



3

1974

SPARNAI



N. KORBUTO

BIBLIOTEKA IR ARCHYVAS

Nr. 373



LIETUVOS IŠVADAVIMUI

Kaip didelę šventę pažymi Tarybų Lietuvos darbo žmonės istorinę sukaktį — mūsų krašto išvadavimo iš vokiškosios fašistinės okupacijos 30 metų. Iškilmės, prasidėjusios Švenčionyse, pirmame Tarybinės Armijos išvaduotame Tarybų Lietuvos mieste, vyksta visoje respublikoje.

Pažymint Tarybų Lietuvos ir sostinės Vilniaus išvadavimo jubiliejų, šių metų liepos 12—15 dienomis Vilniuje vyko didelės iškilmės. Gilliai įsimenančiai buvo pagerbti žuvusieji ir gyvi kovotojai. Įvyko jaudinantis ceremonijas Karių kapinėse ir prie armijos generolo I. Cerniachovskio paminklo, kovų veteranų eiseną Vilniaus gatvėmis, mitingas sostinės Vingio parke.

Gražiai ir iškilmingai pažymėjo išvadavimo jubiliejų taip pat Panevėžio, Šiaulių, Kauno miestų, Švenčionių, Ignalinos, Zarasų, Anykščių, Utenos, Radviliškio, Prienų, Alytaus, kitų rajonų darbo žmonės.

Ejo 1944-ųjų metų vasara... Nors kaudamės su nuožmiu priešu, Tarybinė Armija vijo okupantus iš gimtosios žemės, išvadodama vakarines Rusijos žemes, Krymą, Ukrainą, Baltarusiją. Pirmosiomis liepos dienomis Tarybinės Armijos junginiai, kurių gretose buvo ir 16-osios Lietuviškosios divizijos kovotojai, įžengė į Tarybų Lietuvą, išvadodama Švenčionis bei Ignaliną.

Mūsųose už Tarybų Lietuvos išvadavimą dalyvavo 3-ojo Baltarusijos fronto, vadovaujamo armijos generolo I. Cerniachovskio, 1-ojo Pabaltijo fronto, vadovaujamo armijos generolo I. Bagramiano, kariuomenės. Ypač atkaklūs mūsų vyko dėl Vilniaus, prie Šiaulių, ties Alytumi, forsuoiant Nemuną. Per pusę metų fašistiniai okupantai buvo galutinai išvyti iš visos Tarybų Lietuvos.

„Kelias į mūsų respublikos išvadavimą, — kalbėjo iškilmingame posėdyje Vilniuje, skirtame Tarybų Lietuvos išvadavimo 30-mečiui pažymėti, LKP CK pirmasis sekretorius P. Griškevičius, — tai ir fašistinės kariuomenės sutriuškinimas prie Maskvos ir Sialingrado, Kursko lankė, milžiniškos puolamosios operacijos Ukrainoje, prie Leningrado, pergalingos kautynės kituose frontuose, turėjusios lemiamą reikšmę mūsų Tėvynės likimui ir užtikrinusios visišką hitlerinių gajų išvijimą iš Tarybų Sąjungos teritorijos“.

Praeis dešimtmečiai, bet niekada iš atminties neišdils rūstūs Didžiojo Tėvynės karo metai, nemirtingas daigianacionalinės tarybinės liaudies žygdarbis.



1974 m. liepos 13 d. Prie dukart Tarybų Sąjungos Didvyrio I. Cerniachovskio paminklo Vilniuje

A. BRAZAIČIO nuotr.

Didžiojo Tėvynės karo veteranų ir buvusių partizanų eiseną Vilniaus gatvėmis, pažymint respublikos išvadavimo iš fašistinės okupacijos 30 metų

CH. LEVINO nuotr.



NE VYRAS, O TIESIOG AŽUOLAS...

Kam iš partizanų neteko pasinaudoti parašytu?

— Daugeliui, — atsakys buvę miškų fronto kareiviai.

— O leitenantą Kazį Aleksandravičių ar prisimenate?

— Leitenantą, kuris mane iš lėktuvo išstūmė? Prisimenu...

Pamatęs tavo išsijusį veidą, nuramins:

— Pajuokavau. Būdavo, veržiesi į Lietuvą. Skaičiuoji dienas, kada teks iškristi. O kai ateini prie lėktuvo durų, žvilgtelėjęs žemyn į juodą šaltą bedugnę, rodos, ir nesusgebėsi atsisplėsti. Lėktuvas, prieš tai siūbavęs ir oro srovių mėtomas, dabar pasidaro tvirtčiausia atrama.

Tuo tarpu leitenantas Kazys Aleksandravičius patapsnės per petį ir ramiu balsu padės suoliui: „Na paskubėk“.

Nuo tų įvykių praėjo daugiau kaip trisdešimt metų. Laikas daug ką pakeitė. Bet šiandien įdomu susitikti su žmonėmis, kurių daugelis tą 1941 m. birželio 22-osios rytą neturėjo nei dvidešimties (tokiame amžiuje paprastai negalvojama apie karą ar mirtį).

Negalvojo kariauti ir Kazys Aleksandravičius. Jis buvo baigęs Šiaulių vidurinę amatų mokyklą ir įsigijęs vieną taiklingiausių specialybių — statybininko. Tačiau, kai ankstyvą 1941-ųjų birželio sekmadienio rytą virš Kauno pasigirdo bombonešių kauksmas, ir žemę sudrebino pirmieji sprogiimai, Kazys pateko į karo sūkurį. Paskui — pasitraukimas į Tarybų šalies gilumą, darbas užfrontėje, gimtojo krašto ilgesys. Pagaliau — karo mokykla.



Tarybų Sąjungos Didvyriai lakūnai, pasirūmę mūšiose, vaiduojanti Tarybų Lietuvą (iš kairės į dešinę): vyr. leitenantas T. Buslevas, pulkininkis V. Zichariovas, majoras S. Gerasimovas.

Nuotrauka daryta 1944 m. rudenį prie Varėnos

Su K. Aleksandravičiumi susipažinau prieš keletą metų. Buvusio aviamodeliuotojo, sklandytojo ir kario Vilniaus Paleckio gyvenimo pėdsakai atvedė pas buvusį ilgametį respublikos Maisto pramonės ministrą E. Bilevičių. Iš jo ir sužinojau, kad Lietuvos partizaninio judėjimo štabe kartu su Vilniumi Paleckiu tarnavo ir Kazys Aleksandravičius.

...1943-ųjų žiema. Tik baigęs karo mokyklą, Kazys Aleksandravičius su būreliu jaunų leitenantų važiuavo į 16-ąją Lietuviškąją diviziją, kuri tada pasitraukusi mūšiams, sto-

vėjo pafrontėje. Važiuodami pro Maskvą, vyrukai užsuko į Lietuvos atstovybę. Čia susitiko draugą A. Sniečkę. Jis pagyrė, kad per trumpą laiką jie sugebėjo tapti karininkais, pasiteiravo, kur vykstą.

Į Staroje Toropą, kur buvo įsikūręs partizanų štabo aerodromas, K. Aleksandravičius atvyko balandžio pabaigoje. Prieš keletą dienų desantiniais sklandytuvais į Baltarusiją jau buvo išskridę pirmieji partizaninio judėjimo Lietuvos organizatoriai, vadovaujami M. Šumausko ir G. Zimano. Ginklus ir šaudmenis teko gabenti lėktuvais ir nuleisti parašutais. Šių siuntų paruošimas buvo nelengvas darbas. Reikėjo atidžiai sudėti parašutų, kruopščiai supakuoti šimtą kilogramų sveriančius dviejų metrų ilgio maišus ir pakrauti į lėktuvą. Štabe buvo tikrai vienas parašiutinio specialistas. Tad Kazys Aleksandravičius paskiriamas jo pagalbininku. Jam buvo suteiktas parašiutininko instruktoriaus vardas.

— Kurie skridimai į priešą užnugarį jums ryškiausiai liko atmintyje?

Mano pašnekovas minutėlę susimąsto:

— Visi skridimai į Lietuvą man būdavo neeiliniai, — kiek patylėjęs tęsė Aleksandravičius. — Skrendi giedrą vasaros naktį ir matai spindinčias ežerų akis, aptemdytų miestų kontūrus. Tarytum net jauti šieno kvapą, girdi beržų ošimą, o mintyse neučiuomis imi skačiuoti. Stai Narutis, Trakai. Tolumoje — Nemuno—Neries santaka, paslėndęs tamsioje, tarsi gedulo šydu apsidengęs, Kaunas... Išmesti krovinius padėdavo



Prie Baltarusijos fronto vadai armijos generolas I. Černiachovskis (viduryje), 3-osios armijos vadai generolas pulkininkas N. Krylovas (dešinėje) ir generolas majoras P. Igočkinas aptaria Vilniaus ir Kauno vadavimo operacijos planą

Nuotrauka daryta 1944 m. liepos mėn.



1974 m. birželio mėn. Vilniaus Karių kapinėse, pagerbindami kritusių kovotojų, vainikus padeda respublikos partijos ir vyriausybės vadovai.

V. VERZILOVO nuotrauka

AMŽINA ŠLOVĖ

TARYBINIAMS KARIAMS IŠVADUOTOJAMS

lakūnai, radistas, bortmechanikas. Neapšviestoje lėktuvo kabinoje, skubant pasitaikydavo visko. Vienas lakūnas pasakojo, kaip kartą parašiusio virvė užsikabino bortmechanikui už kojos, ir šis tarsį akmuo nulėkė žemyn. Laime, kad vaikinai suspėjo įsikibti į durų slenkstį. Betabaluojanti lauke draugai šiaip taip įtraukė atgal į lėktuvą. Panašiai kartą galėjo atsitikti ir man. Skridome mėtyti literatūros. Pasikrovėme pilną lėktuvą laikraščių, atsisaukimų ir pasileidome išilgai per visą Lietuvą. Aukštis — daugiau kaip 150 metrų. Įsitaisiau prie durų ir sėdėjau laikraščius. Staiga lėktuvas smuktėlėję žemyn, ir aš pasijutau nesvarumo būklėje. Gerai, kad suspėjau išmesti paketą ir rankomis atsiremti į lėktuvo bortą...

Savo pasakojimą apie leitenantą Kazį Aleksandravičių norėčiau baigti žodžiais, išspausdintais neseniai „Švyturio“ žurnale. Buvęs LTSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininkas J. Paleckis prisiminimuose apie keilionę (1943. VI. 2—19 d.) į 16-ąją Lietuvišąją diviziją rašo: „...Fronte žmonės nekalba apie mirtį, lyg jos nebūtų. Štai leitenantas Kazys Aleksandravičius, ant kurio krūtinės švyti Raudonosios Zvaigždės ordinas, ne vyras, o tiesiog ažuolas, tikras gyvybės dievaitis, kalba tik apie naujus žygius, laimėjimus“.

K. Aleksandravičius dabar gyvena Vilniuje, dirba Naftos produktų tiekimo valdybos viršininko pavaduotoju.

J. BALČIŪNAS

Tai buvo prieš 30 metų... Zingsnis po zingsnio ėjo narsūs sūnūs Tėvynės vaduoti. Ėjo per jos laukus, kaimus, miestus, priversdami priešą trauktis. Jie matė tėviškę bombų sprogimų sužalotą, hitlerinių fašistų sumindžiotą, sutryptą ir sudegintą. Daug narsuolių negrįžo į gimtąją pastogę. Namuose motinų, brolių, artimųjų ir draugų širdyse liko žiojėti karo žaizda. Jos niekas neužgydys...

Prisimindami skausmą ir kančią, vyriškumą, sąžiningumą ir tikėjimą, mes žinome, kad nie-

kas neužmirštas, nieko nepamiršta. Kas ėjo su revoliucijos ginklu — nemirtingas. Ant žuvusių kapų niekada nenuvysta gėlės. Mes šventai saugome didvyriškų tarybinių karių ir partizanų atminimą, iškovotą taiką ir laisvę ir, negailėdami jėgų, tęsiame jų žygdarbius didžiosiose penkmečių statybose, stiprindami ir puošdami Tėvynę.

NUOTRAUKOJE: Vilniaus karių kapinėse A. VASINAUSKO nuotrauka



NE VIENĄ ŠLOVINGĄ PUSLAPĮ | PERGALINGĄ DIDŽIOJO TĖVYNĖS KARO ISTORIJA
[RAŠĖ „NORMANDIJOS-NEMUNO“ PULKO LAKŪNAI. JIE NARSIAI KOVĖSI, VADUODAMI
ORIOLĄ, SPAS-DEMANSKĄ, JELNIĄ, BORISOVĄ, VILNIŲ, KAUNĄ, ALYTŲ, RYTŲ PRŪSI-
JOS MIESTUS IR KAIMUS. ŠIS PASAKOJIMAS APIE BEBAIMĮ LAKŪNĄ ZORŽĄ LEMARĄ
IR JO DVIKOVĄ SU BARONU HAINBROKU PRIE VIŠTYCIO EŽERO — TIK MAŽAS DIDE-
LĖS IR PASIAUKOJAMOS KOVOS EPIZODAS.

PASKUTINĖ DVIKOVA



LIETUVOS
IŠVADAVIMUI
XXX

Laikrodžio rodyklės artėjo prie dvyliktos. Radistas Stachovičius užsidėjo ausines. Zoržas Lemaras žvilgtelėjo pro langą. Dangus buvo pilkas. Akinamai žvilgtelėjo vėjų nupustytas ežero ledas.

Netrukus virš padūmavusio pušyno sužibėjo lėktuvas. Jo dar nebuvo matyti, bet užesys vis stiprėjo, ir radistas šyptelėjo: — Baronas nevēluoja!

Ausinėse sužibėjo, ir Stachovičius išgirdo pažįstamą balsą: — Alio! Rajakai! Aš — Hainbrokas. Kur tas nusęs jūsų Lemaras! Jeigu jis nepamiršo, kas yra garbė, tegul pasirodo. Atsakykite.

Stachovičius tylėjo. — Ką jis sako! — paklausė Lemaras.

Stachovičius minutėlę nusiėmė ausines.

— Vėl tą patį. Tave į dvikovą kviečia.

Zoržas pašoko lyg įgeltas ir sumintu taku nubėgo į pulko vado Delfino būstinę.

— Mano majore! Aš daugiau nebegačiu. Prašau leisti susitikti su juo.

Delfino gerai pažino ir mylėjo eskadrilės vadą vyresnįjį leitenantą Zoržą Lemarą. Narsiai jis kovėsi prie Vitebsko, Orso, Vilniaus, Kauno ir čia, Rytų Prūsijoje. Žinojo ir apie sunkų jo kelią į dangų. Reno gamyklos mechanikas vakarais lankė lakūnų mokyklą, greitai išmoko sudėtingiausias aukštojo pilotožo figūras, tapo instruktoriumi ir mokė kitus.

Pulko vadas žinojo ir apie vokiečių majoro barono Hainbroko išdaigas. Atskrenda jau ne pirmą vidudienį, sukinėjasi virš ežero ir kviečia Lemarą į kovą. Senos judviečių sąskaitos. Baronas, matyt, netveria savam kailiye, žinodamas, kad visai greta, už kelių kilometrų prie Vištyčio ežero vėl atsirado tas pats Zoržas Lemaras, su kuriuo gyvenime ne kartą susitiko, ir kiekvienas susitikimas Hainbroko širdyje paliko dygių prisiminimų.

„Karlbono“ restorane tą vakarą buvo triukšminga. Lemaras su draugais šventė pergalę: tarptautinėse aviacijos varžybose, pilotuodamas spor-

tinį lėktuvą, jis užėmė pirmąją vietą. Ant stalo žvilgtelėjo aukso taurė. Bičiuliai siūlė tostus, gyrė Zoržą, linkėjo jam sėkmės.

Kitame restorano kampe linkminosi vokiečiai. Jie irgi dalyvavo varžybose.

Zoržas nepastebėjo, kada prie jų stalo priešo vokiečių leitenantas. Vienoje rankoje jis laikė raudono vyno taurę, o kita stipriai sudavė Lemarui per petį.

— Klausyk, čempione. Aš noriu su tavim išgerti.

Tai buvo Hainbrokas, užėmęs penktąją vietą. Jis nelaukė varžybų pabaigos: jautė nepakeliamą pralaimėjimo nuoskaudą ir širdo.

— Atsistok, kai su tavim kalba baronas! — suriko Hainbrokas ir šliukstelėjo vyną Lemarui į veidą.

Šis incidentas vos nesibaigė dideliu skandalu...

Tada jų keliai susikryžavo ir nebesiskyrė.

Atėjo 1940-ieji. Vokiečiai fašistai veržėsi į Prancūziją. Lemaras kovėsi prie Paryžiaus. Akis į akį susidūrė su vokiečių karo lėktuvais, ir du jų numušė. Bet ir jį sužeidė. Šiaip taip nusigavo į Senijos aerodromą. Gydėsi. Netrukus miestą užėmė okupantai ir uždarė jį kalėjiman.

Vieną dieną Zoržas buvo iškviestas tardymui. Sargybinių lydimas jis įėjo į kabinetą ir nustebo: užstalėje kūpsojo baronas Hainbrokas! Tik jau su kapitono antpečiais.

— Sėsk, Lemarai, — šypso damasis beldė pirštais į stalą. — Aš noriu tave atsiprašyti... Tada buvau išgėres... Stiprus prancūzų vynas...

Jis dar kažką lipšniai aiškino ir pasakojo. Lemaras nesiklausė. Buvo koku žiūrėti į besimaivantį baroną.

— Taika, Lemarai! — Hainbrokas istiesė ranką.

Zoržas net nepajudėjo. Okupantas jam, belaisviui, siūlo taiką!

— Negali man atleisti už aną vakarą!

Lemaras pašoko. Kraujas užvirė. Norėjo atsilyginti. Ne tik už aną vakarą... Savomis ran-

komis... Kas bus — tebūnie...

Nespėjo. Sučiupo barono talkininkai.

Tą naktį Lemaras nesumerkė akių. Galvon plūdo įvairiausių mintys, fantastišiausios planai. Jį šaukė kova. Kova su okupantais.

— Išauš rytas, — galvojo Lemaras. Vėl kvies pas Hainbroką. Tyčiosis, grasins... Reikia rizikuoti. Mirtis ar kova — trečios išeities nėra!

Auštant Senijos aerodromo tylą sudrebino lėktuvo variklio gausmas. Sargybiniai nustėjo: pakilimo taku riedėjo žvalgybinis lėktuvas „Bloš-175“. Už lėktuvo varo sėdėjo Lemaras. Variklis dar buvo neįsilęs. Vargais negalais „Blošas“ atsiplėšė nuo žemės ir netrukus dingo už horizonto...

...1943-ieji.

Užė „Tomogaukas“. Zoržas Lemaras laukė signalo pakilti. Viduržemio jūra skaisčiai melsva ir rami. Toks pat ir dangus.

Ir toje skaisčioje mėlyneje

sugaudė lėktuvai, sukaleno kulkosvaidžiai, patrankėlės.

Lemaras atakavo vokiečių naikintuvą. Lėktuvai prašvilpė vienas pro kitą taip arti, kad Zoržas ant liemens pastebėjo būgnų tūzą ir tigro galvą. Tai buvo „Luftvafės“ pulko, garsėjančio drąsa ir žiaurumu, lėktuvai.

— Alio, „Luftvafe“, ar girdi! Kur jūsų narsuolis Hainbrokas!

— Alio! Aš — Hainbrokas!

Lemaras savo ausimis netikėjo. Argi vėl likimas juos suvedė!

Lemaras padarė vertikalią, o paskui horizontalią karuselę ir jau vijosi „būgnų tūzą ir tigro galvą“, bet Hainbrokas smigo žemyn, išsilenkdamas pavojaus. Paskui vėl jie priartėjo vienas prie kito. Ausinėse užė, bet Lemaras nieko negirdėjo, akylai sekė priešą. Stalga taikiklyje jis pamatė Hainbroko lėktuvo siluetą. Nuskar-deno ilgą kulkosvaidžio seriją. Lėktuvas pradėjo liepsnoti ir kristi. Netrukus subolavo para-



Pulko „Normandija—Nemunas“ lakūnai pas armijos vadą aviacijos generolą pulkininką T. Chriukiną (pirmoje eilėje antras iš kairės). Pirmoje eilėje: prancūzų lakūnai L. Klūfo (kairėje), Tarybų Sąjungos Didvyris Rolanas de la Puapas, Tarybų Sąjungos Didvyris Žakas Andrė (dešinėje kraštinis). Antroje eilėje iš kairės: J. Belovas, prancūzų lakūnas, „Normandija—Nemunas“ pulko inžinierius S. Agavellanas

Nuotrauka daryta 1944 m. rudenį Lietuvoje

JIS BUVO KARYS, NUOŠIRDUS ŽMOGUS IR DRAUGAS

1974 m. liepos 18 d., eidamas 74-uosius metus, Vilniuje staiga mirė pilietinio ir Didžiojo Tėvynės karų dalyvis, Lietuvos Komunistų partijos Centro Komiteto narys, LTSR Aukščiausiosios Tarybos deputatas, Savanoriškosios draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininkas, Lietuvos TSR nusipelnęs kultūros veikėjas, TSKP narys nuo 1921 metų, atsargos generolas majoras Jonas Ziburkus.

Iš gyvenimo išėjo narsus karys, principingas komunistas, ištikimas Tėvynės patriotas internacionalistas, kurio kovinius ir darbo nuopelnus Tėvynė pažymėjo daugeliu ordinų ir medalių.

Generolas Jonas Ziburkus paliko ryškų puslapį tarybinės liaudies kovų metraštyje, išvarė plačią vagą jaunosios kartos patriotiniame auklėjime. Respublikos jaunimas artimai pažinojo Joną Ziburką kaip patriotinės SDAALR draugijos vadovą, jaunimo žygio tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis respublikinio štabo viršininką. Jis buvo mylimas ir visada brangus, laukiamas svečias mokyklose, pionierių draugovėse, sporto šventėse, komjaunimo ir jaunimo sąskrydžiuose, aviacijos ir techniniuose sporto klubuose.

Nuo 1957 m. dirbdamas SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininku, Jonas Ziburkus daug prisidėjo prie šios draugijos veiklos respublikoje išplėtimo. Jis nenuilstamai rūpinosi patriotiniu jaunimo auklėjimu, techninių sporto šakų vystymu, draugijos sportininkų meistriskumo augimu. Ypač daug jis nuveikė kuriant respublikoje aviacijos sporto klubus, stiprinant jų materialinę techninę bazę, puoselėjant aviacijos sportą respublikos jaunimo tarpe.

Vilniaus Karių kapinių smėlis priglaudė ištikimą Tėvynės sūnų, nepalaužiamą komunistą internacionalistą, kurio internacionalizmas nuosekliai, giliai leniniškai derinosi su karšta meile gimtajai Lietuvai, jos kultūrai, menui, literatūrai. Iki pat paskutinės minutės generolas Jonas Ziburkus buvo darbo poste. Jis buvo ir liko karys, kovotojas, nuoširdus žmogus ir draugas. Toks jis išliks visų atmintyje.



Generolas J. Ziburkus apdovanoja aviacijos sporto varžyboj dalyvius



Respublikos partijos ir vyriausybės vadovai prie Jono Ziburkaus karsto

siutas. Baronas nebeturėjo kitos išeities — iššoko jūron.

Lemaras pasuko lėktuvą ir grįžo į savo bazę.

— Viskas. — Pasakė draugams. — Atsiskaiciu su baronu.

Per anksti džiaugėsi. Hainbrokas išsigelbėjo, o jų keliai vėl susikryžavo čia, Rytų Prūsijoje.

„Lemaras įtikinėjo pulko vadą. Delfino nenorėjo rizikuoti. Lemaras — sumanus lakūnas, bet kova yra kova. Joje kartais lemia atsitiktinumas. Kam reikalinga betikslė auka! Bet pamokyti baroną taip pat reikia...“

— Gerai, Lemarai. Ruoškis. Leidžiu stoti į dvikovą.

Lemaras nubėgo pas savo mechaniką.

— Rytų skrendu! — linksmai pasakė.

Mechanikas žinojo, kur ruošiasi Žoržas.

Lemaras pakilo anksti. Pro balzganus debesis nenoriai švietė saulė. Pūtė stiprokas vėjas.

Artėjo vidurdienis. Žoržas Lemaras padėjo mechanikui, įlipo į kabiną, užtraukė gaubtą, nuspaudė stabdžių svirtą.

Lygiai dvyliką valandą virs pušyno pasirodė „Foke-vulfas“. Hainbrokas nevēlavo.

Lemaras nebedelsė. Parūko sniegas, ir į dangų pakilo „Jakas“.

— Alio! Aš — Hainbrokas. Atsakyk, Rajakai, ar tu Lemaras?

— Alio! Aš — Lemaras, barone.

Smailianosis tarybinis lėktuvas milžinišku greičiu artėjo prie „Foke-vulfo“. Hainbrokas staigiai suko kairėn, išvengdamas susidūrimo.

Prie komandinio punkto juos stebėjo prancūzų lakūnai ir rusų mechanikai. Delfino jaudinosi. Sumaigė cigaretę, užsidegė kitą. Lėktuvai dingdavo už miškelio ir vėl išnirdavo virš ežero. Pagal seną Vakarų Europos turnyrų tradiciją į dvikovą niekas negalėjo kištis. Kovos lauke akis į akį susiduria tik priešininkai. Taip būdavo anksčiau. O dabar!

Delfino žvilgtelėjo pro žiūronus ir nustėjo: horizonte pasirodė dar keturi „Foke-vulfai“. Se tau ir garbingos Vakarų Europos turnyrų taisyklės!

— Rajakai-202, — rėkė į mikrofoną Delfino. — Rajakai-202! Danguje keturi „Foke-riai“. Būk atsargus!

— Rajakai-202, suk desinėn, tavo atakuoja iš viršaus. Suk aerodromo link! — komanda-

vo Delfino, o tuo metu jau sužūžė „Jakai“. Prancūzai puolė gelbėti draugo.

Lemaras vijosi Hainbroką. Baronas jau stengėsi išvengti mūšio. Bet...

— Alio, barone, kaip reikalingai! — Lemaras norėjo pajaukauti, bet baronas nebeatsiliepė. Jo lėktuvo variklis silpo. „Jakas“ taikėsi į uodegą. Su-tratėjo kulkosvaidis.

Šį kartą apie parasiutą baronas nebesuskubo ir pagalvoti... Už pušyno pasigirdo sproginimas.

Lemaras apuko ratą apie ežerą, pušyną ir pradėjo leistis.

Aerodomo darbininkai bėgo žiureti, kur sudužo barono lėktuvas. Broliai Juozas ir Bolikas Ciuprinskai jį rado tarp Milkiemio ir Tolminkiemio kaimų.

L. INIS

„KOSMOSAS-74“

Ketvirtą kartą mūsų šalies jaunieji technikai susirinko Maskvoje į tradicinį konkursą „Kosmosas-74“.

Šį kartą konkursas pasižymėjo modelių bei dalyvių gausumu. Organizaciniam komitetui buvo atsiųsta 60 paraiškų, pagal kurias pareiškė norą dalyvauti konkurse 300 dalyvių. Jeigu ankstesniuose konkursuose dalyvaudavo visi norintieji, tai šį kartą dalyviai buvo kviečiami, peržiūrėjus modelių brėžinius, nuotraukas ir aprašymus. Buvo pakviesta 150 dalyvių, kurie atstodavo 49 kolektyvus, demonstruodami 120 modelių.

Kauno J. Gagarino pionierių ir moksleivių rūmų kosminio modeliavimo būrelis nariai šiam konkursui paruošė ekspoziciją „Pirmosios kregždės“. Mūsų darbo tikslas — parodyti svarbiausius pasiekimus, įsavinant kosmosą. Orbitoje aplink Žemę sukasi pirmasis pasaulyje dirbtinis Žemės palydovas, kosminis laivas „Vostok“, kuriuo J. Gagarinas pirmasis pasaulyje pakilo į kosmosą, kosminis laivas „Voschod-2“, iš kurio A. Leonovas išėjo į atvirą kosmosą, kosminis laivas „Apolonas-11“, nunešęs amerikiečių kosmonautus E. Oldriną ir N. Armstrongą į Mėnulį, kosminiai laivai „Sojuz-4“ ir „Sojuz-5“, sudarę pirmąją orbitinę eksperimentinę kosminę stotį, „Saliut“ — pirmasis kosminis namas Žemės orbitoje ir būsimasis bendras kosminių laivų „Sojuz“ ir „Apolono“ susijungimas. Visą šią ekspoziciją jungia J. Mikėno skulptūros „Pirmosios kregždės“ nuotrauka ir elektroninė muzika „Tėvynė girdi“, kuri pirmą kartą J. Gagarino lūpomis nuskambėjo iš kosmoso.

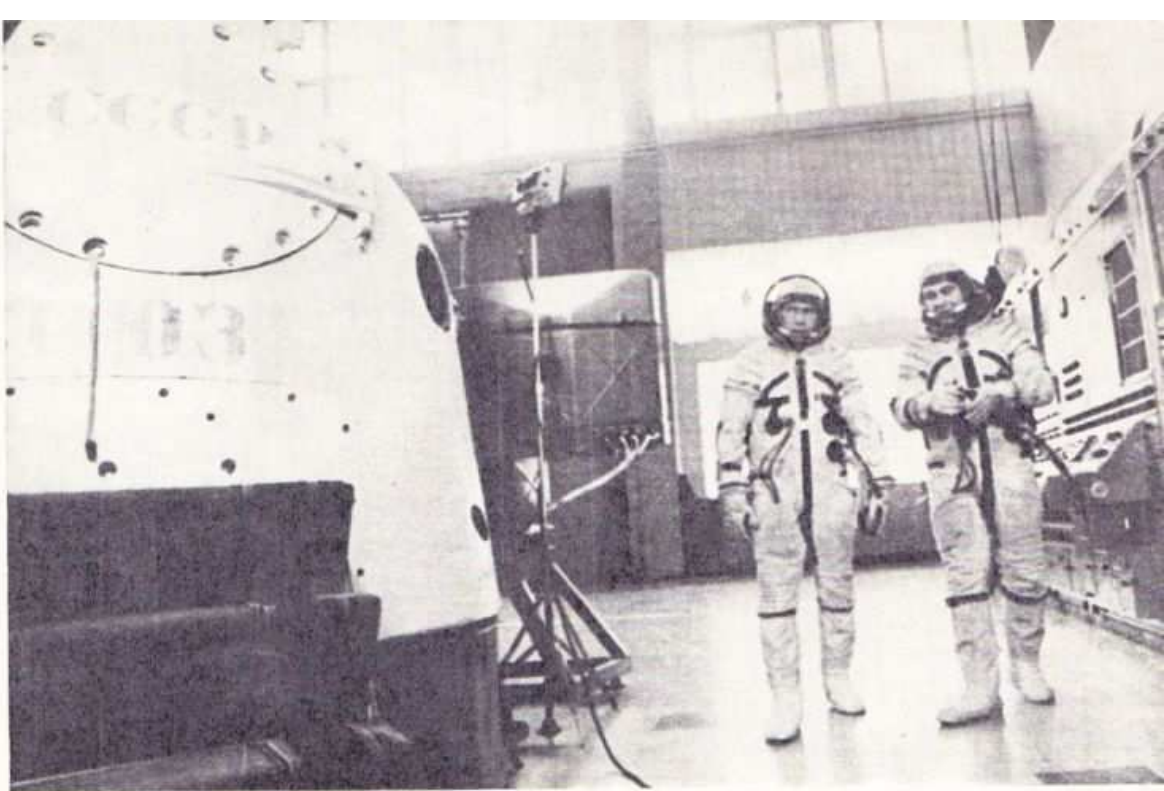
Konkurse pirma vieta paskirta Leningrado miesto Vyborgo rajono pionierių ir moksleivių rūmų kolektyvui už darbą „Baikonuras“.

Ateities modelių kūryboje pirmavo Engelso miesto jaunieji technikai, pagaminę modelį „Venera-1“. Mūsų respublikos atstovai buvo septinti.

Geriausieji darbai, jų tarpe ir „Pirmosios kregždės“ eksponuojami TSRS LOPP „Jaunojo techniko“ paviljone.

Šis konkursas pasižymėjo eksponatų gausumu, jų sudėtingumu. Tai pažymėjo ir tarybiniai kosmonautai, balandžio 12 d. aplankę LOPP „Jaunojo techniko“ paviljoną.

Z. AUGEVICIUS



ORBITOJE — PILOTUOJAMA LABORATORIJA

Sutinkamai su Žemę supančios kosminės erdvės tyrimų programa 1974 m. liepos 3 d. 21 val. 51 min. Maskvos laiku į dirbtinio Žemės palydovo orbitą buvo išvestas kosminis laivas „Sojuz-14“, kurį pilotavo įgula: laivo vadas Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas pulkininkas Pavelas Popovičius ir borto inžinierius papulkininkis inžinierius Jurijus Artiuchinas. Liepos 5 d., susijungęs su orbitine mokslinė stotimi „Saliut-3“, išvesta į orbitą birželio 25 d., pilotuojama laboratorija skriejo orbita aplink Žemę trajektorija, kurios didžiausias nuotolis nuo Žemės (apogėjyje) siekė 276 km, o mažiausias nuotolis (perigėjyje) — 265 km.

Per beveik šešiolikos parų skriejimo aplink Žemę laikotarpį kosmonautai išbandė ir kompleksiskai tikrino patobulintą laivo „Sojuz“ borto sistemas ir aparatūrą, tyrė geologinius Žemės paviršiaus objektus, atmosferinius dūnius ir reiškinius, kosminę erdvę, vykdė medicininius ir biologinius tyrimus.

Liepos 19 d. kosminis laivas „Sojuz-14“ atsiskyrė nuo orbitinės stoties „Saliut-3“. Užbaigus visą skridimo programą, 1974 m. liepos 19 d. 15 val. 21 min. Maskvos laiku, kosminis laivas su kosmonautais P. Popovičium ir J. Artiuchinu grįžo į Žemę ir nusileido numatytame Tarybų Sąjungos teritorijos rajone.

Kosminio laivo „Sojuz-14“ įgula: laivo vadas P. Popovičius ir borto inžinierius J. Artiuchinas Jurijaus Gagarino kosmonautų ruošimo centre treniruotės metu.

TASS-o nuotr.



Palydės į kosmodromą. Iš kairės į dešinę: kosmonautas J. Artiuchinas, žmona Nina, Marina Popovič, duktė Nataša ir kosminio laivo „Sojuz-14“ vadas P. Popovičius.

A. PUŠKARIOVO nuotr.

už 140 km į pietryčius nuo Džekazgano miesto.

Gauti moksliniai duomenys nagrinėjami ir tiriama, o orbitinė stotis „Saliut-3“ toliau skrieja automatinio režimu.

Už drąsą ir didvyriškumą, atliekant skrydį kosminiu laivu „Sojuz-14“, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Pre-

zidiumas apdovanojo kosmonautą Pavelą Popovičių Lenino ordinu ir antruoju Tarybų Sąjungos Didvyrio Aukso žvaigždės medaliu. Jurijus Artiuchinas apdovanotas Lenino ordinu ir Tarybų Sąjungos Didvyrio Aukso žvaigždės medaliu, jam suteiktas TSRS lakūno kosmonauto vardas.



Birželio 28—30 dienomis Alytuje vyko septintasis respublikinis komjaunimo ir jaunimo žygio tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo slovės vietomis dalyvių sąskrydis, skirtas V. Lenino vardo suteikimo komjaunimui 50-mečiui ir Tarybų Lietuvos išvadavimo iš hitlerinių okupantų 30-mečiui pažymėti.

Sąskrydžio dalyviai surengė draugystės mitingą, pagerbė kritusių už Tėvynės laisvę ir nepriklausomybę atminimą,

atidengė paminklinį akmenį tarybiniams kariams, Alytaus išvaduotojams, dalyvavo įvairiuose konkursuose, PDG daugiakovės ir sukarinto žaidimo

sporto varžybose, talkininkavo miesto statybose.

Į sąskrydį buvo atvykę vadovaujantys respublikos partiniai, tarybiniai ir komjaunimo

darbuotojai, Didžiojo Tėvynės karo ir komjaunimo veteranai. **NUOTRAUKE:** iškilmingas sąskrydžio atidarymas.

A. VASINSKO nuotr.

GABŪS, IŠRADINGI BERNIUKAI

— Pasiruošt. Startas! — nuaidėjus komandai, būrelis vaikų kaip pabaidyti žvirbliai nerė už mokyklos kampo. Nespėjo ir atsikvėpti, kai starto aikštelėje nudriosėjo sprogimas...

— Kai išlindom iš už kampo, mokyklos kieme tyrojo dūmelis. Iš mūsų raketos nei skeveldrėlės neliko. Vaikai stovėjo priblokšti, nusiminę, — pasakoja Siaulių 3-os vidurinės mokyklos raketinio modelizmo būrelio vadovas mokytojas V. Rovbutas.

Nesėkmė nei mokytojo, nei vaikų nuo raketų neatbaidė. Jie pasidarė daug atidesni ir atsargesni. Ruošdami startui raketą, jie atidžiai viską patikslina. Varžyboms visada daro net tris tos pačios raketos modelius — vieną išbando mokykloje, o du — vežasi į varžybas.

V. Rovbutas anksčiau buvo aviamodeliuotojas. Mažaisiais lėktuvėliais jis susidomėjo, dar besimokydamas penktoje klasėje. Mokėsi tada jis Telšiuose. Patys moksleiviai organizavo aviamodeliuotojų būrelį. Dalyvaudavo ir varžybose. Meilę aviamodelizmui V. Rovbutas atsinešė ir į Siaulių pedagoginį institutą. Studijuodamas Fizikos mate-

matikos fakultete, darė modelius. Baigus studijas, teko atlikti karinę tarnybą. Pateko į raketinį dalinį. Čia ir sudomino raketos, jų modeliavimas.

Atlikus tarnybą Tarybinėje Armijoje, V. Rovbutas laukė mokykla ir aviamodeliuotojai. Tačiau ramybės nedavė raketos. 1968 m. Siaulių 3-oje vidurinėje mokykloje mokytojo V. Rovbutas iniciatyva ir buvo įsteigtas naujas — raketinio modelizmo — būrelis. Siaulių Jaunųjų technikų stotis aprūpina būrelį kai kuriais išteikintais raketų šablonais.

Pirmieji būrelio raketininkai, kaip reiš, pasitaikė gabūs, išradingi berniukai. Po pirmo nesėkmingo starto rankų nenuleido. Greitai buvo padaryta nauja vienos pakopos su parašytu raketą. Jai vaikai surado ir „kosmonautą“ — pele. Labai nekantraudami laukė starto, — visiems rūpėjo, kaip jausis „kosmonautas“ ore. Startas buvo sėkmingas. Raketa pakilo aukštai, išsiskleidė parašytu kupolas. „Kosmonautas“ pamazū leidosi.

Sie ir panašūs eksperimentai berniukams suteikdavo daug džiaugsmo. Į būrelį vaikai veržė veržėsi. Net tėvai atleisdavo prašyti mokytoja,

kad priimtų jų sūnus.

Mokytojas V. Rovbutas dirba su dviem grupėmis — kiekvienoje po dešimt vaikų. Užsiėmimai vyksta du kartus per savaitę, o prieš varžybas ir parodas — kasdien.

Per penkerius metus Siaulių 3-os vidurinės mokyklos raketininkai dalyvavo jau ketveriose respublikinėse varžybose. Praėję metai atnešė laip lauktą sėkmę: raketoplaunų klasėje Sergejaus Aleksaškinio ir estafetėje Vadimo Galanino modeliai laimėjo „auksą“, o vienos pakopos raketų modeliais su parašytu Vladimiras Kapacijavas iškovėjo „sidabrą“ ir Sergejus Sankovskis — bronzos medalį.

Be varžybų, 3-os vidurinės mokyklos raketininkai kasmet dalyvauja pionierių renginiuose, rankų darbų parodose tėvams, įvairiose kitose šventėse. Pavyzdžiui, kiekvienais metais Kosmonautikos dienos proga Siaulių „Saulės“ kino teatre suruošia raketų modelių parodą. Be to, šios dienos proga mokyklos kieme į orą paleidžiamos modeliuotojų pagamintos 5—6 raketos. Pernai pionierių iškilmėse vienu metu į orą buvo paleista net dvidešimt raketų.

modelių. Modeliai buvo su spalvotais parašutais.

Ateityje būrelis numato surinkti medžiagą apie Tarybų Sąjungos kosmonautus, padaryti visų esamų raketų modelių kopijas, mokykloje įrūšiuoti raketų modelių vitriną su keičiama ekspozicija. Tai bus akstinas raketininkams dar kruopščiau dirbti, tarnaus raketinio modelizmo propagavimui. O propaguoti ir rodyti yra ką. Labai gerai dirba devintokas Vadimas Galaninas. Jis padarė keturias „Sojuz“ kopijas. Vieną — 2,5 metro aukščio, skirtą parodai. Dabar daro dar didesnę — 3,5 metro aukščio „Sojuz“ kopiją. Jis yra apdovanotas Siaulių miesto švietimo skyriaus dviem pirmojo laipsnio diplomais ir asmenine dovana. Pavyzdingi mokiniai ir stropūs raketų modeliuotojai yra aštuntokai Anatolijus Jakovlevas ir Vitalijus Svažas, devintokas Sergejus Michinas, septintokas Aleksejus Kostiliovas ir kiti.

Dabar mokytojo V. Rovbutas auklėtiniai su užsidedimu ruošiasi spartakiados raketų modeliuotojų varžyboms.

Mokytojas tiki, kad auklėtiniai jo neapvils.

L. ŽILINSKAITĖ

SUPAŽINDINAME SU VETERANAIŠ



1923 m. J. Mikėnas prie lėktuvo

PUOSELĖJANTIS GROŽI

Vyresniosios kartos kauniečių atmintyje yra išlikęs pasakojimas, jog kažkuris lakūnų praskrido pro Aleksoto tiltą.

— Kas? — paklausite.

— Mikėnas, — atsakys daugelis senų kauniečių.

Kiek čia tiesos, be paties „kaltininko“ sutikimo nedrįstu teigti. Tačiau žinau, jog aukštojo pilotą „Fokieriu D-7“ J. Mikėną mokė lėktuvų konstruktorius Jurgis Dobkevičius, kuris labai vertino savo mokinio drąsą ir sugebėjimus. Kiek žinoma, Dobkevičius tik vienam Mikėnui leisdavo skraidyti savo sukurtais lėktuvais „Dobi“ ir atidžiai išklausedavo jo pastabų.

J. Mikėnas gražiausius savo gyvenimo metus paskyrė aviacijai. Jis buvęs talentingas lakūnas, aukštojo pilotą meistras. Gimė jis 1899 m. Zarasų krašte, Skardupės kaime. Pasauktas atlikti karinę tarnybą, pateko aviacijon. Dirbdamas eskadrilės raštininku, ėmė domėtis lėktuvais. Įsipažinęs su mechanikais. Vėliau skraidė „Albatrosu B-2“. Pirmą kartą savarankiškai pakilo 1921 m. rudenį.

1970 m. Kauno istorijos muziejuje surengtoje aviacijos parodoje buvo eksponuojamas 1925 m. lėktuvas ANBO-1. Apžiūrėdami šį lėktuvą, jaunieji lakūnai stebėjosi: kaip šis medinukas galėjo skristi?

Šalia stovintis Mikėnas šypsosi:

— Visai nebloga buvo mašinėle.

Tuomet J. Mikėnas buvo laikomas vienu geriausių aviacijos variklių specialistų. Jis yra parašęs knygą „Aviaciniai varikliai“. Kaip specialistas ne kartą buvo siunčiamas į užsienį naujų lėktuvų pirkti. 1935 m. J. Mikėnas dalyvavo 10 000 km skridimo aplink Europą. Šio skrydžio metu, trimis ANBO-IV jis aplankė 16 Europos šalių miestų ir sostinių.

Susikūrus Lietuvos aeroklubui, J. Mikėnas dirbo jame instruktoriumi.

Iš jaunų dienų J. Mikėnas jautė potraukį ir daili. Net ir lakūniško gyvenimo romantika bei pavojai negalėjo nuslopinti šio jausmo. Tarnaudamas aviacijoje, 1929 m. jis baigė Kauno meno mokyklą, o 1940 m., pasitraukęs iš skraidymų, tolimesnį savo gyvenimą paskyrė daili.

Ilgus metus dirbdamas Valskybiniame dailės institute Vilniuje (dabartiniu metu vakariniame fakultete Kaune) dailiosios keramikos katedroje, profesorius J. Mikėnas paruošė ir gyvenimą išleido didžiulį būrį jaunosios pamainos keramikų. Už kūrybinius nuopelnus bei ilgametę pedagoginę veiklą J. Mikėnui suteikti Lietuvos TSR nusipelnusio meno veikėjo ir Lietuvos TSR liaudies dailininko vardai.

Nors neseniai prof. J. Mikėno gyvenimo kelyje jau susirikiavo 75 metų eilutė, jis kupinas energijos, kūrybinio įkvėpimo.

J. BALCIUS



SKRENDANTI „SVAJONĖ“

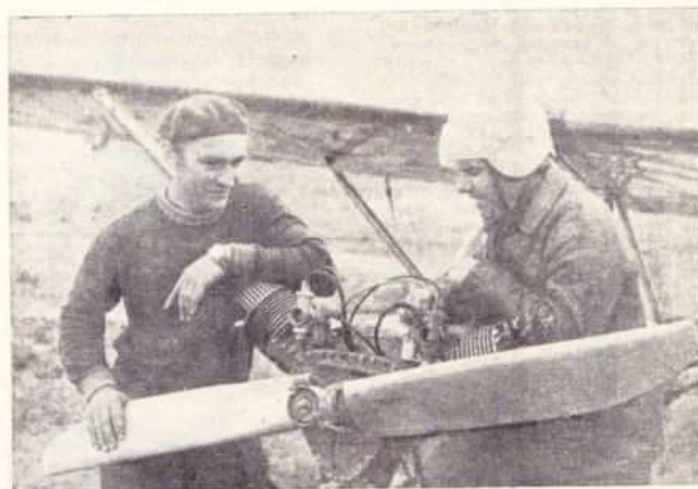
Šis neįprastai mažas lėktuvelis, kurio sparnų ilgis — 670 cm, liemens — 5 m, svoris — 220 kg, sukurtas dviejų bičiulių iš Dneprodzeržinsko — vairuotojo Viktoro Timofejevo ir elektriko Michailo Artiomofo. Lėktuvėlio konstrukcija metalinė. Įdomu tai, kad savamoksliai konstruktoriai iš IZ-„Planeta“ motociklo trijų cilindų variklio patys pasigamino lėktuvui ir motorą, ir alkūninį veleną su reduktorium bei karterį. Variklis yra 45 AJ galingumo. Propeleris — metalinis, dviementis, keičiamo žingsnio.

Vairai ir eleronai aptraukti drobe. Ratai — motorolerio.

Šį unikalų lėktuvą, pavadintą AT-1 „Mrija“, kas ukrainietiskai reiškia „Svajonė“, draugai statė beveik dvejus metus.

Viktoras ir Michailas įgyvendino savo svajonę — jų AT-1 „Mrija“ išvysto 100 km val greitį ir, kaip sklandytuvas, sustojus varikliui, gali sklesti. Lėktuvas pastovus ir lengvai valdomas. Konstruktoriai juo ne kartą pakilo į padangę ir sėkmingai skraidė.

J. SITNIKAS



Nuotraukose: skrenda „Svajonė“ (viršuje); M. Artiomofo ir V. Timofejevas prie savo konstrukcijos lėktuvo



JAUNIMAS TEIKIA VILČIŲ

Liepos 11—14 dienomis geriausi Tarybų Lietuvos lakūnai sportininkai Panevėžio aviacijos sporto klubo skraidybos aikštelėje išbandė jėgas penktose respublikinėse aukštojo pilotazo varžybose Dariaus ir Girėno prizui laimėti. Šios varžybos kaip tik sutapo su 41-osiomis metinėmis nuo šių drąsiųjų lakūnų skrydžio per Atlantą.

Blogas oras, kiti techniniai sunkumai neleido įvykdyti visos varžybų nuostatose numatytos programos. Teko keisti startų laiką, pratimus. Tačiau niekas nenusmerkė sportininkų ryžto ir noro rungtyniauti. Į varžybas susirinko aštuoni Kauno, šeši Vilniaus lakūnai, o taip pat svečias iš Odesos sporto meistras N. Nikitiukas. Buvo

rungtyniaujama sportiniais lėktuvais — JAK-18 ir Z-326. Varžyboms vadovavo Kauno aviacijos techninio sporto klubo viršininkas P. Vinickas, skraidymams — Panevėžio aviacijos techninio sporto klubo viršininkas A. Virbickas, teisėjų kolegijai — B. Jurelionis.

Pagal varžybų nuostatus pirmas pratimas turėjo būti skridimas 250 km maršrutu. Tačiau paaiškėjus, kad kai kurie sportininkai tam nebuvo pasiruošę, o kiti negali skristi šį maršrutą dėl techninių galimybių, šis pratimas buvo pakeistas. Buvo patvirtintas naujas pratimas — privalomas aukštojo pilotazo 9 figūrų kompleksas. Geriausią įvertinimą už šį pratimą gavo jaunas pirmo atskyrio Vilniaus lakūnas A. Žilinskas. Antrą ir trečią vietą užėmė kauniečiai R. Pivnickas ir A. Unikauskas.

Antras pratimas — laisvas aukštojo pilotazo figūrų kompleksas (10—15 pačių sportininkų pasirinktų figūrų). Čia pagirtinai pasirodė kauniečiai V. Gedminaitis. Jis užėmė pirmą vietą. Kitos dvi prizines vietas atiteko kauniečiui P. Sniokai ir vilniečiui A. Žilinskiui.

Trečiame pratime lakūnams teko atlikti teisėjų parinktą dvyliką aukštojo pilotazo figūrų, kurias sportininkai sužinojo 12 valandų prieš startą. Nugalejo praejusį metų šio prizo laimėtojas kauniečiai A. Unikauskas. Antrą vietą užėmė A. Žilinskas, o trečią — P. Snioka.

Susumavus visų trijų prati-

mų rezultatus, paaiškėjo, kad geriausių teisėjų įvertinimą gavo TSRS sklandymo čempiono S. Mačiako treniruojamas Vilniaus aviacijos sporto klubo sportininkas A. Žilinskas. Jam ir buvo įteiktas Dariaus ir Girėno prizas. Antrą vietą bendroje įskaitoje užėmė kauniečiai A. Unikauskas, o trečią — taip pat kauniečiai P. Snioka.

Kiti žinomi respublikos pilotaziniai ir net rinktinės nariai užėmė kuklias vietas: R. Pivnickas bendroje įskaitoje liko penktas, S. Mačiakas — dešimtas, P. Karakčejevas — penkioliktas, o svečias iš Odesos užėmė septintą vietą.

Jauno sostinės sportininko pergalė nėra atsitiktinė. Jis aviaciją pamilo jau vaikystėje. Mokydamasis Varenoje, statė aviamodelius. Paskui — studijos Kirovogrado aviacijos šturmanų mokykloje. Šiuo metu jis dirba Vilniuje, Civilinės aviacijos valdyboje šturmanu. Laisvalaikiu skraido sportiniais lėktuvais. Nuo pat pirmų šių skrydžių jį treniruoja sporto meistras S. Mačiakas. Trenerio žodžiais tariant, A. Žilinskas yra labai darbštus, neišpuikęs, teikiantis vilčių lakūnas. Šios varžybos jam buvo tik antras oficialus startas ir pirmoji pergalė. Sostinės aukštojo pilotazo varžybose A. Žilinskas užėmė trečią vietą ir įvykdė pirmo sportinio atskyrio normatyvą.

Jeigu šiose varžybose maloniomis pergalemis džiugino jaunimas, tai apie varžybų organizavimą to pasakyti negali-



Prizo laimėtojas A. Žilinskas

ma. Iškilmingi varžybų atidarymo ir uždarymo ceremonijai praėjo blankiai, į juos nebuvo pakviesta Didžiojo Tėvynės karo lakūnų veteranų, respublikos vaduotojų, sporto veteranų, nors varžybos vyko kaip tik tomis dienomis, kai respublika šventė Tarybų Lietuvos išvadavimo iš fašistinės okupacijos trisdešimtmetį. Nesimant ir plakatų apie varžybas nei Panevėžyje, nei varžybų vietoje, nors skraidymų aikštelė yra visai netoli miesto, ir panevėžiečiai su malonumu būtų galėję ateiti pasižiūrėti lakūnų sportininkų meistriškumo. Net apie pilotazinių, sklandytųjų, parašiutininkų ir aviamodeliuotojų sportinius pasirodymus, surengtus po varžybų, mažai kas žinojo.

V. AŠMENSKAS

SKLANDYTOJŲ ORAI NELEPINO

Kauno aviacijos sporto klubo bazė — tradicinė LTSR sklandymo pirmenybių vieta. Birželio pradžioje čia vyko Tarybų Lietuvos sklandymo XVIII pirmenybės, skirtos respublikos išvadavimo iš fašistinės okupacijos 30-meičiui pažymėti. Rungtyniavo 21 sklandytojas, jų tarpe keturios moterys.

Blogi vasaros orai labai trukdė sportininkams lenktyniauti. Po sklandytuvo sparnu teko praleisti daugiau negu du trečdalius varžybų laiko. Vienok sklandytojai sugebėjo „išplėsti“ tris skraidymams tikusias dienas. Buvo atlikti trys pratimai. Pirmąjį rungtį — 100 km skridimą trikampiu, tik šiuokart dvigubą — laimėjo tarptautinės klasės sporto meistras kauniečiai V. Slumba, nuskrudęs nuotolį per 3 val., 49 min., 05 sek.

Moterys tą dieną skrido 100 km trikampį. Nugalejo vilnietė R. Stašaitytė.

Antrąjį pratimą — 300 km greičio skridimą trikampiu — laimėjo vilnietis A.

Berzinskas ir klaipėdietis A. Vaisvila, nuskrudęs nuotolį per 4 val., 37 min., 40 sek.

Moteryų grupėje nugalejo kauniečiai O. Krygerytė.

200 km trikampio skridimu buvo užbaigtos varžybos.



S. Burneika

Laimėjo vilnietis S. Burneika (3 val., 32 min., 43 sek.). Ši sostinės sklandytojų pergalė užtikrino jam respublikos sklandymo absoliutaus čempiono titulą. Daugiakovėje jis surinko 2944 taškus. Antrąją vietą daugiakovėje užėmė vilnietis V. Mikalauskas (2892 taškai), o trečiąją — praejusį metų LTSR pirmenybių laimėtojas kauniečiai L. Supinskas (2884 taškai).



O. Krygerytė

Moteryų varžybų daugiakovėje geriausiai pasirodė jauna sklandytoja O. Krygerytė, laimėjusi taip pat ir paskutinį pratimą. Antrąją vietą liko vilnietė A. Kryžanauskaitė, o trečioje — taip pat vilnietė R. Stašaitytė. Beje, šios trys sportininkės pasidalino prizines vietas ir atskiruose pratimuose: antrame ir trečiame pratimuose A. Kryžanauskaitė užėmė antrąją vietą, o R. Stašaitytė — trečiąją.

Antros lygos respublikos sklandymo pirmenybių dalyviai birželio pabaigoje rungtyniavo Vilniaus aviacijos sporto klubo bazėje. Varžybose dalyvavo 22 sportininkai iš Kauno, Vilniaus, Panevėžio, Šilutės, Klaipėdos, Šiaulių. Dėl nepalankių oro sąlygų sklandytojai sugebėjo skraidyti tik dvi dienas. Skrendant į tikslą ir atgal, nugalejo vilnietis A. Mikalauskas. Kito pratimo — skridimo į tikslą su sugrįžimu — nebaike nė vienas sportininkas.

J. GERULIS

VIENU ŠŪVIU- DU ZUIKIAI

Liepos pradžioje į Kauną buvo susirinkę parašiutinio sporto megejai. Čia vyko LTSR VI spartakiados varžybos ir respublikos XVII pirmenybės. Žodžiu, vienu šūviu — du zuikiai... Ir ką gi tiksliausiai abėjuose „frontuose“ pasirodė tie patys sportininkai. Pirmame pratime — šuolis iš 2200 m, 30 sek. skridimas, neišskleidus parašiuto, akrobatinės figūros ore — nugalėjo kauniečiai sporto meistrai J. Gutnikienė ir E. Gutnikas. Antrame pratime — nusileidimo tikslumas į centrą — pirmąsias vietas užėmė kauniečiai sporto meistrai J. Gutnikienė ir E. Gutnikas. Antrame pratime — nusileidimo tikslumas į centrą — pirmąsias vietas užėmė kauniečiai sporto meistrai J. Gutnikienė ir E. Gutnikas.

Respublikos spartakiados varžybose bendroje įskaitoje pirmąsias vietas užėmė kauniečiai Jūratė Gutnikienė ir Eugenijus Gutnikas, antrąsias — kauniečiai Albina Kiseličova ir Eugenijus Usovai. Trečiąsias — vilnietė Jolita Brunziene ir kaunietis Gintautas Varnagiris. Komandomis nugalėjo Kauno parašiutininkai. Antri — vilniečiai.

Respublikos pirmenybėse bendroje įskaitoje nugalėjo kauniečiai J. Gutnikienė ir E. Gutnikas. Antrąsias vietas užėmė kauniečiai T. Karpilėnka ir E. Usovai. Treči liko kauniečiai T. Nabatova ir G. Varnagiris. Komandomis pirmavo Kauno rinktinė.

Iš viso dalyvavo 56 parašiutininkai (18 moterų ir 38 vyrai).

L. TRUKŠINAS



Parašiutinė ir respublikos čempionė Jūratė ir Eugenijus Gutnikai.

RUOŠIANTIS TSRS TAUTŲ VI SPARTAKIADAI TIK SUTELKUS JĖGAS

Tarybų Lietuvos sportinės delegacijos sėkminga pasirodymą TSRS Tautų VI spartakiados finalinėse varžybose didelę dalį gali lemti techninių sporto šakų atstovų startai. Respublikos sporto gerbėjai daug tikisi iš mūsų aviatorių — sklandytojų, lakūnų pilotazinių, parašiutininkų. Ypač gerų rezultatų gali pasiekti sklandytojai, kurie pastaraisiais metais šalies pirmenybėse pastoviai užima prizines vietas. Po to, kai vilnietis lakūnas S. Mačiakas TSRS aukštojo piloto čempionate praėjusiais metais viename pratime laimėjo aukso medalį, o respublikos rinktinė drąsiai pretendavo į prizininkų gretas, atsirado vilčių, kad ir mūsų lakūnai pilotaziniškai Tautų spartakiadoje finalinius startus gali apvainikuoti pergalemis.

Taip, vilčių yra. Bet kiek yra realių galimybių, kad šios viltys išsipildytų? Norint jau šiandien rasti bent sąlyginį atsakymą į šį klausimą, tikslinga provykių prizę žvilgtelėti į respublikos lakūnų pilotazinių rinktinės ruošimąsi būsimiems spartakiados startams.

Pašnekovais šiais klausimais buvo aukštojo piloto lakūnų respublikos rinktinės treneriai Vilniaus aviacijos sporto klubo viršininkas Zigmąs POLINAUSKAS ir Kauno aviacijos techninio sporto klubo viršininkas Pranas VINICKAS.

Kokių klubų sportininkai pakviesti į respublikos rinktinę?

Z. Polinauskas. Kadangi aukštąjį pilotazą lektuvais kultivuoja tik Kauno ir Vilniaus aviacijos sporto klubai, kandidatai į respublikos rinktinę pakviesti šių miestų lakūnai sportininkai: vilniečiai R. Polinauskienė, R. Aleksiejus, S. Mačiakas, kauniečiai R. Pivnickas ir A. Unikauskas. Spartakiados varžybose komandoje galės startuoti trys sportininkai.

P. Vinickas. Be minėtų sportininkų, tikslinga pakviesti į rinktinę ir daugiau sportininkų, ypač jaunų, nes, kaip parodė šių metų varžybos Dariaus ir Girėno prizui lai-

meti, jauni lakūnai turi neblogų gabumų. Būtina, kad rinktinėje pastoviai treniruotųsi devyni lakūnai. Tada bus ir konkurencija, ir galima didesnė atranka.

Keletas žodžių apie rinktinės narių treniruotes.

Z. Polinauskas. Spartakiados finalinėse varžybose bus rungtyniaujama su sportiniais lektuvais JAK-18. Jais vilniečiai ir skraidė. Iki liepos vidurio kiekvienas buvo išskraidęs jau daugiau kaip po 200 valandų. Tai pakankama. Be to, rinktinėi buvo surengta treniručių stovykla.

P. Vinickas. Kauniečiai lektuvais JAK-18 šiais metais dar neskraidė, nes šie sportininkai lektuvais iš Kauno klubo perduoti Vilniaus aviacijos sporto klubo žinion. Kauniečiai rinktinės nariai priversti skraidyti kitų tipų lektuvais. Tai, kad kauniečiai nebenturi galimybių skraidyti minėtais sportiniais lektuvais, yra vienas pagrindinių trūkumų ir stabdžių, siekiant tinkamai pasiruošti Tautų spartakiados finaliniams startams, kelti Kauno klubo lakūnų sportininkų meistriškumą, klubo, kuris per šesis gyvavimo metus išugdė nemažą būrį sporto meistrų, šalies čempionų J. Kavaliauską, J. Bagdoną, ketvertą respublikos čempionų.

Susidariusi padėtis verčia respublikos rinktinės narius treniruotis vienoje vietoje, bendrai, ko iki šiol nebuvo. Apie tai, kad buvo surengta treniručių stovykla, aš, kaip treneris, nežinojau.

Nejaugi treniručių stovykla buvo organizuojama ne pagal pasiruošimo Tautų spartakiadai planą?

P. Vinickas. Iki šiol dar nepatvirtintas bendras rinktinės ruošimosi Tautų spartakiadai planas. Be to, ir trenerių funkcijos neapibrėžtos — kuris iš mūsų dviejų yra vyriausias ir tiesiogiai atsakingas už rinktinės darbą.

Z. Polinauskas. Rinktinės nariai, bent vilniečiai, treniruojasi pagal sudarytą planą. Pagal spartakiados programą jie rungtyniavo ir Vilniaus pirmenybėse. Kai dėl rinktinės vyr. trenerio, šios pareigos patikėtos man.

Kokių yra trūkumų ir kokie rinktinės narių uždaviniai ateičiai?

Z. Polinauskas. Didžiausias



stabdys tai, kad rinktinės nariai kauniečiai negali skraidyti lektuvais JAK-18. Reikia sudaryti sąlygas, kad jie galėtų treniruotis Vilniuje.

Uždaviniai ateičiai: intensyviai treniruotes varžybų sąlygomis, rengti kontrolines varžybas. Beje, rudenį numatoma surengti draugišką mačą su Leningrado ir Maskvos komandomis, kurių sportininkai visada būdavo ir, manau, bus pagrindiniai pretendentai į prizininkus.

A. Vinickas. Kai kuriuos trūkumus jau minėjau anksčiau. Uždaviniai? Būtina, kad rinktinės nariai treniruotųsi ir rungtyniautų pagal tokią programą, kaip teks startuoti spartakiadoje. Iki šiol vengiami buvo skridimai maršrutu. O juk šiame pratime mes esame silpniausi. Štai, pavyzdžiui, S. Mačiakas praėjusiais metais TSRS pirmenybėse skridime ratu iškovojo čempiono vardą, o skridime maršrutu užėmė tik dešimtą vietą, dėl ko ir mūsų komanda bendroje įskaitoje turėjo tenkintis tik penkta vieta. Nepateisinama, kad skridimo maršrutu buvo atsisakyta ir respublikinėse varžybose Dariaus ir Girėno prizui laimėti.

Pritariu savo kolegos Z. Polinausko minčiai, kad rinktinė turi treniruotis kartu. Be to, būtina dažniau rengti kontrolines varžybas, mačus tarp Vilniaus ir Kauno komandų, su kitų broliškų respublikų sportininkais.

Kalbėjau su treneriais liepos viduryje. Jau buvo pasibaigusios Kauno ir Vilniaus pilotazinių pirmenybės, respublikinės aukštojo piloto varžybos Dariaus ir Girėno prizui laimėti. Apie šias varžybas informuojame šiame numeryje, o apie rinktinės narių treniruotes ir ruošimąsi Tautų spartakiadai startams — šiame pokalbyje su treneriais. Kaip matome, reikalingi toli gražu ne optimistiniai. Dar daug reikia darbo ir svarbiausia — sutelktų pastangų. Taip treniruojantis, kaip iki šiol, vargu ar galima tikėtis patenkinamų rezultatų.

K. KAZIŪNAS

VIENAS GERIAUSIŲ



Ant šių įrengimų treniruojasi pradedantieji parashutininkai, sklandytojai ir lakūnai.

Klubo viršininkas A. Jonušas kalbasi su SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto pirmininku pavaduotoju aviacijos reikalams P. Brunza (kairėje) ir Vilniaus ATSK viršininku Z. Brazausku (dešinėje).



Parashutinės grandies vadas V. Balūnas vadovauja sportininkų treniruotei.

Klubo skraidymų aikštelyje



Netoli Birštono, ten, kur gražiai vingiuoja mėlyna Nemano juosta, driekiasi Kauno aviacijos sporto klubo skraidymų bazė. Čia kiekvieną giedrą vasaros dieną, vos tik padangėje pradeda savo žaismą balti debesėliai, gyvas sūmulys. Triūsia sportininkai, gaudžia lėktuvų motorai, kyla į mėlyną žydrynę sklandytuvai, o žiems „pavarę“, padangę užvaldo parašiutininkai.

Kauno aviacijos sporto klubas buvo įkurtas prieš aštuoniolika metų. Per tą laiką čia ugde sparnus, įgijo pirmuo-

sius lakūno, sklandytojo ir parasiutininko įgūdžius keli simtai vaikinių ir merginų; moksleivių ir studentų, darbininkų ir tarnautojų, pačių įvairiausių profesijų žmonių. Vien tik sportininkų atskyrininkų paruošta daugiau kaip 200, o sporto meistrų — apie 40.

Kasmet į klubą priimama po 30 jaunų aviacijos sporto entuziastų. Su jais dirba, moko juos valdyti lėktuvus, skraidyti sklandytuvais, šokinėti su parasiutu 12 etatinių klubo darbuotojų ir 40 instruktorių visuomenininkų. Klubui sumamai vadovauja didelis avia-

cijos sporto entuziastas, sklandymo veteranas, sporto meistras Aleksandras Jonušas. Šiuo metu klube yra 189 sklandytojai ir 42 parašiutininkai.

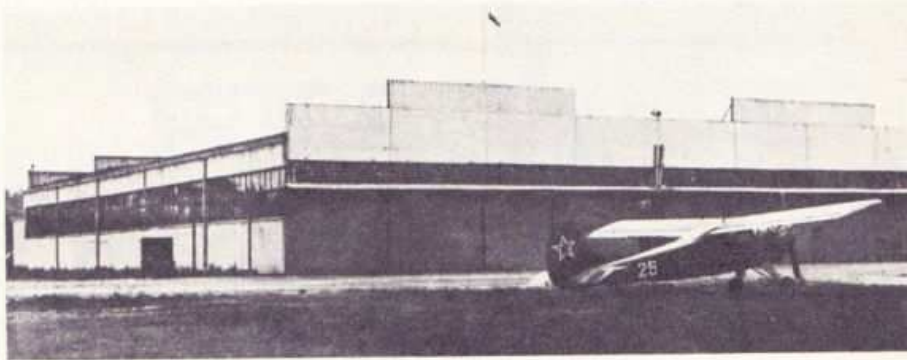
Turi klubas nemažai ir aviacinės technikos: kelias dvidešimtis sklandytuvų, lėktuvų, automašinų. Jauno pušyno paunksmėje prigludęs didžiulis angaras prigludžia nakčiai ir žiemojimui visus sklandytuvus ir lėktuvus.

Geros sąlygos čia ir sportininkams. Įrengtas puikus treniravimosi kompleksas, greta — žaidimų aikštelės, originalios pavėsinės su klasė-

mis teoriniams užsiėmimams. Tuos, kurie atvyksta čia rungtyniauti varžybose arba treniruotis sportinėse stovyklose, sveltinai priima lapuočių tankmėje pasislėpę vasarnamių tipo namukai, baltų plytų pastatai. Vienu metu juose gali apsigyventi daugiau kaip 80 sportininkų ir trenerių.

Kauno aviacijos sporto klube yra visos sąlygos jaunimui puoseiėti sparnuotas svajones, siekti sportinio meistriskumo aukštumų.

K. BAKSTYS



Šiuose angaruose ilsisi ir žiemoja klubo sklandytuvai bei lėktuvai

Klubo varžyboms pasibaigus iškilmingai pagerinami nugalėtojai, apdovanojami prizininkai

A. PRYŠMANTO nuotr.

Lapuočių paunksmėje puikuoja jaukūs nameliai, kuriuose gyvena sportininkai

A. VASINAUSKO nuotr.



JO STICHIJA



V. Jūronis

AUTORIAUS nuotr.

Mėlyname danguje, aukštai aukštai, blykčiodamas saulėje skrenda lėktuvas. Jauni desantininkai parašiutininkai, užvertę galvas, stebi baltą brūkšnelį dangaus mėlyje. Nuo lėktuvo atsiskiria mažas taškelis, veržliai krenta žemyn. Viena, dvi, trys... dešimt... penkiolika... Štai jau dvidešimt sekundžių tęsiasi laisvas parašiutininko kritimas. Visi lars užhipnotizuoti stebi tamsų taškelį. Tačiau parašiutininkas vis dėsia. Ir tiksliai tada, kai chronometras atskaičiuoja šešiasdešimt sekundžių, virš juodo taško plyksteli baltas parašiuo šilkas. Iki žemės jau visai netoli, ir parašiutininkas, įtemptai stebėdamas žemėje ištiestą „kryžį“, vikriai manipuliuoja

stropomis. Praeina dar kelios sekundės, ir parašiutininko kojos paliečia „kryžiaus“ centrą. — Saunuolis, Vytautai! Sveikinu su puikiu rezultatu ir penkiasdešimtuju šuoliu! — sako komandos treneris.

Šiose varžybose nebuvo žymių parašiutizmo „žvaigždžių“. Šokinėjo parašiutininkai desantininkai, turintys tik po kelias dešimtis šuolių. Bet po šių varžybų ne vienas jų bus pakviestas į sportinę komandą, kiti toliau tobulins savo meistriškumą. O Vytautas Jūronis, oro desantinės kariuomenės jaunesnysis seržantas džiaugiasi nauju savo rezultatu varžybose. Jam, jaunam sportininkui, tai buvo puikus pasiekimas.

Nors trumpas, bet nelengvas buvo kelias Vytautui iki šio, penkiasdešimtojo šuolio. Kiekvienas jų pareikalavo iš parašiutininko įtampos, susikaupimo. Tačiau su kiekvienu šuoliu augo meilė šiam drąsiųjų sportui.

Vytautas — SDAALR auklėtinis. Pirmąjį šuolį jis atliko Kauno aeroklube, dar prieš išeidamas į armiją. Dangus patraukė vaikinuką, parašiutizmas tapo jo aistra. Bet, kalbant apie aistras, reikėtų paminėti dar vieną — meilę radijo sportui, kurią Vytautas „atrado“ irgi SDAALR radijo klube. Tada jam atrodė nepa-

siekiamas ir paslaptinas šis keistų garsų „taškas-brūkšny“ pasaulis. Bet paklauskite vaikinų, kas geriausias radistas, ir desantininkai nedvejodami atsakys: jaunesnysis seržantas Jūronis.

Štai ir po minėtų varžybų labai norėjau nufotografuoti Vytautą su parašiuo. Bet kur tau! Po kelių minučių jis jau buvo prie radijo stoties ir kalbėjosi su lėktuvų įgulomis.

...Į dangų vienas po kito kilo lėktuvai ir bėrė baltus parašiuo kupolus. O nuo žemės juos stebėjo Vytautas.

Juozas RAMUCKIS

BALTI KUPOLAI BIRŽŲ PADANGĖJE

„Antonas“ (lėktuvas AN-2) ramiai slenka vakarėjančiu vasaros dangumi. Monotoniskai dūžia variklis, mirguliuoja propelerio diskas. Už nugars liko Kėdainiai, Panevėžys, Pasvalys. Lėktuvo vadas Vilius Baliūnas dirbsteli į žemėlapi, pastumdami logoritmą linijose ir nuramina:

— Po penkių minučių būsimė Birzuose.

Po sparnais praslinko jo gimtojo Kirdonių kaimo laukai, o netrukus horizonte pasirodė Biržų panorama.

Birzuose jų laukė sklandytojai. Šiandien kiek neįprasta diena — pirmieji parašiutininkai šuoliai. Jiems kaip tik ir turėjo vadovauti Kauno parašiutinio paruošimo grandies vadas Vilius Baliūnas.

Kauno aviacijos sporto klubo aviacinė parašiutinio paruošimo grantis įsteigta 1968 m. Grandies vadu buvo paskirtas sklandymo sporto meistras, patyręs lakūnas parašiutininkas Vilius Baliūnas. Nuo

tada jis tapo atsakingas už mūsų respublikos lakūnų ir sklandytojų parašutinį paruošimą.

Per šį palyginti neilgą laikotarpį grandies vyrai (be vado) sporto meistras, lakūnas parašiutininkas Gintautas Varnagiris, instruktoriai Eimutis Kailius ir Eugenijus Savčikas daug nuveikė. Kiekvieną pavasarį jie aplanko visus respublikos klubus, moko sklandytojus užsidėti parašiuos, praveda teorinius ir praktinius užsiėmimus žemėje, o po to, jei nori skraidyti, privalai pajusti šuolio realybę.

...Vos tik praveriame lėktuvo dureles, pasitinka Biržų klubo viršininkas lakūnas Vilius Juodgudis, gausus sklandytojų ir dar gausesnis jų būsimos pamainos būrys. Aviacijos sporto klubas — labai populiarus ir jaunimo mėgiamas. Jame sutiksi įvairių profesijų žmonių. Štai Adolfas Grigaliūnas — Joniškėlio žemės ūkio technikumui dėstytojas, Teodoras Visockas —

Kirdonių kolūkio mechanizatorius, Algimantas Variakojis — žemės ūkio gamybinės valdybos inžinierius, Vidmantas Jukna — Biržų pionierių namų aviamodelizmo instruktorius ir t. t.

Ruošimasis šuoliams prasidėjo žymiai anksčiau, prieš mūsų atskridimą. Teorinį kursą dėstė instruktorius E. Kailius. Prieš sėdant į lėktuvą, grandies vadas ir instruktoriai dar kartą kruopščiai patikrino parašiuos.

Vos tik padangėje pasirodė pirmieji kupolai, takais, keletais pasipylė būriai žmonių. Paaugliai tekini bėgo pasitikti nusileidusių parašiutininkų. Antros vidurinės mokyklos septintos klasės mokinys Rimas Akminas atsinešė keletą savo pagamintų raketų. Sovėjos į puskiometrijos aukštį, o paskui parašutėliais leidosi žemyn.

34 biržiečiai aviatoriai tą dieną šokinėjo su parašiuo. Tai buvo įvėntė ne tik sportininkams, bet ir visiems klubo nariams.

B. JONAUSKAS

SVEČIŲ PAS ČEKOSLOVAKIJOS PARAŠIUTININKUS

Kaip naudingą meistriškumo patikrinimą vertina respublikos parašiutininkai liepos antroje pusėje Košicėje (Čekoslovakija) vykusias draugiškas varžybas su Bulgarijos, Vengrijos, Lenkijos, VDR ir Čekoslovakijos klubų parašiutininkais. Varžybose mūsų respublikos komanda, kurią daugiausia sudarė Vilniaus sportininkai, išbandė jėgas su Varnos, Miklošo, Lodzės, Leipzigo ir septynių Čekoslovakijos klubų ekipomis. Iš viso rungtyniavo 58 parašiutininkai. Komandomis geriausiai pasirodė Lodzės (Lenkija) parašiutininkai. Kitas dvi prizines vietas užėmė Varnos (Bulgarija) ir Vilniaus ekipos. Asmeninėse varžybose geriausiai iš mūsų rungtyniavo J. Brunzienė užėmė penktą, o G. Varnagiris — šeštą vietą.

Lakūnai nuobodžiavo, nes įsijūžė lietūs; skraidymai buvo nufraukti, ir visi susirinko pastogėn. Pats metas pasireikšti pasakoriams! Kaip medžiotojai ir žvejai, taip ir lakūnai žino aibes istorijų.

Kalbėjomės apie lėktuvo diržus. Kartu užjautėm pilotę Violetą, kuri štai jau šeštas mėnuo ligoninėje.

— Jeigu Violeta būtų kaip reikiant prisirišusi diržais, šiandien ji būtų su mumis...

Atsitikimas su Violeta — labai skaudus, bet pamokantis.

...Aerodrome mergina pasirodė, baigusi vidurinę mokyklą, ką tik įstojusi universitetą. Būsimoji sklandytoja. Jai viskas sekėsi. Violeta turėjo lakūnišką gyslelę, be kurios erdvėje nepasijusi, kaip savo namuose... Ji buvo graži, lengvučio žingsnio, kiek staigoko būdo, linksma ir žavi.

Sklandytojų tarpe Violeta ilgai neužsibuvo. Gyvas jos būdas nesulipo „Blaniko“ kabinoje, nepatenkino lėti pasiskraidymai debesyse, juvelyriškas termikų meškeriojimas. Ji troško greičio, staigių šuolių, ūmių skridimo evoliucijų. Todėl Violeta ir veržėsi į aukštojo pilotažo grupę. Išmokti vairuoti sportinį lėktuvą — jos svajonė. Ir ji greitai buvo įgyvendinta.

Violeta buvo laikoma perspektyvia akrobatinio skraidymo pilote. Į lėktuvą ji sėsdavo šypsodamasi. Čia jos tikrasis pašaukimas!

Buvo gražu žiūrėti: jaunutėlė mergaitė lyg žaislą „svaldo“ sunkų lėktuvą. Prieš pradėdama figūras, kaip ir visi, Violeta prisirišdavo prie lėktuvo stipriais diržais, kurie apjuosdavo pečius, spauste prispausdavo nugarą prie krėslo. Tai ir saugu, ir būtina — šitaip skrendantis tarytum susilydo su lėktuvo liemeniu, sparnais, lėktuvo mase. Be to, figūruojant pasitaiko akimirksnių, kai lėktuvas nori pilotą raute išrauti iš sėdynės, išsviesti jį, atimti jam sparnus. Diržai pilotą saugo.

Tą dieną Violeta pakilo perskridimui. Buvo šiltas vasaros vidurdienis. Ji vilkėjo lengvą palaidinukę. Kaip nesisiderino kieta diržo pynė su

švelniu rūbul Per jį Violeta jautė odą erzinančią naštą. Todėl ji nesirijo perpetinių diržų. Taip lengviau judėti kabinoje, stebėti žemę, naudotis žemėlapiu. Pusiau prisirišti draudžia instrukcija, bet aerodromo jaunimas manydavo, kad instrukcijos per daug griežtos, jas rasė atsargūs dėdės, tikriausiai neturėdami ką veikti — savo metus jie jau buvo atskraidę.

Skraidymo instruktorius, išleisdamas pilotę oran, nepatikrino diržų. O juk aviacijo-

vis. Ypač, kai variklis neveikia. Sklandytojams tai kasdieninė duona. Jie — meistrai tūpti ne tik plačiose kolūkių rugienose, bet ir mažose, rėpatogiose aikštelėse. O Violeta taip anksti atsisveikino su sklandymu...

Sunkus lėktuvas greit smigo žemyn. Prie pat žemės JAK-18 pasviro, prarado greitį ir bumbtelėjo. Jei lėktuvas žemę pasiekia ne rafais, o sparnu — panašu į tai, lyg važiuodamas automašina, šonu drožtum į medį... Greitis —

— Diržai! Niekad apie juos nepamiršk. — atsiduso kažkuris iš pilotų. — Ir nepasitenkink pusiau prisirišęs.

— Visada kuo tvirtiau prisirišk, — parėmė jį kitas. — Tai geležinis įstatymas. Aš ir savo „Žiguliui“ jau įtaisau diržus. Niekur be jų...

— O ar yra „geležinių įstatymų“ aviacijoje! — paklausiau aš, išgirdęs šį atsitikimą. — Taip ir ne. Šį sykį Violeta buvo neteisi. Bet žinau kitą atsitikimą, kur lakūnas dėl to, kad buvo neprisirišęs, tik ir liko gyvas...

— Kada tai įvyko!

— Seniai. Kai lėktuvuose dar nebuvo radijo, o sinoptikai menkai nutuokė, koks oras už šimto ar pusantro šimto kilometrų.

Tąsyk skrido dviese. Maršrutas Kaunas—Palanga. Greitis — du šimtai keturiasdešimt kilometrų per valandą.

Virš Žemaitijos skrendančius pasitiko rūkas. Artėji į rūką, nemoki akiai skristi — suk atgal, skelbė anų metų instrukcija. Bet pilotas buvo jaunas ir taip pat menkai pailsė kitų išminties. Jis įskrido į miglos juostą, tikėdamasis peršokti ją. O tos aklos tirštumos nei galo nei krašto... Antrasis užpakalyje sėdėjęs lakūnas atsisėgė diržus, atsistojo ir prikišęs veidą prie piloto ausies, norėjo jam patarti. Rūke, nematant horizonto, neįmanoma vairuoti. Bemat prarasi pusiausvyros jausmą ir paklysi. Juodviem atrodė, kad skrendama pakenčiamai, bet lėktuvas kopė ir kopė aukštyln, perkrypo ir staiga kniubo žemyn. Nuo to netikėto ir staigaus judesio užpakalyje stovėjęs lakūnas išlėkė į miglą, o suriaumojęs lėktuvas dingo po jo kojomis... Parašius atsisiskleidė automatiškai, iskritėlis palengva leidosi žemyn. Jis šiurpulingai klausėsi, kaip visai netoli riaumojo variklis. Buvo aišku, kad „aklas“ lėktuvas blūdinėjo migloje, šokinėdamas aukštyln ir žemyn, kaukdamas sielvarto akordu. Ir ūmai — trenksmas!

...Už langų šnarėjo nesiliaujanti vasaros liūtis.

— Visur reikia šaltos galvos, lakūniško apsukrumo, ir... truputį laimės.

AERODROMO NOVELĖS

LĖKTUVO DIRŽAI

Jonas DOVYDAITIS

je nėra smulkmenų, nei menkiausiuose dalykuose negalima būti aplaidžiam!

Lėktuvas pakilo. Violeta gerai orientavosi ir tiksliai vedė lėktuvą, pasisukdama reikalinguose punktuose. Po valandos ir penkių minučių, ji jau baigė paskutinę ketvirtainio kraštinę. Iki aerodromo bebuvo likę gal keturiasdešimt kilometrų. Vieni niekai greitam JAK-18.

Ūmai Violeta pastebėjo, kad lėktuvas, nors jo variklis ir veikė, nebesilaiko reikiama aukštyje. Propeleris švilpia, sukasi, bet netraukia pirmyn. Ji tuoj suvokė — reikia nieko nelaukiant tūpti laukuose. Būdama maždaug penkių šimtų metrų aukštyje, Violeta lengvai išsirinco aikštelę — plačią dobilieną. Ji sklendė žemyn, darė posūkius. Artėjo žemė. Bet priverstinis tūpimas jaunam lakūnui — padidintų emocijų krū-

žetiasdešimt, septyniasdešimt. Daugoka! Dabar pilotą gelbsti tik diržai. O perpetinių diržų Violeta nebuvo užsidėjusi...

Rugienoje dirbę žmonės atbėgo prie suknežusio lėktuvo. Išsipyliusi alyva ėmė degti. Dar minutė kita — ir čia suoš nesulaikomo gaisro verpetas. Bet nūdienio kaimo žemdirbiai įpratę prie mašinų. Netruksta jiems ir ryžtingumo nelaimės akimirksnį. Kažkas užmetė švarką ant liepsnos židinio, ėmė trypti kojomis, kasti ir berti juodžemį. Ugnis užgeso. Kol vieni šitaip darbavosi, kiti puolė prie kabinos.

Visi labai nustebo ir gailėjosi — jaunutėlė, graži lakūnė. O sužeista ji buvo nelengvai. Diržų neprilaikoma, Violeta veidu smogė į bortinę lentą. Nebėra keleto dantų... Lūžusios kojos... Susižalojimai, kurių galėjo nebūti. Už mažą neatsargumą — tokia didelė kaina.

VIDURDIENIS viename naikintųjų dalinio aerodrome. Metalų žvilgančios kovos mašinos viena po kitos palieka stovėjimo aikštelę. Pakilimo tako pradžioje, lakūnai įjungus variklio forsažą, sugriaudžia mašina ir, svaitydama liepsnėmis, neria į viršų. Ji greitai išnyksta iš akiracijos. Po valandėlės, pažįstamo gaudesio lydima, palieka žemę sekanti plieno kregždžių pora. Lakūnai skrenda į užduotį. Vieni skrenda į zoną tobulinti aukštojo pilotazo (gudžių, kiti kyla į stratosferą gaudyti tūriamo prieso, patikrinti savęs „oro mūsų“.

— Dvidešimt devintas startui pasiruošęs.

— Nuo variklio! — girdėti lakūno komanda.

Išleidžiantysis užvožia naikintuvo gaubtą, atitraukiamas į šoną kopelėfės. Sudūgia lėktuvo turbina. Naikintuvo kabinoje — antros klasės karo lakūnas kapitonas Genadijus Ciubarovas. Jam — dvidešimt septyneri, skraido aštunti metai, Volgogrado aeroklubo auklėtinis. Pirmą jo savo naikintuvą į startą ridena Ciubarovo grandies vadas. Juodu

stundien antrą kartą skrenda „oro mūsų“.

Kai po pusvalandžio lakūnai grįžo į žemę, paklausiau:

— Kaip sekėsi oro dvikova?

— Atrodo, neblogai, — šypsodamasis atsakė kapitonas. — Pirmojo manevro metu man pavyko įsikibti „priešininkui“ į uodegą. Vos spėjus paleisti seriją, „priešas“ panaudojo vadinamąjį žnyplių manevrą, ir aš atsidūriau jo priekyje... Tai labai pavojinga. Kad nusikratyčiau jį nuo uodegos, turėjau gerokai pavargti, manevruodamas dideliu greičiu.

Kol lakūnai stiprinosi lauko valgykloje, mechanikai ruošė lėktuvus sekančiam skrydžiui. Lėktuvams pakilus, aikštelyje likau su mechanikais. Kai šie sužinojo, kad aš iš Lietuvos, pasakė, kad naikintuvą Nr. 30 aptarnauja mano žemietis jefreitorius Romualdas Deimantavičius, vyresnysis lėktuvo mechanikas. Jis dalinyje antri metai.

— Nuo mažens domejauosi technika. Kaune dirbau šaltkalviu, o čia į skridimą palydžiu ir sutinku grįžtančius naikintuvus. Dalinyje aš ne vienas iš

Lietuvos, — pasakė Romas, paklaustas apie tarnybą.

Su jaunesniaisiais seržantais Mindaugu Žaliaduoniu iš Alytaus, Antanu Bareikiu nuo Molėtų, Viktoru Pustelniku iš Vilkijos ir kitais vaikais susipažinau kareivinėse. Bemaž visi jie — karinės parengties pirmūnai, pirmos klasės specialistai, dalinyje minimi tik geru žodžiu.

Kai su R. Deimantavičiumi grįžome prie lėktuvų, žemai virš mūsų praskrido ketveriukė, sugrįžusi iš užduoties. Netrukus lėktuvai atfriejo į stovėjimo vietą. Romas nuskubėjo pasitikti savojo trisdešimtojo, o aš nuejau prie ką tik nusileidusios „sparkės“ — taip čia vadinami mokomieji naikintuvai. Pirmoje lėktuvo kabinoje sypsojosi jaunas pilotas leitenantas E. Čičiginas, antroje — jo instruktorius, pirmos klasės karo lakūnas kapitonas A. Jeniuskinas. Instruktorius jaunojo piloto skridimą „po gaubtu“ (skridimas pagal prietaisus) įvertino labai gerai.

Skraidymų pertraukėlės metu, lakūnams susirinkus į polio kambarį, ilgai netilo kalbos apie atakas, manevrus, virsgarsius greičius ir per-

krovimus — kasdieninius šių erdvės darbininkų palydovus.

Jaunimas klausėsi patyrusių lakūnų pastabų, kartu su jais analizavo skridimų užduotis, nagrinėjo klaidas.

Kitą rytą su lydinčiu karininku užsukome į budinčią eskadrilę. Kovinės parengties kambaryje sutikau jau pažįstamą kapitoną Ciubarovą, kapitoną Legušiną ir kitus lakūnus. Apsirengę aukštuminiams kostiumais, vyrų atrodė nekasdieniškai. Jų veidai buvo susikauptę ir rimti.

— Kapitonui Legušinui parengtis Nr. 1, — nelaukta iš garsiakalbio nuskambėjo komanda.

Nežinau, ar teko lakūnams tądien pakilti. Palinkėjęs sėkmes, saugant Baltijos dangų, atsisveikinau. Naikintųjų aerodromas liko tolimoje. Į giedrą vasaros dangų savąją giesmę nešė vytyrys. Tik kartas nuo karto tolimas, vos girdimas lėktuvo gaudesys primindavo vaikus su aukštuminiams kostiumais, budriai saugančius taikų tėviškes dangų.

ALI JUSKA
„Sparnų“ spec.
korespondentas

Pabaltijo karinė
apygarda

Visada pasiruošę





1

2



3

4



6

NUOTRAUKOSE: 1. Kapitonas G. Ciubarovas ruošiasi skridimui
2. Iš lėktuvai turi savo namus
3. Dvivietis mokomasis naikintuvas „sparkė“
4. Eskadrilė visada pasiruošusi
5. MIG-21 lėktuvų mągiamas lėktuvas
6. Karinės tarnybos žymūnai — dalinio mechanikai Mindaugas Zaliaduonis ir Viktoras Pustelnikas

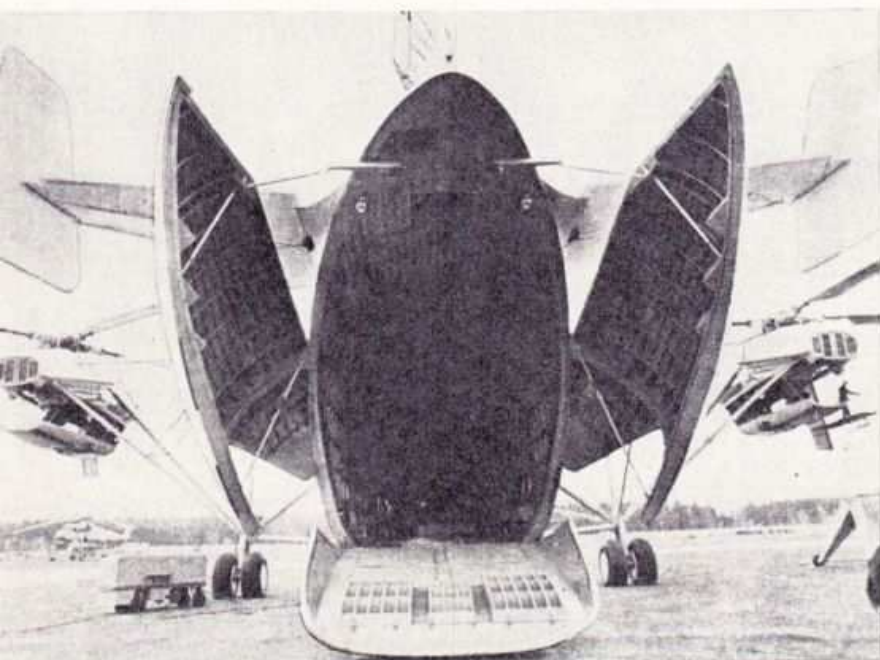
AUTORIAUS nuotr.



Sraigasparnis MI-10K, kurio du motorai turi po 6500 A/galingumą, gali pakelti net vienuolikos tonų svorį



Sraigasparnis MI-4 ir... šuo — geri pasieniečių pagalbininkai
G. CHREPOVO (TASS-o) nuotr.



Didžiausio pasaulyje sraigasparnio MI-12 transportinė kabina
S. PREOBRAZENSKIO (TASS-o) nuotr.



Sraigasparnis MI-8 padeda VDR statytojams montuoti anteną Šverine

ADN-TASS-o nuotr.

SRAIGTASPARNIŲ KONSTRUKTORIUS

Liaudies ūkyje vis plačiau taikomi sraigasparniai. Jie veža keleivius, paštą, krovinius, naudojami miškininkystėje, žemės ūkyje, statybose, sanitarinėje aviacijoje.

Pirmasis tarybinis sraigasparnis CAGI-1 EA pakilo į orą 1932 m. rugpjūčio 14 d. Tačiau šie naujo tipo skraidymo aparatai pradėti kurti

įymiai anksčiau. 1925 m. prie Centrinio aerohidrodinamikos instituto [CAGI] buvo sudarytas eksperimentinis skyrius, kuriame per palyginti trumpą laiką sukuria 14 įvairių sraigasparnių ir autožirų projektų. Čia savo veiklą pradėjo žinomas tarybinių sraigasparnių kūrėjas, Socialistinio Darbo Didvyris, technikos mokslų

daktaras Lenininės premijos laureatas Michailas Milis. Jis gimė 1909 m. Irkutske. 1926 m. įstojo į Tomsko technologijos institutą, bet, jo nebaigęs, perėjo į Novocerkasko aviacijos institutą. Būdamas studentas, padėjo statyti pirmąjį tarybinį autožirą KASKR-1. 1931 metais jaunas inžinierius pradeda dirbti CAGI sraigasparnių aerodinaminių tyrimų

srityje. Didžiojo Tėvynės karo pradžioje M. Milis vadovavo autožirų A-7 inžinerinei tarnybai. A-7 buvo panaudojami sunkiosios artilerijos sviediniams koreguoti bei naktiniams skridimams į priešų užnugarį. 1943 m. M. Milis grįžo į CAGI, kur tobulino kovinius lėktuvus. 1945 m. apgyvendino mokslų daktaro

disertaciją. Po to visas savo žinias, patirtį bei energiją, paskyrė sraigatrasparnių kūrimui ir tobulinimui.

1947 m. tarybinė vyriausybė pavedė konstruktoriams sukurti 2—3 vietų sraigatrasparnį. Šio darbo ėmėsi keletas konstruktorių kolektyvų, jų tarpe ir konstruktorių biuras, vadovaujamas M. Milio. Naujo tipo skraidomasis aparatas buvo kuriamas, glaudžiai bendradarbiaujant su moksliniais institutais. 1948 m. pabaigoje kūrybinius M. Milio vadovaujamo kolektyvo išsiskojimus apvainikavo pergalė. Jų sukurtas sraigatrasparnis GM-1 gerai laikėsi ore, buvo pastovus ir manevringas.

1949 m. rugsėjo 10 d. prasidėjo GM-1 [vėliau pavadinto MI-1] valstybiniai bandymai. Jie truko apie pusantro mėnesio. Po to prasidėjo serijinė MI-1 gamyba. Sraigatrasparnių buvo pagaminta keli tūkstančiai. MI-1 populiarumą rodo juo pasiekti 23 pasaulio rekordai.

1951 m. M. Milio biuras pradėjo konstruoti didesnį ir pajėgesnį sraigatrasparnį, kuris [vėliau pavadintas MI-4] turėjo 1700 AJ galingumo variklį ir galėjo pakelti naudingą 1200 kg krovinį. Tačiau, kuriant ir statant šį sraigatrasparnį, dar buvo ir neišspręstų problemų. Pagrindinė ir svarbiausia — sraigto patikimumas ir jo darbo laiko prailginimas. Tik po daugelio skaičiavimų ir bandymų ši kliūtis buvo nugąlta.

Sraigatrasparniams pritaikius reaktyvinius variklius, buvo pasiekta naujų laimėjimų. Su tokiais varikliais pasirodė MI-6, MI-8, MI-10 buvo vienas už kitą pajėgesni ir talpesni. MI-6 pirmasis pasaulyje peržengė 300 km val greičio ribą, kuri sraigatrasparniams su stūmokliniais varikliais [dėl sraigto pasipriešinimo ir kitų aerodinaminių savybių] buvo neįveikiama. MI-10 turi specialią platformą kroviniams. Mašinos keliamaoji galia 25 tonos. MI-10 K naudojamas statybose montavimo darbams. 1969 m. generaliniam konstruktoriui M. Milui vadovaujanti, buvo sukurtas didžiausias pasaulyje sraigatrasparnis V-12. Ši mašina turi du sraigatus (35 m skersmens) ir keturis (6500 AJ galingumo) variklius. V-12 salone telpa 250 keleivių. Į jį galima pakrauti traktorių, autobusus. Šis milžiniškas sraigatrasparnis buvo paskutinis generalinio konstruktoriaus kūrinys. 1970 m. M. Milis mirė.

J. BALYS

Iš sklandytojo prisiminimų

OKLIUZIJOS KATILĖ

Svininiai, pilki debesys prasiveržė į pietus greičiau, negu tvirtino meteorologai. Mus — Kauno miesto sklandymo varžybų dalyvių jie užklupo antroje trikampio kraštinėje, tįsančioje nuo Paluknės ligi Liškiavos. Apačioj vingiavo Merkys, artėjome prie antrojo posūkio punkto. Padangė greit niaukėsi, kamuolinius debes is viršaus emė dengti sutankėjęs aukštųjų sluoksnių šydas, termikai silpo, trylikos šimtų metrų aukštyje sklandytovo gaubtą eme plauti šlapias sniegas ir lietus. Visiems teliko ta pati išeitis: leistis ir kviesti lėktuvus. Bet okliuzija (skirtingų greičių ir temperatūrų oro masių sąlytis) kliudė. Kažkur netoliese ūžė „Jakai“, bet jų nematėm. Vėjas sumaišė dulksną su migla, ir visur tvyrojo drėgna pilkuma, iš jos kartais išsiskirdavo žemai pralėkiančios debesų skaros. Jos šlavė medžių viršūnes, ir į metalinį sparną subarbendavo lietaus lašai.

— Ne gegužės pabaiga, o spalvis... Lendu į kabiną.

Rimas Koronkevičius jau rangėsi į „Foką“, kai vėl išgirdome artėjantį lėktuvą. Vos įžiūrėjom jo siluetą, nors jis buvo čia pat.

— Dvidešimt antras! Į dešinę 90-čia laipsnių! Po tavim „Blanikas“ ir „Foka“!

Išlipęs iš kabinos, instruktorius Igoris Bykovas bėgo prie mūsų.

Pokalbiamis neliko laiko. Jau po devynių. Saule prie laidos. Reikia skubėti. Septynišiasdešimt kilometrų prieš vėją — pusvalandis kelio.

Kylame ir sukame į šiaurę. „Bus nelengva... Mūsų „lubos“ vargu ar viršys šimtą metrų. Aukščiau nėra kur kilti. Debesų antklodė nusileido beveik iki pat žemės.

- Kiek rodo aukštmatės!
- Aštuoniasdešimt metrų.
- Mano rodo šimtą.

Nesvarbu dabar, kieno prietaisas tikslesnis. Žiūrint į apačią, atrodo dar žemiau. Kimbu abiem rankom į vairalazdę, nes pradeda blaškyti. Matyt, praslenkant juodam debesiai, vėjas dar sustiprėjo. Matau nedažną reginį — iš miško kyla garų kamuoliai ir, lyg noredami mus pasiglemžti, atsimuša į lėktuvo liemenį ir dingsta. Vis tik per dieną pušynas sukaupė šilumos, praslenkant frontui, atvėso ir lijo, o dabar garuoja.

Matyt, mano dėmesys ir mintys buvo kitur, kur reikia. O gal Igoris pakeitė skridimo režimą? Kapronine virvė staiga atspalaidavo, nespėjau nuslysti į šoną, kad ją įtempčiau ir... smūgis! Mikrofonas barkšteli ant grindų. Antras — švelnesnis timptelėjimas, ir ant peties nukrinta fotoaparatai.

Tyliu ir, viena ranka užčiuopęs laidą, traukiu mikrofoną prie savęs.

— Ar matai lėktuvą?

— Uždek užpakalinę šviestą.

Blykstelė raudona lemputė. Siek tiek geriau.

Skrendame beveik kličių aukštyje, nes kilti nėra kur, pasislepsim, migloj. Kartais siek tiek prašviesėja, bet tada taip blaško, kad „Blaniką“ laikyti reikia, įtempus ramentis, tarytum lėktumėm audros zonoje. O jeigu teks atsikabinti arba geras timptelėjimas numuš metalinę rinkę, kuri dabar ant kablio?

— Laikykis Nemuno vagos. Jeigu reikės, geriau į upę, negu į mišką leistis.

— Aš irgi taip manau, — Igorio balsas ramus.

Vėl oro traukinys gula į posūkį, ir, vos nebraukdami aukštųjų pušų viršūnių, patenkame į stiprų lietų. Stambūs lašai čiažo gaubtą, lekiamo 140 km per valandą greičiu. Per tankų lietų, per atstumto langelio plyšį matau Nemuną. Igoris kilstelė lėktuvą. Nemunas čia vingiuotas. Dešinią, aukščiau mūsų mišką ant aukšto skardžio. Žemiau tankus eglėlynas suspaudė upę. Jaučiu, kad vidinė įtampa ima atslūgti.

Lietaus ruožas baigėsi, bet sudraskusių debesų skaros, nors šiek tiek prašviesėjo, pradeda purtyti sklandytovą. Žemiau nusileisti negaliu. Prieky vėl pilkuma ligi pat žemės...

— Ar matai lėktuvą?

— Viskas gerai, matau.

Matomumas negerėja. Bet po sparnais dabar ne miškas, ne upė, o laukai. Pasijuntų lyg ištrūkęs iš pragaro. Artėjant prie Birštono. Nors saulė visai neseniai nusileido, bet okliuzija, taip sujaukusi orus, gerokai patrumpino dieną.

Skraidymų bazėje pliaupia lietus. Sklandytovai angaruose, bet durys plačiai atvertos. Laukia mūsų. Įvežam ir manąjį. Prieina Igoris. Paduodu pilotą kortelę, ant kurios lakūno parašas patvirtins, kur nusileidau.

— Dar niekada nebuvo tokiam lietaus ir vėjo katilė. Ties Balbieriškiu lėktuvas beveik stovėjo vietoje, matyt, ėjau per siaurą štormo ruožą. Vėl girdime lėktuvą. Atskrenda Aleksandras, traukdamas „Foką“ su Rimu. Mes buvome paskutiniai.

Trinktelė angaro durys. Beveik sutemo. Sunki kupina stiprų įspūdžių diena baigėsi sėkmingai.

Vytautas DOVYDAITIS

Šiuo metu eksploatuojami šeši tarybiniai viršgarsiai lėktuvai TU-144. Du atiduoti bandymams, o keturi skraido linija Maskva—Vladivostokas per Tiumenę (6700 km). Apie tai pranešė „Aviaeksporto“ spaudo atstovas lėktuvų parodoje Hanoveryje. Darbinį reisą trasoje Maskva—Murmanskas—Kijėvas—Maskva (4900 km) neseniai atliko vienas iš TU-144 lėktuvų.

I. KURDACCIOVO nuotr.





A. JUŠKOS nuotraukose: sklandytuvai startui paruošti; varžybų laimėtojas F. Mataušekas (Čekoslovakija)

DRAUGYSTĖS MARŠRUTAI

Birželio pradžioje Centrinio sklandymo klubo bazėje Oriole vyko socialistinių šalių sklandytojų varžybos. Jose dalyvavo pajėgiausi Bulgarijos, Vokietijos Demokratinės Respublikos, Lenkijos, Čekoslovakijos, Rumunijos, Kubos ir Tarybų Sąjungos sportininkai. Buvo rungtyniaujama aštuonių tipų atviros ir standartinės klasės sklandytuvais. Įdomiausi jų buvo lenkų „Jantar“ ir „Orion“, anglų gamybos „Kestrel“, rumunų IS-29. Šiais ir kitais sklandytuvais varžybose meistriškumą išbandė 52 sportininkai. Jie atliko keturis pratimus. Moterų varžybose bendroje įskaitoje nugalėjo Vengrijos sportininkė M. Bola. Iš tarybinių sportininkų geriausiai pasirodė estė E. Lan, užėmusi antrąją vietą. Kaunietė R. Garmutė, pirmame pratime laimėjusi trečią vietą, antrame — penktą, trečiame — antrą, bendroje įskaitoje liko aštunta. Nesėkmė mūsų respublikos sklandytoją ištiko paskutinę varžybų dieną — ji buvo priversta nusileisti nebaigusi maršruto. R. Garmutė šiose varžybose pagerino du Tarybų Lietuvos rekordus: 100 km (79.02 km val) ir 300 km (89.1 km val) skridimuose trikampiu.

Vyrų varžybose standartinės klasės sklandytuvu nugalėjo pasaulio sklandymo čempionato prizininkas lenkas F. Kempka, o laisvos klasės sklandytuvu — Čekoslovakijos sportininkas F. Mataušekas.

Nors varžybų metu nuolat keitėsi lyderiai, o atskirose rungtyse prizines vietas užėmė mūsų šalies atstovai (skrendant antrą pratimą 281 km trikampiu standartinės klasės sklandytuvu nugalėjo J. Kuznecovas, o antrą vietą užėmė J. Rudenskis), bendroje komandinėje įskaitoje varžybas laimėjo Čekoslovakijos sklandytojai. Toliau seka Vengrijos, VDR, TSRS komandos.

A. SKRAJUNAS

TSRS ČEMPIONATUOSE

Liepos 23 d. Kauno aviacijos sporto klubo bazėje iškilmingai buvo atidarytas TSRS moterų sklandymo čempionatas. Jame dalyvavo 12 pajėgiausių šalies sklandytojų iš Maskvos, RTFSR, Ukrainos, Moldavijos, Baltarusijos, Kazachijos, Latvijos, Estijos ir Lietuvos. Šalies absoliučia čempione tapo kaunietė inžinierė Regina Garmutė.



Tuo pat metu Oriole šalies čempionato sklandymo varžybose rungtyniavo vyrai. Jose startavo ir du mūsų respublikos sportininkai: kauniečiai L. Supins ir V. Šliumba.



Tuo metu, kai Kaune ir Oriole rungtyniavo sklandytojai, Vilniuje vyko TSRS SDAALR parašiutininkų pirmenybės. Čempiono vardą iškovojo G. Surabka (Ukraina). Iš mūsų respublikos atstovų geriausiai pasirodė vilnietis A. Gruzdis, užėmęs 24 vietą. Moterų varžybas laimėjo I. Amilejeva (RTFSR). Sėkmingiausiai iš mūsų rungtyniauvusi vilnietė Z. Kapustina užėmė 23 vietą.

Komandomis nugalėjo Rusijos Federacijos pirmoji rinktinė. Lietuvos komanda užėmė šeštą vietą.

TIKSLOS SUOLIAI

Estijos mieste Kockla Jarveje liepos antrojoje pusėje vy-

kusiose Pabaltijo parašiutininkų varžybose sėkmingai rungtyniavo mūsų respublikos sportininkai. Vilnietė Z. Litvinova užėmė pirmąją vietą bendroje įskaitoje, o antrame pratime (nusileidimas iš 100 m tiksliai į centrą) visas prizines vietas užėmė vilnietės: Z. Litvinova, Z. Kapustina ir T. Jachneva. Beje, antrame pratime iš vyrų geriausiai pasirodė taip pat Vilniaus parašiutininkas V. Gazetovas. Bendroje įskaitoje (buvo rungtyniaujama trijuose pratimuose) vyrų tarpe nugalėjo leningradietis E. Matorinas.

Varžybose rungtyniavo 68 sportininkai iš Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Leningrado.

LĖKTUVAIS IR SKLANDYTUVAIS

Vilniaus aukštojo pilotų varžybose dalyvavo 14 lakūnų, kurie skraidė sportiniais lėktuvais Z-326 ir JAK-18. Jie atliko tris pratimus. Sostinės čempionu tapo C. Blaževičius, skridęs lėktuvu Z-326.



Kauno miesto aukštojo piloto varžybų dalyviai skraidė sportiniais lėktuvais Z-326. Geriausių rezultatų pasiekė ir miesto čempionu tapo sporto meistras A. Unikauskas.

● Kauno miesto spartakia-dos sklandymo varžybose dalyvavo 26 sportininkai, atstovavę šešioms komandoms. Pirmąsias vietas užėmė V. Sabekis ir „Pramprojekto“ komanda.



PILOTAŽINIAIS IR GREIČIO MODELIAIS

Birželio 26—30 d. Kaune rungtyniavo geriausi respublikos aviamodeliuotojai kordininkai — vyko komandinės asmeninės respublikos pirmenybės ir Lietuvos TSR VI spartakiados pirmo etapo varžybos.

Pirmieji jėgas išbandė pilotazinininkai. Vėl buvo nepralenkiamas daugkartinis respublikos čempionas vilnietis V. Rimkaitis. Jo valdomo pilotazinio modelio skridimai įvertinti 2043 taškais. Antrą vietą užėmė S. Nugaro sąskaitoje — 1799 taškai. Trečioje vietoje liko jaunas, vis geresnių rezultatų pasiekiantis Panevėžio moksleivis V. Mačiulis.

Pilotazinių modelių varžybose malonų įspūdį paliko jauni sportininkai alytiškis R. Ramanciukas ir klaipėdietis V. Vasiliauskas. Jie į varžybas atvyko labai gerai padarytais aukštos kokybės modeliais. Tik dėl varžybinio patyrimo stokos nesugebėjo tapti prizinininkais.

Džiugino ir lėktuvų kopijų varžybų dalyviai. Stendiniam įvertinimui buvo pristatyta daug gerų modelių. Aukščiausią įvertinimą gavo vilniečio S. Nugaro JAK-18 PM lėktuvo kopija. Tačiau pirmavo visus skridimo elementus juvelyriskai atlikusi V. Rimkaitis MIG-3 lėktuvo kopija. Bendroje sumoje sportininkas surinko 1163 taškus. Alytiskio A. Saulėno lėktuvėlis PO-2 įvertintas antra vieta — 952 taškai. S. Nugaras liko trečioje vietoje — 907 taškai.

Spartakiados čempiono vardą greičio modeliais iškovojo S. Nugaras — 169,81 km val. Kaunietis S. Narbutas užėmė antrą vietą — 165,13 km val. R. Petraitis [Kaunas] liko trečias.

Lenktyninių modelių varžybose po ilgesnės pertraukos vėl startavo vilniečių pora J. Olekas — V. Sidlauskas. Jie ir tapo nugalėtojais. „Si-

dabras“ atiteko kauniečiams K. Matulevičiui — V. Morkui. Alytiškiai L. Zvaliauskas — V. Navickas užėmė trečią vietą.

Oro kautynėse nugalėjo kauniečiai R. Kniepa — G. Kašuba. Toliau seka dvi vilniečių poros — A. Usevičius — G. Močka ir V. Ramelis — A. Narkevičius.

Komandinėse varžybose geriausiai pasirodė Vilniaus sportininkai. Jų sąskaitoje 4711 taškų. Kauniečiai surinko 3035 taškus, panevėžiečiai — 1319.

Rajonų tarpe stipriausi buvo alytiškiai. Jie surinko 1505 taškus. Kitas dvi prizines vietas užėmė Joniškio ir Jurbarko rajonų ekipos.

LAIMI VILNIEČIAI

Liepos 9 d. Biržuose baigėsi respublikos aviamodelizmo pirmenybės laisvo skridimo modeliais ir Lietuvos TSR VI spartakiados finalinės aviamodelizmo varžybos.

Respublikos pirmenybėse nugalėjo vilniečiai [2895 tšk.]. Antrą vietą užėmė Kauno rajonas [2443 tšk.], trečią — Panevėžys [2128 tšk.].

Spartakiados finalinės aviamodelizmo varžybas laimėjo Vilniaus mažosios aviacijos mėgėjai. Jie surinko 62 tšk. ir gerokai pralenkė Kauno ekipą, kurios sąskaitoje 30 tšk.

Antroje miestų grupėje nugalėjo Panevėžys [18 tšk.]. Klaipėdos komanda surinko 4 taškus ir liko antroje vietoje. Šiaulių aviamodeliuotojai tepelnė 1 tašką.

Rajonų grupėje geriausiai pasirodė Kauno rajono sportininkai [14 tšk.]. Antrą vietą užėmė alytiškiai [8 tšk.], o trečią — Joniškio rajonas [7 tšk.].

Varžybų staigmena buvo jauno panevėžiečio Remigijaus Zivelo iškovotas aukso medalis sklandytuvų modeliais. Jis pralenkė eilę prityrusių sportininkų ir surinko 1087 taškus. „Sidabras“ atiteko vilniečiui J. Zemoitui [1079 tšk.]. Dar vienas panevėžietis R. Paužulis užėmė trečią vietą [1008 tšk.].

Lėktuvų modelių su gumos varikliais varžybose po trijų turų pirmavo vilnietis N. Zvegincevas. Sekančiuose turuose jį pralenkė garliavietis G. Bartkevičius [1113 tšk.], kuris ir tapo čempionu. Vilniečio sąskaitoje 1067 tšk. Kaunietis V. Abramavičius [1055 tšk.] gavo bronzos medalį.

Didelis jėgų persigrupavimas įvyko varžybose taime-

riniais lėktuvų modeliais. Iš šioje modelių klasėje startavusių favoritų tarpo tiksliai vienam garliavietui A. Sakalauskui pavyko pasiekti geriausių rezultatų. Jis ir tapo čempionu. Antrą vietą užėmė, po vienuolikos metų pertraukos vėl grįžęs į aviamodelizmą, biržietis A. Kuginys. Trečia vieta atiteko H. Andžijevskui [Vilnius].

Malonu pažymėti labai gerą varžybų organizaciją. Prie to daug prisidėjo Biržų aviacijos techninio sporto klubo viršininkas V. Juodgudis ir klubo kolektyvas.

A. PRANSKĖTIS

25-osios VARŽYBOS

Birželio vidurys. Prienai. Čia, prie mėlono Nemuno vingio susirinko jaunieji lakūnai į XXV moksleivių aviamodeliuotojų varžybas. Susirinko 25 komandos, daugiau kaip 150 dalyvių. Saulėje sužvilgo dūdų varis, susijaudinę Radviliškio moksleiviai pamažu kėlė respublikinių varžybų vėliavą...

Varžybos, kurioms vadovavo vyriausiasis teisėjas vilnie-

jaunųjų technikų stoties perėinamąjį prizą.

Panevėžio miesto antrai komandai, vadovaujamai R. Paužulio, pripažinta antroji vieta, įteiktas LTSR Švietimo ministerijos antrojo laipsnio diplomas.

Ketvirtoji vieta atiteko Radviliškio rajono aviamodeliuotojams [komandos vadovas V. Karmonas]. Radviliškietis, kaip žinome, garsėjo savo raketomis. Pasirodo, neblogai skraido ir jų lėktuvų modeliai. Komandos narys H. Daubaras su savo pagamintu A-1 klasės modeliu iškopė į antrąją vietą.

Bene sunkiausiai kilo taimeriniai modeliai, labai mažą demonstruotą laisvos kūrybos modelių. Vilniečių radijo valdomas modelis labai meistriškai nardė ir vartėsi Prienų padangėje, tik gaila, ar dėl techninio valdymo aparatūros sutrikimo, ar dėl modeliuotojo neapdairumo, skrydis baigėsi nesėkme.

Varžybos baigėsi. Kauno rajono moksleiviai nuleido varžybų vėliavą.

V. VAINAUSKAS



Tilimo skrydžio padangėse.

A. SAULIO nuot.

ties A. Kalganovas, vyko sklandžiai, buvo įdomios.

Respublikos nusipelnęs treneris A. Pranskėtis, buvęs eilę metų respublikinių moksleivių varžybų vyriausiuoju teisėju, šį kartą nusprendė vadovauti komandai. Ir ką gi! Trečioji Vilniaus miesto ekipa iškovojo trečiąją vietą ir buvo apdovanota Lietuvos TSR Švietimo ministerijos trečiojo laipsnio diplomu, o šios komandos narys R. Jarmolavičius su savo pagamintu F-1-A klasės sklandytuvu modeliu laimėjo pirmąją vietą.

O kas gi pirmieji komandinėje įskaitoje! Tai Kauno rajono A. Sakalausko vadovaujami aviamodeliuotojai. Išdidžieji jie nusinėšė nuo vyriausiojo teisėjo stalo Centrinės

A. BUKAUSKUI — BRONZOS MEDALIS

Pirmosiose TSRS jaunių aviamodelizmo pirmenybėse Novokubysvėske sėkmingai rungtyniavo mūsų respublikos jaunieji mažosios aviacijos entuziastai. Vilnietis A. Bukauskas varžybose taimeriniais lėktuvų modeliais iškovojo trečią vietą ir buvo apdovanotas bronzos medaliu. Bendroje komandinėje įskaitoje Lietuvos aviamodeliuotojai užėmė ketvirtą vietą, pralaidę į priekį Ukrainos (pirma vieta), RTFSR ir Armėnijos ekipas.



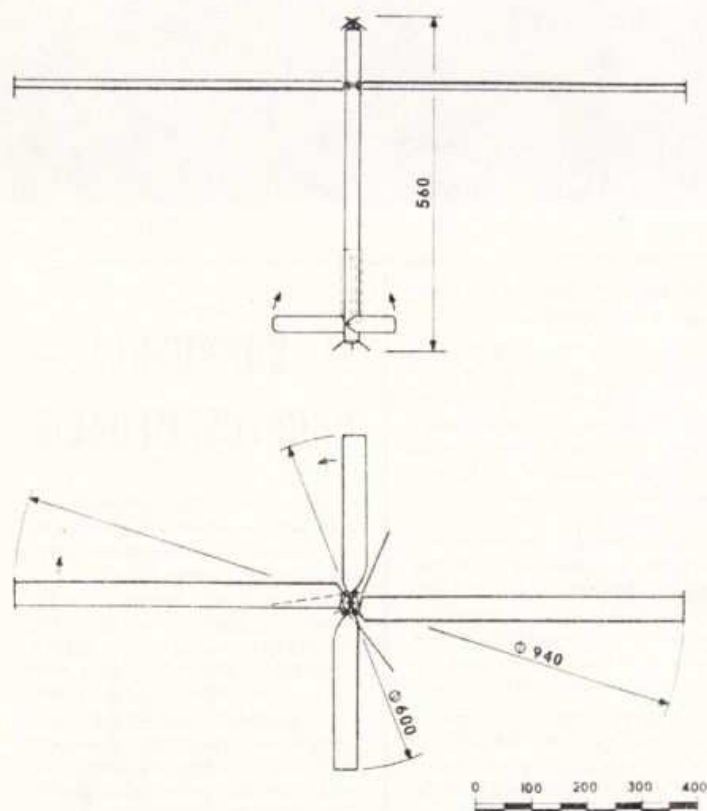
SRAIGTASPARNIO MODELIS „MANAITAI-2“

PASAKOJA AVIAMODELIZMO PASAULIO RE-
KORDININKAS P. MOTIEKAITIS

Sraigtespurnio modelis su gumos varikliu (žr. 1 brėž.) „Manaitai-2“ turi du virš vienas kito į priėjusias puses besisukancius rotorius. Viršutinis rotorius yra 600 mm skersmens, jo mentės — plono profilio. Apatinis rotorius — 940 mm skersmens, storo profilio prie stebulės — plonėjančio į mentės galą. Gauti skridimo metu geriniam pastovumui apatinio rotoriaus mentių galuose uždėti kiliai.

Liemens apatnējie daļiņe
yra: stabilizējošās plāk-
steles, kurās modelis kļūst
īssiskaidzīgs, o leidzīgs —
sus glaudzīgs (zr. 2 u 3 nuotr.).

Virsulinius rotarijus mentes daromos iš vidutinio kietumo balzės. Menčių profilis plaušas, gerokai išgaubtas (žr. 4 brėž.). Menčių koteliai paderyti iš drebulės. Rotarijus mentes sukistas į stebulę. Stebulė pagaminta iš duruliumiško vamzdelio. Jo išorinis skersmuo – 6,5 mm o vidaus



1 BREŽ. Sraigtasparnis modelis „Manaitai-2“

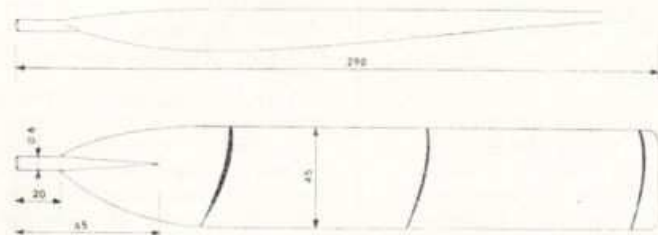


2. NUDIR šviesiapuris faktorius mencių ir stabilizuojančių plėkštelių padėtys

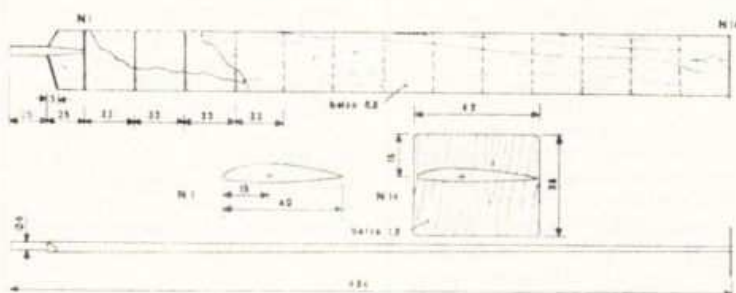


torius mencia stablizuojantį polistilį padėtys
autorotacijos metu.

nis — 6 mm, Reikalui esant, galima keisti rotorius menčių atakos kampas. Rotorius menčių stebule velenas, at-
raminis, quolis sumontuoti kartu su viršutine liemens gal-
vute o velenas padarytas iš



4 BREZ: Viršutinio rotoriaus mentė



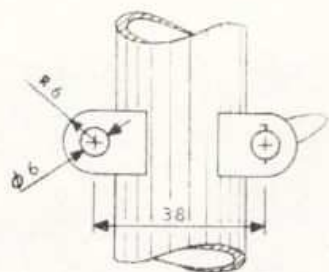
5. BRZ: Avaliação rotacionalmente

1,8 mm pieno violos. Atror-
minis duobus — rutulinis.

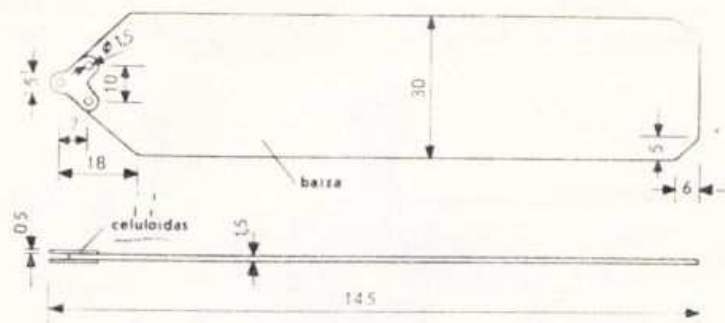
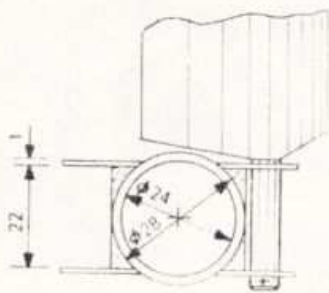
Apatinio rotohaus menčių konstrukcija — levalinė (žr. 5 brėž.). Nervūros pagaminto iš balzos, Mentės — be lonzeronų dengtos 0,8 mm storio balzos plokštele. Jų koteliai padaryti iš drėbulės. Menčių galuose priklijuoti 1,6 mm storio balzos kiliai.

Liemuo — apvalus, 28 mm skersmens, pagamintas iš vidutinio kietumo balzos. Siendelių storis — 2 mm. Apatinio rotatoriaus menčių privirtinimui prie liemens prikljuotos 1 mm storio celiuliozido auselės (žr. 6 brėž.). Mentes auselės sukinejasi. Sraigtašparniui kylant, menčių atakos kampas būna didesnis (jis nustatomas prieš leidžiant modelį). Varkliu išsiskius, mentės automatiškai persitatomos į mažą atakos kampą, tinkantį autorotacijai. Apatinėje liemens dalyje yra trys stabilizuojančios plokštelės, pagamintos iš 1,5 mm storio balzos (7 brėž.). Jos tvirtinamos prie liemens trimis prikljuotais 1,5 mm skersmens bambuko piršteliais. Ant jų užmaunamos plokštelės. Plokštelėse yra auselės, per kurias perverta gumos juostelės. Pereinant sraigtašparniui, autorotacija gumos juostelės plokštelės pasuka 90° kampui ir prilaudožia prie liemens.

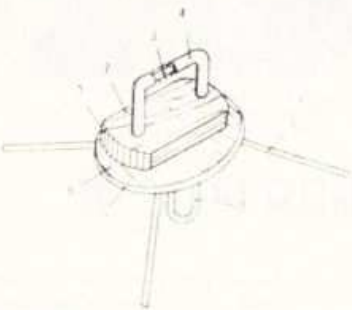
Gumos variālis — 96 mm skerspūvī ir 500 mm (lgi). surinktas ir 32, 1x3 mm skerspūvī Pirelli gumos juosteliņ. Liemens apaļojo gumos variālis uzkabināms uz aselē.



6 BREZ. Apatinio rotoriaus menčių tvirtinimo mazgas.



7 BREZ. Sraigto tvirtinti plokštelė.



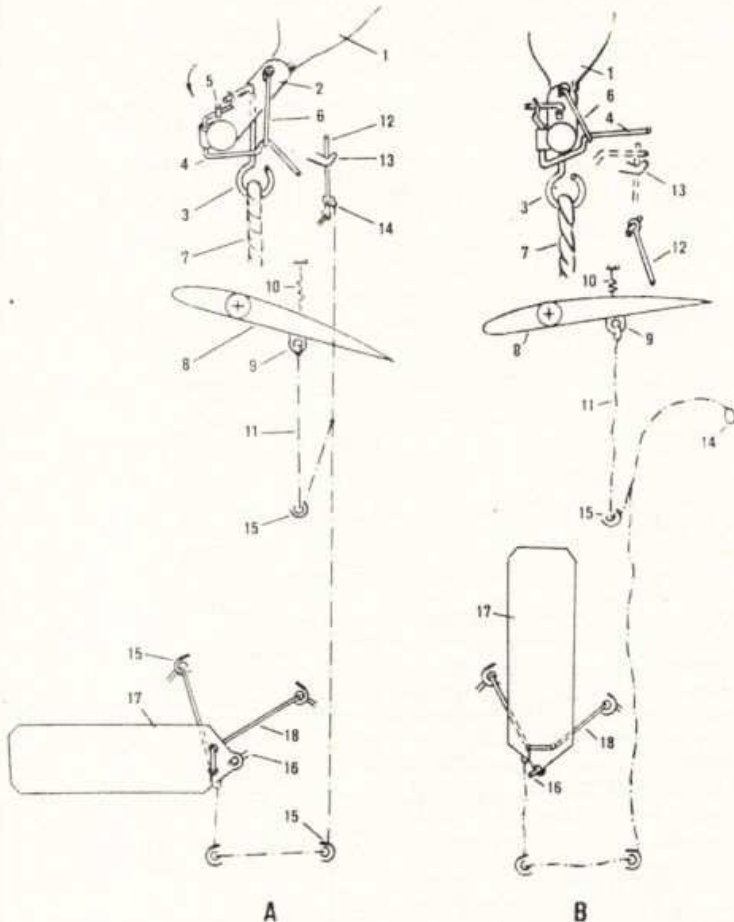
8 BREZ. Apatinis gumos variklio užkabimo įrenginys su kamščiu. 1. Balzų tarpinė, 2. Plokštelė-klijuotė (1 mm), 3. Asa gumos varikliui užkabinti, 4. Polichlorvinilinis vamzdelis, 5. Vaziuklės atrama-kole, 6. Ašelė varikliui prisukti, 7. Balzė plokštelė, 8. Diskas-klijuotė (1 mm).

(8 brež.). Įtvirtintos kamštyje. Apatinio rotoriaus menčių atakos kampų keitimo ir stabilizuojančių plokštelių valdymo mechanizmas veikia kartu. Šis mechanizmas susideda iš užrakto, troselių, ašelių ir gumos juostelės (9 brež.). Užraktas valdomas viršutinio rotoriaus stebuleje įrengta svirtelė. Užrakto svirtelė (12) pagaminta iš 0,5 mm, o svirtelė (4) — iš 1 mm plieno vielos. Valdymo troseliais (11) panaudotas 0,5 mm žvejų valas. Troseliais perverti ašelės (15) pagamintos iš 0,5 mm storio celuloido.

Visa valdymo sistema veikia taip: prieš užvedant gumos variklį, valdymo troselių kilpą (14) užmaunama ant užrakto svirtelės (12). Svirtis atlenkiama, o jos galas užkabina už kabliuko (13). Užvedant kilpą (14) įtempiamas

svirtį (4) ir ją pasuka, kol ši atsiremia į pirštą (5). Tuo tarpu antrasis svirties galas nutolsta nuo veleno (3) taip, kad, praeidamas pro užrakto svirtį (12), jos neličia. Gumos varikliui baigiant išsisukti, užlenkto veleno galas mažiau slėgia svirtį (4), ir gumos juostelė (6) pritraukia antrąjį šios svirties galą arčiau veleno taip, kad ši, praeidama pro užrakto svirtį (12), ją nustumia nuo kabliuko (13). Svirtelė (12) atsilenkia ir kil-

pa (14) nuslysta. Troseliai (11) atsipalaiduoja. Spyruoklės (10) pasuka apatinio rotoriaus mentes į autorotacijos kampą. Gumos juostelė (18) priglaudžia stabilizuojančias plokšteles prie liemens. Sraigtasparnis pereiną į autorotaciją ir palengva leidžiasi žemyn. Esant terminems srovėms, sraigtasparnis gali skrieti. Su šiuo sraigtasparniu buvo atlikta daug sėkmingų skridimų. Paruoštas skridimui modelis sveria 110 g.



9 BREZ. Apatinio rotoriaus menčių ir stabilizuojančių plokštelių valdymo schema. Padėty: A — starto metu, B — autorotacijos metu. 1. Viršutinio rotoriaus mentė, 2. Rotoriaus stebulė, 3. Viršutinio rotoriaus velenas, 4. Veleno užrakto svirtis, 5. Pirštis (atrama), 6. Gumos juostelė, 7. Gumos variklis, 8. Apatinio rotoriaus mentė, 9. Ašelė, 10. Spyruoklė arba gumos juostelė, 11. Valdymo troselis, 12. Užrakto svirtis, 13. Kabliukas, 14. Valdymo troselio kilpa, 15. Troselio kreipiamoji ašelė, 16. Stabilizuojančios plokštelės tvirtinimo pirštas-ašelė, 17. Stabilizuojanti plokštelė, 18. Stabilizuojančių plokštelių gumos juostelė.

Šis sportinis pilotажinis lėktuvas buvo demonstruojamas TSRS Liaudies ūkio pasiekimų parodoje Maskvoje. Jį pastatė Maskvos aviacijos instituto studentai. Lėktuvas išvyso 400 km val greitį jo variklio galingumas — 360 A)

V. SOZINOVO nuotr.



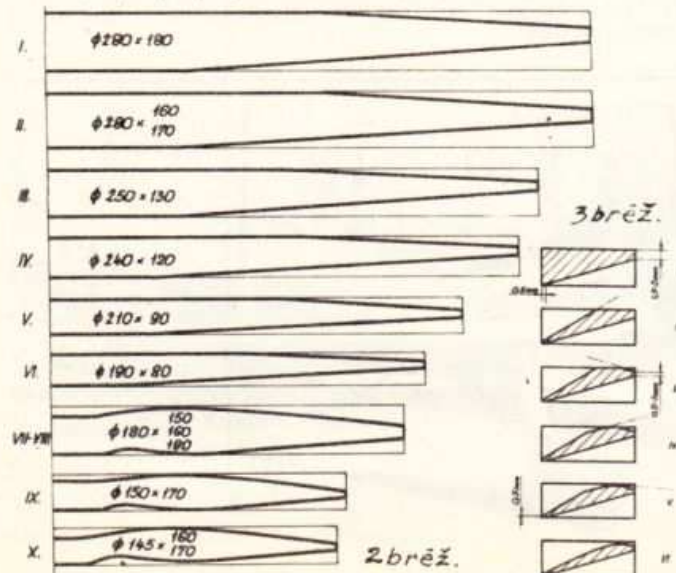
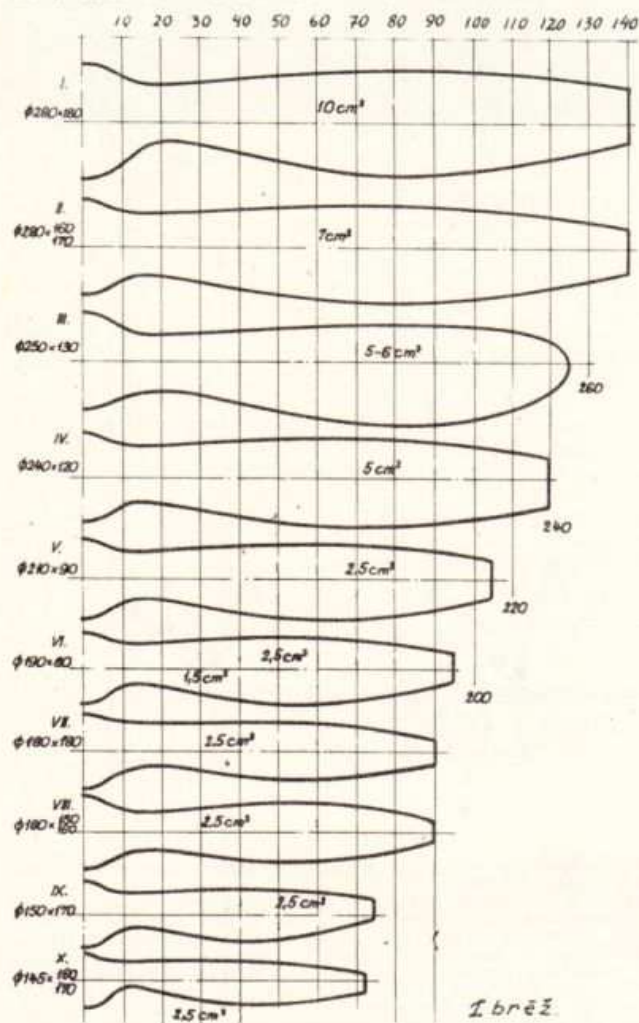
PROPELERIŲ ŠABLONAI

Zinomas vengrų aviamodeliuotojas A. Mecneris rekomenduoja eile propelerių įvairiems modeliams. 1 brėžinyje duoti propelerių šablonai, žiūrint iš viršaus, 2 brėžinyje — šoniniai menčių šablonai.

Pirmasis propeleris skirtas radijo valdomiems pilotaziniams modeliams su 10 cm kaitinimo varikliams. Antras propeleris skirtas tokiems pat modeliams su 7 cm kaitinimo varikliams. Trečias propeleris tinka 5–6 cm kaitinimo varikliams, naudojamiems kordiniams pilotaziniams modeliams, o ketvirtas propeleris — 5 cm kaitinimo

varikliams (kordiniai pilotaziniai modeliai). Penktas skirtas 2,5 cm kompresiniams varikliams (taineriniams lėktuvų modeliai). Šeštą propelerį galima panaudoti 2,5 cm kaitinimo arba 1,5 cm kompresiniams varikliams (taineriniams lėktuvų modeliams). Septintas ir aštuntas propeleriai skirti lenktyninių modelių 2,5 cm kompresiniams varikliams, devintas ir dešimtas — greičio kordinių modelių 2,5 cm kaitinimo varikliams.

3 brėžinyje parodytos šešios propelerio mentės profilavimo stadijos.



Klubo viršininkas G. Šarovas (viduryje) aptaria skraidymo dienos rezultatus

AUTORIAUS nuotr.

Geriausi Estijos sklandytojai E. Lan (kairėje) ir I. Linkas



AS DRAUGUS, SU KURIAIS LENKTYNAUJAMA

SKLANDYMO MEISTRŲ KALVĖ

Estijoje gausu sklandymo entuziastų. Jie daugiausia susibūrę į Tartu ir Talino aviacijos sporto klubus. Čia ugdoma ne tik čempionų pamaina, bet ir tobulina savo meistriškumą respublikos rinktinės nariai. Pagrindinis klubų uždavinys — gerai pasiruošti TSRS Tautų VI spartakiados finaliniams startams.

Vasaraviduryje apsilankiau Talino sklandymo bazėje netoli Ridalio. Ją neatsitiktinai sportininkai vadina Estijos sklandytojų treniruotėlių ir meistriškumo mokykla. Visų mėgiamas čia instruktorius T. Unas, vienas seniausių Estijos sklandytojų, R. Aru, respublikos čempionas, o jaunieji sklandytojai savo žvilgsnius kreipia į asus — daugkartinę šalies čempionę E. Lan ir dešimties Estijos sklandymo rekordų autorių I. Linką. Beje, E. Lan priklauso visi dvylika Estijos moterų sklandymo rekordų.

Jeigu palygintume Estijos ir mūsų respublikos aviacijos sporto klubų veiklą, rastume nemažą savių bruožų. Estijoje mažiau užsiiminėjantių sklandymu, mažiau klubų. Bet savo pasiekimais Estijos sklandytojai šalies pirmenybėse ne kartą yra pralenkę mūsų. Jų klubuose, kaip pažymėjo Talino aviacijos sporto klubo viršininkas G. Šarovas, visi sportininkai treniruotėse dirba labai stropiai, išnaudoja kiekvieną gerą dieną maršrutiniams skridimams. Klube šiuo metu skraido daugiau kaip 30 sportininkų, iš kurių šeši yra sporto meistrai, du tarptautinės klasės sporto meistrai. Iš jaunųjų šiais metais numatoma paruošti 10 antro ir 5 pirmo sportinio atskyrio sklandytojus.

Entuziazmo, kuris jaučiamas Talino aviacijos sporto klubo darbe, galima pavydėti.

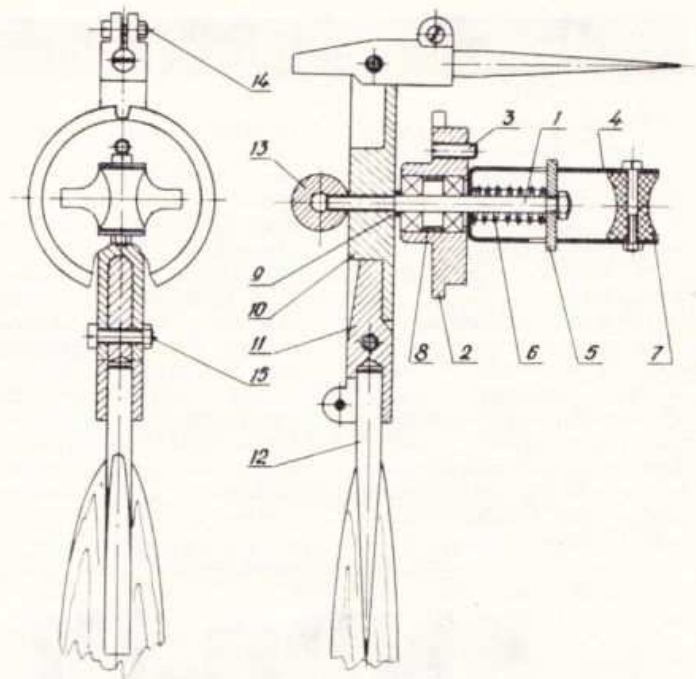
A. JANKUS

MODELIO SU GUMOS VARIKLIU PROPELERIO DETALĖS

1 — pagrindinis velenas, kurio skersmuo 2,5–3 mm, parenkamas pagal naudojamus rutulinius guolius, gaminamas iš plieno vielos, iš abiejų galų užsriegiant atitinkamo skersmens sriegį; 2 — įvorė, gaminama iš aliuminio lydinio, vidinė kiaušinė išstiekinant pagal rutulinių guolių išorinį skersmenį, o išorinis skersmuo — pagal modelio liemens priekio matmenis; įvorėje gręžiama 2,5 mm skersmens kiaušinė ir įsriegiamas M3 sriegis; 3 — varžtas M3, skirtas reikiamai propelerio menčių padėčiai nustatyti; 4 — detalė, gaminama iš 1 mm lakštinio plieno ir šonuose turi du plyšius; 5 — detalė, gaminama iš 2 mm storio plieno, centre turi srieginę kiaušinė ir savo galais laisvai įeina į 4 detalės plyšius; 6 — spyruoklė, gaminama iš plieno vielos arba parenkama gatava, atsi-

žvelgiant į veleno skersmenį ir gumos variklio galinumą; 7 — ritė, gali būti gaminama iš tekstolito ar aliuminio, o kad nezaletų gumos siūlę, turi turėti poliruotą paviršių; 8 — įvorė, gaminama iš aliuminio, laisvai įeina į detalės 2 vidinę kiaušinė, o jos sienelės storis neturi viršyti rutulinio guolio išorinio žiedo storio; 9 — atitinkamai parinkta poveržlė; 10, 11, 12 — detalės, gaminamos iš aliuminio lydinio; 13 — žiedas, gaminamas iš plieno, turi cilindrinę centrinę kiaušinė ir šoninę srieginę, sutampantią su veleno sriegiu; 14, 15 — atitinkamai M2, M3 varžtai ir veržlės.

Detalių, kurios jungiasi su velenu srieginiais sujungimais, prieš galutinai užveržiant, sriegius rekomenduojama sutepti epoksidinės dervos klajais.



LIETUVIŠKOS LĖKTUVŲ KONSTRUKCIJOS

M-1

1937–1938 mokslo metais Kauno Aukštesniosios technikos mokyklos aviacijos būrelis išleido nuotraukų albumą „Sparnuota Lietuva“. Išplatinus leidinio tiražą, būrelis gavo 500 litų pajamų. Buvo sumanyta pastatyti sportinį lėktuvą. Lietuvos aeroklūbas pažadėjo duoti variklį ir bordinius prietaisus. 1938 m. aparatą projektuoti ėmėsi technikos mokyklos geležinkelio mechanikų klasės mokinys, sklandytojas ir civilinis lakūnas Vytautas Mačiulaitis (1940 m. jis baigė šios klasės pirmąją laidą).

Netrukus Aukštesniosios technikos mokyklos patalpose aviacijos būrelio nariai pradėjo lėktuvo statybą.

M-1 buvo dvivietis, medinės konstrukcijos sportinis mokomasis, žemasparnis monoplanas. Trapecijos formos vieno lonžerono sparnai dengti klijuote ir drobe (profilis NACA 23, 012). Liemuo keturkampio skersmens, dengtas klijuote. Kabinos atviro, tandem tipo, su organinio stiklo apsauginiais skydeliais. Važiuklė neįtraukiama, iš metalo vamzdžių, dviejų ratų, su gumos amortizatoriais.

Uodegos dalyje nedidelis ratukas. Propeleris medinis, dviejų menčių.

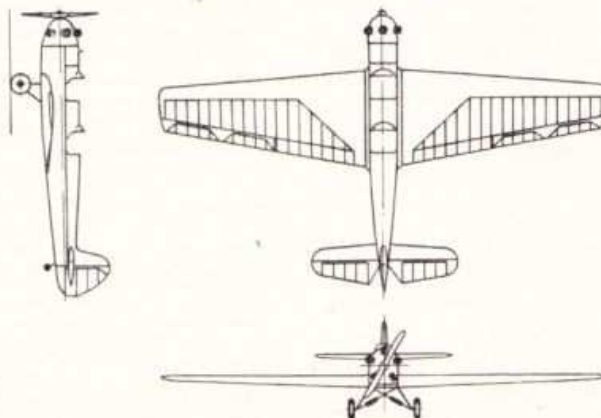
Iki 1939 m. pavasario aviacijos būrelio nariai padarė liemenį, vairo ir kai kurias sparnų dalis. 1939–1940 mokslo metais M-1 statyba buvo tęsiama toliau, o pavasarį buvo užbaigti visi medžio darbai ir dalis metalo apkaustų. Sekančiais mokslo metais buvo numatyta galutinai užbaigti lėktuvą, pagaminti variklio rėmus ir gaubtą, benzino baką, važiuklę, aptraukti sparnus drobe, o liemenį — klijuote, nudažyti, sumontuoti bordinius prietaisus.

Tačiau M-1 nebuvo lemta pakilti į orą. Prasidėjus karui, statybos darbai nutrūko. Vėliau lėktuvo dalys buvo panaudotos, remontuojant mokomuosius sklandytuvus.

Techniniai duomenys

Sparnų ilgis	10,0 m
Lėktuvo ilgis	6,5 m
Sparnų plotas	15,0 m²
Skridimo svoris	iki 500 kg
Variklio pavadinimas	Walter NZ 60
Variklio galios	75,60 Aį
Cilindrų skaičius	5
Didžiausias greitis	140 km val
Mažiausias greitis	65 km val

Vyt. JURKSTAS



TRETI IŠ SEPTYNIOLIKOS

Baucenė [VDR] liepos mėnesį vyko Vokietijos Demokratinės Respublikos atviro jaunųjų sklandymo pirmenybės. Jose dalyvavo TSRS, Čekoslovakijos, Rumunijos, dvilyka VDR ir dvi Lenkijos komandos. Mūsų šalies komandą sudarė vilnietis V. Mikalauskas ir kaunietis V. Sabecas [treneris A. Arbačiauskas].

Varžybose dėl blogų oro sąlygų buvo atliktas tik vienas pratimas — skridimas 104,5 km keturkampiu, apskriejant jį du kartus. Nugalėjo VDR sklandytojas iš Halės miesto Z. Gutenmorgenas. V. Mikalauskas užėmė ketvirtą, o V. Sabecas — dešimtą vietą. Komandomis iš septyniolikos ekipų geriausiai pasirodė Lenkijos pirmoji jaunių rinktinė. Antroje vietoje Čekoslovakijos komanda, o trečią prizinę vietą užėmė Tarybų Lietuvos sklandytojai.

PASAULIO REKORDAS

Planenskoje (Krymo sritis) vykusiose aviamodelizmo varžybose tarptautinės klasės sporto meistras iš Kazanės L. Aldošinas pasiekė naują pasaulio rekordą. Jo radijo valdomas sklandytuvas modelis uždaro maršrutu nuskrido 503 km. Tai 45 km geriau už oficialų pasaulio rekordą, priklausiusį amerikiečiui A. Smitui.

Aviacijos metraštį sklaidant

Prieš keturiasdešimt metų 1934 m. birželio 22 d. rytą iš Kauno aerodromo startavo lėktuvas ANBO-IV. Jo degalų ir tepalų bakai buvo pilnutėliai. Lėktuvas išsiruosė ilgai kelionei. Pilotas Jono Mikėno planšetėje rūpestingai sulankstytame žemėlapyje stora linija buvo nubrėžtas maršrutas: Kaunas—Vievis—Zarasai—Biržai—Palanga—Vilkaviškis—Alytus—Vievis—Kaunas. Šio skridimo aplink Lietuvą metu, kuris turėjo trukti septynetą valandų, pilotui buvo įsakytą prie Palangos trisdešimt kilometrų įskristi į Balti-

anksčiau Atlanto vandenyną perskrido S. Darius ir S. Girėnas, bet ir naujoji dešimties tūkstančių kilometrų kelionė buvo tais laikais gana impozantiška.

Pagrindinis kelionės paruošimo krūvis teko J. Mikėnui. Jis sudarė detalų maršrutą, paruošė duomenis apie numatytus aplankyti bei atsarginio tūpimo aerodromus [beje, pastaraisiais taip ir neteko pasinaudoti], navigacines lenteles, suregulavo lėktuvų kompasus. Buvo nustatyti optimaliausi lėktuvų kelionės greičiai, iš anksto numatyta,

nalas [pirmasis — pilotas, antrasis — navigatorius]: A. Gustaitis — J. Namikas, K. Liorentas — R. Marcinkus, J. Mikėnas — A. Rimkevičius.

1934 m. birželio 23 d. trijų ANBO-IV grandis atliko bandomąjį dviejų valandų skridimą, o po dviejų dienų startavo į didžiąją kelionę.

Skridimas aplink Europą vyko tokia tvarka [data, maršrutas, atstumas]:

- VI.25 Kaunas — Stokholmas — 715 km
- VI.27 Stokholmas — Kopenhaga — 560 km
- VI.27 Kopenhaga — Amsterdamas — 702 km
- VI.28 Amsterdamas — Briuselis — 176 km
- VI.29 Briuselis — Londonas — 322 km
- VII.3 Londonas — Paryžius — 560 km
- VII.6 Paryžius — Marselis — 665 km
- VII.6. Marselis — Roma — 710 km
- VII.11 Roma — Udinė — 540 km
- VII.11 Udinė — Viena — 334 km
- VII.11 Viena — Praha — 252 km
- VII.13 Praha — Budapeštas — 446 km
- VII.14 Budapeštas — Bukareštas — 684 km
- VII.14 Bukareštas — Kijevas — 790 km
- VII.16 Kijevas — Maskva — 780 km
- VII.19 Maskva — Velikije Lukai — 460 km
- VII.19 Velikije Lukai — Kaunas — 445 km

Kelionė lakūnams suteikė ne tik emocinių pergyvenimų, nes teko skristi ir virš lygumų reljeto, ir nugalėti kalnų keteras [2300 km], perskristi Baltijos, Šiaurės jūras, skristi virš Viduržemio jūros [jų kelias sudarė 1200 km]. Tai kėlė tam tikrus sudėtingus pilotavimo ir navigacinius reikalavimus. Lėktuvų įgulos iš arčiau susipažino su Europos šalių aviacija, jos pramone, Anglijoje, Italijoje stebėjo aviacijos šventes. Kartu pasitaikė proga pademonstruoti ir tas

retas ANBO-IV skridimo ypatybės, kuriomis šis lėktuvas tuo metu pirmavo prieš užsieninės konstrukcijos to paties tipo skridimo mašinas. Pavyzdžiui, išskrendant iš Udinės į Vieną, lietuvius lakūnas ore palydėjo Italijos karo aviacijos pajėgų eskadrilė, bet ANBO-IV į orą pakilo tokiu staigiu kampu, kad italų naikintuvai FIAT CR 20 netrukus pasiliko apačioje maždaug už 500 metrų.

Ypač nuosirdžiai lakūnai buvo sutikti Tarybų šalyje. Kijeve juos iškilmingai priėmė tarybiniai lakūnai, Ukrainos karinės apygardos Karinių oro pajėgų, Užsienio reikalų liaudies komisariato atstovai. Čia dalyvavo ir latvių kilmės apygardos aviacijos vadas karo lakūnas F. Ingaunis, jaunystės metais gyvenęs Lietuvoje. Labai šiltai svečius priėmė Maskvos atstovai, kurių tarpe buvo TSRS Karinių oro pajėgų viršininkas latvis J. Alksnis. Sėkmingo ANBO-IV trejunks skridimo garbei buvo surengtas iškilmingas priėmimas. Lietuviai lakūnai buvo pakviesti į tarybinės aviacijos šventę Tušino aerodrome, senajame Chodinkos aerodrome jiems buvo pademonstruotas didžiausias pasaulyje lėktuvas „Maksimas Gorkis“. Trejetą dienų paviešėjo Maskvoje, svečiai buvo nuosirdžiai išlydėti į Kauną. Šioje kelionės atkarpoje dar buvo nusileista Velikije Lukuose. Papildę degalų atsargą, ANBO-IV tą patį liepos 19 d. sėkmingai nusileido Kaune.

Oro kelionė truko dvidešimt keturias dienas, tačiau lėktuvai ore išbuvo tik 40 valandų ir per tą laiką nuskrudė atstumą, lygų ketvirtadaliui Žemės rutulio skersmens. Vėliau, nagrinėjant skridimo rezultatus, buvo nustatyta, kad visos kelionės atkarpos buvo įveiktos tiksliai pagal numatytą grafiką. Jokių žymesnių lėktuvų ir variklių gedimų taip pat nebuvo, o pilotai ir navigatoriai pademonstravo didžiulį lėktuvų valdymo meistriškumą. Šis skridimas susilaukė nepaprastai palankių atsiliepimų Europos šalių aviacinėje spaudoje.

Vyt. JURONIS

SU ANBO-IV APLINK EUROPA

jos jūrą. Valdomas įgudusio lakūno J. Mikėno, lėktuvas tiksliai pagal numatytą grafiką paeiliui įveikė visas kelionės atkarpas ir po pietų vel pasirodė virš Kauno. Oro kelionė jau tęsėsi šešias su puse valandas. Tačiau bakuose dar teliuskavo benzinas, kurio pakako pusės valandos skridimui. Grakštus, geriausias to meto lietuviškos konstrukcijos žvalgomasis lėktuvas aplink miestą apsuko keliolika ratų. Po to sklandžiai nusileido ir, slystelėjęs žolėta aerodromo danga, sustojo. Borto laikrodis rodė: kelionei sugaištos septynios valandos, lygiai tiek, kiek buvo planuota. Ir nė vieno gedimo, nė mažiausio lūžimo.

Ši kelionė buvo paskutinis rimtas bandymo etapas prieš trijų ANBO-IV skridimą per dvyliką Europos šalių, aplenkiant fasistinę Vokietiją, kur tuo metu jau siautėjo rudmarškinų gaujos.

Nors didelio masto oro kelionės jau nebuvo naujiena [prisiminkime, kad metais

koku kampu, prisitaikant prie vėjo krypties, reikės tūpti viename ar kitame aerodrome. Tokie paruošiamieji darbai užtruko keletą mėnesių. Juos apvainikavo būsimojo skridimo aplink Europą miniatiūrinė kopija — kelionė aplink Lietuvą, skridimas virš sausumos ir virš jūros. Skirtumas buvo tas, kad šis mažasis maratonas vyko tik keletą valandų ir be tarpinių nutūpimų.

Skridimui aplink Europą buvo parinkti standartiniai serijiniai ANBO-IV egzemplioriai [bortiniai numeriai 61, 62, 63], aprūpinti angliškais S80 A1 galingumo žvaigždiniiais varikliais Bristol „Pegasus“ L2 I serija. Borto radijo sistuvų-įmtuvų lėktuvuose nebuvo. Todėl kelionės sėkmę turėjo lemti išankstinis visų trijų įgulų aeronavigacinis pasiruošimas.

Iš pradžių buvo numatyti vieni įgulų nariai. Bet dėl įvairių priežasčių jų sudėtis pasikeitė ir galutinai buvo sudarytas toks skridimo perso-

SKLANDYMAS SVETUR

Septyni Čekoslovakijos sklandytojai: Rydilas, Svarovskis, Keslas, Smolekas, Alturbanas, Divokas ir Šleicheris gavo Tarptautinės aviacijos

federacijos (FAI) auksinį „C“ piloto ženklį su trimis deimantais. Tai aukščiausias sklandytojo kvalifikacijos įvertinimas.

Zinomas Vakarų Vokietijos sklandytojas Hansas Verneris Grose — pasaulyje toliausiai (1460 km) nuskrūdes sklandytuvu. Š. m. balandžio 16

d. pasiekė naują pasaulio rekordą. Pakilęs iš VFR miesto Liubeko, jis sklandytuvu AS-W17 nuskrūdo į iš anksto pasirinktą punktą už 1280 km — Marmonto vietovę Prancūzijoje. Pilotas startavo 8 val. 51 min., nusileido 17 val. 55 min., sugaišdamas maršrute 9 val. 4 min. Ankstesnis rekordas (1051,2 km) priklausė K. Tešui (VFR).

Zymi italų sklandytoja A. Orsi (vienintelė moteris, dalyvavusi š. m. pasaulio sklandymo čempionate Austrijoje), kartu su australų pилote V. Korson sklandytuvu A-21 „Calif“ pasiekė naują Italijos rekordą. 300 km trikampio maršrutą įveikdama vidutiniškai 81,5 km val. greičiu.

SKLANDYTUVAS AN-66 C

Iš moderniausių šių dienų atviros klasės vienviečių rekordinių sklandytuvų savo konstrukciniu sprendimu išsiskiria du „supersklandytuvai“ — tai anglų „Slingsoy „Sigma“ ir šveicarų konstruktoriaus Alberto Naikomo AN-66C. Abu jie turi sparnus su išstumiamais užsparniais, esant mažiems greičiams. Jie pakeičia sparnų plotą ir profilį, tuo pačiu žymiai pagerindami visas skridimo charakteristikas. Tokie užsparniai įgalina išvystyti didelius greičius perskridimuose ir išsilaikyti silpnuose siauruose termikuose.

Yra keletas būdų sparnų plotui pakeisti. Galima panaudoti išstumiamus arba atlenkiamus užsparnius, keisti sparnų ilgį. Šis visiškai naujas sklandymo technikos tobulinimo būdas labai sunkus. Tai patyrė ir „Sigmos“ kūrėjai, vadovaujami D. Selaro. Sklandytuvus buvo išbandyti 1971 m. rugsejo viduryje. Iki eilinio pasaulio sklandymo čempionato dar buvo likę 10 mėnesių, tačiau anglų sklandytojas N. Gudhartas jame startavo ne su „Sigma“, o su anglišku „Kestrel“ variantu. Nuo to laiko apie sklandytuvą „Sigma“ nėra jokių žinių.

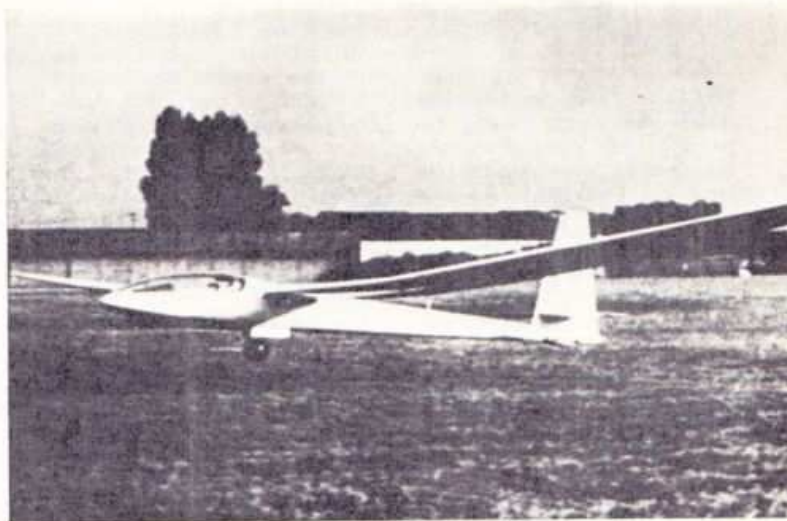
Tuo būdu AN-66C laikomas vieninteliu pasaulyje sklandytuvu su sėkmingai išspręsta sparnų geometrijos pakeitimo problema ir vienu iš nedaugelio sklandytuvų, kurio sparnų ilgis yra net 23 metrai. Žinomas šveicarų konstruktorius A. Neunkirchas parodė daug išradingumo, sukurdamas patikimą Fovler užsparnių įtraukimo-išleidimo mechanizmą. Užsparnių plotis yra 160 mm. Kartu su išstumiamais eleronais jie padidina sparnų plotą 20 %. Pasaulyje iki šiol dar nebuvo pastatyti sklandytuvai su tokio didelio (23 m) sparnų ilgiu. Skrendant juo 250 km val greičiu, nejauciami pavojingi flaterio reiškiniai. Sparnų danga — trisluoksnė kaip ir plastmasinės konstrukcijos sklandytuvuose, tik čia

„buterbrodą“ sudaro ne stiklo audinys su užpildu, bet aviacinė klijuotė ir balza (prie liemens — 1,5 mm storio beržinė klijuotė — 6 mm balzos sluoksnis — 1,5 mm klijuotė; sparnų galuose storiškai mažesni: 0,6 mm — klijuotės, 6 mm — balzos, 0,6 mm — klijuotės). Tokios konstrukcijos sparnų paviršiaus kokybė nenusileidžia plastmasinėms konstrukcijoms, taip pat išlaiko savo kreivumą, t. y. profilį daugelį metų. Analogišką konstrukciją turi ir uodegos plokštumos, taip pat užpakalinė liemens dalis, kuri yra kūgio formos vamzdis be špantų (čia klijuotės storis — 0,8 mm, o balzos — 8 mm). Priekinė liemens dalis padaryta iš stikloplastu.

Nors sklandytuvo liemuo siauras, bet kabina gana erdvi, nes valdymo svirtys ir važiuoklės įtraukimas išspręstas labai originaliai, panaudojant mažą vietos užimančius mechanizmus. Kabina uždengta organinio stiklo gaubtu. Prietaisų lentoje yra 5 prietaisai: 80 mm skersmens ir 2 prietaisai 65 mm skersmens, be to, radijo stotis. Barografas pakabintas už piloto galvos. Šalia važiuoklės šachtos numatyta vieta deguonies aparaturai ir kitiems įrengimams. Sklandytuve numatyta 120 kg svorio vandens balastas, nors prototipe jo nėra.

Užsparniai valdomi hidrauliniu būdu. Jų visiškai išstūmimui ar įtraukimui reikia atlikti 6–8 judesius siurblio rankenėle. Šiai procedūrai atlikti reikia maždaug 5 sekundžių.

Sparnai prie liemens, išorinės sparnų dalys ir stabilizatorius prijungiami šešiais varžtais. Eleronai prijungiami dar dviem sferiniais varžteliais. Visas montavimo procesas apgalvotas bet sklandytuvo surinkimo operacija vis tiek sunki jau vien dėl to, kad atskirų dalių svoriai dideli: sparnų galai sveria po 87,5 kg, o vidurinė dalis — net 125 kg.



Sklandytuvo AN-66C skridimo savybės — pastovumas, pavaldumas ir manevringumas — labai geros. Startuojant su užsparniais, sklandytuvą atitrūksta nuo žemės, jau esant 40 km val greičiui. Mažiausias skridimo greitis spiralėje su 20 pasvirimu — 60 km val, o spiralėje su 45 pasvirimu — 80 km val. Esant 84 km val greičiui, kursas 45 ribose pakeičiamas per 6 sekundes. Tarp sklandytuvų, turinčių tokį didelį sparnų ilgį, tik AS-W17 yra truputį vikresnis.

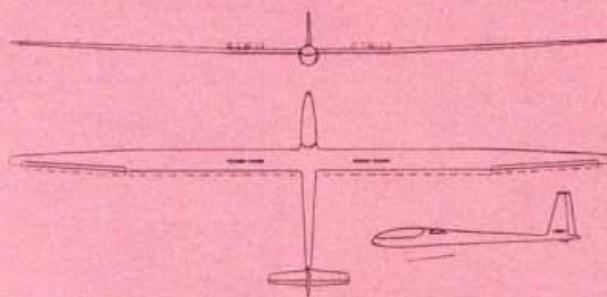
Statyti AN-66C seriją nenumatyta, bet jo koncepcijos ateityje, be abejonės, bus dar ne kartą panaudotos nes dabartiniai šios naujos ir pažangios konstrukcijos trūkumai yra neesminiai.

V. MEKSRIŪNAS

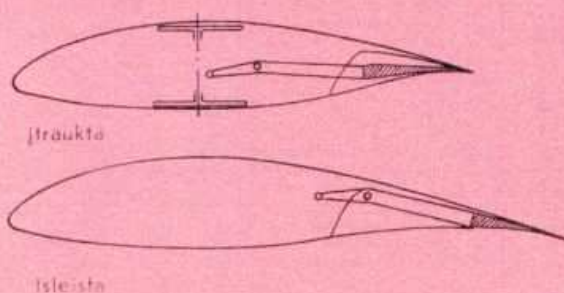
Sklandytuvo AN-66C techniniai duomenys:

Sparnų ilgis — 23,00 m
Sklandytuvo ilgis — 8,10 m
Aukštis — 1,85 m
Sparnų plotas — 16,0 (19,2) m²
Prailgėjimas — 33,1 (27,6)
Sparnų profilis — Eppler 562 569
Tuščio sklandytuvo svoris — 420 kg
Skridimo svoris — 530 kg
Vandens balastas — 120 kg
Ploto apkrovimas (be balasto) — 33,1 (27,6) kg m⁻²
(su balastu) — 40,6 (33,8)* kg m⁻²
Maksimali kokybė — 50
Mažiausias greitis — 60 km val
Didžiausias leistinas greitis — 250 km val
* Skliaustuose parodyti sklandytuvo duomenys su išstumtais užsparniais

Sklandytuvo AN-66 C trys projekcijos



Užsparnių išleidimo-įtraukimo mechanizmas



REIKALAVIMAI RAKETŲ MODELIAMS KOPIJOMS

Raketos kopijos yra sudėtingiausia raketinio kosminio modelizmo klasė. Tarybų Sąjungoje naujai patvirtintose raketinio kosminio modelizmo taisyklėse reikalaujama, kad raketa kopija tiksliai atkurtų originalą ir jo pakopas.

Leidžiama, kad modelis kopija turėtų vieną arba daugiau butaforinių (neveikiančių) pakopų. Daugiapakopės raketos negali startuoti be veikiančių žemutinių pakopų. Pavyzdžiui, raketos nešėjos „Vostok“ arba „Sojuz“ privalo turėti veikiančius šoninius greitintuvus (I pakopa). Su šiais modeliais leidžiama startuoti ir tais atvejais, kai šoninių greitintuvų varikliai pradeda veikti kartu su centrinio korpuso varikliu (II pakopa).

Visų klasių raketų modelių nusileidimui naudojami parašiutai, rotorai, sparnai ir pan.

Varžybose daug ginčų kildavo dėl metalinių raketų dalių. Naujose taisyklėse nuro-

dyta, kad raketų modeliai gali būti pagaminti iš medžio, popieriaus, gumos, nedūžtančios plastmasės ir kitų panašių medžiagų. Iš metalo gali būti gaminama elektros instaliacija ir kiti elektros bei radijo valdymo elementai, šarnyrai mechanizacijos elementuose, fermos kopijose, rėminės antenos, degimo kameros ežektoriuose (tiesiasrovis reaktyvinis variklis), kroviniai modelio centravimui.

Draudžiama daryti metalines tokias raketų modelių dalis, kaip modelių galvutės, korpusai, starto žiedai ir kiti juos pakeičiantys elementai, turbolizatoriai, strypinės antenos bei kitos modelio išorėje esančios aštrios detalės ir pirotechninės sistemos korpusai.

Po raketos modelio stendinio įvertinimo draudžiama numinti arba papildomai uždėti bet kurias detales, išskyrus variklius ir gelbėjimo sistemas. Stendinio vertinimo taisyklės skiriami detalės, kurios startuoja kartu su modeliu.

Z. AUGEVICIUS

RAKETŲ KOPIJŲ STENDINIO VERTINIMO LENTELE

Taškai	Už ką skiriami	Pastabos
Maksimali suma — 50 iki 25	TECHNINĖ DOKUMENTACIJA Originalo aprašymas, techniniai duomenys	Duomenys tik apie kopijuojamos raketos ilgį ir skersmenį — 10 taškų Spalvota nuotrauka — 15 taškų, nespalsvota — 5
iki 25	Piešiniai, eskizai, foto-nuotraukos, vaizduojančios visas kopijuojamos raketos išorės detales	
Maksimali suma — 350 iki 50	KOPIJOS TIKSLUMAS Bendras kopijos tikslumas (ilgis, skersmuo, stabilizatoriai) Galvutės matmenys Pakopų matmenys	Už kiekvieną vieno procento paklaidą nuimama 10 procentų taškų Po 25 taškus už kiekvieną pakopą Galvutės stabilizatoriai — 25 taškai, stabilizatoriai (sparnai) kiekvienoje pakopoje — po 25 taškus Ilgų modelių be stabilizatorių, tai už korpuso ir galvutės matmenų išlaikymą skiriama 200 taškų (galvutė — 50 taškų ir po 50 taškų už kiekvieną pakopą)
iki 25 iki 75		
iki 100	Dazymo, markiravimo spalvos	Trijų pakopų raketa gali gauti iki 300 taškų, dviejų pakopų — 250 taškų, vienos pakopos — 100 taškų. Vertinamos tik veikiančios pakopos
iki 100	Stabilizatorių, sparnų ir vairų matmenys	
Maksimali suma — 300	PAGAMINIMO KOKYBĖ	
Maksimali suma — 200 iki 150	PAGAMINIMO SUDETINGUMAS Originalus sprendimas, pritaikant modelį skridimui	Po 50 taškų už kiekvieną pakopą
iki 50	Modelio išorės pagaminimo sudėtingumas (simetriškumas, išsikišusių detalių skaičius, markiravimo sudėtingumas, detalizavimo laipsnis)	Simetriškumas — iki 10 taškų, išsikišusių detalių skaičius — 10 taškų, markiravimas — 10 taškų, detalizavimas — iki 200 taškų
Maksimali suma — 100 iki 50 iki 10 iki 15 iki 15	SKRIDIMO SAVYBES Startas, veikiančių variklių atitikimas originalui Skridimo pastovumas Parašiutavimas Beavarinis nusileidimas	Po 5 taškus už kiekvieną pakopą

TARYBINĖS METEOROLOGINĖS RAKETOS

R-06

Pirmoji tarybinė meteorologinė raketa R-06 buvo sukurta 1937—1938 metais. Ji skirta meteorologiniams prietaisams pakelti į viršutinius atmosferos sluoksnius. Priekinė raketos dalis, kurioje sutalpinti matavimo prietaisai, numatytame aukštyje atsidauro, o po to atsiskiria nuo raketos korpuso. Prietaisai grafiškai užfiksuoja temperatūrą, slėgimą bei oro sudėtį. Tada priekinė raketos dalis su parašiotu nusileidžia žemyn.

Raketos R-06 pakilimo aukštis — 4500 m, startinis svoris — 9—10 kg skysto kuro variklio

trauka — 42,5 kg, variklio veikimo laikas — 11 sekundžių.

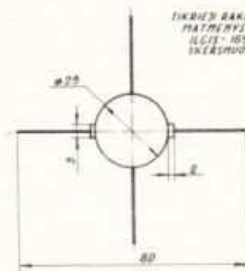
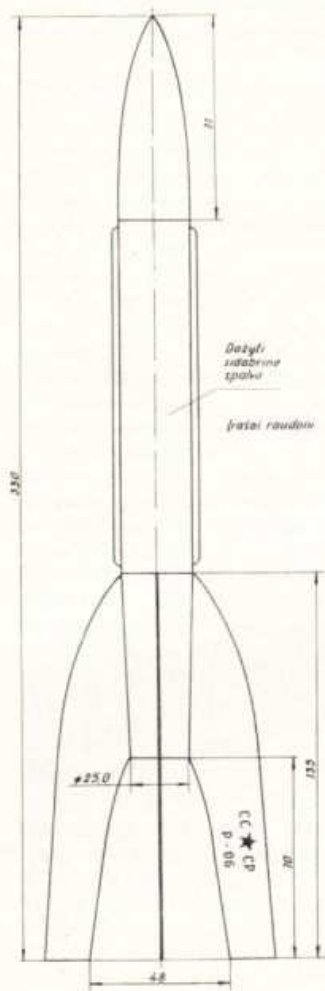
Modelis-kopija dažomas sidabrine spalva, užrašas — juodas, žvaigždė — raudona.

M-100

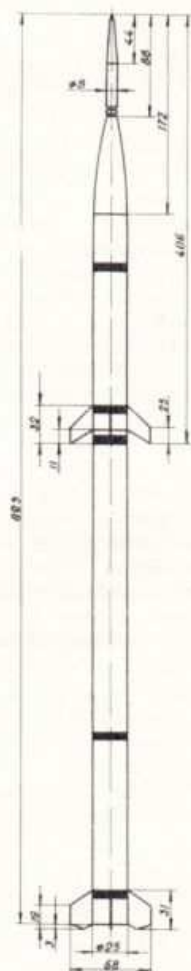
Meteorologinė raketa M-100 suprojektuota Obnensko eksperimentiniame meteorologiniame institute. Ji turi dvi pakopas, varoma kieto kuro varikliais.

Raketos startinis svoris — 475 kg, pakilimo aukštis — 100 km, aparatūros svoris — 15 kg.

I. KROTOVAS,
J. MAKČINSKAS

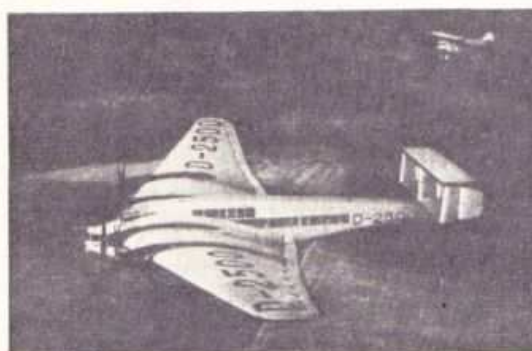


TARYBINĖ METEOROLOGINĖ
RAKETA R-06



TIKRĖJI RAKETOS MATMENYS
ILGIS - 4000 mm
SKERSMUO - 250 mm
TARYBINĖ METEOROLOGINĖ
RAKETA M-100

„SKRAIDANTIS SPARNAS“ – G-38



Aviacijos istorijos leidiniuose iki šiol minimas lėktuvas G-38 – viena iš įdomiausių vokiečių profesoriaus H. Junkerso konstrukcijų. Jis tvirtino, kad lengvas metalas (duraliuminis) – perspektyviausia statybos medžiaga, o „skraidantis sparno“ konstrukcijos tipas – racionaliausias dideliems keleiviniams lėktuvams, kur sparno ertmė bus geriausiai išnaudota kurui ir kroviniams. Šių apmąstymų kūrinys buvo G-38 pirmą sykį pakilęs 1929 metų lapkričio 6 dieną. Iš viso buvo pagaminta tik du tokie keleiviniai lėktuvai. G-38 buvo didžiulė anų laikų mašina. Jos sparnų ilgis – 44 metrai, liečmens ilgis – 23,2 metro, sparnų plotas – 300 m², skridimo svoris – 24 t, kelionės greitis – 208 km val. Lėktuvą traukė 4 dizeliniai varikliai po 750 AJ, sukdami keturių menčių propelerius.

Ilgąją sudarė septyni žmonės.

Šiuos lėktuvus buvo planuojama naudoti ilgiausiai oro linijai pasaulyje: Berlynas – Kaunas – Maskva – Ir-

kutskas – Tokijas. Skrisdamas per Maskvą į Tokiją, G-38 du kartus buvo nutūpęs Kaune.

1938 metais man teko šiuo lėktuvu skristi iš Karaliaučiaus į Berlyną. „Skraidantis sparnas“ G-38 buvo tikrai įspūdingas: liemuo dviejų aukštų, turėjo 34 kėsius keleiviams, iš kurių šeši buvo įtaisyti nuo grindų iki viršaus įstiklintoje sparno briaunoje. Iš čia keleiviai galėdavo gerėtis debesų panorama. Rūkantiems buvo atskiras kambariukas lėktuvo uodegoje. Prie visų keturių variklių, įtaisytų sparne, mechanikai lengvai priedavo ir galėdavo juos skrendant remontuoti bei tvarkyti. Kiekvienam varikliui buvo skiriama po vieną mechaniką, kurie laisvu nuo tiesioginio darbo metu nešiojo ir pardavinėjo keleiviams alų bei užkandžius.

Iš dviejų buvusių G-38, vieną sunaikino anglų bombonešiai 1940 metais, o antrasis dar ilgokai skraidė ir po karo, tik 1956 metais sudužo avarijos metu.

J. DOVYDAITIS

LIETUVOS TSR SDAALR LAKŪNŲ IR TECHNIKŲ UNIFORMOS BEI SKIRIAMIEJI ŽENKLAI

SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto prezidiumas patvirtino Savanoriškos draugijos armiją, aviaciją ir laivynui remti respublikos, aviacijos sporto klubų lakūnų ir techninio personalo uniformą.

Uniforma siuvama iš tamsiai mėlynos spalvos medžiagos. Sagos – metalinės,

kariškos. Skiriamieji ženklai, priklausomai nuo užimamų pareigų, nešiojami ant švarko apykaklės atvarto – antsiuvai, o aukštinio atspalvio juostelės – ant švarko ir palto rankovių.

Kepurės priekyje virš pinto geltono dirželio kėpus pritvirtintas dviem sagom,

prisegama uniforminė emblema, panaši į tą, kokią nešioja karo lakūnai. Aviacijos sporto klubų viršininkai ir SDAALR Lietuvos TSR Centro komiteto aviacijos skyriaus darbuotojai ant uniforminės kepurės snapelio dar nešioja ažuolo lapus vaizduojantį aukštinio atspalvio ornamentą.

PARĖIGYBĖS	INSTRUKTORIŲ ANT ŠVARKO APYKAKLĖS	JUOSTELĖS ANT ŠVARKO, PALTO RANKOVIŲ
INSTRUKTORIUS / PARŠIUTININKAS, SKLANDYTOJAS / LĖKTIMO TECHNIKAS, VISUOMENINIS LAKŪNAS – INSTRUKTORIUS		
INSTRUKTORIUS – LAKŪNAS, PDP INSTRUKTORIUS, TECHNIKAS – BRIGADININKAS		
GRANDIES VADAS, ATSK INŽINIERIUS		
ASK VIRŠININKO PAVADUOTOJAS, ASK INŽINIERIUS, ATSK VIRŠININKAS, ESKADRILĖS VADAS		
ASK VIRŠININKAS		
LTSR SDAALR CK VVR, INSPEKTORIUS – LAKŪNAS		
LTSR SDAALR CK PIRMININKO PAVADUOTOJAS AVIACIJOS REIKALAMS		



TIK DU PRATIMAI

Dėl blogų oro sąlygų Tarybų Lietuvos VI spartakiados sklandymo varžybų dalyviai per dvi savaites turėjo galimybę tik du kartus skristi 107 km maršrutą Alytus—Lis-



Kauno sklandytojų komanda, laimėjusi LTSR spartakiadoje pirmąją vietą (iš kairės į dešinę): L. Šupinsys, R. Garmutė ir V. Šliumba. Jie visi respublikos rinktinės sudėtyje startavo TSRS sklandymo čempionate.

O. KRYGERYTĖS nuotr.



kiava — Bobriškės — Alytus. Pirmą pratinį laimėjo vilniečiai S. Burneika ir kauniečiai R. Garmutė, o antrą — alytiškis J. Eglinskas ir panevėžietė A. Butkienė.

Varžybose rungtyniavo 25 sklandytojai (16 vyrų ir 7 moterys) iš aštuonių komandų. Jų tarpe buvo 13 sporto meistrų. Varžybose per 76 val. 59 min. buvo nuskrusta 3998 km. Bendroje įskaitoje nugalėjo kauniečiai R. Garmutė ir V. Šliumba, Sidabro medalius laimėjo panevėžietė A. Butkienė ir kauniečiai L. Šupinsys, o bronzos — alytiškė O. Eglinskienė ir klaipėdietis P. Vaišvila.

Komandos vietomis pasiskirstė taip: 1. Kaunas, 2. Alytus, 3. Panevėžys, 4. Vilnius, 5. Klaipėda, 6. Šilutė, 7. Šiauliai, 8. Akmenė.

RESPUBLIKOS SDAALR SPORTININKŲ STARTAI SPARTAKIADOJE

Kartu su masinių sporto šakų mėgėjais šią vasarą Tarybų Lietuvos VI spartakiados finalinėse varžybose rungtyniavo ir techninių sporto šakų atstovai.

AUTORALIO varžybų dalyviai rungtyniavo 2040 km trasoje Žemaitijos keliais. Startavo 42 masinių ekipažai. Be mūsų respublikos sportininkų varžybose įėgas išbandė taip pat Maskvos, Gruzijos, Estijos ir Baltarusijos ekipos. Varžybų dalyviai finišavo Tauragėje. Komandomis geriausiai pasirodė tauragiškiai. Vazuojuojant „Žiguliais“ nugalėjo tauragiškiai J. Sakys ir A. Daunoravičius. „Moskviciumi“ — tauragiškiai P. Dindinčius ir D. Saukevičius, o „Volga“ — vilniečiai E. Vaitėnas ir M. Povilaitis.

JURŲ DAUGIAKOVES varžybų dalyviai šaudymo, plaukimo, irklavimo, buriavimo bei krosso rungtyse įėgas išbandė Kaune. Respublikos spartakiados čempionais tapo kauniečiai N. Kordušaitė ir L. Zalsys. Komandomis nugalėjo Kauno sportininkai.

POVANDENINIO PLAUKIMO mėgėjų rungtyniavo baseine ir ežere. Uostamiesčio baseine vykusiose varžybose komandomis geriausiai pasirodė Kauno sportininkai. Akmenos ežere Trakuose pirmąją komandinę vietą keturkovėje užėmė vilniečiai. Asmeninėje įskaitoje spartakiados čempionų medalius iškovojo sostinės atstovai J. Juknevičiūtė ir V. Naumenka.

AVIOMODELIZMO varžybose Kaune dalyvavo daugiau kaip 50 sportininkų. Kom-

domis nugalėjo vilniečiai. Asmeninėse varžybose rungtyniaujant su atskirų klasių modeliais, pirmąsias vietas užėmė vilniečiai E. Stelingas, A. Bielinis, H. Visockas ir raseiniškiai J. Millius bei V. Netiškis.

MOTORLAIVIŲ SPORTO varžybos vyko Kauno mariose. Rungtyniavo 11 suaugusių ir tiek pat jaunių komandų. Daugiausiai pirmųjų vietų užėmė kauniečiai: A. Kavaliauskas, V. Janušauskas, V. Sirmanas, E. Geleckas, V. Jagelavičius, R. Matilionis, A. Šlapikas, R. Tamoliūnas, Z. Vitas, A. Bakšys, A. Janušauskas, R. Savickas. Iš vilniečių čempionu tapo V. Kaušinis.

AUTOMOBILIŲ DAUGIAKOVES varžybose spartakiados čempiono medalius iškovojo kandidatai į sporto meistrus iš Panevėžio V. Juskevičius, rungtyniavęs sunkvežimiu GAZ-51 ir E. Olendra, vaziuojęs „Volga“. Sportininkai varžėsi figūrinio automašinių vairavimo, granatos metimo ir šaudymo rungtyse. Komandomis pirmąją vietą užėmė panevėžiečiai.

MOTOKROSO spartakiados varžybose šiauliuose geriausių rezultatų pasiekė Vilniaus sportininkai, antri — kauniečiai, treči — panevėžiečiai.

„LAPIŲ MEDŽIOKLĖS“ RADIJO SPORTO varžybose spartakiados čempionais tapo vilniečiai V. Valaskevičiūtė ir kauniečiai E. Brazauskas. Komandomis nugalėjo kauniečiai. Varžybos vyko Kauno apylinkėse.

100 ŽODŽIŲ APIE AVIACIJĄ

AERODINAMIKA — mokslas apie oro bei kitų dujų judėjimą ir jų poveikį kietiems kūnams. Aerodinamika skirstoma į teorinę, eksperimentinę ir taikomąją.

AEROFINISAS — lėktuvnešiuose naudojama nutūpusių lėktuvų stabdymo sistema.

ASTROKOMPASAS — prietaisas skraidančio aparato geografinio kurso matavimui pagal dangaus kūnus.

BALZA — Ekvadore, Gvatemaloje, Meksikoje ir pietinėse JAV valstijose augančio medžio mediena, pasižyminti lengvumu. Ji naudojama aviamodelizme ir aviacijos pramonėje kaip pagalbinė medžiaga.

BAZE — tam tikra skridimo tramos atkarpa, kurioje matuojamas lėktuvo, sklandytuvo, aviamodelio skridimo greitis. Pavyzdžiui, reaktyvinių lėktuvų bazės būna 500—1000 km ilgio.

GIROSKOPAS — greit besisukantis rotorius, pritvirtintas ant vieno ar kelių besisukiančių aplink savo ašis žiedų. Rotoriaus ir žiedų sukimosi ašys tarpusavyje yra statmenos. Giroskopo savybė — pastoviai išlaikyti rotoriaus ašies padėtį erdvėje. Dėl šios savybės giroskopai naudojami aviahorizontuose, posukio-pokrypio rodyklėse, autopilotuose ir kituose aviaciniuose prietaisuose.

KAPOTAZAS — leidimosi arba riedėjimo zeme metu lėktuvo persivertimas priekin per nosį.

KURSOGRAFIAS — navigacinis prietaisas, automatiškai braizantis popieriaus juostoje (žemėlapyje) lėktuvo kursą, neatsisvelgiant į vėjo kryptį.

LOKSODROMIJA — visus meridianus vienodu kampų kertanti linija. Loksodromija naudojama, skrendant kursu pagal magnetinį lauką.

PILONAS — aptakių linijų forma (spyris), pritvirtinta prie lėktuvo liemens arba sparno. Prie pilono gali būti tvirtinami varikliai, koviniuose lėktuvuose — ginkluotė, papildomi degalų bakai.

PLEKSIGLASAS — iliuminatorių ir įgulos kabinos įstiklinimui aviacijos pramonėje naudojamas organinis stiklas, daugiausia gaminamas iš polimetakrilinių der-
vy.

REDUKTORIUS — mechanizmas, sumažinantis propelerio veleno apsisukimus, lyginant su alkūninio veleno apsisukimais.

TARANAS — atakos rūšis, kai lėktūnas savo lėktuvu smogia į priešo lėktuvą, norėdamas jį sunaikinti. Pirmą kartą 1914 metais taraną panaudojo žinomas rusų lakūnas P. Nesterovas.



„Jei daugelis patių mėgėjų pasistatytų lėktuvų yra klasikinės formos, tai amerikiečio inžinieriaus D. Bido konstrukcija BD-5 „Mikro“ — naujo iškėlimas mėgėjiškoje aviacijoje. Gera aerodinaminė forma, vykusi užpakalinė variklio komponentų tiam „mažyliui“ (lėktuvo ilgis — 3 m 78 cm, sparno ilgis — 5 m 18 cm) leidžia pasiekti didesnę, kaip 300 km/val greitį. Įdomu, kad šis lėktuvas JAV parduodamas atskirų dalių komplektais, iš kurių nesunku mėgėjui pasistatyti miniatiūrinį lėktuvą.

„AEROOLIMPIADA — 74“

Šių metų liepos 1—7 dienomis Lick-Horste (JAV) vyko trečiasis kambarinių lėktuvų modelių pasaulio čempionatas „Aerooolimpiada-74“.

Mūsų šaliai atstovavo tarptautinės klasės sporto meistras B. Krasnorutskis, V. Kramerėnka ir I. Tokariovas. Aviamodelizmo pasaulio čempiono vardą iškovojo kije-
vietis Valerijus Kramerėnka.

Komandomis pirmąją vietą užėmė TSRS aviamodeliuotojai, antri — amerikiečiai, treči — lenkai.

GERIAUSI PASAULYJE

Hradec-Kralove (Čekoslovakija) vykusiose pasaulio aviamodelizmo pirmenybėse čempionų aukso medalius iškovojo kijevečiai V. Onufrienka ir V. Sapovalovas. Jų kordinis modelis 20 km nuskrudė per 8 min. 26 sek.

● Paryžiuje įvyko Tarptautinės aviacijos sporto federacijos (FAI) sklandymo komisijos pavasario sesija. Joje oficialiai paskelbta, kad sekančiais pasaulio sklandymo čempionatas įvyks 1976 m. birželio 13—27 d. Suomijoje. Čempionatui paskirtas didelis, du betoninius kilimo-tūpinio takus turintis aerodromas Reis-keles vietovėje už 80 km į šiaurę nuo Helsinkio.

● 1973 metų Lillentalio medalis už nuopelnus sklandymo sportui paskirtas angliai A. Velč. Ši sklandytoja skraido nuo 1937 metų. 1965 m. ji vadovavo pasaulinio sklandymo čempionatui organizacijai komitetui. Jau 19 metų ji yra Anglijos sklandymo sąjungos teisėjų kolegijos pirmininkė. Nuo 1964 metų atstovauja Anglijai FAI sklandymo komisijoje ir yra šios komisijos pirmininko šveicaro A. Gerigero pavaduotoja.

VÊL, KAIP
LILIENTALIO LAIKAIS

Pastaraisiais metais užsio-
nyje atsirado nauja sporto
kryptis, gavusi „Low and
slow“ (angl. žemai ir pama-
žu) pavadinimą. Tai sporto
šaka, kultivuojanti skridimą
primityviais praėjusio šimtie-
cio konstrukciju aparatais.

Pradžiū šiam sportui davė jaunas mokytojas Zanas Lambjė (Kalifornija). 1909 metų aviaciniam žurnale jis rado Saniut tipo sklandytuvu brėžinius ir nuotraukas, pagal kuriuos pasistatė sklandytuvą. Esant vėjo greičiui 3—5 m sek., Lambjė atliko keletą trumpų sklendimų ir įsitikino, kad senovinis sklandytuvąs visiškai tinka skraidyti.

BALIONŲ SPORTO
NAUJIENOS

Amerikietis Tomas Oermans, skrisdams šilto oro pri-
pūstu balionu (balionas pris-

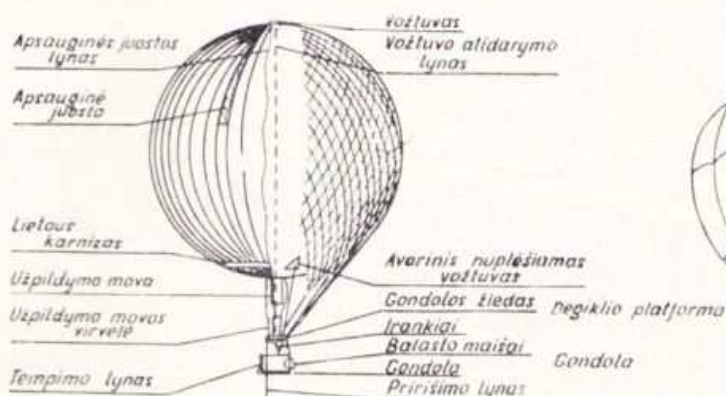
kiriamas AX-6 klasei, 1200—1600 m³ talpa), pasieks issilaikymo ore pasaulio rekordą — 9 val. 32 min.



Du naujus pasaulio rekordus pasiekė amerikietis pilotas Malkolmas S. Forbesas. Jis ore išbuvo 13 val. 5 min. ir įveikė 491,59 km (skrido AX-10 klasės iki 4000 m tūrio balionu).



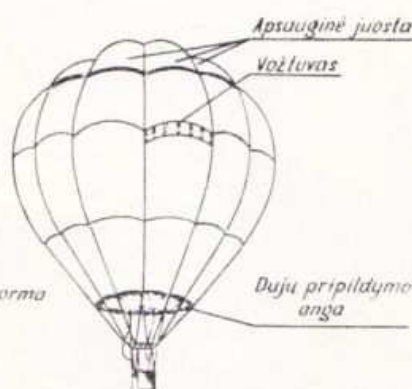
1973 m. daugiausia sportinių balionų (pripildytų dujomis) turėjo Vakarų Vokietija — 47, Šveicarija — 22, JAV — 20, Prancūzija — 9, Anglija — 5, Belgija — 4, Čekoslovakija ir Olandija — po 3. Daugiausia oreivių, skrendančių balionais, buvo Vakarų Vokietijoje — 186, JAV — 70 ir Šveicarijoje — 45.



Tai įvyko 1973 m. Jungtinėse Amerikos Valstijose. Alibukerko mieste apylinkėse. Vieną metų į orą pakilo 129 balionai – mongolifjerai. Jie be garso didingai slinko oro, taip arti vienas kito, kad įvyly nariai galejo susikabinti tarp savęs. Praėjus dviem valandoms po starto, visi balionai laimingai nusileido žemei. Taip vyko pirmasis pasaulio čempionatas balionais-mongolifjerais, pripildytais karšto oro.

Trupiti keistoka, kad pirmās statīnēs oreivystēs čempionāts ievko, praeļis 190 metu po to, kaī broļiāi Mongoljē pirmieji paleido i oīa savo sukurtā balioņā. Bet dar keisclau, kad šiandien šī oro sporto rūsīs vēl spārciāi pradēis vuslucis.

1960 metais įvyko masinis perskridimas per Šveicarijos Alpes vandenilio pripildytas balionais, vadinamais šarlje-rais. Vėliau tokių skrydžių tapo tradiciniais. Tais pačiais metais Amerikoje pakilo 1 orą balionas, kurio skrydžiui



prasidėjo mongolfjerų atgimimas. Valdamos pilotė Edo Josto, balionas, išbūvus ore daugiau kaip valanda, sėkmingai nusileido. Nuo pirmojo mongolfjero jis skyrėsi tuo, kad ora jo viduje šildė ne degnų šiaudų dūmai, o gamtinių dujų liepsna. Veliau balionai buvo pradėti gaminti iš tankaus neliono, o gondolos — iš stipplasio.

Vis daugiau žmonių užsienyje pradėjo domėtis šiuo sportu. Norint gauti oreivio pažymėjimą, reikėjo išlaikyti egzaminą ir iškaboti ore kartą su instruktoriumi aštuonias valandas. Prieš kylant, balionas būdavo ištiesiamas ant žemės kaip didžiulis maišas, gondola paguldoma ant šono, ir uždegamas degiklis. Viršutinis baliono krastas pakeliamas ir, praėjus 20 minučių, kai oras įkaista iki 40 C, balionas išsipučia. Tiesa, dar reikia turėti kokią ketvertą draugų, kurie palaikytų besiveržiantį į aukštį balioną, kol pilotas įlips į gondolą, o paskui su

automašina sekty iš paskos. Oro temperatūra negali viršyti 100 C, nes išsilydys neilonas.

Oficialus aukščio rekordas balionu siekia 12 kilometrų. Šiaip skridimo aukštis neviršija 300—500 metrų.

Norėdamas nusileisti, pilotas mažina dujų liepsną, išsiskiriančią nusileidimui lygia aikštelę. atidaro vožtuvą baliono viršuje. Per atsiverusią angą 1800 kubinių metrų šilto oro greitai išeina, ir gondola minkštai paliečia žemę.

Albūkerko čempionatė dalyvavo 33 žmonės, atstovaujantys septyniolikai šalų. Ketli 96 balionai priklausė neatsispyrusiems pagundai pasikraidyti Albūkerke, nors ir nedalyvaujant varžybose. Čempionatas truko keturias dienas. Buvo varžomasi ilgiausios skrydžio ir tiksliausio nusišeidimo rungtyse. Pirmašias dvj vietas užėmė amerikiečiai, trečiajaj ir ketvirtajā — švedas ir anglas.

G. DOVAITIS

SPARNAI

INFORMACINIS BIULETENIS
1974 m. Nr. 3 (24)

Leidžia SDAALR Lietuvas TŠR
Centro Komiteto
Aviācijas sporto federācija

Eina keiuris kartus per metus

Redakcinė kolegija: AN-
NAS ARBACIAUSKAS, ČES-
LOVAS BALČIŪNAS, ZENO-
NAS BRAZAUSKAS, PETRAS
BRUNZA, JONAS DOVY-
DAITIS, ALFONŠAS JUŠKA [at-
sakingas sekretorius], ALEK-
SANDRAS JONUŠAS, BALYS
KARVELIS, KAZYS KILČIAUS-
KAS [atsakingas redaktoriaus
pavaduotojas], DONATAS
KOSTIUKEVIČIUS, SAVELIJUS
LEVČENKA, ALVYTIS LUKO-
SEVIČIUS, BRONISUS OŠKINIS,
VYTAUTAS PAKARSKAS,
ZIGMAS POLINAUSKAS, AL-
FONŠAS PRANSKĖTIS, ALEK-
SANDRAS RAMANAUSKAS,
JUOZAS ŽUJUS [redaktorius],
JONAS ŽIBURKUS

Dailininkas

JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:

232006 Vilnius, F. Dzeržinskio g-vė 3, 307 kamb., tel. 75-34-46.

Atiduota rinkti 1974.VII.22. Pasirašyta spausdinti 1974.IX.12. Tiriažas 36.500 egz. 4 sp. lankai, 4,32 sąlyg. sp. lanko, 5,86 leid. lanko, 5,68 aut lanko, leidinio formatais 60 90 8. Kaina 30 kap. Spausdino KP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos 1. LV 05266. Užsak. Nr. 2564.

Rankraščiai negražinami.

«Спарнай» («Крылья»)
Информационный бюллетень
Федерации
авиационного спорта
ДОСААФ Лит. ССР
На литовском языке
С «Sparnai», 1974 3

VIRŠELYJE: kapitonas K. Le-
gušinas pasiruošęs skrydžiui.

A. JUŠKOS nuotr.

Apie Pabaltijo karinės apygardos N dalinio lakūnus skaitykite 16—17 psl.

NEPAMIRŠKITE
UŽSIPRENUMERUOTI
„S P A R N U S“
1975 METAMS.

Prenumeratos kaina metams — 1.20 rub.

PRENUMERATA
PRIIMAMA VISUOSE
RYŠIU SKYRIUOSE.

Demobilizuoti Tarybinės Armijos kariai!

Respublikos liaudies ūkis laukia
darbščių ir tvirtų jūsų darbo
rankų, jaunatviškos energijos ir
entuziazmo.

51232
Negaiškite laiko darbo paieškomis. KREIPKITĖS Į GYVENTOJŲ IN-
FORMAVIMO IR ĮDARBINIMO BIURUS ARBA Į VALSTYBINIO
DARBO RESURSŲ NAUDOJIMO KOMITETO ĮGALIOJINIUS. Jie in-
formuos jus, kuriose įmonėse, įstaigose ar organizacijose galite įsi-
dARBINTI su turima specialybe, o jei jos neturite — patars, kur ga-
lėsite įSIGYTI specialybę.

PASLAUGOS TEIKIAMOS NEMOKAMAI.

GYVENTOJŲ INFORMAVIMO IR ĮDARBINIMO BIURŲ BEI ĮGALIO-
TINIŲ ADRESAI:

VILNIUJE biuro — Komjaunimo 60, įgaliotinio — Sodų 15

KAUNE biuro ir įgaliotinio — Laisvės al. 24

ŠIAULIUOSE biuro ir įgaliotinio — Kleinerio 47

KLAIPĖDOJE biuro ir įgaliotinio — Gorkio 24

PANEVĖŽYJE biuro — Respublikos 68, įgaliotinio — Lenino al. 21

KAPSUKI biuro — Černiachovskio 50

ALYTUJE biuro — K. Poželos 21



Valstybinis
darbo resursų
naudojimo
komitetas

SPARNAI

Kaina 30 kp.

Indeksas 76782

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

