

# SPARNAI



1  
1982







## TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUMO ĮSAKAS

DĖL TSKP CK GENERALINIO SEKRETORIAUS, TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUMO PIRMININKO, TARYBŲ SĄJUNGOS MARŠALO DRAUGO LEONIDO BREŽNEVO APDOVANOJIMO LENINO ORDINU IR TARYBŲ SĄJUNGOS DIDVYRIO „AUKSO ŽVAIGŽDĖS“ MEDALIU.

Už įžymius nuopelnus Komunistų partijai ir Tarybų valstybei stiprinant ekonominę ir gynybinę Tarybų Sąjungos galią, didelį asmenišką indėlį iškovojo pergalę prieš vokiškuosius fašistinius grobikus Didžiojo Tėvynės karo metais, atkuriant ir vystant TSRS liaudies ūkį pokario laikotarpiu, už nenuilstamą veiklą kovoje dėl taikos, vaisingą vadovavimą komunizmo statybai ir septyniasdešimt penktųjų gimimo metų proga apdovanoti TSKP CK Generalinį Sekretorių, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininką, Tarybų Sąjungos maršalą draugą Leonidą BREŽNEVĄ LENINO ordinu ir TARYBŲ SĄJUNGOS DIDVYRIO „AUKSO ŽVAIGŽDĖS“ medaliu.

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininko pirmasis pavaduotojas V. KUZNECOVAS  
TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo sekretorius M. GEORGADŽE

Maskva, Kremlius, 1981 m. gruodžio 18 d.



# JĖGŲ IŠBANDYMAS

Dešimtys techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų mėgėjų pasirodymas TSRS jaunimo III žaidynėse — didelis įvykis gynybinės draugijos sportiniame gyvenime. Jis turės teigiamą poveikį vystant šias sporto šakas, padės parengti pamainą mūsų rinktinių senbuvims.

Apie ruošiamą šiam nepaprastam renginiui, jo programą, mūsiškių perspektyvas „Sparnų“ korespondentas kalbasi su Lietuvos TSR savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pirmininko pavaduotoju A. CEPALCIU.

— Kaip sutikta naujovė, kas daroma pasitinkant žaidynes!

— Nutarimas įtraukti į šalies trečiųjų jaunimo žaidynių programą dešimt techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų patriotinės draugijos narių sutiktas su dideliu džiaugsmu. Mes įvelgiame jame konkretų TSKP Centro Komiteto ir TSRS Ministrų Tarybos nutarimo „Dėl tolesnio kūno kultūros ir sporto masiškumo plėtimo“ įkūnijimą. Juk žaidynės toli gražu neapsiriboja vien finaliniais startais. Pastarieji aprėps vos 54 mūsų respublikos geriausius jaunos sportininkus, kai tuo tarpu respublikiniame varžybų etape tikimės dalyvausiant per du tūkstančius miestų bei rajonų sportininkų, o rajonų bei vietos varžybose masiškumas jau pasiekė dešimtis tūkstančių.

TSRS jaunimo III žaidynės ypatingos tuo, kad jos rengiamos TSRS įkūrimo 60-mečio garbei. Šis veiksnys pasakotinis visos su žaidynių rengimu bei vykdymu susijusias organizacijas mobilizuoti savo jėgas bendriems darbams. Tarybų Lietuvoje priimtas bendras LLKS CK, Kūno kultūros ir sporto komiteto prie Lietuvos TSR Ministrų Tarybos ir SDAALR CK nutarimas dėl jaunimo žaidynių vykdymo. Jis numato platų įvairiausių sportinių renginių diapazoną. Tai vaikams skirti „Vilčių startai“, varžybos pavadinimas „Startuota visi“, jėgų išbandymai pagal PDG daugiakovės programą, konkurso apžiūra „Nuo PDG ženkliuko — iki olimpinio medalio“ bei grynai patriotinės draugijos nariams skirtos varžybos „Jaunasis šaulys“, „Jaunasis akvanautas“, „Jaunasis radijo mėgėjas“, „Jaunasis pasienietis“. Neįmanoma išvardinti visų vaikams, paaugliams bei jaunimui skirtų varžybų pagal TSRS jaunimo III žaidynių programą, nes didelės reikšmės jas ren-

gant turi vietos patriotinės draugijos, komjaunimo organizacijų iniciatyva, išradingumas, organizuotumas.

Džiugu, kad daugelyje respublikos miestų bei rajonų masiškos varžybos vyksta organizuotai, sutraukia labai daug dalyvių ir žiūrovų, kad per jas į patriotinės draugijos narių gretas įsilieja vis daugiau jaunų žmonių. Kai kur varžybas drauge rengia patriotinės draugijos ir sporto darbuotojai. Šis bendradarbiavimas, gimęs rengiantis praėjusiai TSRS tautų vasaros spartakiadai, dabar sėkmingai plečiamas ir duoda apčiuopiamus rezultatus. Pagaliau reikia prisiminti, jog mūsų draugijos sporto klubams, mokomosioms organizacijoms, pagrindinei grandžiai — pirminėms organizacijoms tokios žaidynės — naujas renginys, kai tuo tarpu sporto darbuotojams šis startas jau lyg ir įprastinis dalykas: jie turi sukaupę nemažai patyrimo, kurį noriai perduoda mūsiškiams.

Šiandien dar sunku tiksliai suskaičiuoti įvairiausių varžybų dalyvių skaičių, nes kai kurių sporto šakų renginiai dėl klimatinės sąlygų tebevykdomi arba vyks pavasarį. Tačiau viena aišku — jaunimo žaidynės pagyvino patriotinės draugijos sportinę veiklą, paragino visus jos padalinius aktyviai propaguoti technines bei karines taikomąsias sporto šakas, mobilizuoti savo aktyvą, tapti šių sporto šakų varžybų rengimo centrais. Pagaliau netgi prasidėjus rajonų, miestų, taip pat respublikinėms ir netgi sąjunginėms varžyboms, renginiai vietose, skirti jaunimo žaidynėms, TSRS 60-mečiui bus tęsiami. Šūkis „Olimpiniai metai — ne tik olimpiečiams“ šiame perfrazuojamas į „Jaunimo žaidynių metai — ne tik jų finalinių startų dalyviams“. Ir tai, kaip jau minėjau, turi rimtą pagrindą.

— Malonėkite supažindinti „Sparnų“ skaitytojus su respublikinių bei sąjunginių varžybų programa ir vykdymo terminais.

— Visų pirma — dėl terminų. Pirmą kartą šalies jaunimo žaidynių istorijoje įtraukus į jų programą ir mūsų kultivuojamas specifines sporto šakas, pasirengimo žaidynėms bei jų vykdymo terminai labai glausti. O juk ir organizacinio darbo labai daug. Antai kaip jau minėjau, nutarimas dėl respublikos žaidynių vykdymo priimtas drauge su komjaunimo ir sporto organizacijomis, o nuostatus turėjome derinti ir paruošti drauge su LTSR švietimo ministerija. Ir tai suprantama: jaunimo žaidynių dalyviai — daugiausia moksleiviai, jaunieji patriotinės draugijos nariai. Ir tokiu atveju veikti atskirai, be švietimo darbuotojų paramos — neįmanoma. Džiugu, kad ir

čia radome bendrą kalbą, kad bendromis jėgomis stengiamės padaryti viską, kad TSRS jaunimo III žaidynių dalyviai, kultivuojantys technines bei karines taikomąsias sporto šakas, kuo sėkmingiau pasirodytų sąjunginėse varžybose, iškovotų kuo daugiau taškų, kurie bus rimtas įnašas į respublikos patriotinės draugijos narių pasirodymo TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje taupyklę. Juk jaunimo žaidynės — tai TSRS tautų spartakiados sudėtinė dalis. Ir kaip tik dėl to kiekvienam startui būtina ruoštis nepaprastai atsakingai, atkakliai.

Be jaunineto pirmojo etapo varžybų, kurios vyko ir tebevyksta kolektyvuose, jau rengiamos ir rajonų bei miestų sportininkų kovos. Respublikos žaidynių nuostatai numato, kad dėl komandinių apdovanojimų bus rungtyniaujama trijose grupėse. Pirmoje — Vilniaus ir Kauno miestų, antroje — Šiaulių, Panevėžio, Klaipėdos, Alytaus ir Kapsuko miestų ir trečiojoje — visų respublikos rajonų bei kurortinių miestų komandos.

Tarybų Lietuvos jaunimo žaidynių dalyviai rungtyniaus pagal sąjunginių žaidynių programą. O tai — dešimt sporto šakų. Manau, jog bus tiksliausia pateikti „Sparnų“ skaitytojams šią lentelę, iš kurios jie galės sužinoti ir apie varžybų programą, ir apie respublikinių bei sąjunginių startų laiką bei vietą:

## MOTODAGIAKOVĖ

Gegužės 14—16  
Plungėje

Liepos 16—18  
Kijeve

## MOTOKROSAS

Gegužės 30—31  
Klaipėdoje

Liepos 23—25  
Vidnėje

## AVIAMODELIAVIMAS

[laisvo skriejimo, kordiniai bei raketų modeliai]

Birželio 7—10  
Biržuose

Liepos 21—24  
Minske

## KARINĖ TAIKOMOJI DAUGIAKOVĖ

Birželio 11—13  
Kaune

Liepos 6—9  
Voroneže

## DAUGIAKOVĖ SU TARNYBINIAIS ŠUNIMIS

Birželio 19—20  
Vilniuje

Liepos 2—4  
Gorkyje

## JURŲ DAUGIAKOVĖ

Birželio 15—20  
Kaune

Liepos 22—27  
Voroneže

## RADIJO DAUGIAKOVĖ

Birželio 19—21  
Kaune

Liepos 8—11  
Krasnodare

## LAIVŲ MODELIAVIMAS

Birželio 18—20  
Utenoje

Liepos 25—30  
Minske

## AUTOMODELIAVIMAS

Birželio 21—23  
Kaune

Liepos 9—13  
Voznesenske

## KARTINGAS

Birželio 19—20  
Vilniuje

Liepos 23—26  
Smilteneje

(Nukelta į 6 psl.)



# Metai ir želmenys

**V**ARGU ar valanda yra tiksliausias vienetas, kuriuo galima būtų išmatuoti klubo viršininko darbo dieną. Ypač vasarą, kai skraidoma sklandytuvais ir lėktuvais, kai treniruojasi parašiutininkai. Jam rūpi viskas: skraidymų sąlygos ir galimybės, saugumas ir efektyvumas, technikos paruošimas ir patikimumas. Bet labiausiai — žmonės: instruktoriai ir sportininkai, technikai ir kitų tarnybų darbuotojai. O kur dar vadinamieji ūkiniai reikalai?

Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo skraidymų bazė — prie didžiosios Nemuno kilpos Pociūnuose, netoli Birštono, klubo, kuriam jau dvidešimtus metus vadovauja vienas labiausiai prityrusių aviacijos sportininkų, TSRS sporto meistras komunistas Aleksandras Jonušas.

Dažnai tenka būti klubo aerodrome Pociūnuose. Čia vyksta respublikinės ir sąjunginės sklandymo varžybos, treniruotės stovyklos, kiti sportiniai renginiai. Ir visada slengiuosi nepraleisti malonios progos susitikti su seniausiu ir vyriausiu amžiumi klubo darbuotoju sargu Povilu Alksneliu. Senasis sargas daug gali papasakoti, juo labiau, kad Alksnelis neieško žodžio užantyje, o mirktelėjęs ir šmaikštesnio pasakymo nevengia.

— Geras mūsų viršininkas. Tikras šeimininkas, — be išlygų pirmiausiai išporina senasis sargas, ir kiek patylėjęs tęsia:

— Malonu su juo pašnekėti. Linksma, nosies nepakabinęs. Visada pasiteirau apie žmones, darbą, kiekvieno rūpesčius ir bėdas. Matys, kad reikia pagalbos — paguos ir padės.

**S**AVITAI susiklosto kiekvieno žmogaus likimas. Vieni ilgai braidžioja po gyvenimą, tarsi po rugių lauką, kol suranda savo taką. Kiti iškart, nedvejodami pasirenka vienintelį tikslą ir visada jam lieka ištikimi. Pastarųjų, kaip rodo gyvenimas,

nebaudo jokie sunkumai.

Aleksandras Jonušas savo gyvenimo tikslą matė skrydyje. Mokėsi vidurinėje mokykloje — statė aviamodelius ir leido juos padangėn saulės takais. Studijavo mechaniką Kauno politechnikos institute — kartu su kitais bendraminčiais, konstruktoriais Broniaus Oškino vadovaujami, palėpėje meistravo ir statė sklandytuvą, su kuriuo paskui skraidė nuo Nemuno žiaito prie Kulautuvos. Per dvidešimt lakūniškų vasarų Aleksandras Jonušas sklandytuvais yra skraidęs daugiau kaip tris tūkstančius valandų ir bemaž tiek pat — visų tipų sportiniais lėktuvais, kuriuos turi mūsų šalies aviacijos sporto klubai. Jis pirmasis respublikoje sklandytuvu apskriejo 500 km trikampį maršrutą, pirmasis 1972-aisiais išbandė skrydyje Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatytą konstruktoriaus Balio Karvelio sukurta sklandytuvą iš stiklasčio BK-7 „Lietuva“, buvo sąjunginio rekordio 504 km skridime į tikslą ir atgal, pasiekto 1965-ųjų vasarą sklandytuvu A-15, autorius.

Kartu su skraidymais kaupėsi ir patyrimas. Mat tas laikas buvo toks, kai pačiam teko būti ir sportininku, ir treneriu. Gal todėl klubo viršininkas visada labai jautriai ir tėviškai stengiasi vertinti jauno sklandytojo savarankišką skrydį, kiekvieno sportininko nesėkmę ir pergalės džiaugsmą. Viskam, kaip tvirtina viršininkas, yra sava priežastis ir viską reikia mokėti įvertinti pačiam.

Jeigu masinėse sporto šakose, pavyzdžiui, žaidimuose treneris su sportininku bendrauja visą treniruotės arba varžybų laiką, sklandyme po starto trenirą su sportininku sieja tik radijo ryšys. Treneris — aerodrome, o sklandytojas — toli nuo jo, maršrute. Todėl čia svarbiausi svertai — tarpusavio santykiai ir pasiti-



TSRS sporto meistras, Lietuvos

TSR nusipelnęs treneris Aleksandras Jonušas. M. ALYČIO nuotr.

kėjimas, supratimas ir bendravimas. Šios žmogiškos savybės priskirtinos ir Aleksandrui Jonušui, Tarybų Lietuvos nusipelnusiam treneriui, sąjunginės sklandymo trenierių tarybos nariui, daug prisidėjusiam prie šalies rinktinės ruošimo pasaulio sklandymo pirmenybių startams Lenkijoje, Jugoslavijoje ir Suomijoje, kur jam ir pačiam teko dalyvauti. Jam vadovaujant Kauno aviacijos sporto klube subrendo absoliučių Tarybų Sąjungos sklandymo čempionų sporto meistrės Stasės Sudeikytės, tarptautinės klasės sporto meistrų Reginos Garmutės, Vytauto Šliumbos, Vytauto Saubecko, Antano Ruko, šalies rinktinės narių sporto meistrų Janinos Paplauskaitės, Algimanto Jonušo ir daugelio kitų sklandytojų meistriškumas.

Gražu, kad prieš dešimtmečius pasėta meilės aviacijos sportui sėkla išaugino ir augina vešlius želmenis. Vien tik šiais metais klube treniruojasi per 70 sklandytojų, iš kurių 17 praėjusią vasarą pirmą kartą savarankiškai pakilo skrydžiui, apie 150 parašiutininkų, kurių daugumą klubo instruktoriai ruošia Lietuvos žemės ūkio akademijoje, 40-oje profesinėje technikos mokykloje, Prekybos ir kulinarijos technikoje įsteigtose pa-

rašiutizmo sekcijose, ir 42 aviamodeliuotojai.

Net dvylika instruktorių dirba su šiuo gausiu sportininkų būriu, perteikdami jiems savo sportinį patyrimą, padėdami siekti meistriškumo aukštumų. Ir negali nesidžiaugti, kad tarp sklandymo želmenų pastebimai išbujojo dvi klubo viršininko Aleksandro Jonušo šeimos atžalos — Algimantas ir Audrius. Abu — Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto studentai, sklandytojai. Ir mokosi jie gerai, ir sklandytuvais ne blogiau skraido. Algimantas — jau sporto meistras, pakviestas į šalies sklandymo rinktinę. Jau nesnysis — Audrius — kandidatas į sporto meistrus, skaitlingos KPI sklandymo sekcijos pirmininkas. Išaugo vaikinai klubo aerodrome. Mažiukai būdami džiaugdavo, kai tempiant į startą sklandytuvą galėdavo žingsniuoti greta sportininko ir laikyti sklandytuvo sparną. Pradėjęs mokslus, kai sprindį, kitą ūgtelėjo, per vasaros atostogas „prisikalbino“ automašinos ir traktoriuko „Belorus“, kuriuo tempiami į startą sklandytuvai, vairą, o kai kopė į ant-  
rąją metų dešimtį — susidraugavo su sklandytuvo varalazde. Ir, ko gero, ilgam. Kaip ir tėvas.



**U**ZTENKA birželį dieną, kitą pabūti klubo skraidymų bazėje, ir pajunti, kad čia viršininko, klubo instruktorių ir aviatechnikų darbo dienos trukmė seka ne valandos, o saulės sušildytos žemės alsavimas, debesų žaisme įsirižę termikų slenksčiai. Išgirsti tik paskatinantį žodį, pastebi susitinkančiam dovanojamą žypsnį. Tarsi nebūtų jokių komandų, paliepiimų. Atrodo, kad čia kiekvienas žino savo darbą, savo vietą, savo pareigą. Žiūri į sportininkus, besibūriuojančius apie instruktorių aviatechniką, trūsiantį prie lėktuvo, ir kiekvieniame jų pastebi naujo siekimo, kūrybinės minties kibirkštis.

Net ketverius metus iš eilės Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas dešimtajame penkmetyje sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime iškovojo pirmąją vietą ir buvo apdovanotas TSRS SDAALR Centro komiteto ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro tarybos raudonąja vėliava, kuri klubui palikta visam laikui. Už žaunų darbą ir pasiekus laimėjimus dešimtajame penkmetyje klubo viršininkas Aleksandras Jonušas, vienintelis iš šalies aviacijos sporto darbuotojų, TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaką apdovanotas Tautų draugystės ordinu.

Klubo sklandytojų iškovotos pergalės respublikinėse ir sąjunginėse varžybose, laimėti čempionų ar prizininkų medaliai, paruošti atskyrininkiai ir sporto meistrai arba pirmą kartą savarankiškam skrydžiui palydėti jaunieji sklandytojai, pagerinti respublikiniai rekordai arba sutaupyti kilogramai degalų — tai dėmenys, kurie

per penkmetį žymėjo šio darnaus ir draugiško kolektyvo didelį ryžtą ir pasiaukojantį triūsą. Tas pergalės ir laimėjimus nelengva būtų ir suskaičiuoti. Pažymėsime tik, kad visa tai padėjo tvirtą pagrindą naujiems užmojams ir siekiams vienoliktajame penkmetyje. Vien tik pirmaisiais vienuoliktojo penkmečio metais klube buvo paruoštas vienas sporto meistras ir penki kandidatai į meistrus, dvylika pirmo ir 150 kitų atskyrų sklandytojų, parašutinininkų bei aviamodeliuotojų. Įvykdyti ir viršyti kiti socialistinio lenktyniavimo įsipareigojimai bei planinės užduotys.

Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas vienas pirmųjų pritarė Rosiovo aeroklubo iniciatyvai dėl sąjunginio socialistinio lenktyniavimo Tarybų Sąjungos įkūrimo 60-mečiui ir pakvietė respublikos aviacijos technikos sporto klubus pažymėti šį garbingą jubiliejų naujais darbo laimėjimais. Kauniečiai prisiimtose socialistiniuose įsipareigojimuose užsibrėžė šiais metais paruošti tris sporto meistrus, 10 pirmo atskyrų sklandytojų ir parašutinininkų, sutaupyti du procentus kuro, visas planines užduotis įvykdyti nepriekaištingai ir nustatytu laiku, didinant kiekvieno skridimo efektyvumą.

**S**AKOMA, kad vienas lauke — ne karys. Klubo viršininko pareigūmas ir reiklumas sau, organizuotumas ir mokėjimas uždegti žmones naujiems siekiams labai vertinami kolektyve. Tai, manyčiau, jaučia ir pats vadovas. Kai užsiminiau apie tai, Aleksandras Jonušas tik pakartojojo anksčiau pasa-

kytą frazę, pridurdamas:

— Viską daro žmonės. Reikia tik suprasti juos, vertinti jų nuosirdumą ir triūsą, sugebėti išklausyti jų mintis ir pasiūlymus.

...Dešimtus metus dirba klube komunistas Igoris Bykovas. Draugiškas, pareiginas, veiklus organizatorius ir geras lakūnas, sporto meistras. Nuo instruktoriaus iki viršininko pavaduotojo skraidymų reikalams — tokia Igorio Bykovo darbo klube aukštyn kylanti kreivė. Kai jis vadovavo sklandymo grandžiai, šis kolektyvo padalinys buvo vienas geriausių respublikoje. Kaip tik sklandytojai pelnė klubui visus ryškiausius sportinius laurus. O grandies vadas vien tik per pastaruosius šešerius metus paruošė 8 sporto meistrus ir 20 pirmo atskyrų sklandytojų.

Baigęs technikos mokslus, prieš šešerius metus į klubą atėjo dirbti komunistas Augėnijas Savčikas. Jam vadovaujant buvo suburtas parašutinininkų grandis, įkurtos parašutizmo sekcijos miesto profsienės technikos mokyklose bei prie Lietuvos žemės ūkio akademijos. Steigiant šias sekcijas, vėliau jose dirbant su jaunimu, ir išryškėjo Augėnijaus Savčiko, kaip grandies vado, organizaciniai gabumai, energija ir ryžtas, darbštumas ir valingumas. Per neilgą darbo klubo tarpą jis išvedė į meistriškumo aukštumas respublikos parašutinininkų rinktinės narį Saulių Vaitkevičių, daugelį pirmaatstyrininkų.

Energiją ir novatoriškumą organizuojant kolektyve socialistinį lenktyniavimą rodo instruktorius, profsąjungos vietos komiteto pirmininkas, Lietuvos aviacijos darbuotojų

profsąjungos respublikinio komiteto prezidiumo narys komunistas Juozas Karklius. Sumanumas treniruotėse, organizuojant skraidymus būdingas šurmanui, partinės organizacijos sekretoriui Vladimirui Zacharovui.

Klubo darbuotojų politinio ir profesinio mokymo klausimais rūpinasi viršininko pavaduotojas politiniams auklėjamajam darbui. Šios visuomeninės pareigos patikėtos lakūnui instruktoriui komunistui Vidui Žaliukui, turinčiam nemažą darbo patirtį. Klube jis nuo 1974-ųjų. Sėkmingai skraido sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais. Yra paruošęs šešis sporto meistrus, ne vieną kandidatą į respublikos rinktinę. Kaip sportiniame darbe, taip ir visuomeninėje veikloje, jam būdingas dalykiškumas ir atsidasavimas.

**K**LUBO viršininkas su didžia pagarba kalbėjo apie šiuos žmones, be kurių, kaip pabrėžė, jis pasijustų kaip be rankų, su dėkingumu vardinjo inžinieriaus Vytauto Birbalo, aviatechniko Jono Valavičiaus, praėjusių metų socialistinio lenktyniavimo kolektyve nugalėtojo Stasio Pakruosnio, dirbančio klube jau daugiau kaip dvidešimt metų, pavardes.

Žmonės ir laikas jam yra geriausi pagalbininkai. Ir žiemą, vos tik dienos pasuko ilgyn, o pūgos baigė statyti pusnynų pilaites, saulutei nusišypsojus Jono Žiburkaus klubo aviatoriai po keletą dienų per savaitę praleidžia savo aerodrome. Kaip jie patys sako, — laikas nelaukia. Visada kartu su jais ir klubo viršininkas.

**K. KILČIAUSKAS**



Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo skraidymų bazėje.



(Atkelta iš 3 psl.)

Kaip rodo pateiktoji lentelė, laiko tarp respublikos ir sąjunginių varžybų labai mažai. Tad ypač svarbu susiklausymas, drausmė, organizuotumas. Komandos, kurias sudarys geriausiai, per trumpas treniruočių stovyklas turi tapti vieningais, kovingais kolektyvais, kupiniais žinių ir ryžto atiduoti visas jėgas dėl respublikos sporto garbės.

— Jaunimo žaidynių ypatumas — amžiaus cenzas. Kaip jis atrodo techninių bei karinių taktikų sporto šakų mėgėjų atžvilgiu?

— Daugelyje sporto šakų numatyta, kad varžybose gali dalyvauti 1964-aisiais metais gimę ir jaunesnio amžiaus sportininkai. Vadinasi, respublikos delegacijos branduolį sudarys septyniolikmečiai. Tačiau kai kurios sporto šakos, ypač reikalaujančios daugiau fizinės jėgos, sukvies į startus ir vyresnius. Devyniolikmečiai (gimę 1962-aisiais ir jaunesni) startuos kartingo varžybose, o moto kroso ir karinės taikomosios daugiakovės mėgėjai galės būti gimę 1961 metais bei jaunesni.

— Kokios mūsų respublikos jaunųjų sportininkų perspektyvos šiame pirmajame jėgų išbandyme?

— Prisipažinsiu, kad žaidynėms parinktos sporto šakos mūsų respublikos patriotinės draugijos nariams nėra pačios parankiausios. Mes pagėdautume, kad rungtyniautų motorlaivininkai, sklandytojai, sportinio radijo pelenavimo mėgėjai — šiose sporto šakose tvirtai pirmuajame šalyje. Bet nuostatai buvo sudaryti vadovaujantis tuo, kokios sporto šakos kultivuojamos visose sąjunginėse respublikose bei Maskvos ir Leningrado miestuose. Tad...

Kai kuriose sporto šakose, pavyzdžiui, motociklų krose bei motodaugiakovėje, karinėje taikomojoje daugiakovėje, kartinge, daugiakovėje su tarnybiniais šunimis mes tvirtai užimam vietas pirmame aštuonete šalies jaunųjų varžybose. Nėra labai liūdni reikalai ir radijo daugiakovėje, kur pastaruoju metu išaugo daug gabaus jaunimo, automodeliavime. Bet jūrų daugiakovė, taip pat aviamodelizmas bei laivų modeliavimas mums kelia daug rūpesčių. Antai aviamodeliavimo varžybose yra raketų modeliavimo rungtis. Jos iki šiol išvis nekultivavome. Tikimės rasti bendrą kalbą su jaunųjų technikų stotimis, sulaukti jų paramos. Tačiau tikėtis aukštų rezultatų čia sunku. Tas pat liečia ir laivų modeliotojus, kuriems labai trūksta technikos. Jūrų daugiakovininkų respublikoje labai mažai, sveikos konkurencijos beveik nėra. Tad ir čia padėtis sunki. Pagaliau technika reikalinga ir kitų sporto šakų mėgėjams. Tikimės, kad ją gausime laiku, perduosime geriausiems, kurie, labiausiai prityrusių trenerių, mechanikų bei draugų padedami, šią techniką padarys patikima, su ja sėkmingai pasirodys.

Laiko iki TSRS jaunimo III žaidynių finalinių startų liko nedaug. Belieka atkakliai dirbti, treniruotis, dažniau dalyvauti įvairiausiose — vietos, tarprajoninio masto — varžybose, kaupiti patyrimą ir jėgas, kad būtų galima kuo sėkmingiau atstovauti savo gimtinei didžiajame jėgų išbandyme.

— Dėkojame už pokalbį. Linkime respublikos patriotinės draugijos sportininkams kuo sėkmingiausio pasiruošimo, gerų startų ir sėkmingų finišų TSRS jaunimo III žaidynėse!

maršrutą nuskriejo vidutinišku 86,28 km/val. greičiu, 500 km trikampį maršrutą — 84,76 km/val, o skridime į tikslą su sugrįžimu įveikė 340 km.

\*\*\*

Pajėgiausių TSRS sklandytojų dešimtuose 1981 metais kaunietis tarptautinės klasės sporto meistras Antanas Rukas užėmė antrąją vietą. Pirmuoju pripažintas maskvietis Olegas Pasečnikas. Kaunietis Vytautas Sabeckis — šeštasis.

Tarp moterų pirmąją pripažinta RTFSR sklandytoja Valentina Kuznecova.

A. BACINIS

# DIENOTVARKĖJE — SPARTAKIADA

GERINTI IR PLĖSTI MASIŲ FIZIKULTŪRINĮ DARBĄ, EFEKTYVIAU PANAUDOTI KŪNO KULTŪRĄ IR SPORTĄ DARBO ŽMONIŲ IR YPAČ JAUNIMO KOMUNISTINIAM AUKLEJIMUI, HARMONINGAM ASMENYBĖS UGDYMO, RENGIANČIAM DARBUI IR TSRS GYNYBAI — TOKIE SVARBIAUSI UZDAVINIAI KELIAMSI SPORTO IR PATRIOTINĖS GYNYBINĖS DRAUGIJOS ORGANIZACIJOMS TSKP CK IR TSRS MINISTRŲ TARYBOS NUTARIME „DĖL TOLESNIO KŪNO KULTŪROS IR SPORTO MASIŠKUMO PLĖTIMO“.

Ypač padeda plėsti masiškumą respublikoje labai populiarios sporto žaidynės, kompleksinės varžybos, spartakiados bei sporto šventės. Jos vyksta kolektyvuose, rajonuose, miestuose ir apima įvairaus amžiaus gyventojų sluoksnius: paauglius, jaunimą, sportininkus atskyrininkus, vyresnio amžiaus sporto entuziastus, skatina juos kultivuoti ne tik olimpinės, bet ir didelį populiarumą pastaraisiais metais įgijusias technines sporto šakas.

Siekiant įgyvendinti partijos ir vyriausybės iškeltus uždavinius respublikos sporto sąjūdžiui, Lietuvos Respublikinė Profesinių Sąjungų Taryba, Lietuvos LKJS Centro Komiteto sekretoriatas, LTSR sporto komiteto kolegija ir Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto prezidiumo biuras nutarė 1982—1983 metais surengti Tarybų Lietuvos vasaros VIII spartakiados varžybas.

Aštuntoji spartakiada bus svarbiausias ir masiškiausias sporto renginys respublikoje. Jos varžybos bus rengiamos keturiais etapais. Artimiausias ir vienas svarbiausių etapų bus pirmasis — kūno kultūros ir sporto kolektyvuose rengiamos spartakiados ir masinės varžybos, kurios vyks šiais metais. Pajėgiausių kolektyvų sportininkai ir geriausios komandos šiais ir kitais metais dalyvaus miestų ir ra-

jonų spartakiadose. Tai bus antrojo etapo varžybos.

Trečiasis respublikinės VIII spartakiados etapas — zonišės ir finalinės varžybos. Jos turės išaiškinti Tarybų Lietuvos čempionus, geriausių meistriškumą pasiekusių sportininkus, kuriems paskui bus patikėta ginti respublikos sportinę garbę asmeninėje įskaitoje ir rinktinių komandų sudėtyje ketvirtąjo etapo varžybose — TSRS tautų vasaros VIII spartakiados finale.

Prilimame nutarime pabrėžiama, kad profsąjungų, komjaunimo, sporto ir SDAALR komitetai bei sporto draugijų tarybos, kartu su ūkinėmis organizacijomis, rengiant Tarybų Lietuvos vasaros VIII spartakiados varžybas, turėtų aktyviai didinti kūno kultūros ir sporto vaidmenį idėjiškai auklėjančių respublikos gyventojus, keliant jų darbingumą ir darbo našumą, organizuojant aktyvų poilsį. Būtina plėsti ir tobulinti sporto organizacinį darbą, gausinti sporto sekcijas, aktyvinti sporto ir techninių klubų veiklą, gerinti sportininkų auklėjimąjį darbą bei mokomojo treniruočių proceso kokybę ir efektyvumą, toliau plėtoti masines sporto šakas, diegti praktinėje veikloje naujas sportinio darbo formas. Nutarime akcentuojama, kad ypač svarbu gerinti auklėjimąjį bei sportinį darbą vaikų ir jaunimo tarpe, daugiau dėmesio skirti respublikos ir šalies rinktinių rezervo rengimui, visų profilių sporto mokyklų darbo efektyvumo didinimui.

Aštuntoji respublikinė vasaros spartakiada, kurios programoje yra ir keliolika techninių sporto šakų — neeilinis įvykis. Todėl būtina iš anksto ir tinkamai ruoštis visų etapų varžyboms, panaudoti spartakiados renginius mūsų sporto pasiekimams ir tarybinės liaudies laimėjimams propaguoti, masiniam politiniam ir auklėjamajam darbui plėsti.

## GERIAUSIAS 1981 m. SKLANDYTOJAS LIETUVOJE

Pagal tradiciją kasmet respublikoje išaiškinami geriausias metų sklandytojas ir geriausia komanda. Tai nustatoma pagal Tarybų Lietuvoje vykusiose varžybose pasiektus sportinius rezultatus.

Geriausiu 1981 metų sklandytoju Lietuvoje pripažintas Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sklandytojas sporto meistras Rimas Koronkevičius. Jis 300 km trikampį





# Devizas — sugalvok, išbandyk

## PER METUS 12 REKORDŲ



Kūrybinių ieškojimų metraščio lapus bevarant...



Tai bent... Prie sportinio-techninio modeliavimo eksponatų žiūrovų niekada netrūksta.  
R. GUIGOS nuotr.

Retai kada užsidaro Respublikinės jaunųjų technikų stoties durys, ištuštėja kabinetai — nuo ryto iki vakaro automodeliuotojus keičia jaunieji astronautai, juos — fotobūrelio nariai, trečiame aukšte pasigirsta aviamodeliuotojų žurmulyms, antrame — renkasi laivų modeliuotojai.

Pirmomis sausio dienomis čia buvo ypač daug lankytojų — stoties priėmė sąjunginės vaikų ir jaunimo mokslo, technikos bei gamybos savaitės dalyvius.

Svečių sulaukėme nemažai, apie keturis šimtus, — pasakoja Kazys Simas, Respublikinės jaunųjų technikų stoties direktorius. — Savaitės renginiuose dalyvavo 43 delegacijos iš visų sąjunginių ir autonominių respublikų. Savaitės dalyviai surengė savo darbų parodą, vyko parodomosios laivų modeliavimo varžybos. Renginio pabaigoje vyko darbų gynimas, per kurį jų autoriai turėjo įrodyti kiekvieno išradimo ar patobulinimo efektyvumą ir svarbą, pademonstruoti make-to ar modelio savybes. Savaitės atidarymo iškilmės įvyko Lietuvos TSR akade-

miniame dramos teatre. Dalyvius ir svečius pasveikino LKP CK sekretorius L. Sepetys. Atidaryme dalyvavo VLKJS CK sekretorė L. Svecova, Lietuvos LKJS CK pirmasis sekretorius V. Baltrūnas, TSRS lakūnas kosmonautas; Tarybų Sąjungos Didvyris J. Glazkovas, Lietuvos TSR Mokslų akademijos Matematikos ir kibernetikos instituto direktorius akademikas V. Statulevičius, Šakių rajono Lenino kolūkio pirmininkas, Socialistinio Darbo Didvyris K. Glikas, kompozitorius J. Čižkovas, gamybos žymūnai, kiti nusipelnę mokslo ir kultūros veikėjai.

Šio renginio dalyviams savaitė buvo įdomi ir turininga. Buvo organizuotos ekskursijos po Vilnių, į įmones ir gamyklas, mokslinio tyrimo institutus, profesines technikos, vidurines ir aukštąsias mokyklas. Tačiau pagrindinė ir svarbiausia jaunųjų technikų veikla savaitės dienomis — vykęs darbas sekcijose, kurios buvo sudarytos pagal dešimt temų, kaip pavyzdžiui: „Jaunieji technikai — pramonei“, „Jaunieji technikai — žemės ūkiui“, „Sport-

tinis-techninis modelizmas“, „Aviacija ir kosmonautika“ ir kitos. Kiekvienos sekcijos vertinimo komisiją sudarė mokslininkai, gamybininkai, racionalizatoriai ir išradėjai.

„Aviacijos ir kosmonautikos“ sekcijoje darbų gynimo metu šauniai pasirodė Kauno jaunųjų technikų stoties atstovas S. Ragašis, pademonstravęs aerodinaminio vamzdžio modelį. S. Ragašio darbą vertinimo komisija vienbalsiai pripažino geriausiu. „Sportinio-techninio modelizmo“ sekcijoje Respublikinės jaunųjų technikų stoties atstovas A. Zapolskis už radiju valdomą pramoginio kateria „Monika“ kopiją buvo apdovanotas diplomu. Geriausiais sekcijoje pripažinti ir apdovanoti diplomais vilniečių D. Augustino radiju valdomas automodelis ir A. Užkalnio pagamintas radiju valdomas sraigtesparnio modelis.

Iš dvidešimt keturių darbų, atrinktų demonstruoti TSRS Liaudies ūkio pasiekimų parodoje, trylika pagamino mūsų respublikos moksleiviai.

K. DUBAUSA

Sėkmingi buvo respublikos sklandytojams praėjusieji metai. Iškovoti visų spalvų medaliai Tarybų Sąjungos pirmos lygos čempionate, laimėta komandinė pirmoji vieta ir prizas pirmą kartą surengtose sąjunginėse varžybose akademiko S. Koroliovo taurėi laimėti. Džiugino sklandymo meistrai ir rekordais. Respublikos SDAALR Centro komitetas patvirtino net dvyliką naujų Tarybų Lietuvos rekordų.

Rekordų šturmą pradėjo Klaipėdos ATSK sklandytojas, sporto meistras Povilas Vaišvila. Gegužės 24 d. vienviečiu sklandytuvu LAK-9 „Lietuva“ 100 km maršrute trikampiui jis išvystė 118,87 km/val vidutinį greitį.

Penkių rekordų autoriumi tapo tarptautinės klasės sporto meistras kaunietis Antanas Rukas. Jis birželio 1—2 dienomis Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pagamintu naujausios modifikacijos sklandytuvu LAK-12 „Lietuva“ 300 km maršrutą trikampiui skrido 125 km/val vidutiniu greičiu, 500 km maršrute trikampiui — 113,81 km/val, o 750 km trikampiui išvystė vidutinį 90,2 km/val greitį. Be to, jis dar pasiekė du naujus skridimo į tolį rekordus: trikampiui maršrutu ir laužyta trasa nuskrido 766 km.

Šešis kartus Tarybų Lietuvos rekordus gerino Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sklandytoja sporto meistrė Janina Pajauskaitė. Ji sklandytuvu „Jantar standart-2“ pasiekė greičio rekordus, skrisdama trikampaiais maršrutais: birželio 3 d. 100 km — 99,84 km/val vidutiniu greičiu, gegužės 18 d. 200 km — 85,17 km/val, liepos 25 d. 300 km — 77,7 km/val ir birželio 1 d. 500 km maršrutą įveikė vidutiniu 80,12 km/val greičiu.

Dar du rekordus J. Pajauskaitė tuo pačiu sklandytuvu pagerino skrisdama į tolį: birželio 1 d. ji trikampiui maršrutu nuskrido 591, o sekančią dieną skrisdama laužyta trasa įveikė 628 km.

V. ARAS



## PENKTĄ KARTĄ NUGALĖTOJAI



Žiemą Panevėžio ATSK. klubo instruktoriai ruošiasi skraidymams.

M. KURAIČIO nuotr.

Kasmet vis didesnį užmojų respublikos aviacijos sporto klubuose įgauna socialistinis lenktyniavimas tarp grandžių, atskirų tarnybų, tarp instruktorių, techninių darbuotojų. Praėjusiais metais asmeninius socialistinio lenktyniavimo įsipareigojimus turėjo beveik 400 aviacijos sporto klubų darbuotojų. Šie įsipareigojimai skatino kiekvieną instruktorių, kiekvieną aviatechniką ieškoti naujų darbo formų, pažangių metodų, ruošiant aukšto meistriškumo sportininkus, mokant jaunuosius aviacijos sporto entuziastus šuolių su parašiotu, aviamodelių meistravimo arba skraidymo įgūdžių, ekonomišką eksploatuojant aviacinę techniką, taupant degalus bei kitas medžiagas. Užduotys ir konkretūs asmeniniai įsipareigojimai, kiekvieno asmeninė iniciatyva ir aktyvi praktinė veikla, socialistinio lenktyniavimo viešumas turėjo didelį poveikį gerinant klubuose masinį politinį ir sportinį darbą. Ypač tai pasakytina apie Panevėžio ir Šiaulių aviacijos technikos sporto klubus, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubą. Žymiai pasitępė, palyginti su ankstesniais metais, Klaipėdos ir Akmenės ATSK kolektyvai, pagerino veiklą Telšių bei kiti aviacijos tech-

nikos sporto klubai.

Susumavus metų darbo ir sportinės veiklos rezultatus, paaiškėjo, kad geriausių rezultatų socialistiniame lenktyniavime pasiekė Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas (viršininkas A. Jonušas) ir Panevėžio ATSK kolektyvas (viršininkas S. Noreika). Malonu pažymėti, kad panevėziečių pasiekimai yra geriausi tarp aviacijos technikos sporto klubų šalyje. Jiems penktus metus iš eilės pripažinta pirmoji vieta sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime ir paskirta TSRS SDAALR CK ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro tarybos pereinamoji raudonoji vėliava.

Paminėsiu tik kai kuriuos Panevėžio ATSK kolektyvo darbo laimėjimus. Klubo instruktoriai praėjusiais metais paruošė vieną sporto meistrą, keturis kandidatus į meistrus, šešis pirmo ir daugiau kaip 60 kitų atskirų sportininkų. Lėktuvais ir sklandytuvais instruktoriai bei sklandytojai priskraidė 2403 val.

Antroji vieta socialistiniame lenktyniavime tarp aviacijos technikos sporto klubų respublikoje pripažinta Šiaulių ATSK (viršininkas Z. Zdzikauskas), o trečioji — Klaipėdos ATSK (viršininkas A. Dulkė) kolektyvams.

Tarpusavio lenktyniavime atskiroje grupėje tarp Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo ir Vilniaus aeroklubo geresnių rezultatų, kaip minėjau, pasiekė kauniečiai (šalyje jiems pripažinta penkta vieta, klubas apdovanotas TSRS SDAALR CK diplomu). Klube pernai buvo paruoštas vienas sporto meistras, penki kandidatai į meistrus, 12 pirmo atskyrio ir 150 kitų atskirų sportininkų. Lėktuvais ir sklandytuvais priskraidyta 4950 valandų. Klubu sklandytojai Janina Paplauskaitė ir Antanas Rukas pagerino net vienuolika Tarybų Lietuvos sklandymo rekordų.

Aptaręs šiuos laimėjimus ir socialistinio lenktyniavimo eigą, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo kolektyvas vienas pirmųjų respublikoje pritarė Rostovo aeroklubo iniciatyvai dėl sąjunginio socialistinio lenktyniavimo TSRS 60-mečio jubiliejui pažymėti ir prisiėmė naujus padidintus įsipareigojimus. Kauniečiais pasėkė ir kiti respublikos klubai. Tai geras pamatas siekiant dar didesnių darbo pergalių artaisiais vienuoliktojo penkmečio metais.

L. BUITKUS,  
LTSR SDAALR CK  
vyr. inspektorius-lakūnas

## Daug

Neretai, prisimindamas savo jaunystės metus, kai dar skraidžiau lėktuvais, šokinėjau su parašiotu, susimąstau — kodėl šiandien respublikos aviacijos sportininkų pergalės jau nebestebina mūsų sporto mėgėjų? Pergalės — žymios, jomis galėtų didžiulotis ne viena Europos, ir ne tik senbojo žemyno šalis. Štai kad ir Tarybų Lietuvos SDAALR parašiotininkų užimta antroji komandinė vieta (po TSRS pirmosios rinktinės) socialistinių žalių parašiotizmo varžybose, vykusiose praėjusiais metais Vilniuje, arba tarptautinės klasės sporto meistro vilniečio Jurgio Kairio iškovotas čempiono aukso medalis Europos aukštojo pilotažo pirmenybėse. O sklandytojų laimėjimai sąjunginiuose čempionatuose ir tarptautinėse varžybose! Visos šios pergalės tapo lyg kasdieniškos, atrodo, kad taip ir turi būti, kad mūsų aviatoriai grįžti iš sportinių varžybų be apdovanojimo neturi teisės.

Susimąstau... Kur slypi ta spyruoklė, kuri išvedė į sportinių pergalių didžiąją orbitą mūsų pilotažininkus, sklandytojus ir parašiotininkus? Kai kuriuos gaiviuosius šaltinius atskleidė praėjusių metų pabaigoje vykusį respublikos Aviacijos sporto federacijos ataskaitinė konferencija.

Mūsų aviacijos sporto „medis“ nėra dar toks šakotas, kaip krepšinio arba futbolo. Ir klubų ne per daugiausia, ir specializuotų vaikų bei jaunųjų sporto mokyklų nėra. Bet šio „medžio“ šaknys — gilios ir tvirtos. Prieš penkiasdešimt metų buvo pradėtas sklandymas, susidomėta skraidymo aparatų statyba. Žmonės, kurių daugelis ir šiandien dar žvalūs aviacijos sporto veteranų gretose, su neapsakoma meile puoselėjo jį, patys skraidė, statė sklandytuvus ir mokė jais skraidyti drąsiusius entuziastus, būsimus čempionus ir rekordininkus.

Žmonės... Tiems, kurie šiandien vadovauja respublikos aviacijos sporto klubams, apmoko jaunimą skraidymo meno, šokinėti su parašiotu, kurie padeda aviacijos sportininkams siekti aukšto meistriškumo, ir ypač gausiam būriui aviacijos sporto gerbėjų, kurie labiausiai už viską myli aviamodelizmą ir lėktu-



# rankų didžią naštą kelia

vus, parašiotizmą ir sklandytuvus, kurie daug energijos ir savo laisvalaikį skiria visuomeniniam darbui. Aviacijos sporto federacijos komitetuose bei komisijose, brangiausias atlyginimas yra visos mūsų sportininkų iškovoios pergalės.

Nesumenkinsiu, manau, pačių sportininkų indėlio ir svarbos, sakydamas, kad kiekvienoje jų pergalėje glūdi ir visuomenininkų energijos bei rūpesčio žiupsnelis. Respublikos Aviacijos sporto federacijos prezidento pirmininkas A. Karpavičius savo ataskaitiniame pranešime, konferencijoje kalbėjusieji daug gerų žodžių pasakė apie komitetų, sudarytų prie federacijos, veiklą.

Lėktuvų sporto komiteto, kuriam vadovauja TSR nusipelnęs statybininkas iš Kauno, sporto meistras V. Druvas, veiklai per ataskaitinį laikotarpį buvo būdingas dalykiškumas. Komiteto nariai daug padarė gerinant respublikoje rengiamų aukštojo pilotazo varžybų organizavimą, tobulinant čempionato sistemą, ruošiant varžybų nuostatus, rūpinosi šio sporto propaganda. Skiriant pagrindinį dėmesį sportinio darbo gerinimo ir lėktuvų pilotazininkų meistriškumo kėlimo klausimams, kai kurie kiti svarbūs darbai, galėję turėti teigiamos įtakos pilotazininkų pasiekimams, deja, liko nepalieti. Komiteto posėdžiuose nebuvo svarstomi ir nagrinėjami mokomųjų treniruočių ir stovyklų efektyvumas bei rezultatai, iki šiol nėra sudaryta lėktuvų sporto rekordų lentelė.

Pastebimai suaktyvino darbą sklandymo komitetas, kuriam vadovauja šalies pirmos lygos sklandymo pirmenybių prizininkas, vilnietis sporto meistras A. Beržinskas. Visi komiteto nariai gerai vykdo duotus įpareigojimus, aktyviai dalyvauja organizuojant varžybas ir kitus renginius, teikia praktinę paramą klubams, respublikos rinktinėms treneriams. Ypač daug dėmesio komitetas skiria darbui su jauniaisiais sklandytojais gerinti ir plėsti, jaunių sklandymo mokykloms prie Aviacijos technikos sporto klubų kurti ir jų praktinės sportinės veiklos efektyvumui didinti, sporto teisėjams ruošti, taip pat teisėjavimo

klausimams tobulinti. Laiku ir tvarkingai registruojami visi sklandymo rekordai, o pasibaigus skraidymų sezonui, reikordininkai apdovanojami specialiais medaliais.

Tačiau ir šis veiklus visuomenininkų būrys nesugebėjo įgyvendinti visų numatytų ir planuotų sumanymų. Gerai, kad visada įvertinami sklandytojų startai respublikinėse, sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose. Bet, džiaugiantis laimėjimais, neturėtų likti neišnagrinėtos ir nesėkmių priežastys. Pavyzdžiui, jau antrus metus iš eilės nė vienas respublikos sklandytojų neįkopia į šalies čempionato pirmąją lygą, nepatenkinamos vietos užimamos ir antros lygos sąjunginėse komandinėse sklandymo varžybose, o komitetas nesiryžo dalykiškai panagrinėti nesėkmių priežasčių, nesugebėjo apsvastyti atskirų Aviacijos technikos sporto klubų sportinės veiklos ir instruktorių darbo ruošiant aukšto meistriškumo sklandytojus, nors tai ir buvo numatyta darbo planuose.

Kad gražiai, organizuotai ir įvairiai Vilniuje vyko tarptautinės socialistinių šalių parašiotizmo varžybos, nemažas nuopelnas tenka parašiotizmo komitetui, kuriam vadovauja didelis šio sporto entuziastas vilnietis S. Karklys. Komiteto nariai aktyviai prisidėjo organizuojant įvairius renginius, varžybų metu ir ruošiantis joms, daug rūpinosi respublikos rinktinės meistriškumu. Pažymėtini pastoviai rengiami rinktinės narių treniruočių aptarimai, naujų darbo metodų ieškojimai psichologiškai ruošiant parašiotininką kiekvienam startui. Tačiau lygiagrečiai komitetas žymiai daugiau turėtų rūpintis sporto teisėjų ruošimo ir teisėjavimo gerinimo klausimais.

Plačiausią veiklos dirvą turi aviamodelizmo komitetas, kuriam vadovauja daugkartinis respublikos čempionas sporto meistras vilnietis V. Šidlauskas. Aviamodelizmas — masiškiausia sporto šaka, sekčių daug, gausiausiai rengiama varžybų. Dėl to komitetas, rūpindamasis aviamodelizmo vystymo klausimais, stengėsi aktyvinti bendradarbiavimą su švietimo ministerija, respublikine jaunųjų technikų stotimi, didelį dėmesį skyrė varžybų organi-

zavimui, respublikos rinktinė komandų komplektavimo klausimams. Nuveikta nemažai, bet vis dar pasigendame planingos komiteto veiklos palaikant dalykiškus ryšius su rajonų ir miestų aviamodelizmo sekcijomis, teikiant joms metodinę ir kitą praktinę pagalbą. Nebuvo išklausomos šių sekcijų darbo ataskaitos ir apibendrinamas geriausiųjų patyrimas, nors planuose buvo numatyta apsvastyti Klaipėdos, Šiaulių ir Alytaus miestų aviamodelizmo sekcijų veiklą. Nepažankamas dėmesys buvo skiriamas aviamodelizmo sekcijų ir laboratorijų, esančių prie aviacijos sporto klubų, veiklai.

Skraidyklių komitetas, kuriam vadovauja didelis šio sporto entuziastas KPI ultra-gerso laboratorijos mokslinis bendradarbis S. Prielgauskas, taip pat turėjo nemažai rūpesčių. Skraidyklių sportas mūsų krašte kultivuojamas neseniai, tad komitetas nuolat domėjosi sekcijų organizavimu kolektyvuose, skraidyklininkų apskaita ir kvalifikacijos kėlimu bei skraidyklių kūrimo klausimais. Daugiausia rūpesčių kėlė skraidymo aparatų techninių apžiūrų organizavimas, skraidyklių techninių ir skraidybinių savybių nustatymas ir įvertinimas. Bet komiteto nariai, kuriems buvo pavestas šis visuomeninio darbo baras, kvalifikuotai atliko patikėtas pareigas, labai daug prisidėjo prie skraidyklių sporto tolesnio vystymo ir skraidymų saugumo užtikrinimo. Gerai vertinami komiteto iniciatyva surengti skraidymų vadovų-instruktorių kursai, kuriuos baigė dvidešimt labiausiai prityrusių skraidūnų, ieškojimai ir praktinė pagalba, kuriant Kaune pirmąją mūsų šalyje visuomeninį skraidyklių klubą, gaminant treniruoklį pradedančiųjų skraidūnų apmokymui. Ši skraidyklių komiteto veikla susilaukė visapusiškos sąjunginės skraidyklių federacijos pritarimo.

Operatyviai ir kvalifikuotai visus rūpimus klausimus ir pavestus darbus sprendė mokslinė techninė taryba, kuriai vadovauja Vilniaus inžinerinio statybos instituto docentas A. Kuzmickas, Tarybos nariai talkino sudarant Pri-nų eksperimentinės sportinės

aviacijos gamyklos perspektyvinio vystymo planus, svarstant pilotazinio lėktuvo projektavimo ir statybos šioje gamykloje galimybes, suteikė praktinę pagalbą sprendžiant respublikos sklandytojų rinktinės techninio aprūpinimo problemas.

Konkrečiai ir visapusiškai yra aviacijos sporto istorijos komiteto veikla (pirmininkas kaunietis J. Balčiūnas). Komiteto nariai padėjo kaupiti istorinę medžiagą Lietuvos oreivystės ir aviacijos tematika, rūpinosi reikšmingų aviacijai įvykių įamžinimu, atmintinų vietų sutvarkymu, aviacijos sporto veteranų jubiliejų paminėjimu, aktyviai talkino rengiant kuriamą aviacijos sporto muziejaus ekspoziciją, ruošiant paskaitas bei parodas oreivystės ir aviacijos tematika.

Tik pirmus metus federacijai talkino veteranų komitetas, kuriam vadovavo Vilniaus universiteto docentas S. Zeiba. Komiteto nariai prisidėjo organizuojant masinius renginius bei sportines priemones. Norėtusi, kad ateityje aviacijos sporto veteranai būtų aktyvesni jaunųjų aviacijos sportininkų draugai, dažniau dalyvautų susitikimuose ir varžybose. Toks bendravimas turėtų didelį auklėjamąjį poveikį.

Pastebimai pagerėjo trenerių tarybos (pirmininkas LTSR nusipelnęs treneris vilnietis sporto meistras A. Kilna), teisėjų kolegijos (pirmininkas sąjunginės kategorijos arbitras vilnietis A. Spelčys) veikla, didesni aktyvumą rodė propagandos komitetas (pirmininkas rašytojas J. Dovydaitis) ir medicinos komisija (pirmininkė Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klubo gydytoja I. Germanavičienė).

Keliais svarbesniais bruožais apžvelgiau respublikos Aviacijos sporto federacijos ir jos padalinių — komitetų bei komisijų, kuriose dirba kelios dešimtys visuomenininkų ir aktyvistų — veiklą populiarinant aviaciją, vystant šio sporto masiškumą ir meistriškumą respublikoje. Šie darbai dideli, nors kasdieninėje veikloje jie dažnai nepastebimi. Bet kai naštą kelia daug rankų, kai toks gausus pačių įvairiausių profesijų visuomenininkų, aviacijos sporto aktyvistų bei gerbėjų būrys stengiasi visomis išgalėmis prisidėti, neblėsta įsitikinimas, kad ir ateityje Tarybų Lietuvos sportininkai džiugins naujomis, dar įstabesnėmis pergalėmis.

V. ASMONTAS



# HIPODROMO RATU

Hipodromas — pažodžiui išvertus, arklių bėgimo vieta. Tai visiems gerai pažįstama žirginio sporto bazė. Dabar daugelis joje jau yra matę rungtniaujant ir automobiliais. Alytuje šiemet vykusią varžybų oficialus pavadinimas — LTSR automobilių žiemos treko pirmenybės hipodrome. Tačiau šnekamojoje kalboje, nepaisant viso nelogiškumo, iš viso šio žodžių junginio belieka „hipodromas“. Ką padarysi, negi kviesi jojikus ir važnyčiotojus į autodromą?

Bet svarbiausia ne tai. Svarbiausia, kad ši automobilių sporto rungtis žiūrovui, manau, tikrai įdomiausia. Sunku stebėti autoralių varžybas. Blyksteli ir dingsta nakties tamsoje lenktynininkai... Nors jau nemažai yra kvalifikuotų šio sporto mėgėjų, kurie apsiginklavę chronometrais, legendomis sugėba per vieną naktį įj dominančius lenktynininkus pamatyti keliose trasos vietose. Daugiau pamato žiedinių lenktynių stebėtojas. Tačiau hipodrome viskas beveik kaip ant delno. Kova trumpa, bet aštri. Startas seka startą. Klekvienu sportininką pamatai kelis kartus ir vis su kitais varžovais. Nors Tarybų Sąjungoje pirmasis čempionatas hipodrome surengtas 1966 metais, o Lietuvoje sistemingai rungtniaujama nuo 1975 metų, žiūrovai spėjo pamėgti automobilių lenktynes hipodrome ir plūste plūsta į jas tūkstančiais. Ne išimtis ir alytiškiai, kurių išties daug susirinko stebėti 1982 metų Lietuvos čempionato.

Sportininkai hipodromą kvalifikuoja kaip puikią įgūdžių mokyklą ir gausiai dalyvauja tiek ralistai, tiek žiedininkai. Pirmiesiems šiemet atstovavo K. Girdauskas, A. Jurevičius, G. Stelmokas, E. Tumalevičius, antriesiems — E. Ramonas, G. Kupčikas, V. Savickas. Visų ir neišvardinsi.

Pirmieji rungtniauvo sportininkai, startuojantys antros klasės automobiliais. Prizininkus buvo galima pa-

bandyti atspėti iš karto. K. Girdauskas, G. Stelmokas ir A. Jurevičius gerokai skyrėsi savo meistriškumu nuo kitų konkurentų. O pirmasis iš jų nepaliko jokių vilčių ir savo pagrindiniams varžovams. Tiesa, Gailutis Stelmokas bandė parungtniauti su Kastyčiu, bet tai jam kainavo sidabro medalį. Besistengdamas jis padarė klaidą ir tuo netruko pasinaudoti prityręs Antanas Jurevičius (visi pagrindiniai varžovai startavo viename važiuojame).

Gana greitai viskas paaiškėjo ir rungtniaujant pirmos

grupės aštuntos klasės automobiliais, nors varžovai čia buvo labiau vienodo pajėgumo. Klaipėdietis Merkurius Gerasimovas savo pranašumą įrodė gana nesunkiai.

Atkakliausia kova vyko lenktyniaujant septintos klasės automobiliais. Nė vienam sportininkui nepavyko visus penkis kartus finišuoti pirmam. Pradžioje atrodė, kad panevėžietis Edvardas Ramonas turi nesunkiai apginti 1980 metais iškovotą čempiono vardą, tačiau viename važiuojame su klaipėdiečiu Leontijumi Gerasimovu pastarasis tuoj po starto drąsiu ir netgi rizikingu spurtu užėmė pirmąją padėtį ir nebeužleido jos atkaliai lyderį persekiojusiui Ramonui. Atrodė, kad dabar nugalėtojo laurai atiteks klaipėdiečiui, kuris tebuvo pralaimėjęs M. Marcinkevičiui (Kauno „Lietkel-

projektas“). Tačiau iki paskutinio važiuojimo vieną pralaimėjimą turėjo ir Vidas Onuškevičius iš Kaišiadorių TSK, nusileidęs tik E. Ramonui.

Prasidėjo variantų skaičiavimas. Jei laimi L. Gerasimovas, — viskas aišku. O jei laimi V. Onuškevičius, jis atveža „auksą“ E. Ramonui, pats tampa sidabro medalio laimėtoju, trečioje vietoje palikdamas L. Gerasimovą. Retai kada pavyksta pamatyti tokio grožio sportinę kovą, kaip šiame lemiamajame važiuojame. Nugalėjo Onuškevičius. Bet pagyrimo nusipelnė ne tik prizininkai, bet ir labai pagyvinę kovą M. Marcinkevičius, E. Tumalevičius, G. Kupčikas.

Nesurinko maksimalaus taškų skaičiaus ir šiaulietis V. Kančiauskas, nugalėjęs rungtniaujant dešimtos klasės automobiliais. Bet tai jau buvo nuolaida su išskaičia-



Kai viskas sekasi gerai...



...Arba nesiseka.





V. Kančiauskas



K. Girdauskas



M. Gerasimovas



E. Ramonas

vimu. Paskutiniame važiavime šiaulietis ramiai ir nerizikuodamas atvažiuo antaras, nes galutinę pirmąją vietą jau „turėjo kišenėje“.

Varžybos Alytuje gražus renginys, deramai propaguojantis šią patrauklią ir dinamišką automobilių sporto rungtį. Neturėjo kvapą gniaužiančios kovos, pademonstruoto meistriskumo. Deramai elgėsi ir tie žiūrovai, kurie padėdavo į pusį įstrigusiam sportininkui, kai kiti automobiliai būdavo prašvilpę pro šalį. Bet smalsumas ir drausmės stoka, neleistina daugelio žiūrovų rizika, stengiantis kuo arčiau prilįsti prie trasos, neliko be pasekmių. Vienam automobiliui užšokus ant sniego pyliuko, juosiančio trasą, trys žmonės buvo partrenkti.

Dar prieš dvejus metus „Sparnuose“ skelbėme interviu su LTSR autoalio rinktinės treneriu A. Cipkumi buvo keliama trasos apsaugos problema. Deja, didesnės pažangos dar nepasiekėme. Tokios varžybos labai reikalingos sportininkams, labai reikalingos jos ir žiūrovams, nes dar nėra taip dažnos. Būdamas SDAALR gynybinio masinio darbo mėnesio sudėtinė dalimi, jos atlieka didelį vaidmenį propaguojant draugijos veiklą, demonstruojant geriausiųjų sportininkų meistriskumą. Tačiau vienas kitas nedidelis, atrodo, aplaidumas (šiukart, tikriausiai, blogas hipodromo radio-

likavimas, nes nuo starto ir finišo vietos toliau esantys žiūrovai tikrai negirdėjo nuolat kartojamų teisėjo-informatoriaus perspėjimų) gadina bendrą įspūdį. Todėl reikia „Nemuno žiedo“ komplekse statomą hipodromą paruošti taip, kad ne liktų jokių galimybių nelaimėti įvykti. O kol jis bus atiduotas eksploatuoti, varžybų organizatoriams ar tai Alytuje, ar tai Utenoje, ar kur kitur belieka imtis visų saugumo priemonių.

S. ŠARKA

#### TECHNINIAI REZULTATAI

**Grupė A-2:** 1. K. Girdauskas (Kauno „Zemūktechnika“), 2. A. Jurevičius (Kauno „Politechnika“), 3. G. Stelmokas (Klaipėdos „Maistas“).

**Grupė A-1. VII klasė:** 1. E. Ramonas (Panevėžio autoremonto gamykla), 2. V. Onuškevičius (Kaišiadorių TSK), 3. L. Gerasimovas (Klaipėdos „Maistas“).

**VIII klasė:** 1. M. Gerasimovas (Klaipėdos „Maistas“), 2. R. Buivydas (Vilniaus RSTK), 3. V. Makūnas (Kauno „Politechnika“).

**X klasė:** 1. V. Kančiauskas (Šiaulių autobusų parkas), 2. V. Kovalenka (Klaipėdos „Maistas“), 3. V. Charaimas (Šiaulių autobusų parkas).

**Komandomis:** 1. Klaipėdos „Maistas“, 2. Šiaulių autobusų parkas, 3. Panevėžio autoremonto gamykla.

## Aukso medaliais apdovanojami šalies čempionus išugdę treneriai

APIE VYTAUTĄ MATULEVICIŲ IR RIMĄ KAVALIUSKĄ MŪSŲ RESPUBLIKOS SPAUDA PRAEJUSIŲ METŲ PABAIGOJE RAŠĖ DAUG. IR TAI SUPRANTAMA — ŠIE DU KAUNO MOTORLAIVININKAI SUGEBĖJO TSRS ČEMPIONATE IŠKOVOTI PO DU MEDALIUS. ŠALIES RINKTINĖS SENBUVIS TSRS TARPTAUTINĖS KLASĖS SPORTO MEISTRAS V. MATULEVIČIUS APDOVANTAS DVIEI AUKSO, O KANDIDATAS Į TARYBŲ SĄJUNGOS RINKTINĖ SPORTO MEISTRAS R. KAVALIUSKAS TAPO AUKSO IR SIDABRO TROFEJŲ SEIMININKU. PUIKUS STARTASI BET AR TAI VIEN SPORTININKŲ NUOPELNAS?

LABAI DAŽNAI, ATIDUODAMI DUOKLĘ SPORTININKO DARBŪSTUMUI, KOVINGUMUI, MEISTRISKUMUI, NEJUČIOMIS PAMIRŠTAME TUOS, KURIE JUOS VEDĖ Į PERGALES, KURIŲ NUOPELNAS NĖ KIEK NĖ MAŽESNIS. TAD TEBŪNIE ŠI KARTĄ LEISTA PAKALBĖTI APIE ČEMPIONŲ TRENERIUS.

Laimingi tų sporto šakų mėgėjai, kuriems auklėtojus specialiai ruošia aukštosios mokyklos. Tiesa, kartais šiems treneriams, ypač jų veiklos pradžioje, trūksta patyrimo, specifinių žinių apie šią arba kitą sporto šaką. Bet pedagogika, fiziologija, kiti treneriui būtini dalykai puikiai išstudijuoti, įsisavinti. Motorlaivininkai, kaip, beje ir daugelio kitų techninių sporto šakų šalininkai, specialiai parengtais treneriais pasigirti negali. Daugelis jų privalėjo persikvalifikuoti. Bet viena būdinga motorlaivininkų auklėtojų — visi jie buvo aktyvūs šio „lenktyniavimo su vėju“ dalyviai. O tai — bene svarbiausia šiame sporte, kur šalia žmogaus yra dar ir technika, reikalaujanti ne tik pagarbos,

priežiūros, nusimanymo, širdies, bet ir darbinių rankų ir žvilgsnių galvų.

Kaip tik toks yra TSRS sporto meistras, buvęs absoliutus šalies motorlaivių sporto čempionas Leonas KAVALIUSKAS.

Žmogus, nuo mažumės pamėgęs gamtą ir techniką, niekada nemanė tapti sportininku. Buvo įsigijęs motorinę veltį, su kuria dažnai į turistines keliones su šeima išsiruodavo. Na, o turint motorą, reikėjo jį ir remontuoti, prižiūrėti, tobulinti. Nesikreipė į kitus Leonas. Pats savo rankomis viską darė — ne veltui Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institute tekinimo ir frezavimo specialistu garsėjo. Gal taip ir būtų žmogus ramiausiai, be sportinių aistrų, savo amžių nugyvenęs, jeigu ne sūnus.

Rimas dažnai plaukdavo drauge, pamėgo turizmą motorlaiviais. Bet traukė jį daugelis sporto šakų, ypač dviračiai. Todėl Leonas į sūnaus norą pradėti lankyti motorlaivių sporto treniruotes pas V. Petrūną žiūrėjo nelabai palankiai. „Gera, kad bent laikinai užsiėmimą turės, vis ne gatvėje. O ar tai rimtai?“, — mąstė vyresnysis Kavaliuskas. Ir... apsiriko!

Vaikinas, paskirtas į „Perгалės“ gamyklos komandą, trenerio bei tėvo padedamas, greit padarė pažangą. Po vienerių treniruočių metų jau į „Zalgirio“ draugijos čempionate bronzos medalį iškovojo, startuodamas OA-250 ccm skuteriu. Žinia, pirmas apdovanojimas pakėlė nuotaiką. Sekantį sezoną jau į respublikos rinktinės kandidatus iškopė, Dnestrovske vykusiame šalies čempionate jaunių tarpe antrąją vietą užėmė. Štai tuomet Leonas sau ir pasakė: „Reikia, tėvai, sūnui bei jo draugams





padėti. Potraukis dabar jau rimtas". Ir padėjo. Tiek Rimui, tiek ir jo pagrindiniam konkurentui respublikoje Vytautui Sakavičiui, kurį treniravo Algis Bakšys. Visą žiemą buvo dirbama, tobulinant naujai gautus 350 ccm variklius.

Pavasario saulutę Rimas pasitiko kupinas vilčių sėkmingai startuoti. Bet įgyvendinti jų neteko. Vaikinas privalėjo atlikti pilietinę pareigą — būtiną tarnybą Tarybinėje Armijoje.

Tą dieną, atsisveikindamas su tėvu, lyg tarp kitko, tarė: — Gaila triūso, motorlaivio. Gal jūs, tėveli, juo pabandykite...

Kad ir nelabai norėdamas Leonas Kavaliauskas pabandė. Taip „pabandė“, kad jau po kelerių varžybų tapo pripažintu motorlaivininku, o po to jau ir specialistu, į kurį kreipėsi ne vienas žymiausias šalies asos. Ir ne be reikalo.

Puikiai techniką išmanantis Leonas Kavaliauskas per aktyvaus sportavimo metus įsitikino, kad skuterininkų varžybose labai didelis vaidmuo tenka varikliui. Forsuoja juos visi, bet kai jį priverčia daryti daugiau sūkių, pradeda silpnėti kibirkštis, blogiau veikia degimas, kuras neįsijiebia. Žodžiu, kad ir iki maksimumo išnaudojus mechaniką, ji nebetenkinama motorlaivininkų poreikių — per maži greičiai. Ir Leonas, puikiai nusimanantis ir radioelektronikoje, nutarė joje ieškoti išeities. Dabar sūkių skaičių galima buvo padidinti iki 14 tūkstančių per minutę. Bet tokiu režimu variklis ilgai dirbti negali. O lenktyniauti tenka 5 arba 10 jūrmilių distancijoje. Vadinas... Ir Leonas nutaria apsiriboti 10 tūkstančių sūkių, bet būdamas įsitikinęs, kad variklis „nepavargęs“, kad greičiai bus didžiuliai. O juk tai lemiamas veiksnys varžybose! Ar po to tenka stebėtis, kad Kavaliauską motorlaivininkai „elektronikos tėvu“ pavadino...

Na, o pakinkęs naujausius mokslo pasiekimus savo tikslams, būdamas nepaprastai kruopštus, darbštus, užsispyręs, Kavaliauskas skynė vieną pergalę po kitos. Jau ir sūnus iš armijos grįžo, vėl lenktyniauti pradėjo, o Kavaliauskas — tėvas ne nemanė užleisti sūnui vandens. Drauge startuodavo. Ir sėkmingiau už sūnų. Nesisekė Rimui kelerius metus. Ir kas kart, kai iki pergalės betrukko... plauko. Tai per daug

pasitikėjo technika, tai vėl nepakankamai kruopščiai ją patikrino. Bet, pasak Leono, blogiausia buvo tai, kad Rimas neturėjo rimtos konkurencijos respublikoje. O kai sportininkas stoja į startą, būdamas įsitikinęs, kad nugalės, nekokie rezultatai...

Leonas dažnai ginčydavosi su Rimu, įtikinėjo. Bet Kavaliauskas jaunesnysis turi savo nuomonę, kartais gal ir neteisingą, bet bando, ieško, nenusustygti vietoje. Šis bruožas Leonui imponavo. Ir kai prityręs sportininkas 1979-aisiais su visais laurais nugalėtas pasitraukė iš aktyvaus sporto, noriai ėmėsi padėti Respublikinio technikos sporto jūrų klubo skuterininkams. O jį, kaip tyčia, lyg iš gausybės rago atsirado. Grįžo iš armijos, ir vėl į klubą atėjo Vytautas Sakavičius, Edmundas Pabrinkis, išaugo nemaža puikių skuterininkų ir iš Valdo Petrūno vadovaujamų vaikų ir jaunimo sporto mokyklos auklėtinių. Tad Leonui Kavaliauskui darbo per akis. Juk trenerio pareigos — ne pagrindinis užsiėmimas. Tai labiau sielai. O kasdieninė veikla — KPI.

Dar vieno specialisto sulaukus puikiai Kauno trenerių būryje darbas netruko duoti savo vaisių. RTSJK komanda tapo praėjusių metų šalies motorlaivių sporto taurės nugalėtoja, na o rudenį Ternopolyje vykusiame šalies čempionato antrame etape iškovoti net 8 medaliai — 3 aukso, 4 sidabro ir vienas bronzos, kurių net šeši teko skuterininkams! O juk jiems šiose varžybose tikrai buvo nelengva.

Komandinių varžybų išvairėse šalies rinktinės narys sporto meistras Ričardas Matelionis gavo naują laivą — „Danis“ markės guliąmąjį skuterį. Šią valtį reikėjo įsivairuoti per dvi savaites, likusias iki asmeninio čempionato. Tad už komandą OBN-350 ccm klasėje netikėtai teko startuoti Rimui ir Vytautui. Vyrai susidorojo su užduotimi, o Ričardas asmeninėse varžybose sidabrą iškovojo, perleides auksą komandos draugui ir nuolatiniam varžovui Vytautui Matulevičiui... Ar gali tokiu atveju nesiidžiaugti trenerio žirdis! Nors... tiek Ričardas, tiek ir Vytautas — ne Leono Kavaliausko auklėtiniai. Bet...

Prie šito „bet“ dar grįšime. O dabar pasekime kelią Vytauto Matulevičiaus, kurį jau daugelį metų iš pergalės į pergalę vedė jo auklėto-

jas, LTSR nusipelnęs treneris Romas BANKAUSKAS.

Tiesą pasakius, Romą daugelis labiau pažįsta kaip organizacinio darbo, teisėjavimo specialistą. Bet juk buvo ir toks laikas, kai dar visiškai jaunas Bankauskas su iš tėvo „pasiskolintu“ sausų lentų suręstu savos gamybos skuteriu, pasikinkęs vieną pirmųjų šalies gamybos variklių „ZIF-5“, skrodė Nemuno bangas, pasiekdamas... 15—17 km/val greitį. Taip, buvo ir tokie laikai! Tiesa, tai mūsų motorlaivių sporto aušroje. Tada net drauge su vienu šio sporto pradininku Lietuvoje — Viktoru Severinu lenktyniauti teko. Nekokia buvo technika, nekokie ir greičiai. Pagaliau ir variklis vos 175 ccm. Tad ko norėti. Bet buvo entuziazmas, noras, kuris gimė nuolat stebint ties Panemunės tiltu besibūruojančius motorlaivininkus, kuris augo, tapus „junga“ dėdės — „Drobės“ fabriko motorinių valčių mėgėjų būrelio nario, konstruktoriaus Mykolo Pupeikos — įguloje.

Ir Romas lenktyniavo. Iki pat 1962-ųjų. Buvo išmėginimų — „Žalgirio“, SDAALR, respublikos, net šalies čempionatai. Iškovojo nemaža trofėjų, bet tokių, kokius jam pelnė Vytautas Matulevičius, pats lenktyniaudamas nenusipelnė. Ką gi, ne be reikalo žmonės sako, jog geras tas mokytojas, kurį mokiniai pralenkia... O Vytautas taip ir padarė.

Atėjęs kartą į motorlaivininkų vietą prie Panemunės tilto Kaune, gavo glėbį gelžgalių — atseit, variklį: „Susinartų, išbandyk — sugėbėsi, vadinasi, vyras“, — sakė jam O vaikinukas, turėjęs auksines rankas, netruko pasirodyti prie tilto. Ir ne tik su veikiančiu varikliu, bet ir savo rankomis suręstu skuteriu (taip tuomet, 1963-aisiais, reikėjo: gamyklinių nebuvo!). Romas Bankauskas, tuo metu jau pripažintas motorlaivių sporto specialistas ir visuomenininkas — respublikinės federacijos prezidento pirmininkas ir teisėjas, — netruko atkreipti dėmesį į šį smulkutį, bet labai užsispyrusį kovingą vaikinuką. Taip prasidėjo šių dviejų puikių vyrų draugystė, tebesitęsianti iki šios dienos.

Ne, nebuvo ji lygi kaip stiklas. Veikiau banguota, kaip Kauno jūra. Mat charakteriais abu kauniečiai labai jau priminė žemaičius. Bet užsispyrimas ne visada blogybė. Vytautas tapo respublikos rinktinės nariu, gavo

pirmą importinį „Delfin“ firmos variklį iš VDR, o auksinės rankos, darbštumas ir sąžiningas trenerio nurodymų vykdymas (kad ir kartais per nenorą) atvedė jį ne tik į draugijos, respublikos, Pabaltijo, bet ir šalies čempionato pakylas aukščiausiąjį laiptelį, į TSRS rinktinės narių gretas. Drauge kūrė planus — per eiti nuo OBN-350 variklio prie grynai lenktyninio OBN-350 ccm „Kionig“ firmos variklio.

Romui teko gerokai papraskaituoti, kol įtikino sąjunginės federacijos vadovus, jog Vytautas vertas šio variklio. O jau gavus jį, reikėjo dar daugiau dirbti — reikėjo padaryti viską, kad Matulevičius pateisintų pasitikėjimą. Kiek jie tuomet tarėsi dėl technikos, kiek valandų praleido ant Kauno marių vandens bandydami! Pagaliau viskas buvo tvarkoje. Beliko laukti varžybų.

1974-ųjų šalies čempionatas Romo Bankausko ir Vytauto Matulevičiaus gyvenime nepaprastas. Ir ne tik dėl to, kad Vytautas turėjo progos išbandyti naująjį variklį, bet ir... tapti TSRS tarptautinės klasės sporto meistru. Bet... netapo. Dar daugiau. Jo treneris, varžybų starto ir finišo grupės vyresnysis teisėjas Romas Bankauskas pašalino Vytautą iš varžybų. O juk šis buvo pasiekęs pasaulio greičio rekordą!

Viskas buvo labai paprasta. Matulevičius, startavęs keliuose skuterių klasėse, neišlaikė įtampos. 10 jūrmilių plaukime pasiekė pasaulio rekordą viršijantį greitį, bet... finišavo ne pro bują! Rezultatas buvo anuliuotas. Vytauto pranašumas prieš varžovus buvo toks didelis, kad po to pralėkęs dar vieną jūrmilę tebebuvo pirmas čempionato įskaitoje. Bet ir vėl pasuko motorlaivį ne pro finišo „vartus“. Ir... sudie pasaulio rekordas, tarptautinės klasės sporto meistro titulas, šalies čempiono aukso medalis...

Ką po to tarpusavyje kalbėjo treneris ir jo auklėtinis, Romas sako neprisimenęs. O Vytautas taip paaiškino:

— Taip pakalbėjome, kad aš dabar ir iš miego pažadintas, tarp bujų finišuočiau...

Ką gi, nėra to blogio, kuris neišėitų į gera. Už gyvenimo pamokas tenka mokėti. Ir brangiai. TSRS tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Matulevičius tapo tik 1978-aisiais, o įrašyti savo pavardę į pasaulio rekordininkų sąrašą išvis neteko. Ir jau nebeteks: Vytautas Matulevičius, tapęs





Yra apie ką pasikalbėti ir dėl ko pasiginti motoraivių sporto specialistams Tarybų Sąjungos čempionus išauklėjusiems Romui Bankauskui (kairėje) ir Leonui Kavaliauskui.

1981-ųjų metų absoliučiu žaliu čempionu, iškovojęs „visą“ auksą — ir TSRS taurės, ir čempionato varžybose padaręs dublius — pasitraukė iš aktyvaus sporto. Nebebus daugiau Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos rinktinėje keturis kartus Tarybų Sąjungos čempiono, sportininko, pelniusio savo treneriui tris aukso medalius.

— Skaudu? — klausimu į klausimą atsako Rimas Bankauskas, ir priduria:

— Nel Malonu, kad respublikoje išaugo toks sportininkas, daugelį metų džiuginęs ne tik laimėjimais, bet ir savo organizuotumu, darbštumu, nuoširdumu ir kovingumu. Jo niekad neteko skatinti. Veikiau priešingai, prilaikyti. Prisimenant Grozną!..

Kur neprisiminsit Juk tuomet drauge pergyvenom ir džiaugėmės, kad viskas gerai baigėsi.

Centrinės televizijos operatoriai ir redaktoriai per 1981-ųjų žaliu čempionato pirmąjį etapą „suko filmuką“. Na ir „aktoriais“, žinoma, pasikvietė geriausius — Vytautą Matulevičių ir Ričardą Matelionį.

— Ką padarysi, — pasakojo po to Bankauskas. — Kiekvienas vyras, kad ir tėvas būdamas, žirdyje tebėra pauglys. Ir būtinai nori pažaisiti, pasirodyti. O kuo šie „žaidimai“ baigiasi, matėte...

Bet tai buvo seniai, net pernai. Šiomet Romas Bankauskas tikisi savo buvusį auklėtinį pamatyti naujame vaidmenyje — trenerio. Juk tokios patirties, tokių rankų žmogaus kaip Vytautas, ypač technikos parengimo srityje, respublikos rinktinėi tikrai reikia. Juo labiau, kad ir TSRS tautų vasaros VIII spartakiada nebe už kalnų!

A. ICIAVIČIUS

# LIETUVIŠKOS MOTORINĖS VALTYS

RESPUBLIKOS MOTORLAIVIŲ SPORTAS NETRUKUS SVĖS SAVO TRISDEŠIMTMEČI. PER ŠĮ LAIKOTARPĮ PASIEKTA NĖMAZA LAIMĖJIMŲ ĮVAIRIOSE RUNGTYSE IR KLASĖSE. TACIAU BENE SVARBIAUSI JU — MOTORINIŲ VALČIŲ KLASĖSE.

ZEMIAU PATEIKIAME TSRS SPORTO MEISTRO, RESPUBLIKOS NUSIPELNIUSIO TRENERIO VALDO PETRŪNO STRAIPSNĮ APIE VALČIŲ TOBULINIMO TENDENCIJAS, JŲ KŪRĖJUS BEI GERIAUSIUS LENKTYNININKUS.

Motorinių valčių varžybose leidžiama startuoti tik standartiniais varikliais, todėl jos prieinamos daugeliui sportininkų. Išsibulėjus valčių konstrukcijoms, išaugus variklių galingumams ir greičiams, valčių klasės savo dinamiškumu niekuo nenusileidžia ir greitesniems — skuteriams bei gliseriams.

O pirmosios sportinės valties mažai kuo skyrėsi nuo turistinių laivų — nebuvo dar sukaupta pakankamai patyrimo bei žinių. Vėliau dabartinio Respublikinio technikos sporto jūrų klubo viršininko LTSR nusipelnusio trenerio R. Bankausko pastangomis buvo gauti brėžiniai iš Estijos, pagal kuriuos pastatyta tobulėsi valčių. Nupirktą ir serijinės gamybos valčių iš Leningrado ir Rygos. Savo konstrukcijos valtis vienas pirmųjų pradėjo gaminti motoraivių sporto veteranas sporto meistras S. Kvederavičius. Su jomis jis 1960—1967 metais sėkmingai startavo visose respublikinėse ir Pabaltijo varžybose. 1965 metais savo pirmąją valtį nubraižė ir pagamino LTSR nusipelnęs treneris A. Bakšys. Ši konstrukcija gana greitai paplito respublikos motoraivininkų tarpe ir buvo sėkmingai naudojama apie dešimt metų. O svarbiausią laimėjimą ja pasiekė sporto meistras V. Riabčinskis, 1967 metais TSRS tautų IV spartakiadoje iškovojo bronzos medalį. Tai buvo pirmasis mūsų valtininkų medalis TSRS čempionatuose ir spartakiadose.

Visos šios valties MA klasės (dabartinės SA klasės) buvo plokščiadugnės. Jų dugno glisnuojantis paviršius buvo

900—1100 mm pločio. Lygiu vandeniu būdavo pasiekiamas gerų rezultatų. Bet banguojanti maksimalaus greičio nebuvo galima išlaikyti dėl stiprių smūgių į dugną. Pradėta ieškoti naujų konstrukcijų: 1970 metais šių eilučių autorius paruošė brėžinius naujai BU (dabartinės SB klasės) motorinei valčiai. Šios valties dugno plotis — 760 mm. Ji tapo žymiai universalėsnė meteorologinių sąlygų atžvilgiu. Dugno plokštumą su borto linija jungė kelios nuožulnios plokštumos. Tai pagerino valties manevringumą posūkyje. Sporto meistras V. Riabčinskis, startuodamas šia valtimi, tais pačiais metais tapo varžybų žurnalo „Katera i jachty“ prizui laimėti absoliučiu nugalėtoju.

Nuo 1971 metų keičiasi tarptautinės, o tuo pačiu ir sąjunginės taisyklės. Anksčiau nebuvo leidžiama taikyti skersinių redanų (kaip skuteriuose). Dabar valtį galima gaminti bet kokios formos. Privaloma tik laikytis minimalių pačios valties ir kokpito gabaritų. Panaikinti ir svorio apribojimai. Tai atvėrė konstruktoriams naujas galimybes. Valtis pradėta konstruoti tritaškės konstrukcijos (pagal Apelio schemą) — jos lyg ir liečiasi su vandeniu trimis taškais: priekyje dviem plūdėm (sponsonais) ir gale nedideliu dugno ploteliu prie tranšo. Anksčiau tokia konstrukcija buvo naudojama tik skuterių ir gliserių klasėse. Pirmasis keletą tokio tipo valčių sukūrė ir pagamino LTSR nusipelnęs treneris A. Bakšys. Šios konstrukcijos pagrindinis privalumas tas, kad čia vykusiai išnaudojama priešinio oro srauto keliamoji jėga. Valties dugnas — tunelio formos: priekyje dugnas iš žonų apribotas sponsonais, o nuo sponsonų iki tranšo — vertikaliomis plokštumomis (skegais). Pasiekus tam tikrą greitį, veikiant aerodinaminei keliama jėgai, sponsonai pakyla virš vandens 100—150 mm. Sumažėjus kontaktui su vandeniu, o tuo pačiu ir dugno trintis į vandenį, žymiai išauga greitis. Sėkmingai šias savybes savo konstrukcijos valtyje išnaudojo vilnietis sporto







meistras Z. Samoilienka. Jo plataus tunelio (plotis 1500 mm) valtis turėjo ir ekrano-plano savybių. Esant maksimaliam greičiui, vandenyje būdavo tik sraigtas. Dugnas prie transo tik žvelniai liedavo bangų viršūnes. Su šia valtimi sporto meistras Z. Samoilienka 1973 metų TSRS čempionate SC klasėje iškovojo respublikai pirmąjį šalies čempionatų sidabro medalį valčių klasėse.

Sėkmingiausiai su Algimanto Bakšio tritaške valtimi pasirodė jo sūnus sporto meistras Arvydas. 1977 metų TSRS čempionate SB klasėje jis laimėjo sidabro medalį. O bronza tada atiteko jo nuolatiniam varžovui ir draugui sporto meistrai Jonui Janušauskui, startavusiam su šių

mos, tik sponsonai eina iki transo. Katamarane dar geriau negu tritaškio korpuse išnaudojama aerodinaminė keliamoji jėga. Per daug ją susižavėjus, ne vienam lenktynininkui teko net apsisverti ore. Pirmasis katamaraną vėl pasigamino Algimantas Bakšys. Pirmasis pavyzdys pasitarnavo prototipu antrajam, su kuriuo jo sūnus Arvydas jau pasiekė nemažai svarių pergalių. Sėkmingiausi buvo 1978 metai — Arvydas tapo nugalėtoju SB klasėje ir jaunių, ir suaugusių šalies čempionatuose, iškovojo Lietuvos valtininkams pirmąjį aukso medalį. Nenori atsilikti nuo Arvydo ir Jonas. 1979 metais jis su autoriaus katamaranu TSRS tautų vasaros VII spartakiada-



ti dar naujesnis valčių tipas — kilinė su išilginiais redanais. Pagrindinė glisuojanči dugno plokštuma yra siaura: 200—300 mm pločio ir turi 10—12° kiliškumą. Toliau plačiau dedamos kelios poros išilginių redanų, kurie sudaro papildomą keliamąją jėgą ir padidina valtės pastovumą. Dėl tos priežasties sumažėja dugno žlampantis paviršius. Tai pagerina korpuso kokybę. Tokios valtys mažiau jautrios priešinio vėjo gūsiams, žvelniau priima smūgius į dugną, geriau valdomos posūkyje, greičiau įsibėgėja po posūkio

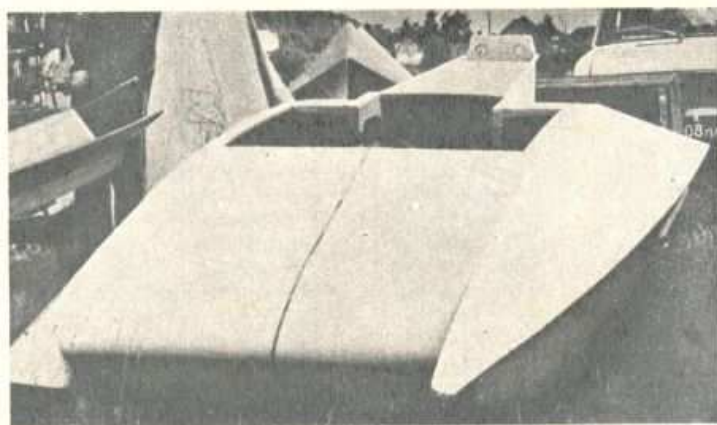
Iki 1981 metų visos Europos pirmenybės buvo surengtos Skandinavijos šalyse sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis. Akvatorijos būdavo parenkamos fiorduose, kur vėjas ir didelis startuojančių laivų skaičius sukeldavo tokias bangas, kad su katamaranu jokios sėkmės nebuvo galima tikėtis. Pirkto Norvegijos kilinės valtys „Vinreis“ jau nepatenkino mūsų šalies sportininkų ir trenerių. Įvairiuose šalies miestuose pradėtos kurti savos konstrukcijos kilinės valtys. 1980 metais Algimantas Bakšys paruošė savos konstrukcijos SB klasės kilinę valtį, kuria Arvydas stabiliai startavo visą sezoną — visose sąjunginėse varžybose buvo trečias. Pirmą Algimantas, truputį pakoregavęs savo brėžinius, pagamino (antrasis žalyje po leningradiečių) savo valtėlę iš plastmasės (iš polietileno) dervos ir stiklo audinio). Šių valčių pagaminta ir daugiau. Ypač gerų rezultatų pasiekta SA klasėje. Kandidatas į sporto meistrus A. Tarandą tapo TSRS taurės finalinių varžybų nugalėtoju ir prizininku TSRS sporto mokyklų pirmenybėse.

Su autoriaus konstrukcijos SB klasės valtėle 1981 metų TSRS sporto draugijų pirmenybėse užimta trečioji vieta. Pagaminta analogiškos konstrukcijos ir SA klasės valtis (2 nuotr.). Čia pasiekta dar geresnių rezultatų. Su ja kandidatas į sporto meistrus E. Labanauskas laimėjo respublikos pirmenybes, nugalėdamas savo nuolatinį varžovą kandidatą į sporto meistrus A. Tarandą, ir didelę persvara nugalėjo TSRS jaunių ir VJSM pirmenybėse. Be to, Labanauskas pagerino du respublikos rekordus: 1 km nutolyje — 62,60 km/val ir 5 mylių nutolyje — 56,357 km/val. Tai labai aukšto lygio rezultatai, viršijantys dabartinius oficialius šios klasės pasaulio rekordus.

1982 metų Europos pirmenybės vyks mūsų šalyje, Vyborge. Čia vanduo ramesnis. Todėl pagrindinį vaidmenį visi skiria katamaraninėms konstrukcijoms tobulinti. Pagerinti laivo aerodinamiką ir estetiką bus galima susiaurinus kokpitą. Tai dabar leidžia taisyklės. Nauji katamaranai turės būti universalūs: pakankamai greitai ir pakankamai stabilūs bangose.

Ateinantys du sportiniai sezonai pilni atsakingų varžybų. Apie sėkmingą pasirodymą jiems galvoja treneriai ir sportininkai. Tikimės, kad žiemet šalyje vykstančiose Europos pirmenybėse vėl dalyvaus A. Bakšys. Dar po metų — TSRS tautų vasaros VIII spartakiada. Kol kas neturime „spartakiadų“ aukso. Galbūt pavyks užpildyti šią spragą. Respublikos valtininkai stengsis įnešti kuo svaresnį indėlį į bendrą motorlaivininkų pasirodymą.

V. PETRONAS,  
TSRS sporto meistras, Lietuvos TSR nusipelnęs treneris



eilučių autoriaus konstrukcijos valtimi.

Buvo tobulinamos ir plokščiadugnės valtys su pasiaurintu dugnu. Šis konstrukcijos tipas buvo naudojamas tik lengviausioje — SA klasėje. Čia autoriaus buvo sukurta 600 mm dugno pločio valtėlė (aprašyta „Sparnų“ 1980 m. Nr.3), su kuria per daugelį metų pasiekiami aukšti rezultatai sąjunginėse jaunių varžybose, pagerinta 20 respublikos rekordų. 1978 metais ši konstrukcija patobulinta. Pagal savo formą valtėlė jau tarpinė tarp plokščiadugnės ir kilinės. Su ja pagerintas respublikos SA klasės greičio rekordas 1 km distancijoje iki 57,65 km/val.

Pradedant 1977 metais rungtniaujama sutrumpinta trasa su dviem 180 laipsnių posūkiais. Žymiai išaugo posūkių „lyginamasis svoris“, tritaške valtimi atliekami posūkiai jau pradeda lenktynininkų nebepatenkinti. Visų konstruktorių žvilgsniai krypta į katamaranus.

Katamaranas žymiai manevringesnis posūkyje bei daug mažiau „bijo“ bangų. Jo dugnas taip pat tunelio for-

dos finalinėse varžybose laimėjo respublikai pirmąjį spartakiados sidabrą. Po to vykusiam TSRS čempionate Arvydas taip pat iškovojo sidabro medalį. 1980 metais autorius savo katamaraną patobulino (1 nuotr.). Su juo buvo sėkmingai pasirodyta visose 1980—1981 metų sąjunginėse jaunių varžybose.

Kalbant apie šį periodą reikia paminėti dar vieną katamaranų kūrėją. Tai sporto meistras V. Tamulis. Jo sąskaitoje — 5 katamaranai. Sėkmingiausiai startavo su pirmuoju ir paskutiniu. Pirmasis katamaranas buvo labai manevringas posūkyje, todėl Virginijus, kad ir neturėdamas greičio persvaros prieš varžovus, sugebėjo iškovoti 1977 metų TSRS čempionate SC klasėje antrą vietą. O su paskutiniu 1981 metais pagerino respublikos greičio rekordą 1 kilometro distancijoje SC klasėje — 89,55 km/val. Tai viršija oficialų šalies rekordą. Po kelis savo konstrukcijos katamaranus yra gaminę V. Urbaitis ir vilnietis K. Šukys.

Pradedant 1980 metais audringai pradamas kultivuo-



Lėktuvo skrydis gražus ir iš šalies. Bet nepadėjęs pastangų, kad dalyvio teisėmis būtų įleistas į jos valdas, negali pajusti tikrojo aviacijos skonio, jos mylėti.

Tokios mintys kilo sumanius papasakoti apie lėktuvo TU-134A vadą Algimantą Salavieją. Galvodamas, koki jo, kaip lakūno, bruožą reikėtų išryškinti, pirmiausia supratau: Algimantas kartą ir visam gyvenimui labai laimingai pataikė atsistoti į „savo roges“.

Aviacija jam reikalinga lygiai taip pat, kaip ir aviacijai reikiama kaip tik tokių žmonių.

Daug kam iš mūsų nepavyko tapti pilotais, tačiau tik vienas kitas, kaip ir Algimantas, išlisis parom nesitraukė nuo Sasovo lakūnų mokyklos kadro skrybiaus durų.

Daugelis lakūnų ilgainiui savo darbą ima vertinti kaip įdomią, tačiau nelengvą kasdienybę. Ir pasidžiaugdami, ir parūgodami amata, jie, jau seniai atsikandę žydrų svajonių bei romantikos, yra sąžiningi profesionalai. O Algis dvidešimt darbo metų kiekvieną skraidymų dieną važiuoja į aerodromą, kaip į nežinią už ką jam dovanotą šventę...

Gal žviesi lemtis atsisioja jam profesijos aukso smiltis? Gal Algimantas niekad negrįžta namo vilkdamas iš pasakos nuovargį, kuriam ir vardo nėra? Gal tie reisai, sulipdyti į dvylikos tūkstančių valandų skridimą, jam praėjo be ženklo? Deja, taip nebūna. Užtat yra vyriškas mokėjimas pasirinkti amata priimti tokį, koks jis yra, gyventi su juo be nuostabos šūksnių ir neviltingų atodūsių.

Atvangos valandomis jis molyje, gipse, metalo kompozicijoje bando išreikšti aviacijos idėją — tai, kas tvyro virš realaus, ranka kasdien liečiamo lakūniško pasaulio. Kur skuba paukštė, veržliomis formomis taip panaši į viršgarsį lėktuvą? Atgimęs molyje žuvusio draugo žvilgsnis atrodo melste meldžia: „Palikit man tą žydrinę“. Ko jau ko, o nuoširdumo, tikro jausmo stokos jo darbams neprikiši. Abi stichijos — aviacija ir menas — kažkada jaunystėje galėjo būti lygiavertės pretendentės. Aviacija, įgijusi pirmenybę, besotiškai reikalauja laiko; antroji, tenkindamosi tuo, kas lieka, kukliai tarnauja varžovei. Pamatęs Algimanto darbus, net ir nepažindamas jo paties, be mat įminsi, kokiai brolijai jis priklauso...

Beje, apie priklausomumą „skraidančiųjų luomui“ Algimantas ir pats nevengia pa-

galvoti. Tas bendrumo suvokimas lakūnų tarpe yra aiškiai jaučiamas. Jis sutelkia vyriškai draugystei, moko dalintis džiaugsmiais ir padeda išbristi iš nesėkmių, jei tokios užklumpa. Tą jausmą Algimantas vertina kaip vieną didžiųjų profesijos privalumų, išmano, jog būti lakūnu verta vien dėl to, kad visa tai patirtum. Ypač stiprus ir akivaizdus tas sutelktumo jausmas vykusiai parinktame ekipaže. Svariai pilotuoti didžiulį lėktuvą, reiškia bendromis pastangomis suimti į vieną sauja viską, kas sudaro skridimą. Algimanto žodžiais tariant, geram ekipažui apibūdinti, kaip simbolis labiausiai tinka alpinistų virvė. Ir ne tik skrendant...

## „Ugnys pagal kursą“



„Telefonas keliom minutėm aplenkia žadintuvą. Taip mes susitarę — kas anksčiau prabunda, skambina kitam, nes iki pirmų gaidžių dar toli. Miegustas Anatolijaus balsas: „Sveikas! Pirmyn!“ kažkaip iškart pastato ant kojų. Tie du išgirsti žodžiai tau primena, kad šią ankstyvą valandą subruzdavo mūsų gentis. Pajunti kone dėkingumą tam balsui, užplūsta kažkoks geras jausmas tiems, kuriuos netrukus pamatysi tarnybiniame autobuse. Atvažiuavęs rasi jau daug vyrų, žurmulo, juokų. Žiūrėk, sutiksi lėktuvų vadus Joną Matuzevičių ar Rimą Rudoką, ką tik atsikridusius iš ten, kur mums dabar reikia. Dar nepradėjai ruoštis skridimui, o jau žinai, kokie orai laukia, koks vėjas dideliame aukštyje, padės jis ar trukdys? Mintyse jau spėjai ir virš debesų pabūti, ir nusileisti į aerodromą. Tikrasis skridimas iš anksto darosi lengvas, atrodo, dalį jo sunkumo prisiėmė draugai“.

...Mums besikalbant aukštą žiemos dangų raizgo balti veik neįžiūrimų lėktuvų pėdsakai. Kaip sako vienas ma-

žas žmogus, vardu Tomas, „mano draugai lakūnai laiškus rašo“. Augsniam amžiuje daug sunkiau susigaudyti, kokius jausmus žadina tas žmogaus paliktas pėdsakas dangaus begalybėje. Baltos juostos čia suartėja, visai kaip žmonių likimai, susikerta ir vėl išsiskiria, be ženklo ištirpsta erdvėje, Ech...

Nuginęs šalin sentimentą, bandau erzinti draugą:

— Nutapai tu pavėikslą. Sakysim, nelabai juo patenkintas. Numeti į kampą. Bet jis yra, ir bus. O skridamas, net to pėdsako, kurį palieka tavo lėktuvas, nesi matęs.

— Ne tik nesu matęs, bet ir nepagalvoju niekad, kad norėčiau jį pamatyti. Kabinoje negalvoji apie pėdsakus,

mo schemą, nusileidimo juostos apšvietimą, pasitikslius, kokios veikia radiotechninės nusileidimo sistemos. Algimantas kiekvienam atskirai — antrajam pilotui Viktorui Lebedevui, bortmechanikui Vladimirui Kondrinui, šturmanui Anatolijui Mironovui — nurodys, į ką turės būti nukreiptas jų dėmesys. Taip bus patikrinta technikos ir žmonių parengtis.

Mintys, dar neseniai turėjusios tiek laisvės, susispiečia ankštoje kabinoje, sakytum, kažkas prirakina jas prie kabinos prietaisų. Jei kokias atskalūnei ir pavyksta ištrūkti, tai ji neprašyta metasi ne kitur, o į aerodromą, pamėgina atkurti virš aerodromo tvyrantį vaizdą iš to, kas gerai girdėti meteorologiniu radijo dažnumu: horizontalus matomumas, debesų aukštis, vėjas, temperatūra, oro drėgnumas, trinties koeficientas ant nusileidimo juostos. Įvertinusi situaciją, mintis bemaž grįžta.

Šiuo momentu egzistuoja vien rodyklių pasaulis. Jos perspėja, pataria, diktuoja lakūnų veiksmus. Net tada, kai pro pašėlusį sniego lėkimą į lėktuvo žibintus ims ryškėti aerodromo žiburiai ir Anatolijus šūktels: „Ugnys pagal kursą“, Viktoras neatitrauks akių nuo rodyklių, iki pat žemės laikys kursą, tikėdamas tik jomis. Volodios žvilgsnis tuokart nenukryps nuo radioaukštimačio... Ir tik Algimantas tarsi išsiverš iš kabinos, įsitvers nusileidimo juostos žiburių...

Visais savo lakūniškos biografijos skirsniais Algimantas turėjo tikslą: būdamas antruoju pilotu — tapti lėktuvo vada, susigyvenęs su vienu lėktuvu — perprasti kitą, sudėtingesnį. Jis tapo lėktuvo TU-134A vadu, pirmos klasės pilotu, galima sakyti, pasiekė profesinę viršūnę.

O jei gyvenimas sumanytų iškristi pokštą?

Jei Algimantas vieną rytą vietoj ištaigingo TU rastų lukūruojantį jo pirmąjį mažiuoliuką JAK-ą, jis, ko gero, per daug nesutrikytų. Priimtų įvykį, kaip likimo dovaną iš naujo pakartoti tą spalvingą maratoną. Galbūt išsyk jam netektų verstis ant nugaros, kaip tąsyk Raseinių ligoninės kieme, atsikridus su sanitarine užduotimi. Galbūt dabar jis nepatirtų, ką reiškia skristi atbulam, kaip tada Pagėgiuose, kai arti žemės jį užklupo galingas viesulas. Galbūt daug kas dabar išeitų kitaip. Tačiau vis tiek tai būtų lakūno gyvenimas.

E. GANUSAUSKAS



# O TRASOS ČIA SLIDŽIOS

## PRADŽIAI... 1860 KILOMETRŲ

Žiema — ne pagrindinis automobilių sporto metas. Visu greičiu margaspalvė jo kerusėlė įsisuka vasarą, kada naujienos skrieja iš visų pusių ir vos ne kasdien. Tačiau ir žiema autorialio specialistams ne tokia migdanti kaip meškom. Prisiminkime visų pirma rali „Rusų žiema“. Kasmet juo baigiasi socialistinių šalių „Draugystės“ taurės varžybos. Ir atvirkščiai — žiemą prasideda pasaulio pirmenybės, o nemaža dalis pirmojo etapo — Monte Karlo autorialio — trasos eina kalnų keliais. Panašios sąlygos ir pasaulio pirmenybių etape Švedijoje. O įvairiausių nacionalinių ir regioninių varžybų žiemos keliais — gyvas galas.

Visiems suprantama, kad rungtyniauti sniego ir ledo keliais sudėtingiau, į tai atsižvelgia ir organizatoriai, pasirinkdami trasą, ir lenktynininkai, ruošdamiesi startui, ir žiūrovai, rinkdamiesi stebėjimo tašką...

1982 metų TSRS komandinių žiemos autorialio pirmenybių rengėjai išleistoje programoje primena, kad mūsų šalies teritorijoje pirmosios tokio tipo lenktynės įvyko 1914 metais Suomij įlankos ledu nuo Peterburgo iki Kronštato. 1936 metais žiemos autolenktynės jau įvyko maršrutu Maskva — Leningradas — Maskva. Žinomas ir nugalėtojo vidutinis greitis — beveik 64,5 km/h (nesukubėkite įsotisti — visai neblogas rezultatas tiems laikams). Po karo, 1949 metais tokios varžybos įvyko maršrutu Maskva — Minskas — Maskva. Nuo starto iki finišo kelias driekėsi 1342 kilometrus.

O štai lygiai tokios pat šalies komandinės žiemos autorialio pirmenybės pirmą kartą įvyko tik 1959 metų vasario mėnesį. Tačiau kokie nuotoliai tais laikais būdavo įveikiami varžybose! Štai ir debiutuojantiems komandinių pirmenybių dalyviams pradžia buvo skirta 1860 kilometrų.

## KAUNO „POLITECHNIKOS“ ERA

Nuo tada TSRS komandinės žiemos autorialio pirmenybės tapo tradicinės ir kasmet vyksta Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno dienos iš-

vakarėse. Susiklostė ir dar viena tradicija — šios varžybos vyksta paeiliui visose trijose Pabaltijo respublikose ir šiemet į Lietuvą grįžo po trejų metų pertraukos. Sugrįžo, beje į tą pačią vietą, į Šiaulius.

Būtent čia, Šiauliuose, — 1979 metais ir prasidėjo Kauno „Politechnikos“ pergalų serija. Kiemo tik rankose iki tol nepabuvojo pereinamoji taurė, skirta pirmenybių nugalėtojams. Dabar ir komandų pavadinimus begraviruojant ant jos beveik neliko sveikos vietos. Tačiau Kauno „Politechnikos“ technikos sporto klubo vyrai pasiryžo padaryti galą taurės klajonėms ir graviravimams. Tiesa, tokia kalba visai ne iš to galo. Pirmiausia jie pasiryžo rimtai studijuoti komandinių autorialio pirmenybių specifiką.

Ir, reikia pasakyti, kad padarė tai kaip ir dera aukštosios mokyklos atstovams. Pavyzdžiui, ir varžovai, ir žiūrovai ilgai prisimins jų sugalvotą komandinį startą. Prie starto linijos kauniečiai statydavo tik trečiąją komandos automobilį, o pirmieji du, teisėjui mostelėjus vėliavėle, startą perkirsdavo jau nemažu greičiu, ir trečiajam belikdavo suspėti prie jų prisijungti.

Teisėjai vėliau nutarė ne-

leisti taip startuoti, bet „Politechnikos“ vyrai buvo rimtai apgalvoję ne tik startą. Ir į važiavimą distancijoje, ir į finišo reikalus jie žiūri komandos akimis. Žinoma, čia nėra nieko nepaprastai nuostabaus. Visos komandos yra komandos, ir ne vienoje vyrauja tarpusavio supratimas bei pagalba, draugiškumas bei pasiaukojimas. Bet kada „Politechnika“ žiūri į reikalingą „komandos akimis“, tose akyse daugiau minties ir gudrumo.

Tiesa, po pirmosios pergalės buvo kalbama tai, kas ir taip visiems gerai žinoma („Namie ir sienos padeda“). Nugalėjus 1980 metais Latvijos keliais buvo sakoma, kad tik atsitiktinumas gali padėti laimėti tokias sudėtingas ir pilnas netikėtumų varžybas du kartus iš eilės. O trečiąją kartą kauniečiai į varžybas atvyko, atsiveždami „psichologinį ginklą“ — naujas gražias uniformas. Visiems varžovams jos bylojo: varžybų uždarymui mes pasiruošę“. Žinoma, negalima ir svarbiausiojo pamiršti, kad šalia to buvo ir aukštas sportinis meistriškumas. Tiek kiekvieno lenktynininko, tiek kiekvieno šturmano, tiek visos komandos. Štai taip pereinamoji tau-

rė ir buvo iškovota visiems laikams. (Pabaiga — lyg pasakos).

## IR JAI PASIBAIGUSI

Po finišo Šiauliuose, Kanačių gatvėje, 1982 metų vasario 20 dienos rytą aistringiems Kauno „Politechnikos“ gerbėjams taip ir norėjosi paklausti: „Štai ir pasaka baigta?“. Komandos, už kurią jie tai aistringai pergyveno, rezultatas buvo tik trečias. O kaip jį įvertinti blaiviau?

Visų pirma, ką reiškia „tik trečias rezultatas“? Štai jau nebe pirmi metai ir toks rezultatas lieka nepasiekiamas daugeliui šalies komandų (respublikoje — visoms, išskyrus „Politechniką“). Be to, juk ne be pagrindo kalbama, kad laimėti tokias sudėtingas ir pilnas netikėtumų varžybas dukart iš eilės jau menas. O keturiskart? Ir „amžinyjų nugalėtojų“ psichologinis krūvis jau slėgė komandą. Tiesa, tas krūvis kažkodėl labiausiai paveikė Antano Jurevičiaus automobilį, kuris varžybas baigė jau be kvapo.

O antra, tai „Politechnika“ šiemet jau nebebuvo tas darnus sekstetas, kaip anksčiau. Jau po pernykštės sėkmės buvo planuojama atnaujinti komandos sudėtį, leisti pasi-



Startuoja būsimieji nugalėtojai.



rodyti jauniems sportininkams, kurių klube nestokoja. Ir komanda, lyginant su praėjusiais metais, pasikeitė per pusę. Atsirado „beveik naujas“ Viktoro Makūno ekipažas („beveik“, nes Viktoras jau buvo kartą dalyvavęs pirmenybėse), Jurevičius važiuoja su kitu šturmanu. Tik Zenius Balčiūnas su Algiu Taletavičiumi lieka pastoviausia pora komandoje. O naujiems komandiniams ryšiams reikia leisti sutvirtėti.

Beje, kauniečių klubas šiemet paruošė ir išleido į kelią ir antrąją komandą, sudarytą iš jaunų ir perspektyvių sportininkų. Signalas rimtas. Žiemos komandiniam raliui dėmesys čia neblėsta. Va, tik technikos padoresnės tokiame sportininkų skaičiui neužtenka. Bet psichologinis užsigrūdinimas lieka, o eilė sėsti į geresnį automobilį irgi ateis, visi tikimės.

### IR DAUG KAS TIKISI

Rungtis dėl nugalėtojų vardo kasmet susirenka gražus būrys komandų (šiemet 41), nors metų pabaigoje šios varžybos ir visiškai nevertinamos, skaičiuojant taškus respublikų rinktinėms TSRS čempionate. Štai ir dilema. Iš vienos pusės — jokios naudos. Iš kitos — naudos labai daug, nes kaip minėta, trasos čia slidžios ir įgyti įgūdžiai pravėrs visada. Daugelis klubų šią aplinkybę laiko lemiančia ir

laimę pradeda bandyti žiemą. Kiti gi priversti skaitytis su ta aplinkybe, kad automobilius reikia tausoti vasarai.

Nugalėtojai šiemet tapo Latvijos TSR Jelgavos rajono „Nakotnės“ kolūkio atstovai. Žinovams tai jokia staigmena, kad kolūkio komanda tampa stipriausia Tarybų Sąjungoje. Būtent „Nakotnės“ atstovai per visą „Politechnikos“ erą buvo „amžiniais antraisiais“ ir lipo nugalėtojams ant kulnų. Latvių komanda, treniruojama praeityje garsaus sportininko, TSRS nusipelnusio sporto meistro, TSRS nusipelnusio trenerio A. Karamyšev, jau seniai laikėsi į nugalėtojų laurus ir pagaliau savo tikslą pasiekė.

Prieš dvejus metus teko susipažinti su patriotinės draugijos narių sportine veikla Jelgavos rajone. „Nakotnės“ kolūkyje be pagarsėjusių autoraliu meistrų nustebino ir savas aviacijos technikos sporto klubas, skraidyklininkų veiklos mastai. Ir visiems čia sudarytos puikiosios galimybės ir sąlygos. Nugalėtojų komandoje ir šiemet rungtyniavę sporto, meistras Janis Zukauskis ir Janis Auzinis jau yra buvę ir savo respublikos, ir Pabaltijo autoraliu čempionais. Be to, ši komanda iš kaimyninės Latvijos irgi tobulai yra pažinusi komandinio važiavimo subtilumus. Lygiai kaip ir antrąją vietą iškovojo: Estijos TSR Viljandžio miesto technikos

sporto klubo komanda, lyginant su praėjusiais metais kilstelėjusi vienu laipteliu aukščiau. Tad prizininkai liko tie patys, tik vietomis pasiskirstė kitaip.

Daug kas tikisi būti tarp nugalėtojų, bet mažai kam tai pavyksta. Jau kelinti metai į jų tarpą nepajėgia įsiterpti pajėgios komandos iš Toljačio Volgos automobilių gamyklos, kurios bent jau technikos stoka skystis tikrai negali. Nedžiugino savo sirgalių ir kitos mūsų respublikos komandos, susirinkusios šiemet į Šiaulius.

### O BUVO JŲ DEŠIMT

Lygiai dešimt komandų atstovavo mūsų respublikai šiemetinėse autoraliu žiemos batalijose. Jose matėme visiems puikiausiai jau žinomus Kastytį Girdauską, Vilijų Rožuką, Gailutį Stelmoką. Tiesa, skirtingose komandose... Asmeniškai, žinoma, visų dėmesiu apsuptas buvo Kastytis Girdauskas, o komandomis didžiausią pasitikėjimą kėlė Klaipėdos „Maistas“ su G. Stelmoku priekyje. Visi šios komandos nariai neseniai puikiai rungtyniavo Alytaus hipodrome, turėjo neblogą starto poziciją, neblogą, regis, techniką. Ir sirgalių vaizduotėje tuoj pat kilo malonios perspektyvos. Deja, klaipėdiečiams finišuoti neteko. Viename greičio ruože antrasis automobilis kliudė kelkraščio pus-

nis ir sustojo skersai kelio, o trečiasis tokiu atveju, žinoma padarė savo, ir broliui Merkuriui bei Leontijus Gerasimovai nebegalėjo toliau rungtyniauti.

Nesėkmė ištiko ir Kauno „Žemės ūkio technikos“ komandą. Kastyčio Girdausko partneriams komandos lyderio tempas, tikriausiai, buvo per didelis, ir jie buvo priversti, gal nesąmoningai, važiuoti šiek tiek viršydami savo galimybes. Štai ir komandinų varžybų paradoksas — kalti tie, kurie geriausiai važiuoja ir lieka sveiki. Aš manau, kad abu autoraliai asai mane supras teisingai, net jeigu ir tektų už šias „kaltes“ aiškintis savo komandų šefams.

Geriausiai su savo partneriais pavyko susibalansuoti V. Rožukui, nors stebėjusiems pirmąją greičio rungtį Šiaulių hipodrome galėjo pasirodyti ir kitaip. Bet finišavus, Vilniaus autoremonto gamyklos komandos rezultatas buvo septintas, ir tai nulėmė Lietuvai trečiąją vietą tarprespublikinėje įskaitoje po Latvijos ir Estijos.

Teigiamai tegalima vertinti tą faktą, kad respublikoje akivaizdžiai gausėja kolektyvų, kur automobilių sportui vis daugiau skiriama dėmesio. „Lietuvos žemės ūkio technikos“ Kauno tarprajoninis susivienijimas, Klaipėdos mėsos kombinatas, Alytaus eksperimentinis namų statybos kombinatas, Kaišiadorių paukštynas — vis naujos emblemos ant automobilių šonų. Visur čia žengiami tik pirmieji žingsniai, bet jeigu šefai juos žengė „Nakotnės“ kolūkio pavyzdžiu, belieka tikėtis, kad bus einama toliau. Pavyzdys rodo, kad čia galima daug laimėti.

Varžybų trasa nusidriekusi 534 kilometrus Šiaulių, Kelmės, Telšių, Šilalės ir Plungės rajonų keliais. Lyginant su ankstesnėmis pirmenybėmis jų distancija gerokai sutrumpėjusi. Tačiau labai išaugo kiekvienos sekundės kaina, padidėjo atsakomybė už kiekvieną manevrą, išaugo įtampa ir konkurencija. Žiemos sezonas šiomis pirmenybėmis baigėsi, bet metų sezonas — tik prasidėjo. Visi susidomėję lauksime ką jis atneš, kokias pozicijas užimsime prieš artėjančius TSRS tautų vasaros VIII spartakiados įvykius.



Visas būrys — Kauno „Politechnika“



# „VIS DAR JAUČIUOSI JAUNAS...“

Sakome, kad metai — kaip paukščiai. Vieni greit pralekia, kiti... Viktoras Ašmenskas metų lyg ir neskaičiuoja, nors jau gerą virtinę galėtų surišti. Jo aktyvumas ir energija liejasi per kraštus. Jei vyksta kokios aviatorių varžybos, visada sutiksi Ašmenską, jau gerokai žilstelėjusį, bet judrų, kaip vijurkas, maloniai besišypsantį ir puikios nuotai- kos. O veiklumo — visi ga- lėtų pavydėti.

Ne, gyvenimas jo nelepino: ir darbai nelengvi spaudė pečius, vertę mintį žaižaruoti, ir pomėgių aistros jaunystės metų pėdsakus lydėjo. Nors ir nelengva buvo, septyniolikmetis jis įstojo į Kauno aeroklubą, kuriame lankė lėktuvų sporto kursą, susipažino su dabar visiems gerai žinomais konstruktoriais Bronium Oškiniu ir Antanu Pakniu, su lakūnu ir būsimuoju rašytoju Jonu Dovydaičiu, drauge statė sklandytuvą T-1 („Technikas“-1), kuriuo skraidė nuo kalvų Pažaislyje, Petrašiūnuose, nuo Nidos kopų. Čia, prie Kuršių marių, per porą metų jis įvykdė normatyvus A, B ir C pilotų ženkleliams gauti (C pilotas tada buvo aukščiausia tarptautinė sklandytojo sportinė kvalifikacija).

Noras skraidyti kryžiausiai su būtinybe mokytis. Baigęs Aukštesniąją technikos mokyklą, jis įstoja į Kauno universiteto Technikos fakultetą. Bet čia aistringam aviacijos sporto entuziastui, kaip ir daugeliui kitų, vargelis sulau- pojęs žesėlių mokslus užgožė. Reikėjo pačiam užsidirbti duonai. O aistra skraidyti, ypač po to, kai 1934-aisiais pirmą kartą savarankiškai pakilo su čekoslovakiešu lėktuvu „Smolik“-18, jau buvo ne- sutvartoma.

Nedavė tada ramybės ir ki- ta vilionė — galimybė išžokti su parašutu iš skrendančio lėktuvo. Karo lakūnai, kaip prisimena Ašmenskas, tada jau turėjo parašutus, o apie



parašiutizmą, kaip sportą, Lie- tuvoje net nebuvo užsimena- ma.

— Kam, jei ne aviacijos sportininkams pradėti pirmie- siems, — ne kartą bandė įro- dinėti Viktoras ir jo draugai.

Proga pasitaikė 1936-ųjų rugpjūčio 16-ąją. Palangoje buvo rengiama aviacijos spor- to šventė. Sportininkai turėjo skraidyti sklandytuvais, kiti — lėktuvais. Du nenuoramos iš drąsesniųjų sklandytojų bū- rio — Viktoras Ašmenskas ir Vladas Butkevičius — ryžosi atkelti vartus naujai aviacijos sporto šakai — parašiutizmui. Jiedu, pagal instrukciją patys išmokę sudėti parašiutą ir iš knygų prisiskaitę apie šuolius iš lėktuvo ir kritimą iki išsi- skleidžiant kupolui, nutarė šventės metu atlikti po vieną šuolį. Ką reiškia aistra ir rizi- ka jauniems. Nutarė — pada- rėl!

Kaip prisimena aviacijos sporto veteranas, vieno kilo- metro aukštyje pirmas iš lėk- tuvo iššoko Butkevičius, o jis — antras. Sekundės, ligi išsi- skleidė parašiuoto kupolas, at- rodė amžinybė. O beimės — lyg nebūta.

Po sėkmingo šuolio sveiki- no draugai ir aviacijos šven- tės dalyviai. Viktoras pasijuto esąs laimingiausias žmogus pasaulyje. Tą dieną buvo at- vertas pirmasis Lietuvos para- šiutinio sporto puslapis.

Po šios atmintinos dienos

bičiulystė su aviacijos sportu kuriam laikui nutrūko. Aero- klubas stokojo instruktorių, kurie sugebėtų ko nors įman- tresnio išmokyti, trūko pinigų už skraidymus mokėti, o pra- gyvenimo rūpesčiai labiausiai varžė. Jaunasis sklandytojas ir parašiutininkas nutaria visas jėgas skirti įsigyti statybos inžinieriaus specialybei bran- dinti, nors aistra aviacijos sportui ir teberuseno.

Šiandien Viktoras Ašmens- kas su pasididžiavimu rodo dešimtis apdovanojimų už ra- cionalizacinius pasiūlymus, įdiegtus respublikos statybinių organizacijų darbų praktiko- je, su meile paėmą į rankas kiekvieną garbės raštą, įteiktą jam už jaunų darbą atstatant karo sugriautas Vilniaus įmo- nes, rekonstruojant Klaipėdos faneros fabriką, statant sosti- nės „Elfos“ ir „Žalgirio“ ga- myklas, gyvenamuosius namus. Nuo darbų vykdytojo, rekon- struojant Faneros fabriką Klaipėdoje, iki Gelžbetonių konstrukcijų gamyklos vyriausiojo inžinieriaus, statant Vil- niaus skaičiavimo mašinų ga- myklą, — tokia Viktoro Aš- mensko, kaip statybininko, darbo biografija.

Neseniai darbo veteranas išėjo į pelnytą poilsį. Ne ra- mybės pasiilgęs buvo. Kaip magnetas traukė jaunystės dienų aistra — aviacija.

— Kai būnu sporto klubo aerodrome, susitinku su jau-

nais sklandytojais, parašiuti- ninkais, lakūnais, bendrauju su jais ir vis dar jaučiuo- si jaunas, kaip ir jie, — pasakoja Viktoras. — Meilė aviacijai yra nenumaldomas dalykas. Tik dabar sportinė aviacija visai ne tokia, kaip mano jaunystėje. Man per visą gyvenimą su parašiuotu pavyko atlikti tik vienuolika šuolių, o štai šiandien mūsų sportininkai per savaitę žoka iš didesnių aukščių daugiau kaip po 30 kartų. O skraidy- mai? Štai 1935 metais sporti- ninkas per metus daugiausia buvo priskraidęs tris valandas, dar po ketverių metų šis ro- diklis žoktelėjo iki 20 valan- dų. Šiandien mūsų sklandyto- jai per porą dienų beveik tiek pat išbūna ore ir nu- skrenda net po 500 kilometrų.

— O kokį savo sportinį pa- siekimą laikote didžiausiu?

— Labiausiai įsimintinas skrydis sportiniu lėktuvu „Biu- ker-Jungman“ iš Talino pro Rygą, Palangą iki Kauno. Tai buvo 1939 metais, prieš pat Antrąjį pasaulinį karą. Kaune vyko Pabaltijo lėktuvų sporto pirmenybės, ir minėtas skridimas buvo įtrauktas į var- žybų programą. Skridome de- šimt lakūnų, bet tik man vien- nam sėkmingai pavyko įveik- ti šį nelengvą maršrutą.

Šiandien Viktoro Ašmensko nebematome varžybų trasose, retai kada pasitaiko galimybė



vėl paimti į rankas lėktuvo arba sklandytuvo vairalazdę, o jau žokti su parašytu — nė neminėk. Bet jis jaučiasi gyvenęs aviatorių šeimoje, kartu su jais — ir sportiniuose aerodromuose, ir rekordiniuose skridimuose debesų keliais.

— Apie visus jis žino, su visais susitinka ir visiems jis reikalingas, — taip kalba šiandien apie Viktorą Ažmenską, respublikos Aviacijos sporto federacijos atsakingąjį sekretorių, lakūnai, sklandytojai, parašiutininkai, visi aviacijos sporto entuziastai. Savo organizacinius sugebėjimus, energiją jis atiduoda visuomeniniam, bet labai reikalingam darbui. Už tai sporto ir darbo veteranas nusipelno didžiausios pagarbos. Jo pastangomis buvo suregistruoti visi Tarybų Lietuvos aviacijos sporto žakų rekordai, pradedant pirmuoju sklandytojų išsilaikymo ore pasiekimu (3 val. 9 min.), užfiksuotu prieš keturiasdešimt devynerius metus Nidoje, ir baigiant rezultatais dvylikos pačių naujausių rekordų, mūsų sklandytojų pasiektų praėjusiais metais. Vienas įspūdingiausių — tarptautinės klasės sporto meistro kauniečio Antano Ruko skridimas 750 km maršrutu trikampiu. O kiek darbo ir kantybės reikėjo įdėti, ieškant visų iki šiol vykusių Lietuvos aviacijos sporto žakų čempionatų rezultatų, prizininkų pavardžių! Atsakingasis sekretorius, padedant federacijos aktyvui, sugebėjo ir čia išnarpinti visus „mazgelius“.

Dėkingi aviacijos sportininkai respublikinei federacijai už nuolatinį dėmesį ir rūpestį, specialius apdovanojimus, diplomus ir garbės raštus, medalius ir prizus, kuriais kasmet apdovanojami geriausi respublikos treneriai, lakūnai, sklandytojai, parašiutininkai ir aviamodeliuotojai, čempionai ir rekordininkai, aktyviausi visuomenininkai. Niekas turbūt, gavęs apdovanojimą, nė nepagalvoja, kad tos sportinės regijos pradėjo tarnauti svarbiam reikalui federacijos atsakingojo sekretoriaus rūpesčiu. Ir j aviatorių sportinės varžybos jis nė kaip svečias atelna.

Viktoras Ažmenskas, respublikos aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius, visada nuotaikingas, kupinas energijos, neišsenkančių organizacinių sugebėjimų, liepsnojantis meile aviacijos sportui. Nors galva jau sidabruota, ir metai, tarsį paukščiai, atskraidino ant garbingos 70-osios aukštumos.

K. KAZIONAS

# Drauge su visuomenininkais

SDAALR rajono komitetas — tai savotiškas patriotinio ir gynybinio masinio bei sportinio darbo organizavimo štabas. Rengti tradicinius gynybinio masinio darbo mėnesius, jaunimo žygius Didžiojo Tėvynės karo kovų ir darbo šlovės vietomis, sąskrydžius ir susitikimus su karo veteranais bei darbo pirmūnais, taikomųjų karinių ir techninių sporto žakų varžybas, PDG šaudymo normų laikymą — šis ir daugelis kitų organizacinių ir sportinės veiklos klausimų rūpi SDAALR rajono komiteto darbuotojams. O jų tik pora — pirmininkas ir instruktorius. Jėgos — nedidelės, o darbo — nemažai. Tad ir sukis, kaip išmanai. Gerai, jeigu rajone yra technikos sporto klubas, o komitetas turi neblogas darbo patalpas, kur galima pasikviesti aktyvą, visuomenininkus.

Patriotinės draugijos Telšių rajono komitetas įsikūręs centrinėje miesto gatvėje.

Gal todėl, gal ir dėl to, kad komiteto pirmininkas su visais moka rasti bendrą draugišką kalbą, visada čia rasi žmonių iš pirmųjų organizacijų, sutiksi patriotinės draugijos visuomenininkų ir aktyvistų. Štai ir tą dieną, kai svečiavausi senjoje Žemaitijos sostinėje, komitete pavyko susitikti su daugeliu įdomių žmonių: apie būsimų techninių sporto žakų varžybų kalendorių teiravosi SDAALR pirminių organizacijų vadovai iš „Masčio“ fabriko ir Anulėnų paukštininkystės tarybinio ūkio, Telšių aviacijos technikos sporto klubo ir Tryškių vidurinės mokyklos, Vidaus reikalų skyriaus darbuotojai pasiūlė aplankyti kelėtą pirminių organizacijų ir patikrinti, kaip laikomi PDG šaudymo normatyvai ir saugomi ginklai. Pirmininkas Vaclovas Perskaudas tik ir spėjo atsakinėti į klausimus, pasiūlymus.

— Jeigu taip kiekvieną dieną, jums nelengva suktis, — nedrąsiai tariau pirmininkui.

— Įprastas dalykas, — žyptelėjo SDAALR rajono komiteto vadovas. — Juk užaina ir skambina geriausi komiteto pagalbininkai, be kurių aktyvumo nieko čia mudu su instruktorė Vanda Kesminaitė nepadarytume. Jei nebūtų tokių veiklių pirminių organizacijų vadovų, kaip J. Pocius iš Skaičiavimo mašinų gamyklos, A. Svetikas iš „Masčio“, A. Pakarklis iš Anulėnų bei P. Remėza iš Luokės ta-

rybinių ūkių, V. Kaubrys iš Tryškių bei V. Užkurnys iš Telšių 3-osios vidurinių mokyklų, kažin ar pavyktų kasmet gausinti SDAALR narių gretas, surengti kolektyvuose techninių sporto žakų varžybas ir rajono pirmenybes, laiku išplatinti SDAALR loterijos bilietus ir surinkti nario mokestį.

„Masčio“ fabriko SDAALR pirminė organizacija, kuriai vadovauja didelis aviacijos sporto entuziastas, patriotinės draugijos veteranas, aktyvus SDAALR rajono komiteto narys Aleksandras Svetikas — viena gausiausių rajone. Draugijos gretose čia praėjusiais metais buvo 1918 dirbančiųjų ir tarnautojų. Kolektyve reguliariai rengiamos techninių sporto žakų spartakiados, PDG daugiakovės varžybos, žygiai kovų ir darbo šlovės vietomis. Nemažai fabriko jaunimo pamėgo sklandymą ir automobilių bei motociklų sportą. Fabriko vadovybė aktyviai remia Aviacijos technikos sporto klubą.

Pirmaujančių kolektyvų gretose rikiuojasi ir Skaičiavimo mašinų gamyklos SDAALR pirminė organizacija (pirmininkas J. Pocius), kurioje 1015 narių. Čia ypač populiarius kulkinio šaudymo sportas. Draugijos aktyvistai daug nuveikė jaunimo patriotinio auklėjimo baruose. Gamykloje įrengti ir skoningai apipavidalinti stendai apie patriotinės draugijos narius darbo pirmūnus, geriausius kolektyvo sportininkus, pailustruojant nuotraukomis iš sporto varžybų. Greta sportinių trofėjų, vitrinoje visų pasigėrėjimui išstatytos taurės ir įvairūs prizai, iškovoti rajono ir respublikinės karinių taikomųjų bei techninių sporto žakų varžybose. Didelį indėlį įneša gamykla vystant rajone sklandymą, kuriant Aviacijos technikos sporto klubo materialinę bazę.

Skaičiavimas ir kaimo SDAALR pirminės organizacijos. Štai Anulėnų paukštininkystės tarybiname ūkyje (organizacijos pirmininkas A. Pakarklis) patriotinės draugijos nariais yra daugiau kaip 320 dirbančiųjų ir tarnautojų, Luokės tarybiname ūkyje (pirmininkas P. Remėza) — 156, Justo Paleckio kolūkyje (SDAALR pirminės organizacijos pirmininkas S. Geryba) — 145. Šiuose kolektyvuose labai mėgiamas motociklų sportas, kulkinis šaudymas. Tad čia

dažniausiai ir rengiamos šių sporto žakų bei PDG daugiakovės varžybos.

PDG daugiakovės rajono rinktinę komandą ruošia ir jai vadovauja Tryškių vidurinės mokyklos SDAALR organizacijos pirmininkas, patriotinės draugijos rajono komiteto narys Vytautas Kaubrys.

— Ypač aktyviai dalyvavo ir daug nuveikė SDAALR rajono komiteto ir prezidiumo nariai organizuojant kolektyvuose atskaitinius susirinkimus, — su dėkingumu pasakoja Vaclovas Perskaudas. — Jie lankėsi pirminėse organizacijose, padėjo rengti atskaitinius susirinkimus, sekcijų užsiėmimus, davė daug praktinių patarimų ir pamokymų, kaip organizuoti gynybinį masinį ir sportinį darbą. Štai, pavyzdžiui, prezidiumo nariai Telšių 3-osios vidurinės mokyklos mokytojas Vytautas Užkurnys lankėsi trijų pirminių organizacijų atskaitiniuose susirinkimuose, Aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Stasys Kasperavičius — keturiuose kolektyvuose.

— Bet ir rūpesčių netrūksta?

Pirmininkas susimąstė.

— Gerai būtų, jeigu turėtume rajone technikos sporto klubą. Bent jau Telšiuose susidomėjimas techninėmis sporto žakomis žymiai padidėtų. O galimybės tam yra, — kiek pagalvojęs dėstė Vaclovas Perskaudas. — Rajono centre dabar veikia SDAALR Klaipėdos vairuotojų mokyklos filialas, kuriame mokėsi ir įgijo vairuotojų teises daugiau kaip 220 automėgėjų ir apie 300 motociklininkų. O jeigu tą darbą atliktų įsteigtas technikos sporto klubas, kuris būtų pajėgus kultivuoti ir šias technines sporto žakas, organizuoti sporto varžybas — nauda plečiant masinį sporto sąjūdį būtų didelė. Beje, ir materialinė bazė, bent jau pradžia, yra. Rajono komitetas savo žinioje turi mokymo klases, kitas patalpas, kuriose galėtų įsikurti technikos sporto klubas ir organizuoti teorinius užsiėmimus.

Telšių rajonas respublikos SDAALR organizacijų tarpe nėra tarp pirmiausių. Tačiau tai, kas daroma rajone siekiant gerinti patriotinį ir gynybinį masinį darbą, plėsti techninių sporto žakų masiškumą, kelti sportininkų ir komandų meistriškumą, teikia optimistinių vilčių.

K. NAUDZIUS



# Treneris, kokio tikimasi

Šiandien niekam nekyla abejonių, kad sportininkui, siekiančiam aukštesnių rezultatų, o ne vien tik savo malonumui sportuojančiam, būtina reikalingas treneris. Labai didelis vaidmuo treneriui priklauso techninėse sporto šakose, ir ypač lėktuvų sporte bei sklandyme. Kalbėsime apie aukštąjį pilotąžą.

Pilotuodamas sportininkas būna toli nuo žemės ir įprasto atramos taško. Skrydyje jis susiduria akis į akį su šiuolaikine technika bei neretai ribotomis žmogaus galimybėmis. Ir tuo momentu svarbu žinoti, kad dėl tavęs pergyvena, stebi kiekvieną tavo valdomo lėktuvo judesį, žemėje tavęs laukia treneris — žmogus, kuris žino ir moko tave, visada paraiškina klaidas ir trūkumus, nurašins, įkvėps drąsos ir pasitikėjimo.

Kokį aš įsivaizduoju aukštojo pilotąžo trenerį? Aukšto meistriškumo, technišką lakūną, pedagogą, draugą, ar žmogų diktatoriškai verčiantį sportininką paklusti savo valiai?

Niekas turbūt neabejoja, kad treneris visų pirma turi žinoti visas aukštojo pilotąžo paslaptis ir mokėti prieinama forma jas atskleisti ir perteikti savo auklėtiniui. Treneris dažniausiai lakūnų skrydžius stebi būdamas žemėje, pats jau aktyviai nebesportuodamas ir nefurėdamas galimybių tobulinti savo skridimo techniką bei pilotąžinį meistriškumą. Bet profesinis meistriškumas — tik viena medaliaus pusė ir, kaip rodo praktika, ne pati svarbiausia. Viena yra pačiam gerai skraidyti, antra — sugebėti mokyti kitus. Trenerio darbo esmė ir sudaro sugebėjimas kvalifikuotai perduoti auklėtiniams savo žinias ir patyrimą, supranta mai paraiškinti aukštojo pilotąžo figūrų atlikimo techniką, nurodyti trūkumus ir klaidas bei kelius ir būdus joms ištaisyti ir sugebėti treniruotėje išreikalaus, kad sportininkas maksimaliai intensyviai ir efektingai išnaudotų kiekvieną skridimo minutę. Teko skraidyti su įvairiais instruktoriais, kurių aukštas

ONUTĖ MOTIEJONAITĖ, Vilniaus valstybinio V. Kapsuko universiteto Gamtos mokslų fakulteto penkto kurso studentė, Vilniaus aeroklube aukštąjį pilotąžą pradėjo kultivuoti 1977-aisiais metais. Dabar ji — pirmojo sportinio atskyrio lakūnė. Sportiniais pilotąžiniais lėktuvais yra skraidžiusi 250 valandų. Prieš porą metų debiutavo Tarybų Lietuvos aukštojo pilotąžo čempionate, pernai respublikos rinktinės sudėtyje Leningrade rungtyniavo Ukrainos, Lietuvos ir Leningrado aukštojo pilotąžo komandų mače.

Per visus treniravimosi aeroklube metus skraidymo ir pilotavimo įgūdžius ją mokė keturi instruktoriai, meistriškumą ugdė du treneriai.

Apie aukšto meistriškumo pilotąžininkų ugdymo respublikoje galimybes, trenerius ir jų darbą, sportininkų treniruotes bei kitas problemas ir kalbama spausdinamame lakūnės O. Motiejūnaitės straipsnyje.

lėktuvo pilotavimo technikos lygis abejonių nekėlė. Pagal atliktą mokomąjį treniruočių darbą juos galima būtų suskirstyti į tris grupes. Vieni, patys sugebantys nebloginai ir techniškai raizgyti lėktuvu pilotąžo figūras, dideliu entuziazmu nepasižymi ir tenkinasi vien sportininko padarytų klaidų išvardijimu, nepateikdami gilesnės jų analizės.

Antrieji, visapusiškai nagrinėdami skridime pastebėtus trūkumus, į aiškinimą įtraukia ir pačius sportininkus, skatindami juos pačius ieškoti padarytų klaidų priežasčių ir jų ištaisyimo būdų. Tai darbštūs, rūpestingi žmonės, bet jiems neretai trūksta patyrimo ir tam tikro pedagoginio takto. O gal talento?

Trečią grupę sudaro instruktoriai pedagogai, kuriems vadovaujant jau skridimo metu pastebi trūkumus ir, išgirdę pamokymus, gali čia pat juos ištaisyti. Po tokių skridimų pradėdi daugiau savim pasitikėti, kyla troškimas vėl sėsti į lėktuvą, dar ir dar kartą pakartoti pasiektą

laimėjimą. Ir pakartoti be jokios klaidos. Tokie instruktoriai — mūsų pasididžiavimas. Jie moka uždegti sportininkus, negailint energijos ir pastangų siekti tikslo ir norimo rezultato. Tačiau tokių trenerių tėra vienas kitas. Bet yra!

Skraidant sunku pasiekti tikslo, jeigu treniruotėse kartu su mokymu nebus derinamas ir sportininko auklėjimas. Norint iš sportininko pareikalaus, reikia pirmiausia jį gerai pažinti, mokėti rasti priežinimą, žinoti, kada ir kaip paskatinti. Juk vieną dažniau reikia subarti, kitam — atvirkščiai, nors ir ne visai pelnytas pagyrimas gali suteikti jėgų ir atkaklumo siekti geresnių rezultatų. Todėl trenerio darbas negali apsiriboti vien skraidymų treniruotėmis. Jis turi aktyviai bendrauti su sportininkais laisvalaikio metu, mokėti laiku pastebėti neigiamas tendencijas asmenybės vystyme, žinoti sportininko psichinę ir emocinę būseną. Tik tada tarp trenerio ir sportininko atsiras tas abipusis supratimo



Vilniaus aeroklubo pilotąžininkai prieš pradėdami skraidymus.

K. MINCIAUS nuotr.



ryšys, kuris būtinas, norint tobulinti lakūno meistriškumą ir be kurio neįmanomas auklėjimo procesas.

Sakoma, kad aviacija yra tokia gyvenimo sfera, kuri pati savaime auklėja žmogų. Kalbant apie sportinę aviaciją ir ypač aukštąjį pilotą, būna pažymėti, kad šis sportas reikalauja griežtumo ir maksimalaus susikaupimo. Sugebėti tobulai valdyti lėktuvą, reikiama valdyti save, reguliuoti savo emocinę būseną. Ir šiuo atveju didžiausią poveikį turi asmeninis trenerio pavyzdys, jo asmenybė, imponuojanti savo valia ir moralinėmis savybėmis, sprendimų teisingumu ir kategoriškumu. Labiausiai vertinu ir dėkingiausia esu tiems instruktoriams ir treneriams, kurie visada reikalauja maksimalaus pastangų.

Trenerio požiūris į daugelį dalykų betarpiškai atsiliepią auklėtinio elgesyje. Todėl reiklumas (visų pirma sau) ir principingumas neatsiejami susiję su trenerio darbu. Aišku, bėgant metams, išlikti visą laiką tokiame — nelengva. Teko stebėti, kaip jauni instruktoriai, iš pradžių su užsidegimu dirbę savo darbą, vėliau praranda entuziazmą ir tempą... tik darbuotojais, formaliai atliekančiais savo pareigas, ir tai be jokios ugnelės. Iš dalies galima juos suprasti: daugelis yra sukūrę šeimą, turi visokių buitinių rūpesčių ir ne visada pasiseka nustatyti tinkamą pusiausvyrą tarp darbo ir viso kito. Labai svarbu suprasti, kad tokią situaciją auklėtiniai pastebi greitai ir visada jie smerkia ne sugebėjimų stoką, o atsidusią formalią pažūrą į darbą.

Dažnai mums skraidymai tampa problema. Problema ta prasme, kad neskraidome tada, kai ne tik galima, bet ir reikia. Kartais atrodo, kad tie darbai, be kurių neįmanoma pradėti skraidymo, tyčia vilkinami. Ir apmaudu darosi, kad instruktorių ir trenerių tai nė kiek neįaudina. Man atrodo, kad aerodromas tam ir egzistuoja, kad jaunimas galėtų daug ir sėkmingai skrai-

dyti. Juk mūsų visų tikslas vienas — siekti sportinio meistriškumo. Bet nereikėtų pamiršti, kad sportininkai be skraidymo dar turi ir tiesiogines pareigas — mokslą arba darbą ir kad visa tai suderinti su skraidymais taip pat nėra lengva. Todėl aerodrome praleistas laikas turėtų būti išnaudojamas kuo racionaliau.

Aeroklubas, kaip stambus ūkinis vienetas, reikalauja daug darbo rankų. Mes, kaip klubo nariai ir patriotai, tai suprantame ir priimame kaip tiesioginę savo pareigą: rūpintis aplinka, kurioje mes subrendome kaip sportininkai, saugoti ir puoselėti jos grožį. Nemažai dėmesio reikalauja ir sportinių lėktuvų priežiūra. Neabejoju, kad nė vienas sportininkas, paprašytas padėti technikams, neatsisakys. Ir vis tik reikėtų surasti išeitį, kaip optimaliau paskirstyti tą laiką, kurį sportininkas atiduoda visų pirma tam, kad įgytų skraidymo meistriškumo. Matyt, visų pirma reikėtų vadovautis tuo, kad sportininkai įvykdytų bent jau programoje numatytą skridimų normatyvą. Prie viso to norėtusi dar pridurti, kad ir skraidymo dienų tvarkaraštis turėtų būti sutvarkytas taip, kad atitiktų klubo sportininkų interesus — aeroklubas turėtų dirbti ir šeštadieniais, ir sekmadieniais, kai dauguma sportininkų yra laisvi nuo savo pagrindinių užsiėmimų. Ir čia nuo trenerio daug kas priklauso.

Reikalavimai, keliami šiandien aukštojo piloto treneriui, iš tikrųjų dideli. Primi ti juos privalome kaip būtinybę. Be meilės aukštojo piloto sportui, pasiaukojimo ir ryžto neįmanoma pasiekti norimų tikslų, laimėjimų ir sportinio džiaugsmo. Be atsidavimo trenerio darbu sunku suburti darnų ir darbštų bendraminčių kolektyvą, išmokyti sportininką ne tik meistriškai skraidyti, bet ir išugdyti jo charakteryje taurius žmogiškus bruožus, įskiepyti meilę darbui ir pamėgtam sportui.

O. MOTIEJONAITĖ

## AVIAMODELIUOTOJŲ VARŽYBOSE

Pajėgiausi respublikos aviamodeliuotojai kovo pradžioje Panevėžyje dalyvavo LTSR pirmenybėse kambariniais modeliais. Nugalėjo Vilniaus pedagoginio instituto studentas R. Steponėnas.

Respublikos aviamodeliuotojai dalyvavo Sverdlovskės tradicinėse RTFSR sportininkų varžybose „oro kautynių“ aviamodeliais. Kauniečiai R. Jasmontas ir R. Palskys užėmė septintą vietą (rungtyniavo 59 ekipos).

A. PRANSKĖTIS

# TRISDEŠIMTmetis

Ziemos speigai po ilgos kovos sukausio sraunius Šešupės vandenį. Štai tada ir išmina takelį sniege įklampusių nendrynų pusėn Kalvarijos aviamodeliuotojai. Nendrynai — puikios ir pigios žaliavos kambariniams aviamodeliams gaminti sandėliai. Išbraidžioti aišku tenka ne vieną pusyną, kol randi tinkamo skersmens ir ilgio šiaudelių.

Balandžio 12-ąją — Kosmonautikos dieną — Kalvarijos vidurinėje mokykloje vyksta didelė mažosios aviacijos šventė. Būrelio vadovas fizikos mokytojas Kazys Armalis tą dieną — tarp žiūrovų, stebi aviamodeliuotojų skridimus. Tiek prityrusių, tiek pradedančiųjų. Ore išstipsta plonytės kambarinio aviamodelio sparnų plokštumos, ir susidaro įspūdis, kad propeletris, sukamas paties paprasčiausio variklio, į viršų kelia tik trapią, iš šiaudelių sunarstyta modelio konstrukciją.

Kazys Armalis padeda jauniems ikarams pasidaryti pirmuosius savo sparnus. Trapūs tie sparnai, nors ir ne vaškiniai. Toks išsireiškimas — ne hiperbolė. Vienas viintelis neatsargus prisilietimas — modelis lūžta. Bet tai ne pati didžiausia nelaimė. Dar blogiau, kai jaunas aviamodeliuotojas, pasidavęs nesėkmėms, nuleidžia rankas. Tačiau Kazio auklėtiniai nesuglumsta, nors dažnai būna labai sunku.

Balandžio 12-ąją į mokyklą suguži jos auklėtiniai. Tarp jų — daug Kazio mokinių, ir mokytojas atsimena beveik visus savo būrelio narius, būrelio, kurio trisdešimtmetį mokykla įvenčia šiemet. Ne tik aviamodeliuotojams vadovauja Kazys.

„...apdovanoja Kazį Armalį, Kapsuko rajono komandos vadovą, už gerą paruošimą komandos, užėmusios antrą vietą „B“ grupės komandų tarpe „XIV respublikinėse moksleivių laivų modeliavimo varžybose...“ Kitais metais — trečia vieta... Tai kodėl vis dėlto liko aviamodelizmas? Gal rezultatai lengviau pasiekiami?

Yra atsakymai ir į šiuos klausimus. Viena aišku: P. Brundza, A. Dapkūnas, R. Ziežius, B. Brauka, kaip ir

daugelis jų vienmečių, savo pirmuosius žingsnius į aviaciją, į nuostabų ir viliojantį technikos pasaulį žengė kaip tik čia — Kalvarijoje.

1949-tieji. Tais metais Kazys atvažiavo į Kalvarijos vidurinę su mokytojo diplomu. Entuziazmo to meto jaunimui tikrai netrūko. Kaimo jaunimas arčiau susipažino su technika. Rankoms pakluso ne tik traktoriaus vairas. Virš miestelio sklendė aviamodeliai, aitvarai. Ypač didelis meistras šioje srityje buvo A. Dapkūnas. Jis motociklu išvilkdavo į padanges kebliausios konstrukcijos aitvarus, net vėliavą įsigudrindavo prie jo prikabinę.

Aviamodeliuotojų būrelis įsikūrė 1952-aisiais. Kazys dėstė fiziką, o aviamodelizmas daug kuo susijęs su šiuo mokslu. Kodėl modelis kyla į viršų? Juk jis sunkesnis už orą! Jaunas mokytojas šito svorio nepabūgo. Tuometinis mokyklos direktorius Algirdas Sidlauskas skyrė būreliui patalpas, kokias tik buvo galima skirti tuo laikotarpiu — medinę patįrę su vėjo iškilbintomis durimis. Bet argi tai kliūtis? Užkamšė aviamodeliuotojai plyšius sienose, žiemą pasistatė „buržuikę“, ir ėmėsi darbo. Net ir šiandien jaunatviškas raudonis išmuša Kazio skruostus, linksniau sužėri akys, kai pasakoja apie tas dienas. Vienašyk, lyg tyčia, darbo susikauptė labai daug — artėjo pavasaris, artėjo varžybos. Mokytojas su savo mokiniais nepastebėjo, kaip atėjo gili naktis. Ant stalo kaip tik ėmė ryškėti būsimo modelio sparnų kontūrai. Darbą nutraukė stuksenimas į duris. Mokinukai sunerimo — gal jau mama kurio nors atėjo ieškoti. Atėjo mokyklos direktorius. Algirdas Sidlauskas atsisėdo ant pasiūlytos kėdės, pakalbėjo apie būrelio reikalus, papasakojo apie savo kažkada darytus modelius. Paskui, lyg netyčia, pažvelgė į laikrodį ir net pats nustebė, kad jau trečia valanda nakties. Atsisveikinęs išėjo.

— Kartais pasiilgstu nuoširdaus žodžio, pritarimo iš dabartinių mokyklos vadovų, — prisipažįsta Kazys. — Rūpinasi jie mumis, padeda, bet





tik tiek, kad atsikratyti įkyriais prašytojais. Kartais atrodo, kad mano, kaip būrelio vadovo, veikla — mano asmeninis reikalas ir ja suinteresuotas turiu būti tik aš pats. Tokią mintį išsako ir mano „bendražygiai“ kituose rajonuose. Aišku, už daug ką esu atsakingas. Mano rankose labai daug — vaikų svajonė. Tik pats vienas ne visada esu pajėgus tą svajonę įgyvendinti. Reikia medžiagų, reikia varikliukų. Be papildomų lėšų niekaip neišsiversi. Klysta tie, kurie mano, kad visą žaliavą aviamodelizmui galima susirinkti pamiškėse ir paežerėse. Niekam ne paslaptis, kad dabartiniai vaikai negali be triukšmingo variklio stuksenimo, pilotaziinių figūrų, kurias aviamodeliai ražo padangėje. Be viso to jiems — pilka, nuobodu. Kambariniai aviamodeliai — tik dalinis problemos sprendimas, savotiškas kompromisas. Medžiagų šio tipo aviamodeliai reikalauja tikrai nedaug — šiaudų prisirenkame rudenį paežerėse ir papupyje, plėvelę sparnams „verdame“ patys. Modelį galima pagaminti per kelias dienas. Tik būrelis — ne ateljė. Gaminti modelius — toli gražu ne viskas. Reikia priversti juos skraidyti, patiems išmokyti valdymo gudrybių. Nedidelėje mūsų Kalvarijoje tėra tik viena tinkama patalpa — mūsų mokyklos sporto salė. Tenka prisipažinti, kad įsileidžia ten mus labai nenoriai, o kiekvienos kiek atsakingesnės varžybos pateikia negailėstiną sąskaitą: kiek skraidyta, tokie rezultatai. Jau mokame gaminti kokybiškus modelius, o štai skrendame ne visada taip, kaip norėtūsi nei ir mums patiems. Galų gale — kambarinių modelių patrauklumas ir yra susikaupęs skrydyje. Neįdomu pasidaro penktokui, kai pasigamina modelį, o skraidyti tenka dirbtuvėse, kuriose lubas pasieksi ant kėdės pasilypėjęs.

1981 metais Anykščiuose K. Armalio auklėtiniai respublikinėse kambarinių aviamodelių varžybose iškovojo antrąją vietą. 1980 ir 1979 metais — taip pat. Kas tai? Stabili sėkmė ar pastovios nesėkmės? Modelizmo praktika nedviprasmiškai atsako į šį klausimą — tuose būreliuose, kur pastovūs vadovai, sugebantys entuziazmu užkrėsti savo auklėtinius, rezultatai taip pat stabilūs.

Kokia sportinių rezultatų reikšmė? Tereikia atidžiau



Kalvarijos vidurinės mokyklos aviamodelizmo būrelio vadovas Kazys Armalis su savo auklėtiniais. Iš kairės į dešinę: XI klasės mokinys, trečiaatskyrininkis Algaudas Pečiulis, aštuntokai Vytenis Dzidulevičius ir Virginijus Pamakštys.

AUTORIAUS nuotrauka

pasiklausyti mokytojo, suprasti jo gestų kalbą, ir daug kas paaiškėja. Visų pirma, būrelio vadovas niekada neakcentuoja tų rezultatų. Ir visai ne todėl, kad nebūtų kuo pasigirti. Paprasčiausiai K. Armalį, kaip mokytoją, labiau jaudina kito pobūdžio problemos, — būrelis, kaip ir mokykla, turi auklėti naują kartą. Turi auklėti tuos berniukščius, kurie šiandien dar sėdi mokyklos suole, o po metų kitų sės į traktoriaus kabiną, prie kombaino vairo, atsistos prie staklių, taps inžinieriais, mokytojais, gydytojais. Argi šiandien numatysi jų kelius? Bet paruošti šiandieninį moksleivį tam reikia.

— Susitiksi buvusį aviamodeliuotoją, — pašnekesys kaip stebuklingas niekad nesibaigiantis siūly kamuolys vyniojasi. Ir žinau, kad nė vienas mokinukas, kuris lankė būrelį, nenuėjo klysteliais, — susimąstęs ištaria

vadovas. — Jaučiu, kad meilė darbui, kurią skiepijau savo auklėtinių širdyse, išbujojo. Tegul jis, tas vaikinukas ir netapo čempionu, bet vis tiek jaudinasi, atėjęs į dirbtuves. Jaudinasi kaip pirmą sykį. Ateina ne tik tie, kurie baigė mokyklą prieš keiserius metus. Ateina ir vyresni. Susitiki su savo vaikystės akimirkomis.

Kazys — pedagogas. Nuo pat ryto iki vėlaus vakaro jis mokykloje. Išnyksta sąvokos „darbo laikas“, „poilsis“. Juk netausosi savęs, norėdamas širdies šilumą atiduoti berniukščiams, kurie ir patys nežino, kaip gyvenime pravers ta mokytojo širdies šiluma, kaip ji nuskaidsrins sunkią valandėlę aptemusių viltį, tikėjimą.

Refas kuris iš tų mokinukų, šiandien užtvindžiusių dirbtuves, žino, kad meilė darbui, įskiepyta šitose dirbtuvėse — nėra tušti žodžiai. Ji padeda nugalėti daugelį

kliūčių vingiuotame gyvenimo kely.

Mokytojo rankos... Jos turėtų būti labai baltos. Gal tik viena kita rašalo dėmelė. Baltos pievos, juodos avys. — Tai žino ir pirmokas. Armalio rankos — visai kitokios. Jau įsigėręs tepalas, dažai, dervos, kurių neišplausi nei ir aukščiausios kokybės skalbimo milteliais. O jis — mokytojas.

Nuaidi skambutis. Antroji pamaina baigia užsiėmimus. Neseniai statybininkai atidavė mokiniams mokyklos priestatą ir visos klasės sutilps į rytines valandas. Tada ir mokytojai turės daugiau laisvo laiko. Tą likutį Kazys Armalis atiduos savo būreliui negailėdamas, nes auga nauja karta, kuri be galo reikalinga mūsų kaimui, reikalinga veržli, kūrybinga. Ir jis išaukins kaip tik tokius jaunuolius. Ne veltui šiam darbui atiduota trisdešimt metų.

K. OGINSKAS



# KUKLŲ PLANĄ PRIVALOME ĮVYKDYTI

Povandeninio plaukimo mėgėjų adresu dažnokai pasakoma karčių žodžių. Atseit, neparodo aukštų rezultatų šalies čempionatuose, neiškovoja prizinių vietų, komandoms taip pat nėra lyderių gretose. Ką gi, iš dalies tai teisinga. Juk ir 1981 metų Tarybų Sąjungos čempionate Ufoje mūsų greičio pratimų gerbėjai buvo priversti tenkintis tik dešimta vieta. Ir ši, būtina pažymėti, buvo iškovota labai sunkiai, vos pustaškiu aplenkus Kirgizijos sportininkus.

Tačiau viena — galutinis rezultatas, o kita — varžybų eiga, nemalonus staigmenos. Jeigu analizuoti minėtą čempionatą, po dviejų varžybų dienų Nemuno krašto komanda buvo septintoje vietoje. Bet trečiąją varžybų dieną dėl temperatūros negalėjo startuoti komandos lyderis Klaipėdos jūreivystės mokyklos antro kurso moksleivis A. Smirnovas, pasitempė koją G. Laurušaitis. Nejau tai numatyti? Štai ir aplenkė mūsų šalies Baltarusijos, Estijos bei Uzbekijos komandos. Nepaisant to, rinktinės nariai, mobilizavę visas jėgas, sėkmingai pasirodė estafetėse 4x100 ir 4x200 m, užimdami septintas — aštuntas vietas, ir tai nulėmė galutinę dešimtają. Išties nekokia vieta. Bet... juk tuo pat metu per šį šalies čempionatą pagerinti penki Tarybų Lietuvos rekordai, o Aleksandras Smirnovas 100 m plaukime su pelėkais tapo trečiuoju šalies prizininiku.

Taigi, ne visada vieta, parodyta varžybose, atspindi sportininkų pastangas, jų gerus norus.

Suprantama, kai varžybos vyksta metų pradžioje, o TSRS čempionatas Ufoje buvo surengtas vasarį, startų sportininkai turėjo ne per daugiausia. Iki tol tebuvo vienas atsakingas jėgų išbandymas — Tarybų Lietuvos taurės varžybos, kurias laimėjo Klaipėdos specializuotos karinio taikymo plaukimo vaikų ir jaunimo sporto mokyklos auklėtiniai, palikę sekančias vietas savo varžovams iš Vilniaus mokyklos, Kauno KKI bei Kauno specializuotos vaikų ir jaunimo technikos sporto mokyklos. Todėl norėtusi truputį apsisėti ties šios mokyklos veikla.

Kauno SVJTSM gyvuoja ne-

be pirmi metai. Čia išaugo nemaža gabių plaukikų. Bet užteko, kad šią mokyklą paliktų viena trenerė — V. Juodeikienė, ir padėtis iš karto pasikeitė. Net tiek, kad iki šiol nuolat pirmavę respublikos jaunių pirmenybėse kauniečiai buvo priversti 1981 m. pirmenybėse tenkintis trečiąja vieta, kai tuo tarpu vilniečiai tapo pirmi, o antrąją vietą iškovojo uostamiesčio sportininkai. Štai ir norėtusi paklausti kauniečius — šios mokyklos trenerius: nesugeba jie, ar nenori rimtai dirbti, auklėti jaunuosius plaukikus povandenininkus?

Jog nuo trenerio priklauso labai daug, rodo toks pavyzdys. Virginijai Juodeikienei grįžus į Kauną, greitai atgavo sportinę formą jos auklėtinis R. Petračkovas, kuris sugebėjo tapti respublikos rekordo autoriumi. Pradeda atkovoti užleistą pozicijas ir R. Aniuolytė. Geru žodžiu norėčiau paminėti ir Vilniaus SKTPVJSM trenerę Jelizavetą Bogdanovaitę, klaipėdiečius Jadvygą Kiškytę ir Antaną Naujokaitį. Tai jaunimo auklėtojai, kurių treniruojamų sportininkų pasekmės nuolat auga, kurie nesigaili laiko ir pastangų, kad padėtų povandeninį sportą pamėgusiems sportininkams nuolat kopti aukštyn meistriskumo laipteliais. Jų auklėtiniai per dieną treniruojasi du-tris kartus. Ir tuo paaiškinami rezultatai. Naujoji sportinė klasifikacija dabar iš sportininko reikalauja labai gero pasirodymo. Tad be tokių krūvių svajoti apie sporto meistro rezultatą nėra ko.

Mes džiaugiamės, kad per praėjusį sezoną buvo padaryta 12 pataisų į respublikos rekordų lenteles. Visų jų autoriai — jau minėtų trenerių ketveto auklėtiniai. J. Bogdanovaitės treniruojama L. Portniagina bei J. Kiškytės auklėtinis G. Laurušonis sėkmingiausiai pasirodė šalies jaunių pirmenybėse, kur jie pasiekė respublikos rekordus. Deja, kiti jaunieji povandenininkai buvo paruošti ne taip gerai, ir bendras rezultatas — 11 vieta, kuri mūsų jokių būdu negali patenkinti. O taip yra dėl to, kad mano jau minėtas trenerių „kvartetas“ tuo tarpu „groja“ be partnerių ir pasekėjų. Tai negali nekelti

susirūpinimo, ypač turint galvoje, kad jau 1983 metais mūsų laukia rimčiausias jėgų išbandymas — TSRS tautų vasaros VIII spartakiados finaliniai startai. Jiems būtina kuo geriausiai pasiruošti, ir tai, manau, suprantama kiekvienas. Tačiau ar sulauksime iš nemažos respublikos povandeninio plaukimo greičio pratimų trenerių naujos pažiūros į darbą, sėkmingesnių veiklos rezultatų ir, remiantis tuo, naujų kandidatų į respublikos rinktinę, pasakyti sunku. O be to, ir planuoti kažką ypatinga sunku.

Manau, kad daugeliui jaunių įsiliejus į respublikos suaugusiųjų rinktinę, mūsų pirmaujantiems treneriams dar atkakliau dirbant, spartakiadoje galėsime užimti ne žemesnę negu devintąją vietą. Na, o jeigu pavyks palypėti truputį aukščiau, dėl to povandeninio plaukimo gerbėjų niekas nebus.

Panašiai planuojame ir kitos povandeninio plaukimo sporto šakos — orientavimo — mėgėjų pasirodymą TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje. Tikimės, jog ir jiems planuojama devintoji vieta reali. Tiesa, suaugę šalies čempionate pernai užėmė vienuoliktą, o jauniams TSRS pirmenybėse teko dešimtoji vieta. Kaip tik pastarasis rodiklis ir leidžia tikėtis geresnio pasirodymo. Dabartinė povandeninio orientavimo plaukikų rinktinė gerokai pasenusi, ir todėl pagrindinį dėmesį būtina kreipti į jaunąją pamainą. Juo labiau, kad ir jų vietos, užimtos šalies varžybose, gerokai skiriasi nuo suaugusių. Antai geriausiai pasirodžiusi šalies čempionate mūsų rinktinės atstovė buvo tik trisdešimt ketvirta. O mūsų geriausia mergaitė — keturioliktą, mergina — aštuntą. Geriausiai šalies čempionate pasirodęs vyras buvo keturiasdešimt antras, o berniukas — penkioliktas, jaunis — dvidešimt penktas.

Suprantama, kad esant tokiai padėčiai ir pakankamai ilgam pasiruošimo Tautų spartakiadai laikui, labai daug priklausys nuo trenerių, jų darbo kokybės, sugebėjimų bei noro. Būtų neteisinga sakyti, jog visi mūsų orientacininkų auklėtojai neturi siekių, dirba bet kaip. Taip nėra. Ta-

čiau treneriai, lygiai kaip ir jų auklėtiniai, susiduria su sunkumais, kurių patys išspręsti negali. Suprantama, yra jų ir kultivuojant greičio pratimus, tačiau šioje sporto šakoje jie neturi tokios lemiamos reikšmės. Pabandyti išanalizuoti šiuos klausimus.

Visų pirma tai bazės trūkumas. Orientacininkai atvyksta varžybas į Elektrėnus, bet čia nėra nei kur pasiruošti varžyboms, nei persirengti, pagaliau laikyti inventorių, remontuoti jį. Trūksta respublikoje ir klinkojamo kompresoriaus. Antai vykdant 1981 metų respublikos varžybas, deguonies teko važinėti iš Elektrėnų net į Kauno gelbėjimo stotį! Pasenę geodezijos prietaisai bei akvaplanai, kurių dalis gauta net 1972 metais, taip pat nepadaeda gerinti pasekmių. Neturime respublikoje plaučių automato bei aliuminio balonų. Aišku, jog visa tai turi įtakos populiariai šią sporto šaką, keliant jos mėgėjų meistriskumą. Skaudu, bet būtina pabrėžti, jog 1981 metais sumažėjo atskyrininkų skaičius. Tai verčia labai rimtai susimąstyti. Pagaliau būtina kalbėti apie organizuotą stiklo tekstolito įgijimą, pelėkų trūkumą tiek orientacininkams, tiek ir greičio pratimų mėgėjams, neužtenka ir akvaplanų. Dar viena problema — tai komandų gydytojai.

Dėl ligų šalies čempionate, kaip jau minėta, praradome vertingų taškų. Pabandėme per Lvove vykusias povandeninio orientavimo varžybas nusivėžti vietoj teisėjo gydytoją. Ir iškart pajutome, ką tai reiškia. Varžybos vyko atvirame baseine su pašildomu vandeniu. Tiek jauniausi, tiek ir suaugę sportininkai peršalo. Bet kruopšti, kvalifikuota ir laiku suteikta mediko pagalba padėjo susirgusiems greitai atsistoti ant kojų. Jie dalyvavo varžybose, ir Kauno komanda iškovojo Lvovo taurę.

Problemy, žinoma, yra nemažai. Tikimės, kad žymi jų dalis, ypač sportininkų aprūpinimo būtiniausia technika, kompresoriumi, stiklo tekstolitu bei pelėkais bus laiku išspręstos. Drauge su sąžiningu, atkakliu trenerių bei sportininkų triūsu tai turi padėti Tarybų Lietuvos povandeninio plaukimo rinktinę nariams užimti TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje jau minėtas devintąsias vietas.

**E. STACIOKAS,**  
Respublikinio technikos sporto jūrų klubo povandeninio sporto skyriaus viršininkas



# „ŠATRIJA“ VIRŠ ELBRUSO

Prisimindamas ketverius pastaruosius Kintauto Juodėno gyvenimo mirksnius, palikusių jo, vieno geriausio Lietuvos skraidūno veide gilesnę raukšlę, norėčiau pasakyti, kad visą savo dvasinę energiją, visą širdies šilumą jis atidavė respublikos skraidybių sportui.

Būti greta šio žmogaus — tikras malonumas. Ramybė ir tikrumas dvelkiantis jo žvilgsnis. Kuklus ir visada taktiškas, be galo darbštus ir... didelis svajotojas. Šios savybės sudaro lyg vieną asmenybės polių. Ir labai miela, kad harmoningai derinasi antrasis polių: valia, atkaklumas, drąsa, verčiantys mesti iššūkį kalnų viršūnėms, balansuojant ant rizikos ribos.

Atradimai visados susiję su rizika. Tokio atradėjo natūra būdinga Šiaulių skraidybių sporto centro pirmininko Kintauto Juodėno charakteriui. Kuo gi kitu būtų galima paaiškinti jo vienišą skrydį 1979 metais Gudauro tarpeklyje 2384 m virš jūros lygio, arba bandymą 1981-aisiais pakilti nuo Pastuchovo uolos Elbruse, esančios net 4000 m virš jūros lygio. O prieš tai dar buvo be galo sunkus žygis į apledėjusią Chomiako viršūnę Karpatuose (1761 m virš jūros lygio), netekus jėgų dardant po šimtą ir daugiau metrų žemyn, tik šį kartą dviese — su prieniškiu Rolandu Stonkumi. Kada jiedu pakilo grupiniam skrydžiui, nedaug kas tikėjosi, kad gims respublikos rekordas. Bet drąsiesiems skraidūnams buvo brangi respublikos sportinė garbė. Jiedu nuskrido 5 km, įveikdami 830 m aukščio skirtumą. Šis rezultatas buvo pirmasis respublikos rekordas.

Vėliau, įgyvendindami Kintauto idėją, keturi respublikos skraidūnai, tarp kurių buvau ir aš, taip pat ir Kintautas,

Vilniaus valstybinio universiteto jubiliejiniais 400-aisiais metais atlikome estafetinį skridimą nuo aštriabriaunės Siaurės Kaukazo gražuolės Beš-Tau viršūnės. O kokie prasmingi vakarai Jucos kalno papėdėje mus aplankydavo prie laužo glaudžiamame bendraminčių būrelyje! Niekada nepamiršiu Juodėno jaudinimosi dėl mano naktinio pavėluoto nusileidimo. „Tu nebūgštavai dėl savęs ir draugą branginai labiausiai. O juk buvai pirmosios respublikinės skraidūnų stovyklos Jucoje skraidymų vadovas“.

Ne taip daug laiko — tik dveji metai — prabėgo, kai vienas Juodėno mokinių — Algis Jaraminas toje pačioje Jucoje pagerino respublikos pilotų išsilaukymo ore rekordą iki 2 val. 10 min. Bet tai mūsų ypatingai nenustebino. Žinojome, kad pamatai buvo klojami seniai ir kokybiškai. Juk kaip tik Kintautas Juodėnas buvo pirmojoje kursantų grupėje, kuri baigė SDAALR CK organizuotus specialius sąjunginius trenerių kursus. Jam pirmajam respublikos skraidūnų buvo įteiktas instruktoriaus ir saugaus skraidymo inspektoriaus pažymėjimai.

Būdamas ištikimas savo oranžiniams „Žiguliams“, jis daug pasidarbavo ieškant ir išbandant naujus, skraidymams tinkamus rajonus Karpatuose, Kryme, Kaukaze, užmezgė ryšius su tų kraštų skraidūnais ir skraidybių konstruktoriais. Bet mieliausios buvo ir liko didžiosios Nerijos kopos, leidusios švelnaus smėlio viešpatijoje sėkmingai išbandyti savo sukurtą pirmąją skraidyklę „Šatrija“. Maironio eilės apie šį Lietuvos kalną visada skatina respublikos skraidūnus naujiems skrydžiams.

Būdamas pagal išsilavinimą artimas medicinai, Juodėnas



stebina visus konstruktorius sugebėjimais. Jis suprojektavo ir pastatė keturis originalius skraidymo aparatus. Penktosios skraidyklės gamyba įpusėta. Tai turėtų būti bene pati moderniausia skraidyklė respublikoje. Praėjusiais metais K. Juodėnui už pavyzdinę skraidyklę, atitinkančią technines normas, gamybos organizavimą Šiauliuose buvo paskirtas Prienų ESAG specialus prizas „Už skraidybių gamybos kultūrą“, o metais anksčiau jis pirmasis respublikoje pakilo su motorizuota skraidykle.

Malonu, kad šiaulietis skraidūnas aktyviai reiškiasi respublikos Aviacijos sporto federacijos skraidybių komiteto techninės, metodinės ir sportinės komisijų veikloje, teisingai suvokia pagrindines skraidybių sporto respublikoje vystymosi gaires ir problemas. Rūpindamasis skrydžių saugumu, jis subūrė skraidūnų grupelę, kuri kol kas vienintelė respublikoje įsisavino parašutinio mokymo programą ir atliko pirmuosius šuo-

lius su mokomaisiais parašutais. Ateityje tai turėtų pasitarnauti sparčiau perprasti gelbėjimosi parašutus, naudojamus skriejant skraidyklėmis.

Siuo metu Kintautas Juodėnas vadovauja skraidybių sekcijai, įkurtai prie Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo. Didelę paramą skraidūnams teikia ir Šiaulių radijo klubo vadovybė. Siuo metu sekcijoje dirba per 15 pilotų. Jauniausieji lanko teorinius kursus, o laisvalaikio stato treniruoklį bei mokomąją skraidyklę. Skatina vadovo pavyzdys!

Kintautas Juodėnas turi vieną gražią svajonę — sukurti tokią didžiulę skraidyklę, po kurios sparnu sutilptų ne vienas, o dešimtis skraidūnų, veikiančių sutartinai, lyg vienu kvėpavimu, ir sugebančių nutiesti skrydžio trasą į naujas sportines aukštumas.

**S. PRIELGAUSKAS,**  
LTSR aviacijos sporto federacijos Skraidybių komiteto pirmininkas

PRIMENAME, KAD PRENUMERATA „SPARNAMS“ 1982 METAMS  
PRIIMAMA VISOSE „SĄJUNGINĖS SPAUDOS“ AGENTŪROSE.  
VIENO NUMERIO KAINA — 30 KAP.,  
IKI METŲ PABAIGOS — 90 KAP.

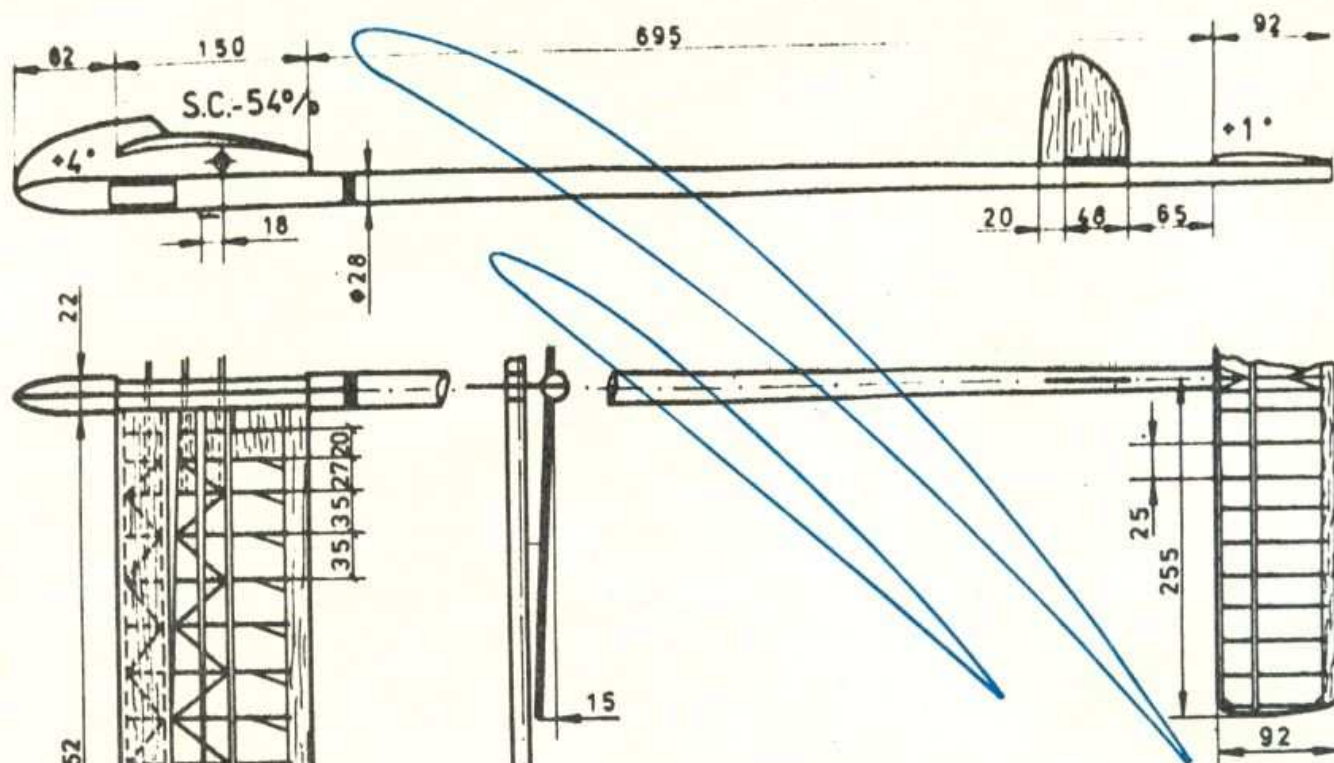


# GERBIAMAS TECHNIKOS SPORTO MĖGĖJAU! AR JAU ĮSIGIJOTE SDAALR LOTERIJOS BILIETŲ?



LINKIME SĖKMĖS!



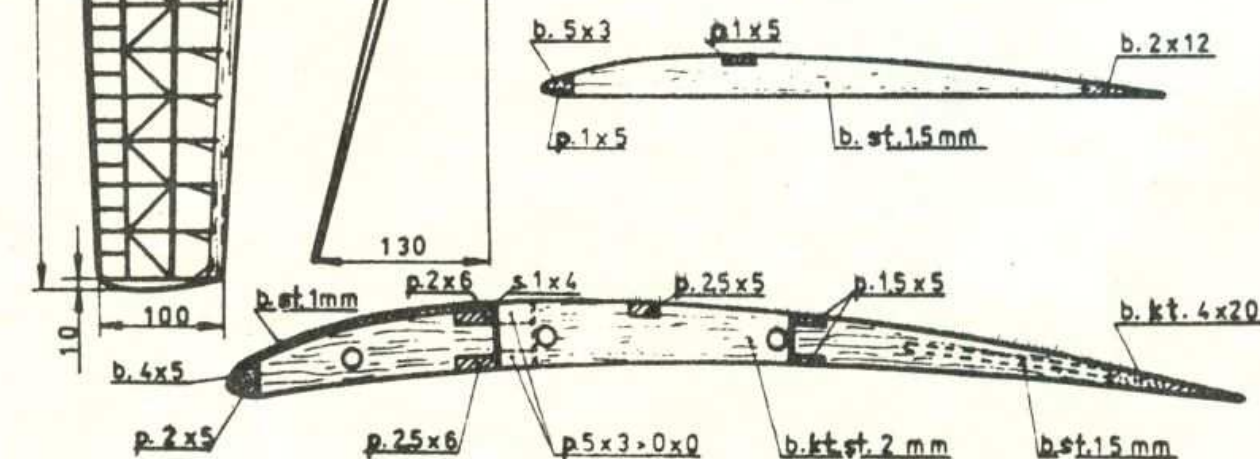


## „CIRKELINE“

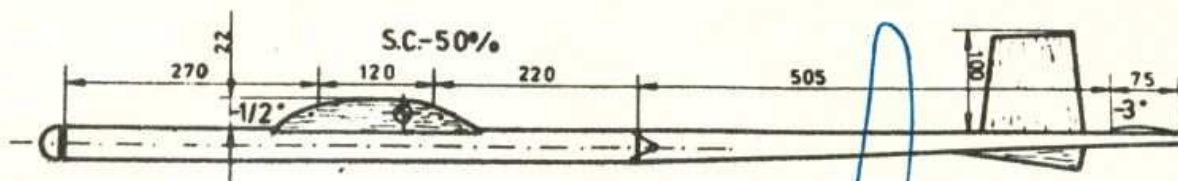
### F1A KLASĖS SKLANDYTUVO MODELIS „CIRKELINE“

Modelio konstruktorius Peras Griunetas iš Danijos dėl svarbių priežasčių pats negalėjo dalyvauti pasaulio 1979 metų pirmenybėse. Išimties tvarka vietoj jo startavo ir laimėjo pasaulio čempiono vardą jo tautietis Tomas Kosteris, kuris surinko 2051 tašką (1260+240+300+251). Tai išaiškėjo trečiame papildomame finaliniame ture, kuriame startavo devyni sportininkai.

Konstrukcija — tipiška šios klasės aviamodeliams ir primena daugelio tarybinių sportininkų modelius: „kieti“ vidutinio prailgėjimo sparnai su modernizuotu HANSEN AH6-40-7 profiliu, laminarinis liemuo iš stiklo audinio, dinaminio starto išvilkinimo kablys. Svoris: modelio — 415 g, sparnų — 164 g, liemens — 242 g, stabilizatoriaus — 9 g.







# F1B KLASĖS LEKTUVO SU GUMOS VARIKLIU MODELIS „POOGY“

Šioje klasėje pasaulio čempiono vardą iškovojo I. Benichakas iš Izraelio. Paminėti na, kad jis visuose papildomuose finaliniuose skidiniuose surinko maksimalų taškų skaičių — 2160 (1260+240+300+360).

Modelio didelio pailgėjimo sparnai jungiasi profiliuotame pilone ir dengti specialiai sfliluota balza: 0,7 mm storio prie llemens ir 0,5 mm — sparno galuose. Nervūros išdėstytos gana tankiai — kas 10 mm. Atsparumui padidinti sparno konstrukcijoje vidinėje dengimo pusėje panaudotas anglies audinys. Turbulizatorius sudaro 2,5—7,5 procento sparno stygos. Propeleris — 600 mm skersmens su 720 mm žingsniu. Varikliui naudojama „Pirelli“ guma. Jis sudarytas iš 14 ir 6×1 mm skerspjūvio gumos slūčių. Modelis sureguliuotas taip, kad motoriniame ir sklendimo režime skrenda dešiniąja spirale.

# F1C KLASĖS TAIMERINIS LEKTUVO MODELIS „MODELLO“ Nr. 2 bis

Pasaulio čempionu šioje klasėje tapo modelio konstruktorius Marijas Roča iš Italijos. Jo modelis puikiai sklendžia ir turi beveik statmeną motorinio skridimo trajektoriją.

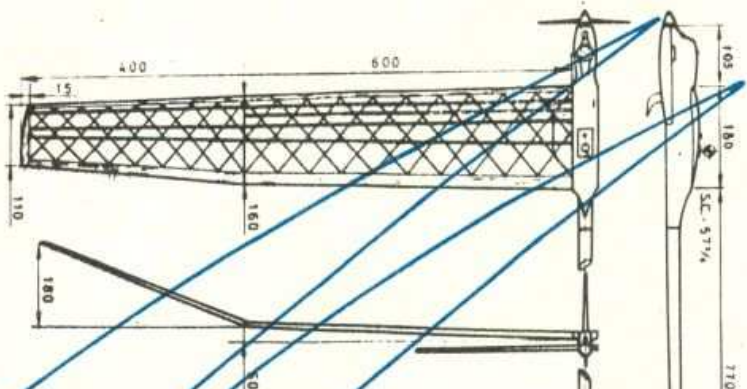
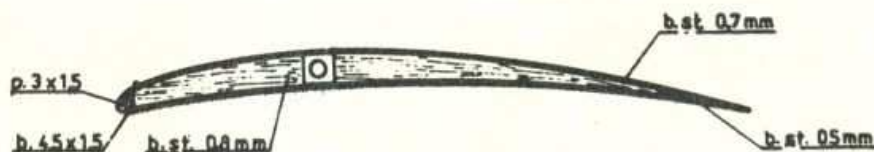
Variklis — AD-15. Propeleris — 180 mm skersmens su 70 mm žingsniu. Kad padidinti jo atsparumą ir modelio kilimo pagreitį, jis gaminamas naudojant anglies audinį.

Sparnai tvirtinami su dviejų laipsnių atakos kampu. Stabilizatoriaus atakos kampas lygus nuliui motorinio skridimo režime ir dviem laipsniams — sklendžiant. Sparnai ir stabilizatorius turi vienodą NACA 4409 profilį.

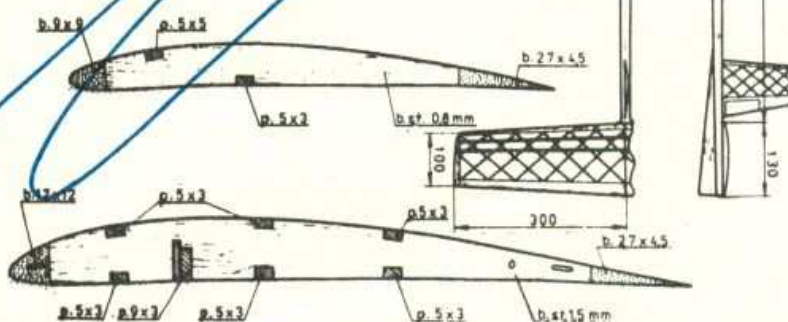
Pirmenybėse sportininkas žiuo avlmodeliu surinko 2160 taškų (1260+240+300+360).

Paruošė J. MISIŪNAS

„POOGY“



„MODELLO N° 2 bis“



p - pušis  
b - balza



# LĖKTUVAIS PO TARYBŲ ŠALI



Vilniaus kelionių ir ekskursijų biuras pirmaisiais vienuoliktojo penkmečio metais ekskursijose ir kelionėse aptarnavo beveik pusantro milijono žmonių, suteikdamas paslaugų už 8 milijonus rublių. Malonu pažymėti, kad kiekybinius poslinkius lydėjo kokybiniai pasikeitimai: įvairesnė tapo ekskursijų tematika, kelionių maršrutai. Ypač populiarios buvo kelionės į vietas, susijusias su Vladimiro Lenino gyvenimu ir veikla, broliškų respublikų sostines, miestus didvyrius, didžiulias komunizmo statybas. Buvo siekiama, kad kiekvienoje ekskursijoje atsispindėtų tie didžiuliai ekonominiai ir socialiniai pasikeitimai, kuriuos, įgyvendinant TSKP XXVI suvažiavimo nutarimus, pasiekė tarybinė liaudis.

Praeję metai turistinėms ekskursijoms organizacijoms buvo reikšmingi dar ir tuo, kad, ryšium su TSKP CK, TSRS Ministrų Tarybos ir VPSCN nutarimu „Dėl tolesnio turizmo ir ekskursijų plėtojimo ir tobulinimo šalyje“, buvo pradėtas įgyvendinti priemonių planas, skirtas turistinių ekskursijų organizacijų tolesniam darbui tobulinti. Jeigu 1980 metais buvo aptarnauta 307,7 tūkstančio vietos gyventojų, 1981 metais — 318,5 tūkstančio žmonių, kurių didelę dalį sudarė SDAALR nariai.

Miesto partinių, tarybinių ir profsąjunginių organizacijų nuolatinis rūpestis ir pagalba padeda mums turizmą ir ekskursijas padaryti svarbia gyventojų ideologinio auklėjimo priemone, reikšminga mūsų šalies bei respublikos pasiekimų, komunizmo statybos Tarybų Sąjungoje, TSRS taikingos užsienio politikos propagandos forma.

Didelį indėlį į turistinio darbo plėtojimą įnešė aviacija. Tik aviacijos dėka galima buvo organizuoti trumpalaikes ekskursijas ir keliones tolimais maršrutais. Mobilumas, komfortas, maršrutų gausumas yra pagrindiniai veiksniai, atitinkantys laikmečio reikalavimus. Vien tik praėjusiais metais turistinėse kelionėse ir ekskursijose lėktuvais dalyvavo 115 tūkstančių respublikos turistų. Tai įspūdingas skaičius, nes turistinės kelionės lėktuvais pradėtos organizuoti ne taip seniai.

V. Lenino 100-ųjų gimimo metinių išvakarėse buvo organizuotos pirmosios ekskursantų grupės turistinėms kelionėms lėktuvais. Pirmieji turistai buvo Kapsuko rajono „Žemės ūkio technikos“ susivienijimo darbuotojai. 1981 metais įvairiais maršrutais lėktuvais išvyko 673 vilniečių turistinės grupės. Tik dėka aviacijos vilniečiai ir kiti respublikos gyventojai turėjo galimybę aplankyti ne tik mūsų šalies sostinę Maskvą, revoliucijos lopšį Leningradą, Kaukazą, bet ir Vidurinę Aziją, Sibirą, Tolimųjų Rytų miestus, pabuvoti net Južno-Sachalinske ir Kamčiatkoje.

Respublikos ekskursinių organizacijų veikloje susiklostė dalykiški ir glaudūs ryšiai su Lietuvos respublikiniu gamybinio civilinės aviacijos susivienijimu. Kelionių ir ekskursijų lėktuvais dalyviai visada jautė Aerofloto darbuotojų dėmesį ir jautrumą, pakantumą ir reiklumą. Visų turistų ir Vilniaus kelionių ir ekskursijų biuro darbuotojų vardu noriu išreikšti nuoširdžią padėką Aerofloto agentūros Vilniaus skyriaus viršininkei J. Voitenko, grupinių pervežimų dispečerei Z. Nagornajai, tvarkaraščių gru-

pės vyresniajam V. Jedamenkai. Visada geru žodžiu prisimename P. Pugačiova, kaip mūsų bendradarbiavimo ir turistinių kelionių lėktuvais organizavimo pradininką, o taip pat daugelį kitų agentūros darbuotojų.

Vien tai, kad nemaža dalis maršrutų buvo atidaryta tenkinant ekskursinių organizacijų paraiškas ir pirmieji keleiviai buvo daugiausia turistai, parodo civilinės aviacijos darbuotojų teigiamą požiūrį į turizmo plėtojimą ir vystymą.

Be reisinių lėktuvų dažnai turistų pervežimui tenka naudotis specialiais reisais. Beje, kaip tik specialių reisų dėka galėjome per trumpą laiką pervežti apie 300 turistų (kruizo dalyvių) į Odesą, organizuoti vilniečiams vienadienes išvykas į kitus šalies miestus, respublikų sostines. Tokią turistinių išvykų organizavimo praktiką numatome tobulinti ir plėsti.

Vilniaus kelionių ir ekskursijų biuras drauge su Lietuvos respublikiniu gamybinio civilinės aviacijos susivienijimu pirmąsias vienadienes išvykas organizavo į Uljanovską, V. Lenino 110-ųjų gimimo metinių progą. TSKP XXVI suvažiavimo metais buvo organizuotos vienadienės išvykos į Naberežnyje Čelnus, aplankant Kamazovo gamyklą gigantą, ekskursijos į Taliną ir Brestą.

Sie metai labai reikšmingi mūsų šaliai — pažymime TSRS įkūrimo 60-mečį. Ekskursinės organizacijos, siekdamos garbingai sukurti šį reikšmingą jubiliejų, savo veiklos planuose yra numatę nemažai įdomių renginių ir naujovių. Šiais metais organizuojamos turistinės ekskursijos ir vienadienės išvykos naujais, o taip pat tu-

rinčiais didelę gyventojų paklausą maršrutais, propaguojančiais brolišką tarybinių tautų draugystę, socialistinį internacionalizmą. Iš daugelio kelionių norėčiau pažymėti vilniečiams organizuojamas vienadienes išvykas į Voronežą, aplankant poeto Juliaus Janonio memorialinį muziejų. Pirmieji šios išvykos turistai — tai švietimo darbuotojai. Taip pat organizuosime turistines išvykas į Maskvą, Kijevą, Taliną. Kolektyvams pasiūlius galėsime tenkinti paraiškas turistinėms kelionėms ir kitais pageidaujamais ir priimtinais maršrutais.

Analizuojant atliktą darbą, galima konstatuoti, kad šiandien tiesiog neįmanoma įsivaizduoti turizmo be aviacijos. Tačiau tai nereiškia, kad jau viskas padaryta. Dar nemažai ir spėstinių klausimų. Vienas svarbesnių — papildomų reisų atidarymas Krymo ir Talino kryptimis, tiesioginių reisų organizavimas, nes vilniečiai turistai, pavyzdžiui, į Kaukazą arba į Taškentą neretai priversti skristi ne tiesioginiu reisų, o per Maskvą, kas sudaro daug nepatogumų.

Tarybiniai žmonės įžengė į antruosius vienuoliktojo penkmečio metus, TSRS įkūrimo 60-mečio metus. Ekskursinių organizacijų geriausia dovana garbingam jubiliejui — našus ir kokybiškas darbas. Bendradarbiaudami su Lietuvos respublikiniu gamybinio civilinės aviacijos susivienijimu esame pasiryžę pirma laiko įvykdyti socialistinius įsipareigojimus ir TSRS įkūrimo 60-mečį sukurti naujais gamybiniais laimėjimais.

**B. JURGELENAS,**  
Vilniaus kelionių  
ir ekskursijų biuro  
direktorius

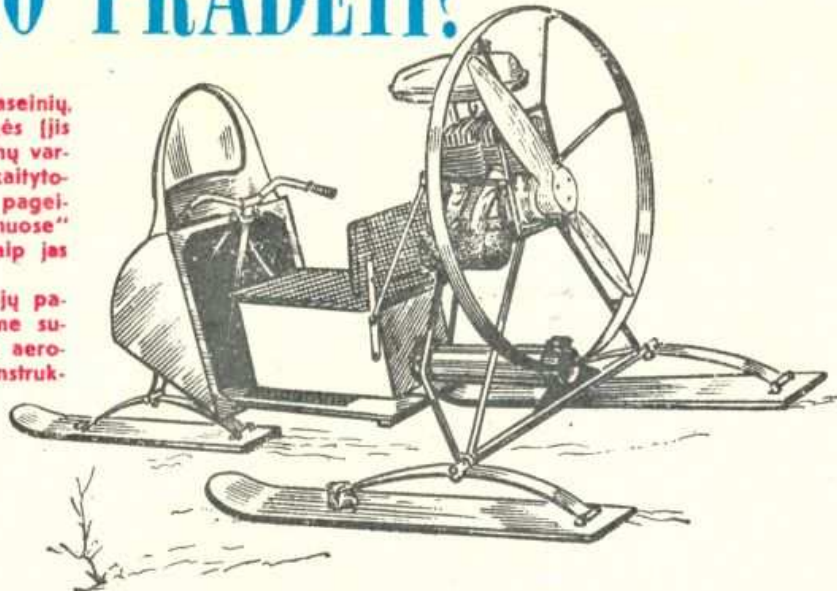


SKAITYTOJAMS PAGEIDAUJANT

# AEROROGĖS. NUO KO PRADĖTI?

A. STANKUS iš Raseinių,  
R. CIVAS iš Ukmergės (jis  
atsiuntė laišką ir kaimynų var-  
dų) ir kai kurie kiti skaityto-  
jai laiškuose redakcijai pagei-  
davo papasakoti „Sparnuose“  
apie aeroroges ir kaip jas  
pasidaryti.

Patenkinti skaitytojų pa-  
geidavimą, spausdiname su-  
trumpintą straipsnį apie aero-  
roges iš „Modelist konstruk-  
tor“.



Mėgėjai, kurie savarankiškai  
konstruoja ir gaminasi aero-  
roges, dažnai daro rimtą klai-  
dą, ignoruodami pradinį mo-  
mentą — techninių reikalavi-  
mų sudarymą. Tai dokumentas,  
kuriame surašomi pagrindiniai  
mašinos, mazgų reikalavimai,  
kuriais vadovaujantis atlieka-  
mi skaičiavimai, konstravimas.

Kai paruošiami techniniai  
reikalavimai, tada galima nu-  
matyti, kokia turėtų būti baig-  
ta mašina, o taip pat atlikti  
pagrindinius skaičiavimus.

Aerorogių dinaminės „ko-  
kybės“ koeficientas randamas  
pagal formulę

$$K = \frac{T}{G_x}$$

kur K — dinaminis koeficien-  
tas; T — propelerio traukos  
jėga kilogramais, išvystoma  
rogeis stovint vietoje;  $G_x$  —  
rogių svoris kg.

Šis koeficientas apspren-  
džia rogių pravažumo dina-  
minės savybės. Mėgėjiškoms  
konstrukcijoms jis būna lygus  
0,2—0,3. Reikia atminti, kad  
kuo šis koeficientas didesnis,  
tuo didesnis rogių pravažu-  
mas. Turint šią formulę, pagal  
K reikšmę galima rasti ir T  
bei  $G_x$  reikšmes. Šie dydžiai  
apytikriai gali būti nustatyti ir  
tokia būdu:  $T = 0,8 N \cdot Ty$ , kur  
N — variklio galingumas (AJ);  
0,8 — variklio resurso ir pa-  
tikimumo koeficientas;  $Ty$  —  
santykinė propelerio trauka,  
t. y. trauka kg, tenkanti va-

riklio galingumo vienai AJ. Ji  
priklauso nuo propelerio  
skersmens ir variklio galingu-  
mo. Rekomenduojami dydžiai:  
esant variklio galingumui iki  
12 AJ — 4,5 kg/AJ; 20 AJ —  
4,0 kg/AJ; 50 AJ — 3,5 kg/AJ;  
100 AJ — 3,0 kg/AJ; 160 AJ  
— 2,6 kg/AJ.

Tiksliau traukos jėga ap-  
skaičiuojama taip:

$$T = \frac{(33,25 \cdot h \cdot D \cdot N)^2}{3}$$

kur 33,25 — koeficientas; h —  
propelerio naudingo vei-  
kimo koeficientas (priklauso-  
mai nuo pagaminimo kokybės  
jis svyruoja nuo 0,65 iki 0,82);  
D — propelerio skersmuo  
metrais; N — variklio gali-  
numas.

$G_x$  dydis neturi viršyti 12—  
15 kg vienai variklio AJ (jis  
susideda iš keleivių, krovinio  
ir kuro svorių). Jo reikšmė  
duota rogeis su slidėmis,  
dengtomis paprastu plienu,  
kurio trinties į sniegą koefi-  
cientas laikomas 100%. Pa-  
naudojus slidėms medžiagas  
su mažesniu trinties koeficien-  
tu (uosis — 0,970, nerūdijan-  
tis plienas — 0,810, duraliu-  
minis — 0,790, polietilenas —  
0,735, ftoroplastas — 0,730  
žalvaris — 0,710), svoris nu-  
statomas taip:

$$G_x = \frac{G_x \cdot 100}{f}$$

kur f yra medžiagos trinties  
koeficiento santykis su pa-

prasto plieno trinties į sniegą  
koeficientu.

Paprastčiausių aerorogių  
konstrukcijoje turi būti rėmas,  
sujungiantis pagrindinius ma-  
šinos mazgus. Piešinyje patei-  
ktoje konstrukcijoje panau-  
dota aerorogių su trimis sli-  
dėmis schema, kurių priekinė  
slidė vairuojama. Pagrindinė  
rėmo dalis pagaminta iš dur-  
aliuminio vamzdžio (apie 125  
mm skersmens ir 2,5 mm sien-  
elės storio). Prie jo prijung-  
tos kitos detalės ir mazgai.  
Visos trys slidės turi amorti-  
zatorius iš plokščių plieno  
spyruoklių. Slidės gaminamos  
iš beržo, jų apačia padengta  
polietileno sluoksniu. Vairo  
sistema pagaminta panaudo-  
jant dviračio priekinės šakės  
detales.

Aerorogėms gali būti pa-  
naudotas 25 AJ galingumo  
variklis, surinktas iš motocik-  
lo „Jupiter-4“ ar valties va-  
riklio „Privet“ su karbiuratoriumi  
K-36Z ir generatoriumi  
KAT3K-M135. Ant variklio  
veleno tvirtinamas paleidimo  
skriemulys ir 1060 mm skers-  
mens propeleris, turintis 540  
mm žingsnį.

Besisukantis propeleris yra  
labiausiai pavojingas aplinki-  
niams, nes dėl didelių apsi-  
sukimų blogai matomas. Jis  
turi turėti apsaugą. Variklis  
paleidžiamas prasukant pro-  
pelerį, esant įjungtai degimo  
sistemai.

## SAVOTIŠKAS JUBILIEJUS

Neseniai Vokietijos Federa-  
tyvinėje Respublikoje leidžia-  
mas aviacinis žurnalas „Flug  
reviu“ pažymėjo savo 25-  
metį. Ta proga leidinyje pa-  
teikiama santrauka medžiagų,  
spausdintų per ketvirtį am-  
žiaus. Skaitai ir stebiesi. Jei-  
gu pradžioje žurnalas dau-  
giau rašė apie civilinę bei  
sportinę aviaciją, jis palaips-  
niui vis labiau rito į NATO  
vadovams pageidaujamą kari-  
nės aviacijos bei jos pagalbi-  
nių priemonių propagavimo  
balą.

Vargu ar verta minėti vi-  
sas šio numerio medžiagas,  
prasidedančias, beje, komen-  
taru, skirtu NATO populiarini-  
mui ir pasitikėjimui šia ag-  
resyvia karine grupe „tre-  
čiajame pasaulyje“ liaupsinti,  
po to sekančiu aprašymu apie  
JAV KOP „Rokvel OV-10A  
Brotiko“ tipo lėktuvų skraidy-  
mus virš Vakarų Vokietijos  
teritorijos ir baigiant karo  
propagandos knygų reklama.  
Aiškiai šio leidinio kryptį be-  
ne geriausiai apibūdina tai,  
kad iš 92 žurnalo puslapių,  
tik devyni skirti sportinei  
aviacijai, o jo reklamų dau-  
guma skirta tiesioginei karo  
aviacijos propagandai. Antai  
septintajame jubiliejinio „Flug  
reviu“ numerio puslapyje  
randame „Makdonald Douglas“  
korporacijos reklamą, skirtą  
jos naujausiam gaminiui —  
„F-18 Hornet“. Didžiulėmis  
raidėmis čia rašoma: „Naikin-  
tuvas arba lėktuvas kovai su  
žemėje esančiais objektais.  
Tai tik minučių klausimas“. Toliau detaliai pasakojama  
apie šio karinio lėktuvo per-  
kvalifikavimo iš vienos paskir-  
ties į kitą galimybes.

Kam reikalinga tokia rekla-  
ma? Ogi tam, kam skirtas ir  
„Flug reviu“ žurnalas — ka-  
rinės technikos, rengimosi ka-  
rui, NATO idėjų ir užmojų  
propagandai.

Ką ir bekalbėti, nelabai ma-  
lonus VFR sportiniams aviatori-  
ams, kurių pasiekimai tikrai  
nemaži, žurnalo „Flug reviu“  
jubiliejinis numeris. Užtat pa-  
tenkinti karo pramonikai bei  
NATO generolai!

### NORI ĮSIGYTI

1958, 1969, 1970 m. — 1 —  
4, 1976 m. — 4, 1977 m. —  
1, 1978 m. 1 „Sparnuose“ nume-  
rius

Siųdyti adresu: 233009, Kau-  
nas, Banaičio g-vė Nr. 18 —  
bt. 46, Paulaičiui Sauliui.



# IDOMIAUSIAS ŠUOLIS PARAŠIUTU

(IŠ CIKLO „VETERANŲ KLUBO UŽRAŠAI“)

Senam lėktuvų pilotui Vladimirui Murmulaičiui dabar 69 metai. Nūnai jis pensininkas, Lietuvos TSR archyvų valdybos fondų saugyklos budėtojas. Prisimindamas pirmuosius lakūniško gyvenimo metus, papasakojo:

— Lakūnų mokykloje, į kurią iš 400 norinčiųjų tada priėmė tik dešimtadalį, susidraugavau su kursantu Stasiu Lapinsku, kilusiu, berods nuo Ukmergės.

1934-aisiais praktikos metu mudviem reikėjo atlikti perskridimus su žemėlapiu. Skridavome dviese senu vokišku karo metų lėktuvu LVG. Maršrutą vienas kursantas skridavo kaip pilotas, o antrasis — kaip žvalgas. Paskui keisdavomės. Tąsyk Stasys Lapinskas vairavo, o aš sėdėjau erdvioje žvalgo sėdynėje su žemėlapiu rankoje. Buvo įsakyta sekti orientyrus žemėje, o jeigu pilotas klystų, reikėjo tekstelėti jam per petį ir rodyti teisingą kryptį. Mūsų maršrutas buvo Šiauliai — Kelmė — Mažeikiai — Papielė — Kuršėnai — Šiauliai. Lapinskas skrido be klaidų, tiksliai. Be to, lėktuve buvo barografas (prietaisas, rodąs tikslų skridimo aukštį). Užduotis griežta — išlaikyti vienodą aukštį.

Grįžtant į Šiaulius, netoli Kuršėnų pamatėme debesų kalną. Nenorėdami sugadinti barogramos, aukščio nekeičiame — vis tie 1500 metrų, ir skrendame tiesiai, mažesnius debesius pranerdami, o didelius aplenkdami. Ūmai prieš akis stėjo didžiulis, pajuodusiais kraštais debesimis. Kokio jis pločio — nežinome. Lapinskas atsisuka ir ranka parodo, kad spaus žemyn, nes aplenkti debesį jau

nespėsime. Bet nusižeminti jis nebespėjo. Įlėkėme į aklą debesio tirštumą. Lėktuvo motoras subaubė keistu balsu. Jaučiu, lyg koks milžinas staugiai griebtų mūsų lėktuvą ir kažkur sviestų. Ar viršun, ar į žemę — nesuprantu, nes sėdžiu lyg maiše — nieko nesimato. Įsilveriu borto, kad neiškrisčiau, nes buvau (pagal to meto madą) neprisirišęs. Reikia griebtis diržų, galvoju, bet rankų negaliu atleisti nuo borto, išlėksiu kaip sviedinukas. Bandau iškišti galvą, pasižiūrėti į pilotą, bet pučia toks pasiutęs vėjas, kad turiu pasislėpti. Vėl smūgis... Mano akys pastebi piloto sėdynę. Ji... tuščia. Lapinsko nebėra... Lėktuvą pradeda šokinėti kaip pamišęs — lipa aukštyn, krinta, persikreipia, vėl kopia aukštyn, ir vėl oro duobėn...

Mano kabinoje vairų nėra. Ką daryti? Sokti su parašiotu? O kokioje dabar padėtyje lėktuvas?

Atleidžiu rankas, pasispiriu koja ir krentu per dešinį bortą. Saulės apšviestas lėktuvas sminga statmenai žemyn. Vėjas nuplėšia mano akinus. Atrodo, praeina ištisas amžius, o parašiotas, kurio virvutė pririšta prie lėktuvo, vis neišsiskleidžia. Pritrūko kantrybės laukti. Ir aš ranka grabinėju diržą, kur įtaisyta atsarginė rankena parašiotui išskleisti. Tą patį akimirką, lyg kas drožtų kumščiu, gaunu smarkų smūgį į pilvą. Parašiotas išsiskleidė! Mane jis siūbuoja ir supa lyg švytuoklę. Atrodo, kad esu už apykaklės pakabintas už debesio. Matau, plėvėsuoja vėjo draikomas žemėlapis, pagalvėlė, ant kurios sėdėjau, dar kažkokie

smulkūs daiktai. O kurgi mano bičiulis pilotas?

Po kelių akimirkų vėl pamatau krenlantį lėktuvą, bet... abi lakūnų vietos tuščios. Dairausi į šonus. Į viršų nepasižiūriu — viską dengia šilko kupolas. Galvoju, gal mano piloto parašiotas neišsiskleidė ir jis anksčiau už mašiną pasieks žemę... Savijauta ne per geriausia. Diržas spaudžia krūtine, o galvon skverbiasi liūdnos mintys. Ir štai tuo momentu staiga išgirstu balsą: „Usai, Usai...“ (Taip mane pravardžiavo kursantai).

Pažįstu — šūkauja mano pilotas. Viskas atlėgsta.

Tuo tarpu smarkus vėjas neša šiaurėn. Artėja tamsus tankus miškas. Po perkūnais! Iš vienos bėdos — į kitą, smeigs ant eglės viršūnės... Bet vėjas praneša pro mišką. Čia kažkokiu būdu mane pasiveja Stasys. Jis kažką sako, kalbina, bet diržas man taip spaudžia krūtine, kad nepajėgiu jam atsakyti. Tik pamaju ranka. Pro vieną mišką pralėkęs, matau, kad vėjas neša į kitą. Žemė arti. Girdžiu žmonių balsus. Pastebiu, kad pralekiu pro antrą giraitę. Džinkelėliu šalia rugių gubų. Susipainioju parašiotu virvėse. Greit išsinarpliojęs, atsiseğu diržus, einu pažiūrėti, kur pilotas. O jis išardė kažkokią tvorą ir čiupinėja šonkaulius. Pasirodo, jami praplyšo parašiotu kupolas, todėl jis krito greičiau ir mane pralenkė.

Paspaudžiam viens kitam ranką, kad viskas gerai baigėsi... Dirstelįm į lėktuvą, kuris visiškai sugręsus riogso netoliese. Surandame barografą ir išimam popieriaus juostelę su skridimo aukščio įrašu.

Buvo nustatyta, kad LVG diržai buvo tokie prasti, jog

įskridus debesin, pilotas iš krėslo buvo traukte ištrauktas ir išmestas lauk. Be piloto pasikeičia lėktuvo svorio centras ir jis tampa nepavaldu.

Grįžus iš praktikos į Kauną, mus pakvietė kariuomenės teismo tardytojas. Jis pasakė, kad sudužęs lėktuvas kainavo 60.000 litų, o mes kaltinami, kad ore skrendant bandėme pasikeisti vietomis, bet nepavykė, ir vienas iškrito... Tokių atvejų būtal

Tardytojas padavė po lapą popieriaus ir pasakė:

— Rašykite pasiaiškinimus. Bet tuo metu kilo gaisras. Šančių kareivinėse ir tardytojas skubiai išvažiuo.

Parašę, kas įvyko, palikome ant tardytojo stalo savo raštus ir išėjome į miestą.

Baigus mokyklą, dalį kursantų paliko kariuomenėje virštarnybiniais. Stasys Lapinskas liko. Aš išėjau atsargon. Bet 1935 metais, atsiradus laisvų vietų, vėl buvau priimtas tarnybon.

Pamenu savo paskutinį skridimą 1940 metų birželio 15 dieną. Mane su „Anbo-41“ pasiuntė skubiai gabenti kariuomenės vado generolo V. Vitkausko pasirašytus svarbius dokumentus Šiauliu ir Panevėžio įguloms. Juose buvo įsakyta draugiškai sutikti Raudonosios Armijos kontingentą.

Susikūrus Lietuvoje Liaudies vyriausybei, karo lakūnas viršila Stasys Lapinskas stėjo aktyviai ginti socializmo, buvo priimtas milicijos tarnybon.

Prasidėjus karui ir fašistinei Vokietijai okupavus Lietuvą, nacionalistai jį suėmė ir sušaudė Radviliškyje, masinio žudymo vietoje, kartu su kitais tarybiniais piliečiais.

Jonas DOVYDAITIS

## „NEMATOMAS“ LĖKTUVAS

Tokią naująją jau kuris laikas kuria JAV kariuomenė, dar 1977 metais pradėjusi vykdyti programą, nedviprasmiškai pavadintą „Stilt“ (slapta, maskuojanti). Vėl ištraukta iš giliausio seifo ši programa numato gaminti tokius lėktuvus, kurių negalėtų užfiksuoti radarai. Tuo

tikslu lėktuvų metalinės dalys dengiamos specialia spindulius sugėrianti medžiaga, daugelis metalo detalių keičiamos plastmasinėmis, bandoma naujai spręsti ir aerodinaminius kontūrus. Kam visa tai?

Į šį klausimą geriausiai atsakė buvęs JAV gynybos mi-

nistro pavaduotojas Viljamas Peris, kuris buvo atsakingas už „nematomą“ lėktuvo sukūrimą. Duodamas interviu JAV savaitraščiui „J. S. nius end world report“ jis pasakė: „Šie lėktuvai, kai jie bus pastatyti, pakreips karinę lygsvarą tarp JAV ir TSRS mūsų naudai“. Mat, kaip planuoja Pentagono strateginis homobonešis su „maskuojančiu apsiaustu“ galės netikėtai bombarduoti tolimiausius Tarybų Sąjungos rajonus!

Įgyvendinti karinio pranašumo prieš mūsų šali planams skirtos ir „Boingo“ korporacijos gynykloje Kente (Vašingtono valstija) serijiniu būdu pradėtos gaminti „Kruis misil“ — sparnuotosios raketos, skirtos lėktuvų ginklūnei. Jau artimiausiu metu jų bus gaminama po keturiasdešimt per mėnesį. Kitoje JAV valstijoje — Kalifornijoje — esančioje Lauereno-Livermoro laboratorijoje pagamintas 155 mm ka-



# IVAIRENYBĖS

## KODEL ĮVYKSTA AVIAKATASTROFOS?

Specialistai nustatė, kad žmogus per dieną suklysta nuo 20 iki 100 kartų. Suprantama, jog ne visos klaidos vienodos reikšmės, ne visų jų pasekmės pavojingos. Žmonėms, turintiems reikalių su technika, civilinėse, karinėse bei sportinėse aviacijos darbuotojams ir mėgėjams šie sutrikimai ypač pavojingi. Kaip tik dėl to šalia naujai taikonių mokslų — ergonomijos ir biomedicinos, aviacijoje vis dažniau pereliamama prie tokių techninių naujovių, kurios užkirstų kelią galimoms avarijoms. Mat kaltė net dėl 90 procentų visų Vakaruose įvykusių civilinės aviacijos katastrofų tenka ne technikai, o ją aptarnavusiam žmogui.

## TOLIAU TIRTI ATSIŠAKOMA

Šešerius metus NASA buvo nukreipusi jos žinioje esančius radijo teleskopus į kosmosą, ieškodama civilizacijos už Žemės ribų. Per tą laiką į magnetofono juostas buvo įrašomi įvairiausi garso iš kosmoso, tačiau nė vienas jų nedavė apčiuopiamų rezultatų — nepateikė duomenų, kurie galėtų patvirtinti civilizacijos egzistavimą.

Prieš šešerius metus JAV sukūrė specialų mokslinių patarėjų komitetą. Jo uždavinys buvo sudaryti specialią radijo signalų, gaunamų iš už Žemės ribų, priėmimo ir apdorojimo sistemą, pavadintą „Ciklonas“. Vadovaujantis šios komisijos rekomendacijomis ir buvo išdėstyti radijo teleskopai. Bet... „užonaujai“ tylijo visus šiuos metus.

Apkarpius JAV nacionalinės aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdybos (NASA) biudžetą buvo nutarta atsisakyti toliau tirti garso, pasiekiančius mus iš kosmoso.

## PASAULIO ČEMPIONO TITULAS — NELSONUI PIKEI

Dvidešimt devynerių metų brazilas Nelsonas Pike važiuojantis automobiliu „Brebhem BT 49C“, tapo 1981 metų pirmosios formulės automobilių lenktynių pasaulio čempionu.

Paskutinis — šešioliktas — varžybų etapas vyko Las Vegas JAV. Ji laimėjo praėjusių metų geriausios autolenktynininkas australietis Alanas Džonsas, važiuojantis „Vil-

jamsu“. Pike šiame etape buvo penktas, bet to pakako, kad vienu tašku pralenktų Džonsą ir pirmą kartą iškotų „Didįjį prizą“ ir geriausio pasaulio lenktynininko laurus.

## IDOMOS ISTORINIAI FAKTAI

Juos pateikė Čekoslovakijos žurnalas „Letectvi kosmonautika“. Pasirodo, jog iki 1912 metų buvo išduota 2480 lėktuvų pilotų licenzijų. Daugiausia jų — 966 — turėjo prancūzai, o mažiausiai — 8 — Danai.

Šiame žurnale taip pat nurodoma, jog pirmasis radijo ryšys tarp lėktuvo ir žemės užmegztas 1910 metais JAV.

## SKRAIDANTI „DEGALINĖ“

Taip pavadintas JAV kariuomenės oro pajėgų užsakymu „Makdonald Douglas“ korporacijos pagamintas pirminis „KC-10“ tipo lėktuvas. Tokių „degalinių“ numatoma pasistatyti daugiau. Jų užduotis — sudaryti sąlygas KOP lėktuvams ore papildyti degalus, kad būtų prailgintas jų skridimo nuotolis. Per specialią „sterbię“ degalai ore iš vieno lėktuvo perpilami į kitą.

## EUROPOS PIRMENYBĖS — VFR

Hamelburgas tapo šių metų senojo žemyno sklandymo čempionato 15 m skraidymo aparatais vieta. Varžybos vyks birželio 15–20 dienomis. Kiekvienos nacionalinės komandos sudėtis — iki šešių dalyvių.

## REKORDAI ORO BALIONAIS

Pataisą pasaulio rekordų lentelėje padarė du prancūzai, atlikę oro balionu 29 val. 30 min. trukusį skrydį. Bet šis rekordas išsilaikė neilgai.

Trys amerikiečiai ir japonas oro balionu „Dubl Igl V“ perskrido Ramųjį vandenyną. Startavę Nagašioje, jie per tris paras nuskriejo į Amerikos žemyną, nusileisdami Kalifornijos valstijoje, 274 km nuo San Francisko. Tai pirmas atvejis pasaulio istorijoje ir, žinoma, registruotas kaip rekordas.

## BOTINA IMTIS PRIEMONIŲ

Per praėjusius 20 metų Prancūzijoje autokatastrofos žuvo 260 tūkstančių ir sužeista 6,2 milijono žmonių. Pasak specialistų, ši liūdna statistika paaiškinama netiek didžiulių automobilių skaičiumi, kiek savotišku liberalizmu kovojant su eismo taisyklių, ypač greičio viršijimo.

mo, pažeidimais ir išgertais vairuotojais.

Vadovaudamasi šiais duomenimis specialioji šalies parlamento komisija patvirtino naujas, žymiai griežtesnes bausmes. Jos numato, jog žmonės, vairavę autotransportą neblaivūs antrą kartą, praranda vairuotojo teises iki gyvos galvos, o greičio pažeidėjai baudžiami stambiomis pinigėmis baudomis ir iš jų ilgam atimamos vairuotojų teisės.

## NAUJAS PASAULIO REKORDAS

Jo autorius žymus VFR sklandytojas Hansas Verneris Grosė. Skrisdamas 750 km trikampiu maršrutu jis išvytė 144 km/val greitį.

## KO TIK NEBONA...

...Belgijos moteris artimiausiu metu papildys karo aviacijos dalinius. Aple tai pranešė VFR spauda, nurodant, jog pradžioje moteris bus bendrose su vyrais eskadrilėse, o pradedant 1984-aisiais žydrąją padangę skros moterų valdomas karo aviacijos naikintuvų dalinis.

...Nepaprasta paroda įvyko Paryžiuje. Buvo minimos žymaus italų konstruktoriaus ir pramonininko Etero Bugačio gimimo šimtosios metinės. Parodos eksponatus sudarė „Bugat“ firmos įvairių laikų automobilių bei... naujausių moterų bei vyrų drabužių modeliai.

...Roterdamo miesto (Olandija) tėvai įteikė vairuotojui Mišelui Hiliui, dažnai važinėjančiam iš Didžiosios Britanijos savo sunkvežimiu į Olandiją specialų prizą. Per daugelį metų Hilis nė karto nepažeidė eismo taisyklių.

Nepaprastai drausmingo vairuotojo garbei buvo surengtas banketas, žinoma, Roterdamo miesto tėvų sąskaita. Trys valandos po banketo jo kaltininkas buvo nebegyvas dėl apsinuodijimo. Jo kraujuje buvo rasta 4,9 promilės alkoholio.

...VFR kariuomenės oro pajėgų mechaniku sąrašuose yra ir Sabinos Dikl pavarė. Devyniolikmetė tuot tarpu dar mokinė, bet nepaprastai populiari tarp lakūnų. Juk ji vienintelė moteris mokinė — mechanikė VFR karinėje aviacijoje.

...Baigusį lakūnų kursų ir daug metų skraidžiusi mikrolėktuvais, anglė A. Howard nutarė tapti dar ir sraigtasparnio pilote. Pavyko jai ir tai, nors gražiosios lyties atstovai tuo metu buvo... septyniadesimt devyneri metai.

Mūsų šalis ne kartą siūlė susilaikyti nuo vidutinio veikimo nuotolio raketų bei neutroninio ginklo gamybos, kol vyksta derybos dėl branduolinių ginklų apribojimo ir sumažinimo Europoje, o pavašari numatytas tartis ir dėl bendro nusiginklavimo. Tačiau, kaip rodo aukščiau pateikti faktai iš JAV spaudos, dabartinei JAV administracijai kuo mažiausiai rūpi taika, jos išsaugojimas.

# SPARNAI

1982 m. Nr. 1 (54)

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

Eina nuo 1968 m. keturis kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Romas BANKAUSKAS, Petras BRUNDZA, Stasys BRUNDZA, Aleksandras IČIKAVICIUS (atsakingasis sekretorius), Aleksandras JONUSAS, Kazys KILCIAUSKAS (vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas), Savelijus LEVCENKA, Vytautas PAKARSKAS, Rimantas RAKAUSKAS, Stanislas RAMOSKA, Šarūnas SKAPCEVICIUS (vyriausiasis redaktorius).

Atiduota rinkti 1982.02.05. Pasirašyta spausdinti 1982.03.19, LV 15138. Popieriaus formatas 60×92/8. Giliaspaudė. 4,5 sąlyg. sp. lanko, 5,79 leid. lanko. Užs. Nr. 372. Tiražas 39.095 egz.

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

Spausdino LKP CK leidyklos spaustuve Vilniuje, Tiesos g. 1.

Rankraščiai negrąžinami.

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

Редактор Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.

Выходит четыре раза в год. На литовском языке.

Адрес редакции: 232600 Вильнюс, ул. Полоцко, 16. Отпечатано в типографии ЦК КП Литвы, Вильнюс, ул. Твессо, 1.

© „Sparnai“, 1982/1

VIRŠELYJE: jaunoji Panevėžio ATSK sklandytoja Rita VALONYTĖ

M. KURACIO nuotr.

libro neutroninio artilerijos sviedinio pavyzdys. Jis išbandytas šio branduolinio ginklo tyrimo laboratorijos poligone ir įdiegtas į gamybą drauge su neutroninėmis galvutėmis, skirtomis raketoms „Lans“. Rašydamas apie tai, JAV laikraštis „Vašington post“ nurodo, jog neutroniniai artilerijos sviediniai ir neutroninės galvutės raketoms „Lans“ skirti JAV artilerijai ir daliniams Europoje. Ta proga verta prisiminti,

kad JAV prezidentas R. Reiganas pasirašė nutarimą pradėti gaminti neutroninį ginklą 1981 metų rugpjūčio 6-ąją. Tą dieną prieš 36-erius metus JAV kariuona numetė atominę bombą ant Hirošimosi Aštrios kritikos prireiktas prie sienos R. Reiganas pareiškė, jog neutroninis ginklas bus sandėliuojamas Jungtinėse Valstijose. Bet ar ideal, jeigu jis skirtas daliniams esantiems Vakarų Europoje?



# 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. 12;  
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, MOLETŲ g. 23;  
TELŠIAI, SPAUDOS g. 5;  
ROKIŠKIS, TARYBŲ a. 10;  
UKMERGĖ, VILNIAUS g. 6.

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS  
DARBO KOMITETAS

**SPARNAI**



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

