršininkui pasiūlyti autovindo automobilį su sklandytuvu „Rūta“. Sektis turi! Taip ir sutarėm, kad išsiųsime į Ukmergę „Rūtą“, kur aš tuojau, geriau sakant, pasižadėjau, parodyti aukštąjį pilotažą.

Aukštąjį aerodrome pabandžiau startuoti, nes puikiai žinojau, kad reikia vėl priprasti prie jautrios ir klastingos mašinos, tokios, kokia „Rūta“ ir tėra. Pirmą kartą, pakilus dvidešimt metrų, trūko virvė. Vėjo visiškai nebuvo, o tai buvo blogiausia. Antru kartu pakilau aštuoniasdešimt metrų ir stengiausi pagauti — atrasti „senąją ranką“. Iš paskiravimų išeidamas, niekaip negalėjau su mašina susitvarkyti. Buvo pikta, kad nenorėjo klausyti gilumos vairas. Tretįjį kartą pakilęs, užskridau viršum aerodromo ir padariau kilpą. Neįgiamoje skridimo padėtyje „Rūta“ susikraipė, bet vis tik aš ją išvedžiau... Tais skridimais aš visiškai buvau nusivylęs, bet pamaniau sau, kad demonstravimo metu pūs stiprus vėjas ir pakilsiu į penkis šimtus metrų...

Seštadienio popietį, keista, bet įdomi vilkstinė pajudėjo iš mokyklos rajono. Priekyje važiavo sunkvežimis su pakrautu mokomuoju sklandytuvu, o užpakalyje aš vairavau „šimtametį Cadillacą“, prie kurio prikabiname priekaboje „Rūtą“. Už trijų valandų su sustoimais pakelėse mes buvome Ukmergėje. Kitą rytą, pirmas mano ištartas sakinytis:

— Pasiuto...

Jokio vėjelio!

Greitomis papusryčiaus skubėjau į Amatų mokyklą pasižiūrėti „Rūtos“ montavimo. Netrukus „Rūtą“ baigėme montuoti. Klastinga, savo laužtais trumpais sparnais, paslėpus kažką savyje, ji stovėjo žemėje. Užkėlėme ją ant sunkvežimio ir vežėme drauge su eiseną per miestą.

Niekad nebuvau toks piktas ir nervingas, kaip tada. Keikiau šoferį, kuris vairavo sunkvežimį. Man atrodė, kad šis žmogus būtinai nori „Rūtą“ įgrūsti į kurį telefono stulpą. Nepaisydamas kilnios nuotaikos, aš pilna gerklės blioviau, kai šis kur neteisingai pasukdavo ir grėsi pavojus sklandytuvo sparnams... Ši procesija mane gerokai nuvargino, nes laks-

čiau nuo stulpo prie sulpo, ir prakaitavau. Už šoferio žioplumą gali vėjais nueiti antroji mitingo dalis — skridimas su „Rūta“.

Išsirikiavome prieš tribūną. Kalbos. Aš mačiau minios nuotaiką, mačiau jaunimo troškimą ir veržimąsi į erdves. Man to pakako. Aš prisiminiau savo pirmąsias dienas ir šaukiau kartu su visais valio, su tais, kurie tokie jauni ir tiek pas juos užsimojimų. Aš gerbiau juos! Tai nuoširdūs būsimieji lakūnai.

Vėliau prasidėjo skraidymai. Antroji mitingo dalis. „Rūta“ stovi starte ir žmonės atitempia virvę. Aš rišusi diržus ir kaž ką murmu po nosimi. Būtinai visuomet taip, kaip nereikia. Startui kryptis pati bauriausia. Auto — vindas stovi per šešis šimtus metrų pakalnėje. „Rūta“ ant kalno ir po šimts... — jokio vėjo.

Pradėjau kilti. Šiaip taip atsiplėšiau prieš priešais buvusį griovį ir pradėdau imti aukštį. Buvo aišku, kad aukščio nepaįsimsiu. Šimto metrų aukštyje aš priskridau automobilį ir turėjau atsikabinti. Buvo liūdna. Užverčiau kilpą, tuojau pat posūkį be greičio ir beliko tūpti. Bet aš leidau sau daugiau. Paskutinius aukščio metrus su naudojau paskiravimams ir pilnai rizikingam šmaikščiojimuisi pagal žemę.

Antruoju skridimu vėl pakilau į šimtą metrų ir šį kartą nusprendžiau padaryti kitaip. Pagalvojau, kad išnaudodamas turėtą greitį padarysiu posūkį be greičio, o po to kilpą. Aš patraukiau į save vairolazdę šiek tiek išambiai ir į tą patį pusę nuspyriau koją. „Rūta“ aukštai užkėlė savo nosį ir tingiai pradėjo virsti sparnu. Žemė buvo nebetoli. Mano didžiausiam nustebimui ji pradėjo sukintis. Viskas akimirka pasidarė aišku. Suktukas. Aš skubiai nustūmiau vairolazdę pirmyn, o... žemė apsisuko du su puse karto... Nei šis nei tas. Prieš nosį sumirguliavo kaž kas ir ji, vistik paklausė. Dabar palėidau ją kiek leido aukštis žemyn ir užriečiau kilpą. Išėjau nebeaukštai ir skubėjau pasirinkti laisvą kryptį tūpimui.

Trečiuoju skridimu aš jau įėjau į azartą. Nusprendžiau parodyti nugarinį skridimą. Sunkiai užsikrapščiau į šimtą metrų ir atsisukau lygia-grečiai žiūrovių. Pastebėjau, kad dvidešimt metrų aš jau tikrai esu netekęs. Įvariau truputį daugiau greičio ir pradėjau lėtą statinę į kairę



Aviacija šiuo metu šėlsta Atlanto vandenyne prieš laivus, kurie gabena Anglijai maistą ir ginklus. Nuotraukoje matyti, kaip bombonešio pilota! mato laivų vilkstinę iš oro, tuoj ruošdami ją apmėtyti bombomis.

Tokiame aukštyje su „Rūta“ nugarinėm figūrom niekuomet nebuvau žaidęs. Labai stebėjau patį apsimertimą — svarbu buvo jokiū būdu nenuleisti žemyn nosies. Štai jau pakibau ant diržų ir virš galvos pamačiau šventąją. Kaip padūkusios pradėjo byrėti iš visur dulks. Kalpokas pradėjo drebėti ir kas sekundė galėjo nulėkti. Sugriebiau jį kaire ranka ir laikiau. Atsiverčiau atgal.

Nutūpęs aš pasikrapščiau pakaušį ir užsirūčiau. Vėl istorija. Rodos, šią mašiną aš pažinojau gerai ir ji jau turėtų man būti paklusni. Deja, nebe pirmą kartą ji prikrečia išdaigų. Šiuo momentu gal kam atrodė, kad tas suktukas buvo tyčiomis daromas. Deja... tai nebuvo jokia figūra, man tai buvo visiškai rūgštu ir jeigu kartais dar koks pokštas, žiūrovai pamatytų truputį kitą reginėlį.

„Rūta“ stovėjo sparnu pasirėmusi į žemę ir aš negalėjau ją atsižiūrėti. Tikrai, loje kažkas yra paslėpto ir nesuprantamo.

Tie grobuoniški, laužti

sparnai — kaip jie puikiai atrodė, kada sminga iš aukštumos į žemę, ir kiek juose yra daug daug klastos...

Jurgis Steikūnas.

## Technikos naujienos

● Priešgaisrinės bombos. Anglijoje neseniai išbandytos naujo tipo priešgaisrinės bombos. Jos padirbtos iš storo, atsparaus popierio ir pripildytos patentuotos sudėties miltelių. Patekus liepsnon, tokia bomba akimirka sprogs ir duoda labai daug inertinių, gėsinančių liepsnų, dujų. Tos bombos tinka ne tik mėtyti iš lėktuvų, skrendančių virš gaisravietės, bet taip pat gali būti laikomos patalpose, kurių priešgaisrinė apsauga turi ypatingos reikšmės. Vos tik bombos aplinkos temperatūra pasiekia 200°, bomba sprogs ir išsilaisvinusios dujos gėsiną liepsną.

● Automobilis pelkėtoms vietoms. Luizianos — JAV — pelkėse neseniai surasta nemaži naftos klodai. Prieti prie jų nepaprastai sunku, kadangi pel-



# ORO PĖSTININKAI

## I.

...Tučias ir tylus naktį kelias, einas iš mažo Dorčestero miestelio į siaurės vakarus.

Mėnulis pasislėpė už tirštų debesų.

Neaiškioje mėnulio šviesoje viršum žemės siūbuoja pusratis. Parašutas! Pamiškėje dar vienas.

Trys žmonės, nusileidę parašutais iš lėktuvo, nusivelka lakūniškus drabužius. Jie prancūziškoje uniformoje. Prancūzų kareiviai Anglijos gilumose!

Jie slepia viską, be ko ga' išsiversti; pasiima odinius maišelius su sprogstamąja medžiaga.

Po septynių minučių iš Eksminsterio turi praeiti prekinis traukinys, paskiau — 48 minučių pertrauka, o po to — greitis traukinys.

Geležinkelio linija eina per upelį penkiolikos metrų ilgio geležiniu tiltu.

Jie padeda sprogstamuosius užtaisus prie tilto fermų atspirties ramsčių, atsargiai juos apkasa ir apibarsto žvirgždais ir žeme. Per dvidešimt aštuonias minutes viskas padaryta. Iki traukinio atėjimo dvidešimt minučių, bet jie dar turi suskubti pasirengti susprogdinimui telegrafo stiebus ir pravesti į mišką sprogdinamąjį kabelį.

Padangėje sužiba baltai — raudonos raketos, tai prancūzų lėktuvai duoda bendrąjį signalą visiems parašutininkams — diversantų būriams, išsodintiems giliam užnagaryje.

...Visoje priešo šalyje pasigirsta apkurtina sprogdimai... Akmens dulkių ir dūmų debesyse griūva tiltai. Į šipulius išlaksto telegrafo stulpai, geležinkelių pabėgiai. Daugiau slėptis nebereikia, dabar svarbu veikti maksimaliu greičiu.

kėta dirva čiulpte įčiulpdavo kaip švulius, taip ir žmonės ir prieiti prie naftos neįmanoma. Tačiau šita kliūtis naftos ieškotojų — geologų nesustabdė. Jie sukonstruavo ypatingą automobilį, galintį judėti net ir klastingų pelkių paviršiumi. Automobilis aprūpintas dešimčia didelių ratų — aštuoniais užpakaly ir dviem priešaky, kurių padangos ypatingai plačios ir silpnai pripūstos. Pats automobilis aprūpintas specialiu aparatu, įgalinančiu sprogdinti pelkių gėlmes ir konstatuoti naftos pelkių dirvoje buvimą.

● **Automatinis „SOS“ signalas lėktuvams.** Lėktuvo avarija daugumoje atvejų esti drauge ir jo radijo instaliacijos avarija. Bėdos ištikti lakūnai atsiduria beviltiškoje padėtyje, nes, kad ir išlikę gyvi, bet patekę į negy-

Sprogdinančios komandos, pabaigusios pagrindinį darbą, raudodamosi lengvaisiais kulkošvaidžiais ir automatiniais pistoletais, užpuldinėja pravažiuojančius automobilius ir motociklus, didindamos bendrą sąmyšį.

...Štabas laukia pranešimų. Išgązdinta savose kareivinėse kariuomenė laukia štabų įsakymų. Bet visas telegrafo tinklas ir kai kurios svarbesnės radijo stotys sugadintos. Ryšių karininkai ir patruliai, besistengia pravažiuoti keliais, negrįžta...

— Leiskite, — klausia skaitytojas, — kur ir kada tatai įvyko? Ir, iš viso, ar tatai buvo iš tikrųjų?

Šis pasakojimas — fantazija. Jis priklauso vokiečių karo rašytojo Helderso plunksnai. Prieš keletą metų Helderzas paskelbė romaną, kuris vadinasi „Oro karas 1936 metais“. Autorius mėgino duoti būsimąjo Europos karo bruožus. Romanas paplito visoje pasaulinėje spaudoje ir sukėlė gausybę atgarsių. Anglijos ir Prancūzijos karo publicistai — „kavinių strategai“ tada skeptiškai šypsojosi. Helderzas vadindami fantastu, o jo pranašavimus — „pamišėlio kliedėjimu“.

Lengva sąmoju krėsti, romiai traukiant kokteilį. Mes žino-

me — „kliedėjimas“ labai greitai pasirodė tikrove. Pastarojo Europoje karo mastas pralenkė ne tik rašytojų fantastinius polėkius, bet ir daugelio „realių politikų“ blavivius apskaičiavimus.

✱

Oro desantų idėja, t. y. lėktuvų panaudojimas kariuomenės permetimui į gilų priešo užnugarį, nenuauja. Ji skraidė ore jau nuo pirmojo imperia listinio karo laikų.

1911—1912 metais, Balkanuose, kilo turkų — bulgarų karas. Ryžtingas amerikietis lakūnas Choltas dar tada keletą kartų sėkmingai išsodino bulgarų agentus už turkų fronto linijos.

Pirmojo imperialistinio karo metu kariaujančios šalys lėktuvais į priešo užnugarį siųsdavo šnipus ir diversantus.

Pačioje karo pabaigoje prancūzų kapitonas Euraras gavo uždavinį — susprogdinti geležinkelio tunelį Lefure, vokiečių užnagary, linijoje, kurią vokiečiai į frontą veždavo žmones ir šaudmenis.

Vėlai naktį penki prancūzų triviečiai lėktuvai nusileido vokiečių užnagary. Be lakūnų, tose mašinose buvo dešimt diversantų, aprūpintų lengvais ginklais, geroku kiekiu dinami-

to, radijo stotimi, telefoniniais klausytuvais ir pašto karveliais. Bet tūpiant, lėktuvai buvo pastebėti vokiečių patrulių. Prasiėjo šaudymasis, laike kurio buvo sugadinti lėktuvai. Lakūnai juos padegė ir drauge su diversantais pasislėpė miške. Visą naktį jie sukinėjosi norėdami suklaidinti savo pėdsakais priešą. Papėdžiui juos sekė šunys — sekliai, nuo kurių prancūzai gelbėjosi savo kelyje barstydami pipirus. Tik po poros jie prasiskverbė ligi tunelio. Bet jį sprogdinti nebuvo prasmės. Pasirodė, kad vokiečiai savo kariuomenę permetė ne geležinkeliu, o upe. Tada kapitonas Euraras nutarė susprogdinti vieną iš šliūzų.

Naktinis rūkas kilo viršum vandens. Sargybinis prie šliūzo ramiai miegojo budelėje. Ramiai be triukšmo prišliaužė diversantai. Jie padėjo į šliūzą sprogstamuosius užtaisus, padegė bikfordo šniūrą ir pasislėpė artimiausiame miške. Po kelių minučių bausis sprogdimas sudrebino žemę ir orą. Pervėzimas vokiečių kovos dalių buvo dezorganizuotas. Atstatyti šliūzą pasisekė tik po karo.

Desantinei grupei, po didelių nuotykių fronte, i tėvynę pavyko sugrįžti tik karo paliaubų išvakarėse.

Tų laikų lėktuvai buvo primitviški ir mažai pajėgūs. Jie negalėjo į orą pakelti daug žmonių ir didelių krovinijų. Nutupimas priešo užnagaryje — naktį, nepažįstamose aikšteliuose — buvo sunkus ir didelio patyrimo reikalaujantis rizikingas dalykas. Pradėta ieškoti naujų, labiau patogių būdų išsodinti agentus.

Baigiantis karui, tam tikslui mėginta panaudoti parašutus.

Bet oro pėstijos, dabartinio to žodžio prasme, operacijų, išskaičiuotų išsodinant priešo

ruoklių pagalba įjungiamas lėktuvo uodegos tuštumon. Mat, statistikos daviniais, ši lėktuvo dalis ir sunkiausios avarijos atveju mažiausiai nukentčia, taigi radijo imtuvas čia esti saugiausioje vietoje. Avarijos atveju, toks siūstuvus ima automatiškai transliuoti į erdvę pagalbos signalą „SOS“, o taip pat ir avarijos ištikto lėktuvo vardą. Srovė tai avarijos transliacijai teikia atsarginė, automatiškai išijungianti baterija, kurios užtenka keturiom nutruktamos avarijos signalo transliacijos parom.

Tas siūstuvus pradeda dirbti, vos tikta stipresnis sukrėtimas įjungia elektros srovės kontaktą ir savo siunciamais signalais įgalina ieškoti nukritusio lėktuvo. tiksliai nurodydamas katastrofos vietą pasiūstiems žvalgams.

Leonardas Matuzevičius

## Pro tėviškę

Plieno paukšti, — drąsiau į padangę,  
Nešk mane tu šviesiaisiais skliautais,  
Ten už Mūšos, pro tėviškę brangią,  
Ties gimtosios sodybos namais.

Debesėliai liūliuoja ir plaukia,  
Ei, širdie, būk drąsos kupina —  
Ten artojai laukuos mane laukia  
Ir motulė parymus sena.

Jau matau, — tai manoji gimtinė,  
Jos padangių sūnus aš esu.  
Ji man stiprino jauną kratinę  
Ir troškimą kilt virš debesų.

Gausk, propelerį, daoną plieninę,  
Paskardenk tu gimtinei manai  
Ir linkėjimus saulės auksinės  
Perduok motinai mano senai.

Pasakyk iš žydriosios padangės,  
Pasakyk iš melsvųjų skliautų,  
Kad už tėviškę mielą ir brangią  
Mes padangių sargyboj abu.

venamas sritis, neturi priemonių duoti apie save žinių jų ieškantiems. Radijo instaliacija, kuria aprūpinamas kiekvienas modernus susisiekimo lėktuvas, avarijos metu, dažniausiai nukentčia todėl, kad joje

esama nemažai labai trapių, stipresnio sutrenkimo nepakeičiančių detalių. Šiuo metu amerikiečiai bando surasti išeitį iš tokios būklės. Radijo siūstuvus montuojamas ugniai ir sutrenkimams atsparioj dėžėj ir spy-



užnugary didelius kariuomenės junginius, tada dar nebuvo.

☆

Po 1914—1918 metų aviacija plėtojosi, kolosaliskai augo lėktuvų keliamoji jėga. Karo specialistai pradėjo spręsti plataus oro desantų pritaikymo problemą. Karo žodynas praturtėjo nauju terminu — „oro pėstija“. Svetimų valstybių štabai ir armijos pradėjo sudaryti naujos rūšies kariuomenę — parašiutinę — desantinę dalis.

Karo meno požiūriu, visais laikais labiausia patogiu manevru buvo laikoma apėjimas priešu sparnų su visišku jų apsupimu. Bet frontui pralaužti reikalinga daug laiko, kolosalinio įtempimo ir didelės smogiamosios jėgos. Užsienio karo strategai ir teoretikai, remdamiesi nuolat augančia aviacinės technikos jėga, iškėlė tuomet naują karinio manevro idėją — „vertikalinį apsupimą“. Tos idėjos pagrinde glūdėjo nelauktas permetimas oru kariuomenės į priešų užnugarį ir po to sekąs karinių objektų ir gyvybinių centrų traukinantis smūgis.

Visai suprantama, kad Raudonoji Armija, pryšakinė revoliucinė armija, turinti galingą oro laivyną, pasirodė pionieriumi, sprendžiant teoretinius ir praktinius oro desantų klausimus.

Prieš dešimtį metų (1930 metais liepos 26 dieną) Voroneže iš aerodromo pakilo daugiausiai pasenusios konstrukcijos lėktuvas. Tas „Farman — Goliaf“ buvo labai senas ir apdaužytas. Lakūnai geraširdiškai praminė jį „seneliu Goliafu“. „Oro senuolyje“ buvo dvylika Raudonosios Armijos komandierių — dvylika būsimųjų parašiutinės — desantinės tarnybos instruktorių.

Komandai vadovavo karo lakūnas Minovas. Iš anksto nustatytam punkte dvylika parašiutininkų paliko lėktuvą. Tai buvo pirmasis sovietų oro desantas. Jis davė pradžią plačiai kautynėms pritaikyti lėktuvus ir parašutus Raudonosios Armijos oro pėstininkų operacijoms.

Mūsų vadų parašutinis desantas savo pranašumu iškart buvo įvertintas, kaip nauja ir labai žiauri kautynių priemonė. „Batalijonas užnugary vertas divizijos iš pryšakio (fronto)“ — patvirtino mūsų karo teoretikai. Mūsų teorija neatskiriamai nuo praktikos. Raudonosios Armijos mokymo laukuose ir didžioose manevruose „oro pėstija“ tapo būtina dalyje plačiai numatytose kariuomenės operacijose.

1935 metais Kievo, o 1936 metais ir Baltgudijos karo apygardų manevruose parašutais ir lėktuvais buvo išsodinti dideli kariuomenės junginiai — keletas tūkstančių ginkluotų karių. Tų desantų masinis charakteris, jų galia, sugebėjimas, kuriuo jie įvykdė uždavinį, nu-

stebino užsienio karo delegacijas, stebėjusias manevrus.

Jau tada, prieš 5—6 metus, parašutizmas Sovietų Sąjungoje buvo viena iš masinių ir labiausiai mėgiamų sporto rūšių. Sovietų parašutinininkai tuo metu užkariavo visus pasaulinius aukščio ir užtrunkančius šokimus iš lėktuvo ir tvirtai tebelaiiko tuos rekordus. Todėl ir Tarybų Sąjungos maršalas drg. Vorosilovas pirmajame Visasąjunginiame stachanoviečių susirinkime pareiškė: „Parašutizmas, tai aviacijos eritis, kurios monopolija priklauso Tarybų Sąjungai“.

☆

Kolosalinis Raudonosios Armijos patyrimas buvo įvairiai kitų kraštų vertinamas. Pavyzdžiui, anglai ir prancūzai, nors ir panaudojo oro desantus numalšinti sukilusias Irako ir Maroko gimines, vis dėl to gausesnių kariuomenės dalių išsodinimą iš lėktuvų tankiai gyvenamose vietose laikė mažai galimu. Tik vokiečiai ir italai, kaip rodo patyrimas, suprato oro desantų reikšmę.

Paprastai, kiekvienas naujas karas gimdo naujas priemones ir naujus kovos būdus. Oro desantai nėra nauja priemonė. Jie pasirodė prieš daug laiko Europoje, bet masiniai buvo panaudoti pirmą kartą vokiečių kariuomenės 1940 metų pavasarį, operacijose Danijoje ir Norvegijoje, vėliau — vakaruose — Olandijoje, Belgijoje ir Prancūzijoje. Oro desantai buvo išsodinti Danijoje ir Norvegijoje, tiesiog prieš aerodromuose. Ši operacija turėjo sprendžiamos reikšmės visai kautynių veiksmų eigai. Aerodromai buvo užgrobti pagal tiksliai apgalvotą planą. Pavyzdžiui, aerodromas Osloje užgrobtas tuojau po to, kada nor-

vegų vyriausybė atmetė vokiečių reikalavimus.

Transporto lėktuvai po penkis pricidavo prie aerodromo ir greit išsodindavo kareivius, iškraudavo artileriją, motociklus, šaudmenis. Tuo metu apsaugos lėktuvai, pridengdami desantą iš oro, apšaudė aerodromo pakraščius. Visai tai operacijai vadovavo Lufthanzas atstovas Osloje, kuris, pasirodė, buvo vokiečių aviacijos pulkininkas. Jis instruktavo atvykusias vokiečių dalis, vadovavo jų kautynių veiksmams rajone, esančiame prie aerodromo. Tantai parodo, kad desantas Norvegijoje buvo stropiai parengtas ir rėmėsi gerai organizuotos žvalgybos duomenimis.

Vokiečių desantui Osloje priskaitoma ligi 1500 kareivių. Panašūs desantai, dalimi parašutais, dalimi lėktuvais, buvo išsodinti ir kitose vietose. Tuojau, užėmus aerodromą, jie okupuodavo prie jų prienancius rajonus, išplėsdavo kautynių operacijas.

Gegužės 10 dieną tūkstančiai vokiečių lėktuvų metėsi Olandijos, Belgijos, Prancūzijos aviacijos bazes, aerodromus ir lauko aikštes. Buvo bombarduojami svarbieji fabrikai, didieji geležinkelių magai, susisiekimo keliai. Iškart vokiečių aviacija bombardavo apie šimtą aerodromų.

Stengdamosi, kaip galint greičiau užgrobti olandų pakrantę ir svarbesnius strateginius punktus Olandijos ir Belgijos viduje, vokiečių vadovybė išmetė daugiau kaip 25 vietoje parašutinius desantus. Tikta vieną dieną (gegužės 10 d.) vienoje Olandijoje nusileido dvylika tūkstančių parašutinininkų. Plačioje teritorijoje, apimančioje beveik visą vakarinę Olandijos dalį, vokiečių parašutinininkų būriai užėmė de-

šimtis aerodromų ir nutūpimo aikščių. Tuojau ten pat metėsi vokiečių transportiniai lėktuvai, tiekdami karių, tankų, artilerijos, motociklų, kulkosvaidžių. Vokiečių parašutinės dalys dezorganizavo olandų kariuomenės užnugarį ir privertė ją veikti dviem frontais.

Desantų išsodinimo operacijos Olandijoje ir Belgijoje tęsėsi. Desantų veikimo rajonuose vokiečiai reguliariai siųsdavo oru šaudmenis, degalą ir maistą. Tada vokiečių parašutinininkai užgrobė didelį geležinkelio tiltą per Maaso upę, kuriuo vėliau perėjo vokiečių motorizuotosios dalys. Rotterdamo aerodromas, užimtas parašutinininkų ir pasiliko vokiečių kariuomenės rankose ligi operacijų galo Olandijoje.

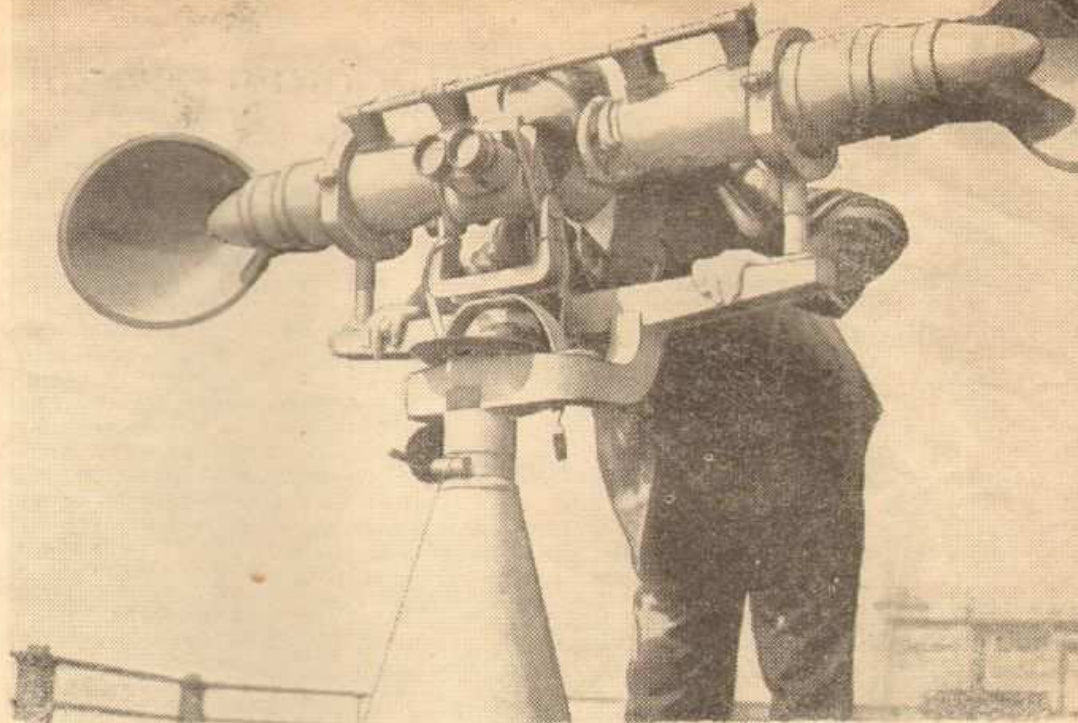
Belgijoje parašutinė desantinė kariuomenė, išsodinta Briuselio rajone prie Alberto kanalo ir tiesioginio belgų pasienio įsistiprinimo ruože, taip pat parodė didelę pagalbą puolanciai vokiečių kariuomenei.

Vokiečių parašutinininkai, nusileidę pagal Eben — Emelio fortą ir belgų Lježo tvirtovę, netikėtai pasirodė prie blindaužų. Nukreipė į forto ambrazuras liepsnosvaidžius ir kulkosvaidžius, apmėtė įtvirtinimus granatomis, vokiečiai sunaikino, išdegino įgulas ir atidarė savo kariuomenei vartus į belgų tvirtovę.

☆

„Oro pėstijos“ kovotojas turi būti valingas, kariniu atžvilgiu visapusiškai paruoštas. Iš tokio kovotojo reikalaujama greito aplinkybių įvertinimo, drąsaus sprendimo ir žaibiško veikimo.

Vokietija ilgai ir stropiai ruošė ir mokė savo oro — desantinę kariuomenę. Į „oro pėstiją“ vokiečiai daugiausia pri-



Ausys, kurios suseka besiantinantį lėktuvą, nors pačio lėktuvo nematyti ir paprasta ausimi negirdėti.



# Modelis amortizatoriniam startui

Sis sklandytuvo modelis yra nesudėtingos konstrukcijos, todėl statyba užima ne daug laiko, bet reikalinga tikslaus darbo. Iš kitų modelių išsiskiria savo skirtinga sparnų ir liemens konstrukcija, kurios dėka modelis gaunasi lengvas ir atsparus.

Sparnai yra vienlonžeronės konstrukcijos. Lonžeronas išobliuotas iš pušinės lentelės, į sparno galą siauresnis ir plonesnis. Nerviuos iš 0,8 mm klijuotės. Mažiausia nerviūra 3 mm aukščio, o kiekviena sekanti — vienu

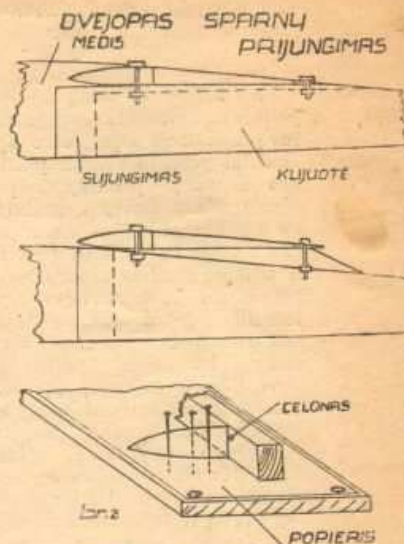
milimetru aukštesnė. Atstumas tarp nerviūrų po 8 cm. Lonžerono plotis prie liemens 5 mm, o prie paskutinės nerviūros 3 mm. Lonžeronui išnaudojamas pilnas profilio aukštis. Užpakalinė briauna iš dviejų dalių, sujungtų ties sparno viduriu, turi sparnų centre 2 mm storio, 10 mm pločio, ties paskutine nerviūra — 1 mm storio, 6 mm pločio. Pryšakinės briaunos nėra. Sparnai statomi atskirai, vėliau sujungiami.

Sparnas montuojamas taip: ant lygios lentos prisegamas paprastas švarus popieris ir ant jo išbraižomas sparno planas, pastatomas į savo vietą lonžeronas ir iš šonų tvirtai vinutėmis prikalamas. Prikalant reikia žiūrėti, kad lonžeronas nebūtų pavirtnė, o į pryšakį, o į užpakalį. Nerviuos supiaustomos, iš-

lonžeronas su nerviūrų pryšakiais, vinutes ir adatas ištraukus, atsargiai peiliu nuo lentos nuimamas. Gerai priklijuotų nerviūrų galai, žiūrint per viršūnes, sutampa.

Taip paruoštas lonžeronas anklijuojamas braižomuoju popieriu (vatmanu), įrėžiant pryšakinę briauną ir paliekant į užpakalį nuo lonžerono išsikišusias 5 mm pločio juosteles pritvirtinimui užpakalinių nerviūrų dalių. Užpakalinės nerviūrų dalys primontuojamos taip pat, kaip ir pryšakinės. Celonui gerai išdžiūvus, nereikalingos popierio dalys, užpakaly lonžerono, išpianamos, paliekant ant nerviūrų kampučius. Užpakalinė briauna ir sparno galo lankas pritvirtinami popierio kampučiais. Taip abu sparnus paruošus, jie sujungiami klijuotės juostelėmis, klijuojant celonu ir apvyniojant siūlais, kartu duodant ir V formą. Abu sparnu sujungus, priklijuojama centrinės nerviūros užpakalinė dalis ir sujungiama celuloido plokštelėmis, užpakalinė briauna — prijungiant ją ir prie centrinės nerviūros. Po to sparnas attraukiamas. Sparnų centre, pryšakį lonžerono, užklijuojama celuloidu 1 mm storio. Pryšakinė sparno dalis iki lonžerono gerai nuclonuojama arba nulakuojama. Sparnai pritvirtinami dviem varžteliais 3 mm storio. Toks sparnų statymo būdas labai greitas, ir, reikalui esant, toks sparnas lengvai remontuojamas. Sparnų svoris 50 gr.

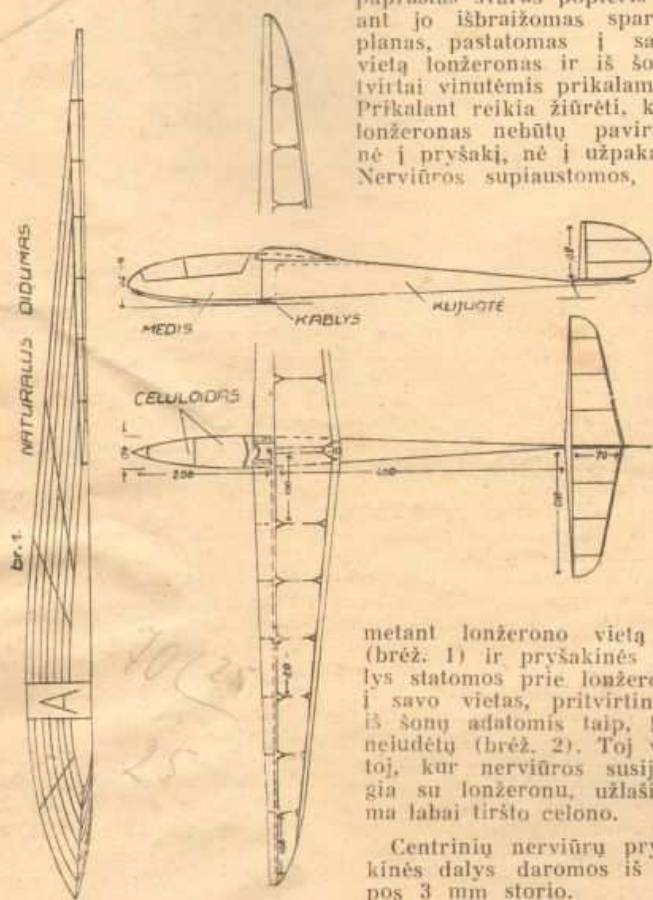
Liemuo kevalinės konstrukcijos. Į pryšakį nuo sparnų išdrožtas iš medžio; į užpakalį išlenktas iš klijuotės. Patogiausia pryšakinę liemens dalį daryti iš liepos, bet galima ir iš kitokio medžio. Liemens profilis storiausioj vietoj kiaušinio, prie vairų — apskritimo formos.



Liemuo daromas taip: išdrožiama visas liemu, ir ant užpakalinės dalies iki storiausios vietos aplenkiama 0,8 mm storio klijuote. Klijuotės sluogsniai turi būti išilgai liemens. Klijuotė lenkiant, reikia ją užpilti verdančiu vandeniu ir aplenkus apvynioti špagatu, bet storu, kad neliktų vynyjimo žymių. Gerai išdžiūvus sušlapintai klijuotei, špagatas nuvyniojamas ir klijuotė pritaiškoma sukljavimui. Šablona apvyniojamas popieriu, kad klijuotė nepriliptų. Klijuotė patepus kljais, vėl uždėdama ant šablono ir apvyniojama tuo pačiu špagatu. Vietoj kozeino galima varloti ir paprastus stalių kljus. Kljams gerai sudžiūvus, klijuotė nuimama. Šablono užpakalinę dalį nupiovus ir pryšakinę išgręžus ar išskaptavus, ji sukljuojama su klijuote dalimi. Liemens smailę ikljuojamas pagalukas su plokščia viršutine dalimi vairų pritvirtinimui. Vairai pritvirtinami gumos siūlu.

Sparnų pritvirtinimui padaroma išima liemenyje arba ant liemens užklijuojamas liltelis.

Liemenyje galima padaryti kabiną iš celuloido. Tai pa-



metant lonžerono vietą A (brėž. 1) ir pryšakinės dalys statomos prie lonžerono į savo vietas, pritvirtinant iš šonų adatomis taip, kad neiudėtų (brėž. 2). Toj vietoj, kur nerviuos sujungia su lonžeronu, užlašinama labai tiršto celono.

Centrinių nerviūrų pryšakinės dalys daromos iš liepos 3 mm storio. Celonui gerai išdžiūvus,

ima savanorius, viengungius nuo 17 ligi 23 metų amžiaus. Specialinės mokyklos moko juos parašiutizmo, taiklaus automatiniais ginklais šaudymo, topografijos, sprogidnimo darbo ir ryšių technikos. Daug dėmesio kreipiama į ugdymą valios ir kitų savarankiško veikimo savybių. Iš tos jaunuomenės buvo sudaryti pulkai ir oro pėstinijos kovotojų divizijos, ištreniruotos skraidymuose, su parašutu šokimuose dieną ir naktį, išmokytos veikti prieš užnugarį.

Toms dalims permesti vokiečiai daugiausia naudoja „Junkers — 52“ tipo lėktuvus. Kiekvienas iš jų gali pakelti 45 apginkluotus kovotojus, apripintus ginklais, radijo aparatais.

tūra, dviračiais, motociklais. Transportiniai lėktuvai taip pat perveža šaudmenis ir maistą. Po lėktuvais pakabinamos patrankos, tankai, automašinos. Pagal kautynių ypatumus oro desantai gali būti parašutiniai, nutupiamieji ir kombinuoti. Kombinuotasis desantas, paprastai, susideda iš dviejų ešalonų.

Pirmasis ešalonas — parašutinis. Jo tikslas staigiai užgrobti numatytą rajoną ir paruošti transporto lėktuvams lipimui vietovę; vadinasi užgrobiamuoju ešalonu.

Antrasis ešalonas — nutupiamasis; išsodinamas iš transporto lėktuvų. Jis sudaro svarbiausias oro desanto jėgas.

Pagal palyginimą, vokiečių

desantų išsodinimo rajonai buvo jau iš anketo žvalgybos išstudijuoti ir nufotografuoti. Pirmiau, negu nuleisti prieš užnugarį savo dalis, vokiečių oro jėgos sugniuždindavo priešų aviaciją. Daugybė naikintuvų lydėdavo ir pridengdavo desanta.

Be viešpatavimo ore, netikėtumo ir glaudaus sutartinumo su žemės kariuomenės veiksmų planu, oro desantinių dalių operacijos neturėtų pasisekti.

Raudonoji Armija atydziai studijuoja dabartinio karo patyrimą. Sovietų Sąjungos kariuomenės techninė galia kasdien auga ir stiprėja. Kovoje su priešu ji plačiai gali panaudoti „oro pėstiną“. Tam daly-

kui turima visa, kas reikalinga — galinga Stalino aviacija, Vorosilovo kautynių technika ir tėvynei atsidavę, pasiaukoją oro kovotojai.

Visai neseniai Raudonoji Armija panaudojo oro desantus, užimdama Besarabiją ir Saurės Bukoviną.

Oru aplenkę atsitraukiančią rumunų kariuomenę, raudonosios „oro pėstinios“ kovotojai užėmė Renio ir Bolgrado miestus, paėmė savo kontrolės perėjimus per Pruto ir Dunojaus upes ir sutrukdė rumunams išvežti į savo teritoriją išvaduo- tų rajonų gyventojus ir užgrobti liaudies turta.

Išversta iš žurnalo „Smena“



● **LTSR Aero Klubas** surengė š. m. gruodžio 8 d. kambarinių modelių varžybas, kurios įvyko Kaune. Kūno Kultūros Rūmuose. Jau anksti ryta modelistai savo kruopštaus darbo vaisiais — modeliais nešini rinkosi varžybų vieton. Varžybas atidarė klubo tvarkytojas gen. št. plk. lt. Jankauskas. Tuojau, pirmas startavo IV vid. mokyklos mod. Mykolaitis ir Bilius. Pirmasis sumušo iki šiol buvusį kambarinių modelių rezultatus, jam nenori pasiduoti Bilius. Po jų išeina į varžybas II vid. mokykla ir kitos. Varžybos tęsiasi, įtemptai žiūrovams stebint. Galiausiai varžybos baigiamos. Dovanas įteikia Aero Klubas gen. sekretorius J. Dovydaitis. Varžybų dalyviai susiskirsto vietomis: 1) Augūnas, Algimantas (1:28,7); 2) Bubulis (1:20,6); 3) Dulaitis, Daveras (1:20); 4) Mykolaitis, Vytautas (1:0,4); 5) Bilius, Mečys (0:51,8). Kitų rezultatai taip pat neblogi. Geriausiai pasirodė Kauno II vid. mokykla. Varžybose dalyvavo 37 modelistai su 48 modeliais. Jų tarpe 4 modelistai iš Vilniaus ir 1 modelistas iš Ukmergės. Atlikta 50 startų. Modeliai išbuvo ore 35 min., neskaitant bandomųjų. Varžybas pravedė instr. V. Sakalys ir instr. V. Ozinskis.

Nedalyvaujamas varžybose, vyr. mod. instr. V. Biberšteinas pademonstravo mikromodelį, kuris sumušė anksčiau buvusių LTSR mikromodelių rekordus. Jo modelis išsilaikė 2:11,2

daro modelį visai panašų į tikrą sklandytuvą.

Modelio išvilkimui padaroma pavaža, kuri atstoja kabli.

Liemens svoris 80 gr.

Vatrai neprofiluoti iš 1,5 mm storio pušinių lentelių. Į galus šiek tiek plonesni ir siauresni. Centrinė gilumos vairo nerviūra profiluota, kurioje yra ravelis 20 mm ilgumo posūkio vairui įstatyti. Posūkio vairas nepriklijuotas ir, esant reikalui, išimamas. Gilumos vairas reguliuojamas, pakišant po juo reikiamo storio pagaliuką. posūkio vairas — pasukant kartu su gilumos vairu. Vairų svoris 10 gr.

Visas modelio svoris 140 gr, neša 50 gr. Išbandytas slaito antvėyje ir amortizatoriniu startu. Toks modelis, paleistas iš rankos nuo 4 m aukščio kopos, prie 3—4 m vėjo skrisdavo 20—50 m išilgai slaito. Po to, atsisukęs prieš vėją, nutūpdavo jūroje. Saulėje išdžiovinatas, skridimo savybių nepakeisdavo. Šis modelis tinka ir amortizatoriniam startui, apie kurį pakalbėsime sekantį kartą.

Skl. L. Jonušis.

min. Drg. Biberšteinas dar pademonstravo oro traukinį — tai motorinis modelis velka paskui save sklandytuvėlį; dar pademonstravo originalų kopėją — helikopterį. Varžybos tiek laimėjusiems, tiek nelaimėjusiems davė nemaža naudos — paskatino juos su dar didesniu atsidėjimu statyti modelius sklandybos varžyboms ir kartu lavintis aviacijos srityje.

● **Biržų vid. mokykloje lapkričio mėn.** 27 d. įvyko pirmas aviacijos būrelio susirinkimas. Valdybą mokyklos vadovybė nutarė paskirti šios sudėties: pirm. Vl. Genys, sekret. J. Baronas ir valdybos narys Vik. Dagys. Į būrelį įsirašė apie 40 moksleivių. Numatyta greitai laiku suruošti aviomodelizmo kursą, į kurį būtų įtraukti instruktoriai. Jei darbas gerai vyks, numatoma Biržuose įrengti sklandymo stotį, kuri, be abejo, sutrauktų daug sklandytojų iš visos apylinkės. Susirinkime L. Matuzevičius pasakojo išpuodžius iš Aukštųjų sklandymo mokyklos. Būrelį globoja mokykl. drg. Andrejauskas. L. M.

● **Gražiai veikia Dariaus ir Girėno aviacijos būrelis.** Neseniai įsteigęs K. IV-je Vid. Mokykloje aviacijos būrelis dirba: 1940.XI.23 būrelis surengė vakarą ir a. modelių parodėlę. Vakarą programa buvo skirta Dariaus ir Girėno žygiui paminėti. Laikė programos taip pat buvo pademonstruotas kambarinių aviomodelių skraidymas. 1940.XII.2 būrelis surengė kambarinių modelių varžybas (uždaras), kuriose dalyvavo 11 aviomodelistų. Pirmą vietą laimėjo M. Bylius (37,8 sek.), antrą vietą laimėjo R. Bičiūnas (36,4 sek.) ir trečią vietą laimėjo V. Mykolaitis (26,6 sek.). Rezultatai nėra galutiniai, nes būrelio nariai per bandomuosius skridimus yra pasiekę daug geresnius laikus.

Būreliui dabar vadovauja pirmininkas — R. Bičiūnas, vicepirmininkas — V. Mykolaitis ir sekretorius — M. Bylius.

• Sakalas.

● **Kauno III-je vidurinėje mokykloje įsteigė aviacijos būrelis.** Jo globėjas mokykl. Rando-manskis. Būrelio valdybą sudaro: pirm. drg. Ruzgas, sekret. drg. Krikščionas, išdininkas drg. Levickas, nariai: Jatulis, Kravcas, Matjošaitis. Būrelyje komjaunimo atstovas: Beniušis.

● **Lapkričio mėn. 29 d. Sventosios vidurinėje mokykloje įsteigė aviacijos būrelis.** Vienas iš būrelio steigėjų — mokinys Budrys atidarė susirinkimą ir pakvietė globėją mokykl. Vaičekauską tarti žodį. Būrelio globėjas plačiai nušvietė aviomodelizmo reikšmę, ypač priminė, kad aviomodelistas pradėtą darbą dirbtų nuosirdžiai, stropiai, tuo stiprindamas savo

valią ir kantrybę. Valdybon išrinkta: pirm. — Pr. Budrys, sekret. — R. Bobelis, išd. — V. Gričius. Nariais įsirašė 20 mokinių. Žinoma, šis skaičius žymiai padidės. V. G.

● **Kėdainių Vid. Mokykloje įsteigė Aviom. būrelis.** Š. m. gruodžio 1 d. įvyko steigiamasis „avio modelistų“ susirinkimas. Narių įsirašė apie 50. Būrelį globoja mokykl. Keblys. Išrinkta valdyba: pirm. Dabužinskas, sekret. Knatavičius. Kadangi beveik visi yra dar tinkamai nesusipažinę su aviacija, todėl patarta išsirašyti „Liaudies Sparnus“ ir dažnai daryti susirinkimus. Galia, kad narių tarpe tėra tik 3 mergaitės. Kitose mokyklose jos daugiau domisi aviacija.

A.

● **Alytaus Žemės ūkio Mokykloje, direktoriui, pritariant, drg. mokytojai Vilčinskui vadovaujant, įsteigtas aviacijos būrelis.** Steigiamąjį susirinkimą atidarė drg. Vilčinskas, pakviestas į būrelio vadovus mok. C pil. drg. J. Šalavieju. Valdybon išrinkta — drg. V. Vilčinskas — sekretorium, nariais: drg. drg. E. Grakauskaitė, M. Balčiūtė, J. Maseckas, J. Kvedaravičius. Būrelio narių vardu kalbėjo drg. E. Grakauskaitė, pabrėždama, jei berniukai darbe mėgintų apsilieisti, tai mergaitės juos pakeis — pirmaus.

● **Kauno IX vid. mokykloje aviacijos būrelis nesnaudžia.** Direktoriaus dėka gavus kambarį, padaryta 5 susirinkimai, laike kurių būrelio pirmininkas išaiškino skridimo teoriją ir aerodinamiką. Būrelio nariai pasistatė po kambarinį aviomodelį. Ateityje numatoma statyti sudėtingesnius. Būrelis gausiai prenumeruojasi „Liaudies Sparnus“.

● **Vilniaus I-je Vidurinėje Mokykloje įsteigė aviacijos būrelis.** Š. m. lapkričio mėn. 25 d. Vilniaus I-je Vidurinėje Mokykloje įvykusį aviacijos būrelio steigiamąjį susirinkimą atidarė inspektorius drg. Dineika, linkėdamas avio būreliui sėkmės.

Būrelį globoja skland. Svedas. Valdybon išrinkti: kv. mod. Saulevičius — pirmininku, Karalevičius — vicepirmininku, Daugvilaitė — sekretorium, Mackevičius — išdininku, Salčius — valdybos nariu. Avio būrelis mokyklos patalpoje numato statyti aviomodelius, surengti kambarinių modelių varžybas, paroda, ir iškviesti Kauno avio būrelius varžyboms. Būrelis įsirašė per 50 narių.

Gruodžio mėn. 3 d. susauktas antrasis susirinkimas. Valdybos patiekta programa tęsėsi 2,5 val. Kalbėjo drg. Karalevičius apie aviacijos istoriją, mod. Saulevičius mokė mikromodelių statybos ir demonstravo atrankimą mikrofilma.

## AVIACIJOS BURELIAMS

jau dabar reikia pradėti sparčią talką prenumeruoti 1941 m.

„LIAUDIJS SPARNUS“.

Į LTSR Aero Klubą surengtas mikromodelių varžybas buvo pasiūsta 4 nariai. Numatoma praveisti „Liaudies Sparnų“ vairių ir surengti propagandinę aviacinį vakarą. Būrelį remia direktorius drg. Dineika. Aviomodelių statybai vadovaus drg. Saulevičius ir drg. Jaksonas.

A. Mackevičius.

● **Telšių Vidurinės ir Amatų Mokyklos aviacijos būrelyje sėkmingai baigėsi praveisti aviomodelizmo kursai.** Kursai buvo didelis susidomėjimas. Per kiekvieną paskaitą susirinkdavo pilna klasė jaunuolių, kurie troško pažinti tą gražų mokslą — aviomodelizmą. Kursus pravedė kval. mod. Kuodyš.

● **Telšių Vidurinės ir Amatų Mokyklos aviacijos būrelis** sparčiai varo „L. Sparnų“ platinimo darbą. Iki šiol jau yra sutelkę virš 100 naujų „L. Sparnų“ prenumeratorių. Pačiame av. būrelyje nėra nė vieno nario, kuris nebūtų užsisakęs 1941 m. „L. Sparnus“. Platinimo darbe geriausiai pasižymėjo būrelio nariai: Vyt. Malinauskas ir K. Baltrimaitis.

## Platinkim spaudą bolševikiškai!

(Atkelta iš 115 psl.)

skaityti „Liaudies Sparnus“ 70 metų senukui — valstiečiui nuo Slavikų. — Perskaitė jis juos ir sako: „Idomus laikraštis“. Kiek jis kainuoja metams?“ — „Seši rubliai“, — atsakiau. — „Tai, — girdi, — man jį užprenumeruokit“. Panašiai susidomėjo „Liaud. Sparnais“ ir laukų bei fabriky darbininkai. Reikia tik nepatingėti supažindinti piliečius su mūsų aviacijos žurnalu, o juo susidomės visi. Dėl to „Liaudies Sparnuose“ ir talpinama tiek

daug populiarių straipsnių, kad jie būtų prieinami ir idomūs visiems — plačiosioms masėms, nes mūsų tikslas — sukelti galingą aviacinį sąjūdį visame krašte. Mūsų žurnalas turi ateinančiais metais, nors dalimi tiražo atžvilgiu prisiartinti prie Tarybų Sąjungos žurnalo.

Tai galima pasiekti. Tik reikia, kad visi „Liaudies Sparnų“ telkėjai gerokai pasitemptų, kad jie parodytų moką bolševikišku stropumu ir spartumu dirbti!



# DIDŽIOJI AVIACINĖS SPAUDOS TALKA 1941 M. PRASIDEDA!

## „Liaudies Sparnai“

turi tapti plačiausiai skaitomas žurnalas visoje Tarybų Lietuvoje.

Dabartinis amžius — aviacijos amžius ir kas nesidomi jais — tas žengia atgal.

### „LIAUDIES SPARNAI“ 1941 M.

bus didelis, gausiai iliustruotas, įdomus senam ir jaunam žurnalas. Jame bus rašoma apie sklandymą, skraidymą, modelizmą, aviacijos techniką, priešlėktuvinę apsaugą ir daugybę kitų aviacinių klausimų populiaria ir suprantama forma.

#### Kviečiame platintojus į didžiules aviacinio žurnalo platinimo VARŽYBAS

Aviacinės spaudos varžybos skelbiamos ligi 1941 m. balandžio mėn. 1 d.

Kiekvienas, norįs prisidėti prie „Liaudies Sparnų“ talkos, turi, be atskiro kreipimosi redakcijon, nedelsiant griebtis darbo — telkti naujus prenumeratorius ir siųsti jų adresus bei prenumeratos mokesčių. Mokytojai ir av. būrelių vadovai gali siųsti prenumeratą dalimis, bet taip, kad visi pinigai už prenumeratą būtų gauti ligi varžybų baigimo dienos — 1941 m. balandžio mėn. 1 d.

Svarbu išplėsti prenumeratos rinkimo akciją tuojau dabar, nes vėlesniems skaitytojams gali pritrūkti pirmųjų numerių.

Reikia aplankyti kiekvieną pilietį ir pilietę ir jai parodyti „Liaudies Sparnus“, parodyti kiek šis žurnalas įdomus kiekvienam ir padidinti skaitytojų eiles.

Reikia av. spaudos varžybose padirbėti atkakliai ir ryžtingai, nes „Liaudies Sparnų“ redakcija skiria

#### Nepaprastas aviacines dovanas.

Daugiausia talkoje surinkęs prenumeratų, greit jas prišuntęs, atsiskaitęs su administracija, dalyvauja šių dovanų laimėjime:

#### Kelionė oru per Tarybų Lietuvą.

Laimėtojas, civ. aviacijos lėktuvu, bus perskraidintas per Tarybų Lietuvos respubliką.

Kitos nemažiau įdomios dovanos:

SKRIDIMAS SU FIGŪROMIS,  
PAKILIMAS 1 2 KILOMETRŲ AUKŠTĮ,  
SKRIDIMAS BE FIGŪRŲ,  
AVIACINIO TURINIO KNYGOS.

Visi senieji ir naujieji „Liaudies Sparnų“ platintojai, kviečiami varžybų kovon! „Liaudies Sparnų“ platinimo talka — garbinga talka LTSR liaudies aviacijai!

„LIAUDIES SPARNAI“ kainuoja metams — 6 rubliai (6,70 lt), pusei metų — 3 rb. (3,35 lt).



**Adresas:**  
**„LIAUDIES SPARNAI“**  
**Maironio g-vė 30 nr.**



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

