

SPARNAI



1
1981



TARYBŲ SĄJUNGOS KOMUNISTŲ PARTIJOS XXVI SUVAŽIAVIMAS



Vasario 23—kovo 3 dienomis Maskvoje vyko Tarybų Sąjungos Komunistų partijos XXVI suvažiavimas.

Suvažiavimas apsvarstė klausimus:

1. TSKP Centro Komiteto ataskaita ir eiliniai partijos uždaviniai vidaus ir užsienio politikos srityje — pranešėjas TSKP CK Generalinis Sekretorius drg. L. Brežnevas.

2. TSKP Centrinės revizijos komisijos ataskaita — pranešėjas Revizijos komisijos pirmininkas drg. G. Sizovas.

3. Pagrindinės TSRS ekonominio ir socialinio vystymo kryptys 1981—1985 metams ir laikotarpiui iki 1990 metų — pranešėjas TSRS Ministrų Tarybos Pirmininkas drg. N. Tichonovas.

4. Partijos centrinių organų rinkimai.

Tarybų Sąjungos Komunistų partijos XXVI suvažiavimas visiškai pritarė partijos Centro Komiteto lenininiam kursui ir praktinei veiklai, TSKP Centro Komiteto ataskaitiniam pranešimui ir pasiūlė visoms partinėms organizacijoms vadovautis savo darbe teiginiais ir uždaviniais vidaus ir užsienio politikos srityje, kuriuos iškėlė pranešime draugas L. Brežnevas.

Delegatų vienbalsiai patvirtino Revizijos komisijos pranešimą.

Suvažiavimas vienbalsiai priėmė nutarimus „Dėl TSKP Programos naujos redakcijos parengimo“, „Dėl TSKP CK projekto „Pagrindinės TSRS ekonominio ir socialinio vystymo kryptys

1981—1985 metams ir laikotarpiui iki 1990 metų“ bei „Dėl darbo žmonių laisvų ir pareiškimų, komunistų apeliacijų, adresuotų TSKP XXVI suvažiavimui“.

1981 metų kovo 3 dieną įvyko Tarybų Sąjungos Komunistų partijos XXVI suvažiavimo išrinkto TSKP Centro Komiteto plenumas.

Plenumas vieningai išrinko draugą L. Brežnevą TSKP CK Generaliniu Sekretoriumi.

Plenumas vieningai išrinko šios sudėties TSKP CK Politinį biurą:

Politinio biuro nariai draugai L. Brežnevas, J. Andropovas, K. Černenka, M. Gorbačiovas, V. Grišinas, A. Gromyka, A. Kirilenka, D. Kunajevs, A. Pelšė, G. Romanovas, M. Suslovas, V. Ščerbičkis, N. Tichonovas, D. Ustinovas.

Kandidatai į Politinio biuro narius draugai H. Alijevas, P. Demičevs, T. Kisellovas, V. Kuznecovas, B. Ponomariovas, S. Rašidovas, M. Solomencevas, E. Ševardnadzė.

TSKP CK sekretoriais išrinkti draugai L. Brežnevas — CK Generalinis Sekretorius, M. Suslovas, A. Kirilenka, K. Černenka, M. Gorbačiovas, B. Ponomariovas, I. Kapitonovas, V. Dolgichas, M. Žimianinas, K. Rusakovas.

Plenumas patvirtino Partinės kontrolės komiteto prie TSKP CK pirmininku drg. A. Pelšę.

LIETUVOS KOMUNISTŲ PARTIJOS XVIII SUVAŽIAVIMAS

1981 m. sausio 29—30 dienomis Vilniuje įvyko Lietuvos Komunistų partijos XVIII suvažiavimas.

Suvažiavimas apsvarstė klausimus:

1. Lietuvos KP Centro Komiteto ataskaita (pranešėjas LKP Centro Komiteto pirmasis sekretorius P. Griškevičius).

2. Lietuvos KP Revizijos komisijos ataskaita (pranešėjas — Lietuvos KP Revizijos komisijos pirmininkas K. Liaudis).

3. Dėl TSKP CK projekto partijos XXVI suvažiavimui „Pagrindinės TSRS ekonominio ir socialinio vystymo kryptys 1981—1985 metams ir laikotarpiui iki 1990 metų“ (pranešėjas — Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininkas R. Songaila).

4. Lietuvos KP Centro Komiteto, Revizijos komisijos ir delegatų į TSKP XXVI suvažiavimą rinkimai.

Lietuvos Komunistų partijos XVIII suvažiavimas visiškai pritarė Lietuvos Komunistų partijos CK politinei linijai ir praktinei veiklai.

Delegatų vienbalsiai patvirtino Revizijos komisijos ataskaitinį pranešimą.

Suvažiavimas vienbalsiai priėmė nutarimą dėl TSKP CK projekto partijos XXVI suvažiavimui „Pagrindinės TSRS ekonominio ir socialinio vystymo kryptys 1981—1985 metams ir laikotarpiui iki 1990 metų“.

Suvažiavimas išrinko Lietuvos KP Centro Komitetą, Lietuvos KP Revizijos komisiją ir delegatus į TSKP XXVI suvažiavimą.

1981 metų sausio 30 d. įvyko Lietuvos Komunistų partijos Centro Komiteto, kurį išrinko Lietuvos Komunistų partijos XVIII suvažiavimas, plenumas. Jis apsvarstė organizacinius klausimus.

Lietuvos KP Centro Komiteto pirmuoju sekretoriumi išrinktas P. Griškevičius, Lietuvos KP Centro Komiteto antruoju sekretoriumi — N. Dybenka, Lietuvos KP Centro Komiteto sekretoriais — V. Astrauskas, A. Brazauskas, L. Šepetys.

...VISOKERIOPAI GERINTI KARINĮ PATRIOTINĮ IR GYNYBINĮ MASINĮ DARBĄ... ATKAKLIAI PLĖTOTI TECHNINES IR KARINES TAIKOMĄSIAS SPORTO ŠAKAS. VISĄ ŠĮ DARBĄ PAJUNGTI ŠALIES GYNYBINĖS GALIOS STIPRINIMUI IR GERESNIAM RESPUBLIKOS GYVENTOJŲ PARENGIMUI VYKDYTI SAVO PILIETINĘ PAREIGĄ — GINTI SOCIALISTINĘ TĖVYNĘ.

DAUGIAU RŪPINTIS ŠAUKIAMOJO AMŽIAUS JAUNUOLIŲ RENGIMU KARINEI TARNYBAI, GERIAUSIŲ JAUNIMO ATSTOVŲ KOMPLEKTAVIMU KARO MOKYKLOMS.

Iš Lietuvos Komunistų partijos
XVIII suvažiavimo rezoliucijos.

Mūsų respublikos Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti įvenčia savo keturiasdešimtmetį. Keturi dešimtmečiai — tai trumpas, ir tuo pat metu labai ilgas laiko tarpas, ypač turint galvoje metus, skiriančius 1981-uosius nuo 1941-ųjų. Motociklas, motorlaivis, nekalbant jau apie automobilį, lėktuvą, sklandytuvą kadaise Lietuvos jaunimui buvo graži, bet daugeliu atvejų nereali svajonė. 1941 metų kovo 19 dieną įkurta Tarybų Lietuvos Osoaviachimo [draugija TSRS gynybai ir aviacinei cheminei statybai remti] organizacija Nemuno krašto jaunimui atvėrė plačiausias galimybes ugdyti technines sporto šakas, tapo masine darbo žmonių gynybine patriotine draugija, patikimu TSRS Ginkluotųjų Pajėgų pagalbininku ir rezervu. Vienas milijonas du šimtai devyniasdešimt penki tūkstančiai — tokį respublikos gyventojų skaičių vienija šiandien. Tai didelė jėga. O kaupėsi ji palaipsniui.

Kelių mėnesių, skyrusių draugijos įsikūrimą nuo Didžiojo Tėvynės karo pradžios, neužteko plačiai veiklai išvystyti. Pradėjo steigtis aviamodeliuotojų sekcijos jaunimo organizacijose, mokyklose. Aukštągario sklandymo mokykloje Aeroklubas surengė kursus aviamodelizmo būrelių vadovams, sklandytojas Balys Karvelis išbandė naują savo konstrukcijos sklandytuvą. Bendradarbiaudamas su komjaunimu, Aeroklubas Kaune, Pažaislyje, įsteigė sekmadienine sklandymo mokyklą, surengė keliolika varžybų.

Nemaža vaikų, gynybinės organizacijos būreliuose įgiję pirminį karinį parengimą, susipažinę su šaudymu, Didžiojo Tėvynės karo metais atsidadę šalies gilumoje, stojo į 16-osios Lietuviškosios divizijos karių gretas ir petys į petį su broliškų tautų sūnumis didviriškai kovėsi su fašistiniais grobikais, įnešė savo indėlį į didžiąją tarybinės liaudies pergalę.

Išlaisvintos iš fašistinių grobikų respublikos teritorijos iš-

minavimas — didžiausias osoaviachimiečių pokarinio laikotarpio nuopelnas. Nuo 1944 iki 1947 metų trys tūkstančiai išminuotojų nukenkmino daugiau kaip 1,5 milijono minų, bombų, sviedinių. Už šį žygį 26 žmonės buvo apdovanoti TSRS ordinais ir medaliais, 12 pelnė ženklą „Šaunus išminuotojas“.

Patriotine Osoaviachimo

biau populiarinti technines sporto šakas vaikų ir merginų tarpe. Partinių ir tarybinių organų vadovaujama, glaudžiai bendradarbiaudama su komjaunimu, profsąjungomis ir kitomis visuomeninėmis organizacijomis, respublikos gynybinė draugija metai po metų tvirtėjo idėjiškai, augo organizaciniu atžvilgiu. Šiuo metu 82,9 proc. suaugusių respub-

lai už gerus darbo rezultatus suteikti „Pavyzdinės mokyklos“ vardai. Šiandien jos — stambūs techninio mokymo centrai. Dauguma yra įsikūrusios specialiai pastatytuose mokymo kompleksuose su moderniomis klasėmis, naujausia technika. Šaukiamojo amžiaus jaunuoliai čia įgyja vairuotojo, radiolokacijos stoties operatoriaus ar kurią kitą techninę specialybę, susipažįsta su kūrybos pagrindais, grūdina fiziškai, sportuoja. Būsimųjų karių idėjiniam politiniam bei doroviniam auklėjimui, asmeninės atsakomybės už Tėvynės likimą ugdymui skiriamas didelis dėmesys.

Mokyklos, klubai bei pirminės organizacijos ruošia specialistus ir liaudies ūkiui. Tai visų kategorijų transporto priemonių vairuotojai, radijo ir televizijos mechanikai, kiti specialistai. Vien 1980 metais jų paruošta apie 37000, o per dešimtąjį penkmetį liaudies ūkis jų gavo apie 160 tūkstančių.

Siekdamos deramai sutikti TSKP XXVI suvažiavimą draugijos organizacijos priėmė ir įvykdė padidintus socialistinius įsipareigojimus. Lenktyniavimo nugalėtojais 1980 metais tapo: Vilniaus miesto ir Kauno rajono patriotinės draugijos organizacijos, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas, Panevėžio aviacijos technikos sporto klubas, Kauno Antano Sniečkaus politinės instituto bei Skuodo technikos sporto klubai.

TRADICIJOMS ISTIKIMI

Ugdyti pasiaukojančius patriotus, pasirengusius žygdarbiams dėl didžiojo komunizmo triumfo — kasdieninis mūsų draugijos darbas. Respublikoje gausu pirminių organizacijų, tapusių tikrais karinio-patriotinio darbo centrais. 2124 kolektyvuose veikia kovų šlovės muziejai ir kambariai, kur rengiami susitikimai su karo veteranais ir Tėvynės Armijos kariais, šaukiamojo amžiaus jaunimo palydos į karinę tarnybą, kiti patriotiniai renginiai. Jaunimas daly-

IŠTIKIMI PAREIGAI

R. ŽALNERAUSKAS,
Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas

veiklą tęsia Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti. Pirmoji Tarybų Lietuvos SDAALR konferencija, įvykusi 1953 metais, iškėlė pagrindinį uždavinį — aktyviai remti šalies gynybinio pajėgumo stiprinimą ir ruošti darbo žmones socialistinės Tėvynės gynybai, steigti technikos būrelius ir kursus, propaguoti karines technines žinias, plėtoti technines sporto šakas respublikos gyventojų tarpe.

DARBUI IR GYNYBAI — PASIRUOŠĖ!

Svarbus akstinas draugijos veiklai iš pagrindų gerinti ir plėsti buvo 1966 metų gegužės 7 d. TSKP CK ir TSRS Ministrų Tarybos nutarimas, numatęs naujas gaires patriotinės draugijos veiklai. Jis įpareigojo SDAALR organizuoti jaunimo pradinį karinį rengimą, ruošti technikos specialistus Ginkluotosioms Pajėgoms ir liaudies ūkiui, dar la-

likos gyventojų yra draugijos nariai, jos pirminės organizacijos įkurtos kiekviename dirbančiųjų ir besimokančiųjų kolektyve. Draugijos sistemoje veikia dešimt mokymo įstaigų, kelios dešimtys technikos sporto klubų, keliolika vaikų ir jaunių sporto mokyklų, keturios gamybinės įmonės, daug pneumatinių tirų ir šaudyklų.

SDAALR mokymo organizacijose sudarytos visos sąlygos gerai parengti technikos specialistus. Siame veiklos bare turime kuo pasidžiaugti. Pradėjusį penkmetį už specialistų rengimą Ginkluotosioms Pajėgoms trejus metus iš eilės pelnyta pirmoji vieta Tarybų Sąjungoje ir TSRS gynybos ministerijos pereinamoji raudonoji vėliava. Vilniaus vairuotojų mokykla žėsis kartus pirmavo Pabaltijo respublikų SDAALR mokyklų tarpe, Kauno vairuotojų mokykla — penkis kartus, Šiaulių jungtinė technikos mokykla — tris kartus. Šioms mokykloms, o taip pat Alytaus technikos mokyk-



Gynybinės patriotinės draugijos nariai įvairiai saugo šlovingas liaudies revoliucijos, kovų ir darbo tradicijas. K. MINCIAUS nuotr.

vaiva žygiuose tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietoms, rengia turistines ekspedicijas „Mano Tėvynė — TSRS“, išaiškina nežinomų didvyrių vardus, renka kovų relikvijas, medžiagą apie savo krašto, miesto, rajono istoriją. Bendrojo lavinimo mokyklose populiarūs kariniai sportiniai žaidimai „Ereliukas“ ir „Zaibas“. Visa tai padeda jaunimui geriau įsisąmoninti didžiųjų žygdarbių prasmę, suvokti mūsų epochos reikšmę, formuoti savyje geriausias socialistinės Tėvynės patriotų savybes.

TSKP XXVI suvažiavimo garbei buvo skirtas šių metų vasaris — tradicinis gynybinio masinio darbo mėnuo. Draugijoje vyko pokalbiai apie artėjantį Komunistų partijos forumą, buvo svarstomas TSKP CK projektas suvažiavimui, Lenino priesakai ir TSKP CK Generalinio Sekretoriaus, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininko draugo L. Brežnevo veikalai apie socialistinės Tėvynės gynimą. Jaunimas šefavo karo invalidus, žuvusių karių šeimas, tėvus, kurių sūnūs tarnauja armijoje, aviacijoje ir laivyne, vyko karinių techninių sporto šakų varžybos, skirtos Tarybų Sąjungos Didvyrių atminimui.

SPORTO PERGALĖS SLOVINAME TĖVYNĖ

Šiame technikos amžiuje kiekvienas jaunuolis trokšta vairuoti automobilį arba motociklą, suprasti radioelektronikos paslaptis, plaukyti su akvalangu, šokti su parašiutu. Techninis sportas plečia žmogaus akiratį, grūdina charakterį, ugdo profesinius įgū-

džius. Didžiulis technikos sporto vaidmuo ruošiant jaunimą Tėvynės gynybai. Todėl populiarinti šias sporto šakas sukviesti į būrelius, sekcijas, klubus, mokyklas kuo daugiau jaunimo, sudaryti jiems sąlygas kelti savo meistriškumą, plėsti žiuolaikinius reikalavimus atitinkančią sporto bazę — nuolatinis mūsų rūpestis.

Kaip atpildas už šį rūpinimąsi, vyriausybės skiriamą dėmesį — draugijos sportininkų pasiekti rezultatai. Mes didžiujamės draugijos nariais, išgarsinusiems mūsų Tėvynę visame pasaulyje. Tarybų šalis puikiai įvertino sportininkų, iškovojuusių tarptautinėje arenoje didžiules pergalės, nuopelnus, apdovanodama „Garbės ženklo“ ordinu TSRS nusipelnčius sporto meistrus S. Brundą ir K. Girdauską. Ne kartą tarp atsakingiausių varžybų nugalėtojų regėjome ir TSRS nusipelnusį sporto meistrą A. Girdauską. Pernai socialistinių šalių aukštojo pilotų varžybose absoliučiu čempionu tapo tarptautinės klasės sporto meistras S. Artiškevičius. TSRS sklandymo čempionato garbės pakyla buvo užimta vien mūsų sportininkų: A. Ruko, V. Sabackio ir V. Šliumbos. Septynis kartus šalies čempionas motociklų dviračiukoje — toks E. Ramono startų laimė. Tarptautinė aviacijos sporto federacija net 16 kartų registravo P. Motiekaičio pasaulio aviamodeliavimo rekordus.

Tai tik dalis laimėjimų, kuriuos iškovojo Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportininkai. Dabar jų pagrindinis uždavinys — kruopščiai ir kantriai ruošti TSRS tautų

vasaros VIII spartakiados finaliniams startams, kad nebūtų užleistos aukštos pozicijos, pasiektos praėjusiame šalies techninių sporto šakų mėgėjų forume. TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje užimtoji šešta vieta, jos varžybose iškovoti 56 medaliai, jų tarpe 16 aukso, 16 sidabro ir 24 bronzos — tai ne vien šauni pergalė, bet ir didelis įpareigojimas ateičiai. Dar kartą prisiminkime praėjusios spartakiados derlių — 8 TSRS tarptautinės klasės sporto meistrus, 165 TSRS sporto meistrus, 304 kandidatus į sporto meistrus bei milžiniškas būrys atskyrininkų. Žengti atgal nevalia!

Tarp pusės milijono draugijos narių, kultivuojančių technines sporto šakas, privalome rasti naujus talentus, tuos, kurie papildys mūsų rinktinių sudėtį, kuriems turi būti sudarytos reikiamos sąlygos atkakliu darbu, pasišventimu pasirinktai sporto šakai nuolat tobulinti savo sportinį meistriškumą.

Techninių sporto šakų geografija nuolat plečiasi. Dauge lyje rajonų turime technikos sporto klubus, periferijoje rengiame respublikos čempionatus, parodomąsias varžybas. Tad neatsitiktinai nemažai gabių sportininkų išugdyta Anykščių, Šiaulių, Alytaus, Plungės rajonuose, o mūsų reprezentacinę motobolo komandą sudaro Kretingos ir Skuodo atstovai. Šie pavyzdžiai rodo, jog ten, kur dirbama su ugnele, kur nesigailima triūso, ir rajonų sąlygomis galima išugdyti aukšto meistriškumo sportininkus. Ir čia dar toli gražu neišnaudotos visos mūsų galimybės.

PARTIJOS NURODYTU KELIU

TSKP XXVI suvažiavimas, nurodęs konkrečius uždavinius kiekvienoje mūsų pilnakraujo gyvenimo srityje, liaudies ūkio vystymo gaires, sukūręs darbo žmonių gyvenimo lygio kėlimo, tarybinio piliečio idėjinio ir dvasinio turėjimo programą, pabrėžė būtinumą toliau stiprinti socialistinės Tėvynės gynybinę galią, kiekvieno tarybinio žmogaus pasirengimo darbui ir gynybai reikšmę. Kad įvykdytume partijos priesakus, turėsime išspręsti nemažai mums iškilusių uždavinių ir problemų. Tobulinti SDAALR organizacijų materialinę bazę, paversiti pirminius kolektyvus gynybinio masinio darbo centrals, gerinti techninių specialistų rengimo kokybę, plačiau populiarinti karinį techninį sportą jaunimo ir paauglių tarpe — visa tai turėsime padaryti vienuoliktame penkmetyje. Šie uždaviniai reikalauja iš kiekvieno draugijos nario, darbuotojo giliai išanalizuoti savo veiklą, ieškoti ir rasti būdų jai gerinti, tobulinti darbo stilių ir darbų organizavimą, ieškoti naujovių.

Darbo entuziazmas, kilęs respublikos SDAALR organizacijose ruošiantis Lietuvos Komunistų partijos XVIII ir TSKP XXVI suvažiavimams, neblėsta. Draugijos nariai kupini ryžto nesigailėli jėgų, panaudoti visus savo sugebėjimus, įnešti savo indėlį į tolesnį Tėvynės ekonominės ir gynybinės galios stiprinimą, kad TSKP XXVI suvažiavimo iškelti uždaviniai būtų sėkmingai įvykdyti.

— RESPUBLIKOS PATRIOTINĖS DRAUGIJOS AKTYVISTAI, SPORTININKAI, TRENERIAI DAR IR ŠIANDIEN GYVENA MALONIAIS PRISIMINIMAIS APIE PUKŲ LAIMĖJIMĄ, PASIEKTĄ TSRS TAUTŲ VASAROS VII SPARTAKIADOS FINALINĖSE VARŽYBOSE. KAIP JŲS VERTINATE PATRIOTINĖS DRAUGIJOS LIETUVOS DELEGACIJOS PASIRODYMĄ, KĄ GALĖTUMĖTE PASAKYTI APIE BŪSI-MUOSIUS STARTUS VIII SPARTAKIADOJE!

— Nemuno krašto gynybinės draugijos sportininkų iškovoja šeštoji vieta — labai aukštas pasiekimas. Pasakyčiau, dargi gerokai netikėtai. Ir štai dėl ko.

Tuo metu negyvenau Lietuvoje, bet, žinoma, atidžiai sekiau mūsų respublikos atstovų pasirodymą didžiajame jėgų išbandyme. Pradžią buvo ne itin sėkminga. Skaudūs ir netikėti automobilių žiedinių lenktynių meistrų, aviamodeliuotojų, radijo sporto mėgėjų pasirodymai nuteikė labai optimistiškai. Tiesa, varžyboms įpusėjus praturtėjome ir čempionais. Ir vis dėlto, turint galvoje daugiadienių motociklų varžybų, automobilių daugiakovės, o ypač siloną motociklų kroso, karinės taikomosios daugiakovės komandų pasirodymus, bendra šeštoji vieta buvo labiau negu netikėta.

Čia didelis vaidmuo tenka bendrai kompleksinei įskaitai, kai vienos komandos draugai užlygina tai, ko tikėtasi iš kitų. Antra, delegacijai buvo priskaitomi ne tik faktiškai užimtos vietos taškai, bet ir papildomi taškai už spartakiados asmeninėse varžybose iškovotas tris prizines vietas. O šiuo požiūriu VII spartakiados metai mūsų respublikos patriotinės draugijos sportininkams buvo sėkmingi, kaip reka.

Tai du veiksniai, kurių negalime pamiršti, vertindami pasirodymą 1979-aisiais vykusioje Tautų spartakiadoje. Jeigu prie jų pridėsime dar ir trečiąjį — kad net aštuonių techniško sporto šakų atstovai dėl įvairių priežasčių neįvykdė realių jiems planuotų užduočių, atsakymas į antrąją klausimo pusę lyg ir savaime susiformuoja. Bet negalima pamiršti svarbiausio — jog nuo masių sporto, technikos sporto klubų darbo kokybės, o ne vien rinkinių kandidatų ir technikos, priklauso startų sėkmė.

PERGALĖS SAVAIME NEATEINA

POKALBIS SU LIETUVOS TSR SDAALR CK
SKYRIAUS VIRŠININKU ALGIMANTU ČEPAICIU



Motorlaivininkai skrodžia bangas.



Į kroso trasoje.

M. ALYČIO nuotr.

Neginčytina, jog yra gera dirva didelėms pergalėms. Tačiau norint, kad ji duotų pageidaujamą derlių, reikia dar daug atsидėjusio triūso. Todėl, prieš kalbėdami apie pasirodymą sekančioje Tautų spartakiadoje, turėtume paliesti nemažai kitų klausimų. Juk po spartakiados praėjo ištisas sportinis 1980-ųjų sezonas.

Žurnalisto komentaras. Pulkininkas Algimantas Čepaitis savo gyvenimą su TSRS Ginkluotosios Pajėgos susiejo prieš tris dešimtmečius. 1951-aisiais išėjęs atlikti pilietinę pareigą, o po būtinos tarnybos įstojo į karo mokyklą. Baigęs ją, aktyvus sportininkas buvo paskirtas į

Dukart Raudonosios vėliavos ordino Baltijos laivyno fizinio parengimo ir sporto valdybą. Vėliau baigė pasitobulinimo kursus, įstojo į Leningrado Leshalto kūno kultūros instituto karinį fakultetą. Mokslas buvo įvertintas aukso medaliu. Tapo junginio fizinio parengimo ir sporto viršininku. Sekė vadovaujantis sportinis darbas Ginkluotosios Pajėgose, pagaliau Karinės akademijos fizinio auklėjimo ir sporto katedros viršininko postas.

Į mūsų respubliką Algimantas Čepaitis grįžo dirbti Lietuvos TSR SDAALR CK pirmojo skyriaus viršininku.

Ką parodė šis sezonas!

— Labai daug, ypač man, siekiančiam detalai išnagrinėti atskirų technikos sporto šakų būklę, jų rezervus, sąlygas, realias galimybes.

Prisipažinsiu, mano veiklos sferos pakeitimas labai didelis. Rūpintis sporto reikalais Ginkluotosiose Pajėgose ir savanoriškoje draugijoje nėra tas pats. Ypač drausmingumo, susiklausymo srityse, pagaliau ir pačios sporto šakos skirtingos.

Ginkluotosiose Pajėgose teko daug dirbti su sportininkais, treneriais. Bet palyginti reikalavimų, keliamų grynai sporto treneriui ir techniškas sporto šakos kultivuojančių žmonių auklėtojų, negalime. Patriotinėje draugijoje dirban-

lis pedagogas turi reikalą ne vien su sportininkais, bet ir su technika. Ir būti puikios žinovu — pirmą kartą pareigą. Vadinasi, žymiai padidėja krūvis. Treneris SDAALR sistemoje turi reikalą dar ir ne vien su sportininku, technika, bet ir mechanikais. Tai dar viena — labai svarbi — grandis, siekiant laimėjimų. Tad techniškų sporto šakų sportininko paruošimas reikalauja iš trenerio faktiškai dvigubo darbo. Čia žmogus privalo sugebėti įsisavinti žymiai daugiau įgūdžių, mokėti protingai rizikuoti. Nepaisant viso to, mes retai susiduriame su sportiniu traumatizmu. Su sportininkais dirbama apgalvotai, gerai ne tik tiesioginį treniravimo darbą, bet ir technikos įvaldymo srityje. Teisingai daroma, kai anksčiau laiko, kol žmogus neperprato viso sporto šakos sudėtingumo, neleidžiama dalyvauti varžybose, kad įrengiamos skirtingos trasos jauniems ir suaugusiems. Tai dar kartą patvirtina, jog turime nemažai patirties. Ją būtina paskleisti, kad sportininkų parengimas vyktų dar sklandžiau.

Žurnalisto komentaras. Algimantas Cepaitis su sportu draugauja nuo 1948-ųjų, kai jaunasis oanevėzietis, besimokydamas pirmojoje vidurinėje, žymaus pedagogo Variakojo paskatintas susidomėjo krepšiniu, o mokytojo Tvarkūno — gimnastika. Startuodamas moksleivių spartakiadoje, drauge su kitais jaunuoliais miesto prie Nevėžio krepšinininkais iškovojo pirmąją vietą. Gynė respublikos gimnastų garbę šalies kaimo jaunimo spartakiadoje. Tarnaudamas Ginkluotosios Pajėgosse tobulino savo sportinį meistriškumą. Dalyvavo Pabaltijo karinės apygardos krepšinio ir gimnastikos varžybose. 1976 metais tapo karinės taikomosios daugiakovės TSRS sporto meistru.

— Kas būtiniausia ugdant aukšto meistriškumo sportininkus?

— Tai ir vėl ištisas kompleksas veiksnių. Pavyzdžiui, motobolininkai, motokrosininkai, motodaugiadienininkai, motorlaivininkai, kiti techniškų sporto šakų mėgėjai — visi jie labai dideli entuziastai. Ir ne vien sportininkai. Tai liečia ir mechanikus bei trenerius. Tai žmonės, kurie su didele meile pamėgtai sporto šakai dirba, dažnai nepaisydami laiko, daro viską, kad jų technika būtų visada parengtyje, triūsia daug ir

kartais gan sunkiomis sąlygomis iškovoja laimėjimus.

Tačiau nemaža ir tokių atvejų, kai technikos soorto klubuose dirbantys žmonės stokoja žinių. Mums labai trūksta kadry su specialiuoju aukštuoju išsilavinimu. Nuo to priklauso žymi dalis gero derliaus.

Pavyzdžiui, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto TSK dirba inžinieriai, kurie drauge yra ir TSRS sporto meistrai. Gal ir skirtingų pomėgių, šie žmonės reikalą išmano kuo puikiausiai. Rezultatai akivaldūs. O štai Žemės ūkio akademijos TSK, čia nėra specialistų ir technikos, ir sporto srityje. Sąlygos neblogos, o pasiekimai labai silpni. O juk vienos ir antros aukštosios mokyklos absolventai, pradėję praktinį darbą, turėtų būti ir patriotinės draugijos aktyvistai, pavyzdys jauniems techniškų sporto šakų mėgėjams. Aišku, iš pirmųjų nauda bus žymiai didesnė, nekalbant jau apie indėlį į respublikos pasirodymų tautų rinkinį.

Dar viena svarbi TSK darbuotojų grandis — instruktoriai metodininkai. Jų veiklą privalo tiesiogiai nukreipti TSK viršininkai. Tačiau, deja, taip yra ne visur. Reikia atvirai pripažinti, jog kai kurie TSK viršininkai netinkamai vertina instruktorių metodininkų pareigas, paliki jas dažnai supratimo apie techniškas sporto šakas neturinčiams asmenims. Todėl ir sportinis darbas nukentia, instruktoriai metodininkai netampa svarbiausiais sportinės veiklos organizatoriais, neįnaudoja esamų sąlygų.

TSK turi visų pirma plėtoti tas techniškas sporto šakas, kurios labiausiai atitinka klubo materialines ir vietovės klimatinės sąlygas. Nemaža mūsų krašte vietų, kur yra ežerų, baseinų. Čia galima puikiai vystyti jūrų daugiakovę, beje, nereikalaujančią labai daug lėšų, bet prieinamą masėms. Bet ne. Klubai nori būtinai kultivuoti autorialį — nemasišką, yoatingų sąlygų reikalaujančią sporto šaką. Tas pat pasakytina ir apie irklavimą jalais, kuris, išskyrus valti ir norą, nereikalauja daugiau nieko.

Kita mūsų draugijai aktuali masinė sporto šaka — karinė taikomoji daugiakovė. Ji labai artima PDG daugiakovei, su kuria susipažinęs kiekvienas paauglys. Bet ir vėl susiduriame su savotiška pažiūra šiai išties įdomiai, naujingai sporto šakai. Ir dėl to

respublikos mastu rezultatai silpni. Juk nesportuojant masėms, sunku atrinkti talentus.

Panagrinėjau tik kelis veiksnius. Sėkmė priklauso nuo visų jų sumos. Todėl darbo yra per akis. Ir tai liečia ne vien TSK.

— Turite galvoje federacijų, respublikinių klubų veiklą su rinktinių kandidatais?

— Taip. Metai, praėję po spartakiados, parodė, jog dauguma sporto šakų federacijų be atoslūgio dirbo pagal savo planus. Taip yra ir todėl, kad Lietuvos TSR SDAALR CK prezidiumas nuodugniai išnagrinėjo TSRS tautų vasaros VII spartakiados rezultatus, nurodė trūkumus, kelius jiems ištaisyti. Todėl federacijos dirba su perspektyva VII spartakiadai.

Kiekvienais metais tvirtinamos rinktinių sudėtys. Dabar sąrašuose 337 aukšto meistriškumo sportininkai. Tai 3 TSRS nusipelnę, 6 tarptautinės klasės, 132 sporto meistrai, 144 kandidatai į meistrus, atskyrininkai. Šie skaičiai byloja apie tai, jog meistriškumas visumoje aukštas. Bet reikia dar labai daug tobulinti — ir patį meistriškumą, ir materialinę bazę. Aukštojo sportinio meistriškumo mokykla, respublikiniai klubai turi energingai ir gerai dirbti, kad palaipsniui, per likusius iki VIII spartakiados metus, būtų parengta pilnavertė pamaina kai kuriems šios dienos asams, kad pastarieji nuolat jaustų konkurenciją, neužmigtų ant laurų. Juk 1980-aisiais šalies čempionų skaičius sumažėjo iki devynių!

Be to, būtina dalykiškiau ugdyti sportininkų atsekomybę prieš kolektyvą. Praėjęs sezonas, deja, nuliūdino ir neorganizuotumo, susiklausymo stokos atvejais. Mes privalome bendromis jėgomis tai išgyvendinti, geriau suderinti jaunimo parengimą Ginkluotosios Pajėgos ir sportinio meistriškumo augimą. O darbo abiejose srityse dar daug, ir taisyti nemažai. Tačiau lieku savo nuomonės, jog nepaisant visų sumintų trūkumų, sėkla yra gera ir iš jos galime laukti gero derliaus.

Žurnalisto komentaras. Per praėjusių metų varžybas kartininkų komanda iš VII spartakiados metais buvusios penktos vietos atsidūrė dviliktėje, jūrų daugiakovininkai — iš septynios — dešimtoje, povandeninio plaukimo mėgėjai liko, kaip ir buvę, dešimti. Skirtingos priežastys sąlygoja silpną minėtų sporto šakų atstovų pasirodymą ša-

lies čempionatuose, tačiau visų jų pagrindą sudarė nepakankamas organizuotumas, atsakomybės stoka. Ir priešingai, daugelyje sporto šakų, kuriose rezultatai buvo silpni, pernai gerokai pasitempta. Antai autodaugiakovininkai iš vienuoliktos vietos palypėjo į šeštąją, motorlaivininkai — iš šeštos į trečiąją, motodaugiadienininkai iš dešimtos į trečiąją, motokrosininkai — iš dviliktos į septyntą, karinės taikomosios daugiakovės rinktinė — iš dviliktos į aštuntą, radijo daugiakovės bei radiogramų priėmimo perdavimo mėgėjai — iš dviliktos vietų atitinkamai į septyntą ir devintąją, laivų modeliotojai — iš vienuoliktos į devintą, motociklų žiedinių lenktynių dalyviai — iš devintos į aštuntą. Ypatinę pažangą padarė, grynai dėl geresnio organizuotumo, aviamodeliuotojai, kurie per Tautų spartakiadą užėmė net paskutinę — septynioliktą vietą. 1980-aisiais, susumavus atskirų komandų pasirodymus, rinktinei teko dešimta vieta šalyje, išugdyti sąjunginių jaunųjų pirmenybių nugalėtojai „oro kautynėse“.

— Vadinasi, grįžtant prie klausimo dėl būsimos mūsų respublikos delegacijos pasirodymo TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje, perspektyva aiški?

— Taip. Pernai meistriškumo augimo planai įvykdyti ir viršyti. Išaugo sporto meistrų gretos. Startai šalies varžybose parodė, jog daugelyje sporto šakų galima pasirodyti sėkmingiau, negu 1979-aisiais. Pasiekta bendra pažanga. Deja, ir vėl labai nuliūdino automobilinių žiedinių lenktynių komanda, užėmusi net tryliką vietą. Tai išskirtinis atvejis.

Negalima pamiršti, jog didžiajam jėgų išbandymui labai rimtai ruošiasi ir varžovai. Todėl privalome visi dar daugiau ir energingiau dirbti, kad prasidėjantis sportinis sezonas padėtų išsiaiškinti ir pašalinti nesklaidumus bei trūkumus, kad bendromis sportininkų, instruktorių metodininkų, TSK bei respublikinių klubų viršininkų, ASAM vadovų, mechanikų, trenerių, draugijos aktyvistų, susibūrusių sporto šakų federacijose, jėgomis pasiektume dar geresnių rezultatų, atliktume dar vieną svarbų žingsnį kelyje į sėkmingą pasirodymą TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje.

**Pokalbi užrašė
A. IČIKAVIČIUS**

PASAKOJIMAI APIE ČEMPIONUS

VAŽIUOK!

Apie sporto meistrą Kęstutį Zinevičių rašau ne tik dėl jo pergalių. Nors ir vien apie jas būtų galima. 23-jų metų sportininkas — daugkartinis respublikos motokroso čempionas, iškovojo aukso medalį LTSR vasaros VII spartakiadoje. Jis — vienas geriausių Lietuvos krosininkų, lenktyniaujančių 125 ir 250 ccm klasės motociklais.



I ŠEINIAUS nuotr.

**KIAUSIAS STUKTELĖJIMAS
GALĖJO NEŽINIA KURIAM
LAIKUI NUTRAUKTI PRATY-
BAS.**

Tūlas skaitytojas gali pasipiktinti: už ką, girdi, agituojame! Iš tiesų, už ką! Už aktyvumą, už troškimą būti kokia kaina! Už savęs prievarstymą! Ne. Drąsa, vyriškumas — štai, kas mums imponuoja. Tik prityręs sporti-

ninkas gali tokiu momentu ryžtis mesti pirštinę varžovams ir sumaniai, leisdamas nutrūktgalviams skubėti į akis išdegus, užtikrintai siekti pergalės. Reikėjo mąstyti K. Zinevičių frasoje, kurios net išbandęs išvakarėse kaip reikiant nebuvo (saugojo koją!). Ramiu, sakytum viskam, kas vyksta aplink, abejingu važinėjimu šiaulietis priminė TSRS tarptautinės klasės sporto meistrą panevėžietį

Edvardą Ramoną. Patirtis tūkino: skubėk taip, kad spėtum galvoti, kur skubil! Kai kurie varžovai važiuavo į kalnus ir įkalnėn negalėdami savo riaušiojančių motociklų, betgi pralenkti K. Zinevičiaus nesugebėjo niekas. Jis laimėjo abu etapo važinėjimus, ir Lietuvos čempiono aukso medalį (125 ccm).

Sakoma, kad tikras sportininkas yra tas, kuris nuolat kovoja iki galo, užsispyręs ir atkakliai siekia pergalės. Kęstutis, atrodo, iš užsispyrusių.

Pradėjęs lenktyniauti su vyrais, K. Zinevičius keletą metų buvo žėšelyje. Stokota geros technikos, vakarykštis jaunis niekaip negalėjo pavyti prityrusių meistrų. Dažnos nesėkmės kitam atima ūpą treniruotis, rungtyniauti. Bet tik ne tikram kovotojui. Kaip atkaklus lenktynininkas ratas po rato artėja prie varžovų, taip ir jaunasis sportininkas varžybos po varžybų tobulėja, vis mažiau atsilikdavo nuo favoritų. LTSR VI spartakiadoje jis pasiekė pirmą svarią pergalę vyrų varžybose: iškovojo aukso medalį 125 ccm motociklų klasėje. Po to sekė pergalės respublikos čempionatuose, LTSR VII spartakiadoje. K. Zinevičiui patikima atstovauti Nemuno kraštui per Tarybų Sąjungos čempionatus. Ir čia šiaulietis važiuoja greitai, užima vietas pirmame dešimtuke.

Prąėjusiais metais Zinevičių žėimos sportininkų trofėjų kolekcija pasipildė dar keliais medaliais. Kęstutis tapo Lietuvos čempionu lenktyniaudamas 125 ccm motociklu, o...

**1979 METŲ RESPUBLIKOS
VICEČEMPIONE (125 CCM)
MOTERŲ GRUPĖJE TAPŲ
ŠIAULIETĖ AUDRONĖ ZINE-
VIČIENĖ. TSRS PIRMENYBĖ-
SE JI IŠ 40 SPORTININKIŲ
UZĖMĖ DVIDEŠIMT PIRMĄ
VIETĄ.**

Šiuos faktus reikia papildyti viena detale: Kęstučio žmona Audronė tik pernai pradėjo važinėti motociklu, tik pernai tapo aktyvia motokroso mėgėja.

Paprastai, sukūręs žėimą, sportininkas po kurio laiko, žiūrėk, ima ir pasitraukia iš aktyviojo sporto. Suprantama, žėimos rūpesčiai, reikalai pražosi namie tvirtų vyriškų rankų. Su Zinevičiais turime reik, gal net unikalų atvejį. Susikūrė žėima, ir į didįjį sportą atėjo sportininko žmona. At-

Nukelta į 24 psl.

PER 1979 METŲ RESPUBLIKOS MOTOKROSO ČEMPIONATO BAIGIAMĄJĮ ETAPĄ K. ZINEVIČIUS, SUSIKLOČIUS APLINKYBĖMS, PRIEŠ STARTĄ SAVO MOTOCIKLĄ PERLEIDO TREINIUOČIŲ DRAUGUI K. PETKAUSKUI. PATS PERSĖDO ANT SENO PLIENO ŽIRGO, KURIS DVIEJŲ VAŽIAVIMŲ NEISLAIKĖ...

Viskas ateina su laiku. Viskas įgyjama rungtyniaujant, mokantis iš varžovų: patirtis, vyriškumas, meistriskumas, sąžiningos kovos supratimas, kolektyviškumo jausmas. Klek laiko galšta pradėdantieji treneriai, pasakodami savo auklėtiniams, kaip atlikti tą ar kitą elementą, kad kiekvieną varžovą reikia gerbti, kad kolektyvo jėga — vienybėje. Patarimas reikalingas, bet ne jis, o gyvenimas moko, aiškina, auklėja. Išgyvento, patirto analizė, įvertinimas, taktiškas trenerio žodis — sportininko ir žmogaus mokykla. Abejoju, ar be jos Kęstutis Zinevičius būtų tą 1979-ųjų rudenį išvažiavęs į trasą ne savo gerald paruoštu motociklu, bet atgyvenusiu, aiškiai nusiteiktu tuoj pat ožiuotis. Juk pirmenybės vyko gimtajame mieste, žiūrovai laukė geriausio šiaulių motokroso meistro pergalės! O jis — ne pirmas. Ir netgi ne tarp prizininkų finišuojal Galiausiai, lenktynėms rimtai ruošiasi. O dabar varžovai anava kur nurūkė! Bet neaiškina žiūrovams ir varžovams, kodėl tu šiaulien važiujai ne taip greitai, kaip įprasta. Taip reikėjo ir tiok.

Minėtąją mokyklą Kęstutis Zinevičius pradėjo anksti — vienuolikos metų. LTSR nusipelnęs treneris Vytautas Zinevičius, respublikos daugiadlenių motolenktynių čempionas, seniai norėjo, kad sūnus pamėgtų lenktynes plieno žirgais, žėimos medalių kolekciją papildytų. Tačiau norai gražūs ir dideli, o sūnus — mažas...

Lektyniaudamas mopedais Kęstutis laimėjo respublikos pirmenybes, tapo Pabaltijo pirmenybių prizininku. Varžybose su pajėgiausiais Tarybų Sąjungos jauniais užėmė šeštą vietą. O paskui atėjo metas atsisveikinti su paauglyste.

PER VIENĄ 1980 METŲ LTSR ČEMPIONATO ETAPĄ K. ZINEVIČIUS SUSIZEIDĖ KOJĄ. IKI BAIGIAMOJO ETAPŲ UTENOJE PER DU MĖNESIUS JI UŽGIJO. BET RIZIKOS BUVO DAUG. MEN-

SUKAKO 50 METŲ, KAI KOMJAUNIMAS ŠEFUOJA TSRS KARINĖS ORO PAJĖGAS

DIDVYRIŠKŲ ŽYGDARBIŲ LAIKMETIS

Sunkus buvo pirmasis dešimtmetis jaunai Tarybų šaliai. Reikėjo įtvirtinti Didžiosios Spalio revoliucijos iškovojimus, atkurti po intervencijų ir pilietinio karo nuniokotą liaudies ūkį, stiprinti tarybų valdžią, šalies gynybinę galią. O kvalifikuotų darbuotojų ir specialistų, mokslininkų ir gynybinio fronto žmonių labai stigo. Tad partija ir kreipėsi į jaunimą, kuris garbingai išlaikė darbo ir kovos išbandymus aršiuose mūšiuose su neraštingumu, pilietinio karo ugnyje bei kuriamojo darbo fronte ir aukštai iškėlęs laikė raudonąją Spalio vėliavą. Komjaunimas atsiliėpė į partijos šaukimą ir, būdamas jaunimo avangardu, ėmėsi didelių darbų.

1931 metų sausio 25 d. iškilmingame VLKJS IX suvažiavimo delegatų ir TSRS Karinių oro pajėgų atstovų posėdyje buvo priimtas nutarimas, kad nuo šiol Lenino komjaunimas imasi šefuoti Tarybų šalies Karinės oro pajėgas. VLKJS IX suvažiavime buvo iškeltas šūkis: „Komjaunuoliai — į lėktuvus!“.

Kartu su patriotine Osoaviachimo organizacija komjaunimas ėmėsi pirmiausia kurti mokymo bazę, steigti aviamodeliuotojų, parašiutininkų, lakūnų bei sklandytojų sekcijas ir klubus mokyklose, įmonėse, kaimo vietovėse. Siekti žinių, mokytis skraidymo meno į juos atėjo tūkstančiai vaikų ir merginų. 1934 metais šalyje jau veikė per 1600 sklandymo būrelių, kuriuose mokėsi 57 tūkstančiai komjaunuolių.

Bendras komjaunimo ir Osoaviachimo rūpestis bei darbas per pirmąjį veiklos dešimtmetį atnešė puikius rezultatus. Būreliuose, sekcijose ir klubuose per laikotarpį buvo paruošta 122 tūkstančiai parašiutininkų, daugiau kaip 198 tūkstančiai lakūnų ir sklandytojų. Kaip tik tuo metu apmokymą aeroklubuose baigė tokie garsūs aviacijos asai, kaip triskart Tarybų Sąjungos Didvyris, Tarybų Sąjungos maršalas, TSRS SDAALR CK pirmininkas A. Pokryškinas, triskart Tarybų Sąjungos Didvyris I. Kožedubas, dukart Tarybų Sąjungos Didvyriai B. Safronovas, V. Lavrinėnkovas, N. Skomor-

chovas, Tarybų Sąjungos Didvyris, lakūnas V. Talalyčinas, pirmasis atlikęs naktinį taraną oro mūšyje su fašistiniais maifanagiais prie Maskvos ir šimtai kitų jaunų aviatorių, sunkiais Didžiojo Tėvynės karo metais savanoriais stojusių į Tėvynės gynėjų gretas. Už ryžtą ir didvyriškumą, parodytą mūšiuose su fašistais, daugiau kaip 200 tūkstančių tarybinių lakūnų apdovanota TSRS ordinais ir medaliais. Didžioji dauguma jų buvo komjaunimo auklėtiniai.

Taikaus kuriamojo darbo metais Lenino komjaunimo ir Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti bendradarbiavimas, šefuojant tarybines Karinės oro pajėgas, sėkmingai tęsimas ir turtinamas. Sąjunginėse respublikose kuriami sklandymo, parašiutizmo bei lėktuvų sporto klubai, jaunimas masiškai stoja į aviamodelizmo būrelius. Vien tik mūsų respublikoje aviacijos sportas kultivuojamas beveik dešimtyje miestų ir rajonų, kur sklandymo, pilotaziinio skraidymo bei parašiutizmo mokosi šimtai vaikų ir mer-

ginų. Komjaunimo iniciatyva pilnateisiu tapo ir skraidyklių sportas. Kasmet rengiamos respublikinės bei sąjunginės aviamodelizmo, sklandymo, parašiutizmo bei aukštojo pilotazo pirmenybės. Be to, vyksta šalies SDAALR lėktuvų sporto čempionatai sraigatarniais bei reaktyviniais lėktuvais.

Kaip tik SDAALR aviacijos sporto klubų auklėtiniai buvo lakūnai kosmonautai Jurijus Gagarinas ir Valentina Nikolajeva-Tereškova, Valerijus Bykovskis ir Pavlas Popovičius bei daugelis kitų.

Per penkiasdešimt šefavimo metų komjaunimo auklėtiniai įrašė garbingus puslapius į TSRS Karinių oro pajėgų istoriją. Visasąjunginė Lenino Komunistinė Jaunimo Sąjunga kartu su patriotine gynybine organizacija ir toliau sėkmingai tęsia šaunias darbo tradicijas, sklepydamos jaunimui meilę aviacijai. Jos ruošia kadrus TSRS Kariniam oro laivynui, auklėja jaunimą ištikimybės Lenino partijai, jos didingiems idealams, meilės savo tarybinei Tėvynei dvasia.



TSRS čempionatų prizininkė V. Gedminaitė su LTSR pilotaziininkų rinktinės treneriu A. Unikausku.



Suolis atliktas sėkmingai.

K. MINCIAUS nuotr.



Mieliausios mano gėlės

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

Grįš gandrai į Lietuvą, žviežia žaluma pasidengs laukai. Į pavasarį kvepiančius aerodromus sugrįš sparnų išsiilgę sklandytojai. Reikšmingai plos vieni kitiems per petį, klausinės, kaip žiemoję ir gal kiek per garsiai žnekės: „Pameni tą aikštelę prie Liškiavos? O tu atsimeni, kaip vanagas mudu už pažastų ištraukė iš Kazlų Rūdos? O tuos penkis metrus prie Kuršėnų?..“ Ir kiek dar tokių „pameni, žinai, matėi...“ Nors visi dešimt kartų girdėję, bet klausosi, galvas kraipo, stebisi. Kas garsiau, kas vaizdžiau. Rimti vyrai tada panašūs į būrį pagyrūnų vaikėzų. Ir autoritetas čia — ne visada amžius, bet sklandytuvus, kuris nuskraidino pasakorių į nuotyki. Pritils „Blanikas“, kai taip sunku buvo „Jantariukui“, ir atidžiau klausysis visi, kaip ten „Lietuva“ bėgo nuo audros debesies. Tokia jau nerašyta aerodromo taisyklė — sportiniai rezultatai, o ne stažas nulemia žodžio vertę.

Į aerodromą žmonės ateina vienodai trokšdami patirti skridimo svajulį. Ir pradžia visų vienoda — dvivietis „Blanikas“ su instruktoriumi anroje kabinėje. Kiekvienas didžiausias

asas kažkada peržengė šitą laiptelį. Nuo pirmo savarankiško skrydžio prasidėjo ir pergalės ir nesėkmės.

Kai Klemas Inta surišo antrojo kabinos diržus ir su šypsena palydėjo mane į pirmą savarankišką skrydį, klasės draugai institutuose ir technikuose baigė laikyti stojamuosius egzaminus. Aš savo atestatą paslėpiau giliai stalčiuje ir gyvenau vien aerodromu. Mama tylėjo. Nenujautė jinau tada, kad nepastovioji jos duklė aerodrome ras ilgai ieškotą svają. O diplomą jai parvežti aš pažadėjau vėliau.

Tą giedrą, be mažiausio debesėlio rugpjūčio dieną didžiulė džiaugsmo banga užgožė visus žemiškus rūpesčius. Aš skridau viena! Į kiekvieną rankos virptelėjimą metalinis paukštis geraširdiškai atsakydavo tuo pačiu. Iki šiol su šypsena prisimenu, kaip vairolazdę laikiau abiem rankom, lyg bijodama, kad nepabėgtų. Kai trūktelėjęs „Blanikas“ išsivadavo nuo buksyravusio lėktuvo „JAK-12“, sekunde sustingom abu su sklandytuvu, ir tik žemė bėgo po sparnu. Spengianti tyla už nugaros ir nepatikli mintis: „Nejau viena!“ Atsigrėžiau, ir tik ta-

da patikėjau šios minutės laime. Širdis kalė po parašiuoto diržais, ir jei ne išsiveržusi daina, gal ji pati būtų iš džiaugsmo iššokus. Sukinėčiau galvą kairėn, dešinėn, tampa vairolazdę, ir sklandytuvus skrido pagal mano dainą.

Ketvirtas posūkis virš Akmenės bažnyčios bokšto. Visada bijodavau ir su instruktoriumi, kad neužkabintume, todėl viena aš toliau jį aplenkiau, ir tik tada pagalvojau, kad aerodrome visi žiūri į mane.

Nutupdžiusi „Blaniką“ klubo aerodromo vejoje, pamčiau būrį žmonių, bėgančių prie mano sklandytuvo.

...Krikštija pirmamečius sklandytojus įvairiai. Vienur reikia keliais, velkant parašiuotą, ropoti aplink sparną prie sklandytuvo uodegos ir pabučiuoti ją, kitus mudo, o kartais taip prilupa žemiau parašiuoto, kad negreit prisėsi. Dalyvavau Biržuose tokioje šventėje. Viršininkas iššovė raketą, ant gilzės visi pasirašė, užrašė datą ir įteikė „naujamui“.

Man Lilė atnešė laukinių ramunių ir su ašarom akyse pasakė: „O aš išvažiuoju į universitetą“. Būsima žurnalistė

neiškeitė pašaukimo rašyti į kelių minučių svaigulį. Gal ir ji teisi...

Kas pamils sparnus visam gyvenimui, tam dar ne kartą teks skristi pirmą kartą. Pradžioje išsprasys „Piratą“, pasakui patikės ir „Kobrą“, o jeigu sportininkas savo skridime įžvelgs ne tik malonumą, bet ir alinantį sunkų darbą, tam ateis diena, kai vyresnis ir „Lietuvos“ kabiną užleis.

Ir dainuoti prisieis dar. Kai beviltiškai nusiminus pažemėje termikas bumtels į sparną, uždainuos, kai finišuojant atlėkusi didžiuliu greičiu ir rasi tuščią aerodromą, užmiršęs nuovargį, dainuos. Gal ir ne visada pasiduos užplūdusiam džiaugsmui, išmoksi būti santūrus, dažnai net piktas, bet ten, viduje, visvien širdis spurdės labiau. Tam mes ir skraidome, išsižadėdami daugiau, nei kartais norėtusi, tam mes ir raketos gilzę su parašais saugom kaip brangiausių atminimą. Gal todėl ir lauko ramunės — pačios mieliausios mano gėlės.

Janina PAPLAUSKAITĖ,
TSRS sporto meistrė,
LTSR sklandymo čempionė

SKRYDIS NUO ŠVENTOSIOS KRANTO



Oranžiniai „Žiguliai“ žvilpia asfaltu, vingiuojančiu per rudenėjančius laukus. Jau pravažiavome Stakliškes, artėjome prie Jiezno—Alytaus kryžkelės. Prie vairo — nebejaunas liesokas vyras, kurio plaukai ir ūsai padabinti žarma. Balys Karvelis. Jis pasakoja, kad vakar jį aplankė žymus svečias iš Kijevo. Apžiūrėjęs Prienų eksperimentinę sportinės aviacijos gamyklą ir sostinę Vilnių, žymusis aviacijos konstruktorius Olegas Antonovas su dviem sūnumis, lydimas ESAG direktoriaus Vytauto Pakarsko, pietavęs pas jį namuose.

— Kuo vaišiniai? — paklausė mes konstruktorių.

— Svečiams žmona patiekė pietus iš lietuviškų patiekalų. Ir, žinoma, cepelinai labai patiko...

Mes privažiavome kryžkelę. Omai atsitiko neįtikėtina. Iš kito kelio sunkvežimis įvažiavo į sankryžą pirmas. Tik dabar, rodos, sunkvežimio varuotojas susigriebė, kad turi sustoti ir praleisti važiuojančius pagrindiniu keliu. Jis ir... sustojo viduryje plento, tiesiai prieš senos mašinos nosį. Aštrus akimirksnis. B. Karvelis priūžė prie sunkvežimio ir, staiga pasukęs, pralėkė pro patį jo nosį. Seno piloto veidas buvo ramus kaip marmuras. Aš pagalvojau, kad turbūt Balys Karvelis buvo toks pat santūrus tą akimirksnį, kai ore degė jo „Albatrosas“.

Tai atskira istorija ir verta ją papasakoti.

Karvelis gimė prie Šventosios, senos girios paunksmėje. Nuo jų sodžiaus ligi Svėdasų — tik keli kilometrai. Jo tėvas buvo malūnininkas ir galvojo, kad sūnus liks prie kaimo malūno girny. O Balys mėgo akvarelę. Baigęs ketu-

rias klases vaikiną susiruošė atrasti savo pasaulį. Tėvas gūžčiojo pečiais. Laikinoji sostinė Kaunas ne dešomis, o akmenimis grįstas... Į Kauno meno mokyklą buvo apsiėjęs kandidatų, o miesto vyrukai prieš ateidami mokyklon dar buvo pasisamdę repetitorius. Konkursinių egzaminų Balys neišlaikė.

Kur dabar eiti? Karvelis — ambicingas, nenorėjo grįžti į kaimą, kad iš jo juoktųsi. Jis slinko gatvėmis kaip laivas be burių. Skelbimų lentoje pamatė kvietimą į fabriko meistrų dvimetę mokyklą, kurion primama be egzaminų. Mokykla siūlė šaltkalvio darbą, stakles, geležį.

Baigęs dvimečius kursus, Karvelis gavo darbo dirbtuvėse, kur remontuodavo plentvolius ir sunkvežimius. Garažas buvo Nemuno pusiasalyje. Kasdien pro jį skrido lėktuvai. Vaikinas neramiomis akimis juos sekdavo. Sykį laikraščiuose aptiko, kad dar yra viena skraidymo aparatų rūšis — be propelerio ir variklio. Skridimas pasikinkius vėją. Tada jam dingtelėjo: varikliai brangus daiktas, o jeigu galima be jų, tad ko gaišti?

Per atostogas Karvelis nuvyko į Nidos sklandymo mokyklą, paklojo už mokslą visas savo santaupas ir pirmą sykį pačiupinėjo sklandytuvo sparną, pirmą kartą skrido su juo nuo kopos. Iš Nidos jis grįžo su C piloto ženklu (žydrame ovalo fone — trys skrendančios žuvėdros). Tąsyk jam atrodė, kad šis ženklas — jo vyriškus ordinas.

Tėvas kvietė grįžti į malūną. Tačiau sūnus jau buvo galutinai apsisprendęs. Susirgęs tėvas paklausė atvykusio sūnaus, ar jau pats vienas skraidęs?

— Skrendu, tėtusi, bet dar nelabai toli...

Šį žinomo sklandytuvų konstruktoriaus Balio Karvelio portretą nupiešė ir atnešė į redakciją skulptorius N. Petrulis. Tarybų Lietuvos liaudies dailininkas Napoleonas Petrulis, didelis aviacijos mėgėjas seniai draugauja su respublikos aviacijos sporto veteranais. Ypač jam artimas aviamodelizmas. Dar ikikariniais metais, mokytojaudamas Jurbarko, Napoleonas Petrulis pats darė aviamodelius, vadovavo jaunųjų aviamodeliuotojų būreliui. Ir dabar dailininkas dažnas svečias respublikinėse aviamodeliuotojų varžybose. Kaip jis pats sako, — mano pomėgis buvo ir yra aviacija, skridimai, o didžiausias džiaugsmas — Tarybų Lietuvos aviacijos sportininkų pasiekimai.

— O mūsų malūnas?

— Šventoji suks jo ratą, kaip sukusi. Žmonėms reikalingi ir malūnai, ir lėktuvai.

Tėvui mirus, Balys pardavė kaimynui malūną nesiderėdamas. Gautus pinigus jis atnešė į aeroklubą, nors teturėjo tik trečdalį reikalingos sumos už skraidymo mokslą. Trūksta mai sumai aeroklubas paėmė iš jo vekseliais, išdėstydamas skolą mėnesiniais įnašais iš algos.

Netrukus Karvelis jau sėdėjo „Albatrose“. Jo variklis buvo aštuoniolikos metų amžiaus, sudilęs, kaip numindžiotas malūno slenkstis.

Balys jau ruošėsi lakūno mėgėjo egzaminams. Buvo žaltas žiemos metas. Jis sėdėjo lėk-

tuve apsilvilkęs storą odinį kombinezoną. Staiga ore kažkas sprogo. Į veidą mušė tiršti juodi dūmai. Gaisras! Akimirksniu jį nutvilkė mintis apie kitą „Albatrosą“, kai ore sudegė du vyrai. Vienas jų buvo senas padangių meistras, skraidęs net milžinišku „Ilja Muromecu“, o prauvo „Albatroso“ liepsnose. Kas galėjo atsitikti šį kartą? Karvelio valdomo „Albatroso“ motoras velniškai beldė. Dūmų nuodingi dūmai. Bet lakūnas neprarado savitvardos, sugrabiliojo prisirišimo sagtį. „Dar minutę iškęsi ugnies kaitrą... Pro storus rūbus dar pakeliu karštį“, — galvojo jis. Staiga motoras sustojo, dingo ugnies liežuviai. Ir čia žaibiškai tvinktelėjo mintis, kad reikia gelbėti vienintelį aeroklu-

bo lėktuvą. Sudaužysiu — nebus kuo skraidyti.

Ir Karvelis parsklendė į aerodromą. Visi apspito apsvilusį „Albatrosą“. Jo variklio pilvas buvo išdraskytas. Trūkės švaistiklis suskaldė karterio apdangą.

Balys Karvelis išlaikė piloto egzaminus. Išpirkinėjo ir vekselius, nors paskraidyti gaudavo nedaug, nes labai brangus buvo aviacinis benzinas.

Tuo pačiu metu Karvelis padeda Oškiniaiui statyti jo sklandytuvą „Pūkas“. Iš medinių pagaliukų ir lystelių buvo sudėstomas šis skraidomas aparatas. Karvelis stengėsi mokytis iš Oškinio, nes šis turėjo tvirtą pagrindą — buvo baigęs Aukštesniąją technikos mokyklą. O kurgi Karvelio mokslas? Ir jis nusprendžia žengti į technikos mokslo šventovę ir tapti konstruktoriumi. Tačiau mokymaisi nebuvo lėšų. Ir savo universitetą Karvelis baigia savajame kambaryje... Jo programa kieta — per dieną valgė du kartus, bet mokėsi, kūrė, projektavo. Jis išdžiūvo kaip aukštaičių žemės medžio skulptūrėlė. Buvo be galo sunku. Bet ir jo užsispyrimas beribis. Per dvejus metus jis gerai išmoko vokiškai ir rusiškai, nes tik šiomis kalbomis buvo galima gauti knygų apie sklandytuvų konstravimą. Specialios literatūros labai reikėjo, nes jis ryžosi pats sukonstruoti pirmą lietuvišką sklandytuvą rekordiniams skridimams. Ir vardą parinko „Vanagas“.

Karvelis prie savo kūrinio rymojo dvejus su puse metų. Kiekvieną vinutę ar klijuotės lakštą reikėjo pirkti už savus pinigais. O jų — amžinai trūko.

Aplankiau aš Karvelį 1939 metais, kai „Vanagas“ jau buvo beveik baigtas. Paklausiau, ar sunku pasistatyti sklandytuvą.

— Neisi su draugais alučio išgerti, apsivelsi skolomis, kaip vienuolis atsiskyrėlis vis bėgsi nuo visų ir dirbsi — surėsi...

Nebuvo tada specialios skraidymo programos, atsargių pradinių paskraidymų ant žemės, kaip nūnai. Iš pirmo sykiu kilo net iki 1200 metrų aukščio. Visi labai stebėjosi, kaip konstruktorius naujokas sugebėjo padaryti tokius paimnius skaičiavimus. Aerodrome Karvelį praminė Aukštaitijos lkaru, nes iš malūno sparnų pasidirbo skraidymo mašiną!

Dar prieš karą Kaune, po ilgų visuomenės ginčų, buvo įsteigta pirmoji Lietuvos oro linija. Du lėktuvai skraidė maršrutu Kaunas — Palanga. Kiekviename jų buvo po šešias vietas keleiviams. Karvelis buvo priimtas dirbti lėktuvų remonto dirbtuvių vedėju.

Atkūrus Pabaltijyje tarybinę santvarką, Rygoje buvo įkurtas Aerofloto skyrius, į kurį buvo sutelkti vietiniai specialistai. Balys Karvelis pakviestas čia dirbti mechaniku, o vėliau buvo paskirtas bortmechaniku į lėktuvą, skraidžiusį maršrutu Ryga — Maskva.

Bet... Taiki padangė netrukus apsiniaukė. 1941-ųjų birželio 22-osios rytą viršum Rygos bokštų jau nardė vokiškųjų fašistų bombonešiai. Prasiėdėjo karas.

Civilinė aviacija iš Rygos persibazuoja į Velikije Lukus. Sanitarinė aviacija dirba dieną naktį. Karvelis prižiūri net septynis lėktuvus Po-2. Miega aerodrome po sparnu.

Fronto kanonados artėjo. Kartą, fašistų bombonešiams bombarduojant aerodromą, Karvelis suremontuoja lėktuvą ir juo išskrenda į užnugarį.

Praūžus karo audrai, Karvelis grįžo į Lietuvą. Dirbo Vilniaus eksperimentinėse dirbtuvėse ir pagarsėjo kaip sumanus racionalizatorius ir išradėjas. Staklių pramonei ir liaudies ūkiui jis sukūrė daug puikių prietaisų ir įrankių. Bet neužmiršo ir sklandytuvų. Jis sukuria du aukštos klasės sklandytuvus BK-4 ir BK-6. Maskvoje susidomėjo konstruktoriumi. Ligi tol tokius sklandytuvus projektavo institutai ir konstruktorių biurai. O čia... šaltkalvis! Karvelio brėžiniai ir painūs skaičiavimai buvo visapusiškai išnagrinėti ir gavo didelį kelialapį. BK-6 buvo pagaminta nemaža serija ir pateko į daugelį šalies klubų. Du BK-6 atsidūrė net Kuboje, ir Havanos danguje skraidė ligi paskutiniųjų dienų.

Tuo metu Prienuose buvo įkurta Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla (ESAG). Gausūs sportinės aviacijos

konstruktoriai, ligi tol dirbę rūsiuose, palėpėse ir daržinėse, gavo puikias kūrybines sąlygas. Lietuvoje atsirado nauja pramonės šaka — aviacija! Atėjo į gamyklą dirbti ir konstruktorius Balys Karvelis. Jis ėmėsi projektuoti pirmąjį Tarybų Sąjungoje sklandytuvą iš lengvų plastmasinių medžiagų BK-7. Viskas buvo nauja. Visiškai nežinoma sritis. Nežinoma nei įranga, nei gamybos būdas. O be to, į gamyklą iš aplinkinių apylinkių buvo pakviesta ne viena dešimtis jaunų darbininkų, kuriems reikėjo įdiegti precizinio darbo įgūdžius, išmokyti naujausios technologijos.

Karvelis sukuria, ir gamykla pastato pasauliniams standartams prilygstantį sklandytuvą iš stiklasčio BK-7 „Lietuva“, pirmą tokio tipo bemotorį sklandymo aparatą Tarybų Sąjungoje. Kiek čia būta galvosūkių! Vietoj medžio ir aliuminio, ligi tol įprastų medžiagų sklandytuvų statybai, imta naudoti epoksidinės dervos, stiklo pluoštas.

Šis sklandytuvas jau dalyvavo ir pasaulio čempionate, pasiekė daug naujų sąjunginių ir respublikinių rekordų.

Dabar netoli Prienų statomi nauji erdvios gamyklos korpusai, kuriuose bus daug svarbių laboratorijų, pati moderniausia technika. Keleriopai išaugs dirbančiųjų skaičius. Bet jauni inžinieriai ir konstruktoriai labai vertina veteranų paramą ir išmintingą žodį.

Sklandytuvų konstruktorius Balys Karvelis neseniai šventė savo 70-ties metų sukaktį. Visa Prienų gamykla susirinko jo pagerbti ir pasveikinti. Ir inžinieriai, ir darbininkai žino, kad šis talentingas sklandytuvų kūrėjas vis dar rikiuotėje. Jis kiekvieno patarėjas, draugas, išmintingas mokytojas. Daug padėjo jaunam konstruktoriui Gintarui Sabaliauskui, kūrusiam „Strazdą“, skraidymo aparatą pradiniam sklandytuvų mokymui. Karvelio vertinga konsultacija neatsidžiaugia ir Klemas Jočas, statydamas motorizuotą sklandytuvą „Nemunas“.

Senas konstruktorius Balys Karvelis, savo akimis regėjęs, kokių sunkių kelių žingsniavo aviacijos pažanga buržuazinėje Lietuvoje, sakosi esąs laimingas, kad sulaukė laikų ir yra liudininkas, kaip stipriai išaugo ir sutvirtėjo Tarybų Lietuvos sparnai, su kokių ryžtu ir drąsa veržiasi mūsų nūdienos jaunimas į padangių aukštumas, į beribius tolius, kad saugotų, gintų ir šlovintų tarybinę Tėvynę.

Jonas DOVYDAITIS



B. Karvelis su lakūnu bandytoju V. Sabeckiu ir konstruktoriumi J. Bankausku.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

ENTUZIASTAI IŠ ŠILUTĖS

PASAKOJIMAS APIE ATSK AVIAMODELIZMO INSTRUKTORIŲ IGNA MIKALAUSKĄ IR JO AUKLĖTINIUS

Gyvenime retai pasitaiko, kad viskas klostytųsi, lyg sviestu patepta. Rodos pasirinktas užsiėmimas sekasi kuo geriausiai, jau ir svajai, lyg ta lydroji paukštė, pagauta. Ir staiga viskas apvirsta aukštyn kojomis. Žmogus nebetenka tvirto pagrindo, pradeda abejoti, vengia buvusių bendraminčių. Ir reikia tokiems atvejais daug susitvarkymo, sugebėjimo nugalėti savąjį „aš“, kad gyvenimas vėl eitų įprasta vaga, kad viskas atsistotų į savo vietas.

Kaip tik taip atsitiko dabartinio Šilutės aviacijos technikos sporto klubo aviamodeliuotojų instruktoriui Ignui Mikalauskui.

O buvo taip...

SKRIAUDA

Medicininės komisijos sprendimas buvo trumpas ir griežtas: „Skraidyti draudžiama“. Ignas išklaušė šio nuosprendžio savo svajai, ir nė žodžio netaręs nudrožė namo. Nepadėjo nei draugų, su kuriais pradėta nuo paprasčiausių aviamodelių, nei vyresniųjų iš ATSK, mokiusių jį skrieti padangėmis sklandytuvu, mėginimai nuraminti, įkalbėti, paguosti.

Viskas nuėjo šuniui ant uodegos. Ne, nebenori jis lankyti aerodrome, matyti savo vaikystės draugo Romo Bedalio, Kęstučio Sidlausko, lapančių į bemotorius skraidymo aparatus, stebėti jų bei labiau prityrusių skrydžių dangaus žydrynė. Buvo pikta ir skaudu. Ignas jautėsi esąs nuskrastęs. Juk ne kiekvienas žinojo, jog nuo vaikystės jį traukė tik lėktuvai, kad pirmieji jo žaislai buvo savo gamybos malūnėliai. Vėliau mokykloje su tuo pačiu Romu Bedaliu, Kęstučiu Sidlausku, Romu Juodzevičiumi jie pradėjo gamintis aviamodelius. Vladui Kengailai pradėjus Pionierių namuose vadovauti aviamodeliuotojų būreliui, jie pirmieji ėmė lankyti, atidžiai klausėsi pamokymų, įdėmiai se-
kė kiekvieną vadovo parodytą

judesį, ir dirbo, dirbo. Išmoko savo modelius ne vien termikams patikėti, bet ir „širdis“ — variklius — jiems įmontuoti, rūngtyniauti. Maža to. Susiradę Pionierių namų pastogėje nežinia iš kur atsiradusį sklandytuvą BRO-11, sulopė sparnus, susiremontavo, ir pradėjo, būrio vyriausiojo Petro Stungurio skatinami, šiuo sklandytuvu futbolo aikštėje skraidyti. Įsitęps, būdavo, amortizatorių, ir skrieja. Sužinojęs apie šią paauglių naujovę, tuometinis Šilutės ATSK viršininkas Vladas Kengaila griežtų griežčiausiai uždraudė skraidymus jų pasirinktoje aikštėje. Šalia — medžiai, pastatai. Iki nelaimės — vos vienas žingsnis. O ir jokių teorinių žinių nė vienas jaunųjų sklandymo entuziastų neturėjo. Nugabeno BRO-11 į aerodromą. Skraidyti dabar teko rečiau, nei sėdėti klasėje. Juk visą sklandytojo paruošimo kursą išėjo! Jau ir savistoviai skraidė. Ir ne tik „Zyle“. Atrodė, svajonė pradėjo tapti tikrove. Dangaus mėlynė su kiekviena diena vis artimesnė ir artimesnė. Ir staiga tas medicinos komisijos sprendimas. Lyg perkūnas iš giedro dangaus! Štai ir pyko Ignas ant visko ir visų. Bet ant savos sveikatos juk ilgai nepyks. Susitaikais su tokia, kokia yra. Juk ne

batai — nesulopysi ir nepakeisi. Draugai štai sklandytojais, tikrais aviatoriais tapo, o jis... Buvo sunku. Labai sunku. Ir tokiu atveju tik darbas, pomėgis, į kurį gali pasinerti, galėjo nuraminti.

Nė pats nepajuto, kaip vis dažniau ir dažniau ėmė čiupiti kur papuolė naują literatūrą apie aviamodelizmą, kurios vis gausėjo, kaip palaipsniui įsitraukė į tai, kas kadaise atrodė vien vaikišku žaidimu. Širdis ėmė traukti prie modelių, o nagingos rankos, jai paliepus, noriai braižė, drožė, klijavo mažuosius lėktuvėlius bei sklandytuvus. Na, nepakils drauge su jais Ignas Mikalauskas. Bet jo rankų oaleisti jie veršis į dangų. Nejau to negana? O jeigu yra noro ir ryžto, jeigu jauti, jog žinių turi, tad kodėl nepadėti ir kitiems, kodėl neįskiepyti jiems meilę tam, ko pats išsemti nepajėgei? Juk paauglių Šilutėje nemažai susirinkdavo, kai savo modelius laidė. Dažnas domėjosi, kaip išmokti juos gaminti. Nejau žodžiais išaiškinsi.

KOMPENSACIJA

Sakoma, jog gerą medžio-
toją patys žvėrys susiranda.
Taip atsitiko ir Ignui Mika-

lauskui. Daugelio gerų minčių apie aviamodelizmą apsėstas, susitikęs paauglystės draugą Romą Bedalį. O šis ir porina, jog prie Šilutės aviacijos technikos sporto klubo aviamodeliuotojus burti ruošiasi, tik va, vadovo jiems neranda.

— Tu juk, Ignai, dar tuomet modeliavime pasižymėjai, — kalbėjo Romas. — Galėtum padirbėti. — Ir lyg taro kitko, pridūrė: — Juk mažoji aviacija — tai taip pat aviacija!

Ne, ne kažką aerodromo pastate gavo aviamodeliuotojai. Vos penkių kvadratinųjų metrų kambariukas. O jauni-
mo! Juk ne veltui po visas mokyklas, į Pionierių namus buvo vaikščioję. Kai sueis visi, nė pasisukti nėra kur. Ką jau bekalbėti apie darbą. Tačiau vadovui buvo svarbiausia, kad paaugliai ateina, kad jie savinasi tai, kas aiškinama, o paprastesnius darbus ir patys namie pasidaro. Juo daugiau užsiėmę, tuo mažiau galvėję. Tik va, bėda, kad žiemą ir tą vieną kartą per savaitę penkis kilometrų atbristi užsnigtu keliu vaikams ne taip jau lengva. Kuris, žiūrėk, ir išsigando sunkumų. Bet dauguma, ypač tie nagingesni, nieko nebojo. Raimondas Rudminas, tas net 15



Ignas Mikalauskas su savo auklėtiniais (iš kairės į dešinę): Sauliumi Tumaičiu, Almantu Gailiumi ir Romu Bartkumi.

km iš Pašyšių vidurinės atkultūnodavo. Toks Raimundo, šilutiškių Arvydo Bučinsko, Mindaugo Bertašiaus užsispyrimas ir instruktoriui sparnus oailgindavo. Tikėjo, jog sulauks geresnių dienų, patogesnių patalpų. Ir sulaukė.

Jau antri metai Šilutės ATSK modeliuotojai įsikūrę pačioje Šilutėje, Kalinausko gatvėje esančio namo Nr. 8 antrame aukšte. Dabar, kai jaunimo dar daugiau, kai ir medžiagų, ir instrumentų, ir žinių daugiau, ir poreikiai didesni pasidarė. Dar tuomet aerodromo sąlygomis modeliavimu susidomėjęs Arvydas Bučinskas dabar jau pirmaatskyrininkis. Romas Bartkus, Rolandas Milkintas, Raimondas Rudminas, Almontas Gailius, Saulius Tumaitis — taip pat atskyrininkiai. Jie dabar lyg asai tarp jaunesniųjų. Nėra šiame būryje tik Mindaugo Bertašiaus. Gabus, užsispyręs modeliuotojas buvo. Bet nepersikėlė drauge su kitais iš aerodromo į miesto centrą. Dangus paviliojo. Sklandytoju tapo. Ką gi, gyvenimišku laipteliu iš mažosios į didžiąją aviaciją žengė! Gal dėl to aviamodeliuotojus dar labiau reikia remti, kad šis darbas ne vien lais-

valaikis. Išmoksta vaikai ir plaktuku, ir pjūklų dirbti, piešti ir dažyti, išlavina estetinį skonį, siekia žinių. Gal, ko gero, ne visi šiandieniniai Igno Mikalausko auklėtiniai (o jų kaskart daugėja) nueis Mindaugo Bertašiaus keliu ir taps sklandytojais, gal net nepasieks aukštųjų aviamodeliavimo soorte. Bet bus darbštūs, nagingi, sugebantys įtatyti spyną ar pataisyti kėdę. Ir svarbiausia — jie paaugliai, tapę suaugusiais, niekada nepaliks pradėto darbo, visada gerbs įrankį, tausos brėžinį, mokės jį skaityti.

Šią paprastą tiesą jau perkando daugelis tėvų. Negali atsistebėti vaiko parsineštu modeliu, kartais netiki, kad tas jų dar neseniai neklaužada buvęs sūnus pats, savo rankomis pagaminęs. O tie sūnūs...

Daug vaikų ateina pas Igną Mikalauską. To pat namo antrame aukšte, šalia aviamodeliuotojų patalų, yra namų valdybos vaikų klubas. Kai tik ruduo, ir priguži vaikų. Bet, žiūrėk, drauge su pavasario sniegu tirpsta ir jaunųjų modeliavimo mėgėjų gretos. Daugelis mano, kad čia viskas labai paprasta — viens,

du — ir modelis. O taip nėra. Tad ir išskrenda iš modeliuotojų lizdo. Tik ne visi. Lieka tie, kurie ištisiam mėgėjų šeimyniškai užsiėmimą. Tarp tokių, naujokų, kaip juos vadiną veteranai, Artūras Kainovas ir Remigijus Kaniauskas. Abu šeštokai dvylikamečiai. Bet savo triūsą, charakteriu jau įsitvirtino ne tik būrelyje, bet ir jo rinktinėje. O ši, pasižiūrėjusi varžybų Biržuose, išbandžiusi jėgas pirmą kartą surengtose aviacijos sporto klubų komandinėse aviamodeliavimo varžybose, jau ir respublikinėms ruošiasi. Kartą pradėję, šilutiškiai nebeneri trypčioti vietoje. Tiesa, Alytuje per ATSK varžybas gal ir nelabai pasisekė. Bet juk ne be reikalo liaudies sakoma, jog pirmas blynas visad būna prisvilęs. Tad ir stebėtis nėra ko, jog šilutiškiai turėjo tenkintis devinta vieta. Bet ar tai blogai? Nieko panašaus. Aplenkė kitus, oamatė savo akimis geriausius respublikos modeliuotojus, kai ką sužinojo, kai ką išsiaiškino. Ir dabar su dar didesne energija plūša, dirba, ruošdamiesi naujam aviamodeliuotojų varžybų sezonui.

I. ALEKSAITIS

ĮDOMI, PATRAUKLI, SKONINGA

Kauno radijo mokyklos patalpose vyko 15-oji respublikinė radijo elektronikos mėgėjų darbų paroda. Joje gausiai atspindėjo elektronikos panaudojimas liaudies ūkyje, buityje, tikrinimo darbų automatizacijos pasiekimai. Vilniaus radijo mėgėjai atvežė į parodą kokybiškus transiverius (priėmimo-perdavimo stoteles), naudojamus radijo sporto varžybose, kompleksą laboratorinių demonstravimo stendų.

Įdomus kauniečio A. Urbono elektrinis sintetizatorius, sukuriantis garsus, kurių žmogus paprastai muzikos instrumentais negali išgauti. Šis sintetizatorius jau naudojamas teatro spektaklių metu, estradinės muzikos koncertuose.

Lankytojų dėmesį patraukė Kauno radijo matavimų technikos mokslinio tiriamojo instituto grupės darbuotojų sukurta teležaidimas „Olimpik“. Prijungus jį prie televizoriaus, ekrane galima stebėti įvairiomis kryptimis skriejančią kamuolį bei jį atmušinėjančius žaidėjus. Tablo automatiškai fiksuoja įvarčių skaičių.

Vertingas eksponatas — P. Pyrago elektroninis twin-masteris ir spid-pilotas, naudojamas autorallio varžybose ir palengvinantis šturmano darbą. 1979 metų sąjunginėje radijo elektronikos mėgėjų darbų parodoje jis laimėjo sidabro medalį.

Parodai buvo pateikta apie šimtą eksponatų iš trylikos technikos mokslo sričių. Tai rodo vis didesnę susidomėjimą radijo elektronikos konstravimo galimybėmis. Gaila tik, kad Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio atstovai jau kelinti metai nedalyvauja šiose parodose, rengiamose kas dveji metai.

Paroda pasižymėjo eksponatų estetiniu apipavidalinimu. Daugelis prietaisų pagaminti pagal šiuolaikinio dizaino reikalavimus: jie patogūs, skoningi apipavidalinti, šiuolaikinį formų.

Žiuri atrinko 25 darbus, kurie atstovaus mūsų respublikai sąjunginėje radijo-elektronikos mėgėjų darbų parodoje, įvyksiančioje šiais metais Maskvoje. Daug eksponatų apdovanota diplomais bei garbės raštais.

R. BELOVAS



Grupė mokyklos kursantų.

FOTOREPORTAŽAS

IS VLADO

KARVELIO

JUNGTINĖS

TECHNIKOS

MOKYKLOS

kad į Tarybinę Armiją išeitų tarnauti ne baikštūs naujokėliai, o jau pažinę techniką ir pradinis kariuomenės statuto elementus.

Patikrinimas baigtas, vaikai eina į užsiėmimus. Kas į teorinio, kas į praktinio paruošimo klases. Vieni į variklių techninio aptarnavimo laboratoriją, kiti sėda už au-

ŠIAULIAI, Donelaičio 70

M. KURAČIO fotoreportažas

Daugybė automašinių rieda respublikos keliais. Matome galingus sunkvežimius, gabenančius kovinę techniką karinių paradų metu. Ir ne vienas tų mašinų vairuotojas yra Šiaulių Vlodo Karvelio jungtinės technikos mokyklos absolventas.

Saltokas žiemos rytas. Dar tik pradeda ryškėti naujojo technikos mokyklos komplekso pastatų kontūrai. Prie pagrindinio korpuso, krintant sniegams, išsiričiuoja rytiniam patikrinimui trys šimtai jaunų vyrų, atvykusių iš įvairių respublikos kampelių. Jie čia bus keturis mėnesius ir išmoks valdyti automobilinius kranus, vairuoti „Krazus“, „Kamazus“ ir kitokių dizelinius automobilius,



Praktinio vairavimo meistras Alfonsas Poškus seka kursanto Vytauto Bučinio veiksmus.

tomašinių vairo ir mokosi važiuoti autodrome, paskui mieste.

Mėnuo, kitas ir netruks atėiti egzaminai. Ankstesnėse laidose egzaminus praktiškai visi išlaikė iš pirmo karto. Reikia manyti, artėjantis žinių patikrinimas nebaisus ir šiems vyrukams, nes žinias jiems perteikia darnus dėstytojų ir meistrų kolektyvas, vadovaujamas Albino Sruogio, čia dirbančio jau dvidešimt metų. Tai, visų pirma, veteranai meistrai S. Nauburaitis, V. Matjušaitis, B. Gurčinas, dėstytojas S. Kasperavičius.

Laisvalaikio moksleiviams išvykas į muziejus, „Žinijos“ lektorių paskaitas organizuoja viršininko pavaduotojas mokymo-auklėjimo reikalams A. Zeikauskas. Kad vaikinams mokslai išėjo į naudą, liudija jau tarnaujančių armijoje laišukai. Stai A. Laiškonis rašo, kad už geras žinias jam dalinyje paskyrė naują automobilį, dėkoja už suteiktas žinias G. Jonaitis, I. Novikovas, B. Stulpinas ir daug kitų. Netruks prabėgti dveji metai tarnyboje. O paskui?

— Pačiuose Šiauliuose mažiau daug mūsų buvusių absolventų, — pasakoja A. Zeikauskas, — organizacijos mielai priima prityrusius vairuotojus.



Praktiniai užsiėmimai variklių techninio aptarnavimo laboratorijoje.

Kad mokykloje gerai dirbama, liudija ne vien mokinių laišukai. Už gerą specialistų ruošimą Tarybinei Armijai mokykla antrą kartą iš eilės apdovanota Pabaltijo Karinės apygardos pereinamąja raundonąja vėliava.



Meistro Antano Zarecko (dešinėje) patarimų atidžiai klauso kursantai Arvydas Grybas (kairėje) ir Kęstutis Norkus.

ATGIMIMAS



Būrelio vadovas Vytautas Steponavičius (kairėje) su jauniaisiais aviamodeliuotojais Aldu Arustu, Egidijumi Sauliu ir Rimvydu Adomaičiu.

AUTORIAUS nuotr.

Šiaulių rajono pionierių ir moksleivių namų aviamodeliuotojų būreliui vadovauja šios sporto šakos entuziastas Vytautas Steponavičius. Užsiėmimus lanko per penkiasdešimt paauglių iš visų Kuršėnų miestelio vidurinių mokyklų.

Daug džiaugsmo moksleiviams suteikė varžybos kambariniais modeliais, kurios įvyko 3-ojoje vidurinėje. Jų metu išaiškėjo pajėgiausieji: Gediminas Lekšys, Egidijus Saulys, Rimvydas Adomaitis. Paskui kuršėniškiai nuvyko į Šiaulius, kur išbandė jėgas su miesto Jaunųjų technikų stoties aviamodeliuotojais. Sėkmingai pasirodė kuršėniškis Aldas Arustas. Modeliu, kurio sparno ilgis iki 650 mm, jis iškovojo antrąją vietą, o trečioje liko būrelio draugas Gediminas Lekšys. Varžybose modeliais, kurių sparnų ilgis iki 350 mm, antras buvo Gintaras Rusteikis, o trečias — Rimvydas Adomaitis.

Rajono pionierių ir moksleivių namų aviamodeliuotojai labiausiai mėgsta „oro kautynes“. Joms modelius turi pasigaminęs beveik kiekvienas.

— Siemet dalyvausime respublikinėse varžybose. Rajono garbę gins G. Lekšys, R. Adomaitis, E. Saulys, G. Rusteikis, — sako būrelio vadovas Vytautas Steponavičius.

Mūsų jaunieji aviamodeliuotojai dalyvavo respublikinėje jaunųjų technikų savaitėje, ku-

ri buvo suorganizuota Vilniuje. Čia veikė vaikų kūrybos paroda. Už geriausią pagamintą kambarinį modelį Gediminas Lekšys apdovanotas pirmo laipsnio diplomu.

Jaunieji aviamodeliuotojai renkasi į užsiėmimus tada, kai turi laisvo laiko. Ir visada atėję į Pionierių ir moksleivių namus randa būrelio vadovą, pamėgusį aviamodelizmą dar Ramučių aštuonmetėje. Dabar Vytautas Steponavičius triūsia prie savojo radijo valdomo modelio, tobulina jį. Pernai per respublikines varžybas iškovota trečioji vieta. Siems metams planai kur kas didesni...

Geras pavyzdys — užkrečiantis. Išties, malonu užėiti į Šiaulių rajono pionierių ir moksleivių namų aviamodeliuotojų būrelio patalpas. Visi dirba, triūsia, siekia tobulumo pamėgtoje sporto šakoje. Žinoma, iki aukšto meistriškumo dar toloka. Bet juk ne be reikalo sakoma, jog gera pradžia — pusė darbo. Tad, ko gero, greitai išgirsime apie Kuršėnų aviamodeliuotojų sėkmingus pasirodymus ir stambesnio masto varžybose. Tai bus antrasis aviamodeliuotojų veiklos atgimimas Šiaulių rajone.

R. MAKASKAS,
Šiaulių rajono
SDAALR komiteto
pirmininkas



INTERVIU SKAITYTOJAMS PAGEIDAUJANT

DARYK GERIAU UŽ MUS

PASAKOJA TSRS NUSIPELNĖS SPORTO MEISTRAS
KASTYTIS GIRDAUSKAS

Laiškuose, kuriuos redakcijai atsiunčia skaitytojai, mėgstantys automobilių rali, labai dažnai girdime klausimą „Kaip tapti ralistu?“ Bent jau jauniems, atrodo, neduoda ramybės tokios mintys, ir ne vienas klausia: kur! kaip! kada! Nedaug kieno atsakymai gali būti išsamesni, kaip daugartinio tarptautinių ir sąjunginių varžybų nugalėtojo, TSRS nusipelnusio sporto meistro KASTYCIO GIRDAUSKO. Tad ir pateikėme jam klausimus, parinktus iš skaitytojų laiškų. Juos mums atsiuntė S. Gečas iš Tauragės, telšietis F. Meiženis, A. Židelevičius iš Alytaus rajono bei daugelis kitų

Prisimenant tuos keliolika metų, kuriuos praleidote automobilyje ir šalia jo, atrodo, nesunkiai galėtumėte paaiškinti, kaip reikia tapti ralistu!

Deja, trumpai atsakyti į šį klausimą neįmanoma. Aš net nemokėsiu nupasakoti, kiek darbo ir užsispyrimo, kiek kunkuliuojančių emocijų ir šaltakraujiškos kantrybės, kiek nervų ir sveikatos reikalauja šis sportas. Žinoma, jeigu nenori likti jame eiliniu važinėtoju. Tad visų pirma reikia žinoti, kas tai yra ralis. Reikia matyti ne vien paradinę jo pusę, mašinų blizgesį ir ažuolo lapų vainikus. Yra ir antroji medalio pusė — autorali galima pavadinti vienu iš sunkiausių darbų. Žinoma, jei motoro gausmas tau neskambės kaip muzika, jei tas melsvas dūmelis tau nebus pats aromatingiausias, tai tu niekada nepajusi potraukio šiam sportui, ir klausimas „kaip tapti ralistu“ tau neateis galvon. Bet žinoti, kur žengi, privalai.

Jau kiek esu matęs jaunių, ateinančio varžytis ralio trasose ir norinčio nugalėti. Bet viltys sulaukti tikrų meistrų, atrodo, mažėja. Nėra ko ir kalbėti, kad jie nežino, kur ir ko atėjo, kad nepažįsta technikos, kad neturi talento. Visa tai, kad ir nelabai dažnai, bet gali pamatyti. Tačiau paties svarbiausio ir sunkiausio įgyjamo — užsi-

spyrimo, fanatiško darbštumo ir sveiko proto — trūksta. O be šios detalės greičio neišspausi.

Dabar gi labai dažnai kalbama apie tai, ko trūksta. Ir apie tai, ko prašyti, kur prašyti, kiek prašyti. Atvirai kalbant, aš prisibijau, kad ir daugeliui jaunų žmonių taip atrodo. Kad jiems rūpi tik sužinoti, kur reikia kreiptis. Kur aš galiu gauti automobilį? Kas mane išmokys gerai važiuoti? Tokias mintis reikia visų pirma vyti iš galvos. Kiek kainuoja automobilis, manau, dabar kiekvienas žino, ir tikėtis, kad kažkur yra „uždaras parkas, pilnas varžyboms paruoštų automobilių“, neprotinga. Tad ir raktą nėra ko ieškoti.

Matyti, būtų sunku išvardinti visus takelius, kurie veda į didįjį sportą. Bet visada geriausiai žinomas tas, kurio pats praėjai. Kaip Jums viskas klostėsi?

Be abejonės, yra daugybė variantų. Sakykim, neblogas galimybės atveria automėgėjų draugijos rengiamos įvairaus sudėtingumo varžybos. Bet jų vyksta dar labai mažai. Atsimenu, 1964-65 metais mes turėdavome daug daugiau startų. Vieną sezoną tais laikais esu bandęs savo jėgas net 17 kartų. Negrاندi-ozinės tai buvo varžybėlės, bet viską jose savo kailiu

patyręs, daugiau naudos turi, nei po bet kokios treniruotės. Legendas gumelėmis pritvirtinę prie rankų, trasos schemą prie kojų, su „Zaporožiečiu“ įsibraudavome į absoliučius dešimtukus. Žinoma, tą „Zaporožietį“ arba ką nors panašaus reikia turėti. Bet nusiminti nėra ko, nes yra šimtas variantų, kaip atsisėsti į mašiną. Aš pats ketverius metus stebules tepiau, tūkstančius darbdienų išdirbau ir vis tiek važiauvau.

Bet po to tikrasis mokslas tik prasideda!

Pradėkim vienu pavyzdžiu iš kito galo. Ir ko aš jau nebuvau matęs bei girdėjęs, kai paskutinį kartą nuvykau į Suomiją, bet tokios mokyklos dar nebuvau išjęs. Kartu su mumis, tarybiniais lenktynininkais, „Lada“ važiavo ir suomių Klostis Hiamalainenas. Jo patartas pradėjau visiškai kitaip važiuoti vingiuotu keliu, stengdamasis neprarasti greičio, kas labai svarbu, neturint galingo variklio. Tos pamokos buvo tokios efektyvios, kad TSRS pirmenybėse su silpnėsne mašina nugalėjau absoliučioje įskaitoje.

Yra daugybė būdų savo meistriškumui kelti. O svarbiausia — mokytis iš klaidų. Aš jau nekalbu apie tokias klaidas, kurios gumbais mažuojamos. Ne mažiau svarbūs visi tie netikslumai, kurie po

kruopelytę lipdo papildomas sekundes ir minutes greičio ruožuose. Pravažiuojam treniručių atkarpą ir pusę valandos su Stasiu Brundza analizuojam kiekvieną savo ir automobilio judesį, ginčijamės. Gal ir neuklu, bet jeigu mes randame savo važiuojame klaidų, tai ir bet kuris pradedantysis jų turėtų rasti. Tačiau kažkodėl pastebėjau, kad daugiausiai valandų analizei skiria tie asai, kurie klaidų beveik nedaro. Ar ne šis darbas juos iškėlė į geriausius iš geriausiųjų?

Žinau savo silpnąsias puses, ypač trūkumus važiuojant plačiais ir geriais keliais. Žinoma, tai dar labai abstraktus pasakymas, ir norint jį iššifruoti, prireiktų daug laiko. O dar daugiau reikia vargo, siekiant, kad to neliktų. Bet argi mažiau rūpesčių turi kelti stipriosios savybės (man — rungtyniavimas „krosiniais“ keliukais)? Juk savo pamėgtą ginklą irgi nuolat reikia aštinti.

Nesunku suprasti, jog automobilių ralyje sportininkas — tai jokių būdu ne „raitelis be galvos“. Ar tiesa!

Dabar daugybė sportininkų be baidos taškų susidoroja su kelių rungtimis. Visą lemia greičio ruožai ir galva. Kodėl Sobieslavas Zasada tris kartus buvo Europos čempionu? Todėl, kad ant jo pe-

čių ne bet kokia galva. Dabartinis Europos čempionas austras Valteris Riorlas irgi panašiai važiuoja.

Greičio lenktynių dabar, sakykim, ralyje RAC Anglijoje — 800 kilometrų. Pabandyk pravažiuoti šį kelią be klaidų, jei negalvosi, mašinos ir savęs netausosi. Juk trasa ten uždara. Nuosavuose fermerių keliukuose žlagbausiai nuimami tik varžybų dieną. Legendos nėra, apie treniruotes nėra ko ir svajoti. Iš anksto negali žinoti, kad Škotijoje keliai daugiausia bus akmenuoti, o Velse molėti.

O galvoti reikia ne tik apie kelią. Reikia susikurti taktiką, psichologiškai pasiruošti kiekvienai atakai, nes kiekviena sportinė kova — vis kitokia.

Ar, Jūsų nuomone, jaunimo neišgąsdins tokie dideli reikalavimai!

Jau sakiau, kad kiekvienam reikia žinoti, kur lendi. Taigi geriau tebūna baimės akys kiek didesnės. Tada gal neateis į mūsų sportą visi tie, kurie braido po tepalą ir galvoja, kad tai purvinas darbas. Aš, nežiūrėdamas visų šiokių tokių nuopelnų, tokiais atvejais pirmiausiai griebiu skudurą. Atsimenu, kai tėvas paprašydavo pašviesti po mašiną, būdamas dar bamblys galvodavau, kur man pasirinkti vietą, kad tas darbas nemestų šešėlio ant mano „reputacijos“. Jei liep-

davo ką nors nuplauti, pats paskui neatsistebėdavau. Kaip svarbias savo gyvenimo gaires atsimenu, kad būdamas šešerių nuo žemės pakeldavau ratą, — trylikos ar keturiolikos — mokiau motiną vairuoti automobilį. Ir dabar neišdrįščiau montuoti ratą, nepatiesęs kad ir nenausjos paklodės ar švaraus brezentų. Todėl aš ir sakau, kad mūsų darbas yra sunkus, bet ne juodas, nors kartais ir privalai dviese mašiną iš griovio ištraukti.

Pagalvodamas apie savo mokslus, vienodai vertinu ir tai, kad vaikystėje kaime teko dirbti sunkius ūkio darbus, ir tai, kad turiu inžinieriaus diplomą. Žinios ir smegenų mankšta dar niekam nepakenkė. Gali turėti ir daktaro laipsnį — važiuosi tik geriau. Mat į šį kelią išsiirušiant reikia žinoti, ar pasuksi į sporto aukštumas, ar į mėgėjišką ralį užsienyje (tarp parduotuvių lankymo).

O atpildas už viską!

Atpildas — laimėjimai ir nesėkmės varžybose. Gal pradėkime nuo pastarųjų, nes jos labiau sukrečia ir išlieka ilgiau atmintyje. Nors iš tikrųjų, tai kiekviename laimėjime yra šiek tiek nesėkmių, o nesėkmėje — dalinių laimėjimų.

Štai 1978 metai. Vokietijos Demokratinėje Respublikoje važiuojame jau antrą naktį, ir iš rikiuotės išeina generatorius. Greičio „užduotys“ di-

delės, nėra kada jo pakeisti, tad, pasitaikius progai, vis keičiame akumulatorius. Bet štai vienoje sutartoje vietoje techninės pagalbos automobilio nėra. Reikia startuoti eiliniame greičio ruože, o aplink, žinoma, nakties tamsa. Kaip važiuoti be šviesų? Siūlau keisti akumulatorius vienam varžovui, nepretenduojančiam į aukštą vietą ir startuojančiam po manęs. O jis siūlo man startavus jo palaukti ir važiuoti be šviesų iš paskos. Imu paprastą buitinį prožektorį ir leidžiuosi į lenktynes su laiku. Finišavus — aš trečias, o varžovo šviesas pamatau tik vėliau. Kiek šiame mišinyje yra pergalės džiaugsmo, kiek pralaimėjimo kartėlio — spręskite patys.

Maloniausios pergalės — namuose, sąjunginėje arenoje. Tarptautinėse varžybose sunku susigaudyti, kas ko vertas. Labai jau didelė technikos įvairovė, o jos vaidmuo visiems žinomas. Tuo tarpu vidaus varžybose visų sąlygos, galima sakyti, vienodos, ir čia jau susikauna lenktynininkų bei šturmanų asmenybės (meistriškumas, psichologinės savybės, netgi erudicija). Tad man maloniau būti TSRS tautų VII spartakiados čempionu komandinėje įskaitoje (nors asmeniškai pasirodžiau blogai), negu prizininku savo klasėje tarptautinėse varžybose.

O šiaip tai ir pergalių, ir pralaimėjimų mano karjeroje

buvo daug. Sunku ir išvardinti. Be to, besidomintiems tai yra gerai žinomi dalykai.

Nelabai seniai Jūs buvote patekęs į tam tikrą nelaimių ruožą. Gal dabar, grįžus sėkmei ir nuotakai, galima susigaudyti, kaip to išvengti!

Nuo pralaimėjimų neapdraustas joks sportininkas, o ralistas juo labiau. Skaudžiausios nesėkmės — kai tiki finišo, rodos, beliko ranką ištieti. Kodėl jų dažnokai pasitaiko? Yra ir čia tam tikras dėsningumas. Juk tokiu momentu ir sportininkai, ir technika būna labiausiai pavargę. Todėl dažnai ir girdime, kad iš varžybų pasitraukiama ir paskutiniame greičio ruože.

Mano nelaimės prasidėjo ten, kur, atrodo, ir sienos turi padėti. Tauragėje, vykstant vienam TSRS pirmenybių etapui, sustoti teko pusiau-kelėje. Po to dar vienas toks startas, ir pradėti galvoti, jog dabar jau turi parodyti kažkokį superrezultatą. Spaudi save, spaudi automobilį, o pergalės ne tik neatėja, bet dar labiau tolsta. Čia, kaip ir visada ralyje, reikia pagalvoti. Gerai pagalvoti. Reikia suprasti, kad ir visas tavo sportinis gyvenimas — kaip vienos didžiulės varžybos, kur ištisi raliai — tai tik nedideli greičio ruožai. Ir šaltakraujiškumas — privalomas komponentas.

Taigi geru ralistu sunku tapti, bet įmanoma!

Kad papasakoti, kaip tai daroma, reikėtų išleisti storiausią vadovėlį. Bet netgi ir pridėjus dar ištisą biblioteką geriausių ralistų memuarų, ir visą specialią spaudą perskaičius, negalima sakyti, kad jau žinai viską. Visą tą košę reikia pačiam iškabinti iki kafilo dugno. Bet fikiuosi, kad ir šis trupas mūsų pokalbis kažkam bus naudingas. Nebūtina verstis per galvą, trenktis į medį, lėkti į griovį, kad išmoktum to išvengti.

Žinomas lenktynininkas Raimo Altonenas Austrijoje atidarė mokyklą, kur už tam tikrą mokestį moko ralisto meno. Bet nemanau, kad ten galima išmokti nugalėti, nors gerai važiuoti įmanoma išmokyti daugelį. Kiekvienam geriausia mokykla — jo paties gyvenimas. O aš galiu baigti perfrazuodamas žinomos televizijos laidos pavadinimą: „Daryk kaip mes, daryk geriau už mus.“

Kalbėjosi Š. SKAPCEVIČIUS



Broliai Girdauskai prieš startą Anglijoje.



Kosminis dvidešimtmetis

Kai 1961-ųjų balandžio 12-ąją Tarybų Sąjungos pilietis, lakūnas kosmonautas Jurijus Gagarinas atliko pirmąjį pasaulyje kosminį skridimą, vienas Didžiosios Britanijos laikraščių pavadino Gagariną „Kosmoso Kolumbu“. Epitetų pasaulio spauda negailėjo. Ir tai suprantama, Jurijus Gagarinas buvo pirmas žmogus, įsiveržęs į septintąjį vandenyną, kaip dažnai vadinama kosminė erdvė, žmogus, apskridęs Žemės rutulį, kurį jis pavadino „melsvuolu“.

Nuo šios atmintinos dienos, tiksliau nuo to 1 val. 48 min. trukusio skridimo, kuris akivaizdžiai įrodė visam pasauliui tarybinio mokslo laimėjimus, žmonija pradėjo naują laiko skaičiavimą — kosminį. Ir lemiamą žodį žlame kosmoso įsavinime mokslui ir žmonijai vaidina tarybiniai kosmonautai, mūsų šalies darbininkai, technikai, inžinieriai, ruošiantys naujausią, nuolat tobulėsnę kosminę techniką. Tai ji, taip pat sėkmingas kosmonautų parengimas įgalino pasiekti prieš du dešimtmečius neįsivaizduojamas aukštumas. Prisiminkime trumpai kosmoso užkariavimo etapus.

Po atmintino Jurijaus Gagarino skrydžio „Vostok-1“ balandžio dvyliktoji pažymima kaip Pasaulinė aviacijos ir kosmonautikos diena. Sekantį žingsnį žengė Titovas, skridęs kosmine orbita laivu „Vostok-2“ 25 val. 11 minučių. Tai buvo tais pačiais, 1961-aisiais. Po dvejų metų Nikolajevs „Vostok-3“ jau priskraidė 94 val. 9 min. 59 sek. Po to Bykovskis pirmas peržengė šimto valandų buvimo kosmose slenkstį. Laivu „Vostok-5“ jis skriejo 118 val. 56 min. 44 sek. Tai buvo 1963-aisiais, kai

JAV astronautas Kuperis su „Merkurijum-6“ teižbuvo kosminėje erdvėje pusantros paros (34 val. 13 min. 11 sek.).

Nauja ilgalaikių skridimų serija prasidėjo stojus rikiuotėn naujiems kosminiams „Sojuz“ tipo laivams. 1970-aisiais Nikolajevs su Sevastjanovu laivu „Sojuz-9“ išbuvo kosmose 424 val. 58 min. 55 sek. (18 parų), vėliau Gubarevas su Grečka išbuvo kosmose mėnesį, Klimukas ir Sevastjanovas — daugiau negu du mėnesius (63 paras), Romanenka ir Grečka — 96, Kovalionokas su Ivančenka — 140, Liachovas su Riuminu — 175 ir pagaliau Leonidas Popovas ir Valerijus Riuminas pasiekė fenomenalų rekordą, skridami kosminėje erdvėje 185 paras, tiksliau 4436 val. 12 min.

Popovas ir Riuminas skriejo Visatoje 4000 kartų ilgiau, negu pirmasis kosmonautas Jurijus Gagarinas. Kaip toll nužengta per šį 20 metų! Pagaliau negalime pamiršti, jog drauge su tarybiniais kosmonautais visoje dirbo ČSSR, LLR, VDR, BLR, VLR, VSR ir Kubos Respublikos kosmonautai. Per 20 kosminės eros metų visoje pabuvojo 49 TSRS, 43 JAV ir 7 socialistinių šalių piliečiai. O juk tai tėra naujo mokslo, naujos eros pradžia!

Ir vis dėlto, nepaisant labai ilgų skrydžių ir nuolat gausėjančio kosmoso užkariautojų būrio, žmonija visada prisimins tą, kuris žengė pirmąjį žingsnį kosmine trasa, pirmąjį pasaulyje žmogų, iš kosminių platybių pamačiusį mūsų planetą — dvidešimtojo amžiaus Ikarą, kosmoso Kolumbą Jurijų Gagariną, jo nemirtingą skridimą, tapusį drąsos ir didvyriškumo simboliu.

NAUJAS MŪSŲ ŠALIES

Sutinkamai su kosminės erdvės tyrimo programa 1980 metų lapkričio 27 dieną 17 valandą 18 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas trivietis kosminis laivas „Sojuz T-3“. Kosminio laivo įgula: vadas papulkininkis Leonidas Kizimas, bordininierius dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Olegas Makarovas ir kosmonautas tyrėjas Genadijus Strekalovas.

Kosminio laivo vadas Leonidas Kizimas gimė 1941 metų rugpjūčio 5 d. Donecko srities Krasnyj Limano mieste.

1963 metais jis baigė Černigovo Lenino komjaunimo aukštąją karo aviacijos lakūnų mokyklą. Po to tarnavo karo aviacijos pajėgose. Dirbdamas lakūnu, įsisavino keleto tirių lėktuvus. Turi pirmos klasės karo lakūno ir trečios klasės lakūno bandytojo kvalifikaciją.

Kosmonautų būryje Leonidas Kizimas nuo 1965 metų. Jis išėjo visą pasiruošimo kosminiams skridimams kursą.

L. Kizimas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1966 metų.

1975 metais Leonidas Kizimas, nenutraukdamas pagrindinio darbo, baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Kosminio laivo bordininierius dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Olegas Makarovas gimė 1933 metų sausio 6 d. Kalinino srities Udomlios rajono Udomlios kaime. 1957 metais baigęs Maskvos Baumano aukštąją technikos mokyklą, jis dirba konstruktorių biure, kur dalyvauja kuriant kosminius laivus ir orbitines stotis.

O. Makarovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1961 metų. J kosmonautų būryje Olegas Makarovas priimtas 1966 metais.

O. Makarovas du kartus skraidė kosmose: 1973 metų rugsėjo mėnesį laivu „Sojuz-12“ ir 1978 metų sausio mėnesį kosminiu laivu „Sojuz-27“ ir orbitinė stotimi „Saliut-6“.

Kosminio laivo kosmonautas tyrėjas Genadijus Strekalovas gimė 1940 metų spalio 28 d.

Maskvos srities Mytiščių mieste.

1965 metais baigęs Maskvos Baumano aukštąją technikos mokyklą, dirbo konstruktorių biure, kur pasireiškė kaip gerai išmanantis techniką, iniciatyvus inžinierius, dalyvavo kuriant naujus kosminius aparatus.

G. Strekalovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1972 metų.

Kosmonautų būryje Genadijus Strekalovas yra nuo 1973 metų. Jis išėjo visą pasiruošimo skridimui kursą, numatytą pilotuojamo kosminio laivo „Sojuz“ ir orbitinės stoties „Saliut“ programoje.

1980 metų lapkričio 28 dieną 18 valandą 54 minutės Maskvos laiku trivietis kosminis transporto laivas „Sojuz T-3“ buvo sujungtas su orbitinė stotimi „Saliut-6“. Kosmonautai Leonidas Kizimas, Olegas Makarovas ir Genadijus Strekalovas perėjo į stotį.

1980 metų gruodžio 10 dieną 12 valandą 26 minutės Maskvos laiku, sėkmingai įvykdę skridimo programą, kosmonautai Leonidas Kizimas, Olegas Makarovas ir Genadijus Strekalovas grįžo į Žemę.

Transporto laivo „Sojuz T-3“ nuleidžiamasis aparatas nusileido numatytame rajone už 130 kilometrų į rytus nuo Džekazgano miesto.

13 parų trukusio skridimo metu buvo išbandytos oato bulinto transporto laivo „Sojuz T-3“ sistemos ir konstrukcijos elementai įvairiuose autonominio skridimo režimuose ir orbitinio komplekso sudėtyje. Įgula taip pat patikrino stoties „Saliut-6“ sistemų būklę ir kosminio skridimo sąlygomis atliko kai kuriuos sudėtingus remonto ir profilaktikos darbus.

Į termoreguliacijos sistemos vidaus kontūrą įmontuotas naujas hidroblokas su keturiais siurbliais, pakeistas elektroninis blokas telemetrijų matavimų sistemoje ir programinio laiko prietaisas komplekso valdymo sistemoje. Naujas kompresorių elektros tiekimo keitiklis įmontuotas stoties jungtinio variklio įrenginio papildymo degalais sistemoje.

KOSMONAUTIKOS LAIMĖJIMAS



Kosminio laivo „Sojuz T-3“ įgula (iš kairės į dešinę): kosmonautas tyrėjas G. Strekalovas, laivo vadas L. Kizimas ir borti-inžinierius O. Makarovas.

Kosmonautams vykdant remonto ir atkūrimo priemones, per ryšių seansus jiems teikė pagalbą specialistai ir ketvirtosios ilgos ekspedicijos įgulos nariai Leonidas Popovas ir Valerijus Riuminas. Naudodama specialiai sukurtus instrumentus ir darbo metodus nesvarumo sąlygomis, įgula visiškai ir labai gerai atliko visas numatytas operacijas.

Kontroliniai bandymai ir patikrinimai parodė, kad po to, kai kosmonautai Kizimas, Makarovas ir Strekalovas įvykdė priemones, sistemos užtikrina tolesnį aktyvų stoties „Saliut-6“ funkcionavimą orbitoje.

Skridimo metu įgula taip pat atliko kosminės medžiagotyro eksperimentus, medicininius ir biologinius tyrimus ir techninius eksperimentus.

Sėkmingai užbaigtas eilinis patobulinto „Sojuz T“ serijos transporto laivo su trijų žmonių įgula išbandymų etapas ir remonto bei profilaktikos darbai, kuriuos kosmonautai atliko stotyje „Saliut-6“, atveria naujas perspektyvas vystyti aptarnaujamus ilgai

funkcionuojančius orbitinius komleksus ir dar efektyviau juos naudoti mokslo ir liaudies ūkio interesais.

Sutinkamai su tolesnio orbitinės mokslinės stoties „Saliut-6“ funkcionavimo užtikrinimo programa 1981 metų sausio 24 d. 17 valandą 18 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje paleistas automatinis krovininis transporto laivas „Progres-12“.

1981 metų sausio 26 dieną 18 valandą 56 minutės Maskvos laiku automatinis krovininis transporto laivas „Progres-12“ susijungė su orbitine moksline stotimi „Saliut-6“, kuri skrieja kosmose.

Už sėkmingus patobulinto transporto laivo „Sojuz T-3“ bandymus kosmose ir jų metu parodytą drąsą ir didvyriškumą TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsakų dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Olegas Makarovas apdovanotas Lenino ordinu, drg. Leonidui Kizimui ir Genadijui Strekalovui suteikti TSRS lakūnų kosmonautų ir Tarybų Sąjungos Didvyrių vardai, jie apdovanoti Lenino ordinais ir „Aukso žvaigždės“ medaliais.

3x3=1

Ką kalba ši keista antraštė? Trejus metus iš eilės trys Kauno „Politechnikos“ technikos sporto klubo ekipažai startavo Tarybų Sąjungos komandinėje žiemos automobilių ralio lenktynėse ir visus tris kartus nugalėjo. Šių sėkmingų startų rezultatas — visam laikui kauniečiams įteikta iki tol buvusi pereinamoji taurė, svarbiausias šių varžybų apdovanojimas.

Pergalių serija buvo pradėta 1979 metais Šiauliuose. Sekančiais metais sekė laimėjimai Latvijos keliuose, ir štai šiemet Estijoje trečią kartą



iškovota komandinė pergalė. Nesunku prisiminti ir tikslesnes šių malonių akimirkų datas, nes pagal tradiciją šios sąjunginės varžybos kasmet vyksta Tarybinės Armijos ir

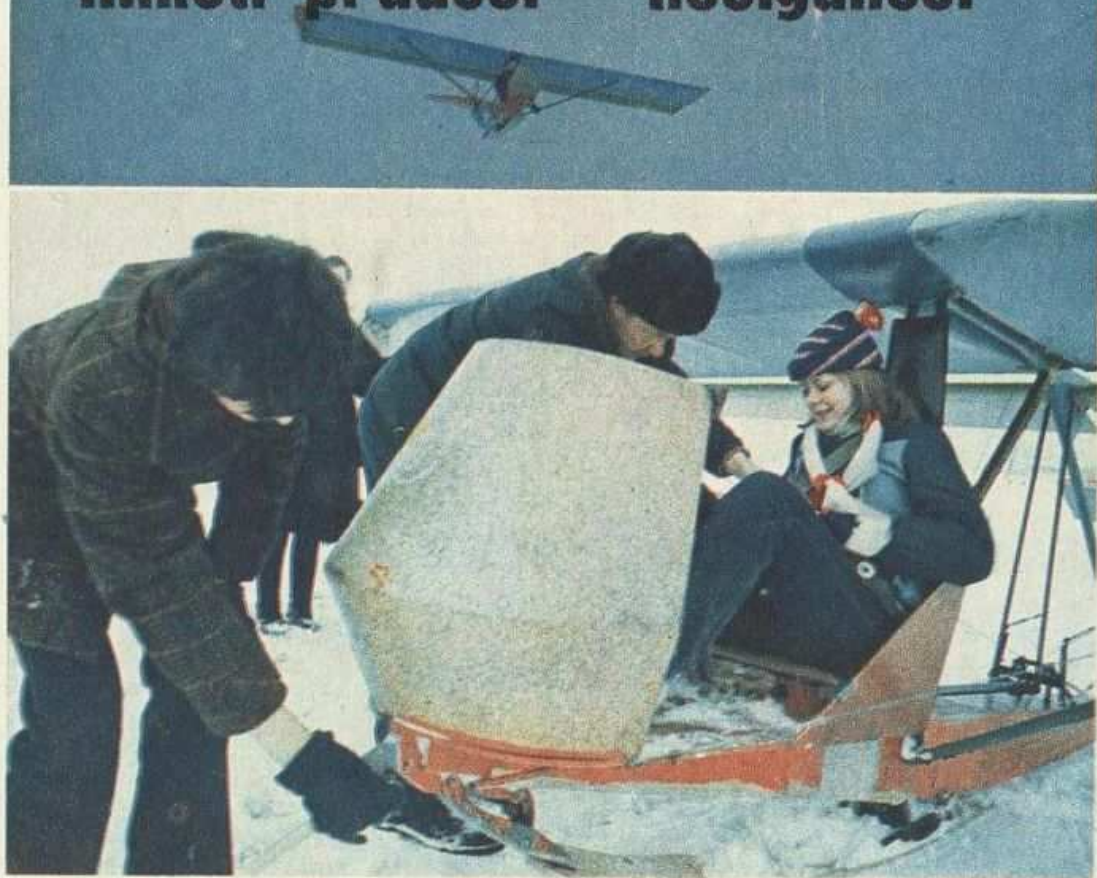
Karinio Jūrų Laivyno dieną — vasario 23-įją.

Nuotraukoje: Kauno „Politechnikos“ komanda, laimėjusi visam laikui sąjunginių komandinių autoralių varžybų

taurę (iš kairės): A. Vadauskas, A. Jurevičius, A. Taletavičius, Z. Balčiūnas, V. Leonavičius ir J. Dereškevičius.

M. KURAIČIO nuotr.

Anksti pradėsi – nesigailėsi



Panevėžio ATSK jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtiniai visad pirmi pradeda sezoną.

M. ALYČIO nuotr.

Respublikos aviacijos sporto klubai naująjį sportinį sezoną pradėjo, nors ir keista, praėjusių metų gruodyje. Tada vyko naujų klubo narių oriėmimas, prasidėjo pirmieji teoriniai užsiėmimai.

Gausus būrys vaikų ir merginų, būsimųjų lakūnų, sklandytojų, parašiutininkų, iš mokyklų ir technikumų, įmonių, įstaigų ir net kolūkių atėjo į Vilniaus ir Kauno, Šiaulių ir Panevėžio, Klaipėdos ir Alytaus, Kapsuko ir Biržų, Akmenės, Telšių ir Šilutės aviacijos sporto klubus. Štai tik keletas skaičių. Vien Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas priėmė 36 pirmamečius į parašiutininkų grupę ir 25 į sklandymo grupę. Tiek pat jaunų sklandymo entuziastų papildė Šiaulių, Klaipėdos, Panevėžio aviacijos technikos sporto klubų kolektyvus. Devyniolika pirmamečių būsimųjų sklandytojų pradėjo teorinio mokymo kursą Vilniaus aviacijos technikos sporto klube.

Tuo metu, kai pirmamečiai

būsimieji sklandytojai kaupė aeronavigacijos, meteorologijos ir kitas teorines aviacines žinias, mokėsi pažinti sklandytuvo prietaisus ir įrengimus, jo struktūrą ir paslaptis, vyresnieji draugai, kurių krūtines jau puošia sporto meistro ženklelis, kartu su klubų instruktoriais pradėjo skraidymus sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais.

Vieni pirmųjų, kaip ir dešimtys praėjusių metų sąjunginio socialistinio lenktyniavimo nugalėtojų, skraidyti pradėjo Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo kolektyvas. Jau praėjusių metų gruodžio 21-ąją šio klubo instruktoriai pradėjo naujojo sportinio sezono skraidymus lėktuvais „Vilgomis“, o sausio mėnesį pirmiesiems skrydžiams pakilo sklandytojai. Pastaraisiais pasėkė ir klubo jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtiniai. Jie, vadovaujami instruktorių V. Mikeliūno ir B. Šakėno, pradėjo skriejimus su mokomuoju sklandytuvu „Zylė“. Sausyje taip pat pradėjo skraidymus Vilniaus, Šiaulių bei kai

kurių kitų aviacijos technikos sporto klubų sklandytojai.

Liaudyje sakoma, kad anksčiau pradėjęs – nesigailėsi. Todėl sveikintina, kad aviacijos sporto klubų instruktoriai ir technikai, nevengdami sudėtingų ir sunkesnių žiemos sąlygų, iš anksto paruošė lėktuvus ir sklandytuvus, laiku sutvarkė aerodromuose takus pakilimui ir nusileidimams, paskatindami tuo pačiu žymiai anksčiau, negu pernai, pradėti mokomuosius treniruotinių skraidymus.

O šiais metais mūsų sklandytojų laukia daug ir atsakingų varžybų. Net devyneriose teks demonstruoti meistriškumą su pajėgiausiais šalies sklandytojais. Bene svarbiausios bus Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo bazėje Pociūnuose (birželio 12–26) ir Biržuose (liepos 4–19) vykiančios respublikinės pirmos ir antros lygų varžybos, o po mėnesio tokio pat rango sąjunginiai čempionatai vyks Oriole.

Nebe pirmus metus puikio- mis pergalėmis respublikinėse

sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose džiugina aukštojo pilotazo meistrai Stepas Artiškevičius, Jurgis Kairys, Rolandas Pakšas, Violeta Gedminaitė ir kiti jauni lakūnai. Jų šiame sezone taip pat laukia nemažai varžybų. Gaila tik, kad mūsų pilotazininkai, kuriems, siekiant geros sportinės formos ir aukšto meistriškumo, labai svarbu daug skraidyti ir treniruotis, iki pat sausio pabaigos nebuvo sėdę į lėktuvą ir nepakilo nė vienam treniruotinių skrydžiui. Tai, kas buvo prarasta pirmaisiais šių metų mėnesiais, teks su dviguba energija atgauti, per trumpesnę laiką ir su dideliu ryžtu kaupti meistriškumą. Bus nelengva, bet reikia tikėtis, kad šaunieji mūsų lakūnai pilotazininkai sugebės įgyvendinti savo užsibrėžtus tikslus.

Net septyneriose įvairaus masto varžybose šiame sezone startuos respublikos SDAALR parašiutininkų rinktinė. Labai svarbus jėgų išbandymas bus vasaros viduryje Vilniuje vykiančios tarptautinės socialistinių šalių klubų parašiutininkų varžybos.

O štai skraidyklių sporto mėgėjams rugsėjo mėnesį Frunzėje bus surengtos pirmosios sąjunginės varžybos. Debiutuos šiame čempionate ir mūsų respublikos skraidymo rinktinė, kuri bus sudaryta po respublikos pirmenybių.

Bene daugiausiai startų respublikinėse, Pabaltijo ir sąjunginėse varžybose laukia gausaus respublikos aviamodeliuotojų būrio. Jų respublikines varžybas įvairių klasių aviamodeliais galės stebėti Vilniaus, Kauno, Panevėžio Alytaus, Biržų aviacijos sporto mėgėjai, o sąjunginių pirmenybių maršrutai ves į Maskvą ir Alma Atą, Kišiniovą ir Sverdlovską, Simferopolį ir kitus šalies miestus.

Kaip matome, prasidėjęs naujasis sportinis sezonas respublikos aviacijos sportininkams – ir tiems, kurie tik ruošiasi pirmiesiems skrydžiams į žydrąją padangę, ir tiems, kurių laukia sunkūs ir atsakingi startai kovojant dėl respublikos ir šalies aukščiausiųjų apdovanojimų įvairaus rango varžybose, žada būti labai turtingas ir įdomus. Kaip mes pasiruošime šiam sportiniam sezonui ir būsimiesiems startams, toks bus ir pamatinis akmuo kaupiant meistriškumą būsimosioms TSRS tautų VIII spartakiados sportinėms kovoms.

K. KAZIŪNAS



FAI — 75 metai

Skaitytojai **J. PETRULIS** iš Panevėžio, **A. JONIKAS** iš Vilniaus, **G. MARUSKA** iš Biržų prašo papasakoti apie Tarptautinę aviacijos federaciją (FAI), jos tikslus ir veiklą.

Spausdiname LTSR nusipelnusio trenerio, sklandymo veterano sporto meistro **ANTANO ARBAČIAUSKO** paruoštą straipsnį. Jis turėtų sudominti ir daugelį kitų „Sparnų“ skaitytojų.

Pirmieji aviacijos pasiekimai visame pasaulyje sukėlė nepaprastai spartų jos vystymąsi. Civilinės ir sportinės aviacijos klausimams spręsti, organizuoti aviacinius renginius ir tarptautines varžybas iškilo būtinybė įsteigti koordinuojančią tarptautinę organizaciją. Prancūzijos aeroklubo iniciatyva Paryžiuje šiuo klausimu ir susirinko aštuonių šalių: Anglijos, Belgijos, Ispanijos, Italijos, JAV, Prancūzijos, Šveicarijos ir Vokietijos aviacijos atstovai. Buvo aptarti aviacijos sporto ir civili-

nės aviacijos tolesnio vystymo reikalai. 1905 metų spalio 14 dieną iškilmingai pasirašytas Tarptautinės aviacijos federacijos /Federation Aeronaute Internationale/ — FAI įkūrimo aktas ir patvirtintas šios organizacijos statusas. Nuo to laiko FAI, kurios nuolatinė būstinė yra Paryžiuje, sėkmingai vykdo savo veiklą. Šiuo metu FAI nariais yra 72 šalių nacionaliniai aeroklubai. Pagrindinės FAI veiklos funkcijos yra: tarptautinių ir pasaulio aviacinių varžybų organizavimas, aviacijos sporto šakų pasaulio rekordų registravimas, privačių bei sportinių pilotų licenzijų išdavimas, FAI ženklų normatyvų įvykdymo registracija, aviacijos propagavimas, teorijos naujienų skleidimas. Be to, FAI kasmet diplomais bei medaliais apdovanoja sportininkus, pasiekusius rekordus, ir nusioelnusius aviacijos veikėjus.

Kiekvienais metais skirtingose šalyse rengiamos FAI generalinės konferencijos. Praėjusių metų pabaigoje Naujojoje Zelandijoje įvyko FAI 73-oji Generalinė konferencija, kurioje buvo pažymėtas ir FAI 75-metis. Generalinėje konferencijoje slaptu balsavimu yra renkama FAI darbo taryba ir federacijos prezidentas bei viceprezidentai. Visą praktinį darbą tarp Generalinių konferencijų atlieka renkamas FAI generalinis biuras, generalinis direktorius ir generalinis išdininkas.

Prie FAI tarybos veikia atskirų sporto šakų komisijos, kurių veiklą tvirtina ir kontroliuoja FAI taryba. Pagal veiklą komisijos skirstomos: CIAG — bendra lėktuvinė komisija, CIA — skraidymų balionais komisija, CIAM — aviamodelizmo komisija, CIVV — sklandymo komisija (prie šios komisijos yra techninė sklandymo taryba OSTIV), CIP — parašiutizmo komisija, CIG — sraigatasparnių komisija, CIVA — lėktuvų aukštojo pilotažo komisija, CIACA — savos konstrukcijos skraidančių aparatų komisija, CIVL — skraidyklių komisija, CIA str. — astronautikos komisija, CIEA — aviacinio auklėjimo komisija, CIMP — aviacinės medicinos-fiziologijos komisija.

Pagal skraidančių aparatų rūšis pasaulio rekordai FAI yra registruojami šiose klasėse: A klasė — laisvi balionai, B klasė — valdomi balionai, C klasė — motoriniai

lėktuvai, D klasė — sklandytuvai, E klasė — sraigatasparniai, F klasė — aviamodeliai, G klasė — parašiutizmas, H klasė — lėktuvai reaktyviniais varikliais, K klasė — kosminiai, F klasė — aviamodeliai, G klasė — skraidantieji aparatai ant oro pagalvės.

Kiekvienoje skraidančių aparatų klasėje pagal svorį, mastus, paskirtį, variklius, vietų skaičių ir t.t. yra atskiros rekordų registravimo grupės. Parašiutiniame sporte atskirose grupėse rekordai registruojami šokant iš skirtingų aukščių, skirtingam sportininkų skaičiui ir t.t. Pasaulio rekordininkai yra apdovanojami FAI rekordininkų medaliais ir diplomais.

Už nuopelnus aviacijos vystyme bei sportinius pasiekimus kasmet yra skiriama įvairių FAI medalių ir diplomų: Gagarino aukso medalis — už nuopelnus kosmonautikoje, De la Vo medalis — už ypatingus nuopelnus aviacijos srityje, Nilu medalis — už aviacinio auklėjimo nuopelnus, Blėrijo medalis — už tarptautinius rekordus lengvų lėktuvų klasėje, Lilientalio medalis — už aukštus sportinius pasiekimus arba ypatingą veiklą sklandyme.

Be aukščiau minėtų aukso medalių dar įteikiami tokie bronzos medaliai ir diplomai: Tisandjero diplomas — už nuopelnus aviacijos veikloje, Montgolfjero — už veiklą balionų sporte, Leonardo da Vinčio — už nuopelnus parašiutiniame sporte, Skraidūno — už nuopelnus skraidyklių sporte, Fenikso — už geriausias senų konstrukcijų lėktuvų rekonstrukcijas, Komarovo — už veiklą kosmonautikos srityje.

FAI apdovanojimais yra pažymėti ir mūsų respublikos atstovai. Net šešiolika rekordininko diplomų ir medalių už pasiektus pasaulio rekordus yra gavę aviamodeliuotojas, Šiaulių „Elnio“ gamyklos inžinierius Petras Motiekaitis. Tisandjero diplomais apdovanoti aviamodelizmo veteranas, Vilniaus aeroklubo instruktorius Alfonsas Pranskėtis ir buvęs ilgametis Lietuvos aviacijos sporto federacijos pirmininkas Anatolijus Speičys.

Tarybų Sąjunga Tarptautinės aviacijos federacijos nariu yra nuo 1936 metų. Mūsų šaliai šioje organizacijoje atstovauja TSRS centrinis Čkalovo aeroklubas.

KARVEDYS, JAUNIMO DRAUGAS

Tarybų Lietuvos jaunimas, daugiataukstantinės patriotinės gynybinės organizacijos narių šeima, 16-osios Lietuviškosios divizijos kariai gerai prisimena artilerijos generolą majorą Joną Žiburkų, drąsų kūrį, nuėjusį kovotojo kelią nuo eilinio iki generolo, plačios erudicijos žmogų, nusipelnusį Tarybų Lietuvos kultūros veikėją, ilgametį respublikos SDAALR organizacijos vadovą. Šių metų vasario 24 dieną jam būtų sukakę 80 metų.

Pirmąjį eilinio kareivio kovinį krikštą jaunas Šiaulių darbininkų sūnus gavo liepsningais 1919 metais Zemačių pulke, į kurį įstojo savo gimtajame mieste. Paskui sekė tarnyba Raudonojoje Armijoje, mūsų Pilietinio karo frontuose, mokslas karo mokyklose. Didįjį Tėvynės karą pulkininkas Jonas Žiburkus sutiko Pietų-Vakarų fronto 28-osios armijos priešlėktuvinės gynybos viršininko poste, o jau sekančių metų vasarą jis buvo paskirtas 16-osios Lietuvos divizijos artilerijos vadu. Didžiojo Tėvynės karo keliais jam prisidėjo žygiuoti nuo Oriolo iki Cekoslovakijos. 1944 metais Jonui Žiburkui, 4-ojo Ukrainos fronto artilerijos divizijos vadui, buvo suteiktas generolo majoro laipsnis.

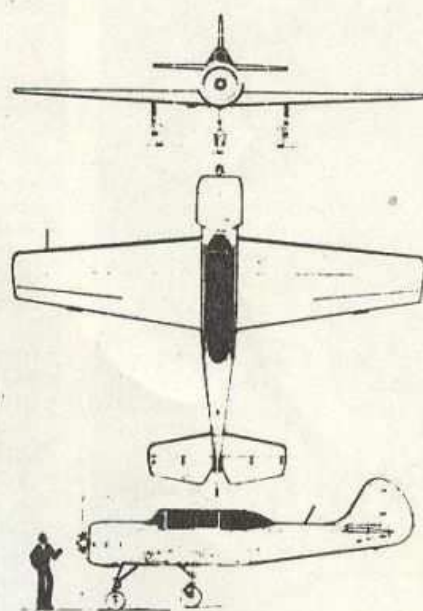
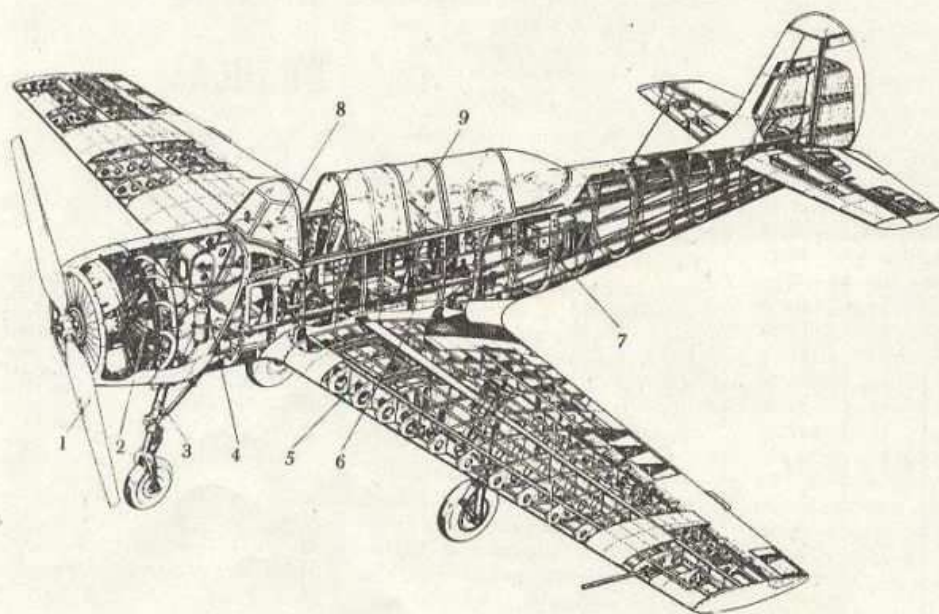
1956 metais, išėjęs į atsargą, Jonas Žiburkus aktyviai įsijungė į Tarybų Lietuvos atkuriamąjį darbą. Jis išrenkamas respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pirmininku. Išdirbo šiam poste iki pat mirties, beveik 20 metų. Jo įžvalgaus vadovavimo dėka aktyviai buvo pradėtos vystyti techninės sporto šakos, ypač aviacijos sportas, sukurta techninė bazė. Jis buvo nuosirdus draugijos sportininkų bičiulis.

Su didele meile prisimena Joną Žiburkų, aktyvų jaunikarinio-patriotinio ir internacionalinio auklėjimo veikėją respublikos pionieriai ir moksleiviai.

Pažymint Jono Žiburkaus 80 metų gimimo sukaktį, Lietuvos TSR revoliucijos muziejuje buvo surengtas minėjimas, kuriame dalyvavo kovų bendražygiai, revoliucinio judėjimo dalyviai, buvę darbo draugai, šeimos nariai ir artimieji. Pranešimą apie Joną Žiburkų revoliucine, karine ir visuomenine veikla padarė dimisijos artilerijos generolas majoras, „Tėviškės“ draugijos pirmininkas P. Petronis. Prisiminimai apie Joną Žiburkų pasidalijo bendražygiai ir žemiečiai.

Minėjime dalyvavo Lietuvos KP CK skyrių vedėjas J. Kuolėlis ir A. Builis, kiti atsakinį darbuotojai.

Muziejuje buvo atidaryta nuotraukų ir dokumentų, pasakojančių apie karvedžio gyvenimo kelią, paroda.



Mokomasis pilotažinis lėktuvas JAK-52

Tūkstančiai mūsų šalies SDAALR, civilinio oro laivyno ir Karinių oro pajėgų lėktuvų savo pirmuosius žingsnius aviacijoje pradėjo nuo skrydžių mokomuoju lėktuvu JAK-18. Šis konstruktoriaus A. Jakovlevo 1946 metais sukurtas lėktuvas įvairiomis modifikacijomis — JAK-18, JAK-18 U, JAK-18 A, JAK-18 T — ir dabar plačiai naudojamas ne tik Tarybų Sąjungoje, bet ir kitose socialistinėse šalyse. Aukštajam pilotui skirtais lėktuvais JAK-18 P, JAK-18 PM ir JAK-18 PS tarybiniai lakūnai ne kartą yra iškovoję pergalės tarptautinėse varžybose ir pasaulio čempionatuose.

Siuo metu generalinio konstruktoriaus, Socialistinio Darbo Didvyrio, TSRS Mokslų Akademijos nario A. Jakovlevo vadovaujame konstravimo biure sukurtas naujas pilotažinis lėktuvas JAK-50 ir mokomasis dvivietis sportinis pilotažinis lėktuvas JAK-52. Pradėta šių lėktuvų serijinė gamyba. Lėktuvais JAK-52 jau aprūpinti ir Vilniaus aeroklubas bei Kauno aviacijos technikos sporto klubas.

Lėktuvas JAK-52 skiriamas pradiniam lakūnų apmokymui ir treniruotėms. Jis taip pat

pritaikytas atlikti aukštojo piloto figūras. Lėktuvas yra žemasparnis, ištisai metalinės konstrukcijos. Kabina — dvi vietė, sėdynės — viena už kitos. Pirmoji kabina yra mokinio, užpakalinė — instruktoriaus. Pilotų sėdynės ir pedalai yra keičiamos padėties, todėl lėktuve patogų sėdėti įvairių ūgių lakūnams. Prietaisų lentoje yra visi pagrindiniai navigaciniai ir variklio kontrolės prietaisai, taip pat prietaisai, pritaikyti aklam skridimui bei daugiakanalė radijo stotis abipusiam ryšiui. Kabina aprūpinta ventiliacijos ir apšildymo sistemomis.

Sparnas — trapezinės formos, tvirtinamas varžtais tiesiog prie liemens. Jame panaudotas skirtingo (nuo 14,5 proc. pašaknyje iki 9 proc. gale) storio profilis Clark YH. Sparnas sudarytas iš vieno lonžerono ir 28 nerviūrų bei eilės duraliuminių stringerių, dengtas įvairaus storio diuraliuminio skarda. Įtaisyti sparne plyšiniai eleronai suteikia gerą pavaldumą esant įvairiems greičiams. Eleronai — metalinės konstrukcijos, dengti drobe. Tūpimo distancijai sumažinti naudojamas apačioje esantis skydelis.

Sparne įtaisyti pagrindinės važiuoklės tvirtinimo mazgai ir jos įtraukimo mechanizmas. Jame taip pat yra 2X65 litro talpos benzino bakai, akumuliatorius ir tepalo aušinimo radiatorius.

Uodegos plokštumos — metalinės konstrukcijos. Aukštumos vairs aprūpintas trimeriu.

Važiuoklė — triratė (su priekiniu ratu). Skridimo metu įtraukiama. Įtrauktoje padėtyje ratai nėra paslėpti, tad, užmiršus išleisti važiuoklę, arba sugedus važiuoklės išleidimo mechanizmui, tūpimo metu ratais galima pasiekti žemę ir saugiai nusileisti, nesulaužant lėktuvo (išskyrus propelerį). Važiuoklė turi teleskopinius amortizatorius. Pagrindiniai ratai yra 500X

150 mm, priekinis 400X150 mm dydžio. Stabdymui žemėje važiuoklė aprūpinta pneumaticais stabdžiais.

Devynių cilindrų žvaigždinis, oru aušinamas variklis M-14 P — 360 AJ galingumo. Propeleris V-530 TAD 35 — dviejų menčių, skridime — keičiamo žingsnio.

Liemenyje yra nedidelis 5,5 litro benzino bakas, užtikrinantis variklio darbą atliekant nugarinį skridimą.

Važiuoklės įtraukimas ir tūpimo skydelio valdymas atliekamas suspausto oro pagalba.

Lėktuvą JAK-52 leidžiama eksploatuoti ir žiemos metu, esant temperatūrai iki — 42 laipsnių šalčio. Ratus galima pakeisti specialiomis slidėmis.

A. BAČINIS

TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	9,5 m
Lėktuvo ilgis	7,7 m
Lėktuvo aukštis	2,95 m
Sparnų plotas	15 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	1000 kg
Skridimo svoris	1290 kg
Maksimalus greitis	285 km/val.
Maksimalus leidžiamas greitis	470 km/val.
Tūpimo greitis	90 km/val.
Kilimo distancija	160 m
Tūpimo distancija	200 m
Aukščio lubos	6000 m
Skridimo nuotolis	500 km
Leidžiamas perkrovimas	—7 —5

SAUGUMAS PRIKLAUSO NUO DRAUSMĖS

SDAALR Kauno skraidyklių technikos sporto klube (STSK) pavasarį buvo baigtas teorinių pasikaitų ciklas pirmo kurso klausytojams. Skraidūnai įgijo žinių apie aerodinamiką, skraidymų teoriją, meteorologiją, skraidyklių eksploatavimą, skraidymų organizavimą ir jų saugumą, mediciną ir psichologinį pasiruošimą. Mokymas vyko pagal TSRS SDAALR CK sudarytą „Laikiną teorinio parengimo skraidyklių klubuose programą“.

Be to, klube (viršininkas R. Leišys) organizuojami teoriniai-kvalifikacijos kėlimo kursai, koordinuojami ir pravedami respublikinės reikšmės sportiniai renginiai, vykdomos skraidyklių techninės apžiūros bei tinkamos technikos registracija į respublikinį rejeistrą. Kol dar neturime mūsų šalies gamybos skraidyklių (labai gaila, kad uždelsta mokymotreniruoties aparato „Slavutič-UT“ serijinė gamyba) bei kitos pagalbinės technikos, klubas priverstas savo pastangomis vykdyti naujos technikos projektavimo ir konstravimo darbus.

Kadangi klubui yra patikėtos visos respublikos skraidūnų veiklos koordinatoriaus pareigos, jo juridiniais nariais gali tapti bet kuri respublikos sekcija, įregistruota Lietuvos TSR SDAALR CK aviacijos skyriuje. Šie ryšiai ypač aktualiūs dėl to, kad jauniems sportininkams būdingas tam tikras nerūpestingumas. Reikia šalinti trūkumus skraidūnų pirminio apmokymo metodikoje, sudaryti nepakantumo atmosferą visiems techninio neišprusimo atvejams, skraidybinio nedrausmingumo pasireiškimams. 1980 metais buvo patvirtinti normatyviniai dokumentai „Sportinio darbo organizavimo ir mokymo skraidyklių klubuose metodinė programa“, „Laikini skraidyklių skraidybos nuostatai“ bei „Laikini skraidyklių techniniai reikalavimai“, kurie apima praktiškai visus skraidūnų šiuolaikinio sportinio gyvenimo klausimus. Kūrybinis šių dokumentų taikymas padės pasiekti svarbiausią tikslą — darbą be avarių, siekiant aukštų sportinių rezultatų.

Neramina mus skraidymo priemonių techninis lygis. Kokį tik nėra konstrukcijų skraidyklių, pagamintų pagal nepilną užsienio ir tarybinių autorių techninę dokumentaciją! Reikia pripažinti, kad techni-

nių apžiūrų metu skraidyklių komiteto techninei komisijai (pirmininkas G. Maldžiūnas) pavyko išaiškinti nemažą potencialiai nesaugių aparatų, kaip atsparumo, taip ir aerodinaminio požiūriu.

Zinoma, kad skraidyklės su silpnai išreikštomis antipikravimo savybėmis, pilotui padarūs grubią pilotavimo klaidą, linkusios pereiti į flaterinio pikiravimo režimą. Praėjusiais metais mums teko išvysti šį, sakyčiau, žiurpų reiškinį, kuris vos vos nesibaigė katastrofa. Stebina, kad kai kurie draugai per daug greitai linkę tai pamiršti. O buvo taip.

Respublikinio sąskrydžio metu, po to, kai techninė komisija ištyrė pateiktą apžiūrai originalios konstrukcijos laisvos klasės skraidyklę, buvo prieita išvadų: konstrukcija neturi efektingų antipikraviančių įtaisų, nepasižymi išilginio ir skersinio pastovumo atsarga. Buvo numatyti būdai padėčiai ištaisyti, ir, stebint metodinei skraidymų komisijai (ne sąskrydžio bazės teritorijoje), buvo leista pilotui atlikti kontrolinius skraidymus geromis aerologinėmis sąlygomis. Tą dieną skrydžius lydėjo sėkmė, pavyko išaiškinti aparato patobulinimo programą. Tačiau sekančią dieną skraidūnas, nepasiruošęs fiziškai ir psichologiškai, esant žiliui, be vadovo leidimo dar kartą startavo Newtonių skraidykloje. Padaręs grubią pilotavimo klaidą, jis prarado greitį, skraidyklė virto ant sparno ir iš 30 metrų aukščio perėjo į flaterinio pikiravimo režimą. Išgelbėjo

pilotą pats aparatas. Konstrukcija buvo beskersinė ir su išneštu į sparno priekį kiliniu vamzdžiu-bokštu. Šis kilis ir dempferavo smūgį, o teisingai įtaisyta pasikabinimo sistema atliko saugos diržų vaidmenį. Šis pilotas turėjo pakankamai patyrimo. Bet skraidydamas nuo neaukštų žlaity, o, be to, norėdamas prailginti skrydžio trukmę, skraidė kritiniais režimais. Viskas buvo gerai, kol lydėjo sėkmė, o pakliuvęs į ramų orą — sutriko.

Mokomieji skraidymo aparatai taip pat turi būti saugūs. Jie privalo turėti smūgį švelninančius mazgus: ratelius ant trapecijos, slidę „nosyje“, trapecijos vamzdžiai „kieto“ nusileidimo atveju, atsitraukus į juos pilotui, turi deformuotis (linkti).

Tik su aerodinamiškai subalansuotomis skraidyklėmis galima sėkmingai mokytis. Skraidymo aparatų techninės charakteristikos, dėl „minkštam“ sparnui būdingos specifikos, turi tendenciją kisti. Ypač tai pasakytina apie laisvos klasės skraidykles, nes per ilgesnį laiką sensta ir deformuojasi danga. Skraidyklių priežiūrai reikia skirti nuolatinį dėmesį.

Piloto psichologinė ir fizinė būklė, jo įgytas profesinis pasiruošimas, vidinė kultūra ir daugelis kitų veiksnių garantuoja saugų nusileidimą. Sunaku kategoriškai pasakyti, kas individualiai kiekvieno piloto atveju vertingiausia: besąlygiškas instrukcijų vykdymas (jas kuria taip pat žmonės), ar kūrybiškas visos sudėtingos situacijos vertinimas (instrukcijomis gyvenimo įvairovė ne-

išsamiama). Labai daug priklauso nuo piloto kvalifikacijos, jo charakterio. Tačiau viena tvirtai galima pasakyti: savo praktikoje nesutikome nė vieno nesėkmės atvejo, kuris būtų įvykęs laikantis skraidybos normatyvinių reikalavimų. Priešingai, visi nukentėjusieji pažeidė (švelniai ar grubiai) minėtus reikalavimus. Jeigu mes drąsiai apribosime nepagrįstas pretenzijas į „nevaržomą“ skrydį, dėl to tapsime tik stipresni. Lanksti veiksmų taktika ir strategija (organizmo ir pilotavimo sfere), visapusiškas lemiančiųjų reiškinų (meteorologijos, technikos parengties, fizinio ir dvasinio piloto galimybių) pažinimas, pagaliau, atitinkanti visa tai skridimo užduotis, visada garantuos skrydžio saugumą.

Be abejonės, skraidyklių sportui būdingas ryškus emocionalumo laipsnis. Gausūs įspūdžiai prašyte prašosi psichologinių pertraukų apmąstymams. Mokymo laikas ir skirtingos užduotys turi būti paskirstytos etapais, daranč pertraukas skraidymų dienoje ir įvedant po kelias poilsio dienas tarp jų. Pratimų kompleksai turi būti nuolat kartojami. Komplexo dalys (nuo paprastesnės — prie sudėtingesnės užduoties) turi būti keičiamos tik po to, kai mažiau sudėtingas pratimas bus be klaidos atliktas 15 (ne mažiau) kartų iš eilės. Kuo nuosekliau dirbsime, tuo tvirtesni susiformuos įgūdžiai. Būkimė tad kantrūs!

Skraidyklių sportui būdingas toks paradoksas: neskraidantiems ar mažai ir silpnokai skraidantiems dažnai atrodo, kad tai pats paprasčiausias skraidymas, o prityrę pilotai negali atsikratyti minties, įkyriai primenančios apie skrydžio skraidyklėmis sudėtingumą. Norėčiau pacituoti lakūną bandytoją, buvusį TSRS skraidyklių sporto orgkomiteto pirmininką, šalies skraidyklių rekordo autorių S. Toptyginą, kuris pareiškė: „Drįstu tvirtinti, kad skraidymas skraidyklėmis daug sudėtingesnis už visas kitas kada nors žmonių sugalvotas skraidymo formas“... Tad visur ir visada svarbiausią dėmesį skirkime skraidymų saugumui.

S. PRIALGAUSKAS,
Respublikos aviacijos sporto federacijos Skraidyklių komiteto pirmininkas



ėjo ir iš karto garsiai tarė savo „aš“.

Kęstutis labai pamėgęs motokrosą. Ir ne žodžiais, o elgesiu, darbais tuo pomėgiu užkrėtė Audronę. Stebėdama jį treniruotėse, varžybose, klausydama po lenktynių, ir žmona susiviliojo varžybų grožiu, pergalės džiugesiu. O kai šalia prityręs treneris — ilgas keltas iki garbės pakylės nebeatrodo toks sunkus...

K. Zinevičių neatsitiktinai pavadinau prityrusiu treneriu. Šiaulių technikos sporto klubo motociklų praktinio važiavimo dėstytojas patirties turi sukaupęs daug. Miela akiai, kai jis trasoje. Meistriškai išnaudoja kiekvieną progą aplenkti varžovus, atitrūkti nuo jų. Kas nuo kalnelio rieda, o K. Zinevičius oru nuskrėja gerą gabalą, kas sykis nuo sykio važiuodamas ant sėdynės prisėda, K. Zinevičius kone visą laiką stovėdamas skrodžia pirmyn. Lenkia kitus motociklininkus, kur šie kiek sumažina greitį — posūkyje, nuokalnėje. Kurgi kitur aplenksi, jei lygioje vietoje greitai važiuoti moka visi. Ne, Kęstutis nėra nu-trūktgalvis. Lenkia jis, skuba taip, lyg važiuotų lygiu keliu: meistriškumas — didelė jėga, kuri pranoksta net greitį, riziką.

Geras motociklininkas — ne pirmas pasiekiantis finišą. Jis dar turi puikiai išmanyti techniką. Anava, po važiavimo kiek draugų apspinta motociklą, ruošdami jį sekančiam — čia palauks, čia priverš. Bet visur į svarbiausius darbus, žluostydamas prakaitą nuo veido, įkibęs pats sportininkas. Taip ir K. Zinevičius. Pasitaria su tėvu, Šiaulių TKS viršininku, savo treneriu V. Kazlausku, pasiklauso jų nuomonės ir tvarko, remontuoja per lenktynes nukentėjusį plieno žirgą. Mechanikas, aišku, būtų gerai, bet kai savo rankomis viską padarai, visai kitaip lenktyniauji, visai kitaip važiuoji.

...Kiekvienas žmogus turi savo tikslą, ir džiugu, kad siekia jo atkakliai, nesustodamas prieš pasitaikančias nėsėkmes. Juk jos laikinos, o tikslas lydi mus ilgai. K. Zinevičiaus tikslas — važiuoti. Važiuoti gražiai, greitai, važiuoti į pergales.

J. PASKOČINAS

Modelis su gumos varikliu

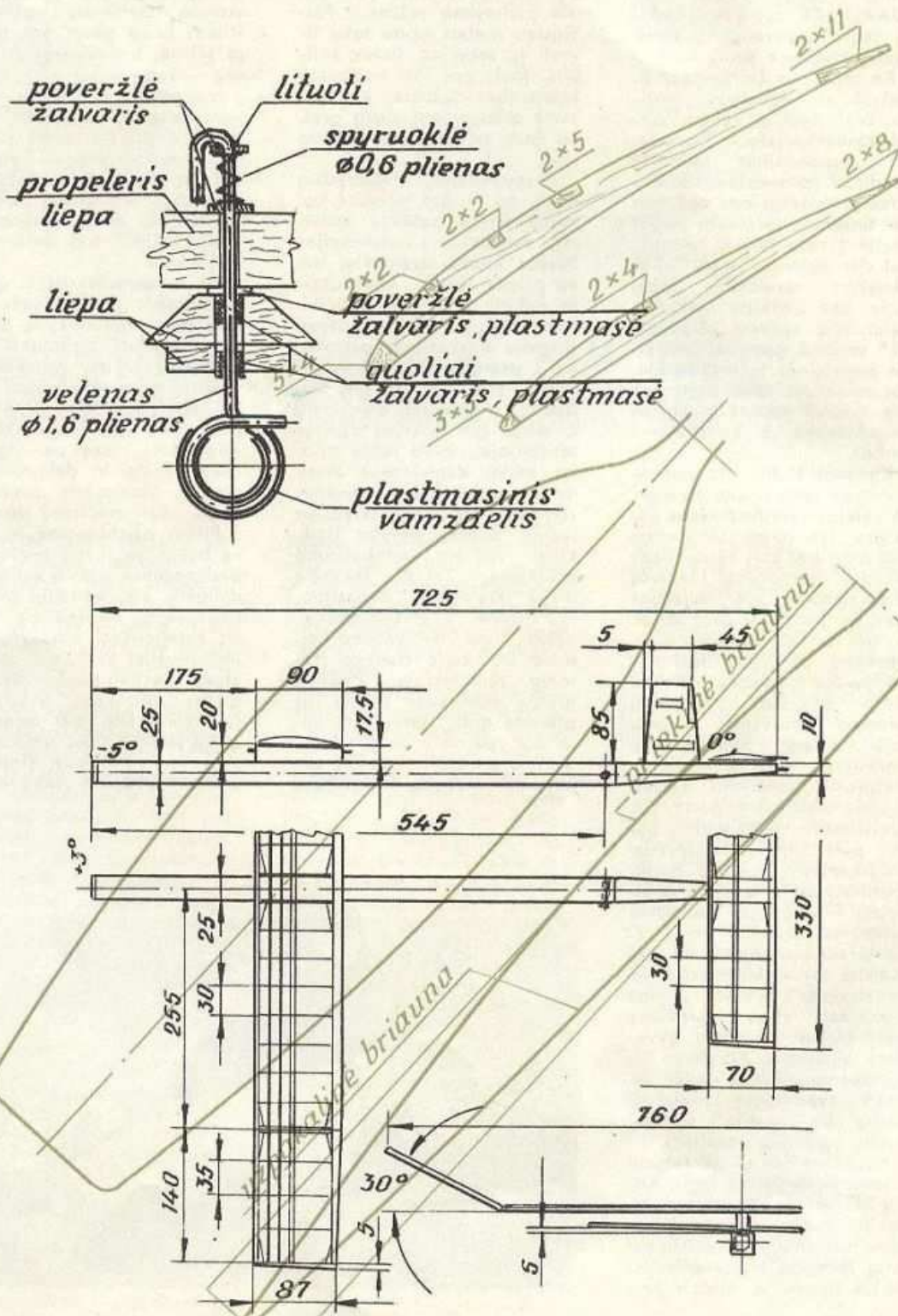
Statant modelius su gumos varikliais daug darbo reikalauja propelerio ir sudėtingo jo mazgo gamyba. Galbūt todėl jaunesniųjų modeliutojų tarpe jie mažiau populiarūs negu sklandytuvų modeliai.

Šio modelio supaprastintas propelerio mazgas. Modelis mažesnis, palyginus su B1 ir F1B klasės modeliais. Atitinkamai silpnesnis ir gumos va-

riklis — 3X1 mm skerspjuvio šeši gumos siūlai. Bet modelio konstrukcija paprasta. Jo gamyboje naudojama balza, jos neturint — liepa. Propelerio mentys išdrožiamos iš vieno medienos gabalo (balzos ar liepos), o jo mazgo veikimo principas paliktas toks pat, kaip ir kitų šios klasės modelių: pasibaigus naudojamam variklio veikimui, velenas stabdomas. Tik čia, išsi-

tiesus spyruoklei, propeleris laisvai sukasi nuo oro srovės, tuo sumažindamas pasipriešinimą modeliui sklendžiant. Kita, ant kurios kabinamas gumos variklis, sulenkia paskiausiai ir ant jos užma-namas plastmasinis vamzdelis.

Modelis sureguliuojamas taip, kad kiltų dešiniąją spiralę. Jei modelis blogai kyla, reikia didinti variklio gumos siūlų skaičių.



Nuo tada, kai Prienuose įsikūrė Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla, dauguma berniukų bent mintyse tapo sklandytojais. O netrukus jie išgirdo apie dar didesniu romantikos šydu apgaubtą lakūno bandytojo profesiją ir su pavydu akyse nužvelgdavo nedidelį būrelį jaunų vyrų, apsirengusių mėlynais kostiumais. Gal susitarę, o gal ir ne, pirmieji gamyklos bandyminių skraidymų stoties lakūnai bandytojai pasiūdino vienodus kostiumus. O kurti tokią stotį prireikė tada, kai gamykloje buvo pradėti remontuoti sklandytuvai, kai jau į pabaigąėjo pirmojo sklandytuvo iš stiklo ir aliuminio „Lietuva“ gamybos darbai. Reikėjo apskraidyti po remonto „Blanikus“ ir, svarbiausia, patikrinti naujosios sklandytuvus.

Salyje tėra tik dvi mokyklos, ruošiančios lakūnus bandytojus. Bet ten ruošiami bandytojai lėktuvams, o čia — sklandytuvai, daug kuo besiskiriantys nuo savo motorizuotų „brolių“. Nieko kito nebeliko, kaip savo bazėje paruošti šios naujos, taip labai reikalingos profesijos žmones. Tada ir prisiminė Vytautą Šliumbą, inžinierių, puikų sklandytoją, atidavusį pamėgtam sportui ne vienerius metus. — pasiūlė jam išbandyti sklandytuvus. Na, o ar galėjo Vytautas atsisakyti tokio vylingo pasiūlymo? Juk dauguma jų, kurie kada ryžosi pakilti su sklandytuvu, net ir praėjus ilgesniam laikui po atsisveikinimo su sportu, kažkokia nematoma jėga traukia atgal į aerodromą. O V. Šliumba apie jokią atsisveikinimą dar net negalvojo. Taigi jis ir tapo vienu pirmųjų gamyklos lakūnų bandytojų. Bandyminių skraidymų stoties viršininku.

Taip į lakūnus bandytojus „įsirašė“ ir kiti vyrai. Vytautas Sabeckis, TSRS sporto meistras, absoliutus 1976 metų šalies sklandymo čempionas skraidė įvairiais sklandytuvais: „Blaniku“, „Nimbus-2“, „Lietuva“, lėktuvais „Vilga“, „JAK-12“. Gintą Nekrašius, kai ir patį jauniausią iš šio būrio Rolandą Kalinauską, irgi atvedė sklandymas. Algis Barkauskas ir Stasys Nau-

jalis — buvę aviacijos klubų instruktoriai. Taigi, sklandymas, kuris anksčiau buvo tik jų pomėgis, — dabar tapo kasdieniniu darbu.

— O kokių savybių reikia lakūnui bandytojui? — klausiu Vytauto Šliumbos.

— Aš net nekalbu apie gerą profesinį pasiruošimą. Tai pati elementariausia tiesa. Tačiau vien šito neužtenka. Pas mus ateidamas žmogus jau turi būti stiprus: su savo mąstysena, požiūriu,

pirmasis. Gintas Nekrašius — inteligentiškas, draugų vadinamas „akademiku“. Na, o tai, kaip atkakliai, su žemaičiams įgimtu užsispyrimu Vytautas Sabeckis siekia pergalių šalies čempionatuose, — kalba už jį patį. Rolandas Kalinauskas — pats jauniausias. Jam dar viskas prieš akis. Už tai neseniai į kolektyvą atėjęs Algis Virbickas jau turi ir gyvenimiškos, ir darbo aviacijoje patirties. Vytautui Šliumbai, kaip viršininkui, ten-

ką spaudė konstruktorius Balyš Karvelis, gamyklos direktorius Vytautas Pakarskas, kiti tos didelės įventės dalyviai, aviacijos specialistai. Man rodos, tos dienos nerimas, jaudinimasis ir pergalės džiaugsmas liks atmintini visam gyvenimui. Vėliau Vytautas Šliumba buvo dar kelių „Lietuvų“ krikštatėvis.

Naujasis gamyklos konstruktorių kūrinys — 15 metrų sparnų ilgio standartinės klasės sklandytuvus „Nida“ patikėtas išbandyti Vytautui Sabeckiiui. „Nida“ dar tebebuvo ceche, o Vytautas jau gilinosi į jos brėžinius, nagrinėjo konstrukcijas, stebėjo baigiamuosius darbus. Netiesa, kad lakūno bandytojo darbas tik ore. Gerokas jo krūvis gula ant bandytojo pečių dar žemėje, kaip ir bandymų programos paruošimas, jos studijavimas, gautų rezultatų apibendrinimas. Vienas pagrindinių Bandyminių skraidymų stoties uždavinių yra teikti informaciją konstruktoriams, inžinieriams apie atskiras konstrukcijas, duoti savus pasiūlymus, kaip jas patobulinti.

Štai Rolandui buvo patikėta naujo pradinio apmokymo sklandytuvo „Strazdas“ bandymai. Kai sklandytuvus buvo pagamintas, kilo abejonė, ar užteks posūkio vairo. Bandymai parodė, kad visiškai pakanka. Jų metu taip pat buvo surastas optimalus lėktuvų pastatymo kampas, išsiaiškinta, kad minimalus „Strazdo“ greitis — 45 kilometrų per valandą, kad labai gera važiuoklės amortizacija.

Bet turėjo bandytojai ir pretenzijų. Štai du kartus lūžo užpakalinės važiuoklės atrama. Per silpna. Per mažas ir sparnų pastatymo kampas. Buvo ir kitų defektų. Tam įrodyti reikėjo atlikti per 70 skridimų.

Po kiekvienos darbo dienos stoties lakūnai bandytojai susirenka pasitarti. Vytautas Šliumba pasako vyrams, ką jie veiks rytoj. Kas žydrų padangių taku skris sklandytuvu, kas atliks stebėjimus žemėje, kas skaičiuos. Ir visada kruopščiai aptarinėja kiekvieną vakarykštį skridimą.

R. ŠIMUKAUSKAITĖ

LAKŪNAI BANDYTOJAI IŠ ESAG

tvirta pozicija gyvenime. Vienu žodžiu, „kiešas“ žmogus.

Galvoju aš apie šį žodį ir suprantu, jog gali būti kintamas akmuo, metalas. Toks tikrai nepramušamas. O žmogus? Ilgiau pabuvęs Bandyminių skraidymų stotyje suvokiui, kad už to žodžio slypi pareiga ir atsakomybė, sąžinė ir garbė, pilietinė drąsa ir geležinė valia, nekalbant jau apie tokius charakterio bruožus, kaip atkaklumas, tikslas siekimas. Kažin ar įmanoma tai sutalpinti viename žmoguje? Betgi ne kiekvienas ir gali būti lakūnu bandytoju. Nors norinčių ir daug, o skraido tik šeši.

Stasys Naujalis — nuo Alytaus, bet nedūkikiškai užsispyręs. Sypsosi, o daro savo. Neatsitiktinai Stasiui patikinti specialūs uždavimai. Algis Barkauskas — veiklus, nepažinomas organizatorius. Kur reikia praktinės veiklos — jis

ka visa tai jungti į vieną bendrą visumą, vadinamą kolektyvu, dabar turintį apie dvidešimt žmonių, nes dar yra ir inžinieriaus Stasio Trumpiškio žmonės.

— Nuo šių vyrų priklauso ir bandymų sėkmė, ir mūsų rekordai, — sako Vytautas Šliumba. — Jie mus palydi ir sutinka, jie paruošia mašiną. Jų darbe juo labiau negali būti broko.

— Visi jie, ir Tadas Valkauskas, ir Kostas Jurkša, ir Vidas Vasilijus, ir Arvydas Bernatavičius puikiai suvokia, kad mes atsakome ne tik už sklandytuvą, lėktuvą paruošimą, bet tuo pačiu ir už ore esantį žmogų, — sako Stasys Trumpiškis.

Aviacijos sporto entuziastai prisimena tą vaiskų, giedrą sekmadienį, kai nuo žemės atsiplėšė ir pakilo pirmoji „Lietuva“, valdoma Vytauto Šliumbos. Vėliau, nusileidus į žemę, jam pirmiausia ran-

sporto meistrus. Mūsų respublikai atstovavo kauniečiai R. Jasmonto (pilotas) ir A. Kolasausko (mechanikas) bei vilniečiai G. Sablinsko ir G. Kašubos poros. Pastaruosius burtai pirmą kartą suvedė su pasaulio čempionais sverdlovskiečiais broliais Dorošenkomis. Apylygėje kovoje nu-

galėjo čempional. Pralaimėjo pirmąją kovą ir kauniečiai. Tad mūsų šalis teko dabar keliai į finalą skintis paquodose turuose. Čia sėkmingai pasirodė G. Sablinskas su G. Kašuba. Jiedu pasiekė keturias pergalės ir pateko į finalą. Finalinė dvikova su aviamodeliuotojais iš Kazanės

Kuzminkiu ir Rešetnikovu buvo pralaimėta. Tad vilniečiams varžybose atiteko antroji vieta.

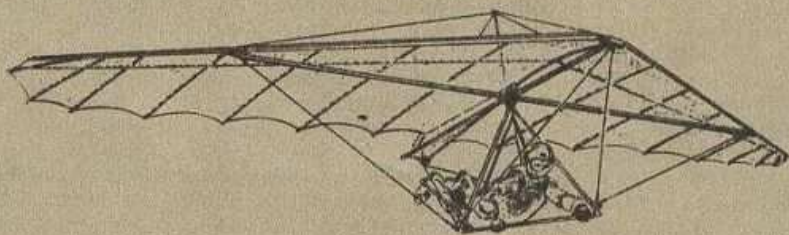
Komandomis mūsų respublikos aviamodeliuotojai užėmė ketvirtą vietą, o kauniečiai pora liko trečiame dešimtu.

P. ALMINAS

SĖKMINGAS STARTAS

Daug sportininkų dalyvauja kasmet Sverdlovskės rengiamose „oro kaitynių“ aviamodelizmo varžybose. Šį kartą jose rungtyniavo 56 ekipažai, atstovė 28 komandos. Dalyvių tarpe matėme 4 tarp-
tautinės klasės sporto ir 26

SKRAIDYKLĖ „VIMPEL-9“



TSRS SDAALR Centro komiteto 1979 m. gegužės 25 dienos direktyva skraidyklių klubams skraidymo aparatus statyti leidžiama pagal vietos federacijų techninių komisijų patvirtintus brėžinius, o skraidyti jais — gavus šios komisijos sutikimą.

Maskvos skraidyklių federacijos techninės komisijos rekomenduotų aparatų tarpe yra laisvos klasės sportinės skraidyklės „Vimpel-9“ modelis. Jo prototipu paimta prancūziška serijinė skraidyklė SK-2. Tai gana paprastas, patikimas, manevringas aparatas su geromis skridimo techninėmis savybėmis. Nepaisant nedidelio kupoliškumo, jis pavaldus ir pakankamai pastovus. Karkasui galima pritaikyti tris skirtingo pločio ir aerodinaminių savybių būrės. Būrė siuvama iš viengubos arba dvigubos medžiagos. Ji komplektuojama profiliuotais luotais, einančiais per visą sparno plotį

ir besiremiančiais į pagrindinį karkaso vamzdį.

Pagrindiniai techniniai duomenys: sparnų ilgis — 9,55 m, sparnų plotas — 16,4 kv. m, išvystomas greitis — 25–60 km/val., aerodinaminė kokybė — 8.

„Vimpel-9“ ir prototipo SK-2 skirtumai yra šie: būrei vietoj 914 mm pločio dakrono panaudotas 800 mm pločio lavsanas (audinys „Jachta“), todėl pasikeitė būrės forma, siūlių skaičius ir luotų išdėstymas. Taip pat pakeista centrinio mazgo konstrukcija, o profiliuoti luotai panaudoti iki priekinio vamzdžio.

Palyginamieji abiejų aparatų bandymai parodė maždaug vienodas pagrindines skridimo ir technines charakteristikas. Brėžiniai buvo suderinti su visąjunginės skraidyklių federacijos technine komisija.

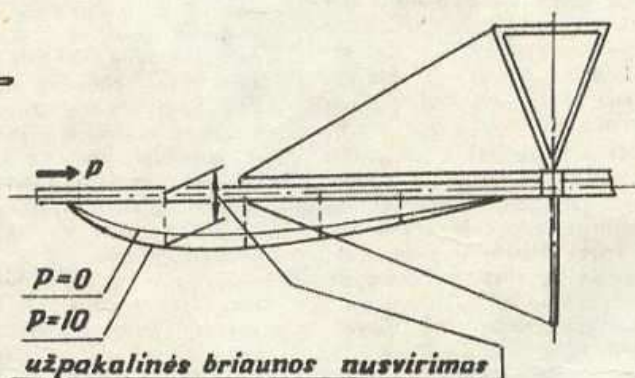
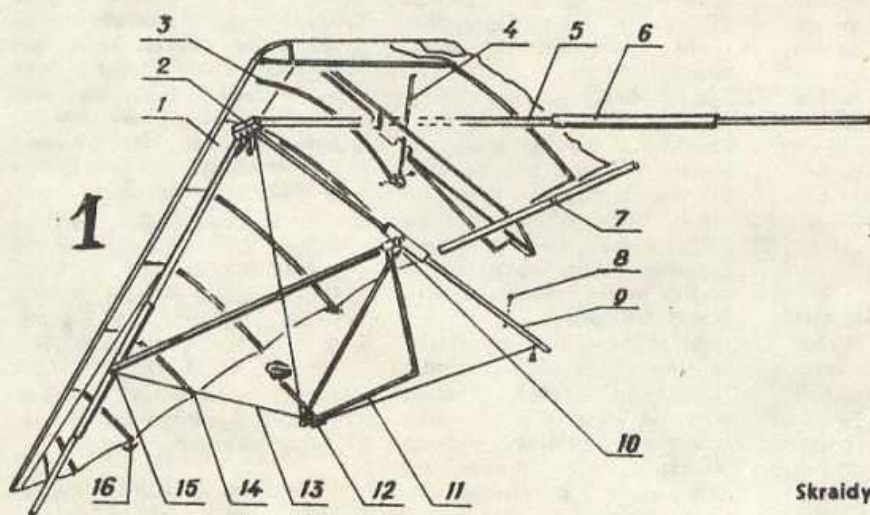
Pagal žurnalo „Modelist-konstruktor“ 1980 m. vienu-

liktame numeryje pateiktą medžiagą supažindiname su skraidykle „Vimpel-9“ konstrukcija. Aparato detalės pakankamai technologiškos ir jų gamyba nesudėtinga. Jo karkasas (brėžinyje 1, 2, 3) sudarytas iš vamzdžių ir juos jungiančių mazgų bei detalių. Priekinėje vamzdžio dalyje, ant kurios montuojamas kilis, tvirtinamas profiliuotas centrinis luotas, kurio koordinatės nurodytos brėžinyje 3. Būrė sudaryta iš dviejų vienodos konstrukcijos sparnų pusių su tokiu skirtumu, kad kairioji yra dešinėsios veidrodinis atspindys ir siuvama iš penkių tiesių lavsano audinio atraižų, išdėstant jas kaip parodyta brėžinyje 2. Kiekviena sparno pusė sutvirtinama septyniais luotais, penki yra lygiagrečiai kilio vamzdžiui, o du galiniai su centriniu vamzdžiu sudaro atitinkamus kampus. Lavsano audinio atraižos tarp savęs jungiamos išilginėmis zigzago formos siūlėmis, paliekant 35 mm plo-

čio „kišenės“ luotams. Vienoje būrės modifikacijoje jos tęsiasi iki šoninio vamzdžio rankovės siūlės. Šiuo atveju 1–5 luotai būna tiesūs, o 6 ir 7 — būtinai profiliuojami ir savo galais remiasi į šoninį vamzdį. Kitos modifikacijos būrės luotų „kišenės“ tęsiasi iki šoninio vamzdžio. Visi luotai profiliuojami ir galais atsiremia į jį.

Ar gerai pasiūtas ir pritvirtintas aparato kupolas, galima patikrinti apvertus skraidyklę. Matuojamas užpakalinės briaunos nusvirimas išilgai linijos, kuri nurodyta brėžinyje. Matavimo rezultatai lyginami su lentelėje pateiktais duomenimis. Ypač svarbu, kad būtų išlaikytas abiejų sparno pusių simetriškumas. Kitaip aparatas praranda šoninį pastovumą.

Sujungimų detales ir mazgus rekomenduojama gaminti iš nerūdijančių medžiagų ar dengti apsauginiais sluoksniais.

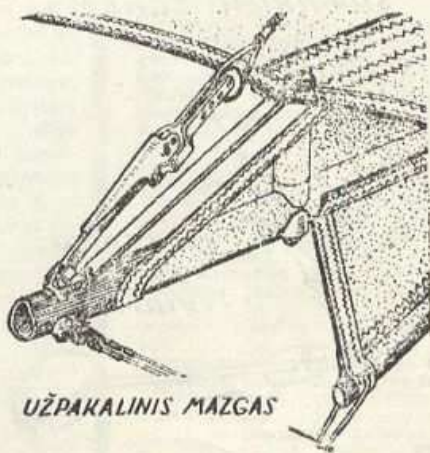
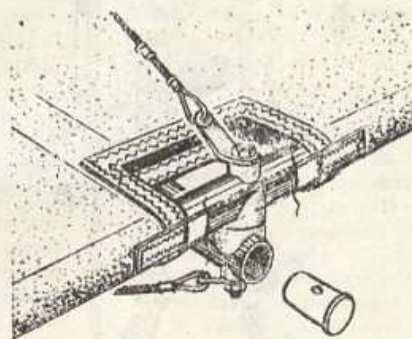
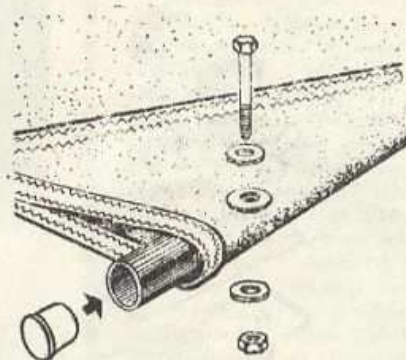
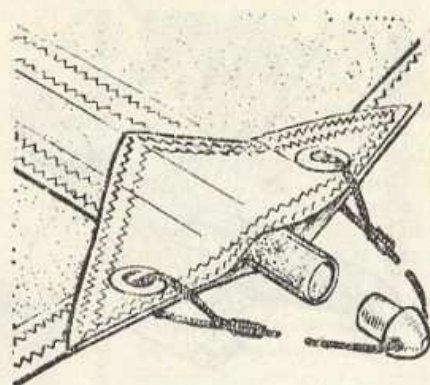


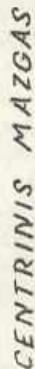
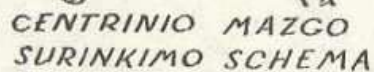
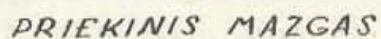
Skraidyklės „Vimpel-9“ konstrukcija

Užpakalinės briaunos nusvirimas milimetrais ties matavimo linija

Luotų Nr.	P = 0 kg	P = 10 kg
1	90	110
2	180	220
3	265	340
4	310	420
5	310	420
6	295	390
7	230	275

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1 — kupolas | 9 — kilio vamzdis |
| 2 — priekinis mazgas | 10 — centrinis mazgas |
| 3 — gargrotas | 11 — valdymo trapecija |
| 4 — stiebas | 12 — prietaisų pultas |
| 5 — šoninis vamzdis | 13 — atlatamos |
| 6 — sujungimo įvorė | 14 — luotas |
| 7 — skersinis vamzdis | 15 — šoninis mazgas |
| 8 — kupolo tvirtinimo atrama | 16 — luoto fiksatorius |

[illegible]



KILIO
KAMZDIS

ŠONINIS
VAMT

IRENGINIO PRIEŠ
PIKIRAVIMA TIPAI

4

TOLI UŽ
POLIA-
RINIO
RATO

Ceslovas Dervinis su netikėtu svečiu.

Nuo kelionės į Taimyrą praėjo keli mėnesiai. Atrodytų, galėjo nugrimzti užmarštin toji Siaurė su viskuo ten patirtu, bet kur taul tik atsiduri arčiau žemėlapiu, akys pačios prilimpa prie Taimyro.

Toli už poliarinio rato gipantišku iškyšuliu žemynas įsirižęs į Ledjūrį. Taimyras unikalūs daug kuo, bet vos po jį pasižvalgius jis stačiai pritrenkia sunkiai suvokiama platybe. Kosminės erdvės įspūdi daro be galo be krašto nusidriekę tundros toliai.

Dar nuo pirmosios I. Papanino ekspedicijos laikų Centrinėje Arktyje ant driftojančių ledo lyčių kasmet dirba mokslinės stotys. Kasmet organizuojamos ir aviacijos mokslinės ekspedicijos dirbančios pačiose aukščiausiose platumose. Vienoje jų dalyvavo ir jau keturiolika metų Taimyre dirbantis lietuvis aviatorius Ceslovas Dervinis, malūnsparnio bortmechanikas. Visko būna Siaurėje. Ir tylus penkiasdešimties laipsnių speigas, ir siautėjanti danguje fantastiška Siaurės pašvaistė, aršios pūgos... Žiemą ten — ilgoji naktis. Saulės kraštėlis pasirodys tik pavasariop.

Ceslovas rūšiajame krašte — tikras senbuvis. Baigęs aviacijos technikos mokyklą, jis neiškart pateko į Taimyrą. Iki tol dirbo Kazachstane. Bet vis svajojo apie Siaurę.

Į Taimyrą jis atvažiavo ru-

denį, gali sakyti, į pavakarę, nes čia pat buvo pirmoji jo poliarinė žiema, pirmą didžioji naktis. Ceslovas ėmėsi net mūsų kraštuose nesaldaus aviacijos techniko darbo. Tiesą sakant, man tą darbą šiek tiek lytėjusiam savo rankomis, sunku įsivaizduoti, kaip įmanoma jį dirbti spaudžiant penkiasdešimties laipsnių žaiciui su vėjeliu. Tokiomis sąlygomis aviacijos techniko trūšas ypatingas tuo, kad dirbti tenka dažniausiai plikom rankom atvirame ore. Kai kurios operacijos reikalauja tiesiog juvelyriskų pirštų judesių.

...Karas atėmė Ceslovui tėvus, augo jis vaikų namuose ir nuo mažumės įgijo gėnėtinas atsparumo atsargas, neabejotinai pasitarnavusias jam ir ten, Siaurėje. Pirmąją žiemą laiškuose jis nė sykio nepasiskundė, nepadūsavė. Buvo ir liko ryžtingas. Ceslovas ne itin kalbus. Daugiau teko išgirsti iš kitų vyrų, dirbusių ar tebedirbančių poliarinėje aviacijoje.

Kitą žiemą Ceslovas jau skraidė bortmechaniku. Dabar jis pirmos klasės specialistas. Jo skraidymo knygelėje šiemet bus įrašyta 3000 valandų. Skaičius lakūno biografijoje — daug pasakantis, ypač žinant, kad kiekviena iš tų valandų praleista virš ledynų ir atvirų vandenų, virš baltos sniego dykumos ilgą devynių mėnesių žiemą.

Net ir jaučioje lėktuvo ar malūnsparnio kabinoje visai ne tas pats, koks pasaulis slenka pro sparną. Siaurėje visa erdvė priltvinkusi nebylaus gamtos įspėjimo.

Lėktuvus ir ypač jo variklis — bortmechaniko rūpestis. Galima patikinti, kad Ceslovas savo pirštais yra lytėjęs kiekvieną varžtelį. Su ekipažui priskirtu lėktuvu jis nesisikyrė kelias savaites prieš ekspediciją, perprato jo menkiausius įnorių, šalino juos.

Ekipažai ekspedicijon rengiami su pedantišku smulkmeniškumu ir reiklumu. Lakūnai skraidė treniruočių maršrutais virš ledjūrio, kad sąlygos būtų kuo labiau panašios į tas, kurios jų laukia ašigalyje. Bet ekspedicijos pradžia reikėtų vadinti tą dieną, kai dar tik imama formuoti ekipažus. Būrys būsimų ekspedicijų dalyvių turi pasiskirstyti į nedidelius kolektyvus, vadinamus lėktuvo ekipažais — vieningu, kovingu, patikimu. Turi būti, sakyti, ne dvidešimt penki pirštai o penki vienodai kieti kumščiai. Skraidant virš ašigalio, kur kiekvienas lėktuvo tupdymas ant lyties, švelniai lariančiant, labai sudėtingas, ekipažo vadas niekad nesileis nužiūrėti laške, jei bent vienas iš ekipažo narių suabejos jo sprendimo teisingumu. Argi tai ne penki pirštai, suspausti į kumščius?

E. GANUSAUSKAS

APIE MUS RAŠO
„FLIEGER REVUE“

„Kadangi modernūs aukštos klasės sklandytuvai šiandien į varžybas atgabenami uždarose priekabose, paslaptis, su koku sklandytuvo modeliu startuos įvairūs pilotai, atsiskleidžia tik prieš pat varžybas. Tad ir suprantamas susidomėjimas, su kuriuo varžybų dalyviai seka iškraunamą aviacinę techniką, nekantraudami, kur ką nauja pamatys“, — taip pradeda savo pasakojimą, pavadintą „Naujoji „Lietuva“ H. Buchas VDR aviacijos žurnale.

Pasakojimas apie LAK 12 „Lietuva“, gausiai iliustruotas schemomis ir autoriaus nuotraukomis, apima tris 1980 m. žurnalo Nr. 11 puslapius. Autorius neapsiriboja supažindinęs su naujausio LAK serijos sklandytuvu. Jis apžvelgia dešimtmelį atšventusios Lietuvos TSR SDAA LR Prienų ESAG veiklą, pradedant „Zylių“ gamyba bei sklandytuvų remontu ir baigiant naujausia produkcija, kurią autorius matė per 1980 metų socialistinių žalių sklandymo varžybas, bei artimiausius užmojus, susijusius su kelialapiais į gyvenimą „Nidai“ ir „Nemuni“.

Šis pasakojimas turi konkretų tikslą. VDR aviacijos sporto mėgėjai išsamiai supažindinami ne tik su Balio Karvelio LAK serijos sklandytuvų evoliucija, bet ir su daugelio kitų Prienų ESAG naujovių. Todėl H. Buchas, baigdamas savo pasakojimą, pabrėžia, jog „broliškosios organizacijos aviacijos kūrėjai dabar, įgiję didžiulę patirtį statant stiklasčio sklandytuvus, planingai plečia ir modernizuoja savo produkcijos programą. Nekantriai laukiame naujųjų modelių...“

SU KAMBARINIAIS
AVIAMODELIAIS

Vasario 14—15 dienomis Panevėžyje vyko respublikos aviamodelizmo čempionatas kambariniais modeliais. Geriausiai skraidė praeusių metų čempiono panevėžiečio E. Dziuricčiaus modelis, išsilaikęs ore per du geriausius skridimus 21 min. 11 sek. Jo žemlėis S. Ramoška užėmė antrąją vietą (19 min. 50 sek.), o trečioji vieta atiteko vilniečiui R. Steponėnui (17 min. 48 sek.).

S. Ramoška pagerino respublikos jaunių rekordą salėje iki 8 m aukščio. Jo aviamodelis skraidė 10 min. 16 sek.

Kovo pirmomis dienomis Panevėžyje su kambariniais modeliais rungtyniavo Estijos ir mūsų respublikos aviamodeliuotojai. Nugalėjo svečiai.

A. PRANSKETIS



Tradicija tapo susitikimai su geriausiais sportininkais Lietuvos TSR SDAALR Centro komitete. Sezonui pasibaigus, šalies pirmenybių nugalėtojai ir prizininkai, jų treneriai, sporto organizacijų ir gynybinės draugijos vadovai, žurnalistai susitinka aptarti svarbiausių metų įvykių. Kaip ir kasmet geriausiems 1980 metų sportininkams bei juos išugdžiusiems treneriams skiriamos gėlės ir dovanos.

M. ALYČIO nuotr.

Mokomasis sklandytuvas LAK-14 „Strazdas“



Gera išbandyta ir įsisavinta gamybos bei remonto technologija paskatino Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos kolektyvą pradėti kurti ir plastmasinį mokomąjį sklandytuvą. Juo labiau, kad aviacinės medienos, iš kurios buvo gaminami sklandytuvai LAK-2 „Zylė“, labai stinga. Kadangi pagrindinės konstruktorių jėgos buvo nukreiptos rekordinių aparatų kūrimui ir tobulinimui, šis darbas buvo pavestas sklandymo veteranui aviakonstruktoriui Antanui Pekniui.

Atsižvelgiant į tai, kad sklandytuvų „Zylė“ koncepcija išlaikė daugelio metų išbandymus, ir juos pamėgo jaunųjų sklandytojų mokyklų auklėtiniai, buvo nutarta naujam aparatui, pavadintam LAK-14

„Strazdas“, palikti „Zylės“ schemą, neieškant visiškai naujų sprendimų. Dar daugiau, pradžia paliktas ir „Zylės“ sparnas su kai kuriais konstrukciniais pakeitimais, kurių tikslas — pagerinti technologiškumą ir deficilinę aviacinę fanerą pakeisti stiklasčiu. Sklandytuvo liemuo ir uodegos plokštumos bei vairai suprojektuoti visiškai naujai, panaudojant ne tik naujas formas, medžiagas, bet ir profilius.

Siuo metu sklandytuvą LAK-14 „Strazdas“ gavęs mokytinės komisijos įvertinimą ir sėkmingai išbandytas, jau gaminamas serijomis. Vienuo-liktajame penkmetyje gamykla numato pagaminti 250 tokio tipo mokomųjų sklandytuvų. Žinoma, tai nereiškia, kad

visi jie bus analogiški dabartiniam pavyzdžiui. Šis modelis yra tik pirmasis plastmasinio mokomojo sklandytuvo variantas. Po to seks naujos „Strazdų“ serijos, kurios turės ir plastmasinius sparnus su naujais profiliiais, ir gal bus naujų grakštesnių formų.

LAK-14 „Strazdas“ — mišrios konstrukcijos aukštasparnis spyrinis sklandytuvas. Sparnas (vienintelis sklandytuvo agregatas, gaminamas iš medžio) turi pakabinamus eleronus — užsparnius visame sparnų ilgyje. Liemenį sudaro atskiros dalys: priekinė ir užpakalinė. Priekinėje dalyje įrengta piloto kabina, įmontuoti rankinio ir kojinio valdymo mazgai, jos kevalas ir kabinos grindelės yra trisluoksnės konstrukcijos su 5 mm storio putplasčio užpildu. Kevalų dugnas formuojamas iš stiklo audinio. Į kevalą įformuotas špangautas su važiuoklės ir užpakalinės liemens dalies pakabinimo mazgais. Priekinė liemens dalis užsibaigia mediniu įdėklų, prie kurio montuojamas užpakalinis jos tvirtinimo mazgas. Priekyje yra nuimamas kabinos pusgaubtis.

Užpakalinė liemens dalis formuota kartu su kiliu. Jos įėginė schemą sudaro kevalai, priekinis špangautas ir kilio lonžeronas. Kevalai — trisluoksnės konstrukcijos su 5 mm storio putplasčio užpildu ir vienu stiklo audinio sluoksniu iš abiejų pusių, orientuotu 45° kampu. Ant priekinio špangauto tvirtinami sparnų ir spyrių pakabinimo mazgai, o taip pat konsoliniai priekinės liemens dalies tvirtinimo kardaneliai. Užpakalinės sparno pakabinimo auselės montuojamos vienu varžtu prie liemens pilono. Skirtinai nuo „Zylės“, „Strazdas“ neturi atatampų, kas pagreiti-

na jos surinkimą ir išardymą eksploatacijos metu.

Stabilizatoriaus kevalai formuoti iš dviejų stiklo audinio sluoksnių ir sustiprinti putplasčio briaunomis. Jo profilis — laminarinis Wortmann FX 71-L — 150/30. Stabilizatorius tvirtinamas prie kilio lonžerono ir liemens kevalų dviem 5 8 tipo guoliais ir vienu varžtu. Vairų konstrukcija analogiška.

Skraidymų bandymų metu buvo nustatyta, kad sklandytuvo LAK-14 „Strazdas“ aukštumos vairs, lyginant su „Zyle“, yra mažiau jautrus esant tam pačiam efektyvumui. Aiškiai pagerėjo sklandytuvo aerodinaminė kokybė. Tūpimo greitis nuo 55 km/v. l. sumažėjo iki 45 km val. Be to, „Strazdas“ labiau efektyvus pokrypiuose.

Bandymų metu gerai užsirekomendavo važiuoklės konstrukcija. Gerai dirba iš stiklo siūlų ir audinio formuotos amortizacinės atramos.

Ateities tikslas — žymiai sumažinti dabartinį sklandytuvo svorį, panaudojant plonesnius stiklo audinius ir pagerinant gamybos technologiją.

V. MEKŠRIŪNAS,
G. SABALIAUSKAS

PAGRINDINIAI TECHNINIAI DUOMENYS:

Sparnų ilgis	7,34 m
Sklandytuvo ilgis	5,25 m
Sklandytuvo aukštis	2,30 m
Sparnų plotas	10,6 m ²
Prailgėjimas	5,1
Tuščio sklandytuvo svoris	98 kg
Didžiausias piloto svoris	85 kg
Didžiausias skridimo svoris	183 kg
Didžiausia aerodinaminė kokybė	13
Mažiausias žemėjimo greitis	1,0 m/s
Didžiausias skridimo greitis	100 km/val.
Mažiausias skridimo greitis	45 km/val.

LENKIJOS LAKONŲ PERGALĖS

Pasaulio trečiojoje aviacijos navigacinio sporto (aviarailio) pirmenybėse didelę pergalę iškovojo LLR sportininkai Vitoldas Sviatėkas ir Andžėjus Koženiovskis. Skridami „Vilga“, jie tapo absoliučiais čempionais. Iki paskutinio pratimo tarp lyderių buvo ir antras lenkų duetas — Lenartovičius ir Vaidas. Stiprus vėjas sutrukdė sportininkams tiksliai nutupdyti „Vilgą“, ir jie buvo priversti tenkintis ketvirta pozicija. Sidabro medaliai atiteko VFR atstovams Hioflingui ir Ammanui, skridusiems „Piper PA-28“, o bronzos apdovanojimai — austrams Lukerbaueriui ir Mašaroslui, startavusiems su „Cesna 172“. Komandinę pergalę taip pat iškovojo LLR sportininkai, palikę sekančiose prizinėse vietose VFR ir Austrijos avia-ralistų kolektyvus.

KUKLUS ČEMPIONATAS

JAV vykusiose 1980 m. pasaulio aukštojo pilotazo pirmenybėse dalyvavo tik 51 pilotas, tarp kurių buvo devynios moterys. Atstovauta vos dešimčiai šalių. Nestartavus pajėgiausioms TSRS bei CSSR komandoms, pergalės visose rungtyse iškovojo vietos sportininkai. Absoliučią pasaulio dešimtojo čempionato, kuris dalyvių skaičiumi buvo kukliausias per visą pirmenybių (vykstančių nuo 1962 m.) istoriją, nugalėtojų vardus iškovojo amerikiečiai L. Ludensia-geris, skridęs su „Laser 200“ ir Bet Stiuart su „Pits special“.

PARASIUTU PER LAMANSĄ

Šeši Anglijos sportininkai, palikę lėktuvą 8300 m aukštyje ir čia pat atskleidę parašutus, pirmą kartą pasaulio istorijoje perskrido Lamanšo sąsiaurį. Esant palankiam vėjui jie įveikė 40 km nuotolį per 22 minutes, pasiekę vidutinį 110 km/val. greitį.

RUOSIJANTIS PIRMENYBĖMS

Šių metų pasaulio sklandymo pirmenybės vyks Paderborne, VFR. Jų organizatoriai surengė pasirėmimo čempionatui varžybas, kuriose startavo 90 pilotų, atstovavusių 20 šalių. Sėkmingai jose pasirodė prancūzų sklandytojas Zakas Rantė, skridęs su „Nimbus 2C“. Jis laimėjo kelis pratimus. Laisvos klasės sklandytuvais nugalėjo Reinhardas Šramė, skridęs su „ASW-20“, o standartinės klasės — Valteris Šnaideris su „LS-4“.

IDOMI NAUJOVE

Kiškunfelegyhazos aerodrome Venrijos sklandytojams buvo surengtos neįprastos varžybos. Dalyviams, privilegijusiems skristi trikampiu, buvo nurodyti tik posūkiai. O sportininkai galėjo patys spręsti, kokį trimkampį ir kokią kryptimi jie pakeidauja skristi. Tokia tvarka buvo atlikti šeši pratimai. Nugalėjo Janošas Bohačas, kuris, kaip ir dauguma varžybose dalyvavusių 33 sportininkų, teigiamai įvertino idomą sklandymo sporto naujovę.

PARINKTI KANDIDATAI

Dešimt karinių Indijos lakūnų ruošiasi tapti kosmonautais. Apie tai pranešė Indijos informacijų agentūra. Ji nurodo, jog kandidatai bendram kosminiam skrydžiui drauge su tarybiniais kosmonautais privalėjo atlikti specialius bandymus, treniruotes Bangaloro miesto Indijos KOP aviacijos medicinos institute.

Iš šio kandidatų būrio du lakūnai vyks į Maskvą ruošti kosminiam skrydžiui drauge su tarybiniais kosmonautais.

JAV ASTRONAUTU TRENIUOTĖS

Besiruošdami skrydžiui su daugkartinio naudojimo kosminiu laivu „Kolumbija“, treniruotes žemėje ir simuliuojamus skrydžio bandymus pradėjo JAV astronautai Džonas Jangas ir Robertas Kripenas. Pagal planą jie turėjo skristi į visatą kovo 17-ąją. Bet, kaip pranešė agentūra JPI, inžinieriai aptiko laivo defektą. Iš kuro bako ėmė veržtis skystas deguonis. Tai pakenkė apsauginei bako termoizoliacijai. Gedimas buvo aptiktas, kai buvo tobulinama kuro laivui pripildymo operacija. Šis defektas privertė JAV nacionalinę aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdybą ir vėl — jau kelintą kartą — nukelti „Sat“ programos pirmo laivo paleidimo terminą.

GERIAUSIA 1981-ŲJŲ MASINA

Tarptautinė žiuri, kurią sudarė žurnalistas, rašantys motorizacijos klausimais, paskelbė savo sprendimą dėl geriausios šių metų automatinės. Ja pripažintas „Ford“ kompanijos automobilis „Escort“.

SAUGIAUSIŲ KELIŲ SALIS

Taip ekspertai pavadino Švediją, kurioje praėjusiais metais užregistruotas mažiausias avarijų su aukomis skaičius. Nors šiuo metu Švedijoje per 9 milijonus gyventojų ir 3 milijonai automobilių, vairuotojai, lygiai kaip ir keleiviai, labai atidžiai stebi kelią, griežtai laikosi eismo taisyklių. Beje, aukštos baidos, kurios liečia tiek vairuotoją, tiek ir keleivį, taip pat davė rezultatų. Per 1980 metus šiose Skandinavijos krašte autoavarijose žuvo 900 žmonių, iš kurių 550 vairuotojai ir keleiviai. Tai žemiausias avaringumo rodiklis per pastaruosius 27 metus.

ALKOHOLIO PRIEDAS BENZINE

Prancūzijos vyriausybė išskyrė 100 milijonų frankų šių metų programai, pagal kurią degaluose turi būti pradėta naudoti dalis alkoholio. Numatoma, jog 1984—85 metais alkoholio priedas benzine sudarys jau 10 proc. Tuo pačiu bus galima per metus sumažinti naftos importą 1,5 milijono tonų.

Alkoholis, kuris bus įmaišomas į benziną, turi būti gaunamas iš šiaudų, kukurūzų bei kitų augalų, taip pat medžio, anglies bei dujų.

Prancūzijos specialistai mano, jog vėliau alkoholio dalis degaluose galėtų padidėti iki 20 proc. Bet ne daugiau, nes pernelyg didelis jo kiekis gali turėti įtakos plastmasinėms detalėms bei suvirinimo siūlėms, kurioms paprastai vartojamas cinas. Tuo pat metu šios šalies automobilių pramonė iškeltas uždavinys įsisavinti naują variklį, kuris galėtų dirbti 50 proc. benzino ir alkoholio mišiniu.

SAULĖS ENERGIJA VAROMAS LĖKTUVAS



Jį sukonstravo amerikietis P. Makridis. Sparnuose įmontuota 15 000 saulės baterijų elementų, kurie gamina elektrą. Jos pagaiba veikia propeleris. Lėktuvas, pavadintas „Solar Challenger“, sveria 80 kg.

Konstruktorius bei pilotė D. Braun buvo pasiūvę priversti saulės energija varomą skraidymo aparatą nuskrietį 100 km. Bet per bandymą, atliktą Arizonos valstijoje, D. Braun buvo priversta nusileisti už 16 km nuo starto vietos.

Ar pavyksta šiam lėktuvui pasiekti projektuotą nuotolį, parodys ateitis.

NUOTRAUKOJE: lėktuvas skridimo metu.

SPARNAI

1981 m. Nr. 1 (50)

LIETUVOS TSR SAVANO-RISKOS DRAUGIJOS ARMIAI, AVIACIJAI IR LAIVY-
NUI REMTI (SDAALR) CENT-
RO KOMITETO VISUOMENI-
NIS-MOKSLINIS-PRAKTINIS IR
SPORTO INFORMACINIS BIU-
LETENIS

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Algi-
mantas ADOMENAS, Romas
BANKAUSKAS, Petras BRUN-
DZA, Stasys BRUNDZA, Nijo-
lė GINEITINĖ, Aleksandras
ICIKAVICIUS (atsakingasis
sekrektorius), Aleksandras JO-
NUŠAS, Kazys KILCIAUSKAS
[vyriausiojo redaktoriaus pa-
vaduotojas], Savelijus LEV-
CENKA, Vytautas PAKAR-
KAS, Rimantas RAKAUSKAS,
Stanislavas RAMOSKA, Šarū-
nas SKAPCEVIČIUS [vyriausiojo
redaktoriaus].

Dailininkas
JONAS KLIMANSKAS

Redakcijos adresas:
232600 Vilnius, Polocko g. 16.
Tel. 61-39-83.

Atiduota rinkti 1981.II.4.
Pasirašyta spausdinti 1981.III.
20. Tiražas 39.150 egz. 4 sp.
lankai, 4,3 sąlyg. sp. lanko,
5,72 leid. lanko, 5,6 aut. lan-
ko, leidinio formatas 60×92/8.
Giliaspaužinis popierius. Sri-
tas žurnalinis 8 p. Giliaspaužė.

Spausdino LKP CK leidyk-
los spaustuė Vilniuje, Tie-
sos 1. LV 10435. Užs. Nr. 486.
Kaina 30 kap.

Rankraščiai negrąžinami.

«Спарнай» («Крылья»)
Общественно-научно-
практический и спортивный
информационный бюллетень
Центрального комитета
Добропольного общества
содействия армии, авиации
и флоту (ДОСААФ)
Литовской ССР
На литовском языке

© „Sparnai“, 1981/1

VIRSELYJE: pirmasis žuolis
naujame sportiniame sezone.
M. KURAIČIO nuotr.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI Į ATSARGĄ!



**RESPUBLIKOS PRAMONĖS ĮMONĖS, STA-
TYBOS IR KITOS ORGANIZACIJOS KVIE-
ČIA JUS Į DARBĄ.**

**GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PA-
DĖS IŠSIRINKTI DARBĄ IR ĮSIDARBINTI.
NUKREIPS Į KURSUS, PATARS, KUR GALI-
MA ĮSIGYTI NORIMĄ PROFESIJĄ.**

**TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!**

KREIPTIS:

VILNIUS, KOMJAUNIMO g. 60;
KAUNAS, LENINO pr. 2;
KLAIPĖDA, VYTAUTO g. 34;
ŠIAULIAI, KLEINERIO g. 47;
PANEVĖŽYS, SODŲ g. 3;
ALYTUS, K. POŽELOS g. 21;
KAPSUKAS, ČERNIACHOVSKIO g. 50;
KĖDAINIAI, JOSVAINIŲ g. 5;
MAŽEIKIAI, PRAMONĖS g. 5;
UTENA, MOLĖTŲ g. 23;
TAURAGĖ, PASIENIO g. 2;
TELŠIAI, SPAUDOS g. 5;
ROKIŠKIS, TAIKOS g. 1/3;
UKMERGĖ, ANYKŠČIŲ g. 19-3.

SPARNAI 

KAINA 30 kap.

INDEKSAS 76782

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

