

ISSN 0206—3867

SPARNAI

2
1988



1988 m. Nr. 2 [79]

LIETUVOS TSR SAVANORIŠKOS DRAUGIJOS ARMIJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENINIS-MOKSLINIS-PRAKTINIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS.

Iškurtas 1968 m. lapkričio mėn. Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius
Sąrašas SKAPCEVICIUS

Redakcinė kolegija: Romas BANKAUSKAS, Stasys BRUNDZA, Rimgaudas EINORIS, Aleksandras ICIKAVICIUS, Aleksandras JONUŠAS, Kazys KILCIAUSKAS [vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas], Rolandas PAKŠAS, Aleksandras RAMANAUSKAS, Juozas ZUJUS.

Duota rinkti 1988.04.19. Pasiųstyta spaudai 1988.05.16. LV 07725. Formatas 60x90/8. Popierius giliauspaudinis. Giliaspaudė. 5,2 sąl. ap. l. 4,6 sąl. spalv. atsp. 4,78 apsk. l. Tir. 21 270. Užsakymas 900. Kaina 40 kap. Redakcijos adresas, 232007 Vilnius, Polocko 16. Spausdino LKP CK I-os sp., 232656 Vilnius, Maiorionio 1/9.

Rankraščiai negrąžinami

«Спарнай» («Крылья»)

Общественно-научно-практический и спортивный информационный бюллетень. Центрального комитета Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ) Литовской ССР

Редактор
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.
На литовском языке.

Сдано в набор 19.04.1988. Подписано в печать 16.05.1988. ЛВ 07725. Формат 60x90/8. Бум. глубокопечатная. Глубокопечат. Усл. печ. л. 5,2. Усл. кр.-отт. 4,6. Усл.-изд. л. 4,78. Тираж 21580. Заказ № 900. Цена 40 коп. Адрес редакции, 232007. Вильнюс, ул. Поллоцко, 16. Отпечатано в тип. изд-ва ЦК КП Литвы, 232656 Вильнюс, ул. Майоронё, 1/9.

© „Sparnai, 1988

VIRSELYJE: Skrydis.
M. KURAIČIO nuotr.

Patriotinė gynybinė organizacija — Sevanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti — yra viena masiškiausių organizacijų mūsų šalyje. Geriausi jos pasiuntiniai vasario 15—16 dienomis Maskvoje, Didžiuosiuose Kremliaus rūmuose vykusiame TSRS SDAALR dešimtajame suvažiavime atvirai ir dalykiškai apsvaistė draugijos uždavinius gerinant tarybinių žmonių, jaunimo patriotinį auklėjimą, plečiant ir robulinant draugijos organizacijų gynybinę ir sportinę veiklą šiuo labai svarbiu mūsų gyvenime persitvarkymo laikotarpiu.

Suvažiavimą pradėjo TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininkas Tarybų Sąjungos Didvyris laivyno admiralas G. Jegorovas. TSKP Centro Komiteto sekretorius A. Lukjanovas perskaitė Tarybų Sąjungos Komunistų partijos CK sveikinimą SDAALR dešimtajam suvažiavimui.

Suvažiavimo darbe dalyvavo TSKP CK Politinio biuro narys. Partinės kontrolės prie TSKP CK komiteto pirmininkas M. Solomencevas, kandidatas į TSKP CK Politinio biuro narius, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo pirmininko pirmasis pavaduotojas P. Demičevs, kandidatas į TSKP CK Politinio biuro narius, TSRS gynybos ministras armijos generolas D. Jazovas, TSKP CK sekretoriai A. Lukjanovas ir G. Razumovskis, TSKP Centrinės revizijos komisijos pirmininkas I. Kapitonovas.

Suvažiavimo prezidiume — taip pat TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo sekretorius T. Mentešašvilis, TSRS Ministrų Tarybos pirmininko pirmasis pavaduotojas J. Masliukovas, TSRS gynybos ministro pirmasis pavaduotojas TSRS Ginkluotųjų Pajėgų Generalinio štabo viršininkas S. Achromejevas, Varšuvos Sutarties Jungtinių ginkluotųjų pajėgų

vyriausiasis vadas Tarybų Sąjungos Maršalas V. Kulikovas, Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno Vyriausiosios politinės valdybos viršininkas armijos generolas A. Lizičevs, VPST pirmininkas S. Salajevs, VLKJS CK pirmasis sekretorius V. Mironenka, TSRS Civilinės gynybos vadas armijos generolas V. Govorovas, Tarybinio karo veteranų komiteto pirmininkas A. Zeltovas, TSRS valstybinio kūno kultūros ir sporto komiteto pirmininko pirmasis pavaduotojas N. Rusakas, triskart Tarybų Sąjungos Didvyris Aviacijos maršalas I. Kožedubas, kiti partiniai, tarybiniai, profsąjungų, komjaunimo darbuotojai, žymūs karvedžiai, SDAALR aktyvistai, svečiai iš daugelio užsienio valstybių.

Pranešimą apie SDAALR Centro komiteto darbą per ataskaitinį laikotarpį, vykdant TSKP XXVII suvažiavimo nutarimus ir patriotinės draugijos uždavinius, padarė TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininkas G. Jegorovas. TSRS SDAALR Centrinės revizijos komisijos pranešimą apie atliktą darbą per ataskaitinį laikotarpį skaitė Centrinės revizijos komisijos pirmininkas A. Chankovas.

Diskusijose kalbėjusieji aktyviai ir dalykiškai kėlė spręstinas problemas, siekiant tobulinti SDAALR organizacijų praktinę veiklą, didinti draugijos narių aktyvumą, gerinti sporto klubų ir sekcijų darbą. Kalbėjusieji taip pat pateikė nemažai pasiūlymų ir papildymų svarstant suvažiavimui pateiktą SDAALR įstatų pakeitimų projektą. Respublikos delegacijos vardu suvažiavime kalbėjo SDAALR Vilniaus miesto komiteto pirmininkas J. Kinduryš.

Suvažiavimas vieningai priėmė rezoliuciją dėl ataskaitinio pranešimo, patvirtino Centrinės revizijos komisijos ataskaitą, o

taip pat pakeitimus TSRS SDAALR įstatuose.

Suvažiavimas išrinko TSRS SDAALR Centro komitetą iš 279 asmenų, taip pat Centrinę revizijos komisiją. Į Centro komitetą išrinktas Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas, o į Centrinę revizijos komisiją išrinkta Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto vyriausioji buhalterė Z. Zalprienė.

Vasario 16 d. įvyko patriotinės gynybinės draugijos X suvažiavimo naujai išrinkto TSRS SDAALR Centro komiteto pirmasis plenumas. TSRS Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pirmininku plenumas vėl išrinko Tarybų Sąjungos Didvyrį laivyno admiralą G. Jegorovą. SDAALR Centro komiteto pirmininko pirmuoju pavaduotoju išrinktas generolas leitenantas V. Diominas, pirmininko pavaduotojais — generolas leitenantas V. Mosiaikinas, aviacijos generolas leitenantas S. Maslovas, generolas leitenantas L. Kadackis ir generolas majoras V. Suvorovas.

Plenumas taip pat išrinko TSRS SDAALR Centro komiteto prezidiumą iš 55 žmonių. Į Centro komiteto prezidiumą išrinktas Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas G. Taurinskas. Be to, draugijos darbo operatyviems klausimams spręsti plenumas išrinko 11 žmonių Centro komiteto prezidiumo biurą.

TSRS SDAALR komiteto pirmajame plenumo dalyvavo ir kalbą pasakė TSKP CK sekretorius A. Lukjanovas.

Įvyko TSRS SDAALR Centrinės revizijos komisijos posėdis, kuriame komisijos pirmininku buvo išrinktas A. Chankovas, o jo pavaduotojais — G. Vaisestovas ir V. Poliučkis.



Respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti pasiuntiniai prieš išvykdamį suvažiavimą.

VISKAS VYKO PO PASKAITŲ



Signalai iš kolektyvinės radijo stoties pasiekia tolimiausius pasaulio kampelius.



Motorlaivinių sekcijos vadovas A. Zitkevičius su šilandiniais jaunaisiais sportininkais.

Siemet sukanka jau dvidešimt metų, kai Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institute veikia technikos sporto klubas „Politechnika“. Koks tai klubas, manau, žino visi, kas domisi techninėmis sporto šakomis. Tačiau, kaip dažnai būna, tos žinios nėra susistemintos, daugelis pasitenkina atskirais epizodais, o apie šio klubo veiklos visumą retas turi bent kiek didesnį supratimą. Visą šį dvidešimtmetį (dar ir anksčiau) man teko dirbti su mūsų instituto technikos sporto entuziastais, nuolat būti informuotam apie jų sumanymus, teko ir pačiam nemažai pasidarbuoti, kad klubas tvirtiau stovėtų ant kojų. Taigi, pasitelkęs daugelio savo bendražygių atmintį ir savo sukauptą medžiagą, pabandžiau sudėti į vieną vietą prisiminimus apie klubo veiklą, o dalį jų šįkart siūlau jūsų dėmesiui.

Reikia būtinai prisiminti, kad daugelio sporto šakų, išgarsinusių KPI, istorija skaičiuoja gero kokią daugiau nei 20 metų. Štai sklandytojų sporto sekcija institute buvo įkurta 1950 metais, t. y. kartu su pačiu institutu, kuris atsirado reorganizuojant Kauno valstybinį universitetą. Tad, matyt, nuo šito ir reikia pradėti klubo istoriją.

Sklandytojų sekcija buvo įkurta Mašinų gamybos technologijos katedros asistento Antano Kuzmicko iniciatyva. Didžioji dauguma Lietuvos sklandymo sporto entuziastų, trenerių, konstruktorių tuomet išėjo „mokslus“ šioje sekcijoje. Darbo buvo imtasi energingai. Jau po poros metų Kulautuvoje pakilo pirmieji studentų sukonstruoti ir pastatyti sklandytuvai M-1 ir M-2. Po to dar buvo sklandytuvai KPI-3, KPI-5. R. Bėkšta suprojektavo motorizuotą sklandytuvą KPI-8M, kurį vėliau pastatė jau baigęs aukštąją mokyklą ir dirbdamas Šiauliuose.

Tų metų KPI absolventai plačiai pasklido po visą respubliką, po visus jos aviacijos klubus. Nors vėliau, po aviacijos sporto reorganizacijos respubli-

koje, KPI sklandymo sekcija įsiliėjo į Kauno sklandymo stoties sudėtį, ji ir ten tapo pagrindine jėga. Kada respublikoje kūrėsi etatiniai ir visuomeniniai aviacijos sporto klubai, daug kur jiems pamatus dėjo buvę KPI studentai.

Ir dabar Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klube bei Kauno aviacijos technikos sporto klube kasdien sutiksi daug mūsų aukštosios mokyklos studentų, aspirantų ir dėstytojų. Daug baigusių KPI dirba Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje. Kada Lietuvoje kilo skraidyklų sporto sąjūdis, ir vėl daugiausiai iniciatyvos parodė KPI studentai. Ne veltui mūsų skraidyklininkų sekcija jau 1986 m. pažymėjo savo veiklos dešimtmetį ir yra seniausia respublikoje. Malonu, kad ne viena tokia skraidyklų sporto sekcija Žemaitijoje, Dzūkijoje ir kitur yra KPI auklėtinių suburtos. Ir šiuo metu instituto darbuotojai J. Balčiūnas, S. Prialgauskas, K. Valiulis-Petkevičius yra vieni aktyviausių visuomenininkų aviacijos sporte.

Nors „Politechnikos“ TSK, savaime aišku, dabar neturi galimybių rūpintis aviacijos sportu, kiekvieną rudenį instituto koridoriuose pasirodo skelbimai, kviečiantys į sklandymo, aukštojo pilotazo, parašiutizmo sekcijas. Žinoma, mūsų studentai treniruojasi aviaciniuose Kauno klubuose, vadovaujami tų klubų specialistų, ir savojoje aukštojoje mokykloje meilę aviacijai neturi išblėsti.

Gerokai vyresnė už „Politechnikos“ technikos sporto klubą ir jo radijo sporto sekcija, kuri gyvuoja jau ketvirtą dešimtmetį. KPI radijo sporto metraštyje surašyta viskas. Ten, pavyzdžiui, užfiksuota, kad 1956 m. pabaigoje užmegztas pirmas ryšys su tolimu korespondentu Sverdlowske. O štai po trisdešimties metų 1986 metų rugpjūtį „CQ“ žurnalo varžybų komiteto atstovai per eterį sveikina kauniečius — 1985 metų neoficialaus pasaulio tolimų ryšių čempionato nu-



Prie Broniaus Oškino sklandytuvo „Pūkas“ drauge su konstruktoriumi (antras iš dešinės) nusifotografavo šį skraidymo aparatą statę studentai (iš kairės) Kostas Tolutis, Antanas Kuzmickas, Algis Klimavičius ir Vladas Drupas.



Instituto autorallo komanda — triskart TSRS taurės laimėtoja.

M. KURAIČIO nuotr.

galėtojus. Ir nugalėta ne bet kur, o pogrupyje „komanda su daug siųstuvų“, aukščiausio rango varžybose. Radijo sporte tai absoliuti kategorija, panašiai kaip bokse — sunkus svoris, automobilių sporte — pirmoji formulė.

Nespecialistui sunku ir įsivaizduoti, kokį atstumą įveikė KPI radistai per tą trisdešimtį metų radijo sporto hierarchijoje. Tą pirmąjį žingsnį pasaulyje kasmet žengia dešimtys ar šimtai tūkstančių pradedančiųjų, o šią pasukinę aukščiausiąją pakopą pasiekia tik vienetai ir tik po daugelio metų pasiaukojamo darbo. Juk vien į tą lemtingąją 1985 metų ekspediciją „Kamazas“ išvežė septynis su viršum tonas technikos ir inventoriaus. O radijo sporte meistriskumas ne tonomis sveriamas. Kiek darbo ten įdėta, ko gero, nepasakytų niekas.

Instituto radijo sporto sekcija irgi neatsiejama nuo pagrindinio mūsų sportininkų bruožo — tapti savo pamėgtos sporto šakos šaukliais, skleisti šią aistrą tolimiausiuose respublikos kampečiuose. Vien tokios garsios savo laimėjimais kolektyvinės radijo stotys, kaip Šiaulių televizorių gamykloje, Jonavos „Azoto“ gamybiniame susivienijime, Vilniaus radijo komponentų gamykloje, jau daug ką pasako. O kiek dar jų visoje respublikoje, kurioms gyvybę įkvėpė KPI radijo sporto entuziastai, baigę savo aukštąją mokyklą.

Tačiau du žmonės privalau paminėti atskirai. Tai tituluočiausias

instituto radistas, jau nebesuskačiuojamų varžybų nugalėtojas A. Kregždė, kartu ir daugelio instituto radistų treneris, bei taipogi garsus sportininkas ir nepakeičiamas organizatorius A. Macas. Nors matėme savo sekcijoje daug talentingų jaunuolių, be šių dviejų vyrų pavyzdžio ir vadovavimo tikriausiai nebūtų buvę pasiekti tokių gražių laimėjimų ir nelūžtų sekcijos spintos nuo įvairiausių taurių, iškovotų prestižinėse varžybose.

Automobilių sporto pradžia Kauno politechnikos institute susijusi su „Volgų“ pasirodymu respublikos taksoparkuose. Mat tada masiškai buvo nurašinėjamos iki tol vyrausios „Pobedos“ ir atiduodamos į metalo laužą arba mokymo ir sporto reikalingoms. Tokie keliai ir institute atsirado pirmosios dvi „Pobedos“. Studentai J. Jasudas, A. Argustas ir kiti ėmėsi jas perdirbti į sportinius automobilius. Daug priklausė ir nuo Kauno autoremontu gamyklos vyriausiojo inžinieriaus A. Masiliūno, kuris dirbo Automobilių katedroje valandiniu dėstytoju, kartu sudarydamas entuziastams sąlygas konstruoti ir gaminti sportinius automobilius. Taip 1961 m. pasirodė pirmasis Lietuvoje sportinis automobilis, kurį pavadino KPI-1. Netrukus kita studentų grupė, kurioje teko ir man pačiam dirbti, pastatė dar vieną automobilį — KPI-2. Po to sportinių automobilių buvo pastatyta dar keltas.

Studentų pagaminti „A“ gru-

pės sportiniai automobiliai daug kam nekėlė pasitikėjimo, nes jų statybai būdavo panaudojami nurašyti automobiliai. Varikliai neišvystydavo daugiau kaip 52 AJ galingumo. Tačiau instituto darbuotojų ir studentų rankose atgimdavo kiekviena detalė. Ir tai buvo pradžia viso automobilizmo sąjūdžio, kuris neapleidžia mūsų krašto iki šių dienų. Jau tuomet sportinius automobilius ėmėsi statyti entuziastai kitose organizacijose, dažniausiai autotransportininkai. Atsirado Valakampių trasa Vilniuje, Kačerginės — prie Kauno.

Tačiau ne tik automobilių konstravimas bei sporto varžybos domino instituto automobilininkus. Atsižvelgdami į tai, kad mūsų techninės galimybės buvo labai menkos ir didelių pergalių sporte pasiekti neleidė, nutarėme surengti daugiadienį autožygį. Kelionė turėjo būti įdomi, tokia, kad nebūtų gėda prisiminti visą gyvenimą. Numatėme 15 tūkstančių kilometrų maršrutą įveikti per 35 paras, vidutiniškai po 420 kilometrų per parą. Besiruošdami kelionei daug prakaito išliejo A. Skrupskas, S. Brundza, K. Bauba. Atvirai kalbant, ne visi buvo tikri žygio sėkme, tačiau 1963 m. rugsėjo 1 d. iškilmingame naujųjų mokslo metų atidaryme visi žygio dalyviai jau raportavo apie sėkmingą jo baigtį. Žygio metu aplankėme Minską, Kijevą, Odesą, Kišiniovą, Simferopolį, Tbilisį, Jerevaną, Baku, Ordžonikidzę, Elistą, Volgogradą, Maskvą, Leningradą, Tainą ir Rygą. Aplankėme visus

politechnikos institutus, buvusius pakeliui.

Netrukus Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkui J. Žiburkui padedant pirmą kartą gavome komplektą automobilio „Moskvė-407“ agregatų ir jo pagrindu pasistatėme pirmąjį Lietuvoje „Junior“ klasės lenktyninį automobilį.

1964 metais su vienu tokiu automobiliu man jau pavyko tapti Lietuvos TSR žiedinių plento lenktynių čempionu. Statant jį buvo panaudotas M-407 variklis.

Dar vienas technikos pagausėjimas įvyko 1964 metais, kai buvo likviduojami lengvųjų automobilių nuomojimo gyventojams punktai. Instituto SDAALR organizacijai šių reformų dėka pavyko gauti tris automobilius M-407. Jų techninis stovis leido pradėti sportinį sąjūdį institute standartinėmis mašinomis. Žinoma, problemų netrūko, tačiau greitai instituto sportininkai pasirodė ir automobilių ralio trasose.

Laikui bėgant keitėsi mūsų automobilių pramonės produkcija, sporto kolektyvai ėmė gauti serijinius lenktyninius automobilius „Estonija“. Standartinėse klasėse „rinką“ užvaldė Volgos automobilių gamyklos mašinos. Išaugo greičiai. Daug gražių pergalių TSRS automobilių žiedinių lenktynių ir ralio čempionatuose pelnė J. Dereskevičius, Z. Balčiūnas, A. Vadauskas, V. Makūnas (ir A. Jurevičius — Red. pastaba). Tačiau romantiškiausi liko šešiasdešimtieji metai, kada kūrėsi kolektyvas, formavosi jo dvasia.

Daug įdomaus galima būtų papasakoti ir apie instituto motorlaivių, motociklų, kartingų sporto entuziastus, apie jų lyderius R. Bankauską, A. Truskauską, A. Žilkevičių, V. Zabarauską, A. Ugianską, P. Šinkūną, A. Gilį ir kitus. Instituto technikos sporto klubo sekcijose dirbo šimtai, jei ne tūkstančiai, studentų, aspirantų, dėstytojų. Gilino jie čia savo techninį išprusimą, tobulino įgūdžius ir, žinoma, neapsiėjo be sportinių varžybų azarto. Vieni dar tebebandė laimėti varžybų arenose, kiti vadovauja technikos sporto būreliams savo kolektyvuose, dar kitiems dėl amžiaus jau belieka sporto mėgėjų vaidmuo. Tačiau neabejoju, kad visiems jiems malonu prisiminti studentiškus metus Kauno politechnikos institute ir po paskaitų prie pamėgtos technikos praleistas laisvalaikio valandas. Instituto vadovybei irgi malonu, kai pabando įvertinti visa tai, ką respublikos techniniam sportui davė jo auklėtiniai. Tad svarbiausia pasirūpinti, kad ir dabartinė studentų karta, ir būsimosios turėtų visas galimybes atrasti savyje tokius talentus ir juos išpuoselėti.

A. JUREVIČIUS,
Kauno Antano Sniečkaus
politechnikos instituto
SDAALR komiteto pirmininkas

KIEKVIENĄ kartą, kai atvažiuoju į Liepoją, būtinai apsilankau miesto kapinėse. Čia įrengtas memorialas tarybiniams lakūnams, žuvusiems vaduojant iš hitlerinų grobikų paskutinius mūsų šventos tarybinės žemės plotus — Klaipėdos bei Liepojos miestus bei apylinkes.

Kiekvieną kartą ateinu galvodamas, jog gali būti, kad kaip tik čia palaidoti tie vaikinai, kurių balsus ne kartą teko girdėti mūsų 4-osios smogiamosios armijos artimosios žvalgybos grupės radijo patalpose.

„Kai neidavome į užduotį, nuolat dirbome čia, prie specialių prietaisų, kurių ekranai priminė šiandieninius mažyčius „šilelius“. Sekėme padangę. Lėktuvai, lyg užsidėgusi žvaigždė, imdavo mirgėti ekrane, girdėjome kiekvieną jų ekipažo narių žodį. Tik rūpėjo ne tarybinų lakūnų „žemei“ pranešami žvalgybiniai duomenys, ugnies koregavimas tolimajai artilerijai. Mūsų dėmesys buvo sukauptas prieš pranešimus apie tarybinės kariuomenės bei technikos susitelkimus. Juk po tokių nurodymų į praneštą rajoną atskridavo bombonešiai su svastikomis. Mes iki to laiko apie viską turėjome informuoti štabą. Tad dažniausiai fašistinius maitvanagius jau pasitikdavo tarybiniai naikintuvai. Juk tai buvo metas, kai nebe jie, o mes viešpatavome ore! Ir užvirdavo padangėje oro kautynės. Tokios, kurių aprašyti nesugebu. Krisdavo į žemę fašistiniai maitvanagai. Deja, ne tik jie. Didvyrių mirtimi žūdavo ir mūsų lakūnai...

Ką gali žinoti, gal tarp tų pavardžių, kurios dabar aukso raidėmis iškaltos granite, nemaža mano neakivaizdinių kovos draugų, žmonių, kuriuos pažinojau iš balso, šaukinio numerio. Ką gali žinoti?..

...Didžiojo Tėvynės karo ugnis jau buvo seniai užgesusi. Ją pakeitė amžinoji, deganti memorialų tarybiniams kariamais padėdė. Iš daugelio kovos draugų atminties išdilo detalės ir datos. Bet prisiminimas apie žmones, nešiusius laisvės dienos hitlerininkų okupuotų Lietuvos ir Latvijos pajūrio rajonų gyventojams, liko pastarųjų širdyse iki šios dienos. Ar ne jis — šis nepaprastas dėkingumo ir pagarbos kariui vaduotojui jausmas suvedė kartą pokalbiui Liepojos 33-osios vidurinės profesinės technikos mokyklos komendantę Katariną Usovą ir įrengimų remonto šaltkalvį, Didžiojo Tėvynės karo veteraną Nikolajų Kobecą. Moteris paprašė papasakoti, už ką koks apdovanojimas gautas. Veteranas lyg ir spyriojosi, bet paskui išdrožė:

— O štai šis ordinas — už taiklų šaudymą iš tolimosios artilerijos pabūklų. Į Liepojos įtvirtinimus pliekėme...

— Tai kad fronto linija toli

buvo — iš kur žinojo, ar pataikė.

Nori nenori, teko moteriškai aiškinti, kad tolimąją artileriją koreguoja, jai aerofonuotaukas tiekia žvalgomojus skrydžius atliekantys lakūnai.

— Jie — lyg raketos nešėjos. Patys dažnai žūdavo, o mums nurodydavo ugnies nukreipimo tikslus. Kiek vyrų negrįžo... Ir nežinia, kur jų palaikai ilsisi, — susimąstęs baigė veteranas.

— Nikolajau, o aš žinau vietą, kur palaidoti jūsų kovos draugai lakūnai. Visai dar mergaitė buvau, kai tai įvyko. Bet tiksliai atsimenu, ir kaip lėktuvas nukrito, ir kaip valstiečiai tarybinius karius palaidojo. Netoli Liepojos, Jūrmalcieme.

NIEKAS NEUŽMIRŠTAS, NIEKO NEPAMIRŠTA!



ŠIRDIES ŠAUKSMAS

Šie žodžiai buvo ta žiežirba, kuri uždegė paieškų liepsną, paskatino moksleivius susiburti į raudonųjų pėdsekių būrelį.

Jūrmalcieme vyresnieji gyventojai tiksliai viską žinojo, o Austra Rainė visą tą laiką prižiūrėjo tarybinų lakūnų kapą. Žmonės prisiminė, kad kažkas tada, 1944-ųjų vėlyvą rudenį, paėmė žuvusiųjų dokumentus. Bet kas? Visų gyventojų trobas aplankyti teko. Ir pas kai ką išvykusių apsilankė pėdsekliai. Ir sužinojo, kad tadien — 1944-ųjų spalio 20-ąją — iš kovinės užduoties ties Liepoja į savo aerodromą negrįžo kapitonas Piotras Petrovas ir jaunesnysis leitenantas Borisas Raspopovas.

Tai buvo siūlo galas. Prasidėjo paieškos. Tuo pačiu metu moksleiviai padarė paminklinę lentą, aptvėrė kapą. Laiškai keliavo po visą šalį. Bet ar lengva rasti gimines žmogaus, kurio pavardė Petrovas, o vardas ir tėvavardis Piotras Petrovičius. Tokių karinėje aviacijoje

tarnavo daug. Kas kita dėl Boriso Raspopovo. Pavyko rasti jo senutę motiną. Atvykusi aplankyti sūnaus kapą, atsivežė ir Boriso laiškų. Juose buvo nemažai rašoma apie jo vadą — kapitoną Petrovą, jo gimines.

Po trupinėlių, lyg didžiausią turtą rinko pėdsekliai informaciją apie žuvusius, sužinojo Petrovo biografija.

1918-aisiais baltagvardiečiai nužudė būsimojo lakūno tėvą. Nuo choleros mirė motina. Tarybinė Tėvynė priglaudė našlaitį. Jis tapo Borisoglebsko aviacijos mokyklos kursantu. Laiške savo seseriai, kuri gyveno Kazachstane, rašė: „Sėdžiu tame pat suole, kuriame klausėsi pasakaitų Valerijus Čkalovas. Norėty-

Tai buvo pirmasis 33-osios VPTM raudonųjų pėdsekių laimėjimas. Mokyklos šlovės muziejuje atsirado pirmasis stendas, pesakojantis apie bebaimius lakūnus, Lietuvos ir Latvijos išvadavimo kovų dalyvius.

Sakoma, kad sėkmė suteikia žmogui sparnus. Panašiai įvyko su jauniaisiais liepojiečiais ir jų vadovu karo veteranu Nikolajumi Kobecu. Juo labiau, kad apie sėkmingą pėdsekių operaciją parašė spauda, pranešė radijas. Tad ir pasiryžimas tęsti šį darbą augo lygia greta su populiarumu.

Liaudies atmintyje buvo ne vienas tarybinų lakūnų žuvimo atvejis. Iš kolūkių, esančių netoli Priekulės, Grobinios, iš lakūnų — buvusių kovos draugų — pradėjo plaukti laiškai, pranešimai, nurodantys apie vieną arba kitą atvejį. Ir raudonieji pėdsekliai, gavę orientyrą, skubėjo. Metų jau praėjo daug. Tad ieškojo tų, kurie tais tolimais 1944—45 buvo vaikai: juk vaikai ne tik visad pirmi atbėga į įvykio vietą, bet ir atmintis jų geresnė.

Dešimtis metų ieškojo giminių ir kovos draugai Klaipėdos ir Liepojos apylinkėse žuvusių lakūnų. Deja, bergždžiai. Raudonieji pėdsekliai ėjo kitu keliu — jie atsiliėpdavo į kiekvieną signalą: vykdavo į vietą, susitikdavo su dešimtimis žmonių. Labai daug naudos davė kreipimasis per radiją į Baltijos pakrančių gyventojus. Po to jie susitiko su šalia Priekulės gyvenančiu Aleksu Jackeivičiumi, kuris tiksliai nurodė, kokioje vietoje 1945-ųjų žiemą nukrito lėktuvas. Bet kasinėjimai nieko nedavė. Teko kreiptis paramos į kariškius. Minų ieškotojai 5 metrų gylyje aptiko metalą. Drauge su lėktuvo nuolaužomis buvo atkasti ir žuvusio lakūno palaikai, dokumentai.

Štai taip, faktas po fakto patriotinės veiklos entuziastai išaiškino vyresniojo leitenanto Vladimiro Smagailos, vyresniojo leitenanto Nikolajaus Repino, kitų lakūnų žuvimo vietas, jų biografijas, surado gimines, kovos draugus.

...36 kartus susirėmė ore su priešų vyresniojo leitenanto Viktoro Boguckio pilotuojami lėktuvai. 46 kartus vien ties Liepoja į apšaudė priešų zenitinės artilerijos ugnis, kai oro žvalgas vykdė kovinę užduotį. Bet šaunūs asas sugebėdavo parskraidinti savo paukštę į Raudonosios vėliavos ordino Vilniaus aviacijos pulko aerodromus. Kartą, fotografuojant priešininko pozicijas Naukmuižos—Lyvenės—Izvilės ruože, į lėktuvo kabiną pataikė hitlerininkų zenitinės artilerijos sviedinys. Lakūnas ir jo šturmanas Andrejus Melnikovas buvo sužeisti. Tačiau jie, įveikdami skausmą, paplūdė kraująms, nusileido savame aerodrome. Aviacijos technikai tik stebėjo-

Plenumas apsvarstė suvažiavimo nutarimų vykdymą

Kovo 17 dieną Vilniuje, Prof-sąjungų kultūros rūmuose, įvyko Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto antrasis plenumas. Jo dalyviai apsvarstė respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijų uždavinius, vykdančių patriotinės gynybinės draugijos sąjunginio dešimtojo suvažiavimo nutarimus.

Plenumą pradėjo Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas. Pranešimą svarstyti klausimu padarė draugijos respublikos Centro komiteto pirmininko pavaduotojas R. Einoris.

Svarstyti klausimu plenumas priėmė nutarimą.

Per plenumą respublikos gynybinei draugijai, pagal 1987 metų sąjunginio socialistinio lenktyniavimo rezultatus užėmusiai antrąją vietą tarp sąjunginių respublikų, buvo įteikta TSRS SDAALR Centro komiteto, VPSCT ir VLKJS Centro komiteto pereinamoji gairė.

Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubui ir Alytaus aviacijos technikos sporto klubui, kuriems praėjusiais metais sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime pripažintos pirmosios vietos, buvo įteiktos TSRS SDAALR Centro komiteto ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro komiteto pereinamosios raudonosios vėliavos.

Federacijos ataskaitinė konferencija

Kaip buvo pažymėta respublikos patriotinės gynybinės draugijos trečiame suvažiavime, Aviacijos sporto federacija yra viena veikliausių visuomeninių sporto organizacijų, kurios kompetencijoje yra aviacijos sportininkų meistriškumo kėlimo, aviacijos sporto klubų bei sekcijų veiklos koordinavimo bei kiti aviacijos sporto vystymo mūsų respublikoje klausimai. LTSR aviacijos sporto federacijos prezidiumas, atskirų aviacijos sporto šakų federacijų aktyvas daug padarė gerindami darbą, gausindami aviacijos sporto masiškumą ir meistriškumą pasiekimus. Kaip buvo pažymėta, federacijos prezidiumas glaudžiai bendradarbiauja su visuomeniniu aktyvu, treneriais, sekcijų ir aviacijos sporto klubų vadovais. Apie nuveiktą darbą jiems kasmet ir atsiškaito. Tokia ataskaitinė LTSR aviacijos sporto federacijos

konferencija, kurioje buvo aptarti praėjusių metų sportinio sezono veiklos rezultatai, įvyko vasario 28 dieną Vilniuje. Pranešimą padarė federacijos prezidiumo pirmininkas A. Kerpavičius. Jis plačiai apžvelgė aviacijos sporto padėtį respublikoje, aviacijos sporto klubų, atskirų sporto šakų federacijų darbo laimėjimus ir trūkumus, nagrinėjo prielaidas, dėl kurių nebuvo įvykdyti visi siekliai, veiklos planuose numatytos sportininkų meistriškumo kėlimo ir aviacijos sporto šakų masiškumo didinimo užduotys. Šiuos ir daugelį kitų rūpimų problemų plačiai nagrinėjo konferencijoje kalbėję federacijos darbo su jaunimu komiteto pirmininkas R. Zaluba, TSRS nusipelnęs sporto meistras lakūnas pilotazhininkas J. Kairys, skraidyklių sporto federacijos pirmininkas S. Prialgauskas,

Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius A. Jonušas, respublikos klasikinio parašiutizmo rinktinės treneris J. Brundzienė, sklandymo sporto meistras R. Koronkevičius, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo viršininkas V. Šliumba, federacijos techninės tarybos pirmininkas A. Kuzmickas, ESAG bandymų stoties viršininkas A. Virbickas, LTSR nusipelnęs treneris Z. Brazauskas, respublikos SDAALR Centro komiteto Aviacinio rengimo ir aviacijos sporto skyriaus viršininko pavaduotojas R. Maciulevičius, LTSR patriotinės gynybinės draugijos Centro komiteto pirmininko pavaduotojas aviacijos reikalams V. Ravinskas.

Konferencijoje dalyvavo ir kalbėjo LTSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas.

Apdovanojimai geriausiems

Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komitetas kasmet įteikia specialius apdovanojimus už geras sportinius rezultatus vystant sklandymą, parašiutizmą ir lėktuvų sportą, taip pat pasiekimus socialistiniame lenktyniavime.

Per vasario pabaigoje Vilniuje vykusią Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos ataskaitinę konferenciją šie specialūs pereinamieji prizai ir gairės iškilmingai buvo įteikti Vilniaus

Dariaus ir Girėno aeroklubo (viršininkas R. Paksas) lėktuvų sporto bei parašiutizmo grandims ir Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo (viršininkas S. Noreika) sklandymo grandžiai.

Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos prizais ir diplomais buvo apdovanoti sportininkai, pasiekę praėjusiais metais geriausių rezultatų atskirose aviacijos sporto šakose: prienikiškis sklandytojas A. Rukas, vilniečiai — lakūnas pilotazhininkas J.

Kairys, aviamodeliuotojas A. Narkevičius, klasikinio parašiutizmo sportininkė A. Litvinova, parašiutinės daugiaakvės atstovė V. Zubė, ultralengvų skraidymo aparatų kūrimo ir skraidymo jais mėgėjas A. Lukoševičius, keunietis skraidyklininkas U. Trečiokas.

Specialūs federacijos apdovanojimai taip pat buvo įteikti sportininkams, praėjusiais metais pasiekusiems naujus Tarybų Lietuvos rekordus: sklandytojams A. Rukui ir V. Mačiuliui iš Prienų bei kauniečiui A. Jonušui, vilniečiams aviamodeliuotojams V. Sidlauskui ir G. Orlovui, o taip pat kauniečiui skraidyklininkui U. Trečiokui.

si: kaip šie lakūnai sugebėjo parsiskristi — lėktuvo fiuzeliaže buvo 150 pramušimų, veikė tik vienas variklis. O jie — parsiskrido!

Užlopes žaizdas netoli Skuodo buvusioje ligoninėje, V. Boguckis ir vėl skrodė dangų ties Kleipėda, Liepoja. Tą dieną — Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno 28-ųjų metinių dieną, jis išskrido vykdyti savo 121 kovinės užduoties. Reikėjo fotografuoti Liepojos įtvirtinimus. Lėktuvą užpuolė dešimt meserių. Vieną pavyko numušti. Tačiau likę devyni apsupo žvalgybinį lėktuvą, paėmė jį į „reple“: du — virš jo, du — po juo, po du — iš abiejų šonų. Vienas prieš lėktuvą, matyt, eskadrilės vado, skrido šio savotiško oro konvojaus priekyje, duodamas suprasti, jog Boguc-

kio lėktuvą paimtas į nelaisvę ir privalo skristi, fašistų lydimas, į jų aerodromą. Hitlerininkai norėjo paimti tarybinį asą gyvą.

— Ne, šito tai nebus! — pasakė per radiją, perdavęs „žemel“ situaciją, Viktoras. — Kovosiu iki paskutinio atodūso, — šūktelėjo jis ir atakavo priekyje skrendančius fašistus... Nukrito į Priekulės apylinkes ir Viktoro Boguckio valdomas lėktuvas. Lakūnas žuvo. Bet jo žygdarbis gyvas. Už jį Viktoras Boguckis po mirties tapo Tarybų Sąjungos Didvyriu.

Liepojos kapinėse įrengtame memoriale aukso raidėmis iškaltos 56 pavardės. Salia dukart Tarybų Sąjungos Didvyrio papulkininkio Nelsono Stepaniano, čia matome pavardes ir Tarybų Sąjungos Didvyrių Aleksejus

Gračiovo, Grigorijaus Davidenko, Aleksandro Kurzenkovo, Grigorijaus Cagoveco, Viktoro Boguckio, Piotro Petrovo, kitų lakūnų, kurių žuvimo vietos buvo žrastos ir palaikai perkelti iš daugelio Baltijos pakrantės smėlynų į memorialą. Didvyrių atminimas įamžintas. Bet ar tai jau viskas?

Prisimenu, kai išsiskyrėme su Nikolajumi Kobecu, jis man sakė, kad darbo dar — per akis. Tiesa, su kiekviena diena rasti žuvusių tarybinių lakūnų vietas ir palaikus vis sunkiau. Dar didesnių rūpesčių kelia jų atpažinimas, biografijų išaiškinimas. Juk daugelio žmonių, mačiusių ir pergyvenusių šauniųjų tarybinių sakalų mirtį, nebėra tarp gyvų, daug kas išvažinėjo po visą šalį. Bet, pasirodo, darbo dar yra! Jį liepojiečiai dirba

drauge su mūsų respublikos kraštotyrininkais iš Skuodo ir Palangos. Drauge ieškoma naujų šauniųjų lakūnų žuvimo vietų. Tad nesistebėkite, jeigu atvykę į Liepoją ir aplankę lakūnų memorialą, išvysite nebe penkiasdešimt šešias, o daugiau pavardžių.

A. ICIAVICIUS
Didžiojo Tėvynės karo
veteranas

Liepoja—Vilnius

REDAKCIJOS PRIERAŠAS. Ko gero, perskaitę šį rašinį prisiminsime, jog ir mūsų respublikoje tebevyksta žuvusių lakūnų, jų lėktuvų nuolaužų paieška. Gal ir mūsų istorijos puslapiai papildė naujais įrašais. Laukiame laiško, pranešimų.

NUO JUODO granito postamento skausmingai ištisęs į dangų sparnus stovi bronzinis žmogus. Sustingusį akimirka... Taip jaunas skulptorius iš Druskininkų Vaidas Bilius išreiškė tragišką baigmę skrydžio, kuris nutraukė puikaus žmogaus ir ilgamečio Kauno aviacijos sporto klubo sklandytojo Rimvydo Gervės gyvybę.

TSRS sporto meistras Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto dėstytojas Rimvydas Gervė daugelį metų buvo renkamas Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo tarybos pirmininku, todėl, prasidedant 1986 metų skraidymų sezonui, klubo taryba, įamžindama R. Gervės atminimą, įsteigė jo vardo prizą geriausiam metų klubo sklandytojui. Šiai idėjai pritarė ir instituto SDAALR organizacija.

Dviejų savaitžių trukmės klubo varžybas pakeitė visą skraidymų sezoną trunkančios pirmenybės. Prizas įteiktas jau antram sportininkui, ir drąsiai galia teigti, kad tokia varžybų sistema perspektyvi, įdomi. Manau, ji susilauks ir kitų respublikos klubų sklandytojų susidomėjimo.

Vykdamas tokias varžybas išvengiama įvairių organizacinių, technikos paskirstymo, teisėjų komplektavimo sunkumų. Sportininkai gali rungtyniauti savaitgaliais, neatsitraukdami nuo tiesioginio darbo, gali keisti sklandytuvų klases ir tipus, lenktyniauti vis su kitais varžovais. Dėl to gaunamas tik objektyvesnis galutinis rezultatas.

Teisėjamą organizuoja žiuri: klubo viršininkas, instruktorius — klubo rinktinės treneris, klubo tarybos pirmininkas. Starto ir finišo laikus fiksuoja skraidymų vadovas ir chronometražistas. Taškus skaičiuoti gali kaskart vis kitas sportininkas. Varžybų dalyviai kasdien pildo piloto kortelės ir kartu su barogramomis bei fotojuostomis po skridimo pateikia skaičiuojančiam taškus. Rezultatai skelbiami iki sekančios skraidymų dienos, nors fotojuostos ryškinamos tik kartą per savaitę. Atlikus objektyviąją kontrolę, rezultatai gali būti perskaičiuojami. Visi rezultatai surašomi į bendrą lentelę. Sezono eigoje į ją įrašomos vis naujos ir naujos pavardės, nes varžybose turi teisę dalyvauti visi sportininkai, taip pat ir etatiniai darbuotojai, per se-



Gediminas Nevulis su iškovotu prizų.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

zoną įgiję teisę savarankiškai skraidyti maršrutais. Pradėti varžybas galima patogiu laiku. Moterys varžybose dėl prizo kovoja lygiomis teisėmis su vyrais.

Kadangi sportininkai skraido įvairių tipų ir klasių sklandytuvais, varžybos vykdomos trijų klasių skraidymo aparatais, įvedant vertinimo koeficientą. Atviroje klasėje skraidoma LAK-12 ir „Jantar 28“ sklandytuvais. Standartinėje klasėje — visų tipų „Jantar-standard“, LAK-11, C-15 sklandytuvais ir trečioje klasėje — sklandytuvais L-13, „Puchač“, „Pirat“. Koeficientai taikomi tik labai besiskiriančioms savo aerodromine kokybe sklandytuvams vienoje klasėje. C-15, ASW-15, — 1,00, o „Jantar-standard“, LAK-11 — 0,92.

Rimvydas Gervė nebuvo iškovojęs labai didelių pergalių, nedalyvavo sąjunginėse varžybose. Jį prisimenam kaip gerą draugą, darbštų ir nuoširdų žmogų, todėl ir jo vardu pavadintas prizas po šių varžybų kasmet bus įteikiamas jaunam, perspektyviam sportininkui. O štai tarptautinės klasės sporto meistrai, Tarybų Sąjungos rinktinės nariai ar šalies pirmos lygos varžybų dalyviai, iškovoję Kauno klubo pirmenybėse pirmąją vietą, gaus lyderio marškinėlius su klubo emblema ir specialų medalį bei

asmeninę dovaną. Tai skatins kiekvieną jauną sportininką aktyviau įsijungti į varžybas, kelti savo sportinį meistriškumą.

Kiekvienas prityręs sklandytojas patvirtins, kad skridimas maršrutu varžybose duoda žymiai daugiau naudos, nei paprastas skridimas treniruotėje. Kasdieninė griežta fotokontrolė, starto laiko pasirinkimas ir teisingas starto linijos praskridimas, optimalus finišo režimų pasirinkimas ir darbas sklandytuvo kabinoje su liniuote ir žemėlapiu jau nuo pirmų savarankiškų skridimų maršrutais moko operatyviai ir tiksliai veikti ekstremaliomis sąlygomis, teisingai atlikti posūkio punktų fotokontrolę. Taip kasdieniniuose skridimuose pasiruošęs sportininkas svarbiose varžybose, kur už mažiausius nukrypimus ir klaidas yra fiksuojami baudos taškai, nejaus didelio psichologinio krūvio ir sugėbės įveikti sportinės kovos sunkumus.

Varžybos Rimvydo Gervės prizui laimėti turi ir griežtai apibrėžtus reikalavimus, be kurių negalima įskaityti atskiros pratimo ar bendro sportininko rezultato sezono pabaigoje.

Kai kurie svarbiausi jų: maršrutinis skridimas skaitomas varžybiniu, jei tą dieną skrenda ne mažiau, kaip keturi sportininkai atviros bei standar-

tinės klasės sklandytuvais ir trys sportininkai — treniruočių klasės;

minimalus įskaitytinio maršruto ilgis turi būti 100 km; minimalus nugalėtojo nuskritytas atstumas, kad pratimas būtų užskaitytas, turi būti 100 km atvirai ir standartinei klasei, o treniruočių klasei — 75 km.

Klubo pirmenybės nevykdomos, kai aerodrome vyksta respublikinės ar sąjunginės sklandymo varžybos. Ir dar vienas įdomesnis, jokių kitokių varžybų nuostatuose nesutiktas punktas: varžybų žiuri turi teisę bet kada iš bet kurio sportininko pareikalauti detalaus maršrutinio skridimo aprašymo ir priimtų sprendimų pagrindimo. Bendras per sezoną skridimuose pasiektas rezultatas sumuojamas tik tuo atveju, jeigu sportininkas dalyvavo ne mažiau kaip penkiuose pratimuose.

Taškai skaičiuojami naudojantis sąjunginių varžybų formule, įvedant sklandytuvų įvertinimo koeficientus. Sezono pabaigoje suskaičiuojamas bendras vidutinis sportininko skridimų rezultatas. Tam naudojama TSRS rinktinės sportininkų meistriškumo nustatymo formulė.

Susumavus 1987 metų skraidymų sezono rezultatus, Rimvydo Gervės prizas atiteko antrą vietą užėmusiam sporto meistrai Gediminui Nevulii. Jis dalyvavo net devyniuose pratimuose. Pirmąją vietą iškovojo tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Sabeckis. Jam klubo taryba įteikė lyderio marškinėlius. Trečią vietą užėmė Raimondas Duoblys. Varžybos tęsėsi nuo balandžio 22 iki rugpjūčio 31 dienos. Per tą laiką buvo atlikta 14 pratimų. Varžybose dalyvavo 25 sportininkai. Vasaros pabaigoje, kai jaunieji sklandytojai pakilo savarankiškiems skrydžiams, į varžybas įsijungė ir trys klubo instruktoriai.

Kiekviena respublikos aviacijos sporto klubų taryba, susidomėjusi nauja kauniečių vykdymų varžybų sistema, gali sudaryti sau priimtinius nuostatus, savaip paskatinti ir pagerbti nugalėtojus. Tokios varžybos padės kelti sportininkų meistriškumą ir sklandymo sporto masiškumą.

J. STEPONA VICIENĖ,
TSRS sporto meistrė

Apie „Sparnus“ — FAI biuletenyje

Vilnių pasiekė Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) 1987 — 1988 m. biuletenis nr. 125, — gausiai iliustruotas 50 puslapių apimties metraštis, pasa-

kojantis apie šios autoritetingos organizacijos veiklą ir tarptautinio rango aviacijos sporto varžybas.

Skyriuje apie kasmetinius FAI apdovanojimus garbės diplo-

mais bei medaliais minimas ir lietuviškas biuletenis „Sparnai“, kuris 1987 m. buvo apdovanotas FAI grupiniu Garbės diplomu. Biuletenio 36 puslapyje rašoma: „Sparnai“ yra visuomeninis, mokslinis, praktinis ir sportinis žurnalas, įsteigtas 1968 m. ir visą laiką leidžiamas lietuvių kalba. Jis daug rašo

ne tik apie Lietuvos, bet ir TSRS aviacijos sportą, nuolat skelbia straipsnius apie žymius aviatorius ir sportininkus, informuoja apie nacionalinius čempionatus ir tarptautinius įvykius, spausdina lėktuvų ir raketų modelių brėžinius“.

J. VIDAITYS

Likimui žvelgęs tiesiai į veidą

Vladas Drupas prie sklandytuvo MAK-15. 1957 metai.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

Vladas Drupas 1987 metais.

K. MINČIAUS nuotr.



GRAKSTUS, iš lentų suręstas, su šviesiomis, tarsi blakstienos palei nedideles stiklo akis, palangėmis ir pilku, rudeninių vėjų bei lietaus išblukintu „apdaru“, nedidukas namukas, vos pastebimas medžių tankmėje, atrodė kaip ramybės pilis. Bet peržengęs slenkstį pajunti, kad čia įvairiaspalviais gyvenimo atspindžiais žaižaruoja almintis, rūpestingai ir pagarbiai saugomos mūsų aviacijos sporto istorijos relikvijos: varžybose iškovoti prizai, taurės, nuotraukos, gairės, diplomai, įvairūs suvenyrai. Čia pat už beržynėlio ir pakelės pievų, beveik iki pat horizonto juostos ties Nemuno vingiu, driekiasi sportinio aerodromo žemala.

— Kaip magnetas mane į čia traukia, — santūriai, tarsi dėliodamas išbarstytus žodžius, bando šeiminingas paaiškinti tai, kas vilioja, teikia ramybę ir gerį, skatina apmąstymams. — Čia man ir poilsis po nelengvos metų naštos, ir su jaunyste galiu vėl susitikti...

Daug metų pažįstu Vladą Drupą. Jis visada draugiškas ir labai nuoširdus. Pašnekesyje — neiškalbus, bet niekada nevengia bendravimo, nors būna santūrus. Todėl vos pastebimas susijaudinimas ir skvarbus žvilgsnis į atskleistą lakūno skraidy-

my knygelę man pasirodė neįprastas Drupui.

— Sioje nuzulintoje, beveik per keturis dešimtmečius daugelio rankų žiupinėtoje, rašytoje ir perrašytoje knygelėje — visa mano sportinio gyvenimo aviacinė biografija, — paaiškino ir ne be pasididžiavimo pradėjo sklaityti skaičiais ir įvairiais pavadinimais primarginčius lapus.

— Įstrigo atmintyje 1942-iejį, sunkūs karo ir fašistinės okupacijos metai, — prisimena Vladas. — Kartą po pamokų Šiaulių berniukų gimnazijoje mus keletą paauglių pasikvietė kaimynas Kostas Tolutis ir parodė užmaskuotą nedidelį sklandytuvą. Mes nustrėmėme iš netikėtumo. Iš kur toks laimikis? „Lenkiškas. Trofėjinis. „Varna“ vadinasi“, — tik tiek tepaaiškino, ir prigrasė visiems tylėti.

— Kitą dieną atsivežėme „Varną“ ant Salduvės kalno ir, pakaitom tempdami sklandytuvą, bandėme paskristi. Kartais pasisekdavo. Bet dažniausiai vargdavome bergždžiai. Dar didesnė bėda buvo tai, kad turėjome saugotis ne tik tėvų, bet ir okupantų akių.

Kai buvo išvyti fašistiniai okupantai, ir būrelis šiauliečių 1944-aisiais atvažiavo į Kauno

Vytauto Didžiojo universitetą studijuoti statybos mokslų. Vėliau, kaip ir žemiečiai, buvo užvaldę du troškimai: išmokti specialybės — kuo greičiau prisidėti prie okupantų sugriauto gimtojo krašto atstatymo, ir... skraidyti. Deja, gražius siekius porai metų prisiėjo atidėti. Buvo pašauktas būtinai karinei tarnybai. Bet, ir būdamas Raudonosios Armijos 16-osios Lietuviškosios divizijos kariu, jis visą laiką puoselėjo savo svajonių paukštę. Kai po poros metų Kauno politechnikos instituto Statybos fakultete vėl susitiko bendraminčiai, dėl skraidymų sklandytuvu abejonių nebuvo. Gal todėl su neslepiaumu pasigėrėjimu Vladas perskaitė tomis atmintinomis dienomis skraidymų knygelėje padarytą įrašą: „1948 metai, Karmėlava. Velkamas skridimas. Sklandytuvus A-2“.

Jau tada buvo susiorganizuotas nemažas būrys skraidymų entuziastų, — prisimena Vladas. — Visus sekmadienius ir vasaros atostogas praleisdavome aerodromuose. Iki išsekimo nuvargindavo sklandytuvų ištempimas į orą. O kai sulūždavo sklandytuvus, patys remontuodavome. Daugiau dirbome „juodą darbą“, negu skraidėme. Kas kita buvo, kai Kaune įsikū-

rė sklandymo stotis. Ir sklandytuvų tada daugiau turėjome, ir šokinėti su parašiotu iš lėktuvo PO-2 išmokome, ir skraidyti maršrutais pradėjome.

Vladas pamažu vertė skraidymų knygelės lapus ir garsiai skaitė: „Mak-15“, KPI-3, BRO-9, „Pajūrietas“, BRO-12, „Mucha“, „Genys“, KPI-12, „Pūkas“, „Kaunas“...

Sie skambūs vardai ir raidinės žodžių santrumpos — tai sklandytuvų, su kuriais Kaune, Karmėlavoje, Vepriuose, Kulautuvoje, Pociūnuose nuo 1952-ųjų ištisą dešimtmetį skraidė Vladas Drupas ir bendraminčiai. Su šiais sklandytuvais respublikos ir net sąjunginės sklandytuvų varžybose dalyvavo. Būta ir pergalių, ir nusivylimų. Labiausiai, kaip jis sako, išvargindavo treniruotės. Atvažiavę sekmadienį bet kokių pasitaikančių transportu keliolika kilometrų, aerodrome išbūdavam iki vėlumos, o skristi geriausiai atveju pavykdavo porą, trejetą kartų.

— Neretai būdavo ir tokių dienų, kad tik po sklandytuvo sparnu sėdėdavome. Ir vis tiek kiekvieno sekmadienio laukdavai kaip gražiausios šventės, o sulaukęs — vėl anksti keldavai ir skubėdavai į aerodromą. Viliojo žydrųjų padangių keliai, — prisimena.

Vladas, trumpam susimąstęs, vėl verčia skraidymų knygelės lapus. Neabejoju, vaizduotėje, tarsi filmo juostoje, pamažu praslinko visi gražiausi prisiminimai, kaip, jau tada, žinomam konstruktoriui Broniui Oškiniui vadovaujant, jis kartu su kitais studentais statė sklandytuvus, skraidė jais virš tėviškės laukų ir palei Šiaurės Kaukazo kalnų šlaitus netoli Maikopo arba Psebažiaus. O ar galima užmiršti startą septintosios respublikinės pirmenybės 1963 metais, kai baigė vykdyti sklandymo sporto meistro normatyvą.

— Per aštuoniolika metų skraidžiau net šešiolikos tipų sklandytuvais. Skrydžiuose ore esu išbuvęs beveik pusę tūkstantčio valandų...

— O sportiniai lėktuvais? Vladas atsiverė puslapį, kuriame stambiu braižu buvo užrašyta: „1966 metai“.

— Čia štai ir prasideda „perskeltas dangus“... Kaip tik tada Kaune buvo įkurtas lėktuvų aukštąjį pilotazą kultivuojantis aviacijos technikos sporto klubas. Nekilo jokių abejonių — tik sportiniai lėktuvai ir aukštasis pilotazas! Prisipažinsiu, ir mokinukas būdamas, kai pradėjau statyti aviamodelius, nesu daręs nė vieno sklandytuvo modelio. Visus — lėktuvų, ir tik su varikliais. Kad galėtų skristi. Gal todėl pirmųjų klubo gautų sportinių lėktuvų JAK-12 variklį gausmas ir skatino nenu-maldomą potraukį iš sklandytu-

vo persėsti į pilotązinį lėktuvą.
— Lengva pasakyti — persėsti. O kolektyvas?

— Visi tada skraidėme Pociūnų aerodrome: pilotązininkai nuo pat ankstyvo ryto, o sklandytojai — gerai įdienojus. Buvo viena draugiška aviatorių šeima. Ir klubų vadovai, ir instruktoriai tada neturėjo išsivalvotų antpečių paauskuotais atsiuvais. Kiekvienas buvo gerbiamas pagal darbą, o ne vien dėl užimamų pareigų.

Apie tas dienas, Vlodo žodžiais tariant, galima būtų romaną parašyti. Kai sportininkams buvo paskirtas aerodromas Pociūnuose, čia tebuvo plynas laukas. Per porą metų abiejų klubų angarus, tris baltų plytų namus pastatė patys sportininkai. Ir skraidė jie, ir darbuosė. Vlādą Drupą slėgė dvigubas rūpestis. Jam, statybininkui, prisiėjo ir statinių projektus padaryti, ir statybos darbams vadovauti. Nevalia buvo atsisakyti. Kolektyve visi žinojo, kad po vienuolikos praktinio darbo metų Kauno statybos trestė jis paskirtas Lietkoopsjungos Kauno kilnojamosios mechanizuotos kolonos viršininku, kad jam vadovaujant pastatytos parduotuvės arba valgyklos daugelyje rajonų, o Jurbarko ir Tauragėje — duonos kepimo kombinatai. Todėl Vladas prisiėmė šią nelengvą naštą. Bet statybų įkūrimas, kitų darbų rūpesčiai neužgesino aukštojo pilotąžo aistras. Kiekvieną laisvę valandėlę jis stengėsi išnaudoti treniruotėms. Norėjosi pasiekti tokių lėktuvo pilotavimo meistriškumą, kokį su mūsiškiais „jakais“ arba čekoslovakais „zetais“ demonstravo trys Jonai, tada jau pripažinti aukštojo pilotąžo asai — Kavaliauskas, Bagdonas ir Dovydaitis.

— Nelengva buvo. Darbų gausėjo, o para turėjo tik tas pačias 24 valandas, — juokavo Vladas. — Ir šeimos rūpesčių neatidėsi, ir dėmesio brigadoms statybų aikštelėse Garliavoje arba Raseiniuose nesumažinsi.

Vladas užsibrėžtą tikslą pasiekė. Jis per porą metų įvykdė lėktuvų aukštojo pilotąžo TSRS sporto meistro normatyvą, būdamas respublikos rinktinės narys daugelį metų rungtyniavo sąjunginėse pirmenybėse, du kartus iškovojo Tarybų Sąjungos čempiono aukso medalius. Už didelius darbo pasiekimus respublikos statybos baruose Vlādai Drupai buvo suteiktas LTSR nusipelnusio statybininko garbės vardas.

Iki 1979 metų, kol pasitraukė iš aktyvaus sporto, jis sėkmingai startavo visose respublikos aukštojo pilotąžo pirmenybėse. Šią turtingą sportinę charakteristiką deramai papildė ir dar vienas faktas: per tryliką metų pilotąžiniais lėktuvais „Akrobatas“, čekoslovakijos

konstrukcijos Z-226 ir Z-326 bei penkių modifikacijų „jakais“, pradedant JAK-18 ir baigiant JAK-52, jis yra priskraidęs daugiau kaip pusantro tūkstančio valandų.

Skraidymų knygelėje radau ir kitą, nemažiau įdomų įrašą, liudijantį, kad Vladas Drupas Varšuvos aeroklube sėkmingai skraidė „Vilga“ tada, kai šio sportinio lėktuvo mūsų klubuose dar nebuvo, kad kaip profesionalus lėktūnas sugebėjo iš Vilniaus iki Lenkijos sostinės nuskraidinti buksyruojamus sklandytuvus, su kuriais respublikos sklandytojai turėjo rungtyniauti draugiškose tarptautinėse varžybose.

Pašnekesys namelyje netoli aerodromo užsėdęs. Man pasirodė, kad ir dabar Vladas toks pat energingas, kaip prieš daugelį metų, kai ruošdavosi skridimui sklandytuvu pačiu tolimiausiu maršrutu arba vienu įvystelėjimu padangėje grakščiai išvedžiodavo aukštojo pilotąžo figūrų piešinį. Nuosirdumas — kaip refa. Tik plaukus jau metai pabalino. Bet be rūpesčių — negali jis ir dabar. Dažnai teisėjauja varžybose. Jau penkioliktus metus vadovauja respublikinei lėktuvų sporto federacijai.

Šioje veikloje reikšminga yra visuomeninio darbo patirtis. Sėkmę lėmė ilgametė Vlodo Drupo draugystė su legendiniu karo lakūnu, triskart Tarybų Sąjungos Didvyriu, buvusiu sąjunginės patriotinės gynybinės draugijos vadovu aviacijos maršalu Aleksandru Pokryškinu, artima pažintis su Tarptautinės astronautikos akademijos nariu, dukart Tarybų Sąjungos Didvyriu lakūnu kosmonautu Vitalijum Sevastjanovu, bičiuliški bendradarbiavimo ryšiai su Tarptautinės aviacijos federacijos viceprezidentu, Tarybų Sąjungos Didvyriu aviacijos generolu pulkininku Semionu Charlamovu, graži ir neužmirštama draugystė su respublikos aviacijos sportininkų didžiai gerbiamu generolu, aviacijos sporto klubų steigimo Tarybų Lietuvos miestuose ir rajonuose pradininku, ilgamečiu patriotinės draugijos pirmininku Jonu Ziburkum.

Keletą kartų sklandžiau skraidymų knygelės lapus. Joje be išlygų ir nutylėjimų, smulkmeniškai, bet tiksliai ir teisingai, kaip istorijos metraštyje, atspindėjo svarbiausius žmogaus gyvenimo ir laikmečio įvykius. Tik nedaugeli, ir tik kai kuriuos ryškesnius papasakojau šiame rašinyje. Drįstu tvirtinti, kad Vladas Drupas — tai žmogus, labai gerbiantis statybininko profesiją ir iki pat širdies gelmių mylintis aviacijos sportą. Gyvenimo vingiuose likimui jis visada žvelgė tiesiai į akis. Dorai, drąsiai, bet ir išdidžiai.

K. KILČIAUSKAS

Jaunimo auklėtojas



Jonas Stankevičius su savo auklėtiniais.

AUTORIAUS nuotr.

Atėjus į Kauno 24-tą Prano Ziberto vidurinę mokyklą, aviamodeliuotojų būrelį surasti nesunku — koridoriuje iš tolo juntamas kiekvienam mažąją aviaciją žinančiam specifinis celono ir šviežiai apdorojamos medienos kvapas. Laboratorija įsikūrusi nedideliame kambarėlyje. Ant sienų ir palubėje puikuojasi pagaminti modeliai. Prie darbo stalų triušia jaunieji aviamodeliuotojai, šios mokyklos auklėtiniai. Jų darbą atidžiai stebi, modeliuotojams pataria ir praktiškai padeda būrelio vadovas Juozas Stankevičius. Žiūrint į šį energingą lyg vijurkas tarp auklėtinų besisukiojantį vadovą nepamąstytų, kad jam jau šešiasdešimt.

Juozas Stankevičius aviacija susidomėjo vaikystėje. Pagal literatūroje rastus brėžinius savarankiškai statėsi P. Motiekaičio sukonstruotus schematinius modelius. Kai Lietuvoje buvo atkurta Tarybų valdžia, Osoaviachimo organizacija, siekdama plėtoti masinį aviacijos sąjudį, Ukmergėje įkūrė Dariaus ir Girėno aviacijos būrelį. Į jį vienas pirmųjų užsirašė pirmos klasės gimnazistas Juozas Stankevičius. Būrelio vadovu sklandytojo V. Salavėjaus iniciatyva, prižiūrint V. Ožinskiui ir konstruktoriui B. Oškiniui, buvo pastatytas sklandytuvas, pradėti skraidymai. Tačiau Juozui skraidyti neteko, kaip ir daugeliui padangių trokštančių jaunuolių jam kelią pastojė negailestingi medicinos reikalavimai — regėjimui pritrūko kelių dioptrijų.

Pokario metais, dirbdamas tarybinio ūkyje, vėliau mokėdamasis Kauno finansų techniku-me ir studijuodamas Pedagoginiame institute, pamėgtam aviamodelizmui negalėjo skirti didesnio dėmesio — neužteko laiko. Tik pradėjęs dirbti Kalvarijos rajono švietimo skyriuje, J. Stankevičius ryžosi suburti aviamodeliuotojus, o laisvalaikį ir pats gaminti skraidančius modelius. 1958 metais persikėlė mokytojauti į Garliavos vidurinę mokyklą. Vakaraus po darbo vėl sėdo prie brėžinių, konstravo ir statė aviamodelius. Po ilgesnės pertraukos pradėjo dalyvauti

respublikos aviamodelizmo pirmenybėse. Su gumavarikliniais aviamodeliais tris kartus yra iškovojęs respublikos čempiono vardą. Daug kartų respublikos rinktinėje dalyvavo Pabaltijo ir tarptautinėse varžybose. 1964 metais jam buvo suteiktas garbingas TSRS sporto meistro vardas.

Garliavos vidurinėje mokykloje J. Stankevičius subūrė darbų aviamodeliuotojų kolektyvą. Šios mokyklos komanda 1962 metais debiutavo respublikos pirmenybėse. Visus nustebino jų padaryti ir gerai sureguliuoti aviamodeliai. Komanda pelnytai laimėjo nugalėtojų laurus. Šiame būrelyje išaugę Gediminas Bartkevičius, Vidas Raulinaitis dabar, jau baigę aviacijos institutą, dirba inžinieriais Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje. Sklandymo sporto meistras Juozas Karklius yra Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo grandies vadas, o L. Zizas, A. Kraujalis, A. Kelosauskas, A. Baltrušaitis, V. Puikys, R. Jankauskas, M. Staškevičius ir kiti kultivuoja sklandymo sportą, skraido pilotąžiniais lėktuvais.

J. Stankevičius subūrė aviamodeliuotojus ir pradėjęs mokytojauti Kauno Prano Ziberto 24-oje vidurinėje mokykloje. Tiesą, pradžioje mokyklos būreliui daug ko trūko: nebuvo patalpų, reikėjo medžiagų, darbo įrankių. Nestigo tikrai entuziazmo. Visa tai matė ir gerai suprato mokyklos direktorius Raimondas Rainys. Kai tik buvo pastatytas naujas mokyklos priestatas, jis nedvejodamas paskyrė aviamodeliuotojams atskirą klasę, padėdam būreliui medžiagomis. Dabar šioje aviamodelizmo laboratorijoje moksleiviai ruošia modelius startams respublikos vasaros jaunių II žaidynėse.

Džiugu, kad yra tokių savo pomėgio entuziastų, kaip aviamodeliavimo būrelio vadovas Juozas Stankevičius. Sulaukęs pensijinio amžiaus, jis ir toliau dirba pamėgtą darbą, be atlyginimo aukodamas visą savo laisvalaikį visuomenės labui.

A. ANTANAITIS

VISKAS GLAUDŽIAI SUSIJĘ

Salčininkų rajono komitetui vadovauju beveik dveji metai. Nors kai ką apie darbą išmanau, klausimų vis tiek daug. Ir svarbiausia, kad bandant gilintis, bandant geriau dirbti, jų nuolat daugėja. O juk mano gyvenimas su draugija susietas ne dveji metai! Turiu galvoje konkretų darbą, aktyvią veiklą. Dirbdamas rajono kooperatyvų sąjungos valdybos vyriausioju inžinieriumi, visuomeniniams pagrindais vadovauju pirminei patriotinės draugijos organizacijai. Išmokau organizacinio darbo, sporto veikla — taip pat ne baltas lapas. Ir žygius nuolat rengėme, jaunimo patriotiniu auklėjimu rūpinomės.

Prisipažinsiu, kad iki ateidamas į rajono komitetą stebėjau: kaip jo darbuotojams pavyksta surinkti nario mokesį. Savo organizacijoje tai nebuvo problema. Bet šalia buvo tokių, kurios nieko nedarė, jokiuose žygiuose, varžybose nedalyvavo. Kaip ir už ką jų darbuotojai mokėjo draugijos nario mokesį? Kaip aiškino skubiai perduodamas komiteto dokumentus buvęs pirmininkas, paprastai planas vykdomas taip — ūkiai, organizacijos perveda pinigus, ir tiek. Na, mokiniai sunėša po 10 kapekų. Juk šauda, dalyvauja varžybose, klausosi paskaitų, stertuoja šaukiamojo amžiaus jaunimo spartakiadose, rajono varžybose. Bet visa tai buvo kadaise.

Dabar jokių pervedimų būti negali. Reikia grynų. O kaip juos surinks organizacijos pirmininkas, jeigu nematyti jokios veiklos. Nesakau, kad taip yra visur. Kai kuriose įmonėse (jų rajone labai mažai), S. Kirovo, Butrimonių kolūkiuose, Merkio gyvulininkystės komplekse yra šautuvų, rengiamos varžybos. Be abejo, tokiu atveju su mokesčio rinkimu paprasčiau, nors puikiai žinome, kad tikrų draugijos narių ir čia toli gražu ne tiek, kiek atskaitose prirašyta. Tad ką kalbėti apie kitas, silpnas organizacijas? Išvada viena — miglos į akis negalima pūsti! O juk buvo toks laikas, kai akių dūmimas, prirašinėjimai buvo madoje. Tad ir narystė ėmė siekti kone šimtaprocentinio skaičiaus. O kai dabar rajonui nario mokesčio planą reikia įvykdyti, mes su komiteto inst-

rktore Marija Kel lakstome, lyg patrakę. Kiek vargo reikia patirti, kad šiaip taip ištemptume tą planą. O mums, lyg tyčia, draugijos vadovybė papildomą kitiems metams priduria. Kodėl?

Manau, jog vyksta tai dėl to, kad niekas nežino faktinio narių skaičiaus. Pasižiūri į senas suvestines, skaičius, kurie automatiškai „keliauja“ iš vienos atskaitos į kitą, ir... prideda. Atseit, žmonių organizacijoje daug, tad ir planą galima padidinti. Kiek žinau iš pokalbių su kitų rajonų naujai dirbančiais pirmininkais, ir ten tas pat. Vertėtų, matyt, padaryti galą tiems išpūstiems skaičiams, surengti SDAALR narių surašymą ir, remiantis jais — narystės skaičiaus koregavimą. Atėjo laikas pasižiūrėti į draugijos narystę iš šiuolaikinių pozicijų.

Gal po tokio narių „perkratymo“, vertėtų pagalvoti ir apie nario mokesčio dydžio peržiūrėjimą. Tebūnie jis dirbantiesiems didesnis — mokės, jeigu organizacija bus veikli, jeigu žaus, kad iš to mokesčio yra naudos. Kita vertus, tikrų draugijos narių išaiškinimas regins organizaciją dirbti, tenkinti narių poreikius. Vadinas, kaip sakoma, vienas kitą ragins. Ar ne to mums reikia, kad pagaliau atsakytume paradiškumo ir pasekusių pažiūrų, atgyvenusių skaičių, kurie konkrečiai dirbantį žmogų varo į neviltį... Pagalvoju kartais: imty kas ir pasakytų — išrikiuokite tuos savo visus atskaitose esančius draugijos narius. Kas būtų?

Jei paliečiau šį klausimą, no rečiau tęsti ir su juo susijusį. Kaip jau minėjau, nario mokesčio rinkimas, varžybų organizavimas, SDAALR loterijos bilietų platinimas, raštvedyba — visa tai beveik lygiomis dalimis tenka komiteto pirmininkui ir instruktoriui. Mūsų komitete dirbanti Marija Kel turi septynerių metų patirtį. Prisipažinsiu, ji mane pradžioje lyg už rankos vedžiojo. Manau, jog panašiai yra daugelyje komitetų, kur nauji pirmininkai susiduria su prityrusiais instruktoriais. Žodžiu, instruktoriai atlieka rimtą svarbų organizacinį ir sporto darbą. O atlyginimas? Ar gali žmogus rimtai dirbti ir gyventi iš 100 rublių atlyginimo? O jeigu šis žmogus dirbs, kaip sakoma, žvalgy-

damasis kur dar užsidirbti, vargu ar iš tokio darbuotojo bus nauda. Kur išeitis? Mano manymu, reikia peržiūrėti instruktorių atlyginimą, atsisakyti lygiavos: tegaua seniau dirbantys daugiau. Juk ir sugeba jie daugiau.

O darbo pirmininkui ir instruktoriui tikrai nepristigs. Ilgą laiką sportas rajonų komitetams buvo lyg ir pašalinis dalykas. Dabar, pradėjus pūsti naujiems gaiviems vėjams, pagaliau perpratus, jog norint kelti draugijos populiarumą, būtina kultivuoti technines bei karines taikomąsias sporto šakas, sportui dėmesys didesnis. Bet ir vėl problema: o kaip ir kas jį turi vystyti? Mano pagrindinis aktyvas — vidurinių mokyklų pradinio karinio rengimo vadovai. Žmonės stengiasi, dirba. Ypač norėčiau pažymėti Jašiūnų vidurinės vadovą Filipą Bridskį. Žmogus nebe pirmos jaunystės, Didžiojo Tėvynės karo veteranas, bet, kaip sakoma, ugnelės jam skolinis nereikia. Čia sėkmingai kultivuojamas šaudymas, rūpinamasi jaunimo ruošimu tarnybai TSRS Ginkluotuosiose Pajėgose. Tam maksimaliai išnaudojama gera materialinė bazė — uždaras 25 m šaudykla, puikiai įrengtas klišių ruožas, šaudykla pneumatiniais ginklais. Iš šio veterano semiasi patyrimo, jo pėdomis stengiasi žengti Butrimonių vidurinės vadovas Piotras Venckevičius, nuolat stiprinantis mokyklos techninių sporto šakų bazę, Salčininkų pirmos vidurinės mokyklos pradinio karinio rengimo vadovas Zigfridas Volyniecas. Pastarasis dirba ne vien su mokyklos jaunimu. Po pamokų Zigfridas rengia tarnybai dirbantį jaunimą. Pernai jo darbas su šaukiamojo amžiaus jaunimu buvo įvertintas trečia vieta respublikoje!

Minėtos mokyklos turi geras šaudyklas, klišių ruožus. Bet... kultivuojamas tik šaudymas. Kitos draugijos sporto šakos nėra plėtojamos. Kyla teisėtus klausimus: kodėl? Juk būtų galima karinę taikomąją daugiakovę įsiviešinti. Būtų... O kas išmokė pradinio karinio rengimo vadovus šios sporto šakos gudrybių, kas išaiškino jos paslaptis? Niekas! O reikia, ir labai reikia. Ir ne vien šios sporto šakos.

Antai turime rajono centre

jaunųjų technikų stoją. Mano supratimu, čia turėtų būriuotis tie, kurie domisi technika: modeliarimo, kartingo mėgėjai. Bet taip nėra. Ir ne dėl to, kad stoties direktorius Igoris Frizelis to nenori. Visų pirma — nėra patalpų. Be to — nėra žmonių, kurie galėtų mokyti jaunimą (išskyrus kartininkus). Pagaliau nėra ir iš ko žmonėms mokėti už vadovavimą būreliams. Kaip tokiu atveju rajone kultivuoti technines sporto šakas, nuolat dalyvauti varžybose?

Partijos rajono komitetui padedant gavome buvusios poliklinikos patalpas. SDAALR Salčininkų gamybinis kombinatas šefavimo pagrindais jas suremontavo. Tikėjomės įsteigti čia jaunimo technikos sporto klubą. Vietos užtektų ir modeliotojams, ir kartininkams. Bet taip ir nepavyko prisipažinti, kad namas būtų prijungtas prie šiluminio tinklo. Štai ir ištovėjo nenaudojamos 120 kv. m. patalpos. O juk reikėjo labai nedaug: kad kuris nors iš rajono vadovybės būtų paskambinęs, paraginęs... Būtume jau šiandien ir kartininkus teoriškai apmokę, ir, ko gero, žiemą techniką išbandę. Juk šios sporto šakos specialistą turime — TSRS sporto meistrą Algį Mackevičių. Būtume organizavę veiklą vaikų klubų pagrindu. Tėvai būtų sumokėję po tuos kelis rublius. Bet, deja, tebedirbama pagal seną įprotį: kai reikia žmogų į darbą priversti, visi ragina, žada padėti. O kai kreipiesi paramos, vis girdi nuvalkiotus žodžius: „Pakentėk dar, palauk, svarbesnių reikalų yra“. Tikiu, jų yra ir bus. Bet jeigu nesiimsime drauge spręsti opų klausimų šiandien, kai konkrečiai reikia, jie rytoj pavirs jau problemomis. O tąkart ir spręsti reikės kitaip, kitomis jėgomis. Nejaug tai dar neaišku?

Nepaisant visur įvestos ūkis-kaitos ir savistovaus finansavimosi, kurie kai kur trukdo plėtoti sporto bazę ir veiklą, rādome bendrą kalbą su Jašiūnų tarybinio ūkio direktoriumi Edmundu Vasilevskiu. Tiesa, jam daug teko pavargti, kol savos administracijos darbuotojus įtikino, kad steigiamam jaunimo motociklų klubui reikia paramos, kad technikai įgyti reikia skirti 10 tūkstančių rublių. Okis juos paskyrė ir buvo įgyti visų klasių motociklai — nuo 50 iki 650 ccm

su priekaba. Klubui visuomeniniais pagrindais vadovauja ūkio vairuotojas Viktoras Jackevičius, o jaunimo motociklų klubo narius — ūkio, Merkių gyvulininkystės komplekso bei Šiluminės izoliacijos gamyklos dirbančiųjų vaikus — per pratybas moko traktorininkas, pirmojo atskyrio motociklininkas Olegas Baturinas.

Ūkio direktorius klausimą sprendė su perspektyva — patiks jaunimui klubo veikla, drauge ir ūkį pamėgs, čia dirbti pasiliks. Šios minties skatinama lėšas 500 ccm klasės motociklui paskyrė ir Šiluminės izoliacijos gamykla. Vadinasi, kaimo žmonės supranta, kad technikos amžiuje jaunimui reikia technikos sporto šakų.

Panašiai galvoja ir kaimui specialistus ruošiančios Dieveniškų VPTM direktorius Viktoras Odyniecas. Jau seniai jis skyrė lėšų kartingams pirkti. Tik, deja, LTSR SDAALR CK smulkaus urmo parduotuvė vis neranda galimybės patenkinti mūsų paraišką. Tikimės vis dėlto, kad ir čia supras. Tik ir vėl iškyla kadrai problema: kas mokyti jaunimą šios sporto šakos? Techniką išmanančių, ją sugėbančių remontuoti ir tobulinti čia pakanka, bet šios sporto šakos paslapčių, taisyklių reikalavimų neišmokys nei mechanikai, nei dėstytojai. Juos reikia pirma paruošti.

Esu įsitikinęs, kad būrelių vadovų rengimo klausimas opus ne tik mūsų rajonui. Tad, manau, laikas pagaliau jį spręsti respublikos mastu, nepamirštant ir radijo sporto, auto, raketų, laivų bei aviamodeliavimo, kitų populiarių sporto šakų. Žmonių mes rasime. Bet kur, kada ir kas tuos nelemtus kursus pagaliau organizuos? Juk nebetoli respublikos jaunį žaidynės. O vėliau, žiūrėk, ir vėl keiksnos rajonų komitetas, kad komandų nenusiuntė. Kaip tai padaryti, jeigu nėra kas jaunimą paruošia? Nejaugi manoma, kad seminarai patriotinės draugijos padalinių vadovams, kaip Alytuje vykęs, kuriame dalyvavau, padarys mane ir j mane panašius dar ir universaliais šimtarankiais treneriais?

Visa tai klausimai, kurie neduoda ramybės. Ir svarbiausia — jie tokie, kurių savomis jėgomis neišspręsimė. Ką galime patys, darome. Antai su rajono agropromoniniu susivienijimu vedame derybas dėl paramos įsirengiant savą motociklų trasą, kurios viduryje planuojame kartodromą. Nežinau, kaip pavyks, bet tai būtų rimta bazė. Žinoma, tai ateities klausimas. O šandien neramina kasdieninės problemos, kurių visos tarpusavy glaudžiai susijusios.

S. GURSKIS,
Šalčininkų rajono SDAALR
komiteto pirmininkas



Jaunieji operatoriai Audrius ir Vita Ignotai.

K. MINCIAUS nuotr.

Tolimų radijo ryšių klubas

Mes įpratę samprotauti, kad klubas — tai konkretus vienminčius buriantis patriotinės draugijos padalinys, turintis savo administraciją ir pan. Šiaurės Lietuvos tolimųjų radijo ryšių klubo (SLTRRK) atveju, minėtam teiginiui atitinka tik pirmoji sąvokos dalis. Mat jis — grynai vienminčių, po šiaurės Lietuvos miestus ir rajonus išsibarsčiusių radijo sporto mėgėjų kolektyvas. Jo nariai — 39 asmenys, gyvenantys Panevėžyje ir Šiauliuose, Plungėje ir Mažeikiuose, Pasvalyje ir Kuršėnuose, daugelyje kitų vietovių.

Susikūrė šis neįprastas klubas 1979-aisiais. Vienas jo iniciatorių — dabartinis klubo prezidentas Pavenčių cukraus fabriko direktorius, TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Jurgis Ignotas. Aktyvus radijo sporto mėgėjas, turintis individualią trumpųjų bangų radijo stotį bei įkūręs Pavenčių cukraus fabriką ir kolektyvinę. Dažnai dirbdamas eterėje, jis priėjo išvadą, kad būtina paguotų radijo ryšius su tolimųjų šalių mėgėjais, siekti trumpabangininkų darbo kultūros eterėje, dalyvauti populiariausiose pasaulio varžybose.

Bendraminčių surasti Jurgui Ignotui nebuvo sunku. Juk daugelį metų bendravo su žinomiausiais trumpabangininkais, gyvenančiais kaimyniniame Šiaulių mieste, susitikdavo ir su kitais. Nuo kalbų pereita prie darbų. Žmonės, skiriantys mėgiamai sporto šakai visą savo laisvalaikį, nutarė burtis, kad bendromis pastangomis siektų kuo vertingesnių laimėjimų. Na, o baze klubo veiklai pasirinko J. Ignoto vadovaujamo cukraus fabriko kolektyvinę radijo stotį,

kuri įrengta geriau nei daugelio kitų vietovių. Išmintį čia sudaro vien Šiaulių televizorių gamyklos radijo mėgėjai, plačiai žinomi savo laimėjimais. Bet ir vieni, ir kiti — bendrauja, siekia naujų pergalių.

Antai per 1986 metų Amerikos radijo lygos varžybas, kurios laikomos neoficialiomis pasaulio pirmenybėmis ir kuriose masiškai bandė jėgas įvairių šalių trumpabangininkų kolektyvai, televizorių gamintojai užėmė penktąją vietą, o atskirai startavę šiaurės Lietuvos tolimųjų radijo ryšių klubo nariai, surinkę 21308595 taškus, buvo net treči! Abiem adresais atkeliauo pripažinimo apdovanojimai, prizai už sėkmę pasirodymus telefono ir telegrafo ryšiais.

Sie laimėjimai dar labiau paskatino visuomeninio radijo mėgėjų klubo narius aktyviai dalyvauti varžybose. Per praėjusius 1987-uosius bandytos jėgos Europos bei pasaulio masto, daugelyje tarptautinių neakivaizdinių radijo mėgėjų varžybų. Belieka laukti teisėjų sprendimų, kurie paprastai pasiekia trumpabangininkus gerokai pavėlavę. Bet klubo prezidentas Jurgis Ignotas tikisi, kad rezultatai bus dar geresni.

Kai tikri mėgėjai bendromis pastangomis pasiryžta siekti tikslo, kitaip būti negali. Visi mes stačiai įsimylėję radijo sportą. Tad kiekvienas laimėjimas skatina dar ryžtingiau kovoti dėl naujų, — pasakoja jis.

O štai kito klubo nario, mažeikiečio S. Kaminsko mintys: — Radijo sportu pradėjau domėtis besimokydamas Šiaulių rajono Gruzdių vidurinėje

mokykloje. Pomėgis tapo aistra. Dabar dirbu Mažeikių kompresorių gamykloje. Turime savą kolektyvinę radijo stotį. Joje ugdome jaunimą. Mieste — dar dvi kolektyvinės, penkios individualios radijo stotys. Rodos, Mažeikiams ne taip ir mažai. Bet jėgos išblaškytos, sportininkų lygis nevienodas. Kai sueiname draugėn šiaurės Lietuvos tolimųjų radijo ryšių klube — kas kita.

Matyti, tai ir yra tas veiksnys, kuris pastaruoju metu paskatino tapti šio tikrai savotiško klubo nariais ir R. Markauską, R. Jokūbą, kitus. Juk visi klubo nariai kupini norų aktyviai pasireikšti eterėje...

Naudingai, įdomiai praleidžia savo laisvalaikį aistringi trumpųjų bangų radijo ryšių mėgėjai, susibūrę klube. Dalyvaujame jo darbe jie bendromis pastangomis stengiasi spręsti trumpabangininkus varginančias problemas, o startuodami varžybose — tobulėja.

Džiugu, kad prityrę radijo mėgėjai rūpestingai ugdo atžalyną, padeda jam, kaip tikri jaunimo auklėtojai ir globotojai. Pavyzdžiui klubo nariams šioje veikloje yra SLTRRK prezidentas Jurgis Ignotas, kuris abu savo vaikus — sūnų Audrių ir dukrą Vitą — išvedė į radijo mėgėjų gretas. Sie jaunieji Pavenčių kolektyvinės radijo stoties operatoriai dalyvavo Italijos trumpabangininkų organizuotose tarptautinėse varžybose. Iškovota garbinga antroji vieta. Yra j ką lygiuoti šiaurės Lietuvos tolimųjų radijo ryšių klubo nariams!

R. MAKASKAS,
Šiaulių rajono SDAALR komiteto
pirmininkas

Jaunieji laivininkai Vilniuje



Silutės atstovai prieš startą.

A. URBELIONIO nuotr.

Vilniuje, respublikinės jaunųjų technikų stoties baseine, įvyko I tarprespublikinės jaunėsio amžiaus moksleivių laivų modeliavimo varžybos. Jose dalyvavo 32 komandos, atstovavusios septynioms respublikoms, Maskvos ir Leningrado miestams bei mūsų respublikos vietovėms. Startavo net 190 jaunųjų laivų modeliutojų.

Rungtyniauta penkiose modelių klasėse: EX — laisvos konstrukcijos; EK — karinių laivų modelių; EH — civilinių laivų modelių; EL — povandeninių laivų modelių ir F2-600 — radijo bangomis valdomais modeliais.

Pirmą varžybų dieną, po techninės komisijos, visi modeliai gavo atitinkamą stendinį įvertinimą. Jis vyko viešai. Teisėjų kolegija supažindino varžybų dalyvius su kiekvienu modeliu ir paaiškino, kodėl šis modelis gavo vienokį arba kitokį įvertinimą. Toks vertinimas

buvo gera pamoka ir modeliutojams, ir jauniems būrelių vadovams.

EX modelių klasėje varžybų nugalėtoju tapo A. Strekas iš Berezniškų. Tarp mūsų respublikos modeliutojų nugalėjo klaipėdietis A. Budrys (V vieta bendroje įskaitoje). Tarp EK laivų modeliais rungtyniausių nugalėjo D. Andrejevas iš Archangelsko bei Vilniaus atstovas T. Bareika (IV vieta bendroje įskaitoje), EH — permietis V. Podgorbulskis ir vilnietis A. Gerasimovas. EL — berezniaietis A. Ratašnyš ir vilnietis A. Mačeka.

Pirmą kartą buvo rungtyniauta naujos klasės radijo bangomis valdomais modeliais F2-600. Nugalėjo berezniaietis J. Pavlovas ir vilnietis A. Uljanovas (IV vieta bendroje įskaitoje).

Komandomis tarp mūsų respublikos modeliutojų nugalėjo Vilniaus komanda (vad. V. Korneižukas), antra ir trečia vietos

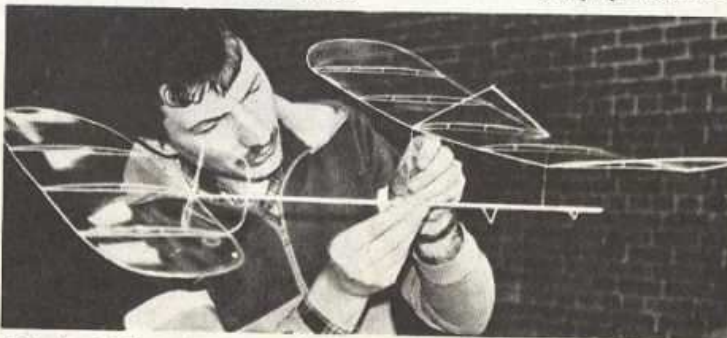
atiteko Klaipėdos (vad. G. Mališauskas) ir Kauno (vad. A. Repečka) komandoms. Vilniečių pergale — ne tik pasekmė jų kruopštaus ruošimosi varžyboms, bet ir nemaža patirtis. Mat jie jau entri metai dalyvauja tokio lygio varžybose.

Bendrakomandinėje įskaitoje laimėjo Permės komanda, antra ir trečia vietos atiteko Berezniškų ir Archangelsko komandoms. Taip pasiskirstyta vietomis buvo ir per sausio mėn. surengtas sąjungines varžybas Archangelske.

Iš mūsų respublikai atstovavusių 13 komandų sėkmingiausiai pasireiškė vilniečiai, kurie užėmė penktą bendrakomandinę vietą. Klaipėdos atstovai buvo ašunti. Kauniečiai devinti.

Varžybų dalyviai ne tik rungtyniavo. Jie turėjo galimybę turiningai praleisti laisvalaikį: susipažino su senjojo Vilniaus architektūra, pabuvojo Respublikinių pionierių ir moksleivių rūmų liaudies ansamblio „Ugnelė“ koncerte. Laisvi nuo startų moksleiviai galėjo pasižiūrėti meninių kino filmų RJTS akty salėje. Teisėjauti per varžybas padėjo kompiuteris, kuris mūsų šalies laivų modeliavimo varžybų praktikoje panaudotas pirmą kartą. Numatyta, kad šios varžybos taps tradicijomis. Varžybų orgkomitetas, dalyvių pageidavimu, kreipsis į TSRS SDAALR CK, prašydamas jį įtraukti Vilniaus tarprespublikinių jaunųjų laivų modeliutojų startą į sąjunginių renginių kalendorių.

A. BUKAUSKAS, varžybų viršininkas



Vytautas Gaškauskas ruošia skridimui savo modelį.

čempiono vardą. Jo modelio dviejų skridimų trukmės suma — 30 minučių ir 29 sekundės. Tai gana aukštas rezultatas. Tad galima tikėtis, kad mūsų pirmaujantys aviamodeliuotojai savais kambariniais modeliais sėkmingai pasirodys Maskvoje vyksiančiose TSRS taurės varžybose. Bronzos medalį iškovojo čempiono auklėtinis, Šiaulių televizorių gamyklos darbuotojas Remigijus Kungys (19 min. 36 sek.).

Šiaulių miesto aviamodeliuotojai nugalėjo ir komandomis. Jie apdovanoti Lietuvos TSR SDAALR CK pereinamuoju prizu. Antrąją vietą užėmė Klaipė-

dos komanda, kurioje buvo jauni modeliutojai. Trečioje vietoje liko sostinės sportininkai.

Varžyboms pasibaigus, sidabro medalio laimėtojas Anykščių 62-osios profesinės technikos mokyklos dėstytojas Rimantas Steponėnas atliko bandomąjį aviamodelio paleidimą, skirtą rekordui pagerinti. Mėginimas buvo sėkmingas. Sportinių komisijų chronometrai užfiksavo 17 minučių ir 45 sekundžių laiką. Šis rezultatas viena minute ir 44 sekundėmis viršija ankstesnį 8 metų aukščio salėje pasiektą respublikos rekordą.

A. ARBAČIAUSKAS, varžybų teisėjas

TSRS SPORTO MEISTRAS VYTAUTAS TARAILĖ žiedinėse automobilių lenktynėse pirmą kartą startavo 1977 metais. 1978 m. „Medžio“ technikos sporto klubo sudėtyje tapo TSRS automobilių čempionato nugalėtoju tarp pirmųjų kolektyvų, 1978 m. pirmą kartą laimėjo sidabro medalį Lietuvos čempionate, o 1981 m. — aukso. Tais pačiais metais pirmą kartą laimi TSRS čempionato sidabrą. Per ketverius metus debiutantas tvirtai įsiveržia į stipriausių šalies lenktynininkų gretas ir tampa vienu iš pagrindinių pretendentų į šalies čempiono titulą. Šią svajonę jam pavyksta įgyvendinti 1986 metais. Jau iš pirmo žvilgsnio matyti, kad tokiam tikslui pasiekti reikia neeilinių gabumų, tuo labiau taip staigiai progresuojant. Autosporte Vytautas debiutavo būdamas jau vos ne trisdešimtmėtis, taigi anaipol ne jauniklis, ir per dešimt metų laimėjo beveik viską, kas pasiekama mūsųose. O tarp debiutanto ir TSRS čempiono skirtumas didžiulis. Kaip tarp Satrijos kalno ir Pamyro viršukalnių.

Kai Vytautas turėjo šešiolika metų, tėvas nupirko „Javą“. Bet tai jokiu būdu nereikšė, kad nuo tol prasidėjo jo kelias į automobilių sportą. Į didįjį sportą... Kai po poros metų Vytautas sugalvojo parungtyniauti Vilniaus ligūrinio važiavimo pirmenybėse ir vos netapo prizininku, tai dar nieko nereikšė. Vaikinas daug kam buvo gabus, o techniką tiesiog mylėjo. Tuo metu jis kaip tik baigė 21-ąją profesinę technikos mokyklą ir pradėjo dirbti Plastmasių gamykloje šaltkalviu įrankininku. Ir dar visą laiką jį lydėjo rankinis, kurį žaidė nuo vienuolikos metų ir kurio nesirodė palikti.

Apie tuos metus Vytautas pasakoja įvykščiais štrichais. Bet taip gal ir geriau. Įsivaizduokime patys, kokie išbandymai jo laukė. Pradėjęs dirbti gamykloje, Vytautas ėmė lankyti ir vakarinę vidurinę mokyklą. Ir nemetė rankinio. Po to įstojo į universitetą. Dirbo, mokėsi, žaidė rankinį ir... pajuto, kad automobilis taip pat traukia. Ne šiaip automobilis, kaip blizgantis daiktas ar susisiekimo priemonė, o tos tūkstančių kilometrų kvapą užimančios lenktynės. Pradėjo ir jis važinėti šimtus kilometrų varžybų žiūrėti.

O kai baigė universitetą (pramonės planavimo specialybę), nebeišlaikė ir tais pačiais 1976 metais sėdo į šturmano vietą ir autoralyje „Vilnius-76“ patyrė pirmąją nesėkmę. Bet tas pralaimėjimas buvo pirmas ir paskutinis. Deja, tiksliai autoralyje. Li-ga persimetė į žiedinių lenktynių sferą ir sėkmingai tęsiasi iki pat šiol. Sėkmingai — vadinasi, jį lydi visi būtini simptomai: ir pergalės, ir pralai-

Pereinamasis prizas — Šiaulių aviamodeliuotojams

Panevėžio statybininkų kultūros rūmų sporto salėje kambariniais modeliais rungtyniavo Lietuvos TSR XIII aviamodeliuotojų čempionato dalyviai — šešių komandų. Individualiai nuo pat pirmojo turo pagrindinė kova vyko tarp nuolatinio konkurentų — anykštėno Rimanto Steponėno ir šiauliečio Vytauto Gaškausko. Kai Rimantas jau buvo atlikęs visus šešių ratų skridimus (įskaita — pagal dviejų geriausių modelių skridimų trukmės sumą), o jo laikas buvo 30 minučių 22 sekundės, Vytautui dar buvo likęs vienas modelio paleidimas. Norėdamas tapti nugalėtoju, jis privalėjo skraidinti modelį ne mažiau kaip 15 minučių. Skridimas pavyko (15 min. 06 sek.). Šiaulių jaunųjų technikų stoties aviamodeliuotojų būrelio vadovas Vytautas Gaškauskas iškovojo respublikos

mėjimai, lenktynės su grėsmingais varžovais, grumtynės su klasinga technika ir kova su savimi, su tuo antruoju „aš“, kuris tūno kiekviename iš mūsų ir vis gundo nuspausti stabdžius. Ir reikalas ne tas, kad stabdžių sindromas šmėkšteli prieš pavojingą posūkį varžybų trasoje. Kada ir kaip mygti akseleratoriaus ar stabdžių pedalą atidirbta jau iki automatizmo. Bet stabdžiai kartais pradeda veikti dedantis šalimą, žiūrint į mašiną ar vos apie ją pagalvojus. O ypač po apmaudžių nesėkmių. Kiek kartų lūžta, trūksta, skyla ar sprogstą visa tai, iš ko sudėtas automobilis, sakymai, per dešimtmetį. Kiek kartų gausesnė konkurentų komanda surengia įvairias „reples“, „gnlaužtus“ arba tiesiog tarauoja tave, išvedę į taikinį neįskaitinį komandos narį. Ir perniek tada tavo visų metų pastangos... Bet viso to pradantieji nežino. O jeigu ir žino, tai vis tiek nesupranta, kol savo kailiu nepatiria. Va, tada daugelis ir dingsta iš sporto.

Vytautas Tarailė į automobilių sportą atėjo ne pasivažinėti. Jo charakteris jau seniai buvo sportinis, jam reikėjo pergalų, nesvarbu, kokių pastangų tai pareikalautų. Dabar, apžvelgus jo sportinę biografiją, tai nesunku nustatyti. O tada, matyt, nebuvo taip paprasta. Tačiau Stasys Ramoška, tuometinis Respublikinio technikos sporto klubo viršininkas, vieną sudaužytą mašiną nutarė skirti Tarailėi. Susiremontavo savo jėgomis ir lėšomis. Ir prasidėjo...

Pradedant 1978 metais teko matyti daugelį respublikos, Pabaltijo, TSRS čempionatų, visas TSRS tautų spartakiadas. Tačiau Vytauto debiutas liko nepastebėtas, nes jis įvyko anksčiau, 1977 metais. Niekuo ypatingu jis nepasižymėjo. Sekančiais metais su komandos draugais jau įvenčiama pergalė TSRS čempionate. Tiesa, nugalėta tik pirminių kolektyvų įskaitoje, ir laimėjimas pasiektas komandos draugų Jurgio Šiaudkūlio ir Viki Olekos pastangų dėka. Tačiau TSK „Medis“ jau tuomet buvo neeilinis kolektyvas. Tiek Šiaudkulis, tiek Oleka į šalies čempionatus važiuodavo tik medalių siekti. Ir dažnai ši medžioklė jiems būdavo sėkminga. Vien būti tokioje kompanijoje Vytautui garbė.

Tačiau Vytautas nesiruošė ilgai būti savo komandos draugų šešėlyje. Jau 1979 metais jis pajuto nuoskaudą, kai nebuvo pakviestas į respublikos rinktinę ruošis TSRS tautų spartakiadai, nors respublikos „sidabrá“ jau buvo uždirbęs. Po šios spartakiados Jurgis Šiaudkulis perleido jam savo treniruotų mašiną, visai tvarkingą ir gerai prižiūremą aparatą. Pakliuvusi pas neblogesnę šeiminką, ši

mašina ir jam padėjo užkopti ant TSRS čempionato prizinių pjedestalo. Buvo tai 1981 metais, o laimikis buvo antroji vieta. Po to dar buvo dvi trečiosios vietos 1983–84 m. O mintys jau sukosi apie aukščiausiąjį apdovanojimą...

Į Tarybų Sąjungos čempionatą visada susirenka 5–6 lenktynininkai, kurie nori ir gali tapti čempionais toje pačioje automobilių klasėje. Žinoma, kas nors padaro klaidų besiruošdamas čempionatui, kam nors neišlaiko automobilis ar nervai, bet kova visada būna įtūbinė. 1985 metais Vytautas, besiruoš-

pasikartoti. Finalinis startas Rygos Bikernieky žiede. Vytautas iškovojo teisę startuoti iš pirmos eilės, bet šalia jo lenktynininkas iš Toljačio N. Mezencevas, už jų pernykštis čempionas A. Voroninas, toliau dar vienas Toljačio sportininkas J. Borovikovas. Tačiau įkart užlįsti Tarailėi prieš nosį niekam nepavyko. Iki vidurio distancijos prie Vytauto prilipęs dar laikėsi N. Mezencevas, bet po to ir jis atsiliko. Pergalė.

Pernai Vytautui vėl nepavyko. Veikiau nesisekė beveik visą sezoną. Ir tai finaliniame etape aplinkybės taip susiklostė,

Šiuo metu Vytautas Tarailė dirba respublikiniame „Autoserviso“ susivienijime. Dirba rimtą darbą, atsako už visą atsarginių dalių „Žiguliams“ tiekimą respublikoje. „Aha!“ — sakysite, nes jums jau pasidarė aišku, iš kur tokios plačios jo techninės galimybės. Deja, viso to, kuo gyvuoja mūsų „Žiguliai“, į sportui skirtą automobilį dėti negalima. Sportui reikia importinių ratų ir padangų, sankabos ir žvakių, tepalų ir sėdynių... Bijau, kad visko ir neišvardinsiu. Nežinau ir kiek tai kainuoja. Aišku tik, kad toks automobilis, kurio būti galima į ką nors pretenduoti, yra aukštinis.

Bet vieno dalyko importuoti dar nereikia. Tai auksinių rankų. Vytautui sekėsi, kad pakliuvo į tokią rimtą kompaniją, kokia yra TSK „Medis“, kad jam visą laiką padėjo auksinių rankų žmonės Bogdanas Nosevičius, Vytautas Zubkaitis (tarp kitko, Vytauto Tarailės pusbroliis). Pastaruoju metu daug padeda ir garsusis variklių meistras Zbignevs Kiveras.

Kai finišo teisėjas mosteli šachmatine vėliavėle nugalėtojų perkertant finišo liniją, džiaugiasi ne tik pergalę iškovojęs sportininkas. Džiaugiasi treneris, komandos draugai, mechanikai, klubo draugai, bendradarbiai. Džiaugiasi ir žmona, ir vaikai. Visi jie yra kažkuo prie pergalės prisidėję, prisiėmę sau dalį rūpesčių, gal ne visada ir tiesiogiai su sportu susijusių. Netgi sirgaliai, nepatingėję važiuoti į Rygą ar Kijevą, kiek prisidėdą prie pergalės. Bet visi jie nieko negalėtų, jei lenktynininkas neruošytų savęs tai pergalėi nuo vaikystės. Ir mokymasis, ir dirbdamas, ir sportuodamas. Vytauto Tarailės sportinis ir gyvenimo kelias — geriausias to pavyzdys.

Lietuvos žiedininkų rinktinės treneris Jonas Sagauskas, gyvenime ir šilto, ir šalto matęs žmogus. Kiek jau sportininkų praėjo prieš jo akis. Vieni dešimtmečiais buvo šlovės zenite, kiti tik po vieną sezoną. Bet nėra ir nebuvo tarp jų, trenerio nuomone, kito tokio, kaip dabartinis Lietuvos rinktinės kapitonas Vytautas Tarailė, kad taip nuosekliai ir kruopščiai pasiruošytų bet kokioms varžyboms. Būtent šito nereikėtų pamiršti flems, kas galvoja apie rimtą sportą. Lietuvai dabar labai reikalingi geri žiedininkai. Dėl įvairių priežasčių sportą paliko Valerijonas Vaišvila, Jurgis Šiaudkulis, Viki Oleka, Jonas Dereškevičius, Gediminas Neverauskas. Norint užimti jų vietą respublikos rinktinėje ir, kaip sakoma, „nagadinti vagos“, reikia sekti Vytauto Tarailės pavyzdžiu. Jis tai sugebėjo padaryti.

S. SKAPCEVICIUS

KELIAS Į PERGALĘ



damas svarbiausiam metų startui, nepralaimėjo nė vienu varžybų, visur finišuodavo pirmas. Tačiau pagrindinių sezono varžybų nebaigė. Ir nei jis, nei automobilis čia nekalti... Jau daugelį metų A-2.1 grupės VII ir VIII klasių automobiliais rungtyniaujant, pagrindinė kova vyksta tarp sportininkų iš RTFSR Toljačio miesto ir Lietuvos. Paprastai joje dalyvauja 1–2 mūsų šaliai ir 3–4 varžovai. Į darbą paleidžiamos visos leistinos ir neleistinos gudrybės. Lekiant milžinišku greičiu brąška automobilių šonai, rizikingai manevruojama pačioje automobilių tirštumoje. Ir dažniausiai laimi tie, kas turi kiekybinę persvarą, nes jiems daug lengviau pasiskirstyti darbą: vieni veržiasi į pergalę, kiti stabdo konkurentus, Vytautas tapo šios konkurencijos auka.

Ir po metų situacija galėjo

kad bronzos medalis tarytum pats prašėsi į rankas. Bet ne — automobilis ir vėl sugedo, visą sezoną nuėjo perniek. Galia, žinoma. Bet dar ne viskas. Nors šiemet Vytautui sukanka keturiasdešimt, mūšis dar bus. Ir ne bet koks. Šiam sezonui jis ruošia net du automobilius. Be savo pamėgtos VIII klasės, ruošiasi ir 1988 metų naujovėi — varžyboms A-5 grupės automobiliais. Bet įvykiams užbėgti už akių nėra ko. Šiaip ar taip Tarailė būdingas sportinis ilgamžiškumas. Vartydamas kalnus jo diplomų, pastebėjau, kad ir rankinyje dar 1980 metais su Vilniaus „Rasos“ komanda buvo pelnyta antroji vieta „Zalgirio“ draugijos pirmenybėse. Tik pagalvojau: „Ir kada jis visur suspėja“. Juk tuo metu jau buvo įsivėlęs į automobilių lenktynes. O kiek laiko pareikalauja automobilio ruošimas...

„SPARNŲ“
NEAKIVAZDINIO
SUSITIKIMO
TĘSINYS



KLAUSIMAS SPRENDŽIAMAS

Praėjusių metų „Sparnų“ 2 ir 3 numeruose sportinės radiopelegacijos specialistai dalijosi mintimis dėl šios sporto šakos būklės respublikoje. Buvo bandoma rasti priežastis, dėl kurių neauga „lapininkų“ meistriškumas, šalies spartakiadose bei čempionatuose užimamos kuklios vietos (1979 — 5-ta, 1983 — 10-ta, 1987 — 9-ta). Neakivaizdiniame pokalbyje dalyvavo Biržų rajono Nemunaičio Radviliškio vidurinės mokyklos mokytojas S. Kubiliūnas. Kauno zonos radijo sporto federacijos sportinės radiopelegacijos komiteto pirmininkas J. Abromavičius, Ukmergės rajono Tautiškių vidurinės mokyklos radijo sporto būrelio vadovas K. Norkevičius, Šiaulių rajono SDAALR komiteto pirmininkas R. Mankauskas išdėstė savo samprotavimus [kiekvienas, suprantama, iš savo pozicijų], kaip pagyventi šios sporto šakos būrelių, sekcijų veiklą, išplėsti masiškumą, kokiais būdais ir priemonėmis kelti meistriškumą.

Redakcija susilaukė atsakymų į pareiktus samprotavimus iš LTSR švietimo ministerijos Uzmokymų ir ugdymo departamento direktoriaus viršininkės M. Petrauskaitės, Kauno miesto SDAALR komiteto pirmininko A. Zubovo. Juose buvo rašoma apie konkrečią paramą Kauno „lapininkams“ bei apie numatomą

bendrojo lavinimo mokyklų radijo sporto būrelių vadovų rengimą, bendradarbiavimą su respublikos radijo sporto federacija. Deja, pati federacija taip ir nesiteikė paaiškinti „Sparnų“ skaitytojams, ką ji numato daryti, kad sportinė radiopelegacija taptų populiare, kaip žada šalinti esamus trūkumus, ar pasirengusi radijo sporto mėgėjų burianti visuomeninė organizacija dalykiškai susidomėti bazės „lapininkams“ stiprinimu, surasti jiems labai reikalingus dalykiškus šefus, pasiekti, kad jų parama pagaliau išjudintų biurokratijos lapijoje įstrigusius „lapių medžiotojus“. O laikas nenumaldomai juda pirmyn, priartindamas šios sporto šakos mėgėjų prie eilinio sezono, šalies čempionatų, TSRS jaunųjų žaidynių.

Kaip matome, įvairaus amžiaus sportininkams žiemet teks ne kartą ginti Tarybų Lietuvos sporto garbę. O kokiomis jėgomis, esant kokiai perspektyvai?

Redakcija kreipėsi į pagrindinį šios sporto šakos respublikoje žinovą LTSR nusipelnusį trenerį R. Fabijonavičių. Prašėme jį išdėstyti savo samprotavimus, lyg ir susumuoti anksčiau spausdintus rašinius. Štai ką mums atsiuntė rimčiausiai respublikoje su „lapininkais“ dirbantis žmogus.

PADĖTIS LABAI RIMTA

Mūsų — radijo „lapių medžiotojų“ — būrys yra nemažas. Į respublikines varžybas susirenka iki šimto šios sporto šakos mėgėjų. Tačiau savo lygiu jie labai skiriasi. Dabar keliamas klausimas, kodėl mūsų „lapininkai“ per šalies čempionatus pasirodo silpniau, negu ankstesniais metais (nors į TSRS rinktinę pakviesti G. Ambražas, R. Dabkus ir jaunis G. Dabkus).

Manau, kad palyginti silpnų

pasekmių pagrindinė priežastis ta, kad mes mažai turime aukštos kvalifikacijos sportininkų, o jie sudaro rinktinės pagrindą. Į kauniečio J. Abromavičiaus teigimą, kad atranka į rinktinę daroma neteisingai, galiu atsakyti trumpai: neturime rimtesnės konkurencijos mūsų pajėgiausiems vyrams. Tad, kaip sakoma, ką turime, tuo ir džiaugiamės. O moterų rinktinė išvis silpna, ir pasirinkimo beveik neturime.

Ar yra galimybės ruošti daugiau aukštos kvalifikacijos „lapių medžiotojų“?

Pagrindinius žmones LTSR rinktinėms parengia Šiaulių ir Kuršių treneriai. Ar gali dar kas padėti? Rimčiausi pagalbininkai galėtų būti Kauno ir Vilniaus patriotinės draugijos organizacijos bei komitetai, technikos sporto klubai, radijo sporto mokyklos. Bet... Nepaisant to, kad Kaune dirba apmokamas treneris, klausimas dėl kokybiškų treniruočių organizavimo sąlygų sudarymo sprendžiamas lėtai. Na, o Vilniuje iki šiol SDAALR miesto komitetas bei Respublikinis radijo klubas, nekalbant jau apie kitas organizacijas, neranda trenerio entuziasto (o gal niekas jo ir neieško). Tad kalbėti apie sostinės sporto bei mokomųjų organizacijų darbą, nėra ko. Beje, būtent į šiuos du mūsų didmiesčius suplaukia jau paruošti „lapininkai“ iš kitų miestų ir rajonų. Bet, kai nėra deramo rūpinimosi bei darbo, jie... dingsta!

Radiopelengaciją jaunimui skiepia treneriai entuziastai, kurie turi savo pagrindinį darbą ir tik laisvalaikį gali skirti „lapėms“. O spręstinų problemų labai daug: suburti, tiksliau patraukti į būrelius sportininkus ir pradėti darbą nuo „A“, paruošti ir nuolat deramai prižiūrėti technikos bazę, rūpintis transportu, įsirengti tinkamas trasas.

„Lapių medžiotojų“ veikla žymia dalimi priklauso nuo organizacijos, kuri padeda būreliui, remia jį materialiai. Šiauliuose tai — technikos sporto klubas, Jaunųjų technikų stotis bei Televizorių gamykla. Kuršėnuose — 3 vidurinė mokykla,

rajo SDAALR komitetas. Padedą kuršeniečiams ir respublikinė technikos sporto šakų Aukštojo sportinio meistriškumo mokykla. Kituose rajonuose radiopelegacijos mėgėjų būreliai veikia prie vidurinių mokyklų, kurių mokytojų — būrelių vadovų — respublikos švietimo ministerija už šį darbą visiškai neskatina. Už paruoštų šokėjų arba dainininkų grupę dainų šventei žmonės vertinami, o darbas, atliktas ruošiant respublikos rinktinę „lapininkus“, lieka be atgarsio... Nežinau, kodėl tokia pažiūra į šią jaunimui visapusiškai naudingą sporto šaką? Dėl to ir pažiūra į radiopelegaciją — lyg į antraeilį dalyką. Kuo grindžiama tokia diskriminacija, nežinau.

Esu treneris, ir su kiekvienais metais vis labiau jaučiu, kad didžiausia problema tampa surasti „lapininkų“ entuziastų, kurie su užsidegimu ir energija lankytų pratybas. Ar tai ne anksčiau minėtos pažiūros rezultatas, ar ne tuo grindžiamas komjaunimo ir pionierių organizacijų nenoras padėti „lapių medžioklės“ veiklos plėtojimui?

Respublikos rinktinė labai daug spręstinių problemų: tai treniruočių stovyklų, sportinės aprangos ir technikos klausimai. Kas juos išspręstų? Mudviem su R. Dabkumi tai ne pagal jėgas, nors iki šiol dar spėsdavom. Dabar sustiprėjo kitų respublikų komandos. Tad deramai visko neperorganizavus, nesiėmus radikalių priemonių sunku tikėtis aukštos vietos TSRS čempionatuose, spartakiadose, žaidynėse.

R. FABIJONAVIČIUS,
Lietuvos TSR nusipelnęs
treneris

Žinoma, galima buvo žengti tradiciniu keliu: išspausdinti laišką, po to laukti atsakymų iš organizacijų, kurių nepakankamas dėmesys minimas rašinyje, laukti teigiamos reakcijos. Bet ar tokiu būdu reikalai bus

išspręsti operatyviai, ar „vežimas“ būtų pajudėjęs? Vargu. Juk biurokratizmas labai gajus. Būtent dėl to redakcija pasirinko kitą kelią — jį kreipėsi į suinteresuotas organizacijas, ragindama jas dalyvauti opiu

mums visiems sportinės radiopelengacijos klausimu renginyje — dar viename pokalbyje. Šį kartą nebe neakivaizdiniame. Į „Sparnų“ „apskritą stalą“, vykusį Kuršėnuose, atvyko Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojas Nikolajus Fomenka, SDAALR technikos sporto šakų Aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos direktorius Stasys Ramoška, Respublikinės jaunųjų technikų stoties direktoriaus pavaduotojas Andrius Bukauskas ir šios stoties skyriaus vedėjas Romualdas Petravičius, LTSR „lapininkų“ rinktinės vyriausiasis treneris TSRS sporto meistras Rimantas Fabijonavičius bei labiausiai šia sporto šaka besirūpinančio patriotinės draugijos padalinio vadovas — Šiaulių rajono SDAALR komiteto pirmininkas Romualdas Makauskas.

Tai buvo tikrai dalykiškas, ko gero, pirmas toks technikos sporto šakų istorijoje, pokalbis. Visi prie apskrito stalo susirinkę žmonės pakankamai gerai žinojo esamą „lapių medžioklės“ padėtį, visi kupini noro pasiekti, kad ši sporto šaka būtų kultivuojama masiškiau, jos rezultatai — žymiai aukštesni. Todėl neilgai klaidžiojus praeities ir dabarties situacijoje, pereita prie opiausių klausimų aptarimo ir konkretaus susitarimo kas, ką ir kada darys, kas kuo padės, rūpinsis, kas bus atsakingas už vienos ar kitos problemos sprendimą.

Vargu ar verta plačiai pateikti skaitytojams visus pokalbio niuansus. Kas kita — susitarti, įsipareigojimai. O juos, matyt, verta sugrupuoti į masiškumo plėtojimo bei meistriškumo kėlimo, tinkamų sąlygų rinktinės nariams sudarymo temas.

Pradėsime nuo masiškumo. Nutarta, kad šių metų žiemą, per moksleivių atostogas, Respublikinė jaunųjų technikų stotis drauge su SDAALR CK organizuos Vilniuje seminarą „lapininkų“ būrelių bei sekcijų vadovams. Turima galvoje, kad šis seminaras vyks tiek pradedantiems, tiek ir asmenims, kurie anksčiau yra dalyvavę panašaus pobūdžio renginiuose, dirba mokyklose. Turint galvoje, kad Kaune ir Vilniuje „dingsta“ jau paruošti, palyginti aukšto meistriškumą demonstravę sportininkai, nutarta kreiptis į respublikos Liaudies švietimo ministeriją, kad sportinė radiopelengacija būtų įtraukta į aukštųjų mokyklų spartakiados programą. Prieita išvada, kad būtina kreiptis į ministeriją ir dėl to, kad būtų peržiūrėti būrelių veiklos bei jų vadovų skatinimo kriterijai: technikos sporto būrelių laimėjimai neturi atsižvelgti nuo saviveiklos, olimpinio sporto šakų. Be to, negalima pamiršti, kad sportinė radiopelengacija atlieka didžiulį profesinio orientavimo darbą, ragina

moksleivius labiau domėtis radijo technika, technine kūryba. Respublikos Radijo sporto federacijai bei Respublikiniam radijo sporto klubui pasiūlyta peržiūrėti sportinės radiopelengacijos komiteto sudėtį, papildant ją Respublikinės jaunųjų technikų stoties atstovu. Radijo klubas, be to, įpareigotas padėti sėkmingiau ruošti pamainą žiandieniniams respublikos rinktinės nariams, čempionams. Treneriams bei būrelių vadovams pasiūlyta kasmet rengti savas tradicines varžybas, kviešti į jas visus respublikos lapininkus.

Respublikos SDAALR CK įsipareigojo parūpinti Kuršėnų ir Šiaulių „lapininkams“ transporto priemones, be kurių neįmanoma sėkmingai ruošti respublikos rinktinės narių. Be to, Aukštojo sportinio meistriškumo mokykla skiria trenerio etatą Šiaulių miestui, o esant reikalui — įeigu kitur bus sėkmingai ruošiami sportininkai — ir papildomus etatus. Nutarta taip pat, kad respublikos rinktinėi vykstant į draugiškas varžybas, bus kooperuojamos SDAALR CK, ASMM bei RJTS lėšos, reikalingos kelionei ir kitoms išlaidoms.

„Apskrito stalo“ dalyviai iškėlė klausimą dėl patriotinės draugijos padalinių skatinimo už parengtus aukšto meistriškumo sportininkus, sėkmingus pasirodymus šalies bei tarptautinėse varžybose. Pasiūlyta peržiūrėti SDAALR socialistinio lenktyniavimo tarp rajonų ir miestų komitetų nuostatus, kad sportinis meistriškumas būtų deramai vertinamas. Nuostabą sukėlė faktas, kad respublikos Ryslių ministerija, kuri turėtų šefuoti radijo sportą, sportinei pelengacijai iki šiol neskyrė jokio dėmesio. Nurodyta, jog tai visų pirma Respublikos radijo sporto federacijos darbo brokas. Kaip pažymėjo pokalbio dalyviai, žymiai daugiau „lapininkams“ galėtų ir turėtų padėti respublikos pramonės įmonės, ypač tos, kurios gamina radijo aparatūrą, televizorius bei mazgus įleims. Čia susikaupia nemažai nekonkondicinių defektų, kurios jaunųjų technikų mėgėjų ir drauge sportininkų rankose gali įgauti naują gyvenimą ir dar gerokai pasitarnauti. Manoma, kad respublikos pramonė pajėgi sukonstruoti ir pagaminti savos konstrukcijos originalų pelengatorių bei „lapes“. Tai padėtų ir rinktinės nariams, ir visiems būreliams bei sekcijoms sėkmingiau vystyti savo veiklą, kuri dažnai nukentia dėl nepakankamo pelengatorių bei „lapių“ tiekimo centralizuotu būdu.

„Sparnų“ redakcija dėkoja pokalbio dalyviams, taip pat Kuršėnų 3-osios vidurinės mokyklos direktoriui Pranui Stulpinui už aktyvų dalyvavimą bei sudarytas sąlygas pokalbiui.

LIETUVIŠKOS LĖKTUVŲ KONSTRUKCIJOS

EŽ-2 „BITUTĖ“



„Sparnuose“ buvo rašyta apie tauragiškio aviakonstruktorius mėgėjo Edmundo Žylius mikrošraigasparnį EŽ-5. Bet tai ne vienintelis jo sukurtas skridimo aparatas. 1980 m. E. Žylius sukonstravo ir pastatė Tauragėje lengvą sportinį lėktuvą EŽ-2 „Bitutė“. Tai mišrios konstrukcijos (plastmasė ir metalas) vienvietis aukštasparnis monoplanas. Pastatytas pagal Broniaus Oškino lengvųjų plastmasinių sklandytuvų technologijos reikalavimus: nedidelis, lengvas, gražios išvaizdos, nesudėtingas eksploatuoti ir lengvai išardomas. Transportuoti jį galima lengvojo automobilio priekaboje.

Sparnai — 4 m ilgio, padaryti iš stiklasčio, pagal sklandytuvų BRO technologiją, o jų pusės su liemeniu sujungtos

dviem spyriais. Liemuo — atviro tipo, priekyje įrengtas permatomas gaubtas, kurio apačia sujungta su kabinos grindimis, o viršus — su sparnų pusėmis. Gaubte įmontuoti aeronavigaciniai prietaisai. Uodegos vairai — tradicinės konstrukcijos. Važiuklė padaryta iš dviejų mažo skersmens ratukų. Variklis — 36 AJ galingumo, aušinamas oru, įrengtas ant pilono už piloto kabinos. Propeleris — dviejų menčių, medinis, stumiantis.

Lėktuvėlio skridimo duomenų nėra, nes išbandymo metu E. Žylius, turėdamas tada dar nedidelę pilotavimo patirtį, patyrė avariją. Atidėjęs EŽ-2 tobulinimo darbus, jis ėmėsi kitų aviacinių konstrukcijų, kūrimo.

V. JURKŠTAS

Šeimyniniai pasaulio rekordai

Kai Europos žemyne žiema, Argentinoje, Australijoje ir Afrikos pietinėje dalyje vyrauja puikiausios meteorologinės sąlygos bemotoriam skraidymui. Naudodamiesi tuo geriausi pasaulio sklandytojai dažnai šturmuoja pasaulio rekordus. Šiai tradicijai ir šiais metais liko ištikimas žinomas Vakarų Vokietijos sklandytojas Hansas Verneris Grosė. Nepaisant to, kad jam sukako 65 metai, rekordus šturmuoja su jaunatviška energija. Atvykęs į Alis Springso vietovę Australijoje, Grosė dviviečiu sklandytuvu ASH-25 pagerino kelis pasaulio rekordus. Visų pirma buvo pagerintas greičio rekordas 300 kilometrų trikampio maršrute. Pasiektas fantastiškas — 171 km/val. vidutinis greitis. Ankstesnis šios distancijos re-

kordas (158 km/val) priklausė taip pat jam ir buvo pasiektas skrendant su sūnumi. Išnaudodamas meteorologines sąlygas, H. V. Grosė, be to, 500 kilometrų trikampyje išvystė 157,6 km/val. greitį, 750 kilometrų trikampį apskrido 161 km/val., o 1000 kilometrų trikampį 157,6 km/val. vidutiniu greičiu. Tai — pasaulio rekordai.

H. V. Grosė nuo 1970 metų pasaulio rekordus gerina 39 kartus. Šiuo metu iš oficialioje pasaulio rekordų lentelėje įregistruotų 24 rekordų daugiau kaip pusė priklauso jam. Įdomu, kad rekordininkas visus šiais metais Australijoje pasiektus aukštus rezultatus atliko skrisdamas dviviečiu sklandytuvu su savo žmona Kerin.

ARYDAS BAKŠYS — Į PASAULIO ČEMPIONATĄ

Suchumyje vyko TSRS motorlaivių čempionato pirmojo etapo varžybos. Iš mūsų šakų jame sėkmingiausiai startavo skuterininkai TSRS rinktinės kandidatai Arvydas Bakšys ir Artūras Taranda. OB-350 klasėje A. Bakšys užėmė trečią vietą, o OC-500 klasėje A. Taranda — ketvirtą.

Iš ten Arvydas nuvyko į Tali-

ną, kur socialistinių šalių taurės varžybose OB-350 klasėje finišavo antras. TSRS rinktinė tapo šių varžybų nugalėtoja.

Arvydas Bakšys užsitikrino vietą TSRS rinktinėje ir šiemet startuos pasaulio čempionate, kuris įvyks Italijoje.

R. BANKAUSKAS

IR DARBAI, IR RŪPESČIAI



Instruktorius Artūras Šivickas ruošia sportininką Artūrą Motuzą treniruotei.

Jau tada, kai pirmaisiais pokario metais prie Šiaulių pionierių namų susikūrė sklandytojų būrelis — būsimoji Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo užuomazga, buvo pradėtas rašyti ir klubo metraščių. Jauniems sklandymo sporto entuziastams, dar neturintiems nei žinių, nei patyrimo, kaip patlams pasistatyti skraidymo aparatą, netrūko tik užsidedimo ir noro. Pirmieji savos konstrukcijos sklandytuvus kūrė V. Urbietis ir R. Bėkšta. Vėliau į sklandytuvų statybos darbą aktyviai įsijungė S. Žiburyš, P. Neimantas, R. Vėlas. Jie pagal jau tuo metu žinomo aviamodeliuotojo ir sklandytojo Petro Motiekaičio sukurtos konstrukcijos brėžinius pasistatė sklandytuvą MOTI-2, su šiuo sklandytuvu jaunieji Šiaulių sklandymo entuziastai treniravosi nuo Salduvės kalno.

Oficialiai Šiaulių visuomeninis aviacijos technikos sporto klubas buvo įsteigtas 1958-aisiais. Šis įvykis aviacijos sporto mėgėjus ne tik džiugino, bet ir paskatino naujlems darbams, dar aktyvesnei veiklai. O džiaugtis buvo ko. Juk klubas tuoj pat gavo keletą serijinės gamybos sklandytuvų BK-6, „Pajūrietis“, „Pionierius“. Kaip tik su šiais sklandytuvais šiauliečiai ir atliko pirmuosius meistriškus skrydžius, pasiekė pirmąsias pergalės respublikinėse varžybose.

Per trisdešimt veiklos metų Šiaulių aviacijos technikos sporto klubas nemažai nuveikė. Jeigu pavyktų suskaičiuoti visus, kurie klube išmoko valdyti sklandytuvą, kurie šiame kolektyve patyrė neužmirštamą skriejimo jausmą ir pirmąjį kilimo į padangę džiaugsmą, susidarytų ne viena šimtinė. Klube sporti-

nio darbo patirties įgijo ir dabartiniai kolektyvo vadovai: klubo viršininkas Zigmas Zdzichauskas bei grandies vadas Henrikas Birbilas. Jie šiandien pagrįstai gali didžiuotis išugdžiais sklandymo sporto meistrais, gausiu būriu aktyvių visuomenininkų. Tai Šiaulių Dainų mikrorajono vaikų poliklinikos vyr. gydytojas Vidmantas Liukpetris, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto Šiaulių filialo vyr. dėstytojas Alfredas Lankauskas, Radviliškio rajono vidaus reikalų skyriaus tardymo poskyrio viršininkas Olegas Travkinas ir daugelis kitų, kurie ir patys aktyviai skraido, ir veiklūs klubo sportiniame darbe: treniruoja jaunuosius sklandytojus, tobulina ir plečia klubo techninę bazę.

Ugdyti jaunus sklandytojus, skiepyti jiems meilę aviacijos

sportui, patriotinius jausmus, ruošti vaikus būsimai tarnybai Tarybinėje Armijoje arba studijoms aukštosiose karinėse aviacijos mokyklose — vienas svarbiausių Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo darbuotojų uždavinių. Vien praėjusiais metais skraidyti sklandytuvu išmoko šešiolika pirmus metus klubą lankiusių jaunųjų sportininkų. Keturi jaunieji sklandytojai šiuo metu tęsia mokslus aukštosiose karinėse aviacijos mokyklose.

Skaitlingas jaunimo būrys iš Šiaulių miesto ir aplinkinių rajonų šiais metais pareiškė norą būti sklandytojais, lankyti aviacijos sporto pratimus. Buvo gauti net 68 pareiškimai. Beveik visi baigė teorinį paruošimą. Dabar, kai jau ir aerodrome prasidėjo treniruotės, praktinių įgūdžių valdyti sklandytuvą mokysis 24 vaikinai. Kiti savo siekių skraidyti atsisakė ne be priežasties. Čia savo žodį tarė reiklūs medicinos komisija. Tiesa, buvo ir tokių, kurie į klubą atėjo manydami, kad jau nuo pat pirmų dienų galės sėsti į sklandytuvo kabiną ir... skristi. Pamatę, kad pirma reikia praleisti daug valandų teoriškai mokantis, kaip valdyti sklandytuvą, kaip skraidyti, meteorologinių žinių, pajutę, kad sklandymas, sportinis aerodromas reikalauja daug laisvalaikio valandų, atkaklaus ir stropaus darbo, greit nuleido rankas ir atsisakė lankyti pratimus.

Pastaraisiais metais vis mažiau entuziazmo ir noro mokytis skraidyti sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais rodo merginos. Jų nevilioja aviacijos sportas taip, kaip kad būdavo anksčiau. Dar prieš keliolika metų klube sėkmingai skraidė nemažas būrys merginų, šiauliečių



Grandies vado Henriko Birbilo (iš dešinės) ir klubo inžinieriaus Virginijaus Jankausko aktyviausi pagalbininkai yra sporto meistras Vytautas Plungė, instruktorius Juozas Baltūsis ir vienas aktyviausių sklandytojų Algis Daubaras.

komanda visose respublikinėse varžybose startuodavo pilnos sudėties. O štai kelis pastaruosius metus klubas į respublikines sklandymo varžybas privers tas siųsti komandą, sudarytą vien iš vaikų. Meturint nė vienos sklandytojos, iš anksto susitaiškoma su pralaimėjimu komandinėje įskaitoje. Ir dabar klube treniruojasi tik dvi sklandytojos, ir abi jau šiais metais, baigusios vidurinę mokyklą, žada išvažiuoti iš Šiaulių.

Tai, kad sklandymas merginoms kažkodėl pasidarė nepatrauklus sportas, aviacijos sporto klubų darbuotojams kelia rūpesčių. Todėl prieš kiekvieną sezoną klubo instruktoriai stengiasi lankytis mokyklose, technikuose, susitikimuose su besimokančiu jaunimu, pasakoja apie aviacijos sporto ir ypač sklandymo populiarumą Tarybų Lietuvoje, apie respublikos sklandytojų sportines pergalės sąjunginėse ir net tarptautinėse varžybose, apie šiauliečių sklandytojų pasiekimus. Šie pasiekimai yra ženklūs. Vien tik per praėjusią vasarą klubo sportininkai treniruotėse, įvairiose pratybose bei varžybose skraidė beveik 2150 valandų, daugiau kaip dvidešimt sklandytojų tapo sportininkais atskirininiais, o Artūras Šivickas įvykdė sporto meistro normatyvą.

Visiems žinoma ir suprantama, kad, norint pasiekti aukštų sportinių rezultatų, reikia stropiai ir daug skraidyti. O tai nėra lengva. Sklandymas, kaip žinome, didžia dalimi priklauso nuo oro sąlygų. Ne kiekviena diena savaitėje būna saulėta, o, be to, ir pati diena turi ribotą laiką. Jeigu dar pridėsime tas aplinkybes, kad klubo sportininkai arba dirba, arba mokosi ir ne visada turi pakankamai laisvalaikio skraidymui, sportinio darbo sąlygos ir galimybės pasirodys esančios sudėtingos. Todėl klubo darbuotojai maksimaliai stengiasi išnaudoti palankias sąlygas poilsio dienomis. Šį sezoną numato dirbti dviem pamainom: su pradedančiaisiais ir jaunais sklandytojais skraidyti keletą valandų rytą, o kai saulė jau įšildys žemę ir susidarys galimybės skristi maršrutais, star-



Klubo viršininkas Zigmas Dzidichauskas (antras iš kairės) tariausi su aviacijos technikos kūrimo klubo nariais (iš dešinės) Tomu Lukoševičiumi, Vlodo Karvelio jungtinės technikos mokyklos gamybinio mokymo meistru, kuris jau turi pasistatęs 120 kilogramų sveriantį lėktuvėlį, Vidmantu Kaziliūnu, Šiaulių skaičiavimo centro inžinieriumi, turinčiu paties pasistatytą motoskraidyklę, ir Jonu Klemansku, Žemūk-technikos KMK suvirintoju, baigiančiu statyti treniruotėms tinkantį lėktuvą.

tams pakils sklandytuvai, valdomi tų sportininkų, kurie turi patyrimo ir siekia aukštesnių sportinių rezultatų.

Skridimų sėkmė tiek per treniruotes, tiek ir per varžybas priklauso ne vien nuo paties sportininko. Labai svarbu ir tai, kaip startams paruošiama technika. O čia jau svarbiausias „gydytojas“ yra aviatechnika. Šiaulių ATSK aviatechniku šešis metus dirba energingas, gerai žinantis savo darbą Jonas Aksionovas. Gyvendamas netoli aerodromo, vaikystėje susidomėjo lėktuvais. Vėliau ypač pamėgo sportinę aviaciją. Jis nebijo „juodo darbo“, o kai darbuojasi, viską daro stropiai, su melle. Klube sakoma, jeigu Aksionovas patikrino sklandytuvą, gali būti ramus — gedimų nebus.

Mokant jaunimą skraidyti, ruošiant sklandymo meistrus, kandidatus į respublikos rinktinę daug triūšia klubo instruktoriai Artūras Šivickas ir Juozas Baltūsis. Darbo sėkmę apsprendžia ir turima materialinė bei techninė bazė. Ji šiandien jau nebegali patenkinti. Klubo aerodrome prie Šeduvos esantis pastatas, kuriame įrengtos mokymo klasės, instruktorių, aviatechnikų, medicinos kambariai, administracinės patalpos, jau anštas. Klube šiandien sportininkų žymiai daugiau, negu buvo tuo metu, kai šį pastatą kolektyvas savo jėgomis statėsi. Jau išaugome iš „vaikiško apdaro“. Reikėtų, kad šis klubo pastatas bent vienu aukštu paugėtų. Tada būtų galima keletą kambarių skirti ir sportininkams apgyvendinti. Juk dabar į treniruotes sportininkams, taip pat klubo darbuotojams tenka važiuoti net pusšimtį kilometrų. Kelionė atima daug brangaus laiko. O dar tiek sugaištama grįžtant į namus. Žymiai daugiau galima būtų nuveikti, jeigu porai arba trejetai dienų galima būtų pasilikti aerodrome. Turėdamas patalpas sportininkams apgy-

vendinti, klubas savo bazėje rengtų daugiau respublikinių varžybų. Žodžiu, rūpesčių yra. Neramina tai, kad LTSR komunalinio ūkio projektavimo instituto Šiaulių filialo projektuotojai vilkina baigtį pastato antro aukšto statybos brėžinius. Žadėjo juos padaryti dar praėjusiais metais. Viskas liko tik pažadai. Užtikrino, kad visą statybai reikiamą dokumentaciją baigs pirmą šių metų pusmetį. Norisi tikėti, kad tokie rimti žmonės pakartotinai žodžio tikrai laikysis.

Kiekviena kelionė iš Šiaulių į aerodromą Šeduvoje kelia daug rūpesčių dėl transporto. Jau dešimtį metų važinėjome senu autobusiuku, kurį klubas kadaise gavo jau nurašytą, beveik niekam nebefinantį. Susiremontavo. Bet kad ir kaip tausotume jį, vis tiek senas daiktas.

Šiaulių ATSK kolektyvas, jausdamas jaunimo vilionę technikai, stengiasi visai burti aviacijos sporto entuziastus. Ne tik tuos, kurie nori išmokti skraidyti, bet ir tuos, kuriuos domina techninė kūryba. Tuo tikslu buvo įsteigtas visuomeninis aviacijos technikos kūrybos klubas. Jam ėmėsi vadovauti Šiaulių gelžbetoninių konstrukcijų gamyklos vyr. energetikas Mečislovas Gužauskas. Kiekvieną penktadienį konstruktoriai mėgėjai renkas į aviacijos sporto klubą, aptaria skraidymo aparatų projektus, svarsto pasiūlymus, išskylančias naujas mintis. Didelę ir aktyvią pagalbą teikia prityrę skraidymo aparatų kūrėjai Romas Bėkšta, Kintautas Juodėnas, taip pat Jonas Kaziliūnas. Štai Kintauto Juodėno sukurtas ultralengvas dvivietis lėktuvas „Medvėgalis“ praėjusiais metais Maskvoje vykusiose sąjunginiame ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydyje buvo įvertintas trečiaja premija.

Plačią vagą verčia Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo Jaunųjų sklandytojų mokykla,

įkurta Pakruojyje. Mokyklai vadovauja nenuilstantis skraidymo aparatų kūrimo entuziastas Romas Vaineikis. Jis kartu su jaunaisiais pakruojiečiais, aviacijos sporto entuziastais, sukonstravo ir pastatė dvivietį ultralengvą savitos konstrukcijos lėktuvą ir pavadino jį „Egzotika“. Minėtoje apžiuroje Maskvoje „Egzotika“ buvo pripažinta geriausiu plataus pritaikymo lėktuvu.

Jaunieji sklandytojai iš Pakruojio per porą metų sugebėjo pasiekti ir neblogų sportinių rezultatų. Pernai jie net sąjunginėse jaunųjų sklandytojų varžybose dalyvavo. Pirmieji startai šiose varžybose, vykusiose Panevėžyje, ypač sėkmingi buvo Sonatai Karinauskaitėi. Ji net dviejuose pratimuose užėmė prizines vietas. Gerų rezultatų pasiekė taip pat Žilvinas Pavillonis, Algis Šaršva, Dainius Kazilius.

Tarp šiauliečių aviacijos sporto mėgėjų atgarsio susilaukė ir dar viena nauja aviacijos sporto rūšis — skraidymas oro balionais bei susikūrusios Respublikinės oreivystės draugijos veikla. Klubo sportininkai jai neabejingi.

Aviacijos sporto klubo veikloje — daug darbų ir nemažiau rūpesčių. Be jau minėtų, neramu ir dėl to, kad vis dar per lėtai mažėja visokių ataskaitų, instrukcijų, nurodymų bei įvairiausių draudimų popierinis srautas. Tai varžo iniciatyvą. Be to, tikrintojams iš aukštesniųjų vadovaujančių organizacijų reikėtų gliau nagrinėti, kaip dirba instruktoriai, kokio meistriškumo jų paruošti sklandytojai, pažymėti ir atskleisti naujoves praktiniame darbe, o ne spręsti apie veiklą vien iš parašytų ataskaitų. Argi popieriai gali parodyti, kokį paruošimą įgijo sklandytojas, kaip jam sekasi skraidyti, kaip jis moka „draugauti“ su sklandytuvu ir ore, ir žemėje!

V. PLUNGĖ
M. KURAIČIO nuotraukos



Klubo aviatechnikas Jonas Aksionovas.

ATSAKYMUOSE Į PRAEJUSIŲ METŲ „SPARNŲ“ KETVIRTAJAME NUMERYJE ISSPAUSDINTĄ ANKETĄ DAUGELIS SKAITytojų PAGEIDAVO PLATESNĖS INFORMACIJOS APIE AVIACIJOS SPORTO PASAULIO PIRMENYBES.

SPAUSDINAME PASAKOJIMĄ APIE PRAEJUSIAIS METAIS AUSTRALIJOJE VYKUSĮ PASAULIO SKLANDYMO XX ČEMPIONATĄ.

Pasaulio sklandytojų 20-asis

Čempionatas vyko Bienalės miestelyje, kuris yra pietrytinėje Australijos dalyje tarp Sidnio ir Melbourne. Miestelyje gyvena 9000 gyventojų. Jo pakraštyje yra aerodromas, kuriame įsikūręs Viktorijos sklandymo klubas. Tai vienas didžiausių, jei ne pats didžiausias, šiuo metu pasaulyje sklandymo klubas. Jame — 550 narių. Aerodrome vienu metu gali nutūpti 30 sklandytuvų, yra net trys angariai. Į pasaulio sklandymo 20-ąjį čempionatą atvyko 108 sklandytojai iš 29 šalių. 15 metrų klasės sklandytuvais rugtyniavo 43 sportininkai, standartinės klasės — 44, laisvos klasės sklandytuvais — tik 21 dalyvis. 15 metrų klasėje dominavo (37 procentai) sklandytuvai „Ventus“, standartinėje — maždaug pusė visų aparatų buvo įžymaus VFR konstruktoriaus ir sklandytojo Klaus Holighauso sukurti sklandytuvai „Diskus“, o laisvoje klasėje daugumą sudarė ASW-22 ir „Nimbus-3“ tipo sklandytuvai. Čempionato metu buvo įvykdyta 12 pratimų. Tarp dalyvių buvo ir socialistinių šalių atstovai: keturi sklandytojai iš Lenkijos ir vienintelis čempionė dalyvavusi moteris iš Vengrijos — Ieva Doroti. Ši 32 metų inžinierė, dviejų vaikų motina, skraidė standartinės klasės „Jantar—standart“ sklandytuvu. Pirmą kartą čempionate dalyvavo Kinijos Liaudies Respublikos atstovė L. Vangas (šalyje šiuo metu yra apie 300 sklandytuvų). Varžybas aparnavo 250 savanorių iš įvairių Australijos miestų.

Iškilmingo ceremoninio metu Viktorijos valstijos gubernatoriui paskelbus, kad 20-asis pasaulio sklandymo čempionatas atidarytas, vienas paskui kitą su savo nacionalinėmis vėliavomis praejo 29 šalių komandos. Atidarymo programoje buvo avių kirpimo varžybos, aborigenų šokiai, senų lėktuvų paradas. Savo meistriškumą demonstravo aukštojo pilotazo meistrai, o baigė pasirodymus reaktiviniai

lėktuvai, prašvilpę virš susirinkusiųjų galvų.

Pirmąją varžybų dieną brifingų kambarys užėmė kaip bičių avilys. Čia rinkosi geriausi pasaulio sklandytojai, tarp kurių buvo triskart pasaulio čempionai Ingas Reneris iš Australijos ir Džordžas Li, šį kartą atstovaujantis Honkongui, pasaulio 19-ojo čempionato nugalėtojai Dugas Džekobsas iš JAV (15 metrų klasė) ir italas Leonardas Briliadoris (standartinė klasė). Varžybų direktorius paskelbė skrendantiems atviros klasės sklandytuvais — 555 km, standartinės klasės — 440 km ir 15 metrų klasės — 445 km ilgio maršrutus. Lygiai po valandos ruslanių komanda užvesti lėktuvus. Po akimirkos visas aerodromas atglijo. Padėjėjai su oranžinėmis liemenėmis pribandavo 45 m ilgio buksyravimo kaproninės virvės žiedus prie lėktuvų ir, pajudinę aukštumos vairs, informavo lakūną, kad lėktuvas jau prikabinas prie sklandytuvo. Standartinis buksyravimo greitis — 125 km per valandą. Septyniolika lėktuvų per 52 minutes pakėlė į orą visus 108 sklandytuvus. Kad ore nebūtų didelės grūsties, kiekvienos klasės sklandytuvai turėjo savo starto vietą skirtinguose aerodromo kraštuose. Sklandytojas galėjo fotografuoti starto ženklą iš bet kokio aukščio, bet ne didesnio, kaip 3 km. Starto laikas būdavo koduojamas fotojuostėje. Jei sutrikdavo fotokamera, pilotas su paprastu aparatu galėjo fotografuoti žemės laikrodį.

Praėjus po starto neilgam laikui tarpui, pradėjo skrieti žinios apie tupiančius sklandytuvus. Iš 108 startavusių sklandytuvų, finišą pasiekė tik... keturi laisvos klasės sklandytuvai.

Per kitą dieną vykusį rytinį brifingą meteorologai paaiškino vakarykštės dienos aplinkybes: greitai judantis šaltas oras sukėlė stiprų vėją, todėl susidarė sunkios skriejimo sąlygos.

Sekandą po nesėkmingo starto dieną laisvos klasės sklandy-

tuvais buvo varžomasi pačiame trumpiausiame — 260 km ilgio maršrute. Pažymėtina JAV atstovo Rėjaus Džimio pergalė (vidutinis skridimo greitis — 111,7 km/val.), kuris pirmame pratime buvo paskutinis.

Skrendant dešimto pratimo maršrutą, dėmesio centre buvo italas Leonardas Briliadoris. Nuskrیدus pusę maršruto, į jo sklandytuvą įsirežė lenkų sportininkas Stanislasas Vitekas su sklandytuvu „Diskus“, ir nuplėšė italo sklandytuvo dešinę stabilizatoriaus pusę. Sklandytuvą pakrypo į šoną. L. Briliadoris, norėdamas iššokti su parašiotu, patraukė gaubto rankenėlę, tačiau gaubtas neatsidarė. Laimingo atsistatymo dėka sklandytuvą liko valdomas. Pilotas nusiramino ir saugiai nutūpė į aikštelę, nuskrیدęs 373 km. S. Viteko sklandytuvą ore apžiūrėję greta skrendantys draugai nieko įtartino nepastebėjo. Sportininkas tęsė skridimą, finišavo ir užėmė šlame pratime 31 vietą.

Kitą rytą, kai visi sklandytuvai buvo išrikiuoti startui, L. Briliadorio sklandytuvą „Diskus“ stovėjo be stabilizatoriaus. Italų komandos atstovai kartą nuo karto nerimastingai žvalgėsi į horizontą, kur turėjo pasirodyti lėktuvai, atskraidinantys iš Neromainės miesto, esančio už 560 km, naujų stabilizatorių. Kai pagaliau stabilizatorius buvo gautas, technikai, konsultuojami paties Klaus Holighauso, žaibiškai sumontavo sklandytuvo uodegą. Pilotas laiku spėjo pakilti į orą.

Vienulišką varžybų dieną buvo paskirti ilgiausi maršrutai: laisvos klasės sklandytuvais — 840 kilometrų, 15 metrų — 755 km, standartinės klasės — 697 km. Sešiolika sportininkų laisvos klasės sklandytuvais šį superilgą maršrutą sėkmingai nuskrیدo. Jau buvo vakaras, kai aerodrome pasirodė pirmasis „ilgasparnis“. „Alfa Siera“ sveikiname laminegai sugrįžus namo, — pranešė diktoriaus įjungęs garsiakalbius visame aerodrome. Taip finišavo

Ingas Reneris. Jam plojo visas aerodromas. Po septynių su viršum valandų skridimo net sklandytuvai atrodė pavargę.

Susumavus visų dvylikos pratimų rezultatus, pasaulio čempionu, rungtyniaujančios laisvos klasės sklandytuvu, tapo australas Ingas Reneris (surinko 11019 taškų, sklandytuvą ASW-22B). Tai ketvirtasis šio sportininko iškovo-
tas pasaulio absoliutus čempiono titulas ir trečias iš eilės. Antrą vietą užėmė prancūzas Markas Šrioderis (10859 tšk., ASW-22B), trečios vietos laimėtoju tapo daugkartinis pasaulio pirmenybių prizinininkas, bet niekad netapęs čempionu, Bruno Gantenbrinkas iš VFR (10770 tšk., „Nimbus-3“).

15 metrų klasės sklandytuvu pirmą kartą pasaulio čempionu tapo instruktorius iš Anglijos Brajenas Spreklėjus (10341 tšk., sklandytuvą LS-6). Antras — danas Holgeris Bekas (10241 tšk., LS-6A), trečias — amerikietis Dugas Džekobsas (10077 tšk., LS-6B).

Standartinės klasės sklandytuvu geriausiai skraidė ir pasaulio čempionu tapo suomių Markus Kuitinenas (10536 tšk., sklandytuvą „Diskus A“). Tai jo penktasis pasaulio čempionatas. Sidabro medalis atiteko amerikiečiui Michaelui Opitsui (10393 tšk., „Diskus B“), o bronzą — prancūzui Zakui Obolinui (10281 tšk., „Diskus“).

Čempionatas dar kartą patvirtino, kad pastovumas yra sėkmės laidas. Pavyzdžiui, standartinės klasės čempionas M. Kuitinenas iš 12 pratimų laimėjo tik vieną. Kituose pratimuose jam nepavyko tapti net prizininiku. Tačiau beveik visada užimdavo vietą pirmame dešimtuose. O kitas favoritas, italas L. Briliadoris, laimėjo net tris pratimus, bet užteko viename padaryti didelę klaidą, ir bendroje įskaitoje turėjo tenkintis tik 14 vieta.

Varžybų metu net 1300 kartų teko kelti sklandytuvus į orą. Sklandytojai skridimuose praleido 4800 valandų ir nuskrیدo daugiau kaip pusę milijono kilometrų.

Tikėsimės, kad per kitą pasaulio sklandymo čempionatą, kuris įvyks 1989 m. Austrijoje, teisėjų protokoluose figūruos ir mūsų šalies geriausių sklandytojų pavardės.

J. STANAITIS,
TSRS sporto meistras

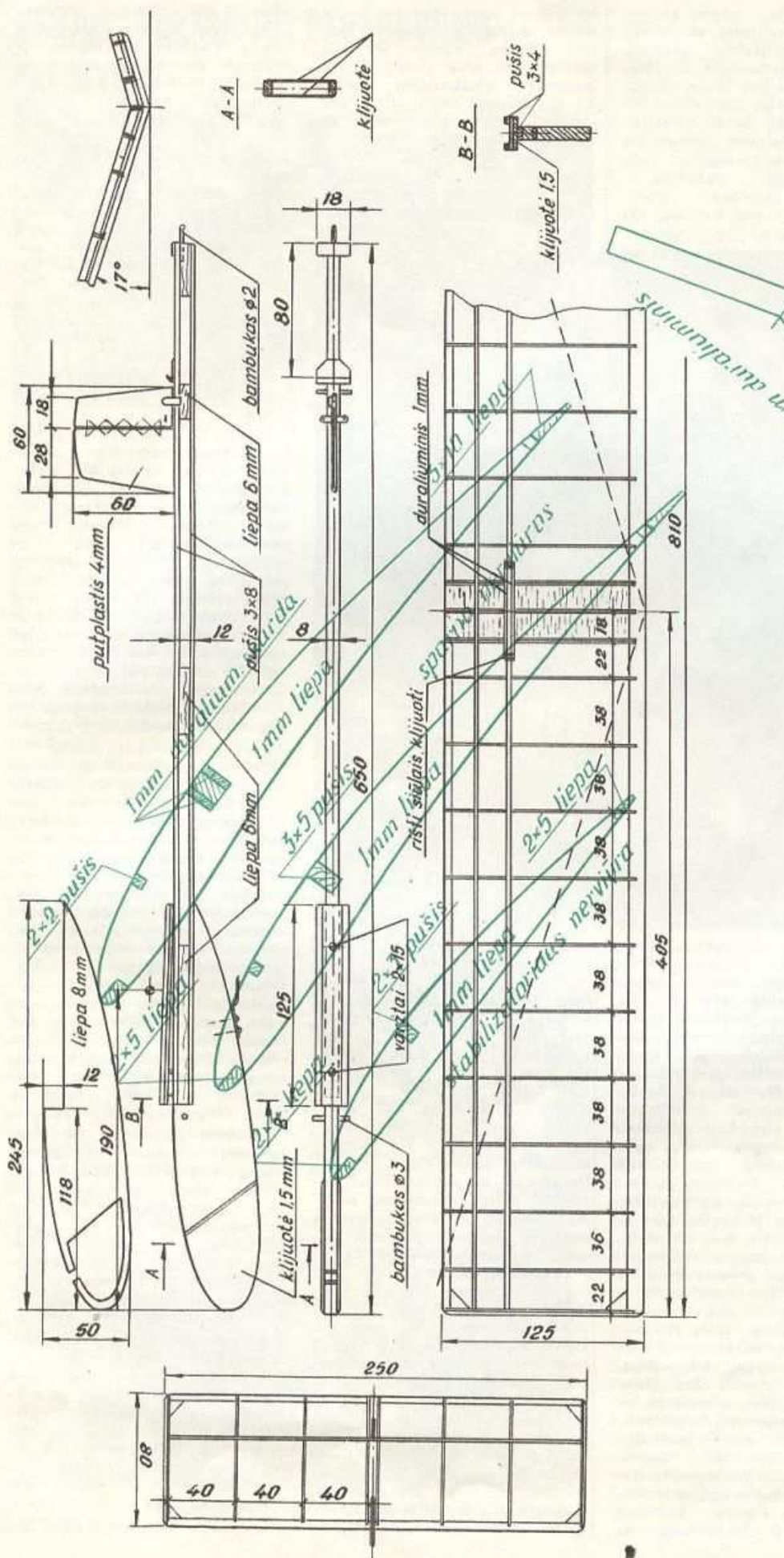
NAUJOVĖS JAUNIMUI

Rygos mopedų ir minimotociklų gamyklos „mažyliai“ jau seniai tapo daugelio respublikų jaunųjų motociklų sporto mėgėjų draugais. Ir tai suprantama — jie palyginti lengvi, gražiai atrodė. Nors darbo su varikliais paprastai būna daug. Dėl to gamintojai turi ne tik daug rūpes-

čių, bet ir materialinių nuostolių. O svarbiausia — nemalonių rygiečių pečius užgula lyg ir nepelnytai. Juk kaimynai variklių negamina — juos jiems tiekia kitų respublikų įmonės. Išėitį iš susidariusios padėties Latvijos mototechnikos kūrėjai rado... pradėję kooperuotis su Bratislavos (CSSR) „Kolorovo“ gamykla. Pastaroji sutiko tiekti 50 ccm darbo tūrio variklius, ku-

rie Čekoslovakijoje naudojami mopedams „Babeta“. Jie patikimi ir patvarūs. Tuo įsitikinta per surengtą motožygį Bratislava—Ryga. Jo dalyviai išbandė Latvijos konstruktorių pasiūlytą ir „Sarkana zvaigzne“ gamykloje pagamintą naują minimotociklą „Stelą“, kurio „širdis“ — slovakiškos kilmės. Įveikiant CSSR, Ukrainos, Baltarusijos, Lietuvos ir

Latvijos keliais per 2000 km, „Stelos“ patvirtino ir juos dėtas viltis. Tad žiemet rygiečiai pradeda jų gamybą. Naujasis minimotociklas turi dvi automatines greičių perjungimo pavaras, 100 km nuotoliui įveikti suvartoja 1,9 litro degalų mišinio (benzinas A-93, alyva — 33—1). Jo maksimalus greitis 40 km/val. svoris — 48 kg.



Tai nesudėtingos konstrukcijos, sklaidytuvo modelis, kurio gamybai naudojama liepos ir pušies mediena, klijuotė, drėgmei atsparūs klijai, ilgapluoštis popierius, celonas.

Priekšējie liemeņa daļas izpaujami no lēnās lēnās pagatavotās brūnās lēnās. Balastu šķīdums ir abpusēji pusē dengiama 1,5 mm līkumotā. Prieš jās plokšņa pusē tvirtināmas līstē, iekļūstamās tīrīšanas lēnās kaladē. Sonai dengiama ilgplūstošā popieru, celulozē.

Sparno pagrindinis lonžeronas pradžioje sujungiamas dviem duraliuminio plokštėmis, aprišamas siūlais, patepamas kljais. Toliau iš nerviūrų ir briaunų surenkama viena sparno pusė, o kljais išdžiūvus — kita. Tarpai tarp centrinių nerviūrų užpildomi putplasčiu. Sparno ir stabilizatoriaus plokštumos dengiamos ilgapluoščių popieriumi, kelis kartus celonuojamas.

Modelio ilgis 650 mm, sparnų ilgis — 810 mm, sparnų plotas — 9,84 dm², stabilizatoriaus plotas — 2,0 dm², modelio svoris — 160 g.

Paruosė J. MISIŪNAS

NORI SUSIRAŠINĖTI

Antanas Rudelis nori susirašinėti su aviacijos mėgėjais. Adresas: 235722 Palanga, Žuvėdrų g-vė 14 bt. 3.

Eduards Plečkaitis nori susirašinėti su besidomintais aviacijos istorija. Nori įsigyti žurnalus: „Sparnai“ 1934 m., „Lietuvos sparnai“ 1935–40 m., „Liaudies sparnai“ 1941–41 m. Knygas: „Mūsų sparnai“, „Paukščių keliai“ ir V. B. Savrovo „Istorija konstrukcijų samoliotų v SSSR“. Adresas: 234270 Vilkiaviskis, Daukanto g-vė 18.

Darius Janušaitis domisi „Formulės-1“ automobiliais, sportininkais varžybose ir lenktynininkais. Nori susirašinėti, keistis lenktynininkų bei lenktyninių automobilių techniniais duomenimis. Adresas: 234270 Vilkaviskis, Gedimino q-vė 15 bt. 19.

NORI ISIGYTI

Pranas Sungaila nori įsigyti šiuos žurnalus „Maly modelaž“ numerius: visus 1957–1967; 1968–2, 3, 5–12; 1969 – 4–12; 1970 – 1, 3–12; 1971 – 3, 4, 6–11; 1972 – 1–6, 7, 8, 11–12; 1973 – 1–5, 7–12; 1974 – 1, 4, 5, 9–12; 1975 – 1, 3, 7–10, 12; 1976 – 1–3, 7, 10; 1977 – 2–4, 8; 1978 – 4, 6, 7, 11; 1979 – 10; 1980 – 1–4, 9; 1981 – 11; 1982 – 4; 1983 – 8.

Gali perestiti šiuos „Maly modelaz“ numerus: 1979 – 2, 3; 1980 – 7, 8, 10; 1981 – 1; 1982 – 9; 1983 – 5, 10; 1984 – 6, 12. firmos „NOVO“ plastmasinius modelius indeksas 166, 167, 169, 217, 245, 25, 31, 43. bei firmos „Plastikart“ modelius „Tu-2“ šiuo savos gamybos „Lituanikos“ ir „Plits Special S-15“ kartininių modelių iškarų (mastelis 1:33) kopijas. Adresas: 235840 Gargždai, Klaipėdos g-vė 23–18.

Gintaras Pobedinskas nori įsiqyti šiuos žurnalo „Maly modelaž“ numerius: 1983 — 2, 4; 1985 — 6, 8, 10, 12; 1986 — 6, 8. Adresas: 232010 Vilnius, Ozo g-vė 30 bt. 79.

NAUJA TSRS REKORDĄ sklandytuvu LAK-12 pasiekė Prienų ESAG lakūnas-bandytojas V. Sabeckis. Jis 100 km trikampį maršrutą nukri- do 149,6 km/val. greičiu.

Vasario paskutinį šeštadienį pavyko susitikti su dar vienos naujos aviacijos sporto šakos entuziastais — skraidymų oro balionais mėgėjais. Apie du šimtai jų beveik iš visų miestų bei kitų respublikos kampelių buvo susirinkę Vilniuje. Spaudos rūmų konferencijų salėje, kaip ir buvo laukta, vyko solidus ir aistringas pokalbis apie tai, kad respublikoje yra daug norinčių kultivuoti naują aviacijos sporto šaką — pradėti skraidyti karštu oru pripučiamais balionais, kad būtina suburti šiuos entuziastus, buvo svarstoma, kaip patiems pasigaminti balionus, kurti kitą būtiną techniką, kaip išmokyti skraidyti.

Didelio susidomėjimo susilaukė jonaviečio L. Simniškos informacija apie tai, kad jis prieš porą metų pasidarė oro baliono modelį, o pernai pasigamino jau ir natūralaus dydžio oro balioną, kurio oro talpa siekė 2200 m³. Pašildęs baliono orą dujomis, bandė skristi. Balionas pakilo nuo žemės neaukštai, bet keletą metrų panešė į šoną. Pripildyto baliono skersmuo — 16 metrų, o paspačius siekė net 20 metrų aukštį. Apie kitus panašius oreivystės dalykus kalbėjo taip pat Lietuvos TSR Mokslų Akademijos Pustalaidininkų fizikos instituto espirantas D. Junevičius, Vilniaus valstybinio dailės instituto komjaunimo organizacijos sekretorius E. Parulskis, Lietuvos SDAALR Centro komiteto Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyriaus viršininko pavaduotojas R. Maciulevičius, žurnalo „Technika molodioži“ redakcijos skyriaus redaktorius A. Pliska.

Nemažai įvairių minčių pateikė kalbėje svečiai iš kitų respublikų. Kijevo visuomeninio oreivystės aparatų konstravimo skyriaus vadovas, Olego Antonovo konstruktorių biuro vadovaujantis konstruktorius M. Arije pažymėjo, kad jie sukonstravo kombinuotus aerostatininius aparatus, kurie po dvejų trejų metų turėtų būti pradėti naudoti praktinėje veikloje. Biuro konstruktoriai pasiruošę ir yra pajėgūs konstruoti skraidymų balionus.

Maskvos aviacijos instituto vyresnysis mokslinis bendradarbis A. Kirilinas, vadovaujantis institute studentų konstravimo ir technologijos biurui, gėrėjosi tuo, kad Tarybų Lietuvos oreivystės entuziastai bene pirmieji šalyje bus pradėję tokią plačią ir organizuotą veiklą, siekdami kultivuoti skraidymo oro balionais sportą. Jis pažymėjo, kad instituto oreivystės entuziastai sutiktų bendradirbiauti, kad jie numato sukurti eksperimentinį aparatą, kurio baliono gondoloje būtų variklis. Tokiu aparatu būtų patogiu ir nesudėtinga apmokyti skriejimo meno jaunos oreivius.

TSRS aviacijos pramonės ministerijos pilotuojamų skraidymo aparatų ir dirizablių skyriaus viršininko pavaduotojas S. Ščiugerevas pareiškė konferencijos dalyviams, kad jų specialistai visada pasirengę padėti aviacijos sporto entuziastams viskuo, ką tik skyrius yra sukaupęs. Taip pat galėtų pateikti metodinę literatūrą, kaip apmokyti sportininką skraidyti oro balionu, kai kurių skrydžių apskaičiavimų.

bandysime įsigyti balionų, pasiūlysim draugams vengrams mainais Prieny ESAG statomus sklandytuvus arba Šalčininkuose gaminamas plastmasines valtis. Ką gi, situacija teikia vilčių. Dar daugiau. Prieny eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos specialaus konstravimo ir technologinio biuro direktorius K. Jočas užtikrino susirinkusius, kad kolektyve yra nemažai oreivystės entuziastų ir jų biuras



SVAJONĖ, ar rytdienos sportinė viltis

Maskvos A. Baumano aukštosios mokyklos studentų projektavimo ir konstravimo biuro vadovas J. Baida pažymėjo, kad nelengva bus kurti ir gamintis naujus oreivystės aparatus. Didžiausias keblumas — kaip gauti kaprono medžiagos balionui siūti. Kaip pažymėjo J. Baida, tokios karponinės medžiagos mūsų šalyje gaminama nemažai. Audinys nebrangus — trys rubliai metras. Jeigu oro balioną gamintume iš kaprono, jis kainuotų nuo trijų iki penkių tūkstančių rublių. Tačiau šis audinys kol kas deficitinis, ir su šia problema ne taip lengva susidoroti.

Beje, kaip informuojama iš Vengrijos teleksu gautoje telegramoje, norint įsigyti jų gaminamus atskirų rūšių oro balionus, reikėtų mokėti nuo 23 iki 38 tūkstančių valiutinių rublių. Kaina, kaip matome, tikrai didelė, ir skraidymo malonumas — brangiai kainuojantis. Taigi, oreivystė Lietuvoje — aviacijos sporto entuziastų viltis rytdienai. Beje, kaip pasakė komentuojamas minėtą telegramą respublikos SDAALR Centro komiteto pirmininkas G. Taurinskas, mes

galėtumėme tapti oreivystės sporto technikos kūrimo centru.

Kalbėjęs VLKJS CK sektoriaus vedėjas V. Drozdeckis informavo konferencijos dalyvius, kad šalies komjaunimo XX suvažiavimas gavo daug laiškus, kuriuose jaunimas siūlė atgavinti šalyje oreivystę — skraidymus oro balionais, kad pernai Lvoje buvo organizuotas oreivystės veteranų ir šio sporto entuziastų pasitarimas. Drg. V. Drozdeckis su pasitenkinimu pažymėjo mūsų respublikos jaunimo iniciatyvą įkurti oreivių draugiją, nepaisant to, kad Lietuvos atstovų ir nebuvo Lvoje vykusiam pasitarime.

Tarybų Lietuvos SDAALR oreivių draugijos įkūrimas ir buvo vienas svarbiausių šios respublikinės aviacijos sporto mėgėjų konferencijos tikslų bei uždavinių. Konferencija patvirtino Tarybų Lietuvos respublikinės oreivių draugijos įstatus, išrinko draugijos prezidiumą iš 25 žmonių, revizijos komisiją, taip pat darbo su jaunimu, techninės kūrybos, meninio projektavimo, propagandos ir agitacijos, medicinos, sportinių ryšių ir ryšių su

užsieniu bei istorijos komitetų pirmininkus. Įdomu pažymėti, kad į draugijos prezidiumą išrinkti du poetai, tiek pat kompozitorių ir žurnalistų, žinomi ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjai, aviomodeliuotojai, lakūnai, parašiutininkai, aktyvūs aviacijos visuomenininkai. Respublikos oreivių draugijos prezidiumo pirmininku išrinktas Lietuvos SDAALR Centro komiteto Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyriaus viršininko pavaduotojas politikiniam auklėjamajam darbui R. Maciulevičius, jo pavaduotojais — Prieny ESAG specialaus konstravimo ir technologinio biuro direktorius K. Jočas bei SDAALR CK Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyriaus darbuotojas J. Eglinas.

Manau, skaitytojams įdomu bus sužinoti pagrindines naujosios oreivių draugijos ir jos prezidiumo veiklos bruožus. Konferencijoje priimtuose įstatuose sakoma: „Draugija yra savarankiška visuomeninė sporto organizacija, kuri vadovaus skraidymui oro balionais ir jų modeliavimui. Draugijos veiklą kontroliuos respublikos SDAALR Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyrius. Bus įsteigti savarankiški oreivių klubai, techninės laboratorijos, konstruktorių biurai. Draugija turės savo antspaudą, sąskaitą banke, firminį blanką“.

Tai tik keletas svarbesnių bruožų iš naujai susikūrusios draugijos įstatų. O kokie oreivių draugijos santykiai su Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacija, kuriai, kaip oficialiai įteisintai sportinei organizacijai, turinčiai net dešimtmečius siekiančią veiklos istoriją, patikėta vadovauti aviacijos sporto šakų vystymui, koordinuoti aviacijos sporto klubų bei sekcijų veiklą? Oreivystė arba skriejimai oro balionais — taip pat yra aviacijos sporto rūšis. Atrodytų, kad bendravimas ir net sutarimas su respublikos Aviacijos sporto federacija turėtų būti. Matyt, ateityje viską „suderins“ naujos oreivių draugijos praktinė veikla.

Konferencija nutarė po dvejų metų vėl susirinkti ir aptarti draugijos praktinės veiklos pirmuosius žingsnius. Taip pat nutarta komandiruoti į Lenkijos Liaudies Respubliką, kur oreivystė turi senas tradicijas, vieną kitą draugijos narį pasimokyti skraidyti, įgyti treniravimo ir kapitono tarybos nario vadovavimo šio sporto veiklai įgūdžių.

Konferencijoje dalyvavo Lietuvos LKJS Centro Komiteto sekretorius A. Kumža, respublikos SDAALR CK pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas, pirmininko pavaduotojas aviacijos reikalams V. Ravinskas, skriejimų oro balionais entuziastai iš Maskvos, Leningrado, Kijevo bei kitų miestų.

K. KAZIŪNAS

NAUJOS PARAŠIUTO PANAUDOJIMO GALIMYBĖS



Skrydžiui ruošiasi lakūnas bandytojas Anatolijus Masianinas.

Parašiotai ilgą laiką buvo naudojami vien gelbėjimosi tikslams. Vėliau suolai su parašiotais išsikovojo atskiros sporto šakos statusą. Pradžioje parašiuoto valdymui buvo naudojami kiliai, vėliau buvo sukurtos plyšinių kupolų sistemos. Dabartiniai sklendžiantieji parašiotai yra labai pavaldūs ir sportininkams suteikia galimybes pasiekti nuostabių nusileidimo tikslumo rezultatų. Sukurta ir nauja parašiotinio sporto šaka — kupolinė akrobatika.

Pradėjus naudoti labai pavaldžius sklendžiančius parašiotus, vėl buvo prisimintas aityvų kilimo principas. Panaudojant ilgą kaproninę virvę, prieš vėją velkant automašinaliai, sportininkas, stropų pagalba pastatęs atitinkamą kampą parašiotu kupolą, lengvai atsiplėšia nuo žemės ir pasiekia norimą aukštį. Su 120 metrų ilgio virve pasiekiamas 100 metrų aukštis. Pakilęs į tokį aukštį sportininkas atsipalaiduoja nuo jį velkančios virvės ir nusileidžia parašiotu. Šios rūšies suoliams naudojami parašiotai PO-9. Užsienyje kuriami ultralengvi skraidymo aparatai, kuriuose sparnų funkcijas atlieka sklendžiančių parašiotų kupolai. Šios rūšies skraidymo aparatai vadinami paraplanais. Jie, sudėjus kupolus, užima nedaug vietos ir patogūs transportuoti.



Krasnojarskietį Anatolijų Antipovą su parašiotu išvelka automašina.

Praejusiais metais Maskvos Tušino aerodrome įvykusiame kelvirlame sąjunginiame ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydyje buvo demonstruojami mūsų šalyje sukurti pirmieji paraplanai. Konstruktorius mėgėjas iš Krasnojarsko Anatolijus Antipovas konkursui pateikė paraplana, kurio variklis (benzininio pjūklo) su metaliniu žiedu apsaugotu propeleriu tvirtinamas prie parašiuoto pakabinamos sistemos ant piloto nugaros. Sąskrydyje buvo skraidoma Kijevo Olego Antonovo konstruktorių biure sukurtu paraplana. Jame parašiuoto kupolas pritvirtintas prie universalus motorizuoto vežimėlio (panaudotas motorizuotos skraidyklės vežimėlis, nuėmus jo sparną).

A. KABAČIUS



Olego Antonovo konstruktorių biure sukurtas skraidyklės vežimėlis, pritaikytas paraplanaui.

ANBO lėktuvų kūrėjas



Didelį indėlį į mūsų aviacijos istoriją, į lėktuvų konstrukcijų kūrimą ir vystymą įnešė lakūnas ir gabus konstruktorius Antanas Gustaitis. Jo sukurti lėktuvai ANBO buvo žinomi toli už Lietuvos ribų.

Antanas Gustaitis gimė 1898 metų kovo 27 dieną Marijampolės apskrityje Obelinės kaime (dabar Kapsuko rajonas). Baigęs Marijampolės gimnaziją, 1916 metais įstojo į Petrogrado susisiekimo inžinerinį institutą. Tačiau mokėsi neilgai, nes buvo pašauktas į karinę tarnybą ir pasiųstas mokytis į Konstantinovo artilerijos mokyklą. Prasidėjus Spalio revoliucijos įvykiams, carinės armijos artilerijos mokykla buvo išformuota. Antanas Gustaitis 1919 metais sugrįžo į Lietuvą ir Kaune įstojo į naujai steigiamą Karo aviacijos mokyklą, o tą pačią metų gruodį kartu su kitais pirmosios leidos lakūnais baigė skraidymų apmokymą. Vienu metu su juo skraidymų apmokymą taip pat baigė Simas Stanaitis, Antanas Stašaitis, Leonardas Peseckas, vėliau tapę žymiais lakūnais. Tarp bendramokslų buvo ir Jurgis Dobkevičius, kuris 1921 metais pradėjo statyti savos konstrukcijos lėktuvą DOBI-I, o vėliau sukūrė DOBI-II ir DOBI-III. Paskatintas savo draugo sėkmės ir Antanas Gustaitis nusprendė pasistatyti savos konstrukcijos lėktuvą. Jis buvo gabus matematikas, gerai mokėjo fiziką, rusų, vokiečių, prancūzų ir italų kalbas, skaitė aviacinę literatūrą ir užsienio lėktuvų konstruktorių darbus. Savo lėšomis nusipirkęs užsienyje nedidelį trijų cilindrių oru aušinamą „Anzani“ firmos 30 AJ variklį, A. Gustaitis pradėjo konstruoti pirmąjį savo lėktuvą. Lėktuvas, pavadintas ANBO-1 (ANBO žifruojama taip: Antanas nori būti ore), buvo vienvietis, žemasparnis monoplanas. Jis buvo 5,75 metrų ilgio ir turėjo 10 metrų ilgio sparnus. Baigęs lėktuvo statybą, konstruktorius 1925 metų liepos 14 dieną atliko ir pirmąjį bandomąjį skridimą. Lėktuvas ore buvo pavaldus ir pateisino visus konstruktoriaus lūkesčius. Atlikęs bandymus aerodrome, Antanas Gustaitis su savo pirmuoju kūriniu pirmiausia nuskrido į tėviškę. Nusileido netoli trobesių pievoje. Pažiūrėti lėktuvo susirinko visi apylinkės gyventojai. Vėliau konstruktorius savo „Anbuku“ atliko drąsų skridimą į Rygą.

Konstruktoriaus Antano Gus-

taičio pastatytas lėktuvas ANBO-I išsaugotas iki mūsų dienų. Jį galime pamatyti Kauno visuomeniniame aviacijos muziejuje.

Norėdamas pagilinti aviacines žinias Antanas Gustaitis netrukus išvyko mokytis į Paryžiaus aukštąją aeronautikos mokyklą. Besimokydamas laisvalaikio projektavo naują dvivietį, mokymo tikslams skirtą lėktuvą ANBO-II. Atlikęs atsparumo bei aerodinaminio skaičiavimus ir pagaminęs lėktuvo darbo brėžinius, 1927 metais lėktuvą pradžioje statyti Kauno aviacijos dirbtuvėse, kai buvo atvykęs atostogų. Atlikęs lėktuvo bandymus, ANBO-II buvo perduotas Lietuvos aeroklubui. Po dviejų metų jau skraidė ir trečiasis A. Gustaičio sukurtas mokomasis-žvalgybinis lėktuvas ANBO-III.

Baigęs mokslus Paryžiuje ir sugrįžęs namo, konstruktorius Kauno aviacijos dirbtuvėse imasi vadovauti šių lėktuvų serijinei gamybai. Čia išryškėjo ir dideli A. Gustaičio organizaciniai gabumai. Serijomis statomi „Anbukai“ palaipsniui mūsų aviacijoje pakeitė pasenusius, užsienyje pirktus mokomuosius lėktuvus. Vėta pažymėti, kad minėtiems lėktuvams viskas buvo pagaminama dirbtuvėse, o užsienyje tereikėjo pirkti variklius ir burtinius prietaisus. Buvo ruošiami ir naujo žvalgybinio lėktuvo ANBO-IV bei tobulesnio mokomojo lėktuvo ANBO-V brėžiniai. Pirmiau buvo pastatytas ir 1931 metais išbandytas didesnis paklausa turintis mokomasis ANBO-V, turintis 140 AJ galingumo variklį. Lėktuvas galėjo išvystyti 140 km/val. greitį, todėl instruktorių ir lakūnų buvo labai mėgiamas. Lėktuvas serijoje buvo gaminamas iki 1936 metų. Jį pakeitė patobulintas, turintis didesnį (160 AJ) galingumo variklį variantas ANBO-51.

1932 metais buvo išbandytas dvivietis žvalgybinis lėktuvas ANBO-IV. Jo liemuo buvo pagamintas iš duraluminio vamzdžių, dengtas drobe. Sparnai buvo medinės konstrukcijos. Važiuklė turėjo hidraulinius amortizatorius. Lėktuvas buvo ginkluotas dviem sinchronizuotais kulkosvaidžiais, šaudančiais per propelerį, taip pat dviem

NUKELTA Į 30 P.

PO-4

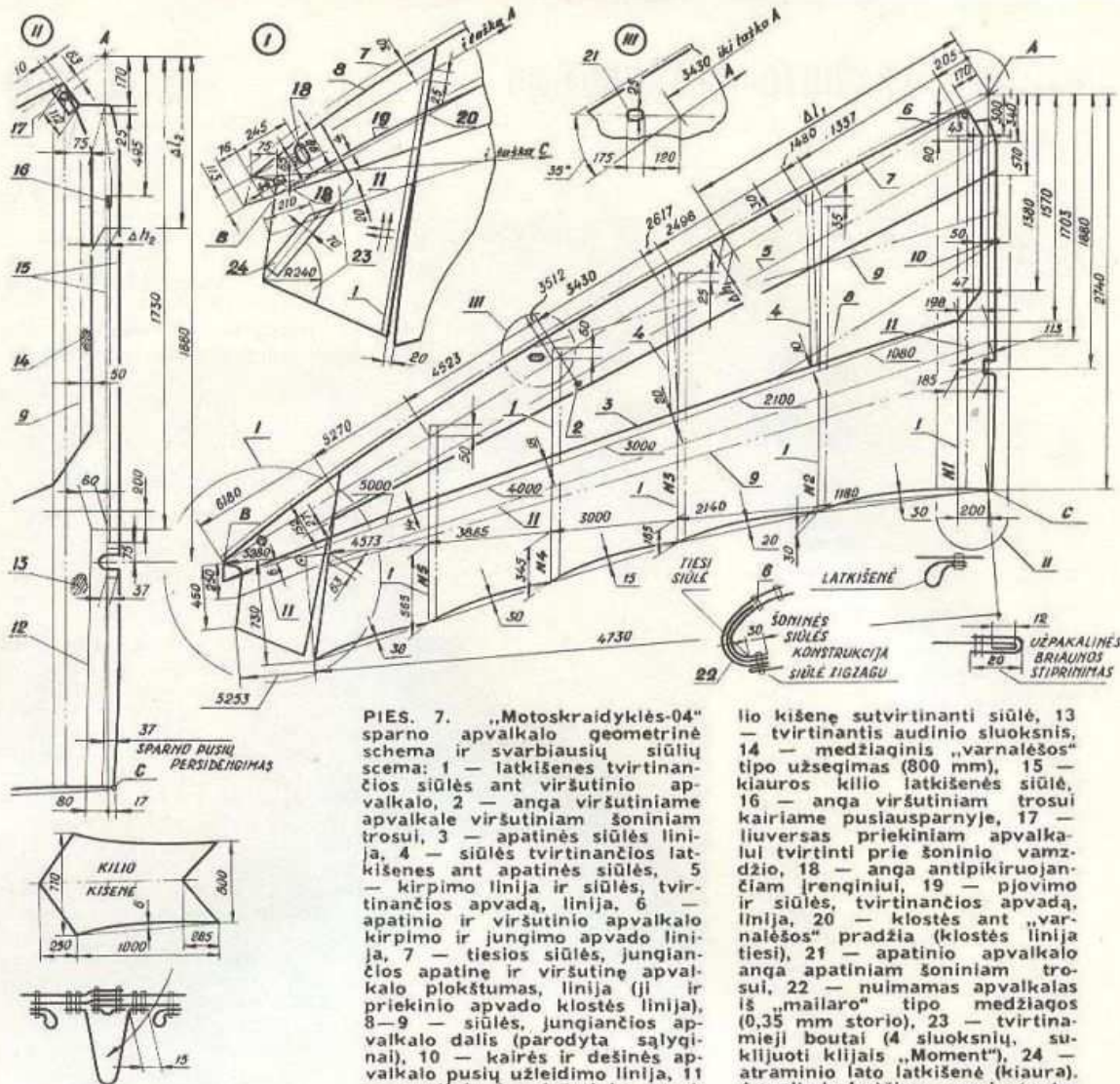
PO-4 yra stabili ir pavaldi motoskraidyklė. Jos sparno prototipas buvo sportinės skraidyklės „Taifun“ sparnas, kurio brėžiniai sukurti Ukrainos skraidylių sporto mėgėjų. Skirtingai negu sportinės skraidyklės, PO-4 sparno karkasas surinktas iš didesnio diametro storesnių sienelių vamzdžių. (Jeigu nepavyktų rasti vamzdžių su brėžinyje nurodytais matmenimis, galima naudoti ir kitus, svarbu tik, kad jie būtų tokio pat patvarumo). Vamzdžių medžiaga—D16T. Užpakalinių sparno dangos briauna sustiprinama 20—40 mm. pločio LKT tipo stropa.

Sparnas daromas trimis etapais: pirmiausia — apvalkalas, paskui — karkasas ir paskiausiai — surinkimas ir galutinis apdorojimas.

Pirmas etapas pradedamas nuo šablonų paruošimo: juos reikia iškirsti iš storo popieriaus arba kartono natūralaus dydžio. Kadangi pramonės išaustų audinių plotis nevienodas, tai susiuvimo siūlė brėžiniuose nurodyta sąlyginai ir gali būti keičiama, priklausomai nuo turimo audinio. Gaminant šablonus taip pat būtina prisiminti, kad audinio susiuvimo siūlėms reikės užleisti maždaug 20 mm. Pieštuku ant šablonų pažymimos audinio susiuvimo vietos, taip pat pagrindinių siūlių ir sparno apsiuvimo linijos.

Dabar galima pradėti kirpti apvalkalą. Ant kiekvieno šablono lygiai padedamas audinys ir ant jo pieštuku pažymimi šablono kontūrai bei pozicijos. Ruošinius kirpti galima tik lituokliu su suplotu ir smarkiai užaštrintu antgaliu. Prieš susiuvant audinio gabalus būtina reikiai sutvirtinti jų pakraščius — „suvirinti“ kuo smailiausiai užaštrintu lituoklio antgaliu (taškais su 100—150 mm tarpais) arba suklijuoti kiliais „Moment“.

Audinio gabalai susiuvami dviguba zigzago siūle. Paskui prie apvalkalo viršaus prisiu-



PIES. 7. „Motoskraidyklės-04“ sparno apvalkalo geometrinė schema ir svarbiausių siūlių schema: 1 — latkiesės tvirtinantis apvalkalas, 2 — anga viršutiniam šoniniam trosui, 3 — apatinės siūlės linija, 4 — siūlės tvirtinantis latkiesės ant apatinės siūlės, 5 — kirpimo linija ir siūlės, tvirtinančios apvadą, linija, 6 — apatinio ir viršutinio apvalkalo kirpimo ir jungimo apvado linija, 7 — tiesios siūlės, jungiančios apatinę ir viršutinę apvalkalo plokštumas, linija (II ir priekinio apvado klostės linija), 8—9 — siūlės, jungiančios apvalkalo dalis (parodyta sąlyginai), 10 — kairės ir dešinės apvalkalo pusių užleidimo linija, 11 — apatinio ir viršutinio apvalkalų sujungimo taškai, 12 — ki-

lio kišenė sutvirtinanti siūlė, 13 — tvirtinantis audinio sluoksnis, 14 — medžiaginis „varnalėšos“ tipo užsegimas (800 mm), 15 — kiauros kilio latkiesės siūlė, 16 — anga viršutiniam trosui kairiame pusiausparnyje, 17 — liuversas priekiniam apvalkalui tvirtinti prie šoninio vamzdžio, 18 — anga antipikiruojančiam įrenginiui, 19 — pjovimo ir siūlės, tvirtinančios apvadą, linija, 20 — klostės ant „varnalėšos“ pradžia (klostės linija tiesi), 21 — apatinio apvalkalo anga apatiniam šoniniam trosui, 22 — nuimamas apvalkalas iš „mailaro“ tipo medžiagos (0,35 mm storio), 23 — tvirtinamieji būtai (4 sluoksnių, suklijuoti kiliais „Moment“), 24 — atraminio lato latkiesė (kiaura). Apvalkalo brėžinys suorientuotas taškais A, B ir C.

mos sutvirtinančios juostos, kurias sudaro keturi audinio sluoksniai, suklijuoti kiliais „Moment“. Po to sutvirtinama užpakalinių sparno briauna. Užpakalinės briaunos kraštą reikia palenkti 12 mm. ir persiūti vieno zigzago siūle. Iš viršaus dar prisiuvas LTK tipo juostelė iš tos pačios medžiagos.

Sparno viduje, prie viršutinės ir apatinės apvalkalo dalies viena siūle prisiuvas latkiesės. Iš viršaus prie kiekvienos latkiesės (prie apatinio krašto) įstatomi liuversai, arba prisiuvasmos kilpelės 8 mm skersmens

guminio amortizatoriaus įvėrimui. Apatinėje dangos dalyje, kaip parodyta brėžinyje, prisiuvas užsegimas. Paskui apvalkalo viršus lygiai patiesiamas latkiesėmis į apačią. Prie priekinio pakraščio dedamas apvadas ir „privirinamas“ arba priklijuojamas prie apvalkalo. Ant viršaus uždedamas apatinis apvalkalas latkiesėmis į viršų ir sutvirtinamas. „Pakeitas“ prididysniuojamas tiesia siūle; paskui apatinis paviršius užlenkiamas ir už 20—25 mm nuo tiesiosios

siūlės persiuvamas zigzagu. Dabar prisiuvas apvadas (vien-gubu zigzagu), sutvirtintas audinio sluoksniu po liuversais priekinėje burės dalyje ir šoninio vamzdžio tvirtinimo vietoje. Paskui apvedžiojamos angos ir prie viršutinio apvalkalo viena zigzago siūle prisiuvas apatinis.

Pabaigoje sparno pusės tarpusavyje susiuvamos, prididysniuojamos prie sustiprinto audinio sluoksnio kilio kišenės, kilio

Tęsinys. Pradžia 1 (78) nr.

LATŲ PROFILIŲ KOORDINATĖS

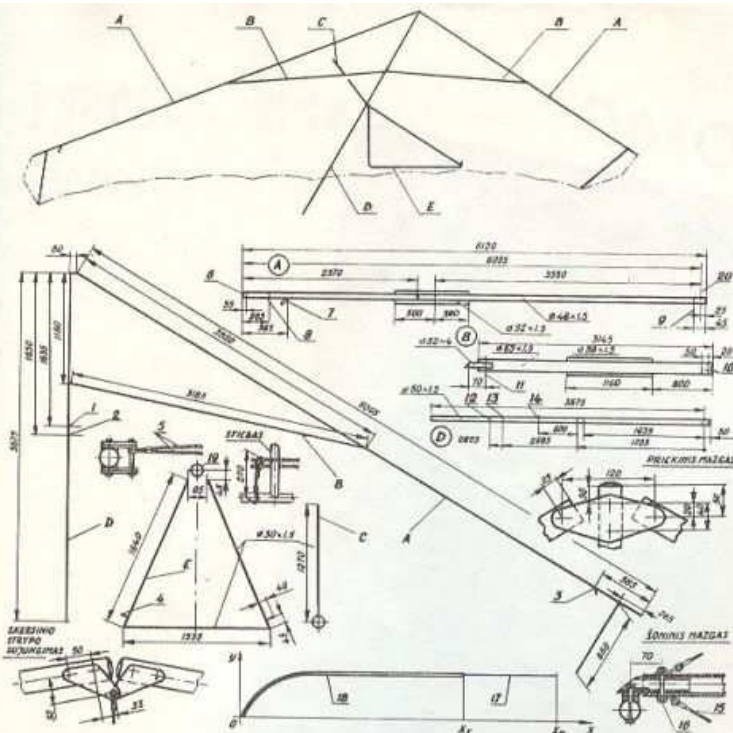
Latų Nr.	Y _{MM}	0	25	50	75	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	X _T	X _K
Kilio kišenė	Y _{MM}	0	55	92	120	143	187	220	249	270	290	306	316	323	327	329	330	330					1455	
Nr 1	Y _{MM}	0	47	81	104	123	153	173	190	202	212	221	229	234	236	238	242	242	243	244	245	245	1700	2530
Nr 2	Y _{MM}	0	44	77	103	122	151	171	186	198	208	215	221	223	224	225	227	227					1510	2120
Nr 3	Y _{MM}	0	44	76	101	120	148	168	184	196	205	210	214	217	218	219	220	220					1285	1800
Nr 4	Y _{MM}	0	39	70	93	110	135	152	164	170	176	179	181	184	185	186	187	187					1580	
Nr 5	Y _{MM}	0	35	59	77	91	111	123	129	132	133	133											1865	
Nr 6	Y _{MM}	0	32	54	72	85	103	112	116	117	117												1650	

Δ I ₁	170	1250	2500	5000	3500	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	6000	6180							
Δ h ₁	0	50	105	122	130	129	124	117	109	98	87	76	64	53	38	19	0							

▲ DANGOS PRIEKINĖS BRIAUNOS KOORDINACIJŲ LENTELĖ

Δ I ₂	170	190	210	230	250	270	290	310	330	350	370	390	410	430	450	470	490	510	530	550	1880	2740		
Δ h ₂	18	23	27	30	33,5	36,5	39	41,5	43	45	46	47,5	48	49	50	50,5	51	51,5	52	52	37	17		

KILIO SUSTIPRINIMO KOORDINACIJŲ LENTELĖ ▼



PIES. 8. Motoskraidyklės sparno karkaso geometrinė schema ir pagrindiniai karkaso sujungimo mazgai:

1 — stiebo ašis, 2 — motovežimėlio prikabinimo ašis, 3 — 7 — atraminio lato ritinys, 4 — apatinio šoninio trosų fiksavimo taškas, 5 — centriniai trosai (3,6 mm diametro, ilgis tarp fiksavimo ašių 1525 mm, įtampa 15-kg), 6-9 — angų ašys apvalkalui tvirtinti diržais 30 kgs įtampa, 8 — antipikiruojančio reneginio laikymo ašis, 10 — jungiamo mazgo skersinė sijos varžto tvirtinimo angos ašis, 11 — trosų fiksavimo angos ašis, 12 — viršutinio trosu varžto tvirtinimo angos ašis, 13 —

centrinį trosų varžto tvirtinimo angos ašis, 14 — apatinį trosų tvirtinimo varžto angos ašis, 15 — apatinis šoninis trosas (3,6 mm skersmens, ilgis tarp fiksavimo ašių — 2750 mm), 16 — trosų fiksavimo angos ašis, 17 — 6 mm skersmens plastikinis lato antgalis 1, 2 ir 3 nr. latams, 18 — lato vamzdis (kilinis 12X1 mm skersmens, atraminis 12X1 mm skersmens, kiti — 9X1 mm skersmens), 19 — kilio vamzdis, 20 — priekinio mazgo tvirtinimo angos ašis.

Raidėmis pažymėta: A — šoninė sija, B — skersinė sija, C — stiebas, D — kilio sija, E — trapecija.

latkišenės, apsiuvama priekinė burės dalis ir anga stiebiui.

Gamindami sparno karkasą, ypatingą dėmesį skirkite karkaso mazgams, kad jų dalys atitiktų brėžinį, būtų pasirinkta tinkama medžiaga ir gerai termiškai apdorota.

Visos mazgų plokštelės padarytos iš lakštinio nerūdijančio 3 mm storio plieno.

Priekinio, šoninio mazgų, skersinės sijos mazgo, taip pat apatinį užpakalinių trosų tvirtinimo varžtai turi būti ne mažesni kaip 8 mm diametro. Visus srieginius sujungimus būtina užfiksuoti. Greitai išardomuose sujungimuose veržlės fiksuojamos šplintais. Neišardomuose galima naudoti užfiksuojančias veržles.

Apatinių šoninių trosų skersmuo turi būti ne mažesnis kaip 3,6 mm. Trosai įtvirtinami variniais vamzdeliais, kuriuos reikia spaustuvais suploti ir susukti. Trosu gale kilpoje įtaisomas kaušas, kuris apsaugos trosą nuo trinties ir sustiprins sujungimus. Priekinių apatinių trosų atstatymo priklauso nuo valdomos trapecijos dydžio, ilgis — 2260 mm.

Trečias ir paskutinis etapas — sparno surinkimas ir gelutinis jo sulvarkymas. Tam reikia burę

užmaiti ant karkaso, per burės skyles pervirti trosines atlatamas ir jas pritvirtinti atitinkamuose karkaso mazguose. Nepritvirtinami tik apatiniai priekiniai trosai. Burę tvirtinama srieginiais varžtais M6 kiauymėse, priekiniame mazge. Po to burę ištempiama ant šoninių vamzdžių 30 kg/sek. jėga ir pritvirtinama prie šoninio vamzdžio. Tada į latkišenės įstatomi visi latai ir įtvirtinami virvinių amortizatoriumi. Įtempimas reguliuojamas amortizatoriaus ilgiu.

Dabar reikia įtempti trosus ir juos sutvirtinti varžtais kilio vamzdžio kiauymėse. Sparnas pastatomas ant vairo trapecijos ir sutvirtinamas priekiniais trosais.

(BUS DAUGIAU)

REDAKCIJOS PRIERASAS: „Sparnų“ skaitytojai laiškuose redakcijai teiraujasi, kur galima įsigyti „Jachtą“ arba kitokio audinio, metalinių vamzdžių, trosų, kitokių medžiagų, reikalingų skraidymo aparatų statybai. Redakcija kreipėsi į LTSR skraidyklų sporto trenerį Rimą DUDĄ. Jis paaiškino, kad skraidyklų gamyboje naudojama audinij, kaip ir parašius, skirsto SDAALR Centro komiteto Aviacijos skyrius centralizuotai visiems aviacijos klubams, taip pat ir visuomeniniams skraidyklų klubams. Vamzdžius ir kitas medžiagas skirsto metalo tiekimo organizacijos.

PIRMASIS ŠUOLIS

ARBA KELI ŠTRICHAIS IŠ PARAŠIUTININKO DIENORAŠČIO

Draugai jau stovėjo prieais ant žemės išrikiuotus parašius. Nieko nelaukdamas prisiščiau instruktoriui. Sis, net nežvilgtelėjęs, paklausė: „Kodėl vėluoji?“

— Semestro pabaiga. Įskaitų metas. Nespėjau anksčiau...

Be atgarsio liko mano atsakymas.

— Kada šoksime? — paklausiau rikiuotėje šalia stovėjusią Birutę.

— Žadėjo šiandien, — atsakė.

— Ar tau nebaisu? Kiek kartų esi šokusi su parašiu?

— Du, — atsakė Birutė.

— Nieko sau. Kada tu spėjai?

Tai, kad Birutė jau žino šuolio su parašiu „skonį“, mane ne stebino, o jaudino. Išgirdęs jos atsakymą pasijutau tarsi nustumtas. Ji dar jauna mergiotė, per mandatinę komisiją paraudusi būgštavo, ar priims ją į klubą, o štai dabar jau du šuolius turi...

— Baisu pirmą kartą šokti?

— nedrąsiai paklausiau Birutę.

— Ką tu, pamatysi, kaip gerai...

Kai pasigirdo instruktoriaus komanda paruosti atsarginius parašius, pajutau, kaip sudunkėjo širdis.

Pirmiausia eik pasiimti šalma, nes gali nelikti, — įspėjo Birutė.

Nieko nelaukęs nuskubėjau į inventoriaus sandėlį. Kai grįžau į rikiuotę, pasigirdo skardus instruktoriaus balsas: „Ruoštis šuoliui!“

Niekada neužmiršiu šito rėkiančio instruktoriaus pasakymo žodžio „ruoštis“. Atrodė, kad tokios grėsmingos komandos dar niekad nebuvau girdėjęs. Kojos pasidarė tarsi švininės. Kad greičiau galima būtų nuvyti jau du, puolau prie parašiu ir pradėjau dėti jį ant pečių.

Į sportininkų patikrinimo rikiuotę, kurioje neturėjo būti daugiau kaip dešimt parašutinių, atsisitojau devintas. Jutau, kad širdis plaka vis garsiau. Savijauta — neįprasta. Kai priejęs instruktorius pradėjo tikrinti užsidėję parašius, atrodė, kad mane tikrina ilgiausiai. Apžiūrėję visus, instruktorius dešimtuką išrikiavo pagal kiekvieno svorį. Kadangi aš buvau lengviausias, mane rikiuotėje pastatė paskutini.

Kai lakūnas įlipo į lėktuvą, instruktorius skubiai užsidėjo savo parašius ir, pradėdamas sunkiausiu, visiems įsakė lipti į lėktuvą. Prisipažinsiu, šiuo momentu apėmė kažkoks nenusakomas baimės jausmas. Jaučiau, kad virpa visas kūnas. Apsidariau lėktuve, bet nieko nepastebėjau, už ko galima būtų nusitverti. Įsikibti į draugo ranką nedrįsau.

Po kelių akimirų sportinis lėktuvas, kuriame, apimti jaudulo ir pirmojo šuolio laukimo nerimo, sėdėjo mūsų dešimtukas, vis greitam bėgdamas atsiplėšė nuo žemės. Prisipažinsiu, kol tylėjo lėktuvo varikliai, aš vis dar tikėjau, kad galbūt jų negalės užvesti, mums lieps išlipti iš lėktuvo. Bet...

Aš niekad nebuvau skridęs tokiu sportiniu lėktuvu. Kai pažūrėjau pro iliuminatorių, atrodė, kad žemė labai greitai tolsta. Staiga pasigirdo rėžiantis si-

renos pypsėjimas. Net krūptelėjau. Instruktorius priėjo prie lėktuvo durų, bet jų iškart neatidarė. Dar kartą pažūrėjo pro iliuminatorių į žemę ir tik tada stipriai patraukė durų rankeną. Jos plačiai atsidarė, ir į mus padveikė šalto vėjo gūsių. Instruktorius, pirmas atsistojęs prie durų, paliepė trims priekyje sėdėjusiems atsisoti ir pasiruosti šuoliui. Nespėjau nė pastebėti, kaip vienas staiga pradingo atidarytų durų angoje. Po to sekantis, trečiasis... Aš stengiausi nebežiūrėti į lėktuvą paliekantį draugus ir, sukandęs lūpas, tylėjau. Nepastebėjau nė kaip likome dviese su Kiškiūnu. Žaibų persmėkė mintis — nuo šuolio nepavyks išsisukti. Ir tuo momentu pamaniau sau, kad šį kartą niekur nesidėsiu, iššokti reikės, bet į aerodromą daugiau nebeatėsiu...

Instruktorius pakvietė prie lėktuvo durų. Pažūrėjau žemyn pro aną ir nusterau... žemės nematyti. Prieš mane — nežinomybė... Išgirstu komandą: „Pirmyn!“ Instruktorius truputį klauk stumtelėjo ranka. Spėjęs pastebėti jo qeranorišką šypseną, žengiau žingsnį, ir... pajutau smarkų vėjo gūsi, kuris staiga nusiviedė mane kažkur į šoną. Aplinkui — tyla. Tokios tylos dar niekad nebuvau pajautęs. Žvilgtelėjau į viršų — parašius kupolas buvo išsiskleidę. Pradėjau garsiai juoktis. Kilo noras dainuoti. Po kurio laiko, apsidairęs aplinkui, pamaciau besileidžiantį Valdą. Emiau jį šaukti. Bet Valdas buvo žemiau manęs ir nieko negirdėjo. O man atrodė, kad aš tabaluoju vietoje ir nė kiek nesileidžiu žemyn. Panorau pasišvalgyti, ar toli yra žemė. Nustebau: apačioje melynavo miškas. Nejaugi teks nusileisti į miško tankumyną. To betruko. Kuo įdemiau stebėjau žemę, tuo labiau atrodė, kad ne aš leidžiuosi į žemę, o ji sparčiai į mane artėja. Kažkoks apgaulingas jausmas... Vėl žvilgtelėjau žemyn — žemė čia pat. Ne miškas, o pažistamas aerodromo laukas. Tik spėjau susigrupuoti, kai kojos palietė žolę. Tuo pačiu momentu apvirčiau. Parašius kupolas, kuris besileidžiant visą laiką buvo taip atokiai nuo manęs, beveik kartu sušlamėjo ant žemės ir, vėjo qenamas, pradėjo tempti mane. Kol prisiminiau, kaip reikia „gesinti“ parašius kupolą, ant pilvo „pračiuožiau“ aerodromo veja kokią porą dešimčių metrų. Tik tada, kai nutvėręs kelias stropas stipriai patraukiau jas, kupolas pradėjo „gesti“ ir greit visai subliūško. Aš atsistojaus pasijutęs šią akimirą laimingiausiu žmogumi pasaulyje. Atrodė, kad niekada nebuvau jokios baimės. Jos nė negalėjo būti. Tai tik atminties mirazas. Gal ir taip. Paqailau ne tai svarbiausia. Visur sunkūs keliai į pažinimą. Sudėtingi jie ir iki pirmojo šuolio. Bet dabar aš žinau, kad nieko nėra malonesnio, įspūdingesnio, kaip pirmasis šuolis iš lėktuvo su parašiu...

Skubiai surinkau parašius kupolą ir, suėmęs jį į glėbį, ristele nubėgau prie starto. Gal pasisekė greitai sudėti parašius ir vėl stoti į rikiuotę, — pagailojau. Viliojo sekantis šuolis...

R. MORKONAS

Mazeikiai

Ar įsigijote SDAALR loterijos bilietų?

„SPARNŲ“ SKAITYTOJAI!



PRIMENAM E: 1988 m. lošimas vyks liepos 2 d. Penzoje
ŠIAME LOŠIME: 7680000 DAIKTINIŲ IR PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ UZ BENDRĄ
20 MILIJONŲ 64 RUBLIŲ SUMĄ. TAI — 640 AUTOMOBILIŲ „VOLGA“
GAZ-24-10, „ZIGULI“ VAZ 2108, „ZAPOROZEC-968M“; 960 MOTOCIKLŲ
„URAL“ IMZ-8-103 SU PRIEKABA, „IZ-JUPITER-5 K“ SU PRIEKABA, „IZ-PLA-
NETA-5“; 18080 ĮVAIRIŲ TURIZMO, POILSIO IR SPORTO PREKIŲ; 25760 TE-
LEVIZORIŲ, MAGNETOFONŲ, FOTOAPARATŲ IR KT.
TARP LAIMĖJIMŲ PIRMĄ KARTĄ BUS SKALBIMO MASINOS „MALIUTKA“,
SALDYTUVAI „ZIL“, DULKIŲ SIURBLIAI „URAL“.

LINKIME SĖKMĖS!

PARODA, skirta Lietuvos aviacijos sportui

Kauno valstybiniame istorijos muziejuje atidaryta paroda „Aviacijos sportas Lietuvoje“. Malonu, kad šio muziejaus technikos skyriaus darbuotojai, ruošdami ekspoziciją, neapsiribojo vien sporto tematika, bet nušvietė ir bendrą aviacijos raidą Lietuvoje.

Senizusias parodos eksponatas — 1851 metais Kaune išspausdinta knyga „Zemaičio garlėkis“. Stende puikuojasi šio įdomaus skraidančio aparato modelis, pagamintas pagal knygoje pateiktus brėžinius. Projektą šiam aparatui — oro baliono ir lėktuvo, varomo garo varikliais, hibridui — sukūrė praėjusiame amžiuje Vieksniuose gyvenęs konstruktorius Antanas Griškevičius. Tarp daugelio maketų matome pirmąjį aeroklubo lėktuvą „Albatros B II“ modelį. Šiuo pirmojo pasaulinio karo laikotarpiu pagamintu lėktuvu buvo išmokyti skraidyti pirmieji aeroklubo lakūnai. Do-

mūs lietuvių konstruktorius Jurgio Dobkevičiaus sukurti lėktuvai „DOBI“, kurių trys maketai pabrėžia savitą konstruktoriaus brėžimą. Plačiai nušviesta žymaus aviakonstruktoriaus Antano Gustaičio veikla. Pateikta nemaža ANBO lėktuvų modelių, jais atliktų istorinių perskridimų per Pabaltijo valstybių sostines, skridimo aplink Europą nuotraukų ir dokumentų.

Dalis ekspozicijos skirta mūsų lėkūnų transatlantiniais skridimams. Eksponuojami lėktuvų „Lituanika“ ir „Lituanika II“ modeliai. Lakūnų nuotraukos, B. Pundziaus pagaminti Dariaus ir Girėno bei Felikso Vaitkaus skulptūriniai biustai. Ant originalaus „Lituanikos“ lėktuvo liemens apdangalo dalies, pritvirtintos prie sienos, surašytos skridimo per Atlantą rėmėjų pavardės.

Daug vietos skirta sklandytuvų kūrėjams Broniui Oškiniui ir Baluii Karveliui. Supažindinama su



G. MAJOROVO nuotr.

ikikariniu laikotarpiu konstruktorių sukurtais sklandytuvais, matome ir naujausius. Tarp jų ir pirmojo Tarybų šalyje plastmasinio sklandytuvo maketus. Nuotraukose — konstruktorių Antano Paknio ir Antano Kuzmicko sukurti sklandytuvai. Eksponuojami konstruktorių brėžiniai ir asmeniniai daiktai, sklandytuvų konstrukciniai elementai. Nušviesta ir vienintelės šalyje sklandytuvus gaminančios Prieny

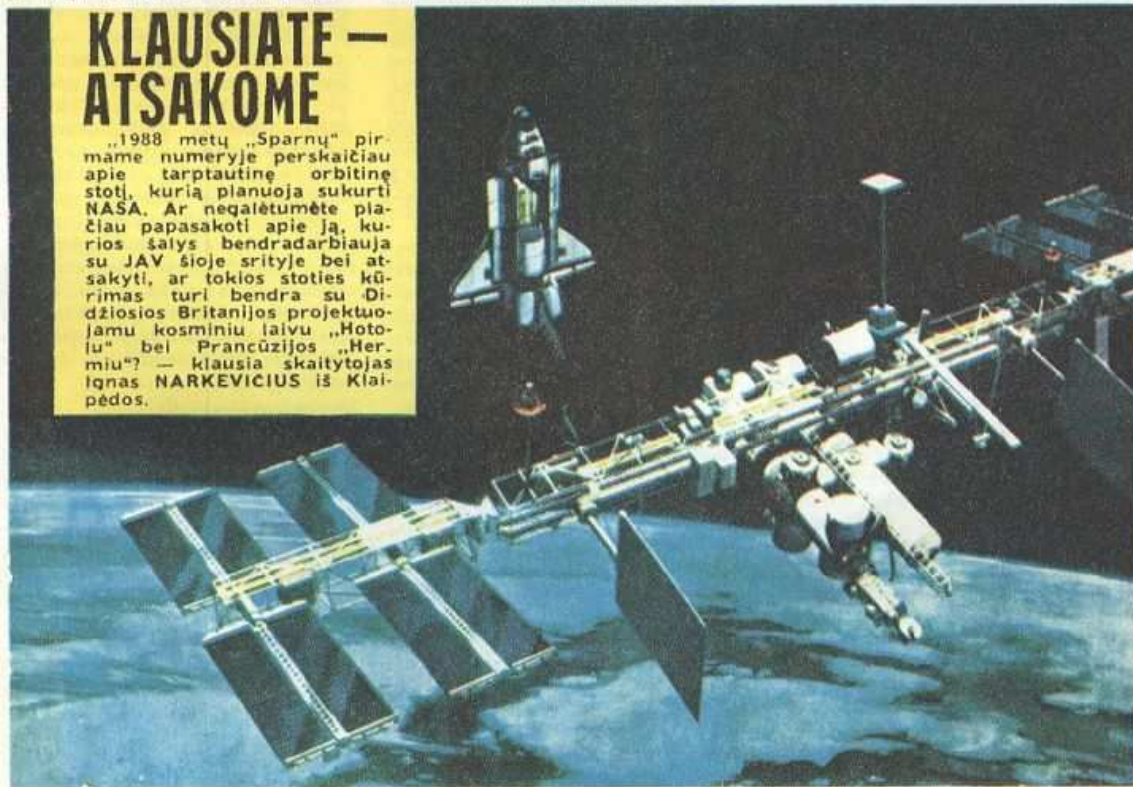
eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos veikla.

Lietuvos aviacijos sportininkų pasiekimus apibūdina gausios varžybų nuotraukos, sportininkų portretai, iškovotos taurės, apdovanojimai, įvairių varžybų nugalėtojų ir rekordininkų diplomai bei medaliai. Besidomintys aviacine technika pamatys originalius lėktuvų propelerius, prietaisų skydus.

A. BAČINIS

KLAUSIATE — ATSAKOME

„1988 metų „Sparnų“ pirmame numeryje perskaičiau apie tarptautinę orbitinę stotį, kurią planuoja sukurti NASA. Ar negalėtumėte plačiau papasakoti apie ją, kurios šalys bendradarbiauja su JAV šioje srityje bei atsakyti, ar tokios stoties kūrimas turi bendrą su Didžiosios Britanijos projektuojamu kosminiu laivu „Hottel“ bei Prancūzijos „Hermiu“? — klausia skaitytojas Ignas NARKEVIČIUS iš Klaipėdos.



Šioje nuotraukoje matome naują kosminį skafandrą. Jis sukurtas JAV nacionalinės aeronautikos ir kosmoso erdvės tyrimo valdybos (NASA) užsakymu. Tai iš pagrindų naujas kosminis „kostiumas“, pagamintas iš aliuminio, nenaudojant audinių ir minkštųjų detalių. Atvirame kosmose skafandre bus normalus slėgis, jis apsaugos žmogų nuo smulkių meteoritų smūgių ir radiacijos.

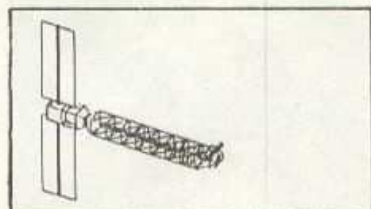
Pasak NASA atstovo, šie skafandrai bus naudojami planuojamoje sukurti tarptautinėje orbitinėje stotyje, taip pat per skrydžius orbita aplink Žemę bei ateityje numatytus skridimus į kitas planetas.

Pagal naują Jungtinių Amerikos Valstijų programą, numatytą sukurti visatoje tarptautinę orbitinę stotį (TOS), numatyta paslaptį skraistė. NASA (Nacionalinė aeronautikos ir kosmoso erdvės tyrimo valdyba) šiemet žada pradėti vykdyti 21 mėnesį svarstytą bei koreguotą programą. Pasak specialistų, jos įgyvendinimas atsieis NASA iki 30 milijardų dolerių (1988 m. vidurio kurso vertės). Pirminiai NASA duome-

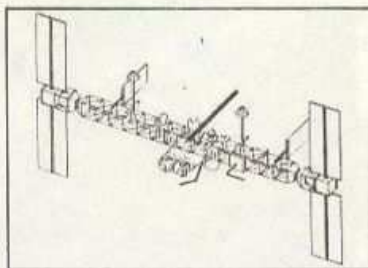
nys buvo kone perpus mažesni — vos 17 milijardų. Tačiau ne tai svarbiausia, juolab, kad tokios ilgalaikės orbitinės stoties sukūrimas visatoje truks ne vienerius metus. Vadinasi, ir bendra programos kaina gali gerokai pasikeisti.

Na, o kad laimėkis stambiems pramonininkams iš viso užmojo teks nemažas, liudija tas faktas, kad amerikiečių pramonininkai paprasčiausiai neįsileido europiečių.

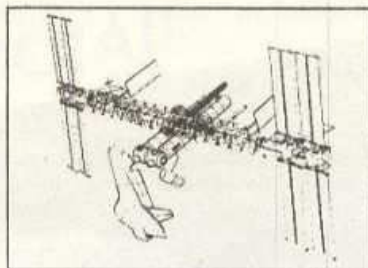
Net NASA pirminiai partneriai — Japonija ir Kanada — gavo tik nedidelę užsakymų dalį. NASA naudosis skrydžiams į kosminę orbitą savais „Satl“ sistemos daugkartinio naudojimo kosminiais laivais. Jie turės nugabenti stoties karkaso dalis, įvairias detales, saulės baterijas, laboratorinius modulius ir pan. Visa tai bus „Made in USA“. Taigi vargu ar galima kalbėti apie tarptautinę orbitinę stotį.



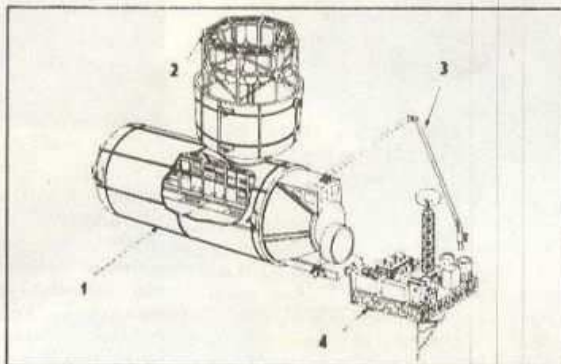
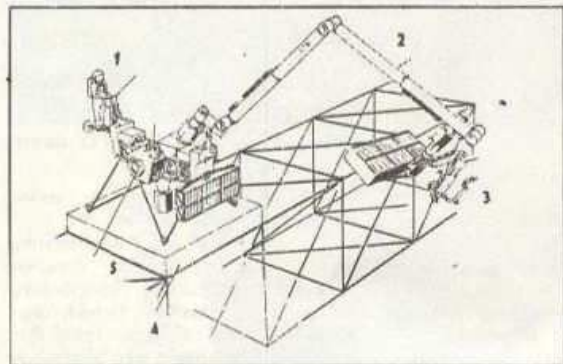
PIES. 1.



PIES. 2.



PIES. 3.



KANADIEČIŲ „MECHANINE RANKA“ SU PLAT-FORMA.

1. Astronautų darbo vieta atvira kosmose. 2. Manipuliatoriai. 3. Specialaus roboto vieta. 4. Ju-danti platforma. 5. Anga kroviniams.

Pasak VFR leidžiamo žurnalo „Flug revju“, lemiama žodį ta-rė JAV kariškiai, kuriems „žmo-nių aptarnaujama ilgalaikio nau-dojimo kosminė stotis staiga at-vėrė akis ir sužadino jų susi-domėjimą. Taigi žodis „bendra-darbiavimas“ gali būti rašomas tik mažąja raide“.

TOS projektas numato, kad NASA parengta stotis turės me-talinį karkasą — bazę, kurios bendras ilgis — 110 metrų. Šios stoties pirminiam variantui su-kurti prireiks dvidešimties „šat-lų“ skrydžių. O juos, kaip ži-nia, numatyta vėl pradėti ban-dyti tik šių metų vasarą. Bet ne tai pagrindinė bėda. Dabar-tinių JAV daugartinio naudoji-mo kosminių laivų variklių ga-lingumas, krovinio sektoriaus apimtis negali patenkinti sto-ties kūrėjų. Laivai nepajėgūs iškelti į reikiamą aukštį visiškai įrengtų laboratorijų, nėra kur patalpinti kai kurių stoties de-talių.

Tikimasi, kad išganingoji iš-eitis iš susidariusios padėties — NASA konstruojamas naujas specialus krovininis laivas, są-lyginai pavadintas „Šatl-C“. Tokie laivai, pasak NASA va-dovų, turėtų iškelti į visatą 45 tonų svorio krovinius (da-bartiniai pajėgia tik 23,5 t). Ši-to turėtų tikrai pakakti, kad puikiai įrengtos laboratorijos būtų iškeltos į visatą, į planuo-jamą orbitą aplink Žemę. Bet toks laivas dar tik projektuo-jamas. O terminai spaudžia.

Planai numato, kad TOS kūri-mas turi prasidėti 1994 metų sausio mėnesį, kai pirmasis „šatlų“ nugabens į visatą pusę orbitinės stoties karkaso su

18,75 kilovatų galingumo saulės baterija, taip pat jungia-mąją montavimo darbų dalį — savotišką televiziją valdomą ro-botą (pieš. nr. 1). Balandžio mėnesį turėtų būti pakelta an-troji stoties bazės dalis, sukimo ir montavimo darbų detalės. Da-bar iš Žemės bus galima su-montuoti abi karkaso dalis, pa-daryti horizontalią bazę, kuri galės priimti modulius, kitą apa-ratūrą. Šie darbai vyks (jeigu pagal planą) 352 kilometrų aukštyje. Trečias ir ketvirtas „šatlų“ skrydžiai bus skirti nu-gabenti du modulius — aprūpi-nimo ir astronautų laikiną bū-tą, kuriuose stoties gyventojai vėliau galės dirbti be skafan-drų. Be to, per šiuos skrydžius į visatą turi būti nuskraidintos vandens ir degalų cisternos, stoties reguliavimo sistema, va-rikliai. Taigi svarbiausia, kad po trečiojo skrydžio TOS taps vi-siškai kontroliuojama iš Ze-mės, jai nebegrės žemėjimas į tankiuosius atmosferos sluoks-nius.

Lapkričio mėnesį planuoja-mas penktas skrydis. Per jį ža-dama iškelti į TOS pirmus žmo-nes. Tas pat numatyta ir per 1995 metų sausio šeštąjį skrydį. Per jį bus atgabenta ir JAV la-boratorija. Po to astronautai galės pradėti darbą orbitoje. Na, o vėliau seks gyvenamojo modulio, stoties padėties fiksuo-jančių įrengimų, papildomų mo-dulių, įrengimų, pagaliau liku-sių saulės baterijų transportavi-mas į visatą. Tik po dešimtojo skrydžio keturi astronautai turės normalias sąlygas darbui TOS.

Be robotų pagalbos tolesni stoties montavimo darbas prak-

tiškai neįmanomas. Taigi Kana-dos mobilus aptarnavimo cen-tre kuriama 18 m ilgio „mecha-ninė ranka“ bus iškelta į visi-tą per trečią skrydį. Žinoma, operuoti tokių gabaritų „me-chanine ranka“, kuri pajėgi ma-nipuliuoti 370 tonų svorį, nėra paprasta.

Šios „mechaninės rankos“ platforma laisvai judės TOS karkasu kraštine briauna. „Ran-ka“ montuos įvairius įrengimus, didžiules saulės baterijas, ku-rios turės būti atgabentos per dvidešimtąjį pirmojo TOS pro-gramos etapo skrydį.

Per specialią angą į „ranką“ bus galima paduoti krovinius. Ji pati pajėgs juos pakelti iš savo platformos ir nunešti įre-n-gimus į reikiamą vietą.

Japoniškasis eksperimentams skirtas modulis pabrėžia šios šalies specialistams ir mokslini-kams būdingą praktiškumą, kruopštumą, ekonomišką plana-vimą, vietos tausoimą. Modu-lis — palyginti nedidelis, tačiau turi puikiai įrengtą laboratoriją, daug prietaisų, reikalingų dar-bui kosmose. Jis anga sujung-tas su TOS. Bet ant modulio viršutinės dalies, lyg savotiškas kamštis, įspaustas atsarginis — sandėliavimo modulis, turintis dar vieną angą. Jame laikomos eksperimentams reikalingos me-džiagos, čia sandėliuojami ban-dymų rezultatai. Be to, jeigu pagrindinio modulio laborato-rijoje, kur galės dirbti du spe-cialistai, kiltų avarija, astronau-tai saugiai įsikurs atsarginiame modulyje. Prie jo priekinės da-lies sumontuota eksperimentams atvira kosmose skirta plat-forma. Reikiamus pakeitimus

joje astronautai galės atlikti pasitelkę į pagalbą „manipulio-rių“.

Atrodytų, kad viskas lyg ir aišku, paprasta. Bet tik ne spe-cialistams. NASA darbuotoja Džiudit Ambruš, aiškindama per Braitone (Didžioji Britanija) vy-kusią TOS klausimu konferen-ciją pavyzdžio neturinčios stoties visatoje montavimo sunkumus, nurodė, jog visų pirma šioms darbams nėra tinkamų „šatlų“. Dabartinės kartos laivai gali pa-kilti tik iki 278 km. Vadinasi, į visatą iškeltas TOS karkaso da-lis reikėtų aprūpinti autonomi-nėmis raketomis, kurios iškeltų jas į didesnį aukštį, reikalingą karkaso saugumui užtikrinti. Mat karkaso dalys, pakeltos į 278 km aukštį, čia galės būti saugios tik 23 dienas. Po to jos pateks į tankiuosius at-mosferos sluoksnius ir sudegės. Šie apskaičiavimai reikalauja modernizuoti „šatlus“ — pada-ryti juos lengvesnius 3,5 tonos. Tik šiuo atveju laivai galės pa-kilti į 407 km aukštį, ir karkaso dalys čia bus saugios jau 230 dienų. O per tą laiką stotis turi būti papildyta įrengimais, kurie garantuos jos saugų skrie-jimą orbita aplink Žemę 352 km aukštyje.

Pirmuosius montavimo dar-bus NASA specialistai planuo-ja atlikti tolumo valdymo ro-botais. Bet jų galingumas sie-kia 120 tonų. Tolesni darbai teks kanadiečių „mechaninei rankai“, kurią kosmose privalės aptarnauti astronautai. Pasak jau minėtos Džiudit Ambruš, vien per pirmą darbų etapą astronautams teks dirbti (žino-ma, jeigu viskas seks gerai) atviroje kanadiečių sistemos kabinoje 23 valandas. O tai ne taip paprasta.

Po devintojo skrydžio, kai vi-si JAV moduliai jau bus pri-jungti prie TOS, joje bus ga-lima pradėti nuolatinį darbą (pieš. nr. 2). Ir tik po 20-ojo stotyje bus visiškai sumontuo-tos saulės baterijos (75 kilovatų galingumo), galės pradėti dar-bą visos pirmajam TOS veiklos etapui numatytos laboratorijos (pieš. nr. 3). Tad, kaip sakoma, dar ir sulaukti reikia... Tai — atsakymas į pirmąjį klausimo dalį.

Antroji — taip pat sudė-tinga ir reikalauja daug vietos. Tad šįkart pasakysime tik tiek, kad tuo tarpu nei Didžiosios Britanijos numatomas kurti „Ho-tolas“, nei Prancūzijos — „Her-mis“ nėra numatyti skrydžiams į TOS. Europiečiai dar ginči-jasi dėl to, ar verta kurti savą modulį-laboratoriją. Mat ame-rikiečiai reikalauja labai didelio užmokesčio už jo prijungimą prie TOS, už galimybę dirbti kosmose. Todėl valstybės — Europos aeronautikos ir kos-minės erdvės tyrimo organiza-cijos (ESA) narės galutinai dar nieko nenutarė.

„SPARNAMS“ ATSAKO

„Kiekgi taip tęsis?“ — taip buvo pavadinta A. Sakio kritinė korespondencija, išspausdinta 1987 metų trečiame „Sparnų“ numeryje. Joje buvo rašoma apie nesklaidumus organizuojant ir vykdančius respublikines jaunųjų sklandytojų varžybas.

Redakcija gavo Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyriaus viršininko pavaduotojo politinio auklėjamojo darbu R. Maciulevičiaus pasirašytą atsakymą, kuriame rašoma:

„Lietuvos TSR SDAALR CK aviacijos skyrius apsvaistė korespondencijoje iškeltus trūkumus ir mano, kad pastabos iš esmės yra teisingos. Dar 1987 metų pradžioje per ataskaitinį rinkiminį Lietuvos aviacijos sporto federacijos darbui su jaunimu tarybos susirinkimą, kuriame dalyvavo visų jaunųjų sklandytojų mokyklų (JSM) lakūnai-instruktoriai, Lietuvos TSR SDAALR CK bei LLKS CK atstovai, buvo konkrečiai susitarta dėl JSM 1987 m. respublikos čempionato vykdymo tvarkos, vadovaujantis 1986 metų čempionato nuostatais. Taigi, visos JSM žinojo ir varžybų programą, ir sąlygas bei reikalavimus. Taip pat ir dokumentus, kuriuos reikia pateikti mandatinei komisijai. Nauji nuostatai buvo patvirtinti likus kelioms savaitėms iki 1987 m. JSM respublikos čempionato, neleistinai vėlai.

Dėl Kauno, Telšių ir Šiaulių aviacinių organizacijų vadovų aplaidumo paraiškos į varžybas apiformintos nesilaikant nustatytos tvarkos. Šių klubų ir Vilniaus ATSK vadovybė dėl nesklaidumų apgyvendinant sportininkus įspėti.“

Praejusius metų ketvirtame „Sparnų“ numeryje buvo išspausdinta keletas straipsnių, kuriuose buvo pareikšta ir kritinių pastabų. K. Bakščio straipsnyje „Lyderių pastovumas“ pažymėta, kad praejusius metų respublikinių lakūnų navigacinių varžybų nuostatus sportininkai gavo tik startų išvakarėse.

K. Kilčiausko straipsnyje „Jauniausias iš JSM“ buvo paminėta, kad Rokiškyje naujai įsteigta Biržų ATSK jaunųjų sklandytojų mokykla jaučia trukdymus įsigydamas benzina, kad respublikos patriotinės draugijos vadovai netęsi pažadų ir nepaskiria mokyklai mokomiesiems skraidymams skirtą sklandytuvą.

Tarptautinės klasės sporto meistras V. Sabeckis ir sporto meistras J. Stanaitis straipsnyje „Kuo daugiau skraidyti“ rašė apie trūkumus vystant sklandymo sportą respublikoje, vykdančiomis mokomąsias treniruotes, rengiant aukšto meistriškumo sklandytojus.

Respublikos klasikinio parašiutizmo rinktinės treneris J. Brundzienė korespondencijoje „Parašiutai ne nuo lietaus“ išsakė pastabas apie draugijos respublikos rinktinės dalyvavimą sąjunginėse SDAALR klasikinio parašiutizmo pirmenybėse.

K. Kaziūno straipsnyje „Džiaugsmo — už tūkstančio kilometrų“, kuriame buvo pasakojama apie Panevėžio ATSK bazėje vykusias sąjungines jaunųjų sklandytojų pirmenybes, buvo pažymėta, kad varžybų atidarymo ir uždarymo ceremonijai bei nugalėtojų ir prizinių apdovanojimų vyko neiškilmingai, šabloniškai ir skurdžiai.

Korespondencijoje „Aplaidumas visada nemalonus“ autorius G. Mackonis minėjo nesklaidumus vykdančius skraidyklių sporto respublikos antros lygos pirmenybes.

Aviacijos inžinieriaus C. Balčiūno straipsnyje „Kūrybiniai ieškojimai nėra ribų“ buvo rašoma, kad SDAALR komitetui skiria labai mažai dėmesio ultralengvų skraidymo aparatų kūrimo mėgėjams, jiems nesudaromos minimaliausios sąlygos darbui, statant tokius skraidymo aparatus.

Į minėtus straipsnius šių metų vasario 22 dieną redakcija gavo Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto Aviacinio parengimo ir aviacijos sporto skyriaus viršininko pavaduotojo politinio auklėjamojo darbu R. Maciulevičiaus atsakymą. Jame rašoma:

„SDAALR CK Aviacinio parengimo ir aviacijos skyrius išnagrinėjo „Sparnų“ ketvirtą numerį publikacijose keliamas problemas ir trūkumus. Daugelis iškeltų aviacijos skyriaus ir klubų darbo trūkumų iš esmės yra teisingi.

Publikacijose „Lyderių pastovumas“ ir „Aplaidumas visada nemalonus“ kalbama, kad nuostatai varžyboms paruošti pavėluotai. Aviacijos skyrius nurodė Aviacijos sporto federacijai iki kovo 15 dienos paruošti nuostatus visoms varžyboms. Manome, kad ateityje dėl to konfliktų nekils.

Publikacijos „Džiaugsmo — už tūkstančio kilometrų“ autorius kalba, kad reikėtų atsakyti šablonų pravedant varžybų atidarymą ir uždarymą, trūksta atlikti ir programų. Šia kryptimi aviacijos skyrius ir klubai dirba, tačiau vis dar trūksta tam lėšų. Atidarymų ir uždarymų ceremonijų reglamentuoja TSRS SDAALR CK prezidento biuro nutarimas nr. 6, išleistas 1981

metals vasario 13 d. Žinoma, kad ir nuo organizatorių iniciatyvos labai daug priklauso. Ieškosime naujų formų.

Publikacijoje „Jauniausias iš JSM“ autorius kaltina SDAALR CK vadovus, kad nesilaikome pažadų ir vis dar nėra sklandytuvų vaikams. Pažadai aprūpinti JSM sklandytuvais buvo duoti, nes Prienų ESA gamyklos vadovai garantavo SDAALR CK, kad reikiama skaičių sklandytuvų pagamins. Tačiau, susidūrus su gamybiniais bei kitais sunkumais, gamykla sklandytuvų LAK-16, skirtų vaikų skraidymui, gamybą sustabdė. Šiais metais JSM pirmuosius sklandytuvus turi gauti.

Publikacijoje „Kuo daugiau skraidyti“ autoriai kelia rimtas problemas. Vasario 24 d. Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klube susitiks sportininkai ir atsakingi darbuotojai. Jie ir numatys tolesnes darbo gaires, kad reikalai klube pagerėtų.

Publikacijoje „Parašiutai ne nuo lietaus saugo“ J. Brundzienė mini, kad... susidėvėję parašiutai, keliskart viršijantys oro pralaidumo normas, manevruojant negali užtikrinti saugaus ir tikslaus nusileidimo. Dėl to Arūnas Žitkus susižeidė. A. Žitkus paaiškina, kad traumą gavo dėl savo neteisingų veiksmų. A. Žitkui duotas parašiutas atitiko visus reikalavimus. Tą patvirtina ir Kapsuko ATSK techninės komisijos aktas. J. Brundzienė nurodo, kad rinktinė turėjo tik du naujus parašiutus. Nustatyta, kad 1986 metais rinktinė gavo 3, o 1987 metais — 10 naujų parašiutų. Iš 20 rinktinės narių 13 turėjo naujus parašiutus. A. Račkauskas išleido į sportinę stovyklą klausimą sprendė Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klubo vadovybė, nes A. Račkauskas yra Kauno ASK darbuotojas. Kiti J. Brundzienės kaltinimai pagrindo neturi.“

Jei norite tapti vairuotoju

Laikas nuo laiko koks nors užsienietiškas automobilizmo žurnalas įvairenybių skyrelyje vis papasakoja apie eilinį užsipyrušį keistuolį, kuris vairuotojo teises gavo po penkerių metų

atkaklių pastangų arba vis dar negavo ir po dešimties. Ką ten žurnaluose? Tokių galima rasti ir tarp mūsų pažįstamų, arba bent jau tarp pažįstamų pažįstamų. Žodžiu, koks masinis reiškinybė būtų šis automobilizmas, vairuoti lemta ne kiekvienam. Kaip sakoma, norint būti vairuotoju, reikia turėti tam tikrų psichologinių savybių, būti tinkamos koordinacijos. Kad ir keistas, bet medicininė komisija į tai dėmesio nekreipia. Galų gale, kad ir daug vargų patyręs, kad ir daug išlaidų apturėjęs, apsiginkluoja toks žmogus naujomis teisėmis, ir jį keliai. Ir sukasi nuo to, apie jį pastovus autoavarijos pavojus.

O jeigu tas vairuotojas karei-

vis? Jeigu jo automobilis per avariją gali sukelti liūdną pasiekimą? Ir išvis, toks mūsų šalies gynybas greičiau gali sukelti nereikalingą pavojų. O kol vairuotojų mokykloms yra privalomas planas, nėra garantijos, kad toks žmogus negaus vairuotojo pažymėjimo.

Kad būtų išvengta šios blogybės ir nebūtų gaistamas laikas beviltiškai darbui, nebūtų pernėk eikvojamos lėšos, SDAALR Vilniaus vairuotojų mokykloje pradėta kursantų psichofiziologinė atranka. Mokyklos gamybinio mokymo meistras Michailas Boženkinas sukūrė specialiųjų testų sistemą, kuri padeda nustatyti ar žmogus tinkamas vairuotojo specialybei įgyti. Juk

gali tu būti puikus suvirintojas arba puikus muzikantas, o vairuoti automobilį tau nepatartina, ir viskas.

— Amerikos aš neatradau, — sako Boženkinas. — Teko pervertinti nemažai literatūros šiais klausimais. Juk panaši atranka kai kurioms karinėms specialybėms jau seniai egzistuoja. Kai kuriose užsienio armijose ir automobilių vairuotojams taikoma labai griežta atranka.

Susipažinęs su literatūra ir pasitelkęs savo asmeninę patirtį, meistras sudarė septynių testų kompleksą, nustatė, kiek baltų turi surinkti kandidatas į vairuotojus, ir pabandė, kas iš to išeis.

Rezultatai dabar tokie, kad



Michailas Boženkinas su kursantu.

M. ALYCIO nuotr.

nesugebantys įsivairinti mokyklos kurso ir įgyti praktinių įgūdžių kursantai netampa. Jeigu ir pašalinamas kas nors iš mokyklos, visai dėl kitų priežasčių. Pavyzdžiui, dėl drausmės pažeidimo. Bet tam reikalingi kiti testai.

Michailo Boženkinio metodika teigia, kad kas dešimtas žmogus negali būti vairuotojas. Ir tai

tarp jaunų, ikišaukiamojo amžiaus vyrų. (Vairuotojai mėgėjai neturi pamiršti, kad šiai veiklai būtinos savybės metams bėgant silpnėja).

Bet žmogus nėra toks primityvus sutvėrimas, kad po kelių testų būtų galima jį arba palaiminti, arba nurašyti. Žmogaus psichofiziologines savybes visų

pirma galima ugdyti, treniruoti. Štai šis darbas dabar ir atliekamas Vilniaus vairuotojų mokykloje. Šioje veikloje dalyvauja visos mokyklos personalas: ir viršininkas Anatolijus Korablikovas, ir dėstytojai, ir gamybinio mokymo meistrai. Žinodami kursanto gabumus, jie gali kiekvienam individualiai parinkti užduotis taip, kad silpnesnes jo savybes būtų galima treniruoti intensyviau. Aišku, kad toks darbas daug rezultatyvesnis už senovišką, kuris rėmėsi lygiavos principu.

Domimasi ir kitais šio darbo aspektais. Kaip sužinoti, ar blogi rodikliai atrankos metu rodo, kad jaunuolis yra negabus šiai profesijai iš prigimties, ar reikalingos savybės tėra neišvystytos? Kaip prognozuoti mokymo rezultatus? Boženkinas ne be pagrindo sako, kad medžiagos čia galima sukaupti solidžiai disertacijai. Bet jam svarbu kitkas. Testai jam padeda spręsti du pagrindinius uždavinius: atsijoti visai netinkamus kandidatus į vairuotojus ir nustatyti, kuo labiau šiai reikia užsiimti likusiems.

Beje, ruošiant vairuotojus automėgėjus tokios atrankos nėra. Kaip privaloma norma ji ir negali būti. Tai tikrai pažeistų

žmogaus teises. Tačiau kaip konsultacinė priemonė, aš manau, ji turėtų labai gražias perspektyvas. Juk kartais tiek nervų, laiko, o ir pinigų išievojama perniek. Panašūs testai — puiki treniruotė, norint išsiugdyti pageidaujamąs savybes. Štai vienas iš paprasčiausių.

Siame piešinyje sujunkite iš-

3	21	20	5	17
13	19	1	4	10
2	25	6	15	8
9	11	16	22	12
23	7	14	18	24

tisine linija visus skaičius nuo 1 iki 25. Jeigu jums tai pavyks padaryti per 45 sekundes, vieną tinkamą savybę (regimosios informacijos priėmimo greitį) jūs turite labai gerą. Bet norint tapti vairuotoju, tuo labiau kariu, šito dar nepakanka...

S. ŠARKA

„OKA“ — AUTOMOBILIS MAŽAS, BET PATOGUS



Potencialių automobilių pirkėjų dėmesį jau seniai traukia naujas mikrolitražinis automobilis VAZ-1111 „Oka“. Deja, tikslesnių duomenų apie jį tarybinė spauda vis šykštėdavo. Praėjusių metų pabaigoje naujas automobilis buvo eksponuojamas sąjunginėje jaunųjų mokslinės techninės kūrybos parodoje, ir tai leidi oficialiai sužinoti pagrindinius jo duomenis ir charakteristikas.

Naudojantis patyrimu, kuris buvo sukaupias kuriant VAZ-2108, per palyginti trumpą laiką sukonstruotas ir išbandytas originalus automobilis su priekiniu varomu tiltu ir skersai įkomponuotu varikliu. Variklio skyrius labai kompaktiškas, tačiau ir patogus techniškai aptarnauti. Dviejų cilindų variklis įmontuo-

tas vertikaliai. Jis turi daug bendro su VAZ-2108 varikliu. Didžioji dauguma detalių yra analogiškos. Keturių greičių pavarų dėžė montuojama nuosekliai po variklio.

Bagazo skyriaus tūris apie 200 l. Jis toks erdvus todėl, kad atsarginį automobilio ratą pavyko įkomponuoti į variklio skyrių, o kuro baką — po užpakaline sėdyne. Norint vežti didesnio gabarito krovinį, užpakalinė sėdynė sudedama ir atlenkiama prie priekinės. Pakraunama per trečiąsias užpakalines automobilio dureles.

Automobiliui „Oka“ sukonstruoti trys skirtingi varikliai. Du jų naudoja AI-93 markės benzina, yra 650 ir 750 ccm darbo apimtį ir atitinkamai 22 kW (30 AJ) ir 26 kW (35 AJ) galin-

gumo. Trečias variklis yra sukonstruotas tam automobilio variantui, kuris skiriamas invalidams. Jo galingumas 19 kW (26 AJ), naudoja A-76 markės benzina. Stūmoklio eiga visuose varikliuose vienoda — 71 mm. Skirtingas yra cilindų skersmuo. 750 ccm variklio jis yra 82 mm, o kitų — 76 mm.

Nors varikliai savo konstrukcija yra panašūs į „aštuntuko“, turi ir unikalų bruožą. Kad dviejų cilindų variklio darbas būtų stabilus, padeda specialus mechanizmas. Jį sudaro du stabilizuojantys velenai su disbalansiniais svoriais, kuriuos varo dantratis, esantis užpakaliniame alkūninio veleno gale. Toks mechanizmas neutralizuoja kylančias išcentrines bei inercijos jėgas ir šių jėgų momentus.

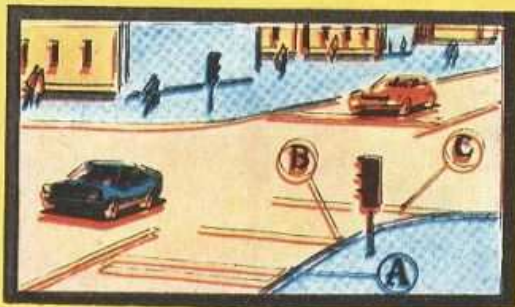
Varikliuose įrengta bekontaktinė elektroninė uždegimo sistema. Sankabos mechanizmas paprastas ir ilgaamžis. Eksploatuojant automobilį, jo nereikia reguliuoti. Stabdžių sistema paprasta ir efektyvi. Charakteringa, kad automobilis stabdant išlaiko tiesią eigą judesį netgi tuo atveju, kai nedirba vienas stabdymo kontūras. Priekiniai stabdžiai diskiniai, užpakaliniai — būgniniai. Įrengtas vakuuminis stabdžių stiprinimas.

O kokios greičio charakteristikos atitinka reikalavimus, keliamus šios klasės automobiliams tarptautinėje rinkoje? Tam tarnauja ir mažas automobilio priekinio pasipriešinimo aerodinaminis koeficientas (0,38).

Tikimasi, kad automobilis susilauks didelio pasisekimo, tačiau belieka tik gailėtis, kad per metus jų bus gaminama vos 50 tūkstančių. Serijinė gamyba turi būti pradėta šių metų pabaigoje. Orientacinė kaina — 4000 rublių.

PAGRINDINIAI AUTOMOBILIO VAZ-1111 „OKA“ DUOMENYS

Vietų skaičius	4
Durelių skaičius	3
Paruošto automobilio masė	620 kg
Visa automobilio masė	960 kg
Gabaritiniai matmenys, mm:	
ilgis	3200
plotis	1420
aukštis	1350
Bazė, mm	2180
Maksimalus greitis, 120 km/val.	
[sibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/val.]	30 sek.
Kuro sunaudojimas, l/100 km:	
60 km/val. greičiu	3,2
90 km/val. greičiu	4,5
miesto cikle	6,0



I. Kur prasideda sankryža!

- 1 — nuo linijos A
- 2 — nuo linijos B
- 3 — nuo linijos C



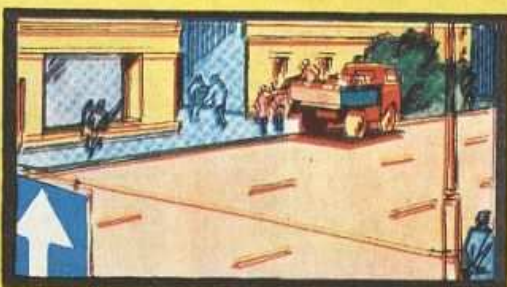
V. Kieno veiksmas, nurodyti situacijose, neprieštaruoja taisyklėms!

- 10 — abiejų vairuotojų
- 11 — tik vairuotojo B



II. Bendras kelio plotis 10 m. Ar automobilų vairuotojai gali važiuoti tokiu būdu!

- 4 — gali
- 5 — privalo važiuoti vienas paskui kitą



VI. Ar sunkvežimis gali būti čia sustabdytas, kad būtų iškrautas!

- 12 — gali
- 13 — negali



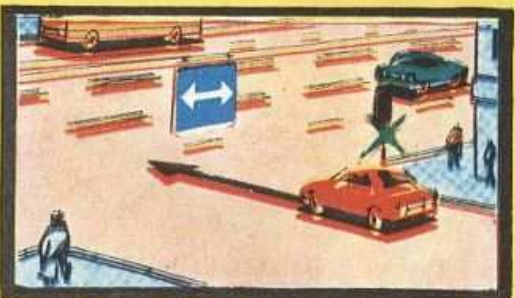
III. Kas šioje situacijoje privalo užleisti kelią?

- 6 — vairuotojas A
- 7 — vairuotojas B



VII. Kokia eilės tvarka šios transporto priemonės turi pravažiuoti sankryžą!

- 14 — sunkvežimis, tramvajus, lengvasis automobilis ir autobusas, dviratis
- 15 — tramvajus, dviratis, sunkvežimis, lengvasis automobilis ir autobusas



IV. Ar galima per šią sankryžą važiuoti tiesiai!

- 8 — galima
- 9 — negalima



VIII. Kuriomis kryptimis šis vairuotojas gali važiuoti be jokių apribojimų!

- 16 — tik A ir B
- 17 — visomis

Teisingi atsakymai 31 p.

VERTA ŽINOTI

● Austrijoje automobiliams pradėti gaminti atbulinio vaizdo vidiniai veidrodžiai, kurie sudaryti iš trijų dalių. Vidurinė dalis atlieka įprasto vidinio veidrodžio funkcijas, o kraštinės dalys atstoja išorinius veidrodžius. Visos trys dalys reguliuojamos atskirai.

● Išanalizavę eismo nelaimių priežastis, Anglijos specialistai priėjo išvadą, kad egzistuoja ir tokia, kaip automobilio variklio sukelti ultragarso virpesiai. Ilgai jų veikiami vairuotojai greičiau pavargsta, susilpnėja jų dėmesys ir reakcija.

● Kaip praneša žurnalas „Za rullom“, Izraelyje per pastaruosius 40 metų daugiau žmonių žuvo autoavarijose negu karuose. Į valstybę anaipol ne taikij. Pagrindinė nelaimių priežastis — alkoholis.

● Grupė mokslininkų savo tyrimus atliko vienoje Bostono ligoninių. Nustatyta, kad tiems, kurie savo automobiliuose naudojami saugos diržais, gydymasis po autoavarijos kainavo vidutiniškai 565 dolerius. Tiems, kurie jais nesinaudojo — 1253.

● Prancūzijoje dar kartą sugriežtintos kovos su neblaiviais vairuotojais priemonės. Dabar tokiam pažeidėjui gresia bausmė iki 30 tūkstančių frankų arba kalėjimas iki 2 metų. O pravažiavus per raudoną šviesoforo signalą ten baudžiama 1300—2500 frankų bauda, įkaltinimu 5 paroms ir teisius atėmimu trejų metų laikotarpiui.

● JAV Kalifornijos valstijoje stiprinant kovą su neblaiviais vairuotojais įteisinta ir tokia priemonė, kaip automobilio konfiskavimas, neapmokant savininkui jo vertės.

● Kelių eismo saugumo tarnybos pastangomis Suomijoje jau penkeri metai iš eilės po pusantro karto mažėja žuvusių autoavarijose skaičius. Tuo pat metu automobilių parkas didėja kasmet.

Konkursas aviacijos mėgėjams

S. m. pirmame „Sparnų numeryje“ pavalzduotas konstruktorius Aleksandro Jakovlevo sukurtas lėktuvas Jak-18P, skirtas aukštajam pilotui. Konkurso dalyviams, atsiuntusiems teisingus ir išsamiausiai atsakymus, redakcija burtų keliu paskirs apdovanojimus. Jono Dovydaičio knyga „Sparnuoti vyrukai. Lakūnų portretai“ apdovanojamas Valdas Spranaitis iš Šakių rajono Kudirkos Naumiesčio. Plastmasiniu lėktuvu L-60 „Brigadir“ aviamodeliu apdovanojamas plungietis Romas Martinavičius, o modeliu „Republik P-47“ žiaulietis Ramūnas Vitkauskas.

Zinovams skelbiame naują uždutį. Koks šloje nuotraukoje lėktuvas? Ką apie jį žinal? Laukiame atsakymų ir primename, kad siųsdami redakcijai laiškus neužmirštumėte nurodyti savo vardo, pavardės ir adresą, pašto indeksą.



ATKELTA IS 21 P.

judančiais kulkosvaidžiais žvalgo kabinoje. Pirmasis lėktuvo prototipas turėjo 450 AJ galimumo variklį galėjo pasiekti 245 km/val. greitį. Pradėjus ANBO-IV gaminti serijomis, jie buvo palaipsniui tobulinami: buvo naudojami galingesni varikliai, įtaisyta fotokulkosvaidis, pastatytos radijo ryšio stotys.

1933 metais lėktuvu ANBO-IV Antanas Gustaitis ir Vytautas Jablonskis atliko skridimą per Baltijos žalių sostines — Rygą, Taliną, Helsinkį. To meto užsienio spauda plačiai aprašė lėktuvu ANBO-IV konstrukciją, pažymėjo, kad jis savo techninėmis savybėmis ir kitais duomenimis buvo geresnis už garinį užsienio aviacijos firmų gaminamus tuometinius žvalgybinius lėktuvus. Dar didesnio po-

puliarumo lėktuvas ANBO-IV ir jo konstruktorius Antanas Gustaitis susilaukė tada, kai 1934 metais trijų lėktuvų eskadrilė atliko skridimą aplink Europą maršrutu Kaunas—Stokholmas—Kopenhaga — Amsterdamas — Briuselis — Londonas — Paryžius — Marselis — Roma — Undinė — Viena — Praha — Budapeštas — Bukareštas — Kijevas — Maskva — Velikije Luki—Kaunas. Buvo nuskrusta daugiau kaip 12 tūkstančių kilometrų. Eskadrilėje skrido lakūnai K. Liorentas ir J. Mikėnas, oro žvalgai J. Namikas ir R. Marcinkus, taip pat mechanikas A. Rimkevičius. Skridimui vadovavo pats konstruktorius. Maskvoje juos sutiko TSRS karinių oro pajėgų viršininkas Jakovas Alksnis. Mūsų lakūnai buvo pakviesti stebėti įspūdingą aviacijos šventę Tušino aerodrome.

Paskutiniai iš ANBO-IV serijos buvo patobulinti lėktuvai ANBO-41. Jie buvo aprūpinti 870 AJ galimumo varikliais, turėjo trimenčius propelerius ir vystė 405 km/val. greitį.

1938 metais Antanas Gustaitis pradėjo statyti dvivietį lengvą bombonešį ANBO-VIII. Tai buvo žemasparnis, su pračiuožikliais, dengta neįtraukiama važiuokle lėktuvas. Jis turėjo 1100 AJ galimumo variklį ir išvystė 430 km/val. greitį. Lėktuvas buvo dengta kabina, su užsparniais, ginkluotas dviem nejudamais kulkosvaidžiais, įrengtais sparnuose ir vienu judamu šaulio kulkosvaidžiu. Pirmąjį skridimą lėktuvu ANBO-VIII A. Gustaitis atliko 1939 metų rugsėjo 5 dieną.

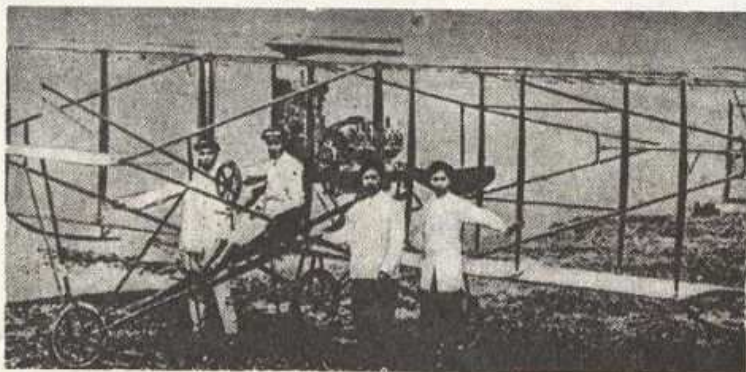
Atkūrus Lietuvoje Tarybų valdžią ir Lietuvai įstojus į Tarybų Sąjungos sudėtį, respublikoje buvo sukurta atskira 29-to teri-

torinio žauly korpuso aviacijos eskadrilė. Ji buvo ginkluota lėktuvais ANBO-IV ir ANBO-41. Iki pat Didžiojo Tėvynės karo pradžios eskadrilė bazavosi Ukmergėje. Karo aviacijos lakūnai skraidė ir ekonomiškai, treniruotėms skirtu lengvu žvalgybiniu lėktuvu ANBO-VI.

Lėktuvų ANBO-IV ir ANBO-VIII konstrukcijose labiausiai atsiskleidė Antano Gustaičio talentas. Pažymėtina, kad lėktuvai buvo statomi remiantis grynai teoriniais skaičiavimais (tyrimams nebuvo aerodinaminio vamzdžio, taip pat statinių bandymų laboratorijos), tačiau jie savo techniniais duomenimis ir skridimo savybėmis nenusileido (kai kuriais atvejais ir pranoko) šios paskirties geriausiems užsienio firmų sukurtiems lėktuvams, stebino pažangiais konstrukciniais sprendimais.

A. ARBACIAUSKAS

Liaudies Kinijos aviacija



Pradžioje susipazinkime su savotiška chronologija. 2240 metais prieš mūsų erą imperatorius Lunas, pasak legendos, pasinaudojęs slibino pavidalo drabužiais — parašytu, pabėgo iš nelaisvės. Praėjus 2020 metų generolas Han Sinis, apsūjęs priešą jo teritorijoje, padedant aitvarui, tiksliai išmatavo nuotolį iki tvirtovės. Po to jis įsakė iškasti požeminį kelią, per kurį kareiviai pateko į tvirtovę ir ją užėmė. 1306 mūsų eros metais, karūnuojant imperatorių Fo Kieną, nuo vieno Pekino bokšto atliktas šaulis savotišku parašytu prototipu. 1909 m. JAV gyvenantis 26 metų kinietis Fonq Ru sukonstravo ir pasistatė dvispār-

nį lėktuvą. Juo jis pakilo į 213 metrų aukštį. Skrisdamas 32,2 km nuotolį, konstruktorius-pilotas išvystė 104,6 km/val. greitį (nuotraukoje matome Fonq Ru sėdintį lėktuve).

1949-aisiais susikūrusi Kinijos Liaudies Respublika turėjo TSRS dovanotus liaudies išsivadavimo armijai karinius lėktuvus, taip pat armijos karinių trofėjų — Japonijos ir JAV kovines mašinas. Civilinės aviacijos lėktuvai, anksčiau priklausę buvusioms dviem Kinijos aviacijos kompanijoms, pastarųjų buvo išskraidinti į Taivanį. Bet... vieną dieną, tiksliau 1949 metų lapkričio mėn. 9 d., abiejų kompanijų darbuotojai sukilo, sėdo į lėktu-

vus ir atskrido į Liaudies Kiniją. Buvusios karinės mašinos bei atskraidinti civilinės aviacijos lėktuvai po rekonstrukcijos ir remonto sudarė KLR civilinės aviacijos bendrovės (CAAC) pradinę materialinę bazę. Bendrovė ėmėsi supirkinėti licenzijas. Prasidėjo savos oro flotilijos kūrimas. Per savo gyvavimo laiką KLR aviacijos pramonė jau pagaminė 10 tūkstančių įvairiausių konstrukcijų lėktuvų. CAAC oro trasos driekiasi 100 tūkstančių kilometrų, aptarnaudamos 300 linijų. Jose skraido per 500 lėktuvų, iš kurių ir 30 didžiųjų: „Boingų“, TU-154M. Didžiosios Britanijos gamybos lėktuvų bei vienas Vakarų Europos aerobusas. KLR aviacijos pramonės ministerija, kuriai vadovaujant statomi civilinės bei karinės aviacijos lėktuvai, numato per ateinantį dešimtmetį padvigubinti produkciją. Tad per metus bus statoma apie 800 civilinės aviacijos lėktuvų. Tarp jų ir savos konstrukcijos skraidantys aparatai Jun-7. Tai dvimotoris turbosraigtinis lėktuvas, kuris skrenda 8000 m aukštyje 500 km/val. greičiu ir skraidina 52 keleivius. Jo modifikacija J-7-200 galės priimti apie 100, o brėžiniuose esantis J-7-300 modelis skraidins jau 150 keleivių.

Lygiaagrečiai KLR aviacijos pramonė stato ir karinius lėktuvus. Tiesa, jų kiekiai nenurodomi.

Kovinė aviacija bei civilinės aviacijos bendrovė šefuoja šalies aviacijos sporto šakos pamėgusį jaunimą. Kuriamis klubais, kultivuojamas parašlūptizmas,

sklandymas bei lėktuvų sportas (aukštasis pilotazas). Didžiausių laimėjimų yra pasiekę KLR parašlūptininkai, kurie sekmingai startuoja pasaulio čempionatuose, yra kelių pasaulio rekordų autoriai.

Didysis Kinijos mąstytojas ir demokratines revoliucijos vadovas Sun Jatsenas kadaise rašė, jog Kiniją su jos didžiuliais plotais turi išgelbėti aviacija. Ši pranašystė išsipildė. Kone dešimties milijonų kvadratinį kilometrų šalies gyventojai, kurių skaičius siekia vieną milijardą, pamėgo aviaciją. Jie noriai naudoja oro transportą, aviacija yra ir galimybė naudingai praleisti laisvalaikį, ruošti savo šalies gynybai.

DAR VIENAS REKORDAS

Skaitytajai jau žino, kad žmogaus raumenų jėga varomų lėktuvų rekordų būta nemažai, — nuo skridimo keli metrai virš žemės ir aštuoneto sukimo ore iki skrydžio per Lamanšo sąsiaurį. Bet, pasirodo, šioje aviacijos sporto srityje galimybių naujiems pasiekimams ne klebe mažiau negu kitose. Tai dar kartą patvirtino amerikietis Glemas Trunis. 26-erių metų sportininkas sugebėjo pagerinti skridimo trukmės rekordą iki 2 val. 13 min. Per šį laiką tarpą jo 40 kilogramų sveriantis „oro dviratis“ įveikė 59,5 kilometrų.

IVAIRENYBĖS

INDIJA IR KOSMOSAS

Prieš šešiolika metų iš TSRS teritorijos buvo paleistas pirmasis Indijai priklausantis žemės palydovas „Ariabata“. Po dvylikos metų Indijos pilietis Rakesh Sharma dalyvavo skrydyje su tarybiniais kosmonautais. O šiomet į kosmosą jau bus iškelti žemės palydovai Indijos gamybos raketomis nesėjoms. Štai kokia šios šalies kelio į kosmosą charakteristika.

Kaip pareiškė per pokalbį su žurnalista Indijos kosmoso tyrimo komisijos pirmininkas profesorius Udipis Ramachandra Rao, belieka išspręsti klausimą, kokiais laudais ūkiui naudingiausias irčiausiai atiduoti pirmenybę paleisti palydovus, kurie būtų skirti žemės ir miškų ūkiui, vandens telkiniui, vertingų iškasenų paieškoms, meteorologijos ar kitoms tikslams. Tai nuspręst vyriausybė. O po to savos gamybos žemės palydovas „INSAT-1c“ pakils iš Indijos teritorijos į visatą.

Kovo 17 dieną Indija, tarybiniam specialistams ir mūsų šalies raketai nešėjai padedant, paleido ryšių palydovą „IRS-1A“. Kiti šio tipo palydovai bus iškelti į orbitą aplink Žemę Indijos gamybos raketą nešėja ASLV.

Kai M. Gorbačiovas 1986 metais lankėsi Indijoje, jis pasiūlė įsteigti Indijos teritorijoje pasaulio kosminės valstybės padedant, tarptautinį centrą bendriems tyrimams ir kosmoso įsavinimo technikai ruošti besivystančioms šalims. Šiame centre turėtų būti įsteigta ir kosmonautų bei kosminės erdvės įsavinimo taikiais tikslais ruošimo mokykla, taip pat bandomasis poligonas raketoms nesėjoms. Šis pasiūlymas dabar energingai svarstomas. Taigi Indija palaipsniui tampa dar viena rimta visatos įsavinimo šaliu.

ISGANINGAS MAISELIS

Kilus lėktuve gaisrui, keleivių gyvybei didžiausią pavojų sukelia ne tiek ugnis, kiek nuodingi garai ir dūmai. Juos skleidžia nedeganti, bet svylančios polimerinės medžiagos, iš kurių paprastai gaminami apmušalai laineriams. Kur išeitis — galvoje aviacijos pramonės darbuotojai. Ir surado ją.

Firma „Diupon“ pasiūlė savotišką „kvėpavimui skirtą maišelį“, pavadintą „Pels“. Jis turi autonominę deguonies sistemą. Jos atsargų pakanka 20 minučių. „Pels“ maišelis labai kompaktiškas, lengvai atidaro-

mas. Belieka jį užsidėti ant galvos ir ramiai sėdėti — dūmai bei garai nepatenka į plaučius (žiūr. nuotrauką). Beje, maišelis atsparus ugniai.

Reikia tikėtis, kad ši naujovė artimiausiu laiku atsisiras visose dideliuose laineriuose. Vieta jai siūsiama šalia galbėjimosi liemenės.

SIEMET — TRYS SKRYDŽIAI Į „MIR“

Per spaudos konferenciją, surengtą po ilgiausio žmonijos istorijoje Jurijaus Romanenko skrydžio kosmose (326 paros), TSRS „Gaiavkosmoso“ vadovas Aleksandras Dunajevs nurodė, jog šiomet planuojami net trys tarptautinių (gali skrydžiai į mokslinį tiriamąjį kompleksą „Mir“. Jame, kaip žinoma, jau daugiau kaip penkis mėnesius skrenda tarybiniai kosmonautai Vladimiras Titovas ir Musa Manarovas.

Pirmame, kurį planuojama įvykdyti birželio mėnesį, skris TSRS ir Bulgarijos piliečiai, antrame — rusų jūtyje — mūsų šalies ir Afganistano atstovai, o lapkričio mėnesį numatytas antras misijos tarybinio ir prancūzų ekipažo skrydis.

Dar platesnis tarptautinis bendradarbiavimas susijęs su šių metų liepą numatytais kosminių zondu paleidimais link Marso ir jo palydovo Fobo. Šiems skrydžiams sukurti naujo tipo tarybiniai kosminiai skraidymo aparatai bei įrenginiai. Numatoma, kad zondai skries iki Marso 200 parų.

Įgyvendindami Fobo projektą, drauge su tarybiniais mokslininkais dirba ir „Interkosmosul“ priklausanti šalių — Bulgarijos, Čekoslovakijos, Lenkijos, VDR ir Vengrijos atstovai, taip pat Airijos, Austrijos, Prancūzijos, Suomijos, Švedijos, Šveicarijos ir Vokietijos Federacinės Respublikos mokslininkai bei Vakarų Europos kosminės erdvės tyrimo agentūros specialistai.

Pasak TASS-o, vienas zondas skries orbita aplink Marsą, tirdamas šią planetą, o antras bus nukreiptas į Marso palydovą Fobą. Tiriant šiuos dangaus kūnus, didelis vaidmuo teikiamas naujai sukurtam lazerinio zondavimo metodui. Jį sukūrė specialistai iš Austrijos, Bulgarijos, Čekoslovakijos, Suomijos, VDR, VFR bei Tarybų Sąjungos... Šio metodo pagrindą sudaro tai, kad lazerio spindulys bus nukreiptas į Fobo paviršių, kai zondas skries virš Marso palydovo. Spindulys ištirs Fobo grūną.

MIRĖ „GANDRO“ KONSTRUKTORIUS

Kai per Antrąjį pasaulinį karą Didžiosios Britanijos kariniai daliniai aptiko viename buvusiam hitlerinų fašistų aerodrome lėktuvą FI 156, pasižūrėti šio nūdienės aviacijos pirmtako atvyko vyriausiasis vadas generolas Montgomerys. Neatsispyrė pagundai paskraidyti šiuo 940 kg svėriančiu, 14,25 m sparnų mosto lėtaeigiu „gandru“ ne tik generolas, bet ir ministras pirmininkas Čerčilis. Fyzelerio „gandras“, kaip paprastai vadinavo šį skraidantį aparatą — tai ištisą epochą.

Šį lėktuvą 1937 metais sukonstravo vokiečių aviatorius Gerhardas Fyzeleris, kuris 1934 metais iškovojo pasaulio meninio skraidymo (aukštojo pilotazo) čempiono vardą. Jo sukurtas ir savoje aviacijos bendrovėje pastatytas FI 156 buvo geras aparatas pilotams mokyt. Per Antrąjį pasaulinį karą lėktuvas dėl savo ypatingų „gabumų“ — išjungus Argus AS-10C astuo-

nių cilindro motorą, jis galėjo ilgą laiką sklęsti ore — įgijo naujas „pareigas“ fašistai naudojo Fyzelerio „gandrą“ pafrontės žvalgomiesiems skrydžiams bei paštui skraidinti. „Gandras“ galėjo, reikalui esant, išvystyti 175 km/val greitį ir nutūpti praktiškai bet kurioje lygioje 50 m ilgio aikštelėje. Jis pasižymėjo ir „trumpu startu“. Beje, Fyzelerio dirbtuvėje hitlerinė karo aviacijos pramonė Antrąjo pasaulinio karo metais nutraukė „gandru“ gamybą ir išvystė čia raketų Fau-1 vežimėlių gamybą. Konstruktorius Gerhardas Fyzeleris buvo nušalintas nuo darbo. Mirė jis neseniai VFR, eidamas devyniasdešimt antrus metus. Pasak „Flug revju“, konstruktorių pergyveno tik keli jo ikikariniai metais pastatyti „gandrai“, kuriais dabar dažniausiai privati asmenys ir vienas retro aviacijos technikos klubas.

„SKRAIDANČIO SIUVEJO“ PASEKĖJAI

1986 metų „Sparnų“ 4 numeryje rašėme apie Albrechtą Liudvigą Berblingerį, kuris 1811-aisiais Ulme bandė pademonstruoti savos gamybos skraidyklę. Beje, nesėkmingai. Nepaisant to, „kvalitetinės siuvėjas iš Ulmo“, kaip buvo pravardžiuojamas A. L. Berblingeris, teisiškai pripažįstamas aviacijos pionieriumi.

Po 1886-aisiais Vokietijos Federacinės Respublikos mieste Ulme surengto skraidyklininkų memorialo, skirto A. L. Berblingeriui atminti, kuriame dalyvavo 29 sportininkai, susidomėjimas šiomis varžybomis žymiai išaugo. Tai paskatino miesto prie Dunojaus tėvus paskirti šių metų Berblingerio memorialo laimėtojų aukštą 50 tūkstančių markių premiją ir paskelbti šias varžybas-konkursą tradiciniu. Jis bus rengiamas kas dveji metai.

Įdomi šio memorialo nuostatų detalė: kartą demonstruota skraidyklė varžybose dalyvauti nebegalima. Tokiu apribojimu ulmiečiai siekia skatinti aviacijos mėgėjų kūrybą ir ieškojimus. Mat premija bus teikiama ne už toliausią skrydį, o už skraidantį aparatą, kuris pasižymės puiklomis konstrukcinėmis savybėmis: bus saugus, turės patrauklią išvaizdą ir gerą aerodinaminę kokybę. Šiomet varžybose šalia skraidyklininkų jau galės dalyvauti ir ultralengvų skraidančių aparatų kūrėjai. Iš tiesi „lengvosios“ aviacijos kūrėjų kolektyvai.

NEMALONUS BALANSAS...

Praejusiais metais JAV civilinė aviacija pasiekė nemalonų rekordą — per aviacijos katastrofas žuvo 275 žmonės. Šis juodasis „balansas“ Jungtinių Valstijų civilinės aviacijos lainerių pilotų bei draudimo kompanijų ekspertų aiškinamas nusikalstamu aviacijos pramonės koncernų saugumo priemonių nepaisymu. Pasak užsienio spaudos, techniniai lėktuvų defektai daugelyje atvejų turėjo lemiamos reikšmės.

...IR ROPINIMASIS SAUGUMU

Visiškai priešingą vaizdą mato automobilų pramonėje. Kaip patvirtino Briuselyje vykęs tradicinis lengvųjų automobilių salonas, stambiausi pasaulio koncernai daro viską, kad avarijos atveju žmonės išvengtų traumų (nekalbant apie mirties atvejus).

Antai VFR firma „Audi“ pa-

demonstravo automobilį, kuriame smūgio į mašinos priekį atveju suveikia saugumo priemonės: variklis pasitraukia 20 centimetrų atgal, bet nepaliečia kėbulo, o vairas su visu stovu pasistumia į priekį, automatiškai saugos diržai atlieka savotišką keleivio įspaudimo įkėdę funkciją.

Kitą naujovę pademonstravo švedų firma „Volvo“. Ji pateikė automobilį, kurio stogas, durės bei kapotas sustiprinti specialiu karkasu iš plastiko. Jie praktiškai nesideformuoja. Tokiu atveju vairuotojo ir keleivių saugumas padidėja kelis kartus.

Dar viena naujovė — VFR koncerno „Mercedes-Benz“ pademonstruoti „balionai“. 1981 metų „Sparnų“ 4 numeryje rašėme apie tai, kad išradėjai pasiūlė originalų saugumo būdą susidūrus automobiliams. Tai labai elastingos ir patvarios gumos pagalvės — „balionai“, kurie išsipučia per susidūrimo akimirka ir tuo pačiu žymiai padidina saugumą.

Briuselio autosalonas, kuriame savo produkciją demonstravo 70 automobilių firmų iš 20 valstybių, įtikinamai parodė, kad automobilių gamintojai svarbiausiu savo produkcijos privalumu, jos pirkimo akstinu laiko vairuotojo ir keleivio saugumą. Daugelis firmų savo gaminius intensyviai taiko patobulintas stabdžių sistemas, įrengia automobiliuose elektroninę aparatūrą, kuri perspėja vairuotoją apie netikėtai pasirodžiusią kliūtį, apie jo automobilio techninius gedimus.

Automobilių pramonės koncernai ir firmos kupinos gerų norų. Ar visa tai padės sumažinti automobilių avarijų aukų skaičių, parodys ateitis.

Palyginti su šiomis automobilių naujovėmis žinia, gauta iš Hararės, gali sukelti nuostabą. Mat čia sukurta pirmuosius mūsų eros automobilius primenantį mašiną iš... medienos. Tiksliau, jos gremėzdžiskos, kampuotas kėbulas bei kai kurios dalys. Jie pagaminti iš epoksidinėje dervoje išmirkytos faneros. Iš pirmo žvilgsnio ši veikiau senovinės roges nei automobilį primenanti susisiekimo priemonė, pasak jos kūrėjo Tonio Horvado, labai patogi važiuoti per džiungles bei kelius, kurie daugeliu atvejų prilygsta užgesus ugnikalnio krateriams. Konstruktoriui teko gerokai paskuti galvą, kol pavyko parenkti savotišką dvitakčio variklio varomą visureigio variantą. Ypač — konstruojant judančias mašinos detales. Užtat dabar „medžio roges“ drąsiai važiuoja per duobes ir bruzgynus. Priklausomai nuo poreikių, šis automobilis, pavadintas „Afrikar“ (Afrikos mašina), gaminamos su keturiais, šešiais ir aštuoniais ratais.

TEISINGI ATSAKYMAI

2, 4, 6, 8, 10, 12, 15, 17.

Skaitytojams, norintiems savarankiškai išnagrinėti pateiktas situacijas, nurodome, kokiais taisyklių punktais reikia vadovautis nagrinėjant užduotis:

— 2; II — 2 ir 11.6; III — 9.7; IV — priedas 1, 5.37; V — priedas 2, 1; VI — 10.4; VII — 14.3 ir 14.11; VIII — 3.3.



TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, išleisti į atsargą!

Respublikos pramonės įmonės, statybos ir kitos organizacijos kviečia jus į darbą. Gyventojų įdarbinimo biurai padės išsirinkti darbą ir įsidarbinti, nukreips į kursus, parodys, kur galima įgyti norimą profesiją.

KREIPKITES Į GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURUS PAGAL GYVENAMĄJĄ VIETĄ.



SPARNAI 

40 kap.

INDEKSAS 76783

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

