

SPARNAI



1
1983



1983 m. Nr. 1 (58)

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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Aleksandras ICIKAVI-
CIUS [atsakingasis sekreto-
rius], Aleksandras JONUSAS,
Kazys KILCIAUSKAS [vyriausiojo
redaktoriaus pavaduotojas],
Savellijus LEVČENKA,
Vytautas PAKARSKAS, Rimantas
RAKAUSKAS, Stanislas
RAMOŠKA, Vytautas RA-
VINSKAS, Šarūnas SKAPCE-
VICIUS [vyriausiasis redaktori-
us].

Atiduota rinkti 1983.02.18.
Pasirašyta spaudai 1983.03.17.
LV 15077. Popieriaus for-
matas 60x92/8. Giliaspaudė.
4,9 sąlyg. sp. lanko, 5,72 leid.
lanko. Užs. Nr. 499. Tiražas
23 940. egz.

Redakcijos adresas: 232600
Vilnius, Polocko g. 16. Tele-
fonai: 61-73-00, 61-39-83.

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

Rankraščiai negrąžinami.

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

Редактор Шарунас СКАП-
ЦЯВИЧЮС.

Выходит четыре раза в год.
На литовском языке

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

„Sparnai“, 1983/1

VIRŠELYJE: skrydis.
V. GVOZDO nuotr.

Patriotizmo ir narsumo mokykla

SDAALR IX SĄJUNGINIS SUVAŽIAVIMAS

Vasario 16—17 d. Di-
džiuosiuose Kremliaus rū-
muose įvyko SDAALR IX su-
važiavimas.

Prezidiume — TSKP CK
sekretorius I. Kapitonovas,
TSKP Centrinės revizijos ko-
misijos pirmininkas G. Sizov-
as, TSKP CK skyriaus ve-
dėjas I. Dmitrijevas, TSRS
Aukščiausiosios Tarybos Pre-
zidiumo sekretorius T. Men-
tešašvilius, TSRS gynybos mi-
nistro pirmasis pavaduotojas
Tarybų Sąjungos maršalas
S. Sokolovas, Tarybinės
Armijos ir Karinio Jūrų Lai-
vyno Vyriausiosios politinės
valdybos viršininkas armijos
generolas A. Jepiševs, VLKJS
CK pirmasis sekretorius
V. Mišinas, atsakingi
TSKP CK darbuotojai, žy-
mūs kariuomenės viršininkai,
ministerijų, žinybų, tarybinių
ir visuomeninių organizacijų
atstovai.

I garbės prezidiumą de-
legatai ir svečiai entuziasti-
gai išrinko TSKP Centro Ko-
miteto Politinį biurą.

I. Kapitonovas perskaitė
TSKP Centro Komiteto svei-
kinimą SDAALR IX sąjungi-
niam suvažiavimui. Sveikini-
mas buvo sutiktas plojimais.

Pranešimą „TSRS SDAALR
CK ataskaita ir uždaviniai
toliau tobulinti gynybinės
draugijos organizacijų dar-
bą sutinkamai su šiuolaiki-

niais TSKP reikalavimais“
padarė TSRS SDAALR CK
pirmininkas laivyno admiro-
las G. Jegorovas.

Mūsų suvažiavimas, pasa-
kė jis, vyksta imperialis-
tams, pirmiausia Jungtinių
Amerikos Valstijų, paaštri-
nus tarptautinę padėtį. Šio-
mis sąlygomis partija ir Ta-
rybų valstybė nuolat stėn-
giasi išsaugoti taiką Zemėje,
tvirtai gina gyvybinius Tė-
vynės interesus.

Po to pranešėjas nagrinė-
jo darbo žmonių karinio-
patriotinio auklėjimo klausি-
mus, kalbėjo apie vieną iš
pagrindinių gynybinės drau-
gijos veiklos krypčių — jau-
nimo ruošimą tarnybai Ta-
rybinėje Armijoje ir Kari-
niame Jūrų Laivyne.

Gynybinės draugijos orga-
nizacijos aktyviai dalyvau-
ja plečiant techninio gyven-
tojų mokymo mastą. Jos ren-
gia liaudies ūklui masinių
techninių profesijų, turinčių
karinę taikomąją reikšmę,
kadrus.

Sąjunginė Lenino ordino ir
Raudonosios vėliavos ordino
savanoriškoji draugija armi-
jai, aviacijai ir laivynui rem-
ti, pasakė baigdamas G. Je-
gorovas, dar glaudžiau su-
telks savo gretas apie Leni-
no partiją, garbingai įvykdys
jai iškeltus uždavinius.

Centrinės revizijos komi-
sijos ataskaitinį pranešimą pa-
darė TSRS SDAALR centri-
nės revizijos komisijos pir-
mininkas G. Tomilinas.

suvažiavimo delegatams ir
svečiams kalbėjo TSRS gy-
nybos ministro pirmasis pa-
vaduotojas Tarybų Sąjungos
maršalas S. Sokolovas.

Suvažiavime kalbėjo
SDAALR Maskvos miesto ko-
miteto pirmininkas generolas
majoras D. Kuznecovas, Uk-
rainos SDAALR CK pirmi-
ninkas aviacijos generolas
pulkininkas A. Korotěnka,
Uzbekistano SDAALR CK
pirmininkas generolas leite-
nantas A. Chodžibajevs,
VPSC sekretorius V. Make-
jevus, VLKJS CK sekretorius
D. Ochromijus, SDAALR Ak-
menės rajono komiteto pir-
mininkė E. Vaitiekūnienė ir kt.

Suvažiavimo delegatai vie-
ningai priėmė laišką TSKP
Centro Komitetui, TSRS
Aukščiausiosios Tarybos Pre-
zidiumui ir TSRS Ministrų
Tarybai.

Įvyko IX sąjunginiame su-
važiavime išrinkto TSRS
SDAALR Centro komiteto ple-
numas. TSRS SDAALR Cent-
ro komiteto pirmininku iš-
rinktas laivyno admirolas G.
Jegorovas. Pirmininko pava-
duotojais: A. Odincovas, V.
Mosiaikinas, S. Charlamovas,
L. Kadackis ir V. Zemlianini-
kovas.



Grupė Tarybų Lietuvos atstovų — TSRS SDAALR IX suvažiavimo delegatų.

LIETUVOS TSR SDAALR ANTRASIS SUVAŽIAVIMAS

Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti gretose yra apie pusantro milijono gyventojų. Tai — viena masiškiausių organizacijų respublikoje.

Gynybinės patriotinės draugijos atliktą darbą, jai iškilusius uždavinius, vadovaujantis partijos XXVI suvažiavimo nutarimais, TSKP CK 1982 metų lapkričio plenumo nurodymais, apsvarstė Lietuvos TSR SDAALR antrojo suvažiavimo, kuris š. m. sausio 20 d. įvyko Vilniuje, dalyviai.

Suvažiavime dalyvavo Lietuvos KP CK antrasis sekretorius N. Dybenka, respublikos ministerijų ir žinybų vadovai, kiti atsakingi partiniai, tarybiniai, komjaunimo darbuotojai, Tarybinės Armijos kariai, Didžiojo Tėvynės karo veteranai.

Delegatai labai pakiliai į suvažiavimo garbės prezidiumą išrinko TSKP Centro Komiteto Politinį biurą.

Lietuvos KP Centro Kom-



Lietuvos TSR SDAALR II suvažiavimo prezidiumas. Pranešimą skaito patriotinės draugijos Centro komiteto pirmininkas R. Zalnerauskas.



Salės vaizdas.

teto sveikinimą suvažiavimui perskaitė Lietuvos KP Centro Komiteto administracinių organų skyriaus vedėjas A. Buišis.

Draugijos Centro komiteto ataskaitą padarė Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras R. Zalnerauskas. Draugijos respublikinės revizijos komisijos ataskaitą perskaitė komisijos pirmininkas N. Pulatovas.

Pranešėjai ir diskusijų dalyviai pažymėjo, kad savo atnašą suvažiavimą respublikos gynybinę draugiją sutiko dar labiau sustiprėjusi. Suvažiavimo delegatai — SDAALR Vilniaus miesto komiteto pirmininkas J. Kinduryš, SDAALR Akmenės rajono komiteto pirmininkė E. Vaitiekūnienė — kalbėjo, kaip draugijos nariai vykdo savo patriotinę misiją — ugdo politiškai aktyvius, tobulai įvaldžiusius techniką, pasiruošusius ginti tarybinę Tėvynę piliečius. SDAALR nariai aktyviai dalyvauja įvairiuose komunizmo kūrimo baruose, plečia patriotinę veiklą, padeda stiprinti tarybinės Tėvynės, jos Ginkluotųjų Pajėgų galią. Praktika parodė, kad geriausių rezultatų pasiekama ten, kur gynybinės draugijos aktyvistai dirba kartu su profsąjungomis, komjaunimu, kariniais komisarais, kur partijos rajonų komitetai nuolat rūpinasi šio darbo koordinavimu. Apie to-

kios veiklos patirtį suvažiavime kalbėjo Lietuvos KP Rokiškio rajono komiteto pirmasis sekretorius V. Asačiovas. Tūkstančiai šaukiamojo amžiaus jaunuolių draugijoje stiprėja fiziškai, grūdinais, įgyja karines ir technines specialybes. Savo pasisakyme jaunimo paruošimo problemas nagrinėjo Alytaus technikos mokyklos viršininkas K. Medvedas.

Apie 600 tūkstančių draugijos narių dalyvauja sąjunginiame žygyje tarybinės liaudies revoliucinės, kovų ir darbo šlovės vietomis.

Suvažiavimo delegatai — Kauno radijo gamyklos SDAALR pirminės organizacijos pirmininkas J. Marculanas ir TSRS tarptautinės klasės sporto meistras, aukštojo pilotazo šalies rinktinės narys J. Kairys nagrinėjo sporto problemas patriotinėje draugijoje. Daug dėmesio skiriama techninėms ir karinėms taikomosioms sporto šakoms. TSRS tautų vasaros VII spartakiadoje respublikos šių sporto šakų atstovai užėmė bendrą šeštąją, o aviacijos sporto šakų varžybose — pirmąją vietą. Per laikotarpį nuo pirmojo suvažiavimo, įvykusio 1976 metais, sustiprėjo draugijos kadrai, mokymo ir sporto bazė, pagausėjo technikos.

Delegatų žilčiai sutikti suvažiavimą pasveikino Gink-





luotųjų Pajėgų atstovai, geriausieji draugijos sportininkai.

Suvažiavimas numatė priemones toliau gerinti organizacijos darbą, stiprinti pirmųjų organizacijas.

Suvažiavime kalbėjo Lietuvos LKJS CK pirmasis sekretorius P. Ignotas, TSRS SDAALR CK valdybos viršininkas A. Mamajevs, Raudonosios vėliavos ordino Pabaltijo karinės apygardos vado pavaduotojas generolas leitenantas P. Butenka, Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininko pirmasis pavaduotojas K. Kairys.

Buvo priimtas nutarimas, išrinkti draugijos vadovaujantys organai, delegatai į sąjunginį SDAALR devintąjį suvažiavimą.

Tarybų Lietuvos gynybinei draugijai sąjunginiame suvažiavime atstovavo: A. Builis, A. Davalgienė, R. Einoris, M. Gramovas, D. Jakšys, S. Jalnionis, J. Kairys, J. Kindurys, S. Levčenko, A.-V. Mickevičius, V. Puras, S. Ramoška, A. Sruogis, E. Vaitiekūnienė, V. Vitkevičius, R. Zalnerauskas.

Jvyko naujai išrinkto Lietuvos TSR SDAALR CK organizacinis plenumas. Draugijos CK pirmininku išrinktas generolas majoras R. Zalnerauskas. Pirmininko pavaduotojais išrinkti: S. Levčenko, A. Cepaitis, R. Einoris, S. Kairys, V. Ravinskas, A. Speičys. Draugijos revizijos komisijos pir-



Draugijos veteranai ir aktyvistai. Iš kairės: S. Ramoška, L. Trukšinas, A. Arbačiauskas, A. Paurys, A. Špeičys, S. Noreika, J. Račkus.

mininku išrinktas P. Virbickas, pavaduotojais — V. Ponomariovas ir Z. Verikienė.

Tarybų Lietuvos sostinės pakraštyje, už studentų miestelio, išaugo SDAALR sportinis mokomasis kompleksas. Lietuvos TSR gynybinės draugijos suvažiavimo išvakarėse čia buvo atidaryta sportinės ir mokomosios technikos paroda.

Daugiau kaip pusė milijono mūsų respublikos gyventojų kultivuoja technines ir karines taikomąsias sporto šakas.

Tūkstančiai šaukiamojo amžiaus jaunuolių SDAALR organizacijose įgyja karines ir technines specialybes. Tam pasitarnauja parodoje eksponuojami sklandytuvai, skraidyklės, parašiutizmo, radijo, automobilizmo technika, savos kūrybos modeliai ir t. t. Dėmesio centre — Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatyti plastmasinis skraidymo aparatas „Lietuva“ ir pirmieji šalyje motosklandytuvai „Nemunas“, sėkmingai išlaikę egzaminus praėjusių metų są-

junginėje aviacijos šventėje.

Parodą aplankė draugai P. Griškevičius, R. Songaila, N. Dybenka, V. Astrauskas, A. Brazauskas, A. Kairėlis, K. Kairys, V. Sakalauskas, L. Šepetys, P. Ignotas, Lietuvos KP Centro Komiteto administracinių organų skyriaus vedėjas A. Builis, kiti vadovaujantys darbuotojai.

Su kompleksu ir parodos eksponatais juos supažindino Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majoras R. Zalnerauskas.



Pažintis su sklandytuvu parodoje.

K. MINCIAUS nuotr.

AUKŠTAS DARBO ĮVERTINIMAS ĮPAREIGOJA

Vilniaus ATSK už pasiekimus 1982 m. sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime pripažinta pirmoji vieta tarp šalies aviacijos technikos sporto klubų. Kolektyvas apdovanotas TSRS SDAALR Centro komiteto ir TSRS aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro komiteto raudonąja vėliava. Klubo viršininkas — respublikinės premijos laureatas, Tarybų Lietuvos nusipelnęs treneris, TSRS sporto meistras Zenonas Brazauskas TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaku už aukštus sportinius pasiekimus apdovanotas medaliu „Už darbo šaunumą“.

Šių metų pradžioje Vilniaus aviacijos technikos sporto klube lankėsi „Sparnų“ korespondentas. Susitikime su šauniai padirbėjusiu kolektyvu klubo viršininkas Z. Brazauskas papasakojo apie pasiekimus ir klubo veiklos ateities planus.

— Aukštas kolektyvo darbo įvertinimas įpareigoja ir skatina, — su dideliu pasitenkinimu ir padėka, pradėdamas pašnekėsį, pažymėjo klubo viršininkas. Juk šių metų rugsėjį klubas pažymės įkūrimo 25-metį.

Dvidešimt penkeri metai — neilgas laikotarpis. Tačiau klubo veiklos metraštys įrašytas ne vienas ryškus puslapis. Nuo pat klubo įkūrimo dienos dirbantys lakūnai instruktoriai, Tarybų Lietuvos nusipelnę treneriai,

Vien tik pernai klubo auklėtiniai sporto meistrai Rima Stašaitytė, Apolinaras Beržinskas, Algirdas Račiūnas iškovojo respublikos absoliučių čempionų vardus, o pirmieji du šalies čempionate atskiruose pratimuose laimėjo prizininkų medalius. Be to, R. Stašaitytė buvo apdovanota praeityje garsios tarybinės sklandytojos ir rekordininkės Olgos Klepikovos taure už pasiektą sklandytuvu didžiausią greitį 300 kilometrų maršrute.



Naujasis mokymo pastatas.



Klubo instruktorius Jonas Sukackas palydi skridimui savo sūnų Darius.

sporto meistrai Giedrius Kilna, Antanas Arbačiauskas, Jonas Sukackas paruošė ne vieną dešimtį sklandymo sporto meistrų, respublikos čempionų ir rekordininkų, sąjunginių ir tarptautinių varžybų laimėtojų ir prizininkų.

Dabar, kai visas dėmesys sutelktas kuo geriau pasiruošti TSRS tautų VIII spartakados finalinėms varžyboms, klubo instruktoriai, respublikos sklandymo rinktinės treneris, neužmiršdami jaunų sklandytų ruošimo, su dvi-



Skraidymų aikštelėje.

M. ALYČIO nuotr.

guba energija ir ryžtu dirba su kandidatais į respublikos sklandymo rinktinę. Fizinio ir psichologinio pasiruošimo klausimai — pavasario treniruočių pagrindiniai svertai, nes kaip tik klubo sklandytojai sudaro kandidatų į

rinktinių daugumą. Tai sporto meistrai Rima Stašaitytė ir Elena Ramelienė, Apolinaras Beržinskas ir Sigitas Smilgevičius, Vidmantas Mikalauskas ir Algirdas Račiūnas.

Ateities darbo planuose viena svarbiausių krypčių —





jaunų sklandytojų ir meistrų pamainos ruošimas. Vien tik šiais metais iš daugelio sostinės įmonių, įstaigų ir mokyklų į klubą priimta ir praeina pradinį apmokymą 38 jauni sklandytojai. Be to, planuojama apmokyti skraidymo įgūdžių prie klubo organizuotos jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtinius — apie 100 vaikinių ir merginų.

Sklandytojų ruošimo ir meistriškumo kėlimo darbo rodiklį charakterizuoja kad ir toks skaičius — per praėjusių metų sezoną klubo sportininkai savarankiškai skraidė sklandytuvais 2590 valandų: pirmamečiai — po 4—5 valandas, o sporto meistrai — vidutiniškai beveik po 80 valandų. Tai, sakyčiau, aukštas sportinio darbo rodiklis. Ryškūs ir darbo vaisiai. Gero meistriškumo pasiekė ir jau atkreipė respublikos rinktinės trenerio dėmesį jauni gabūs sklandytojai studentė Aida Vyšniauskaitė ir Jaunųjų sklandytojų mokyklos auklėtinė Dalia Bagočiūnaitė, inžinieriai Rita Piliponytė, Jurgis Stanaitis ir Leonas Civilis.

Turtinga šiandien ir klubo techninė bazė. Sportininkų apmokymui klubas turi net septynių konstrukcijų sklandytuvus: „Strazdą“, „Blaniką“, „Fokas“, „Kobras“, „Janfar-standartus“, „Lietuvą“, kurie į padangę išvelkami sportiniais lėktuvais „Vilga“. Aerodrome pastaty-

tas naujas originalios konstrukcijos mokymo pastatas, instruktoriams ir technikams — vasaros tipo nameliai. Artimiausiu metu numatoma pastatyti bendrabutį sportininkams vasaros treniruočių stovyklos metu apgyvendinti, išplėsti angarų sklandytuvams, apsodinti bazės teritoriją medeliais, užveisti žalia sodą.

Didelę praktinę ir materialinę paramą klubui teikia šefai: respublikos Lengvosios pramonės, Žemės ūkio bei Vaisių ir daržovių ūkio ministerijos, Vilniaus LDT vykdomasis komitetas. Nėra abejonės, kad su šefų pagalba klubas įgyvendins ir šiuos užsibrėžtus siekius.

— Tačiau bene svarbiausias kolektyvo veiklos uždavinys — dirbti racionaliai, išnaudojant kiekvieną skraidymo valandą, taupant degalus ir kitas medžiagas, skraidyti be avarijų ir prielaidų atsitikimams, stiprinti darbo drausmę, gerinti sportininkų politinį ir patriotinį auklėjimą, gynybinį parengimą, — baigdamas pokalbį pažymėjo klubo viršininkas Z. Brazauskas. — Tik tada sugebėsime išlaikyti iškovotas pozicijas, pasiekti naujų, dar didesnių darbo laimėjimų ir sportinių pergalių. Toks yra kolektyvo ryžtas, įgyvendinant TSKP XXVI suvažiavimo išskeltus uždavinius, 1982 metų lapkričio plenumo nutarimus.

K. KILČIAUSKAS

TSRS TAURĖ — KLAIPĖDOS „MAISTO“ KOMANDAI

Po trijų iš eilės pergalingų Kauno „Politechnikos“ sezonų, pernai TSRS komandinių automobilių ralio pirmenybių taurė buvo išvežta Latvijon. Jelgavos rajono „Nakotnės“ kolūkio ralistai dalyvavo ir šių metų pirmenybėse, kurios vėl vyko Šiauliuose. Bet ne jie diktavo spartą, varžyboms prasidėjus. Siek tiek atjauninta kauniečių komanda atkakliai stengėsi vėl užimti pirmąją vietą. Tačiau nė kiek nuo jų neatsiliko ir Klaipėdos „Maisto“ sportininkai. Greičiau dargi atvirkščiai — daugelyje greičio ruožų klaipėdiečių rezultatai buvo šiek tiek geresni.

Besibaigiant šiam vienos nakties maratonui abi mūsų respublikos komandos buvo gerokai atsiplėšusios nuo vi-

sų varžovų. Bet aštri tarpusavio konkurencija „išmušė iš balno“ vieną kauniečių ekipą, kuriam sugrąžinti į trasą prireikė beveik 5 minučių. Ši gaisatis „Politechnikos“ ekipą nubloškė į penktąją vietą, o klaipėdiečiai baigė varžybas, pirmą kartą tapdami jų nugalėtojais.

Beje, naujieji taurės savininkai vos antrą kartą bandė savo jėgas kovoje dėl šio prizo. Pernykštis startas jiems nebuvo sėkmingas, o jau antrasis mėginimas atnešė nugalėtojų laurus. Komanda Klaipėdos mėsos kombinate susibūrė pradėjus jai atstovauti TSRS tautų VII spartakiados čempionui Gailučiui Štelmokui. Šį kartą jį neblogai palaikė broliai Merkurius ir Leontijus Gerasimovai.

Kauniečių nesėkmė „Nakotnės“ kolūkio komandai leido užimti antrąją vietą, o Estijos „Dinamo“ pirmajai komandai — trečiąją. Respublikų įskaitoje Lietuvos sportininkai — antri, praleidę į priekį Estijos TSR.

LAKŪNAS IŠ

„AUKLĖTI JAUNIMĄ PASITELKUS ŠAUNIAS
REVOLIUCIJOS, KOVŲ IR DARBO
TRADICIJAS“

(Iš Lietuvos TSR SDAALR
II suvažiavimo nutarimo)

Kai per radiją kartais skamba „Budiono maršas“, Bronislavas Liachovičius visada sustiprina garsą. Juk tai daina apie jo jaunystę, praėjusią liepsningais Pilietinio karo metais, apie jo pulko draugus iš Pirmosios raitelių armijos. Ir nors jis kariavo joje keletą metų, vargu ar šios dainos žodžius „Mes, raudonieji kavalieristai...“ galima jam taikyti. Bronislavas neturėjo nei ištikimo žirgo, nei aštraus kalavijo. Buvo tik senas, lopytas perlopytas, iš denikininkų paimtas aeroplanas. Bronislavas Liachovičius tarnavo Pirmosios raitelių armijos oro pajėgose, kaip tada su pasididžiavimu buvo vadinami keli trofėjiniai lėktuvai. Per savo beveik devynias-

dešimt metų Liachovičiui teko daug išgyventi ir pamatyti. Spalio dienomis jis vykdė svarbius revoliucinius įpareigojimus. Pilietinio karo metais kovėsi prieš Denikino ir Vrangelio gaujas, kariavo Vakarų ir Turkestano frontuose. Didžiojo Tėvynės karo metais bandė kovinius lėktuvus.

Kambaryje — mes trise. Bronislavas Liachovičius, jo žmona bei karo žygių draugė Natalija ir aš. Žiūrime nuotraukas, sklaidome nuo laiko pageltusius dokumentus, jau tapusius istorinėmis relikvijomis. Visa, kas vyko tais rūšiais metais, mano pašneko- vai prisimena su visomis smulkmenomis.



Bronislavas ir Natalija Liachovičiai 1983 metais.

PIRMOSIOS RAITELIŲ ARMIJOS



B. Liachovičius (ketvirtas iš kairės) su kovos draugais baltalenkių fronte 1920 m.

Stai jauno darbininko iš Lentvario nuotrauka. Padaryta ji 1915 metais. Tada B. Liachovičius buvo mobilizuotas į caro armiją. Kadangi jis turėjo trijų klasių išsilavinimą, kas tais laikais buvo ne toks jau dažnas reiškinys, jį pasiuntė į lakūnų mokyklą. Vyko pirmasis pasaulinis karas, ir po metų jis jau atsidadė fronte. 1917 metų spalio mėnesį jis — raudonasis Vitebsko pirmojo revoliucinio aviacijos būrio lakūnas. O toliau — Pilietinio karo keliai, susitikimai su Budionu, Vorosilovu Donbase, Rostove prie Dono, įvairiuose frontuose.

Taganroge, kur aviacijos dirbtuvėse kartą taisė Bronislavo lėktuvą, jis sutiko Natašą Morozovą. Baigusi gimnaziją, ji dirbo gailėstingąja seserimi ligoninėje. Iš nuotraukos žvelgia mielas besišypsąs merginos veidas. Didelės mąšios akys. Po trumpo pažinties ilgai karas nedavė laiko) jie susituokė, o trečiąją dieną... kaip dainoje: „Jisai žygiuos su savo daliniu, jina! sanbate draugė ir sesuo...“ Jis — lakūnas, ji — medicinos sesuo, o tarp mūsų — propagandistė

ir mokytoja, mokanti raudonarmiečius rašto.

Pirmoji raitelių armija tuo metu triuškinio Pilsudskio gaujas Ukrainoje. Pralauždamas frontą, S. Budionas neretai su priešakiniais raitelių būriais išjodavo į reidus prieš užnugarin. Tokiais atvejais ryšys su jais buvo palaikomas tik lėktuvais. Du kartus Liachovičiui teko apšaudomam perkristi fronto liniją ir ieškoti priešakinių Budiono eskadronų. Pirmą kartą jis aptiko juos žygyje ir lengvai atpažino savuosius. Nutūpė lauke, įteikė paketą pačiam Semionui Budionui, gavo jo įsakymus ir atgabelio į štabą.

Lengva pasakyti „atgabelio“. Lėktuvų fiuzeliažas ir sparnai tuo metu buvo mediniai karkasas, aptrauktas drobė, — skridimo aukštis — mažiau kaip tūkstantis metrų, ir juos klaurai „suvarpydavo“ iš žemės šautuvų ir kulkosvaidžių ugnis. Po pirmojo grįžimo Nataša suskaičiavo 35 kulkytų prašautas skyles lėktuvo korpuse, o antrąjį kartą jų buvo jau apie šimtą. Ir tai, kad kulkos nekludė lakūno, galima paaiškinti pa-

prastu atsitiktinumu arba, kaip sakoma, laime.

Antrasis skrydis buvo sudėtingesnis dar ir todėl, kad teko ilgai ieškoti raitelių būrio. Andriušovkos kaime Bronislavas pastebėjo raitelius, bet kažin, ar jie savi ar baltalenkiai? Vis dėlto nutūpė. Pasirodė besą savi — raudonieji. Bet kol tvarkė dokumentus pas S. Budioną, pilsudskininkai pradėjo kontrpuolimą, ir kilti teko jų apšaudomam.

Pilietinį karą Bronislavas ir Nataša baigė Vidurinės Azijos dykumose, Turkestano fronte. Ten 1924 metais Bronislavas Liachovičius už drąsą mūšiuose su basmačiais buvo apdovanotas Chorezmo Tarybų Socialistinės Respublikos Raudonosios vėliavos ordinu.

Ir tolesniais jų gyvenimo metais, kaip vandens lašė, atsispindėjo nauja epocha, kuriai pradžią davė Didysis Spalis. Kai atėjo taikos metas, Liachovičiai buvo paskirti į pažįstamą Taganrogą.

Čia ir užklupo juos Didysis Tėvynės karas. Gamykla buvo demontuota ir evakuo-

ta į užnugarį. Bronislavas rašė vieną raportą po kito, prašydamas siųsti jį į veikiančiąją armiją, bet prašymai nebuvo patenkinami — buvo reikalingas čia kaip bandytojas. Laisvalaikį gamykloje jis mokydavo pašauktuosius į armiją skraidyti. Daugelis jų išėjo į aviacijos mokyklas, o paskui į frontą — lakūnais.

Stai dar vienas įdomus to meto dokumentas: gamyklos vadovybės 1943 metų birželio 9 dienos įsakymas. „Už drąsą gelbstint lėktuvą pareikšti lakūnui B. Liachovičiui padėką ir premijuoti pusantro tūkstančio rublių“.

Lėktuvus ne žmogus, kaip jį gelbėti? O buvo taip. Gamykloje pastatyti naikintuvai tuoj pat po bandymų buvo nuskraidinami į aerodromą ir perduodami Karinių oro pajėgų atstovams siųsti į frontą.

Sį kartą įvyko nenumatyta. Vos tik Bronislavas nutūpė lėktuvą, iš aerodromo reproductorių pasigirdo komanda:

— Pritvirtinti lėktuvus, artėja uraganas!

Atskraidintą mašiną nebuvo kuo pritvirtinti, stovėjimo aikštelėje — nei ramsčių, nei lynų. O pirmieji vėjo gūsiai jau blaškė ir mėtė mašiną. Ką daryti? Bronislavas šoko į lėktuvą ir pakilo pasitikti audros. Rizika didelė, bet kitos išeities nebuvo. Uraganinis vėjas blaškė ir mėtė mašiną kaip skiedrelę. Skridamas audroje, lakūnas galvojo tik apie vieną — pakelti lėktuvą kaip galima aukščiau, kad uraganas nenusviestų jo ant aerodromą supančių kalnų viršūnių.

O virš debesų jau žvietė saulė. Audra liovėsi taip pat netikėtai, kaip ir prasidėjo. Bronislavas nutūpė lėktuvą aerodrome, kai jo jau niekas nebelaukė. Visi manė, kad ištrūkti iš tokios sumaišties tiesiog neįmanoma.

Išėjęs į dimisiją, papulkininkis Liachovičius grįžo į gimtuosius kraštus ir apsigyveno Vilniuje. Aktyviai dalyvauja visuomeniniame gyvenime. Ilgą laiką buvo draugiškojo teismo prie namų valdybos pirmininkas. O Natalija auklėja „augančiąją kartą“, augina proanūkį Sęsą.

Kitados darbo žmonių klasių atstovų gyvenimo kelią kartą ir visiems laikams nulėmdavo pats jų gimimas. Toks likimas laukė ir valstietčio sūnaus Liachovičiaus. Didysis Spalis susiejo jo likimą su kova, pergalemis, pačia liaudies ir Tėvynės gyvenimo esme.

A. SOLARIOVAS

„SKRAIDYMAS — TAI MŪSŲ „DUONA“

Šiandien jau nieko nestebina tai, kad kalbant apie technikos sporto šakų atstovų pasiekimus, pirmiausia minimos Tarybų Lietuvos lakūnų pilotажininkų ir sklandytojų pergalės, iškovotos sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose. Štai vilnietis lakūnas Jurgis Kairys yra Europos ir pasaulio aukštojo pilotožo čempionas pratimuose, kaunietis sklandytojas Antanas Rukas — socialistinių žalių varžybų ir Tarybų Sąjungos pirmenybių absoliutus čempionas. Aukščiausius apdovanojimus šalies pirmenybėse taip pat yra iškovoję lakūnai vilnietis R. Paksas, praėjusiais metais TSRS rinktinės sudėtyje startavęs pasaulio čempionas, sklandytojas vilnietis A. Beržinskas. Daugelis mūsų aviacijos sportininkų tapo šalies čempionatų prizininkais. Visi šie pasiekimai charakterizuoja ne tik pačių sportininkų aukštą meistriškumą, bet ir trenerių, aviacijos sporto klubų viršininkų bei instruktorių, gausaus būrio visuomenininkų bei šefuojančių organizacijų triūsą ir rūpestį. Malonu, kad šioje darbo vagoje ryškus visų bendras ryžtas, dingo nesutarimai bei nuomonių skirtingumai.

Negalima nepažymėti ir to, kad geriausių mūsų aviacijos sportininkų plejada išaugo ne viename kuriame klube. Sporto meistrus, čempionus ir rekordininkus sėkmingai ugdo daugelio respublikos aviacijos sporto klubų kolektyvai. Bet šioje plačioje ir sudėtingoje veikloje būtina skirti darbą su sporto meistrais bei rinktinės kandidatais ir kursantų mokymą. Su sportininkais klubuose pastoviai turėtų dirbti geriausi instruktoriai bei treneriai, ir jų darbo nereikėtų sutapatinti su instruktorių, treniruojančių kursantus, darbu. Tai du skirtingi dalykai.

Sportininkų treniruotumas ir rezultatai tiesiogiai priklauso nuo materialinės ir sportinės bazės. Šiandien negalima pasakyti, kad mūsų aviatoriams nesudarytos sąlygos treniruotis ir rungtyniauti. Šalies ir respublikos rinktinės kandidatai skraido aukštos kokybės naujausių konstrukcijų sklandytuvais ir lėktuvais. Bet neturėtume už-



Skrydžiams ruošiantis.

K. MINDAUGIO nuotr.

miršti, kad užsiėmimų ir ypač treniruočių stovyklų metu reikalingos ir geros buitinės sąlygos, ir sportinė bazė fizinio pasirengimo treniruotėms. Deja, respublikos SDAALR organizacijos Vilniuje ir Kaune, taip pat ir kituose miestuose dar neturi savo sporto salės, maniežo, rinktinės narių treniruotėms minėtas sporto bazes reikia nuomoti, išleidžiant tam dideles lėšas, o, be to, ir laikas užsiėmimams gaunamas ne pats patogiausias. Ši problema turėtų būti neatidėliotinai sprendžiama.

Neretai dar treniruočių stovyklų metu sportininkai apgyvendinami toli nuo aerodromų, o treniruočių bazėse, pavyzdžiui Kiviškėse, nėra valgyklos. Važinėjimams prisieina sugaišti daug laiko.

Kitas svarbus veiksnys, kuris turi didelę įtaką sportiniams rezultatams — tikslus treniruočių planų ir varžybų kalendorių vykdymas. Čia dar daug netvarkos. Dažnai kaitaliojamos treniruočių stovyklų ir varžybų rengimo datos, nepaisoma pačių optimaliausių skraidymų grafikų, kuriuos nustato treneriai. Taip „vadovaujant“, sunku reikauti iš trenerio produktyvaus darbo, o iš sportininkų — aukštų rezultatų. Čia negali būti saviveiklos ir savivališkumo. Treniruočių procesas, kaip rodo gyvenimas, šiaandien turi būti grindžiamas mokslinė metodika. Klubų viršininkai griežčiau ir

reikliau privalėtų rūpintis ne tik treniruočių grafiko laikymusi, bet ir techniniu lėktuvų aptarnavimu, kitų pagalbinių tarnybų veikla. Bet koks nedrausmingumas, vangumas ar net menkiausias nesusiklausymas tuoj pat pateikia savo „sąskaitas“ — prarandama daug darbo laiko, treniruotės netenka savo veiksmingumo, ima šokinėti rezultatų kreivė.

Su aukščiausiu minėtomis treniruočių darbo problemomis tvirtai siejasi ir skraidymų vykdymas bei jų efektyvumas. Apmaudu, kad mes, turėdami Vilniaus ir Kauno aviacijos sporto klubuose reikiamas sąlygas treniruotėms žiemą organizuoti, nesitreniruojame visu krūviu. O juk reikia Vilniaus aeroklubui įsigyti sniego valymo mašiną, ir pilotажininkams būtų sudarytos visos darbo sąlygos. Čempionų medaliai džiugina visus. Bet visiems reikia įsisąmoninti ir tai, kad esant dabartiniam meistriškumo lygiui, norint iškovoti nugalėtojo vardą, būtina daug ir stropiai treniruotis, kad pergalių pamatai dedami ankstyvose žiemos treniruotėse. Ir šios treniruotės, kaip ir vasaros metu, turi vykti reguliariai, visa varžybų įtampa. Gerai, kad praėjusieji metai buvo derlingi. Bet jeigu ir toliau taip skraidysime, kaip skraidome pastaruoju laiku, greit ir prizininkų gretas užleisime, o apie čempionų titulus tik svajosime.

Pavyzdžiui, respublikos aukštojo pilotožo meistrai praėjusiais metais skraidė tik 71 dieną (iš 365). Ne ką daugiau gali pasigirti ir sklandytojai, dažniausiai be jokio reikalo prasėdėję ištisas valandas ir net dienas aerodromuose. Yra sena gyvenimo patvirtinta tiesa: nori pasiekti aukštų rezultatų — turi daug ir reguliariai skraidyti, juo labiau, kad skraidymas — tai mūsų „duona“.

Apibendrinant visa tai, ką aukščiau išdėsciau, noriu pabrėžti, kad turime dar daug rezervų, siekiant kelti mūsų aviacijos sportininkų meistriškumą. Reikia tik šiuos rezervus mokamai ir pilnutinai išnaudoti, neužmirštant spręsti ir esamas problemas.

Svarbi meistriškumo augimo prielaida yra tarptautinių varžybų organizavimas, kaip tai daro masinių sporto šakų atstovai. Šiandien mūsų lakūnai, sklandytojai ir kitų aviacijos sporto šakų atstovai pajėgūs rungtyniauti ne tik su stipriausiais broliškų respublikų sportininkais, bet ir su socialistinės sandraugos bei kitų šalių komandomis. Tokių varžybų organizavimas arba dalyvavimas jose tik prisidės prie Tarybų Lietuvos aviacijos sporto geriausių sportininkų meistriškumo kėlimo.

P. VINICKAS,
LTSR aviacijos sporto
federacijos sporto vystymo
komiteto pirmininkas

TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUME

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumas š. m. sausio 14 d. įsakė už aukštus sportinius pasiekimus pasaulio ir Europos čempionatuose TSRS ordinais ir medaliais apdovanojo karinių-techninių sporto šakų sportininkus ir trenerius:

„GARBĖS ŽENKLO“ ORDINU

Kairį Jurgį — TSRS tarptautinės klasės sporto meistrą, Vilnius.



Jurgis KAIRYS, Vilniaus aeroklubo narys, Tarybų Sąjungos, Europos ir pasaulio aukštojo pilotazo čempionas.



Zenonas BRAZAUSKAS, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo viršininkas, respublikinės premijos laureatas, sporto meistras.

MEDALIŲ

„UZ DARBO SAUNUMĄ“

Brazauską Zenoną — Lietuvos TSR nusipelnusį trenerį, Vilnius.

Ruką Antaną — TSRS tarptautinės klasės sporto meistrą, Lietuvos TSR.



Antanas RUKAS, Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo narys, Tarybų Sąjungos pirmenybių ir socialistinių žalių varžybų absoliutus čempionas.

SĖKMINGI KPI TRUMPABANGINIŲ STARTAI

Dažnai įvairiausių radijo sporto varžybų nugalėtojų tarpe sutinkame KPI kolektyvinės stoties UK2PCR žaikius. Tai ilgamečio komandos trenerio ir aktyvaus sportininko A. Kregždės darbo bei studentų ir mokyklos absolventų entuziazmo rezultatas.

Pernai Sveicarijos radijo mėgėjų organizuotose varžybose komandinėje įskaitoje pirmąją vietą iškovojo KPI atstovai. Komandos sudėtyje startavo tik jaunieji operatoriai — V. Bieliauskas, L. Vilkas, V. Daunoravičiūtė, D. Dilytė, J. Burneikaitė, R. Kaukakys ir V. Kunigauskas. Kaip matome, šioje „vyriškoje“ sporto šakoje nemaža ir gražiosios lyties atstovų. Tai didelio radijo sporto entuziasto anykštėno D. Binkio veiklos rezultatas. Jo auklėtiniai, gavę pirmuosius įgūdžius vidurinėje mokykloje, kas metai papildė respublikos aukštųjų mokyklų trumpabanginiųjų gretas ir, kaip rodo praktika, sėkmingai kelia savo meistriškumą naujuose kolektyvuose.

Sėkmingai praėjusiais metais KPI radijo sporto mėgėjai startavo ir pasaulio pirmenybėse 160 metrų bangos ruožne. Telegrafiniame ture UK2PCR komanda, kurios garbę gynė studentai G. Lučinskas, V. Matulaitis bei KPI absolventai A. Vingrys, A. Pipiras ir S. Adamonis, surinko 106400 taškų ir tapo vicečempionais. Pirmenybių nugalėtojų laurai atiteko Didžiosios Britanijos komandai, kurios žaikiusys G3RPB. Ji surinko 107590 taškų. Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto radiškai paskaičiavo, kad iki pergalės jiems trūko vos penkių ryšių. Apmaudu. Bet ką darysi. Anglai pasinaudojo geresne geografinė padėtimi — jiems artimesnis Amerikos žemynas, kurio šiaurinėje dalyje labai daug radijo mėgėjų. Analogiškose varžybose telefonu KPI komanda (A. Vingrys ir L. Vilkas) užėmė penktą vietą.

Pasaulio čempionate KPI sportininkai sėkmingai pasirodė ir klubinėje įskaitoje. Jie — treči. Be jų į pirmąją penketuką nepateko nė vienas europiečių klubas. Pirmą, antrą, ketvirtą ir penktą vietas pasidalijo pajėgūs JAV trumpabangininkai.

R. ALMONAITIS

APIE ATSAKINGIAUSIĄ STARTĄ

Į pirmąjį jėgų išbandymą — Tarybų Lietuvos čempionatą — stojo jūrų daugiakovės mėgėjai. Jie rungtyniavo trikovėje — vienoje sudėtinųjų jūrų daugiakovės šakų. Tad — plaukimas, šaudymas, ir krosas.

Šių metų žiema palanki

400 m plaukimas

1. V. Skrebkovas	RTFSR	4:25,7
2. O. Kiseliovas	Uzbek.	4:32,4
3. A. Mitkovas	Ukraina	4:35,7

Šaudymas

1. V. Ogonkovas	Ukraina	197 t.
2. M. Abdejevas	Lietuva	196 t.
3. A. Kalininas	RTFSR	195 t.

1500 m krosas

1. M. Veremejevas	Ukraina	3:57,2
2. V. Bardabajevas	RTFSR	4:01,1
3. S. Gosudariovas	RTFSR	4:01,9

Iš pateiktų rezultatų matome, jog žiemą mūsų jūrų daugiakovės rinktinės kandidatų pasiekti rezultatai ne daug teatsilieka nuo praėjusios spartakiados prizininkų. Būtina nepamiršti, jog mūsų daugiakovininkai tik įsijungė į kovą, kad tai buvo pirmas jų oficialus startas ir iki sportininkams.

Besiruošdami TSRS tautų vasaros VIII spartakiadai, daugelis miestų bei rajonų gerokai pasitempė.

TSRS tautų spartakiados programoje — penkios šio sporto šakos rungtys. Kaune buvo rungtyniaujama trijo-

1. J. Kulakovas	Kauno raj.	4:31,0
2. V. Gamaginas	Kauno raj.	4:39,2
3. A. Antropovas	Kauno raj.	4:45,0
1. A. Daukša	Klaipėda	192 t.
2. M. Striukovas	Kauno raj.	192 t.
3. V. Kruglovas	Kauno raj.	190 t.
1. V. Kruglovas	Kauno raj.	4:04,8
2. A. Antropovas	Kauno raj.	4:10,7
3. N. Striukovas	Kauno raj.	4:12,4

tinės formos zenito dar labai toli. Tad remdamiesi pirmųjų varžybų pasekmėmis, galime prognozuoti neblogą pasirodymą didžiausiame jėgų išbandyme. Tiesa, galutinai lyginti sunku, nes nestartuota irklavime ir buriavime. Tačiau reikia turėti galvoje, kad rinktinė naujai komplek-

se. Nepaisant to, jog nebuvo galimybės išbandyti jėgų buriavime ir irklavime, rezultatai, pasiekti sezono pradžioje, leidžia palyginti šio čempionato ir TSRS tautų VII spartakiados nugalėtojų pasekmes. Todėl siūlome skaitytojams šią lentelę:

tuojama, kad mūsų daugiakovininkai dar turi nemažai laiko ir varžyboms, ir treniruotėms.

V. KUZMICKAS,
Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto jūrų daugiakovės vyresnysis treneris

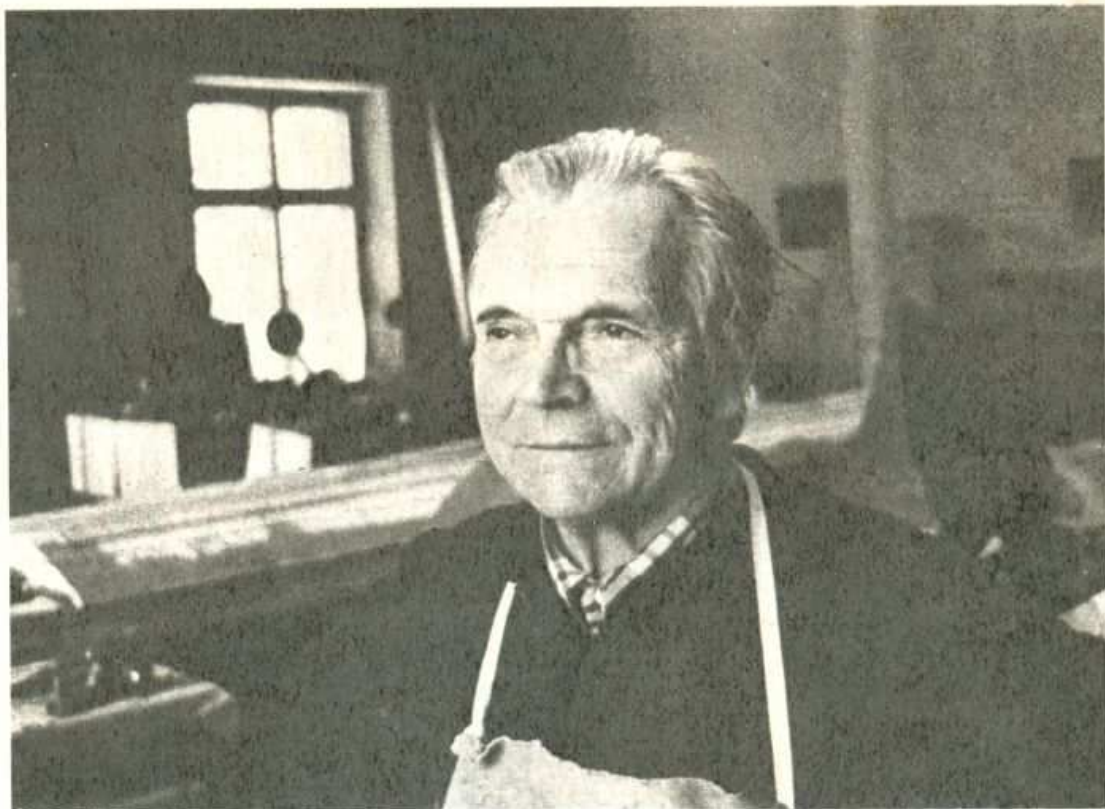
23 — NE RIBA

Pirmą kartą garsų sklandytuvų konstruktorių Bronių Oškinį pamačiau 1939 metų rugpjūčio 14 dieną Kaune, kai vyko pirmosios Baltijos žalių (Lietuvos, Latvijos, Estijos, Suomijos) aviacijos sporto varžybos. Vidutinio ūgio, juodaplaukis, žvelnių veido bruožų, mažakalbis. Savo išore neišsiskyrė iš kitų. Iš aviamodeliuotojų, kurie varžybose falkino sklandytojams, sužinojau, kad Oškinis — jau šešių sklandytuvų autorius, pirmasis „C“ klasės pilotas sklandytojas Lietuvoje.

Su nuostaba žvilgčiojau į jaunąjį konstruktorių. Tada negalėjau nė pagalvoti, kad ir man, berniui nuo Pabiržės, pirmaisiais pokario metais teks būti jo mokinių būrelyje, o vėliau net artimiau bendrauti.

Šiandien anų metų Oškinio ir jo mokinių veikla — jau istorija.

Prisimenu, kai 1973 m. balandžio 15 d. Prienų ekspe-



Zymus lietuviškų sklandytuvų konstruktorius Bronius Oškinis.

rimentinėje sportinės aviacijos gamykloje (ESAG) susirinko gausus buvusių B. Oškinio mokinių ir bičiulių būrys pasveikinti jį 60-mečio proga, buvo daug linkėjimų. Nors konstruktorius taisyk buvo sukūręs 16 įvairių konstrukcijų, bet visi, kaip susitarę, pageidavo, kad sklandytuvų BRO žeiama dar didėtų. Bet tuomet gamykloje buvo statomas konstruktoriaus Balio Karvelio skraidymo aparatas BK-7, pirmasis plastmasinis sklandytuvas šalyje. Kai kas visai nedviprasmiškai duodavo suprasti, kad ir Oškinio parama čia būtų nepro-

šal. Tai išgirdęs, Bronius Oškinis atsakydavo: „Su šia užduotimi Baly vienas susidoro. Mano tikslas — skristi žemai, lėtai ir saugiai“. Ne vienas nusišypsodavo ir pagalvojo: „Labai jau ne šiandieninės aviacijos žūkis“. O konstruktorius turėjo galvoje jaunimą, būsimuosius sklandytuvų „Lietuva“, keleivinių oro lainerių bei viršgarsinių lėktuvų pilotus, kuriems žemai, lėtai ir saugiai būtina skraidyti savo lakūniško kelio pradžioje.

Tuo metu Prienų ESAG buvo gaminami B. Oškinio konstrukcijos sklandytuvai BRO-11 M „Zylė“. Konstruktorius puikiai suprato, kad „Zylė“ būtina tobulinti. Jis ir pradėjo naują seriją bandymų, siekdamas sukurti modernesnę sklandytuvą jaunimui. Jo nuomone, toks sklandytuvas turėtų būti plastmasinis, lengvas (apie 50 kg) ir mažo greičio (35–45 km/h).

1974 metais pasirodė pirmasis skraidantis sklandytuvo BRO-17 „Bitelė“ maketas (masė 52 kg, greitis — apie 40 km/h). Aparato greičiui sumažinti konstruktorius (pirmasis šalyje) panaudojo plyšinį sparną. Bandymų rezultatai patvirtino idėjos teisingumą (vėliau šis darbas buvo pripažintas išradimu). Nauju savo kūrimu konstruktorius buvo patenkintas, tiesiog džiaugėsi. Tačiau, praėjus

kuriui laikui, jį vėl apėmė kūrybinis nerimas: priekabiausiai ima pergalvoti, pasverti ir įvertinti sklandytuvo teigiamas bei neigiamas savybes. Ir štai po metų atsirado BRO-18 „Boružė“ (masė — 45 kg, greitis — panašus į „Bitelės“) — lengvas, lėtas, galintis į orą pakilti patraukus virve per skridinį. Rodos — ko daugiau benorėti. Bet ir „Boružė“ dar nebuvo eksperimentų viršūnė. 1979 m. ją pakeitė BRO-20 „Pūkelis“ (masė — 38 kg, greitis — 35–40 km/h). Nidoje, virš Sklandytų kopos atlikus skriejimus, „Pūkelis“ laikėsi ore, pučiant visai silpnam vėjui.

Nežinia, kaip būtų susiklosčiusi tolesnė konstruktoriaus kūrybinė biografija, jei ne septintajame dešimtmetyje pasirodė nauji skraidymo aparatai — skraidyklės. Dar gana netobulos skraidyklės tuomet nesukėlė entuziazmo aviatorių tarpe. B. Oškinis, pamatęs pirmą kartą skrendančią skraidyklę, nepuolė jos peikti ar pranašauti liūdną ateitį. Atvirkščiai, — jis teigė, kad prasideda nauja era lengvų skraidymo aparatų srityje. Konstruktorius sutiko bendradarbiauti su skraidūnais. 1979 m. jis ėmėsi vadovauti prie Kauno visuomeninio skraidyklių klubo įsteigimui kieto sparno skraidymo priemonių kūrimo sektoriui. Talkininkaujant skrai-



Paskutinės konstrukcijos B. Oškinio sklandytuvas su motoriku.

dūnams C. Kišonui ir K. Rinkevičiui buvo pastatytas sklandytuvus BRO-21 „Vyturys“.

Išties turtingas B. Oškinio kūrybinis „bagažas“ — 23 sklandytuvų konstrukcijos. Daugelis darbų pripažinti išradimais. Bet būčiau neteisingas, jeigu paskutinio dešimtmečio darbuose nepamintčiau B. Oškinio vadovaujant pastatytų lėktuvų „Albatroso B II“ ir „Vako“ natūralaus dydžio maketų filmui „Skrydis per Atlantą“.

Gausi sklandytuvų BRO šeima, kuriuos kuriant prireikė daug metų, energijos ir triūso. Jų konstruktoriui Broniui Oškinui, pažymintiam gyvenimo 70-metį, pabalo jau ir plaukai, lėtesnė pasidarė eisena. Tik akys tos pačios liko. Nors jos dabar slepiasi po juodais akinų rėmais, bet žvilgsnis toks pat skvarbus, nerimstantis. Ir ištvermė ne-

apleidžia. Kai buvo statomi „Vyturys“, „Albatrosas“ ir „Vaka“, pats dirbo po 10–12 val. per parą. Dabar Panevėžyje stato tris sklandytuvus „Garnys“, skirtus paaugliams skraidyti. Galėtų ir mažiau dirbti, bet ne toks konstruktorius būdas, ne taip pratęs jis gyventi.

Pamenu, vieno susitikimo metu jaunuolis paklausė Bronių Oškinį: „Ar labai daug reikia braižyti ir skaičiuoti, norint sukurti sklandytuvą?“ Konstruktorius patraukė pečiais, susimąstė ir atsakė: „Aš mažai braižau, o dar mažiau skaičiuoju“.

Juokai juokais, tačiau konstruktorius tikrai nelabai mėgsta popierius. Bet nebuvo atvejų, kad kuris jo aparatas neskristų ar sulūžtų statinių bandymų metu. Nebuvo taip pat atvejo, kad viršytų leistiną svorį. Svoris ir atsparu-

mas — vienas kitam atvirkščiai proporcingi rodikliai. Todėl konstruktorius reikalui esant pasitelkia ir elektronines skaičiavimo mašinas, nors labiausiai vertina seniai įprastą gerokai apsitrynusią savo logaritminę liniuotę. Ji ne stebuklinga lazdelė, — viską daro talentas ir kūrybinis išradingumas, kurių gamta jam nepašykštėjo, bei... darbas. Darbe konstruktorius Bronius Oškinis užsidega, pamiršta nuovargį. Nepamenu, kuomet jis atostogavo. Kai po eilinio BRO statybos išvargęs grįžta į namus (o gyvena jis Palangoje), vieną kitą dieną praleidžia ramiai. Bet greit vėl ima kamuoti kūrybinis nerimas, kaupiasi naujos idėjos, sumanymai. Matyt, dar daug minčių ir planų laukia savo eilės. Taigi 23 — ne riba.

J. BALČIONAS

BRONIAUS OŠKINIO SKLANDYTUVŲ KONSTRUKCIJOS

Kil. Nr.	Pavadinimas	Metas	Sparnų ilgis, m	Sparnų plotas, m ²	Proilgis, m	Tuščio svoris, kg	Sparnų svoris, kg	Mažiausias žemėjimo greitis, m/s	Kas statė
1. BRO-13	mokomasis	1969	11,00	16,00	7,5	145	18,0	0,9	Projektas
2. BRO-14	treniruotės	1961	14,00	14,00	14,0	185	19,0	0,65	statė konstruktorius Šimferopolyje ir Kaune
3. BRO-15	motoaklandytuvai treniruotės	1974	15,00	15,30	14,8	350	33,0	0,8	statė Prienų ESAO, nebaigtas
4. BRO-16 „Pempė“	hidroaklandytuvai, mokomasis	1973	7,80 5,80	8,20 6,00	3,8	129	12,3	1,5	statė konstruktorius ir sklandytojai, Raguvoje ir Prienuose
5. BRO-17S „Bitelė“	eksperimentinis, mokomasis	1974	7,00	10,00	4,9	52	12,7	1,1	statė konstruktorius ir aviomodelistai, Palangoje ir Silutėje
6. BRO-17V „Antelė“	hidroaklandytuvai, mokomasis	1974	7,00 4,5	10,00 4,7	3,9	95	12,2	1,9	statė konstruktorius ir aviomodeliuotojai, Palangoje
7. BRO-18 „Borušė“	eksperimentinis	1975	4,90	7,00	3,6	40	16,5	1,8	statė konstruktorius ir sklandytojai, Nidoje ir Palangoje
8. BRO-19 „Ančiukas“	hidroaklandytuvai, savaisias treniruotės	1976	7,00	11,20	4,4	60	12,2	1,9	statė konstruktorius ir aviomodeliuotojai, Plungėje ir Telšiuose
9. BRO-20 „Pukelis“	mokomasis	1976	6,00	8,40	4,6	38	13,5	1,2	statė konstruktorius su pagalbininkais, Palangoje
10. BRO-21 „Vyturys“	mokomasis	1978, 1980	7,00	10,50	4,8	80	16,0	1,0	I egz. statė konstruktorius ir Kuibysėvo AI studentai, II egz. — konstruktorius, Palangoje ir Kaune
11. BRO-22 „Rutelė“	eksperimentinis, kietasparnis, akrobatinis	1981	6,00	8,40	4,6	35	13,0	1,2	statė konstruktorius ir sklandytojai, Kaune
12. BRO-23 KR „Garnys“	mokomasis	1981	8,20	10,50	6,4	83,50	16,0	1,0	statė konstruktorius ir bendraautorini C. Kišonas ir K. Rimkevičius, Kaune

PASTABA. Lentelė papildyta tais sklandytuvų BRO duomenimis, kurie nebuvo išspausdinti 1972 m. „Sparnų“ trečiame numeryje spausdintoje lentelėje.

Lentelę sudarė V. JURKSTAS.

APIE MUS RAŠO „FLIGER REVIU“

VDR sporto ir technikos draugijos leidinys „Fliger reviu“ savo 1983 metų Nr. 1 (395) pateikė didelį apžvalginį straipsnį, skirtą vaikų

sklandytuvams „Sklendžiantys lėktuvai — legenda?“ Jame labai plačiai rašoma apie mūsų konstruktorių Bronių Oškinį, jo sukurtus sklandytuvus,

skirtus vaikams. Pateikiama šių sklandytuvų gamybos nuo 1938 iki 1981 metų lentelė, kurioje dominuoja B. Oškinio „kūdikiai“ — pradedant BRO-9 ir baigiant BRO-23 KR.

MOTORLAI- VININKŲ GERIAUSIEJI

Turbūt toli gražu ne visos technikos sporto šakos turi tokias senas geriausio sportininko rinkimo tradicijas, kaip motorlaivininkai. Pagal respublikinės federacijos patvirtintus nuostatus, kiekvienais metais išaiškinamas geriausias motorlaivininkas absoliučioje įskaitoje bei atskirose klasėse. Taip pat nustatoma stipriausia komanda ir geriausias treneris.

1973 metais pirmą kartą geriausiu respublikos motorlaivininku tapo Vytas Matulevičius. Iki tol geriausių sportininkų dešimtukų priekyje daugiausia kartų buvo garbės sporto meistras Antanas Šlapikas. 1974 metais Antanas vėl susigrąžino stipriausiojo vardą.

O 1975 metais staigmeną pateikė Kauno SVJTS mokyklos auklėtinis sporto meistras Vidmantas Jablonskis. Tai pirmas atvejis, kai stipriausiu respublikos lenktynininku tapo jaunis.

Pradedant 1979 metais dešimtukai nustatomi atskirai suaugusių ir jaunių grupėse. Labai sėkmingai spartakados metais lenktyniavo Kauno SVJTS išaukęs sporto meistras Jonas Janušauskas. Respublikiniame konkurse jis surinko daugiausiai taškų ir pralenkė daugelį pripažintų lenktynininkų. Stipriausiu jauniu buvo pripažintas taip pat sporto mokyklos auklėtinis sporto meistras Eugenijus Sobčiukas.

Per pastaruosius trejus metus padėtis lyderių tarpe nesikeičia. Geriausių lenktynininku nuolat tampa sporto meistras Ričardas Matelionis, o stipriausiu jauniu — Kauno SVJTS auklėtinis kandidatas į sporto meistrus Erikas Labanauskas. R. Matelionis 1982 metų varžybose lenktyniavo labai sėkmingai: laimėjo nemažai sąjunginių bei respublikinių varžybų, dalyvavo dvejose tarptautinėse (vienose tapo prizinininku) ir surinko daugiau taškų net už Europos vicečempioną tarptautinės klasės sporto meistrą Arvydą Bakšį.

Pagal sąjunginio konkurso rezultatus pirmenybė atiteko A. Bakšiui. Arvydas pripažintas pirmuoju SB klasėje ir ketvirtuoju absoliučia dešimtuoke.

Geriausių respublikos praejusio sezono treneriu pripažintas LTSR nusipelnęs treneris Algimantas Bakšys. Toliau seka V. Petrūnas ir A. Zitkevičius.

Vertėtų, matyt, išaiškinti ir mūsų patriotinės draugijos geriausių sportininkų dešimtuką (o gal ir trenerių) ir paskelbti žurnalo puslapiuose.

V. PETRONAS,
TSRS sporto meistras,
LTSR nusipelnęs treneris

1961-ųjų metų balandžio 12 diena amžiams įrašyta į pasaulio istoriją. Tą dieną pirmasis žmogus pasaulyje pakilo į kosmosą ir, apskriejęs Žemę, sėkmingai grįžo iš pirmosios kosminės kelionės. Šį istorinį žygdarbį atliko tarybinis žmogus, komunistas Jurijus Gagarinas, pradėjęs savo pirmuosius žingsnius į erdves SDAALR aviacijos sporto klubuose.

Šiandien tarybinių kosmonautų šeimoje — ne viena dešimtis didvyrių. Ir kosminių skrydžių matavimai nuo vieno apsisukimo aplink Žemę išaugo iki 211 parų trukusio pilotuojamo

skridimo, kurį atliko orbitiniame mokslinio tyrimo komplekse „Saliut-7“—„Sojuz-T“ tarybiniai kosmonautai Anatolijus Bezovojus ir Valentinas Lebedevas.

Šiuos ilgiausius iki šiol kosmose išbuvusius Tarybų šalies pasiuntinius praėjusių metų rugpjūčio 20-ąją su septynių dienų mokslinė ekspedicija komplekse „Saliut-7“—„Sojuz-T“ apilankė trijų tarybinių kosmonautų ekipažas, kuriame buvo ir TSRS nusipelnusi sporto meistrė, SDAALR auklėtinė Svetlana Savickaja, antroji moteris kosmonautė pasaulyje.

PASAKOJIMAS APIE KOSMONAUTĘ IR MINTYS, IŠREIKŠTOS POKALBIUOSE

Nelengvas buvo Svetlanos Savickajos kelias į kosmosą. Kaip yra pasakiusi pati kosmonautė, „šis kelias nebuvo vien gėlėmis barstytas. Buvo ir kliūčių. Bet jos — ne asmeninio pobūdžio. Daugelis juk manė, kad didžioji aviacija ir kosmonautika — ne moteriškas darbas. Mano tikslas nuo mažens buvo — tapti lakūne, tapti kosmonaute. Kai skrido Gagarinas, man buvo trylika metų. Tada dar mokiausi Maskvos vidurinėje mokykloje Čaikovskio gatvėje. Šį Jurijaus Gagarino skrydį aš priėmiau kaip vienkartinį atsitikimą, kaip rekordą, kaip kažką nepaprastą ir nepakartojamą. Bet kai netrukus savo kelionę į kosmosą sėkmingai užbaigė Germanas Titovas, supratau, kad kosminiai skrydžiai — ne vienai dienai“.

Pirmieji Svetlanos žingsniai į erdves buvo žengti SDAALR Maskvos aviacijos sporto klube. Nuo nedrąsių nusileidimų iki rekordinių žuolių su parašutu. Būdama jau pasaulio rekordininke, ji pradeda skraidyti sportiniais pilotажiniais lėktuvais. 1968 metais Stavropolyje vykęs Tarybų Sąjungos aukštojo pilotажo čempionatas būsimajai kosmonautei, kaip ir tada buvusiam Tarybų Lietuvos rinktinės nariui sporto meistrui Pranui Vinickui, buvo bendras debiutas sąjunginėse pilotажininkų varžybose. Bet jau tada, kaip prisimena P. Vinickas, dabar respublikos pilotажininkų rinktinės vyr. treneris, Savickajos pilotажavimo braižas, lėktuvo valdymo maniera atkreipė visų dėmesį. Ji aukštojo pilotажo figūras atlikdavo labai drąsiai ir tiksliai. „Po to dar ne vienerius metus teko susitikti su Svetlana šalies pirmenybėse, — pasakoja P. Vinickas. — Įsiminė jos darbštumas tre-



niruotėse ir susikaupimas varžybose. Laisvu laiku prieš startą ji nesiskirdavo su pilotажinio lėktuvo modeliuku. Ilgai sukinėdavo jį rankose, imituodama įvairias figūras, persivertimus. Taip ji ruošdavosi kiekvienam skrydžiui. Ir dar kas labai įstrigo iš tų dienų bendravimo su Savickaja — ji pirmoji šalies pilotажininkų šeimoje lėktuvu atliekamų kompleksų figūras braižydavosi su liniuote ir skristuvu, kai tuo tarpu visi buvo įpratę braižyti ranka laisvai. Tada pamačiau ir supratau jos,

kaip lakūnės, tvarkingumą. O jeigu pridėsime dar jos draugišką būdą ir didelį pasižvenimą aviacijai bei darbštumą — tai ir bus tie komponentai, kurie padėjo Svetlanei įgyvendinti savo svajones — iškovoti Anglijoje pasaulio aukštojo pilotажo absoliučios čempionės aukso medalį, pakilti skrydžiui į kosmosą.“

[Klausimą: „Kada pasiljutote esanti kosmonautė!“ — Svetlana atsakė:

— Jokio staigaus skirtumo tarp kosminio ir skraidymų darbo nepajutau. Pirmasis —

tai antrojo tęsinys, tik su savo specifiniais ypatumais. Gal todėl galiu pasakyti, kad pagal tą pačią programą ir dabar vėl galėčiau pakartoti skrydį. Medicinos požiūriu čia nėra jokio ribojimo. Kuo daugiau skraidai, tuo geriau skraidai.

[domūs ir kai kurie kiti kosmonautės atsakymai į žurnalistų klausimus.

— Kokias žmogiškąsias savybes vertinate labiausiai?

— Tvarkingumą, nors čia, mano supratimu, vienijasi daug ir kitų savybių, taip pat — tikslo siekimas, kada tas tikslas pajungiamas visuomenės labui, ir — patriotizmą, kai jis pasireiškia ne žodžiais, o tauriais veiksmais ir poelgiais dėl bendro idealo.

— O kokie žmonės atstumia?

— Nekuklūs, nenuoširdūs. Kai žmogus į akis tau šypsosi, o tu žinai, jog jo sieloje jokios šypsenos nėra.

— Kaip vertinama šeimoje jūsų profesija?

— Be emocijų ir be egotikos. Tai — darbas. Šeimoje nusteptų, jeigu aš neskraidytčiau.

— Be aviacijos, kokias dar sporto šakas mėgstate?

— Vaikystėje daug plaukydavau. Kai nusprendžiau tapti lakūne, daug bėgiojau, žaidžiau tinklinį, krepšinį. Žodžiu, mėgau tas sporto šakas, kur galima leisti išsikrauti emocijoms. Prieš trejetą metų pradėjau žaisti tenisą, o reakcijai vystyti labai padėjo stalo tenisas. Na, bet visų mano mylimų sporto šakų viršūnė — aukštasis pilotажas.

— Kokia buvo pati laimingiausia diena jūsų gyvenime?

— Tikiuosi, kad ji dar bus ateityje. Bet tai nereiškia, kad mano gyvenime taip ir nebuvo laimingų dienų.

— Nesunku suprasti, kad jūs tikėtės dar ne kartą pabuvoti kosmose. Apie kokį skrydį svajojate?

— Apie svajones — visu balsu? Nereikia...

Užrašė R. VILINAS

BAGI VERŽIASI PIRMYN

„Sparnų“ skaitytojai Rimantas Zinkus iš Plungės rajono, Vytautas Survila iš Prienų ir kiti prašo redakciją papasakoti apie automobilų bagį sportą.

Kroso varžybos specialiais automobiliais bagi darosi vis populiareesnės. Puikias šio sporto tradicijas turi mūsų kaimynai latviai ir estai, nebe pirmi metai vyksta TSRS čempionatai, nekalbant jau apie gausias varžybas tarptautinėje arenoje. Nors pirmasis bagi egzempliorius Lietuvoje buvo pastatytas dar 1975 metais, respublikos čempionatą pirmą kartą pavyko surengti tik pernai. Svarbiausia tokio vėlavimo priežastis — šių specialių kroso automobilių stoka. Kiek daugiau jų gamyba susirūpinęta nuo 1980 metų. Iki tol mūsų krašte populiariausias buvo sunkvežimių krosas. Juo neblogai buvo rūpinamasi automobilių transporto organizacijose, kai kuriuose „Žemės ūkio technikos“ susivienijimuose. Svariai būdavo startuojama ir Tarybų Sąjungos pirmenybėse. 1979 metais Lietuvos TSR rinktinė užėmė pirmąją komandinę vietą šalyje. Tačiau tai jau buvo paskutinis sunkvežimių kroso sezonas. Ekonominiais sumetimais tokios varžybos daugiau nebevykdomos.

Prabėgę metai parodė, kad „persėsti“ į bagi mes nebuvome pasiruošę. Minėtos organizacijos, daugiausia besirūpinusios sunkvežimių kro-

su, kaip savo darbuotojų profesionalaus meistriškumo kėlimo svertu, bagi nesidomi. O tie technikos sporto klubai, kuriuose žaižaruoja entuziastų ugnelė, irgi susiduria su nemažais sunkumais. Ir visų pirma tai liečia bagi gamybą.

1980 metais antrame „Sparnų“ numeryje pakankamai plačiai ir aiškiai išdėstyti techniniai reikalavimai, kurių būtina laikytis, gaminant specialų sportinį kroso automobilį — bagi. Jais vadovaujantis galima pasigaminti būtent tokį egzempliorius, kuriuo teisėjų techninė komisija leis dalyvauti oficialiose varžybose. Tačiau, kaip gauti reikalingus mazgus ir detales, redakcija, žinoma, negali patarti. Belieka tik vienas gerai išmėgintas ir gražių rezultatų duodantis kelias — šefų parama. Tokiu keliu pasukę neblogų rezultatų jau pasiekia Panevėžio „Ekranas“ ir Lietuvos žemės ūkio akademijos sportininkai. Atrodo, gerėja galimybės ir Automobilių transporto ir plentų ministerijos įmonėse. Aktyviai palaiko bagi mėgėjus Panevėžio „Ekranas“ TSK viršininkas A. Lipavičius, Žemės ūkio akademijos docentas J. Ulvydas, Prienų autotransporto įmonės viršininkas D. Mažeikis. Be minėtų organizaci-



Nelengvas sportinis gyvenimas už bagi vairo.

jų po vieną bagi egzempliorius turi Kauno „Politechnikos“ ir Alytaus šaldytuvų gamyklos klubai. Visų pirma — tai labai maža, o antra — turima technika dar yra gana menko lygio. Taigi organizacinis laikotarpis, nors ir gerokai užsitęsęs, dar nesibaigė.

Nepaisant to, kad pernai įvyko dar tik pirmosios respublikos pirmenybės, ir tik po to pirmą kartą buvo sudaryta pilna respublikos rinktinė, sąjunginėje arenoje ji debiutavo gana neblogai ir TSRS čempionate užėmė septintąją vietą. Prienietis Rimas Brundza, rungtyniaavęs automobiliu su 1300 ccm oru aušinamu varikliu, savo grupėje užėmė gana aukštą penktą vietą. O juk tai buvo viso labo tik antrasis jo

startas bagi varžybose!

Šis sportininkas, jau bandęs lenktynininko duoną ir automobilių ralyje, ir žiedinėse plento varžybose, savo rankomis ir lėšomis pasistatęs specialų kroso automobilį, pirmą kartą stojo į startą respublikos čempionate ir iškart tapo nugalėtoju. Antras startas — jau minėtame TSRS čempionate, trečias — Latvijoje (ir pirmoji nesėkmė). Iš šios trumos geriausio mūsų respublikos bagi lenktynininko sportinės biografijos peršasi išvada: nors praleidome veltui daug laiko, nuo kaimyninių respublikų dar nesame beviltiškai atsilikę ir, sutelkėm dirbdami, galime visko pasiekti. Sportininkų, jau išbandžiusių laimę įvairiose automobilių sporto rungtyse ir techniškai sugėbančių spręsti bagi statybos problemas, yra daug. Svarbiausia problema lieka sportinė technika.

Šios problemos atidėti į šalį vien todėl, kad kultivuojančius šią sporto šaką galima suskaičiuoti ant rankų pirštų, negalima. Tai greičiau neapdairumo rezultatas. Nederėtų menkinti bagi reikšmės ir dėl to, kad jis neįtraukiamas į TSRS tautų sporto programą. Pasaulinis šios sporto šakos pripažinimas byloja, kad toks laikas, ko gero, ne už kalnų. Tad turime būti viskam pasiruošę.

Apie sportininkus, sėdinčius už bagi vairo, jau prigijo posakis: „Rankos — darbininko, galva — konstruktoriaus, siela — sportininko“. Aišku, kad tokie žmonės visur reikalingi, ir būtina kuo plačiau elverti šios gyvenimo mokyklos duris jaunimui.



Rungtyniauja respublikos čempionas Rimas Brundza.

J. RAUDONIŠKIO nuotr.

S. SKAPCEVIČIUS



KAIP IR KUR RUNGTYNIAUSIME

Neseniai įžengėme į tūkstantis devyni šimtai aštuoniasdešimt trečiuosius. Nepaprasti tai metai ir ne dėl to, kad praktiškai vietoj žiemos nuolat jautėme tai rudens, tai vėl pavasario dvelkimą. 1983-ieji TSRS tautų VIII spartakiados metai.

Jau įvyko Tarybų Lietuvos vasaros VIII spartakiados radiogramų priėmimo ir perdavimo varžybos. Šis startas ne vienintelė ypatingų metų „kregždutė“. Šiemet vyksiančios TSRS tautų ir respublikos VIII spartakiados patriotinės draugijos nariams, karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų mėgėjams atnešė daug naujovių. Tad susipažinkime su jomis.

Visų pirma — VIII sąjunginė spartakiada rengiama pagal naują principą. Respublikų bei Maskvos ir Leningrado miestų komandos pas-

kirstytos į tris grupes. Nemuno krašto sportininkai, TSRS tautų VII spartakiadoje iškovojo aukštą šeštąją vietą, šių metų varžybose priskirti antrajai grupei. Čia mūsų varžovai bus Latvijos, Estijos, Kazachijos ir Gruzijos sportininkai.

Antrosios grupės komandos privalo dalyvauti 20-ies sporto šakų varžybose, taip pat pagal pasirinkimą gali startuoti dar septyniuose, kurių du geriausi startai duos įskaitinius taškus.

Kaip paaiškino „Sparnų“ korespondentui Lietuvos TSR SDAALR Centro komitete, mūsų respublikos patriotinės draugijos sportininkai tvirtai startuos devyniolikoje privalomųjų sporto šakų (nežinia, ar spėsime paruošti sportininkus, sugebančius lenktyniauti motociklais hipodromo ratu, mat ši sporto šaka mūsų iki šiol nebuvo kultivuojama) ir penkiose — pagal pasirinkimą.

Kokių sporto šakų varžybose dalyvaus Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportininkai?

Pradėkime nuo privalomųjų. Tai — parašiutizmas, aviamodeliavimas, autoralis, kartingas, automobilių daugiakovė, motociklų krosas, motociklų daugiadienės lenktynės, motobolas, motorlaivių sportas, jūrų daugiakovė, abi povandeninio sporto šakos, laivų modeliavimas, sportinė radijo pelengacija, radijo daugiakovė, radiogramų priėmimas ir perdavimas, aviamodeliavimas, karinė taikomoji daugiakovė ir daugiakovė su tarnybiniais žūnimis. Iš pasirinktinių sporto šakų nartata startuoti: aukštojo piloto, sklandymo, skraidyklių sporto, automobilių žiedinių bei motociklų žiedinių lenktynių varžybose. Mat šiose sporto šakose respublikos patriotinės draugijos nariai turi nemažą patirtį, esama puikių tradicijų ir laimėjimų.

Kalbant apie sporto šakas, kurios sudaro TSRS tautų VIII spartakiados antrosios grupės komandų programą, būtina pabrėžti, jog ir čia esama naujovių. Tai — amžiaus ribojimas daugelio sporto šakų dalyviams. Kartingistams

šis limitas 26-eri, motodaugiadieninkams — 32, motokroso, motobolo bei karinės taikomosios daugiakovės mėgėjams — 30, sportinės radijo pelengacijos — 27-eri ir pan. Yra šiuo klausimu ir viena išimtis: amžiaus cenzas neličia TSRS nusipelnusių ir tarptautinės klasės sporto meistrų.

Dar viena svarbi naujovė — pakeista taškų skaičiavimo sistema. Visose asmeninėse varžybose įskaitai bus imama tik aštuoni pirmi rezultatai. Išimtį sudaro vienintelė komandinė sporto šaka — motobolas, kur taškus savo delegacijoms duoda 16 kolektyvų. Be to, motobolo varžybų dalyviams nustatyta žymiai daugiau taškų. Antai komanda, užėmusi motorizuotų futbolininkų jėgų išbandyme trečią vietą, duos savo patriotinės draugijos delegacijai daugiau taškų, negu visi trys bet kurios asmeninės įskaitos varžybų nugalėtojai! Ši naujovė verčia rimtai susirūpinti mūsų motobolininkų paruošimu, „apšaudymu“.

TAIKINYJE — TSRS TAUTŲ VIII SPARTAKIADA

PLANAI IR GALIMYBĖS

Didelį dėmesį respublikos rinktinių pasiruošimui TSRS tautų VIII spartakiados finalinėms varžyboms skiria LTSR aviacijos sporto federacija. Prezidiumo, atskirų sporto šakų respublikinių komitetų posėdžiuose, taip pat vasario pradžioje įvykusiame federacijos plenumo buvo svarstomi rinktinių komplektavimo, treniruočių, sportininkų aprūpinimo aviacijos technika bei kiti sportinio darbo klausimai.

Kokie mūsų sklandytojų, pilotazhininkų, skraidūnų, parašiutininkų bei aviamodeliuotojų planai, kokios galimybės kovoti dėl spartakiados apdovanojimų?

V. DRUPAS, Aviacijos sporto federacijos lėktuvų sporto komiteto pirmininkas:

— Tarybų Lietuvos pilotazhininkai praėjusiais metais turėjo didelius ir atsakingus meistriskumo išbandymus. Vilniečiai Jurgis Kairys ir Rolandas Paksas pirmą kartą šalies rinktinės sudėtyje startavo pasaulio pirmenybėse, kur Jurgis iškovojo čempiono vardą pratime, kaunietis Leonas Jonys, vilnietis Vytautas Lapėnas, kiti LTSR rinktinės nariai sėkmingai rungtyniavo sąjunginėse ir tarprespublikinėse varžybose. Visa tai leidžia tikėtis, kad ir TSRS tautų VIII spartakiados finalinėse varžybose mūsų pilotazhininkai bus pagrindiniai pretendentai į nugalėtojus. Tikslas — užimti ne žemesnę kaip antrąją vietą, o prie

geresnės sėkmės — būti ir pirmaisiais.

Visi rinktinės nariai, kurie jau seniai pradėjo treniruotis, pagal savo meistriskumą turi potencines galimybes kovoti dėl pačių aukščiausių apdovanojimų. „Pakišti koją“ gali technika. Reikalas tas, kad šiuo metu klubai stokoja pilotazhininkų lėktuvų, tad ir rinktinės nariai turi ribotas galimybes reguliariai treniruotis pilnais krūviais. Bet, manau, tai buvo laikinas dalykas, ir nuo pavasario geriausi pilotazhininkai treniruotės turės visas sąlygas. O geras treniruotumas — tai pergalių laidas.

G. KILNA, LTSR nusipelnęs treneris, respublikos sklandymo rinktinės vyr. treneris.

— Dar 1981 metais buvo sudaryti sklandytojų ruošimosi TSRS tautų VIII spartakiadai planai. Specialias treniruotes rinktinės kandidatams rengėme keliais ciklais. Po praėjusių metų sezono treniruočių ir ruošimosi spartakiadai planai, atsižvelgiant į realias galimybes ir situacijas, buvo pakoreguoti. Rinktinės pagrindą sudaro Vilniaus ir Kauno sklandytojai, tarptautinės klasės sporto meistrai A. Rukas ir V. Sabeckis, sporto meistrai R. Stašaitytė, R. Koronkevičius, V. Mikalauskas, E. Ramelienė, prienietė J. Paplauskaitė, panevėžietė G. Gumbelevičiūtė.

Kol kas nerimą kelia komandos fizinio ir ypač psichologinio paruošimo prob-

ypač turint galvoje amžiaus limitą.

Šių metų Tautų spartakiada žymiai skatina kaimo sportininkų dalyvavimą finalinėse varžybose. Kiekvienas sportininkas, gyvenantis kaimo vietovėje ir patekęs į pamėgtos sporto šakos pirmąjį dešimtuką, duoda delegacijai papildomus 10 taškų. Taigi rajonų TSK būtina rimtai susirūpinti kaimo sportininkų parengimu, kad Tarybų Lietuvos

rinktinėje būtų daug pajėgių sportininkų iš kaimo.

Be to, papildomi taškai bus skiriami sportininkams, kurie per Tautų spartakiados finalines varžybas pasieks TSRS, Europos bei pasaulio rekordus ir parodys TSRS tarptautinės klasės sporto meistro rezultatai.

Na, o respublikos bei sąjunginės spartakiados finalinės varžybos rengiamos tokia tvarka:

AUKŠTASIS PILOTAŽAS	rugpjūčio 12—18	rugpjūčio 3—14
PARAŠIUTIZMAS	Vilniuje gegužės 30 — birželio 4 Kapsuke	Kijeve rugpjūčio 3—11
SKLANDYMAS	birželio 18 — liepos 3 Pociūnuose	Grozne liepos 10—24
SKRAIDYKLĖS	liepos 1—10 Nefonyse	Oriole rugpjūčio 22 —
AVIAMODELIZMAS (kordiniai ir radijo valdomi modeliai)	birželio 16—22 Alytuje	rugpjūčio 5 Kizyle rugpjūčio 6—17 Charkove
AUTOTALIS	birželio 6—10 Biržuose	„ „
KARTINGAS	birželio 17—19 Kaune	liepos 20—24 Taline
AUTODAGIAKOVĖ	birželio 4—5 Vilniuje	rugpjūčio 6—7 Rygoje
AUTOMOBILIŲ ŽIEDINĖS LENKTYNĖS	birželio 3—5 Klaipėdoje	liepos 27—31 Charkove
MOTOKROSAS	gegužės 25—29 Rygoje	liepos 1—4 Kijeve
MOTOCIKLŲ DAUGIADIENĖS LENKTYNĖS	birželio 3—5 Utenoje	liepos 27—31 Kišiniove
MOTOCIKLŲ ŽIEDINĖS LENKTYNĖS	gegužės 27—29 Plungėje	liepos 14—18 Rygoje
	gegužės 7—8 Rygoje	liepos 29—31 Rygoje

lemos. Sklandytojai žiemos mėnesiais, siekdami grūdintis fiziškai, bėgiojo krosus, treniravosi sporto salėje, plaukimo baseine. Treniravosi beveik saviveikliškai. Rinktinė neturi specialistų, kurie galėtų vadovauti fizinio ir psichologinio paruošimo treniruotėms moksliniu pagrindu. Būtina taip pat pasirūpinti, kad rinktinė turėtų (tai padėtų ir visiems aviacijos sporto klubams treniruotėse ir varžybose) meteorologinę aparatūrą ir šios srities specialistą.

Kokias puoselėjame viltis? Komanda turėtų užimti ne žemesnę kaip antrąją vietą, o bendroje asmeninėje įskaitoje ir atskiruose pratimuose mūsų sklandytojai, be abejo, kovos dėl aukščiausių apdovanojimų.

J. ADAMONIS. TSRS sporto meistras, respublikos aviamodelizmo rinktinės vyr. treneris.

— Dar praėjusiais metais sudarėme rinktinės kandidatų sąrašus (po keletą atstovų kiekvienai modelių klasei), ap rūpinome juos balza ir kito-

mis deficitinėmis medžiagomis, kurios būtinos gaminant aviamodelius. Lapkritį, be to, sukvietėme rinktinės kandidatų bendrą susirinkimą, kuriame aptarėme ruošimosi spartakiadai, treniruotėjų bei startų varžybose planus. Praėjusiais metais respublikos rinktinė sąjunginėse aviamodelizmo pirmenybėse bendroje įskaitoje užėmė septintą vietą. Tokią vietą planuojame ir TSRS tautų VIII spartakiadoje, nors tai padaryti bus labai nelengva. Norint pasiekti šį užsibrėžtą tikslą, būtina, kad su komandomis pagal atskirų klasių (o jų yra penkios) modelių dirbtų bent po vieną kvalifikuotą trenerį, o rinktinės vyr. treneris turėtų tik koordinuoti ir kontroliuoti jų darbą. Tai padaryti, manau, yra visos galimybės. Ir tai būtina, nes aviamodeliuotojai spartakiadoje į bendrą respublikos taupyklę turi galimybę pelnyti bene daugiausia taškų iš visų aviacijos sporto šakų atstovų.

S. PRIALGAUSKAS, Aviacijos sporto federacijos res-

**MOTOCIKLŲ LENKTYNĖS
HIPODROME
MOTOBOLAS**

**MOTORLAIVIŲ
SPORTAS
JŪRŲ DAUGIAKOVĖ**

**POVANDENINIS SPORTAS
(orientacinės šakos)**

(greituminės šakos)

LAIVŲ MODELIAVIMAS

**SPORTINĖ RADIO
PELENGACIJA
RADIO DAUGIAKOVĖ**

**RADIOGRAMŲ
PRIĖMIMAS IR
PERDAVIMAS
AUTOMODELIZMAS**

**KARINĖ TAIKOMOJI
DAUGIAKOVĖ**

**DAUGIAKOVĖ SU
TARNYBINIAIS
SŪNIMIS**

Sis Tautų spartakiados kalendorius — savotiškas orientyras visiems patriotinės draugijos nariams. Pirminėse, mokymo organizacijose jau vyko masinės varžybos, surengti atskirų sporto šakų ir rajoniniai jėgų išbandymai. Nepaisant jau patvirtintų Tarybų Lietuvos sportinės delegacijos kandidatų sąrašų, geros pasekmės atveria

liepos 12—14
Skuode
liepos 1—3
Trakuose
birželio 14—19
Kaune
birželio 20—26
Elektrėnuose

gegužės 25—29
Kaune
liepos 1—3
Sakiuose
gegužės 27—29
Vilniuje
liepos 1—4
Vilniuje
kovo 18—20
Kaune

birželio 23—26
Vilniuje
rugpjūčio 4—7
Vilniuje

liepos 22—24
Vilniuje

liepos 1—6
Taline
rugpjūčio 12—21
Rygoje
liepos 21—25
Stučkoje
liepos 15—21
Uljanovske
liepos 29 — rugpjūčio 3 Leningrade
liepos 22—27
Kijeve
rugpjūčio 20—25
Ternopolyje
liepos 25—29
Vinicoje
liepos 22—27
Ivanove
balandžio 16—20
Sverdlovskė
liepos 16—20
Minske
rugpjūčio 30 — rugpjūčio 3 Alma-Atoje
rugpjūčio 25—29
Dnepropetrovske

kelį į didįjį sportą, į geriausiųjų gretas, tuo pačiu suteikdamos teisę startuoti didžiajame karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų mėgėjų jėgų išbandyme. Siekti to iš kiekvieno mūsų reikalauja sportinis patriotizmas, Lietuvos TSR SDAALR II suvažiavimo nutarimas,

I. ALEKSAITIS

publikinio skraidyklių komiteto pirmininkas.

— Skraidyklininkai TSRS tautų spartakiadoje debiutuos. Respublikoje šiuo metu yra 12 skraidūnų, turinčių aukščiausią iki šiol šalyje skraidūnams patvirtintą pirmo sportinio atskyrio kvalifikaciją. Užtat neturime didesnių kalnų. Todėl ruošiantis spartakiados finaliniams startams treniruotėjų stovyklas numatome surengti broliškose respublikose. Pasiruošimo laikotarpiu taip pat žadame dalyvauti žėseriose varžybose, išbandant jėgas su pajėgiausiais šalies skraidūnais. Į respublikos skraidūnų rinktinę pakvietėme 12 sportininkų, nors spartakiados finalinėse varžybose komandos sudėtyje startuos tik trys. Pagrindinis uždavinys — pasitelkus sklandymo specialistus išmokyti skrieji termikuose ir maršrutais, naudojantis įvairiais būtiniais prietaisais. Būtina tobulinti ir skriejimų taktiką.

Apie galimą vietą ir taškus sunku ką nors pasakyti. Jei-

gu prisiminsime pastarųjų dvejų metų sąjunginių pirmenybių rezultatus, komanda turi realią galimybę būti pirmame šešetuke.

Apie parašutinininkų ruošimą ir planus sunku ką nors pasakyti. Respublikos parašutinininkų rinktinėje, kuri praėjusiais metais džiugino gražiais pasiekimais, dabar jaučiamas padrikas vado, nebėra ryškus trenerio darbas, susibūrę Kapsuko aviacijos technikos sporto klube.

Iki TSRS tautų VIII spartakiados finalinių startų laiko liko nedaug. Kaip matome iš pateiktų minčių, respublikos aviacijos sporto šakų rinktinę pasiruošime šioms atsakingoms varžyboms dar yra neišspręstų klausimų ir problemų. Lūkuoti nebėra kada. Būtina padaryti viską, kad esamos problemos būtų sprendžiamos operatyviai, kad kupini ryžto sportininkai galėtų siekti užsibrėžtų rezultatų.

K. KAZIONAS

NAUJI UŽDAVINIAI, NAUJI REIKALAVI- MAI



G. MACKONIO nuotr.

Dar tik penkerius metus kultivuojamas respublikoje skraidyklų sportas. Bet nuveikta jau nemažai. Netonyse, netoli Kulautuvos, ant Nemuno žlaito įkurta skraidymų bazė, su dideliu užsiedimu skraidūnais tobulino, kūrė, ir statė naujas, lėkšnes skraidykles. Vien tik 1982 m. Kauno skraidyklų technikos sporto klube įvyko daug naujovių. Sukūrus sportinę skraidyklę su priverstiniu sparnų apipūtimu (konstruktorius Kazys Mikalauskas), pavyko įsisavinti naują aukštuminių skrydžių metodiką lygumų sąlygomis (pakilta Netonyse į 355 m aukštį), sukonstruota nauja mokomoji skraidyklė (autorius Vytautas Cerniauskas), kauniečių treniruoklis rekomenduotas naudoti šalies skraidyklų klubuose, tęsiama aerodinaminių matavimų autostendo gamyba.

Skraidūnų sportinę veiklą derėtų vertinti pagal antrojo respublikos čempionato, vykusio liepos 1—10 dienomis. Netonių aikštelėje, skaičius. Rungtyniavo 20 pilotų iš 6 komandų (Kauno 1-os ir 2-os, Kauno rajono, Šiaulių, Vilniaus ir Prienų), individualiai — vienas pilotas iš Tauragės.

Skridimo į tolį pratimą laimėjo vilnietis Rimantas Dudas, kombinuotą pratimą (lėkšas — nusileidimo tikslumas) — Gediminas Kazakevičius, startavęs asmeninėje įskaitoje, o daugiakovėje absoliutaus čempiono vardą ir Aviacijos sporto federacijos aukso medalį iškovojo kaunietis Romas Liekis, surinkęs 784 taškus. Gediminui Kazakevičiui atiteko sidabro medalis (744), bronzos — Alfonsui Liekiui (612). Komandos prizininkės išsirikiavo tokia tvarka: Kauno 1-oji (1396), Kauno rajonas (1087) ir Šiauliai (865). Tarp skraidyklininkų sekcijų nugalėjo Kauno radijo gamyklos skraidūnai. Jiems ir buvo įteiktas LTSR dailininkų sąjungos Kauno skyriaus pereinamasis prizas (autorius skulptorius S. Žirgulis).

Čempionate išryškėjo skirtingo dalyvių pasiruošimo varžybos problema. Vedantys pilotai, patyrę kelnų skraidymus, tarprespublikinių ir sąjunginių varžybų krikštą ir turintieji apie penkių metų skraidymo stažą (skraidė per 30—40 val.), rungtyniavo su debiutantais, kurie toliau Šatrijos ar Dzūkijos kalvelių nieko nėra matę (skraidė dau-

giausiai 2 val.). Iš to kyla dvi negerovės: pirmoji — jaunimas norom nenorom privirstas forsuoti savo galimybes, kas ne visai suderinama su saugaus skraidymo reikalavimais, ir antroji — pirmaujančiai „atsileidžia“, sportinė įtampa sumažėja ir menkėja varžybų rezultatai. Tad ar nereikėtų ir skraidūnams įsteigti antrąją lygą. Jos branduolį galėtų sudaryti jaunos Klaipėdos, Alytaus, Tauragės komandos.

Jau tapo tradicija, pasibaigus Lietuvos čempionatui, vykti į treniruočių stovyklą Jucoje. Tačiau ruoštis TSRS pirmenybėms respublikos rinktinės nariams šios vienos išvykos per maža. Reikėtų ieškoti galimybių paskraidyti ir ten, kur numatoma surengti eilinį šalies čempionatą. Blogiausiu atveju Kauno STSK galėtų iš anksto ten pasiųsti savo instruktorių, kad šis vietoje susipažintų su kalno aerologija, skraidymų ypatumais, perimtų vietinių pilotų patirtį, ir, tą viską apibendrinęs, paruoštų rekomendacijas rinktinės apmokymui mums prieinamose sąlygose. O perna mūsiškiai išvyko į Frunzę visai nežinodami, kas jų ten laukia.

Dalyvaujant sąjunginiame čempionate, susipažįstama su tobulesnėmis skraidyklėmis, sukurtomis gabių konstruktorių mėgėjų bei atskirų projektinių organizacijų. Persivežę iš pirmojo TSRS čempionato Kyzyle naujų idėjų, daugelis respublikos skraidūnų tuoj ėmėsi darbo. Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto inžinierius-konstruktorius Kazys Valiulis-Petkevičius, per penketą metų sukūręs visą seriją respublikoj gerai užsirekomendavusių originalių skraidyklų, ryžosi pastatyti visiškai naują, dar netyrinėtą elipsinės formos sparną. Broliai Alfonsas ir Romas Liekiai nutarė eiti kitu keliu. Apibendrinę konstrukcinius prancūzų firmos „Atlas“ skraidyklės duomenis, broliai su jėms įprastu kruopštumu per pusmetį pasigaminę „Atlaso“ modifikacijos aparatą „Victoria“ ir „Nida“. Su jais vyrai sėkmingai skraidė respublikoje, treniruočių stovykloje Jucoje. Pirmą kartą mūsų kuklijoje istorijoje buvo įsisavinti grupiniai skriejimai termikuose. Čia ir įsitikinome, kad tokiuose aukščiuose skrydžio saugumo užtikrinimui būtina turėti parašiutinio nusileidimo sistemas.

Liečiant spręstinas problemas, pirmoje eilėje iškyla mūsų sena „nuodėmė“ — noras skraidyti daugiau savo malonumui. Suprantama, skraidymai turi teikti žmonėms psitenkinimą. Bet dabar, kai nebereikia įrodinėti, jog skraidyklės — tai irgi aviacija, ir kai skraidūnų pastangos vertinamos pagal užimamą vietą šalies čempionatuose, privalome kryptingiau siekti aukštų sportinių rezultatų.

Sportinių skraidyklų statyboje mes vis dar atsiliekame. Jeigu 1981 m. šalies čempionate vieni iš geriausių buvo prancūziški „Atlasai“ ir tik vieningas iš lyderių E. Grinenka atsižvelgė modernią skraidyklę su dviguba danga (mūsų du pilotai skraidė „Atlasų“ pirmtakais, tai 1982 m. šalies pirmenybėse „Atlasai“ lyderio marškinėlius užleido „Demon“ klasės aparatams su dviguba danga, plaukiojančiu kiliu ir t. t. Mūsų komandos pilotai broliai Liekiai skraidė su „Atlaso“ tipo skraidyklėmis. Trečiajam komandos nariui šiauliečiui Kintautui Juodėnui prieš pat čempionatą pasisekė pastatyti aparatą su dviguba danga ir kitais patobulinimais, tačiau iki galo jį sureguliuoti ir pažinti aparato savybes nebeužteko laiko.

Skraidyklų sporto statisti-



Leningrado gamybos korpusus, kuriuose sportininkas gali lenktyniaudamas. Žodžiu, dėl korpuso — jokių problemų. Ir todėl pagrindinis skuterininkų dėmesys skirtas varikliui forsuoti ir sraigčiai pasigiminti, elektroniniam degimui įsirengti.

Leonas Kavaliauskas, ruošiantis spartakiadai sporto meistrus Vytautą Sakavičių, pernai iškovojo 2 sidabro medalius, Rimantą Zaikauską, Edmundą Pabrinkį, Danielių Matulionį — taip pat auksarankis. Jis mūsų šalies motorlaivių sporto elektronikos tėvu vadinamas. Na, o be to, Leonas dalykiškai domisi sraigtais: sistematizuoja duomenis, daro brėžinius, lieja, frezuoja, tekina. Darbo, kaip sakoma, per akis. Juo labiau, kad daug kas būtina padaryti ir su varikliais. Tiesa, šioje srityje „akademiku“ laikomas Matulevičius. Tad ir padeda „nacionalininkams“. Žinoma, ne be pačių sportininkų triūso. Juk visi jie puikūs tekinčiai ir frezuotojai, šlifuootojai ir dar daugelio profesijų žinovai.

Ruošiantis Tautų spartakiadai — vienu varikliu pasikliauti negalima. O ir atsarginių detalių kiek pasigiminti reikiai. Štai ir dirba vyrai išsijuoję, dažnai ne tik kiną, koncertą, bet ir vakarienę, televizijos transliuojamą sporto laidą pamiršdami. Atpildas? Pernai nacionalinės klasės skuterininkai buvo pirmi šalyje. Džiugu. Tad ir trokšta visi bendrai pakartoti šį pasiekimą, patvirtinti jį Tautų spartakiadoje.

Nepaisant atskirų gerų pasirodymų 1982 metų TSRS čempionate (A. Šlapikas iškovojo du sidabro medalius, Pranas Mocevičius — vieną), gliserininkai komandomis pernai buvo net keturiolikti. Mat, komanda neturėjo trečiojo — lengviausioje R-1 klasėje — dalyvio. Tokiu atveju baudos taškai pasipila kaip iš gausybės rago.

Kaip bus Tautų spartakiadoje? Šis klausimas jau seniai jaudina TSRS garbės sporto meistrą, motorlaivių sporto veteraną Antaną Šlapiką. Jis atsakingas už gliserininkų pasirošimą.

Kad puikus sportininkas, sėkmingai išbandęs savo jėgas visais lavais, drauge ir puikus pedagogas, pernai rudį įrodė jo auklėtinis Pranas Mocevičius. Jis šalies čempionate pelnė pirmąjį gyvenime medalį. Ir iš karto sidabro. Bet du vyrai — ne komanda. Reikia būtinai trečio. Ir jis yra.

Gliserininkų varžybose už

komandą privalo startuoti po vieną sportininką trijose klasėse — R-1, R-2 ir R-4. Startuojantis treneris Šlapikas jau daug metų dalyvauja varžybose savo gražuoliu R-2, kuriame įmontuotas „Žigulio“ variklis. Puikiai užsirekomendavo ir R. Mocevičius — R-4. Tad belieka šią techniką paruošti, patempti, patobulinti. Ir tai dabar daroma. Juk tobulinimui nėra ribų! O R-1? Šiai klasei skiriamas didžiausias dėmesys. Sporto meistras Edmundas Grigavičius — vienas kandidatų. Antras — vilnietis Leonidas Kokura. Abu vyrai neturi naujų „Vartburgo“ variklių, kurie būtini šiai klasei. Gaus juos klubas iki spartakiados, ar negaus — nežinia. Todėl po varžtelį perarnstomi seni. O tai reikią — keisti susidėvėjusias dalis. Tad tekina, liejama, šlifuojama, frezuojama. Nepaisant to, kuris minėtų sportininkų gins respublikos garbę R-1 klasėje, svarbu, kad šis startas būtų sėkmingas. Svarbu, kad gliserininkai įneštų savą, svarų indelį į komandos taupyklę. Juk nuo to žymiai dalimi priklausys bendras rinktinės pasirodymas TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje.

Kaip matome, motorlaivininkai triūsia, laiko veltui neleidžia. Lygiai, kaip ir jų treneriai, kuriems rūpesčių — per akis. Ir jeigu iš pirmo žvilgsnio iš šio rašinio susidaro įspūdis, kad kiekvienas jų dirba sau, praktiškai yra ne taip. Atsakingas už bendrą respublikos rinktinės komandos paruošimą ir startą didžiąjame jėgų išbandyme RTSJK viršininkas, Lietuvos TSR nusipelnęs treneris Romas Bankauskas, kuris koordinuoja visą trenerių ir sportininkų darbą, tiksliai apibūdina čia vyraujančią atmosferą.

— Visoje šalyje treneriai dirba po vieną, kas sau. Nerūpi kolegų problemas, nežinoma „savo kiemo“. Mes dirbame ranka rankon. Kas mėnesį rengiamuose viso kolektyvo pasitarimuose išsiaiškina, kas padaryta, kokie sunkumai, kur labiausiai reikalinga parama.

Tai ir suprantama — per TSRS tautų vasaros VII spartakiadą užimta bendra šešta vieta, mūsų sportininkai ir treneriai buvo apdovanoti aukso, sidabro, bronzos medaliais. Dabar visi dirba, stengiasi, kad būsimoje spartakiadoje komanda būtų penkta, kad ir vėl pribirtų daug medalių, susikauptų daug taškų.

A. ICIAVIČIUS

NUO AVIAMODELIO — PRIE SKLANDYTUVO, NUO SKLANDYTUVO — PRIE LĖKTUVO

Atsigręžęs į netolimą praeitį, negali nepastebėti, kokios veiksmingos galios aviacija besidominčiam jaunimui turėjo šūkis: „Nuo aviamodelio — prie sklandytuvo, nuo sklandytuvo — prie lėktuvo“. Tas išmintingas raginimas it kelrodė žvaigždė atvedė į lėktuvų kabinas daugelį jaunuolių, be klaidos parodė jiems vietą gyvenime. Pradėję nuo pirmojo vaikiško laiptelio, vaikinai gavo puikią galimybę patikrinti save, įsitikinti, ar tikrai jiems reikalinga toji aviacija. Jeigu taip, brėsdami kopė ant aukštesnės pakopos, nuo jos stiebėsi į trečiąją, kol apsižvalgę suvokė, jog niekad jau neteks ieškoti kitų kelių. Nereikia nė aiškinti, kiek daug nuo to laimi pati aviacija, nes žmonėms, pamindžiukavusiems ant kiekvienos tų pakopų, niekada negrės aminationo surambėjimas. Tokie žmonės aviacijoje neapsitrina iki primityvaus pareigos, patikėto darbo supaprastinimo. Jiems aviacija — ne šiai dienai. Ji — viso gyvenimo žygis.

Nė vienos pakopos neaplenkė žinomi aviacijos sporto entuziastai Zenonas Brazauskas, Aleksandras Jonušas, Antanas Arbačiauskas, Juozas Jaruševičius, civilinės aviacijos pilotai Arūnas Kazlauskas, Linas Umbražiūnas, Bronius Jurelionis ir kiti. Tačiau iš visų lakūnų, atėjusių į civilinę aviaciją per SDAALR aviacijos sporto klubų aerodromus, ypač knieti išskirti Joną Kuzminską.

Įsižiūrėjęs įsklausęs į jo aviacinę biografiją gali stačiai sutikti nuo jos turiniguomo. Iškyla mintyse tiek gaudų, paveikslų, kad sunku susigaudyti, kas tau labiausiai imponuoja. Gal tas vaikas, gyvas kantrybės, kruopštumo įkūnijimas, pilnas fantazijos ir galvosūkių, kokį čia staragą parinkus, kad gudresnis išeitų modelis? Gal dešimtmečių vyrėlesnis sklandytojas, pakilęs į aukštą Pavilnio dangų, dosniai padovanojęs jam TSRS rekordą? Gal aukštojo pilotožo asas, kurio pamokų iki šiol neužmiršta šios sporto žakos pradininkai Tarybų Lietuvoje? Gal pirmos klasės pilotas, lėktuvo TU-134

vadas, pirmasis iš mūsų tūkūnų pasiekęs ištis didmeistrišką ribą — 15.000 valandų ore. Ne, nieko vertas būtų tas mėginimas ką nors pasirinkti, išskirti, nes visas Jono Kuzminsko gyvenimas — kiekviena diena iš 30 skraidymo metų širdies padiktuoto tarnavimo aviacijai pavyzdys.

Nesvarbu, jei kurią dieną jis pats nelaikė vairalazdės. Užtat skrido kiti. Kaip jie skrido, ką nuveikė, kas vyks ta aviacijos pasaulyje — tų dalykų niekad neaplenkia Jono mintys, dėmesys ir susirūpinimas. Kas kitas taip jaučia aviacijos pulsą, kad visi jos įvykiai ir džiaugsmas atsišaukia jam kaip nuosavi, giliai asmeniniai? Jonui Kuzminskui be jokių abejonių priklauso toks niekur nefiksuojuamas dalyvavimo aviacijos gyvenime rekordas, kurį jis pasiekė niekieno nepažinomas ir neskatinamas — stačiai toks kraujas tvinksi gyslose, kad aviacijos jam niekad negana. Juk net vaikystėje jis nesitenkino vien modeliais: įsitrynė į tuokart nebaisiai jam reikalingus kursus — studijuoti aviacinius prietaisus; gretinosi prie Broniaus Oskinio ir netrukus tapo konstruktoriaus talkininku; tuo pat metu pirmąsyk prisimato parašiuoto diržus; kiek užtelėjęs pritapo prie Kulautuvos šlaito sklandytojų. Bet... greit susirado kelią į Kuznecką, kur išmoko suvaldyti lėktuvą ir buvo pasiųstas į Kalugos aviacijos mokyklą, kurią baigęs grįžo į Kuznecką diplomuotu instruktoriumi, grįžo mokyti skraidymo meno bendraamžius.

Kursantams labai pasisekė gavus tokį instruktorių — jo iniciatyva skraidymo programa būdavo daug platesnė, negu reikalavo mokymo planai. Beje, ir jam pačiam dar rūpėjo įminti ne vieną piloto mįslę. Ypač viliojo vadinamasis nugarinis pilotas. Jonas dažnai lavindavo ranką, kol užtroškęs pritildavo ne itin tokiu skridimo režimui pritaikytas lėktuvo JAK variklis. Užtat kiek būdavo džiaugsmo, kai seni instruktoriai, Didžiojo Tėvyinės karo asai pakviesdavo at-

DIDYSIS GYVENIMO PRIZAS



Jonas Kuzminskas po rekordinio skrydžio 1963 m.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

keklių vaikina pasigalynėti ore. Žinova kraipydavo galvas stebėdami, kaip Jono lėktuvas, it prikaltas prie vedančiojo, virtuoziskai kartoja netikėtas šio evoliucijas, neleidamas jam atitrūkti.

Neretai ir dabar Jonui Kuzminskui tenka praskristi virš abiejų lakūniškos jaunystės miestų. Vienoje trasos pusėje lieka Kaluga, kitoje, ištiręs dulksvame tolyje, plyti Kuzneckas. Jono rankose šiandien — reaktyvinė galia, tačiau iš didžiulio aukščio jo žvilgsnį it magnetai traukia

tie veik neįžiūrimi miestai, žadina gero jausmo prisodrintus atsiminimus.

Tada, kai pilotas, atrodytų, turėjo būti jo išsipildžiusių svajonių viršūnė, vaikas rasdavo ir laiko, ir noro lipdyti iš molio formas, pilstyti į jas išlydytą atitarnavusį aviacinį metalą, kol nušvitrintas lėktuvo modeliukas, kaip lakūniškos bičiulystės ženklas, atitekdavo kuriam nors draugui. Nesunku suvokti, kad pilnai laimei dar trūksta parašutizmo. Ir Jonas, susibičiulavęs su šio, beje,

ne visų lakūnų garbinamo sporto mėgėjų, vien Kalugoje keliasdešimt kartų skleidė kupolą, tapo pirmaatskyrininkiu.

Į Lietuvą Jonas Kuzminskas sugrįžo dirbti civilinės aviacijos pilotu, tačiau pačią pirmą dieną, prisistatęs Vilniaus aerouoste, jis neužmiršo apsilankyti ir SDAALR aeroklube. Metai po metų tas maršrutas — iš aerouosto į aeroklubą ir atgal — tapo bene kiečiausiai sumintas iš visų jo žemiškųjų kelių.

Civilinės aviacijos pilotai dar niekad nesigyrė laisvalaikio pertekliumi. Netgi tie, kam sporto aerodomas — lyg gimtas lopšys. Žiūrėk, tik retsykiais atveža čionai savo vaikus, kad jie neužmirštų, kur tėtė išmoko skraidyti. Šiaip jau sportui jie dabar neturi laiko. Iš kokių šaltinių tą laiką semia Jonas Kuzminskas?

Ne vieną vasarą jis virš tėviškės laukų barstė trąšas, vėliau Aerofloto trasomis pilotavo kaskart tobulesnius lėktuvus: IL-14, TU-124, TU-134, už tą darbą yra pelnęs net vyriausybinių apdovanojimų. Atrodytų, sporto aerodromai tik priešokiais, tik pramogai, jei jau visai negali be jų apsieiti. Užtat kokie tie Jono priešokiai!

Jie įvaldė sklandytuvus „Mucha“, „Bociana“, „Pajūrietį“ ir visokias „Jaskulkas“, kol audros debesys apledėjusį užšalusį jo „Blaniką“, pilotuojamą vien pagal oro srauto šniokštimą, išnešė į rekordinį aukštį. Jono tapo sklandymo sporto meistru.

Kada ėmė burtis aukštojo pilotažo entuziastai, kada atsirado pirmieji akrobatiniai lėktuvai, jis ir čia tapo sporto meistru. Respublikos aukštojo pilotažo vyr. treneris Pranas Vinickas prisimena: „Mes labai plėšydavomės, atrodė, parašutai supus nuo prakaito, daug kas mums tada neišeidavo. O kurią nors dieną, žiūrėk, atvažiuoja Jonas, sėda į „Zetą“, ir kad parodys kaip reikia skristi...!“

Niekam ne paslaptis, kad Jonas turi tikrai lakūnišką ran-

ką ir ypatingą skrydžio pajautimą. Gabumai — tai tik gera paskala rimtam darbui, be kurio jie nedaug verti. Kiekvienas gali pramokti skraidyti ir būti tuo visai patenkintas, bet pamėgink metų metais niekad nenuolaidžiauti sau, nuolat siekti kuo tikslesnio, švaresnio skridimo. Kitaip sakant, niekad nenusikalsti Jono Kuzminsko patarimui: „Kiekvieną skridimą tu — pats sau egzaminatorius“. Būtent taip skraido jis pats, to mokė savo kursantus, vėliau antruosius pilotus, kurių visą būrį paruošė lėktuvo vado pareigoms. Štai iš kur toji lengvumo arba netgi savaimingumo regimybė, kai iš šalies ima atrodyti, lyg tas lėktuvas būtų užprogramuotas tobuliausioms evoliucijoms ir pakerėtas užmiršti, jog metai metų metais šlifuoja įgūdžių rezultatą.

Jonas triskart iš eilės laimėjo respublikos lakūnų pirmenybes. Ypač įstrigo atminatin trečiosios, kai, anot jo paties, „vyrai stačiai ant kulnų lipo, o pasiduoti negali“. Vien skridimas maršrutu ko vertas! Lakūnui privalu idealiai išlaikyti nustatytą aukštį, skaitantis su vėju parinkti greitį, kad praskrendant posūkio punktą išsitekus keliolikoje leistinų sekundžių.

Lakūnų varžybose maršrutas ir jam skirtas laikas turi baigtis vienu metu. Jono pilotuojamas lėktuvas perkirto finišo liniją nei vėliau, nei anksčiau — tada, kai sekundinė rodyklė akimirkai stabtelėjo viršutiniame savo amžinos kelionės taške.

Geriausio lakūno prizas, iki tol pereinamasis, dabar neįgražinamai atiteko Jonui Kuzminskui. O kiek Jono sąskaitoje skridimų, kurių finišą ženklino ne tik meistriskumas, bet ir didžiulė įtampa! Kiek sykių jo laineris yra juvelyriskai išniręs iš darganos, rūkų apsiausties tiesiai prieš nusileidimo taką. Tokie skridimai — ne dėl prizų, nors ką čia gali žinoti. Galbūt didysis gyvenimo prizas ir yra toji teisė į šturvalą, į lengvą laimę būti lakūnu.

E. GANUSAUSKAS

VAZ-21018

Jau nebe pirmi metai žalies keliuose (beje, pastaruoju metu jau ir sportinių varžybų trasose) retkarčiais galima pamatyti tarybinės automobilių pramonės naujovę — automobilį VAZ-21018. Tiesa, iš pirmo žvilgsnio jį įžiūrėti labai sunku. Iš išorės naujasis automobilis niekuo nesiskiria nuo masiškai gaminamo VAZ-21011. Tačiau pakėlus variklio kapotą, skirtumai — kaip ant delno. Automobilį, įmontuotas pirmasis tarybinis rotorinis stūmoklinis variklis VAZ-311. Tad pirmiausia apie jį ir reikėtų pakalbėti.

Apie Vankelio rotorinius stūmoklinius variklius spaudoje jau buvo daug rašyta. Detaliai išanalizuoti visi jo trūkumai ir privalumai, lyginant su labiausiai paplitusiais stūmokliniais varikliais. Laikui bėgant automobilių konstruktorių pastangomis šio variklio trūkumų vis mažėjo. Apie tai byloja ir tam tikras automobilių skaičius, kuriuos užsienio firmos išleidžia į rinką su rotoriniais stūmokliniais varikliais. Tarybinių konstruktorių darbai šioje srityje taip pat atkreipė visų dėmesį. Ne veltui originali variklio VAZ-311 konstrukcija užpatentuota JAV.

Štai pagrindinės jo charakteristikos: galingumas — 52

kWt/70 AJ, sąlyginė darbo apimtis — 1284 ccm (sąlyginė todėl, kad viencilindris stūmoklinis keturtaktis variklis savo darbinio cilindro tūrio degimo mišinio kiekį sudegina per du alkūninio veleno apsisukimus, o rotorinis stūmoklinis per tuos du apsisukimus sudegina dvigubai daugiau mišinio, tad jo darbo apimtį priimta laikyti dvigubą degimo kameros tūrį), variklio masė 18 procentų mažesnė už įprastinio. 100 km kelio 90 km/val. greičiu variklis naudoja 8 l benzino. Tad kalbos apie jo neekonomiškumą taip pat jau nebeturį rimto pagrindo.

1982 metų vasarai baigiantis Estijoje vyko lengvųjų automobilių kroso „žvaigždžių varžybos“. Jose pergalę didelę persvarą laimėjo V. Bogatyriovo valdomas automobilis VAZ-21018.

Tačiau egzistuoja ir kita nuomonė. Yra specialistų, kurie įsitikinę, kad visos problemos, liečiančios rotorinį Vankelio variklį, jau išspręstos... jo nenaudai. Populiariaiame tarptautiniame konkurse „Metų automobilis“ vieną kartą pergalę šventė ir mašina su šiuo netradiciniu varikliu. Bet tai buvo net prieš 15 metų. Konkurso laureatu tapo automobilis NSU Ro 80. Bet jau tuo metu buvo kalbama, kad toks geriausio 1968 metų automobilio parinkimas yra labai abejotinas. (Tuo tarpu, metais anksčiau nugalėjusio automobilio Fiat-124 sėkme niekas neabejojo. Šis automobilis, kaip žinia, yra ta-

rybinio VAZ-2101 prototipas). Jau tada Vankelio variklis buvo laikomas geriausiai sujungusiu dvitakčio bei keturtakčio variklių trūkumus, bet neišnaudojusių jų privalumų. Tačiau moksliniai ir tiriamieji darbai bei bandymai truko visą šį laikotarpį. Ypač atkakliai rotorinio variklio idėjos laikosi kai kurios Japonijos firmos, visų pirma „Mazda“.

TSRS nusipelnęs sporto meistras, Vilniaus autoremontu gamyklos vyriausiojo konstruktoriaus pavaduotojas Stasys Brundza: „Pagrindiniai keblumai, trukdantys rotoriniams varikliams išsikvoti galutinį pripažinimą, laikytina ypatingo tikslumo reikalaujanti gamybos technologija, visą šį sudėtingumą atitinkančios medžiagos, jeigu neimti domėn variklio neekonomiškumo (dėl kurio sporto varžybose galvos ir nekvaršinama). Be to, šiuo metu ralio trasose pergales skina automobiliai, aprūpinti stūmokliniais varikliais su turbokompresoriais. Masinio turistinio automobilio gamybai rotorinis variklis irgi dar nepasiekė reikalingos kondicijos nė vienoje pasaulio žalyje.“

Tačiau automobilizmo istorijoje žinomas ne vienas faktas, kai netgi beveik visiškai užmiršti techniniai sprendimai atgimdavo po daugelio metų, atradus naujas medžiagas, jų gamybos ir panaudojimo technologiją, ir antrą kartą keldavo perversmą automobilių pramonėje, o tuo pačiu ir sporte.

S. ŠARKA

B-1 KLASĖS SU GUMOS VARIKLIU MODELIS

Siame numeryje tęsiame pokalbį apie Respublikinės jaunųjų technikų stoties aviamodeliavimo laboratorijoje kuriamus modelius. Supažindiname su B-1 klasės modeliu, kuris yra paprastos konstrukcijos, o jo gamybai nereikia deficitinių medžiagų. 1980 m. moksleivis J. Vertinskis su šiuo aviamodeliu tapo Respublikinės moksleivių techninių sporto šakų penktos spartakiados nugalėtoju ir respublikos jaunių čempionu.

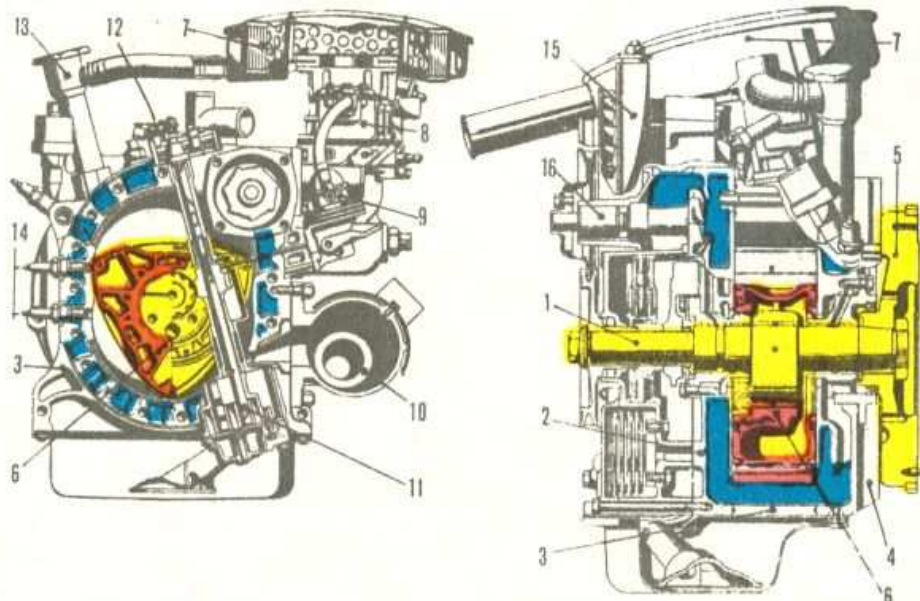
SPARNAS — ištisinės konstrukcijos. Profilis — B 6356 b (profilio lentelė duodama brėžinyje). Keturių pirmos sparnų nerviūros gaminamos iš 1 mm storio aviacinės klijų. Likusios nerviūros ir pusnerviūros — iš 0,8 mm liepos šono. Lonžeronas — iš dviejų 5×1 mm skerspjūvio pušies lystelių, siaurėjančių iki 3×1 mm ant ausų galų. Priekinė briauna — iš 2,5×2,5 mm skerspjūvio pušies. Užpakalinė briauna — iš 8×1,5 mm skerspjūvio pušies. Užpildymai tarp lonžeronų daromi iš 1 mm liepos šono. Tarpas tarp pirmų keturių nerviūrų užpildomas putplasčiu.

STABILIZATORIUS. Profilis — CLARK Y 8 proc. Nerviūros daromos iš 0,8 mm storio liepos šono. Lonžeronas — iš dviejų 2,5×1 mm skerspjūvio pušies lystelių. Priekinė briauna — iš 2×2 mm skerspjūvio pušies. Užpakalinė briauna — iš pušies 1,5×6 mm skerspjūvio. Užpildymas tarp lonžeronų — 0,5 mm pušine lyste.

KILIS. Surenkamas iš penkių liepinių nerviūrų, turi sintetinį profilį.

LIEMUO. Priekinė liemens dalis padaryta iš keturių sluoksnių 0,1 mm storio stiklo pluošto.

Užpakalinė dalis daroma iš 0,1 mm trijų sluoksnių stiklo pluošto (svoris — 8–9 g). Perėjimas tarp priekinės ir užpakalinės dalies tekinamas



Variklio VAZ-311 išilginis (kairėje) ir skersinis pjūviai. Skaičiais pažymėta: 1 — ekscentrinis velenas, 2 — priekinis dangtis, 3 — stato-

rius, 4 — užpakalinis dangtis, 5 — žvaistiklis, 6 — rotorius, 7 — oro filtras, 8 — karbiuratorius, 9 — kuro siurblys, 10 — reaktorius, 11 — tepa-

io siurblys, 12 — lubrikatorius, 13 — anga tepalui pilti, 14 — uždegimo žvakės, 15 — generatorius, 16 — vandens siurblys.

PROPELERIS — 510 mm
skersmens, 500 mm žingsnis.
Surenkant modelį naudojami AGO klizai arba celonas. Modelis dengiamas ilgapluočiu popieriumi. Modelio svorio centras — ties 65 proc. sparno pločio.

MODELIO TECHNINIAI DUOMENYS: sparno ilgis – 1160 mm, plotas – 11,1 kvadratinio decimetro, svoris – 35 g; liemens ilgis – 922 mm, svoris – 50 g; propelerio mazgas – 28 g; stabilizatoriaus ilgis – 370 mm, plotas – 2,8 kvadratinio decimetro, svoris – 9 g. Bendras plotas – 14,00 kvadratinų decimetrų, bendras svoris – 122 g.

[illegible]

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yh	0,7	2,18	3,14	4,55	5,65	6,53	7,78	8,55	9,00	9,15	8,96	8,23	7,10	5,75	4,08	2,23	-	0,22
Yd	0,7	0,03	0,15	0,42	0,78	1,12	1,85	2,45	2,92	3,25	3,57	3,65	3,50	3,00	2,22	1,19	-	0

Dažnai pokalbiuose su kitų miestų patriotinės draugijos aktyvistais, užsiminus, jog mes, panevėžiečiai, statomės techninių sporto šakų stadioną, išgirstame nuostabas. Juk, atseit, tokio stadiono neplanuoja net Vilnius, jo nenumato net „Nemuno žiedo“ sporto kompleksas. Gal ir taip. O mes — statomės. Ir gan sparčiai.

Prasidėjo viskas nuo SDAALR miesto komiteto pirmininko S. Jalnionio iniciatyvos. Jis iškėlė klausimą paversti karinę taikomą daugiakovę sporto šaka Nr. 1. O tokiu atveju reikia turėti kur nuolat treniruotis, rungtyniauti. Šią mintį palaikė Panevėžio miesto Liaudies deputatų tarybos vykdomasis komitetas. Buvo išskirtas 4 ha žemės plotas. Stadionui pagaminta reikalinga techninė dokumentacija. Sudarytas stadiono statybos štabas, kuriam vadovauja miesto vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojas J. Avižas.

Komunalinio ūkio kelių statybos valdybai padedant, talkininkaujant patriotinės draugijos nariams, atlikti dideli žemės darbai. Suvežta nemaža žemės, kad plotas būtų išlygintas. Technika bei žmonės baigia supilti aplink stadiono pagrindinę aikštę pylimą, kuriame dar šiais metais iškils 7 tribūnos. Kiekvienos jų plotis 24 m. Čia bus po penkias eiles suolų. Aikštyną juos trys arfaltuoti bėgimo takai, kuriuose skirtingomis spalvomis nuspalvinti trys komplektai įrengimų karinei taikomajai daugiakovėi. Aikštyno viduryje išasfaltuosime 100x80 m aikštę, skirtą autodaugiakovininkams, kartingistams, automobilijai bei motociklų figūrinio važiavimo mėgėjams, modeliutojams. Toks bus pagrindinis aikštynas.

Šalia jo puslankiuose įrengiami du kariniai miesteliai šaukiamojo amžiaus jaunimui. Čia vyks karinio parengimo užsiėmimai. Toliau numatytoje pievoje bus įrengiami darbai su tarnybiniais šunimis, kliūčių ruožas, taip pat vietos parodai ir

AUGA STADIONAS



Straipsnio autorius [kairėje], susivienijimo „Linus“ TSK viršininkas A. Gramalauskas ir SDAALR Panevėžio miesto komiteto pirmininkas S. Jalnionis techninių sporto šakų stadiono statyboje.

G. PINIGIO nuotr.

sporto varžyboms. Gale stadiono teritorijos išaugš žaudymo dvikovės ugnies ruožas, kad karinės taikomosios daugiakovės mėgėjai galėtų stadiono teritorijoje ir žaudyti treniruotis. Na, o visą stadioną juos 12 m pločio šlako takas, skirtas automobilių bei motociklų lenktynėms hipodrome. Bus čia ir remonto dirbtuvės, sandėliai.

Stadiono centre išaugš teisėjams ir buitiniams poreikiams skirtas dviejų aukštų namukas. Jį statys stadiono statybą šefuojanti „Ekran“ gamykla, padedant visiems TSK bei visuomeniniams klubams, pirminėms patriotinės draugijos organizacijoms. Namelyje bus boksai mašinoms, o viršutiniame aukšte — patalpos teisėjams. Juk stadione numatome rengti įvairiausių sporto šakų varžybas ne tik vasarą! Nepamiršome ir žiūrovų. Šalia stadiono teritorijos užplanuota mašinų stovėjimo aikštė.

Techninių sporto šakų stadiono statyboje atlikta jau daug darbų. Ypač džiugina Panevėžio melioravimo statybos valdybos, vadovaujamos drg. Bernotavičiaus, šefavimo pagrindais atlikti aikštyno drenavimo darbai. Dabar laukiame pavasario, sėsime

žolę, bus atlikti visi pagrindiniai darbai, be kurių neįmanomas asfaltavimas.

Mūsų techninių sporto šakų stadiono statybai didelį dėmesį skiria partiniai organai bei miesto vykdomasis komitetas. Neseniai įvykusioje miesto Liaudies deputatų tarybos II sesijoje, svarstiusioje patriotinės draugijos veiklą, priimtas sprendimas. Esame įpareigoti ne tik pakelti kultūrojamų techninių sporto šakų meistriškumą, suaktyvinti TSK sekcijų bei komandų veiklą, bet ir 1984 metais užbaigti techninių sporto šakų stadiono statybą. Daug padeda šefuojančios įmonės, organizacijos, visuomenė. Todėl Panevėžio SDAALR miesto komitetas savo posėdyje nutarė: baigus stadiono statybą įrengti matomoje vietoje specialią lentą, kurioje įamžinsime pavadinimus tų organizacijų, kurios labiausiai prisidėjo prie pirmojo respublikoje techninių sporto šakų stadiono statybos.

Albinas LIPAVIČIUS,
SDAALR Panevėžio miesto komiteto narys, „Ekran“ gamyklos visuomeninio technikos sporto klubo viršininkas, kandidatas į TSRS sporto meistrus

Fizikos kabinetas Radviliškio 3-ojoje vidurinėje mokykloje. Užolaidos nuleistos, jaukia žviesą skleidžia žviestuvai. Už lango — lietus. Lyja nuo pat ryto, ir vandens lašai liūdnei barbenai nematomos palangės skardą. Tik čia, kabinete, visai kita atmosfera. Ore sklindo formulės, skamba apibrėžimų nuotrupos, virpa prietaisų rodyklės. Už laboratorinių stalių 10b klasės mokiniai. Ie atidžiai klausosi savo mokytojo Viktoro Karmono žodžių, stebi jo veiksmus. Mokytojas kalba paprastai, trumpai, aiškiai. Jo tikslą galima atspėti — kai kuriuos teiginius mokiniai turi atrasti patys. Prieiti iki esmės savo keliu. Kad ir to G. Galilėjaus teiginio, kuris virš lentos: „Kas nežino judėjimo dėsnių, tas negali pažinti gamtos“.

Iš paskutinio suolo stebiu atsakinėjančius dešimtookus. Moksleivių tarpe rasti raketų modeliutojus nėra sunku. 10b jų trys. Vienas — respublikos raketinio modelizmo rinklinės narys — Saulius Tamošauskas. Stebi mane akies kraštelio — vaikiną drąsesnis už savo klasės draugus. Į mokytojo klausimus atsakinėja sklandžiai, net ir sudėtingesniams apibrėžimui randa savų žodžių. Saulius tikriausiai gerai supranta tuos dalykus, apie kuriuos šneka.

Pagal girdėtas pavardes atpažįstu dar vieną modeliutoją. Mokytojo paprašytas Darius Gaudmanas aiškina nuosekliai sujungtos grandinės ypatybes. Aukštas, kiek tylesnis už Saulių, Darius draugų pagalbos nesižvalgo — jo po formulų pievas už rankutės vedžioti nereikia. Ir nenuostabu, kad rajono jaunųjų fizikų olimpiadoje 1982 metais jis užėmė trečią vietą. Saulius nuo jo atsiliko labai nedaug — buvo ketvirtas. Beje, Darius į TSRS 1982 metų raketinio modelavimo čempionatą važiuoti negalėjo. Vaikinas, aišku, padarė viską, kad komandos draugai startuotų sėkmingai. Tarpusavio supratimo ir solidarumo jauniesiems raketininkams netrūksta. Ruošiantis čempionatui Darius dirbo lygiai su kitais. Kitaip ir būti negalėjo — juk šis čempionatas nebuvo kažkoks galutinis tikslas, o tik tarpinė grandis į meistriškumą. Radviliškietiai Taškente daug pamatė, daug išmoko.

PIRMOSE VARŽYBOSE — DU REKORDAI

TSRS aviamodeliuotojai 1983 metų sezoną pradėjo vasario pabaigoje. Pskove vyko sąjunginės varžybos

S-1-D klasės kambariniais aviamodeliais. Juose gerai pasirodė LTSR komanda. Vilniaus 41-osios vidurinės mokyklos aštuntokas Arūnas Kalrys minute pagerino ankstesnį respublikos jaunųjų rekordą — jo modelis skraidė 11 minučių 32 sekundes.

Komandos vadovas Rimas Steponėnas, Vilniaus pedagoginio instituto absolventas, pasiekė naują LTSR suaugusiųjų rekordą — 15 minučių 58 sekundes. Asmeninėje įskaitoje Rimas užėmė antrąją vietą.

R. PAUŽUOLIS

FIZIKOS KABINETE

REPORTAŽAS IS PAMOKOS

Respublikos rinktinė keistai atrodė Taškento ATSK aerodrome, kuris čempionato dienomis virto Baikanūro kosmodromo filialu. Nedaug kas net ir Lietuvoje žinojo, kad rinktinė buvo sudaryta likus vos trims savaitėms iki starto. Daugelis komandą pripažino autsaidere. Ir, visų pirma, dėl to, kad Tarybų Lietuvos atstovai atsivežė popierinius modelius. „Popieriaus era pasibaigė prieš penkerius metus“ — šaipėsi aštraliežuviai. — „Jūs pramiegojote!“ (o ar galėjo būti kitaip, jei paskutinis LTSR čempionatas raketų modeliais vyko 1975 metais?) Juokeliai mūsų vaikinių adresu skambėjo... iki pirmųjų rezultatų. Paskui aptilo.

Tris savaites prieš čempionatą V. Karmonas su Gintaru ir Saulium Tamošauskais, Dariu Gudmonu, Alvidu Pluku, Saulium Karveliu ir savo sūnum Audriumi sėdėjo prie modelių nuo ryto iki vakaro. Įkerščio nestigo. Savo padarė varžybų troškulys. Juk kažkada visoj Tarybų Sąjungoj buvo nedaug komandų, kurios galėjo rimtai pasipriešinti Lietuvos atstovams kaip tik šioje modelizmo šakoje. 1970 metų „Sparnuose“ žurnalistai ir sportininkai rimtai svarstė, ar teks važiuoti į Europos čempionatą... O štai atbaidė 1982-ieji ir, jeigu ne Viktoro Karmono komanda, pasiūsti į Taškentą nebūtų buvę ko...

Ruošdamas trumpą infor-

maciją apie šių vaikinių debiutą sąjunginėje arenoje, juos pačius įsivaizdavau kiek kifokius. To lyg ir reikalautų pati sporto šaka — kurtinantis sprogimas, ugnies kamuolys, dūmų debesis, iš kurio raketa šauna į viršų... Tokie turėtų būti ir patys modeliuotojai. Bet...

Gilus, susimąstęs trečiojo 10b raketininko Alvido Pluko žvilgsnis paneigia mano nuomonę. Nors Alvidas ir sėdi viename pirmųjų suolų, matau žypseną jo veide, kai kuri klasės draugė, atsakydama į mokytojo klausimą, ne visai pataiko į tašką. Tarp rajono jaunųjų matematikų praejusiais metais jis buvo pirmas. Ką gi, dešimta klasė, ir jau pats metas pagelvoti apie studijas.

Mokytojas su savo vaikinais sėkmingai daro raketų modelius ir tuo pat metu pasineria į gilesnes fizikos studijas. Aštuntokas Gintaras Tamošauskas toj pačioj jaunųjų fizikų olimpiadoje užėmė pirmą vietą, dešimtokas Audrius Karmonas — antrą. Mokykloje — net dvidešimt neakivaizdinės jaunųjų fizikų mokyklos „Fotonas“ klausytojų. Nemažai Radviliškio trečiajai vidurinei. „Net truputėlį per daug“, — sako V. Karmonas. Tik šios dvi dešimtys — mokytojo darbo rezultatas. Ilgo, kruopštaus ir sunkaus darbo.

Pamoka 10b klasėje tebevyksta. Stebiu mokinių atsakinėjimą. Kai į sudėtingesnį

V. Karmono klausimą neatsako vienas mokinys, ne visai į temą lepteli antras, mokytojas kreipiasi į Saulių, Darių arba Alvidą. Tokio pasitikėjimo pamatas — vaikinių žinios, kurias jie įsigijo fakultatyviniuose fizikos užsiėmimuose ir ruošdami skrydžiams savo raketas. Starto aikštelė ir jaunųjų fizikų olimpiados turai tik sutvirtino šią abipusį pasitikėjimą.

Tikriausiai nebegalėčiau vėl tapti moksleiviu. Mintys nuklydo į šalį, nebegirdžiu V. Karmono žodžių. Mokytojas jungia prietaisus, kurie keliais aukštais stūkso ant stalo, matuoja, aiškina, rašo ant lentos. Kažko klausia savo mokinių. Pagaunu jo žvilgsnį. Ieškantį, reiklų, klausiantį. Ką jis nori įžvelgti savo mokiniuose — būsimojus fizikus ar raketų konstruktorius? „Kas nežino judėjimo dėsnių...“

V. Karmonas tikriausiai kiek viename dabartinių mokinių nori matyti ir fiziką, ir konstruktorių. Visai nesvarbu, ką jis konstruos — raketą, šaldytuvą ar vaikišką žaislų. Ir panašu, kad V. Karmonui labiau nei kitiems fizikos mokytojams pavyksta vaikuose įgyvendinti savo svajonę — matyti juos gyvus, veiklius, besidominčius fizika, pasiruošusius dieną ir naktį sėdėti prie modelių — tokius, kokiais galima pasitikėti...

Ilgai ir įkyriai čirškia skambutis. Pamokos pabaiga už-

klupo mane netikėtai. Apžvelgiau ištuštėjusį kabinetą. Prietaisai, spintos, užuolaidos, lentelės. Ant vienos sienos puikuoja fizikos mokslo korifėjų portretai. Daugelis jų buvo visų pirma inžinieriai, o ne teorinės fizikos žulai. Faradėjas, Omas, Vafas, Lomonosovas, Niutonas... Virš jų, pačioje palubėje, fantastinio šokio žingsnyje sustingo Zodiako ženklai. 12 portretų, 12 ženklų... Neatsitiktinai K. Ciolkovskio portretas kabo garbingoje vietoje, truputį dešiniau lentos. Ant lentynėlės žemiau portreto išdėdžiai stūkso popierinė raketa. Kaip tik tokiomis, neturėdami jokios varžybų patirties, ir, aišku, netgi žemiausio sportinio atskyrio, radviliškiečiai startavo Taškente. S. Tamošauskas užėmė dešimtą vietą, įvykdydamas kandidato į sporto meistrus normą. Kandidatui normatyvui meistriskumo užteko ir A. Karmonui. Savo žodį tarė jauniausias komandos narys — G. Tamošauskas, įvykdęs I atskyrio normatyvą. Bet jų braižas nebuvo naujokų braižas. Radviliškiečiai liko ištikimi geriausioms respublikos raketinio modelizmo tradicijoms.

1983-aisiais turi įvykti šios modelizmo šakos LTSR čempionatas. Ar be radviliškiečių dar kas nors pasiruoš šioms varžyboms?..

K. DUBAUSA

Radviliškio 3-čiosios vidurinės mokyklos raketų modeliuotojai. Iš kairės į dešinę: Alvidas Plukas, Saulius Tamošauskas, Audrius Karmonas ir Gintaras Tamošauskas.

Dešinėje — būrelio vadovas mokytojas Viktoras Karmonas.

AUTORIAUS nuotr.



SKLANDYTUVAS LAK-11 „NIDA“

Intensyvus sklandymo technikos tobulinimas, apėmęs visas sklandytuvų klases, pastaruoju metu davė daug gražių konstrukcinių ir technologinių sprendimų. Prieš dešimtį metų konstruktoriams kilo minčių ir standartinės klasės sklandytuvams pritaikyti galingesnę sparnų mechanizaciją, panaudoti vandens balastą ir kitus, atvirai klasei būdingus ypatumus.

Aviacinėje spaudoje, konstruktorių ir sklandytuvų lūpose vis dažniau pasigirdavo terminas „lenktyniniai sklandytuvai“. Greitai buvo susitarta dėl bendrų naujosios klasės aparatų reikalavimų. Nutarta jiems įvesti vienintelį apribojimą — 15 metrų sparnų ilgį. Dėl to ir oficialus šios klasės sklandytuvų, nuo 1976 metų pripažintų FAI, pavadinimas yra 15-kos metrų atvira klasė.

Dėl žymiai trumpesnių sparnų savo aerodinaminė kokybė (apie 42) ir mažiausiu žemėjimo greičiu (apie 0,6 m/s) jie truputį nusileidžia atviroi klasės sklandytuvams. Užtat mažesni gabaritai, geresnis pavaldumas ir manevringumas, didesni skridimo greičiai iškart užtikrina šios klasės aparatų populiarumą sportininkų tarpe.

Gabaritais ir svoriu praktiškai nesiskirdami nuo standartinės klasės sklandytuvų, efektyvios sparnų mechanizacijos (užsparniai ir interceptorai) bei galingo vandens balasto dėka, jie savo skridimo savybėmis žymiai pranoksta standartinis sklandytuvus.

Sklandytuvus gaminančios firmos, atrodo, tikėtai ir laukė galutinio FAI sprendimo. Naujos klasės aparatai pasipylė kaip iš gausybės rago: vien tik 1976 metais pasirodė Lemke-Snaider LS-3, Semp-Hirt „Mini Nimbus“, Schleicher AS-W20, Glasflügel „Moskito“, Glezer-Dirks DG-200, Grob G-104 „Spid-Astir“... Šalia Vakarų Vokietijos konstrukcijų garbingą vietą užėmė suomių PIK-20 D, žinomas ir mūsų sklandytojams, o vė-

liau ir kitų žalių sklandytuvai.

1958 metų pasaulio sklandymo VII čempionate Lenkijoje pirmą kartą sportininkai rungtyniavo atskirai atviroje ir standartinėje klasėse, ir štai, praėjus dviem dešimtmečiams, 1978 metų pasaulio sklandymo XVI čempionate Prancūzijoje, pirmą kartą buvo rungtyniaujama jau trijose klasėse. Beje, 15-os metrų atvira klasė jau šiame čempionate buvo atstovaujama gausiausiai (32 sportininkai)! Pirmuoju pasaulio čempionu naujoje klasėje tapo žinomas VFR sklandytojas Helmutas Reichmanas, skridęs sklandytuvu SB-11.

Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje kilo mintis (ją parėmė TSRS SDAALR Centro komitetas) sukurti savą šios klasės sklandytuvą, juo labiau, kad nė viena socialistinės sandraugos žalis ligi šiol jų negaminė. Šios idėjos įgyvendinimui buvo sudaryta nedidelė konstruktorių grupė, kurios vedančiuoju konstruktoriumi tapo inžinierius Jonas Bankauskas.

1982 metų liepos 6 dieną gamyklos lakūnas bandytojas Stasys Naujalis pirmąjį tarybinį 15-os metrų atviroi klasės sklandytuvą sėkmingai išbandė ore. Tai ir buvo LAK-11 „Nida“, kuris šiuo metu praeina gamyklinius skraidy-



Lakūnas bandytojas S. Naujalis (kairėje) ir konstruktorius J. Bankauskas.

mu bandymus. Jis turėtų tapti masiškiausiu ESAG statomu rekordiniu skraidymo aparatu.

LAK-11 „Nida“ — tai vienietis rekordinis sklandytuvai, plastmasinės konstrukcijos vidursparnis su T tipo vairais. Visi kevalai pagaminti iš stiklo, o sparnų lonžeronų lentynos gaminamos iš anglies pluošto. Tiek kevalų, tiek daugelis valdymo sistemų ir kitų mazgų konstrukcija skiriasi savo originaliais sprendimais nuo sklandytuvuose „Lietuva“ naudojamų „Nida“ aprūpinta visais reikalingais aeronavigaciniais prietaisais,

įskaitant ir elektroninį vario-metrą LAK-RE-303, radijo stotį, pasižymi geru pastovumu ir pavaldumu tiek startuojant paskui lėktuvą, tiek skridimo metu.

Pateikiame pagrindines sklandytuvo „Nida“ technines charakteristikas ir laukiamus skridimo duomenis.

Sparnų ilgis, m	15,00
Sparnų plotas, m ²	10,23
Prailgėjimas	22,0
Profilis	

Wartmann FX67-K-170/150

Liemens ilgis, m	6,76
Tuščio svoris, kg	220
Maks. balasto svoris, kg	160
Skridimo svoris, kg	330 480
Maks. aerodinaminė kokybė	40 42
Optimalus greitis km/val	91 110
Minim. žemėjimo greitis, m/s	0,56 0,68
Ekonominis greitis, km/val	73 88
Maks. leistinas greitis, km/val	270 270
Mažiausias greitis, km/val	65 78
Leistini perkrovimai +6,4 —3,3 +5,3 —3,3	
Sparnų apkrovimas, kg/m ²	28,6 (min.) 46,9.



Padangę raižo „Nida“.

O. VALKAUSKIENĖS nuotr.

V. MEKŠRIŪNAS

GERBIAMI SKAITYTOJAI! Primename, kad „Sąjunginė spauda“ be apribojimų tęsia „Sparnų“ prenumeratą 1983 metams.

VIENO NUMERIO KAINA 40 KAP., IKI METŲ PABAIGOS — 1 RB. 20 KAP.

**GERBIAMAS TECHNIKOS SPORTO MĖGĖJAU!
AR JAU ISIGIJAI SDAALR LOTERIJOS BILJETŲ?**

1983 m. pirmasis lošimas įvyks liepos 2-ąją



LINKIME SĖKMĖS!

BAROGRAMOS ANALIZĖ

Kruopščiai išanalizavus barogramą — aukščio pasikeitimus skridimo metu registruojančio prietaiso (barografo) nubrėžtą aukščio ir trukmės kreivę — galima gauti beveik visą informaciją apie atliktą skridimą. Galima sužinoti, ar laiku ir kaip startavome, koks buvo tą dieną kylančių srovių stiprumas ir kaip pavyko patekti į kėlimo centrą, kokiais apytikriai greičiais darėme perskridimus nuo vieno termiko iki kito, kaip išnaudojome debesų „gatves“, kokias darėme takines klaidas, pasirinkdami skridimo režimą, ar teisingai ir laiku praskridome posūkio punktus, kaip ir kada finišavome. Nemažai informacijos sklandytojui duoda savos barogramos lyginimas su pratimo laimėtojo barograma. Analizuojant barogramas, reikia žymėti posūkio punktų praskridimo laiką, nes aukštis posūkių punktuose turi didelę taktinę reikšmę. Kartais atlikus barogramos analizę pasirodo, kad sportininkas skrido praktiškai be klaidų, gerai išnaudojo „gatves“, geri ir vidutiniai kėlimai bei perskridimo nuo vieno termiko prie kito greičiai, o vidutinis skridimo greitis maršrute blogas. Išvada: sportininkas tikriausiai darė navigacinių klaidų.

Barogramų žifravimui nereikia jokios ypatingos įrangos. Užtenka pasidaryti liniuotę pagal barografo plunksnos spindulį, kad būtų galima surasti laikus. Barografo AD-2, įjungto 6 valandoms, barogramos ilgio 1 mm lygus 1 min. 33 sek. Taip pat reikia turėti barografo taravimo (galimybės, leidžiančios pagal barogramos kreivę nustatyti skridimo aukštį) grafiką. Aukštis atskirų barografų skiriasi, bet daugumos 1000 m. = 12 mm. Taigi, turėdami aukščio ir laiko duomenis, galime apskaičiuoti vidutinį žemėjimą, o pagal vidutinį žemėjimą (nubrėžus poliarę) galima sužinoti ir apytikrį perskridimo nuo vieno termiko prie kito greitį.

Pateikiame vienos barogramos analizę skridime 500 km trikampiu maršrutu. Sklandytuvą LAK-12 maršrute sugaišo 5 val. 40 min. Pasiektas vidutinis greitis — 88 km/val. Visame maršrute vėjo stiprumas buvo apie 1—2 m/sek. Skridimo metu atlikti 22 aukščio ėmimai, 22 perskridimai nuo vieno termiko prie kito ir finišas. Finišuoti pradėta likus 40 km iki aerodromo. Vidutinis tą dieną kėlimas buvo 1,5 m/sek. Prie tokio kėlimo, skrendant klasišiniu stiliumi, vidutinio 88 km/val. greičio nepasieksime. Didelis greitis pasiektas debesų „gatvių“ dėka, skrendant „delfino“ stiliumi (nesukant spiralų). Šio skridimo techniniai duomenys parodyti lentelėje.

Kokios skridimo klaidos:

1. 3-čias perskridimas — iki nesaugaus aukščio (570 m), nors, kaip matyti barogramoje, prieš tai buvo daryti užtraukimai keturiuose kėlimuose, bet juose nesusistota. Sugaišta trečiame kėlime 5 minutes;

2. 4-ame kėlime nuo 1550 m. kėlimas susilpnėjo, bet buvo dar imta 180 m aukščio, nors priekyje buvo „gatvelė“ debesų (rodo užtraukimai). Prarastos 3—4 minutės;

3. 6-tas perskridimas vyko per mažą greitį (100 km/val.), nors sekantis kėlimas pasiektas gana dideliame aukštyje (1150 m). Perskridimo greitis turėjo būti 140—160 km/val. Termiką pasiektume 200—300 m mažesniame aukštyje, bet būtų išloję 3 minutes;

4. 8—9 kėlimuose per dažnai bandyta imti aukščio, nes kiekviename kėlime po minutę sugaišta išcentruojant termiką. Be to, išėjimai iš termiko atlikti neenergingai, o perskridimų greičiai — per dideli (Vžem. = 2,66—2,2 m/sek.). Vadinas V perskr. = 180—200 km/val., o reikėjo 140 km/val. Prarastos 2—3 min.;

5. 10-tas perskridimas vyko per dideliu greičiu (200 km/val.), nes Vžem. = 3,3 m/sek. Tokių plėčių žemėjimų

mo zonų praktiškai nebūna. Skrendant perskridimo greičiu 140—160 km/val. buvo galima iškart nuskristi iki vienuolikto kėlimo, kurio stiprumas buvo net 2,13 m/sek. Vėl prarastos 4 min.;

6. 12-tas perskridimas — „delfino“ stiliumi. Pusė perskridimo atlikta neteisingai, nes skrista per mažą greitį. Antra pusė skrista gerai;

7. 14-tas kėlimas. Nors kėlimas stiprus (2,6 m/sek.) ir nesilpnėjantis, juo pasinaudota tik iki 1370 m aukščio, nors buvo galima kilti aukštyrą dar 400 metrų. Tada nebūtų reikėję vargti 15, 16 ir 17 kėlimuose, o ir penkioliktas perskridimas darytas per dideliu greičiu (180 km/val.). 15, 16 ir 17 kėlimuose užgaišta 14,5 minutės. Prarasta 10 minučių;

8. 18-tame kėlime nereikėjo imti aukščio iki debesų pado, nes priekyje netoli buvo debesų „gatvė“ su stipresniais kėlimais;

9. 22-ras kėlimas jau buvo nereikalingas, nes atstumą iki finišo — 40—42 km, o aukštis kėlimo pradžioje — 1100 m. Blogiausiai atveju galima buvo atsargiai dar kilti 200 m, kol jautėsi neblogas kėlimas.

Finišuota labai blogai. Iš pradžių skrista kokybės greičiu, o iš 700 m aukščio tiesiog nupikiruota žemyn 240

km/val. greičiu. (Vžem. = 5,9 m/sek.). Net išlaikant pastovų greitį 170 km/val., išloštume 4 minutes. Finišuojant prarastos 8 minutės.

Susumavus į visus prarastus laikus, gauname 35 minutes. Vadinas, laikas maršrute turėjo būti 5 val. 5 min, o vidutinis greitis — 99 km/val.

Trumpai pakomentuosime atsižymėjimus posūkio punktuose:

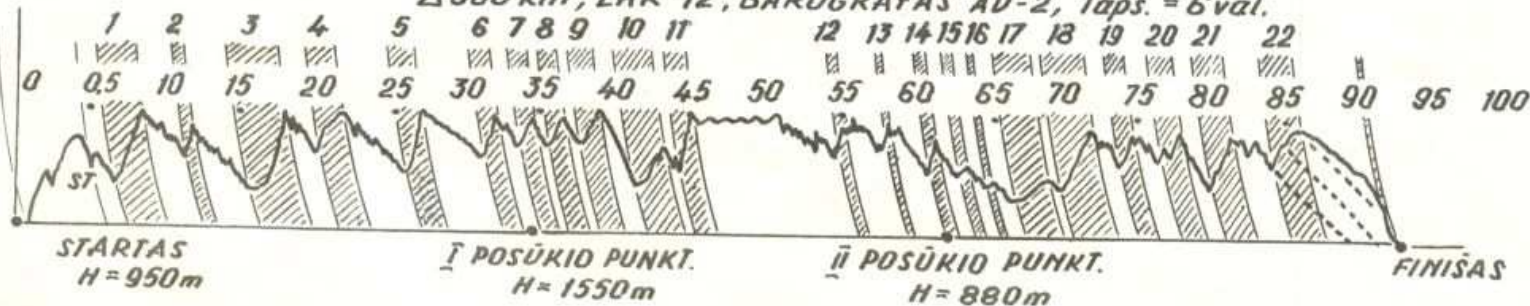
a) Jei pirmą kraštinę — prieš vėją, o antra — pavėjui, atsižymėjimas pirmame posūkio punkte buvo neteisingas, nes netoli posūkio punkto sustota imti aukščio ir atsižymėta aukštai. Šiuo atveju net šesytą perskridimą mažų greičiu nebūtų galima laikyti klaida. Klaida būtų šesytas kėlimas. Jei pirmą kraštinę būtų pavėjui, o antra — prieš vėją, atsižymėjimas būtų labai geras.

b) Atsižymėjimas antrame posūkio punkte prie bet kokio vėjo — teisingas, nes kėlimas buvo virš posūkio punkto, o iš debesų „gatvės“ į antrą posūkio punktą išskrista didžiausiu aukštyje ir iki pat posūkio punkto kėlimų nepasitaikė.

V. SABECKIS,
TSRS tarptautinės klasės
sporto meistras
A. KILNA,
LTSR sklandymo
rinktinės treneris

Pil. Nr.	Perskridimai				Aukščio ėmimai		
	H(m)	tp. (min.)	Vžem. (m/sek.)	V perskr. (km/val.)	H(m)	ta.ė (min.)	V kėl. (m/sek.)
1	400	6	1,1	120	1000		1,67
2	660	9,2			440	3,8	1,95
3	930	10,5			1100	13,5	1,36
4	620	7,3			620	8,0	1,3
5	880	13,7			880	7,6	1,95
6	660	15,0	0,9	100	620	5,6	1,85
7	440	4,5			400	5,3	1,25
8	400	2,5	2,66	190	400	5,8	1,15
9	330	2,5	2,2	180	440	6,8	1,1
10	1100	5,6	3,3	200	620	9,8	1,05
11	320	3,6			780	6,1	2,13
12	650	3,6			450	3,1	2,4
13	300	9,8			330	1,6	3,5
14	670	8,5			490	3,1	2,63
15	490	4,0	2,04	170	110	3,0	0,6
16	290	4,8			110	1,7	1,08
17	290	4,8			290	9,8	0,5
18	180	3,0			930	13,4	1,2
19	510	5,1			440	5,1	1,45
20	400	5,5			400	6,1	1,1
21	820	5,3	2,58	190	820	8,2	1,7
22	440	8,2			530	9,0	1,0
23	1670	18,7	1,045,9	110+250			

Δ 500 km, LAK-12, BAROGRAFAS AD-2, Taps. = 6 val.



IR SUSIDOMĖJIMAS, IR NAUDA

LATVIJOS TSR VALSTYBINĖS AUTOINSPEKCIJOS VIRŠININKO PAVADUOTOJAS PULKININKAS EVALDAS ZIEDINIS:

— Anksčiau mes agitavome tėvus, kad šie nepirktų vaikams mopedų ir motodviračių, „kovojo“ su motociklininkų teisų neturintiais motorizuotais paaugliais. Dabar... Patys įsteigėme savą prizą „Auksinio mopedo“ finalinėms varžyboms.

„SPARNAI“. — KUO TAI PAAIŠKINAMA?

E. ZIEDINIS. — Vaikų prielankumas technikai visiems prienamais motodviračiais ir mopedais — didžiulis. Jokie draudimai ir apribojimai neduoda ir negali duoti pagėdaujamų rezultatų. Todėl nufarėme, jog būtina eiti kitu keliu — palaikyti jaunimo, noriu pabrėžti — organizuotų paauglių — domėjimąsi motociklų sportu. Tai drausmina vaikus, verčia juos studijuoti eismo taisykles, prisilaikyti jų. Tuo pačiu išvengiama nelaimingų atsitikimų. O tai ir yra — mūsų požiūriu — svarbiausias

ZURNALISTO KOMENTARAS. Technikos sporto klubų motociklų sporto sekcijose, vaikų ir jaunų sporto mokyklose vaikų susibūre palyginti nedaug. Tad ir važinėja vaikai gatvėmis, priemiesčių keliais, ir keletais, poilsio vietose. Dėl to dažnai pasitaiko nelaimingų atsitikimų. Taip buvo ir Madonės rajone. Statistika rodo, jog kas trečia rajono teritorijoje įvykusi avarija susijusi su mopedininku, o kas antras žuvis — mopedininkas. Kas kita Tukumio rajone, kur beveik visai vaikai organizuoti į „Auksinio mopedo“ komandas, kur jiems išskirtos specialios trasos. Paauglys supažindinamas su eismo taisyklėmis, jis mokomas taisyklingai sėdėti ant mopedo, įveikti kilūtis, pagaliau, gavęs „Auksinio mopedo“ komandos ar klubo nario pažymėjimą, jis turi ir teisėtą dokumentą, su kuriuo jam leidžiama vairuoti mopedą jaunesniam, negu 16 metų.

LATVIJOS TSR „AUKSINIO MOPEDO“ RESPUBLIKINIO ŠTABO ATSAKINGASIS SEKRETORIUS, VAIKŲ MOTOSPORTO RESPUBLIKOJE

PRADININKAS ALEKSANDRAS BRIEDIS:

— Manau, kiekvienas sutiks su teiginiu, jog dauguma vaikų, kuriems tėvai perka mopedus ir motodviračius — neorganizuoti. Suburti juos — visų mūsų — SDAALR darbuotojų, visuomenininkų pareiga. Juk tik šiuo atveju vaikams ne tik sudaromos galimybės teisėtai naudotis transporto priemone anksčiau eismo taisyklėmis numatyto laiko, bet ir sportuoti, iš anksto ruoštis tapli dartininkų motosporto asų pamaina. Maža to, organizuoti mopedininkai bei motodviračinkai išmoksta nuo jaunumės taisyklingai važinėti, sportas užkerta kelią padaužiškiems nuotykiams, drausmina paauglius.

Žinoma, didžiausią darbą šioje srityje turėtų nuveikti motociklų sporto federacija. Bet iš mūsų respublikos pavyzdžio žinau, jų federacijos prezidentui darbų ir šiaip per akis. Kas kita federacijos jaunimo reikalų komisija. Jos tiesioginis rūpestis yra — siekti, kad kuo daugiau vaikų nuolat treniruotųsi, sportuotų, dalyvautų varžybose. Bet vienos šios komisijos nedaug tegali padaryti. Būtinai glaudus bendradarbiavimas su visomis SDAALR grandimis, kurių pareiga suburti motorizuotus paauglius į komandas. Ir veiklos dirva čia plati, visiems — SDAALR komitetams, technikos sporto klubams, pagaliau kiekvienai pirminel draugijos organizacijai. Paauglių motosporto klausimai negali būti svetimi ir jaunųjų technikų stotims, pionierių namams, vaikų klubams. Sudėkime visas organizacijas, kurios privalėtų rūpintis motorizuotais vaikais į vieną visumą. Kokia galia! Kas kita, kaip ji panaudojama.

„SPARNAI“. — KAIP ŠIA JEGA JŲ PAJUNGETE BENDRAM TIKSLUI?

A. BRIEDIS. — Gausėjant technikos srautai ir augant vaikų susidomėjimui motodviračiais bei mopedais, atėjo laikas rengti jiems specialias

varžbas. Kreipėmės į „Sarkanos žvaigždes“ gamyklą, kuri gamino mopedus ir laikė juos grynai suaugusiųjų susiėkimo priemone. Gamykla palaikė mintį, įsteigė prizą — aukso spalva nudažytą mopedą. Taip atsirado vaikų varžybų pavadinimas „Auksinis mopedas“. Šis prizas buvo skirtas komandai nugalėtojai.

Iniciatyvą surengti vaikams skirtas varžbas palaikė Latvijos LKJS CK, SDAALR CK, Švietimo ministerija, VAI. Du ilgus mėnesius truko organizacinis darbas, kurio svorio centras teko Bierinių TSK. Į visus TSK, VJTSM, JTS buvo išsiuntinėti kvietimai. Plačiai apie varžbas, jų sąlygas buvo skelbta spaudoje. Daug tikėtasi, ruošiasi. Bet... atvyko vos trijų rajonų komandos — 45 dalyviai. Mopedas atiteko ne mūsikiams, o „Adažių“ kolūkio komandai. Vėliau varžybose daug kąs buvo pakoreguota. Dabar dėl „Auksinio mopedo“ kovoja komanda, sudaryta iš 2 mopedininkų ir 2 motodviračinkų, o mopedininkai ir motodviračinkai atskirai dalyvauja lenktynėse dėl specialaus Latvijos TSR SDAALR CK mopedo ir respublikos VAI motodviračio. Latvijos LKJS CK kasmet apdovanoja asmeninių varžybų nugalėtojus, įteikia jiems aukso spalva nudažytus motociklininkų šalmus.

Dabar „Auksinio mopedo“ dalykiškai domisi visi — pradedant Respublikiniu technikos sporto klubu ir baigiant bet kurio kolūkio, turinčio komandą, valdyba. Būtent tai — visų mūsų laimėjimų, vystant vaikų motociklų sportą, pagrindų pagrindas.

ZURNALISTO KOMENTARAS. Panašiai, kaip kaimynams latviams, sekėsi ir mūsiki-

kiams, pirmųjų „Komjaunimo tiesos“ laikraščio prizo „Draugas mopedas“ varžybų praejusiais metais organizatoriams jurbarkiečiams. Matyt, atsiliepė kroso masiškumui ir tai, jog šlubavo organizacinė varžybų rengimo veikla, nepakankamai propaguota spaudoje, laiku nebuvo išspausdinti renginio nuostatai. Visa tai būtina turėti galvoje, rengiant šiemetines lenktynes. Tačiau vien tai problemos neišsprendžia. Juk vienerios varžybos per metus — tai lašas jūroje.

Kaimynų patirtis rodo, jog visų pirma privaloma gerai propaguoti naująjį judėjimą. Ir ne vien parašant apie renginį spaudoje. Visuose rajonuose buvo sudaryti „Auksinio mopedo“ štabai. Juose susibūrė visuomeniniai treneriai, ūkių, mokyklų, JTS, kitų komandų vadovai. Kiekvienas jų iš anksto planuoja savas varžbas, numato joms tvirtą datą. Susirinkę ir Respublikinio štabo posėdį, jo nariai ateinančioms metams sudaro respublikinį „Auksinio mopedo“ varžybų kalendorių. Spausdina jį Respublikinis technikos sporto klubas. Po to Respublikinio štabo nariai, kurių gretose Latvijos komjaunimo CK atstovai ir respublikos motosporto federacijos jaunimo reikalų komisijos nariai, išsiuntinėja sekančių metų varžybų nuostatus — kalendorius į visus mopedininkų būrelius ir mokyklas, komandas. Pagrindinis nuostatų principas — varžybų masiškumas. Visi turi teisę startuoti bet kokiame varžybose, iš anksto apie tai pranešę organizatoriams (adresai pateikiami kalendoriuje šalia datos). Ši toks varžybų vykdymo principas lėmė, kad šiuo metu kaimyninėje Latvijoje prikaityta per 100 „Auksinio mopedo“ būrelių komandų, buriančių per 2000 jaunųjų motociklų sporto gerbėjų.

Nūnai į vaikų motosporto sąjūdį įsiliejo ir Latvijos automėgėjų draugija. Ji šefuoja žiedines jaunųjų mopedininkų ir motodviračinkų lenktynes. Joms specialiai paskiria prizus, per savo skyrius ir filialus miestuose bei rajonuose, vykdo miestų gatvėmis jaunųjų motožiedininkų lenktynes.

J. RUBAZEVICIUS

REDAKCIJOS PRIERAŠAS. Kaimynų patyrimas organizuojant jaunųjų motociklų mėgėjų veiklą — didžiulis.

Patirtis, sukaupia mūsų respublikoje, organizuojant vaikų ir paauglių dviračių lenktynes, taip pat daug gali padėti.

Belieka laukti, kad pernai surengtos pirmosios mūsų respublikoje „Draugo mopedo“ finalinės varžybos susilauks plataus atgarsio, kad, pasinaudoję kaimynų patirtimi, imsime masiškai diegti vaikų motociklų sportą Tarybų Lietuvoje, tuo pačiu sudarydami puikią perspektyvą šios sporto šakos laimėjimams.

LAIMĖJIMAI GLISERIAIS

Gliseriai — tai motorlaivių sporto „sunkioji artilerija“. Motorinių valčių ir skuterių klasėse naudojami pakabinami motorai, o gliseriuose — stacionariniai, automobilių motorai. Juos leidžiama forsuoti. Korpusas, kaip ir skuteriuose, neturi jokių apribojimų. Šiuo metu dažniausiai naudojami tritaškės konstrukcijos korpusai. Bet jau pasirodo ir katamarano tipo gliserių. Nors jie dar eksperimentų stadijoje, jais taip pat pasiekiami gerų rezultatų. Tai, be abejo, perspektyvus korpusų tipas.

Gerai paruošti gliseriai išvysto aukštus greičius, o žiūrovams, stebintiems jų lenktynes, suteikia daug malonumo. Pakanka priminti, kad absoliutus respublikos greičio rekordas pasiektas garbės sporto meistro Antano Šlapiko R-2 klasės gliseriu — 140,62 km/val.

Pirmasis respublikoje gliserių 1957 metais pasistatė ir juo sėkmingai lenktyniavo A. Sostauskas. Jis daug kartų gerino respublikos rekordus, 1965 metais naujaisiu savo gliseriu tapo šalies čempionu ir pirmasis tarp respublikos gliserininkų įvykdė TSRS sporto meistro normatyvą. A. Sostauskui konkurenciją sudarė ir vėliau iš jo estafetę perėmė sporto meistrai Jonas Junevičius, Romas Navickas ir kiti. Tuo metu gliseriai buvo klasifikuojami pagal svorį: KA klasė — svoris iki 250 kg, KB klasė — iki 350 kg. KA klasėje buvo naudojami „Volgos“ varikliai, o KB — „Volgos“ arba „Čaikos“. Taip pat dar buvo LX-1000 gliserių klasė. Tai VDR gamybos „Dario“ firmos gliseriai su varikliu „Vartburg“. Čia nuolat respublikos rekordus gerino „Bangos“ komandos vadovas sporto meistras Saulius Adomaitis. Savo laimėjimų viršūnę jis pasiekė 1968 metais, du kartus tapęs šalies čempionu.

Nuo 1971 metų gliseriai, kaip ir kiti motorlaiviai, klasifikuojami pagal variklio kubatūrą. Tai R1 klasė su varikliu iki 1000 ccm (buvusi LX-1000), R2 — variklis iki 1500 ccm („Moskvičiaus“ arba „Zigulių“) ir R4 iki 2500 ccm su „Volgos“ varikliu. R4 klasėje taip pat naudojama ir pasiekiami labai geri rezultatai su dviem suporintais „Zigulių“ varikliais.

Sekančio gliserininkų meda-



Neseniai savo 50-metį atšventęs TSRS garbės sporto meistras Antanas Šlapikas žalia savo gliserio R-2.

lio po S. Adomaičio reikėjo laukti net devynerius metus. 1977 metų šalies čempionate bronzos medalius iškovojo sporto meistras Vytautas Makarskas ir Vytautas Chmieliauskas, atitinkamai R1 ir R4 klasėse. Visas galimybes užimti prizinę vietą R2 klasėje turėjo E. Grigaravičius, bet sugedus varikliui, teko pasitraukti iš kovos. V. Makarskas ir V. Chmieliauskas buvo ilgamečiai respublikos čempionai ir rekordininkai savo laivų klasėse.

Persikvalifikavęs į gliserininkus, 1979 metais R2 klasėje pergalės pradėjo skinti garbės sporto meistras Antanas Šlapikas. TSRS tautų VII vasaros spartakiadoje jis iškovojo sidabro ir bronzos medalius. Šį laimėjimą pakartojo 1980-aisiais ir 1981-aisiais metais. Toks stabilumas byloja apie aukštą lenktynininko techninį ir taktinį pasiruošimą. Būtent tai leidžia tikėtis auksinio Antano finišo ir TSRS tautų VIII vasaros spartakiadoje.

Jeigu R2 klasėje mes galime ramiai laukti finalinių spartakiados startų, likusiose R1 ir R4 — klasėse dar toll gražu ne viskas padaryta. V.

Makarskui pradėjus startuoti skuteriais, o V. Chmieliauskui baigus sportuoti, šios klasės liko be aiškesnių lyderių, rezultatai smuktelėjo. Apie tai byloja pastarųjų metų šalies komandinės pirmenybės gliserininkų užimamos vietos antrucse dešimtukuose. Toks smukimas turi ir objektyvių priežasčių: gliserių paruošti žymiai sudėtingiau negu skuterių ar motorinę valčių. Be to, dalis automobilių variklių detalių deficitinės...

Nepaisant to, treneriai nusiteikę optimistiškai. Numatyta nemažai priemonių, kurios turėtų padėti pakelti gliserininkų meistriškumą. Daug laukiamo iš Algio Mikalausko, startuojančio R4 klasėje, LTSR nusipelnusio trenerio A. Bakšio konstrukcijos gliseriu, „ginkluotu“ dviem „Zigulių“ varikliais. Tikėjimės, kad „sunkioji artilerija“ įgaus reikiamą sportinę formą ir sėkmingai pasirodys finaliniuose TSRS tautų VIII vasaros spartakiados startuose.

V. PETRŪNAS,
LTSR nusipelnęs treneris,
TSRS sporto meistras

PASAKOJA PASAULIO ČEMPIONAS

Suomijos autolenktynininkas Kekė Rosbergas tapo praėjusių metų pasaulio pirmosios formulės čempionu. 34 metų sportininkas anksčiau buvo kartingistas. Pradėjo sportuoti 17 metų. Buvo Suomijos ir Skandinavijos čempionas, penktas pasaulio pirmenybėse 1969 m. Kartingas ir automobilių sportas — jo šeimos tradicija. Tėvas mėgo abi sporto šakas, dalyvavo „Monte Karlo“ ralyje, o motina „Tūkstanties ežerų“ ralyje iškovojo nuolatinę taurę šturmano vaidmenyje.

Gerokai pramokęs lenktyniauti, pamėgęs techniką Kekė persėjo į automobilį „Folksvagen“, kuriuo laimėjo Suomijos ir Skandinavijos čempionatus pirmosios formulės automobiliais. Dalyvavo Europos pirmenybėse antros formulės mašinomis, kur buvo penktas — šeštas. 1979 metais, laimėjęs vienerias į pasaulio čempionato įskaitą neįeinančias treko lenktynes, jaunas isomis pareiškė būsiąs pasaulio čempionu.

Savo pažadą įvykdė po ketverių metų.

Paklaustas, kuo vadovavo, si, taip drąsiai teigdamas apie būsimą pergalę, K. Rosbergas pareiškė:

— Apskaičiavimais. Nusprendžiau, jog visų pirma privalau baigti visas lenktynes, kuriose startuosiu, antra — stengtis būti tarp lyderių ir trečia — akylai stebėti jaunus lenktynininkus, kuriuos dauguma asų „atmeta į šalį“.

Kad šį Kekės Rosbergo taktika buvo teisinga, parodė 1982 m. pasaulio čempionatas pirmosios formulės mašinomis, kuriame nuolatėjas laimėjo... vos vienas lenktynes — Šveicarijos „Gran pri“, vykusias Dižono treke, Prancūzijoje. Austrijos, Belgijos ir Long Bičo (JAV) lenktynėse jis buvo antras, VFR ir Olandijoje — trečias, Detroit (JAV) — ketvirtas, o Prancūzijos, Pietų Afrikos ir Los Vegaso (JAV) lenktynėse — penktas. Jis surinko 44 taškus ir tuo pačiu aplenkė savo artimiausius konkurentus Didjerą Pironį ir Džoną Vatsoną penkiais taškais. Startavo Kekė „Viljamso“ komandoje, poroje su Zaku Lafitu...

KOLEKCIONUOJANTIEMS „SPARNUS“

A. Pucikauskas [233021, Kaunas, K. Markso pr. 165—3] turi atliekamus šiuos „Sparnų“ numerius: 1976 m. — 3, 1979 m. — 3, 1980 m. — 2. Norėtų įsigyti: 1970 m. — 2—3 ir 1971 m. — 4.

SKLANDYTUVO MODELIS

Tokie sklandytuvų modeliai labai populiarūs socialistinėse šalyse. Konstrukcijos paprastumas, patvarumas, nedidelės „statybinės medžiagos“ — tai prielaidos, kodėl modelius daro visi ir pradedantys aviamodeliuotojai, ir „asai“. Pabandykite ir jūs!

Modelio maksimalus sparnų plotas — 12 kvadratinį decimetrų, minimalus svoris — 150 g. Tokie modeliai pakyla į 25 metrų aukštį, skraido apie 60 sekundžių.

Modelio gamybai reikės: 5 pušinių arba liepinių 3X7 mm sperspjūvio lystelių (apie 60 cm ilgio), 3 mm storio 240X50 mm gabalėlio klijuotės, dviejų 1 mm storio špono gabalėlių, 300X70X3 mm putplasčio gabalo, truputėlio skardos ir... mažos vinutės.

Pradėkite nuo sparno. Jis surenkamas iš 16 nerviūrų (1), turi vieną lonžeroną. Nepamirškite, kad užpakalinė sparno konsolės prie centropilano prijunkite skardinėmis detaėmis (2). Aptraukiame sparną rūkomuoju arba ilgapluoščiu popieriumi, kurį galima padengti keliais celono sluoksniais.

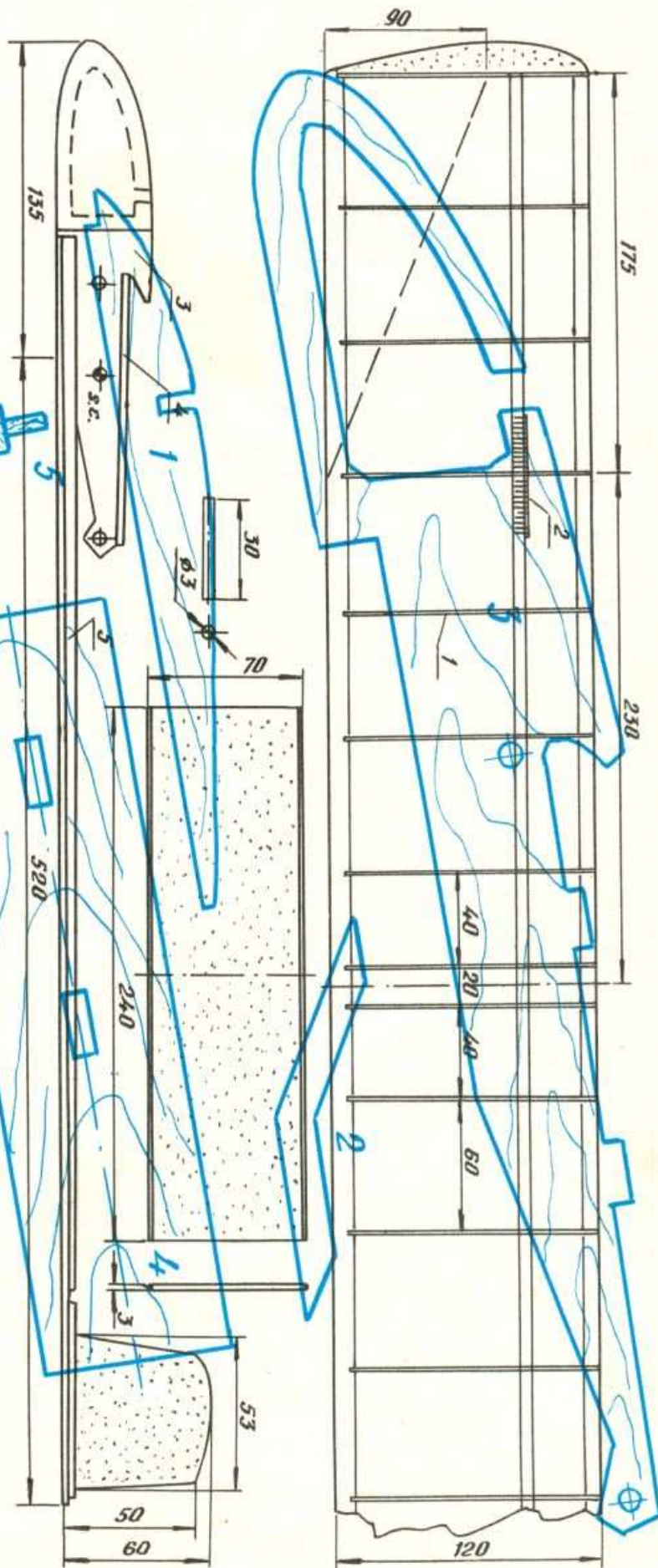
Iš 3 mm storio putplasčio plokštelės išpjaukite stabilizatorių ir kilį. Stabilizatorių

sustiprinkite, ant abiejų jo briaunų užklijuodami špono juosteles. Kilį priklijuokite prie stabilizatoriaus. Putplasčio negalima klijuoti nitrokliais — detales junkite PVA arba BF markės kliais.

Beliko pagaminti modelio liemenį. Priekinę jo dalį (3) ir tiltelį (4) sparno tvirtinimui išpjaukite iš 3 mm storio klijuotės. Kiaurymę balastui iš abiejų pusių apklijuokite šponu. Užpakalinę liemens dalį surinkite iš dviejų (500 mm ir 580 mm ilgio) lystelių. Kaip jos suklijuotos, parodyta pjūvyje 5. Trumpesnę lystelę į galą suploninkite iki 3X3 mm. Sujunkite abi liemens dalis, nurodytoje vietoje įkalkite vilkimo kabli. Gumos siūlais pririškite nešančias plokštumas. Jūsų modelis baigtas.

Dėdami balastą į modelio liemens priekinę dalį, stenkitės, kad modelio svorio centras būtų tiksliai ties sparno lonžeronu.

J. KRISCIŪNAS



SPARNAI IŠ SENOSIOS LIEPOS

Simonių vidurinėje mokyloje berniukai smagiai gainiojo teniso kamuoliukus ant stalių priešais darbų kabinetą. Tik vėliau sužinojau, kad tai buvo aviamodeliuotojai. Laukė jie vadovo — mokytojo Kazio Senvaičio. Sužinojau ir jų vardus, pavardes: Jonas ir Donatas Vaidilai, Alvydas Jasaitis, Algis Burbulis, Dalius ir Saulius Cerniai, Kęstutis Gudynas. Žiūrėjau į tą mokinių būrį... Ne, tai nebuvo pabirą vaikų grupelė, kurioje kiekvienas turi savo interesus ir išdidžiai saugo savąjį „aš“. Žiūrėjau ir mačiau mažą kolektyvą, darnų būrį, kuriame nuoboduliui ir dykinėjimui nėra vietos.

Kazys Senvaitis mokytojo duoną valgo jau antrą dešimtį metų. Kiek naujesnis „būrelio vadovo“ titulas. Gyvuoja šis mažas kolektyvas ketvirtus metus. Rezultatai? J. Vaidilas su R. Pagiriu jau antri metai iš eilės tampa respublikos jaunių čempionais kordiniais pilotų modeliais. Stiprūs kupiškėnų „oro kautynių“ ekipažai. 1982 metų respublikos čempionate kordiniais aviamodeliais pasirodė Kupiškio rajono suaugusiųjų komanda. K. Senvaitis nenusimena, kad užimta tik ketvirta vieta. Pergalės ateis. Juk yra vaikų troškimas skraidyti, vadovo entuziazmas, Kupiškio TSK, kolūkio parama ir... sena liepa, dėl kurios būrelis vadovas jau susitarė su melioratoriais...

Ant varstoto — paprastas, tvirtai suręstas aviamodelis. Originali konstrukcija, pagaminta, toli gražu, ne taip, kaip įprastiniai modeliai.

— Atsisėdau vieną vakarą ir nubraižiau, — paaiškina mokytojas. — Kai vaikai pradėjo modelius gaminti, įsitikinome, kad kažieno klijai, sumaišyti su pjuvenomis, ne ką blogesni už „supercementą“ ar kitą brangią klijų medžiū rūsį. Tad...

Tokį modelių sąlyginai galima pavadinti „greičio aviamodeliu“. Į respublikines varžybas jo nepasiimsi, bet pradedančiajam „aviatoriui“ tokia labai patvari konstrukcija — tinka!

— Mažiau ašarų būna, — nusišypsojo K. Senvaitis. — Kordodromas tokiame modeliui taip pat nereikalingas. Paleidai iš rankų, jis purptelė-

jo kaip putpelė ir jau, žiūrėk, ore. Tada suk ratu, kol variklis užges. Nieko bailsaus, jei ranka neįgudusi. Pradžioj kuris nors vyresniųjų kartu stovi rato centre, ranką palaiko. Net jeigu ir neišlaiko nepatyręs pilotas savo modelio ore, nieko blogo neatsitinka — nuvalai variklį, užvedi — ir vėl ratu.

Varikliukai, varikliukai... Jų daug — gana didelė dėžutė spindi jų tepaluotomis nugaromis. Paimu vieną. Pagaminta CSTKM-e. Korpusas kaip korpusas. Tik į vidų geriau nežiūrėti. Cilindro dugnas, sienelės rauplėtos, nelygios. K. Senvaitis įstato stūmoklį — toks įspūdis, kad susidūrė skirtingų matavimų sistemų dydžiai. Praktiškai taip ir yra.

— Toks veikia pusvalandį, kitą, — paduoda man varikliuką mokytojas. — Paskui nutyla. Išardai — baisu pasidaro. Negana to, kad nekokybiškas, dar ir šiukšlių viduj rasi. Stebiesi paskui, iš kur jam energijos atsirado tą pusvalandį ugnim ir dūmais spjaudyti. Pradedi daryti varikliuką iš naujo. Slifuoji stūmoklio ir cilindro sienelės (arba gamini naują), pasidariai švaistiklį. Šiuos senus „Meteorus“, „Kometas“, „CSTKM-us“ aš ir atidėjau perlydimui. Forma variklio liejimui beveik baigta. Švaistiklio tekinimui specialų įtaisą sugalvojau, — mokytojas pakelia iš dėžės metalinę konstrukciją. Prieina prie tekinimo staklių, įstato savo „prietaisą“, parodo veikimo principą.

— TSK ir Respublikinė aviamodelizmo laboratorija aprūpina mus kordomis, kuru ir varikliukais. Medžių Simonių apylinkėse, kaip ir kiekvienoje kitoje, galima rasti, kiek širdis geidžia. Kolūkis rąsto būrelių nepagaili arba su melioratoriais susitariame. Lentpjūvėje susipjaustau, mokyklos dirbtuvėse išsidžiovinu. Štai ir medžiaga...

Kordodromo kol kas nestokojame. Kupiškyje naujai turgavietei aikštę išasfaltavo. Kol prekystalių nepastatė, ten karaliaujame. Juk pilotui skirtas kordinio modelio ant pievos nenuitupdysi — kaipmat ratai nulūžinėja. Todėl „oro kautynių“ modelius taip mėgstame — jiems kordodromo nereikia.



Cempionai iš Simonių: J. Vaidilas (kairėje) ir R. Pagiris.
AUTORIAUS nuotr.

Kiekvieno žmogaus gyvenime būna akimirkų, kurios tampa lemiamomis. Buvo ji ir Simonių mokytojo Kazio Senvaičio likime. Paėmė kartą obliuk, pabandė... Obliukis išmoko. Vėliau kažkurios klasės draugų pasidarė aviamodelį. Kaip tik kordinį. Patiko ir Kaziui. Nagingumo užteko — trūko vadovo. Sumanė po pirmo nepavykusio skridimo suvynioti kordą, o šis akies mirksniu susipynė lyg spinningo „barzda“. Reikėjo kelių metų, kad sugrįžtų prie to nepavykusio modelio. Septintojo dešimtmečio pradžioje Simonių mokyklos fizikos mokytojas Vladas Cernius surinko vaikus į būrelį...

Yra šioje istorijoje ir šavasis „pranašas“. Tai — Kupiškio TSK viršininkas Leonas Bolna. 1979 metais įsidėjo į poffelį keletą mikro-

varikliukų, ir ėmė važinėti po rajono mokyklas — pradėjo kviesiti mokytojus dirbti būrelių vadovais. Į jo kvietimą iš pradžių atsiliepė bent keli, tik K. Senvaičio darbo modelizme rezultatai pasirodė sėkmingiausi.

L. Bolnos iniciatyva sveikintina. Sutvirtėjo Kupiškio rajono moksleivių aviamodeliai. Jei kiekvieno rajono TSK viršininkas tokius žygius darytų! Lietuvoje daug kaimų, kurie išaugo savo rūbą, bet miestietiškais apdais dar neapsitaisė. Gelgaudis, Daugailiai, Imbradas... Juose būrelių nėra, nors stovi mokyklos, ir miško toli ieškoti nereikia. Pamirštame moksleivius, kurie, jei ne rytoj, tai poryt norėtų ateiti į tą patį technikos sporto klubą ar kurį kitą kolektyvą.

K. OGINSKAS

INDIJOS KOSMONAUTAI ŽVAIGŽDŽIŲ MIESTELYJE

Būdamas 1982 metų rudenį su oficialiu vizitu Tarybų Sąjungoje, Indijos ministras pirmininkas Indira Gandi apsilankė žvaigždžių miestelyje. Kas paraigino draugiškos Indijos vyriausybės vadovę sudomėti tokiu, galima sakyti, grynai vyrišku objektu? Reikalas tas, jog keletą dienų anksčiau Parnaskvės vietovėje, iš kurios prasideda kelias į dangaus žydrynę, į kosmosą, apsigyveno du planuojamo bendro Tarybų Sąjungos—Indijos kosminio skridimo kandidatai. Tai Indijos karinių

oro pajėgų eskadrilės vadas Rakešas Sarma ir karo aviacijos padalinio vadas Ravišas Malhotra. Karo aviacijos lakūnai — labiausiai tinkančios kandidatus į kosmonautus: skraidydami reaktiviniais naikintuvais vyrai prirato prie krūvių ir perkrovimų, jų puiki reakcija, gilios teorinės žinios, gera pažintis su technika.

Tačiau R. Sarma ir R. Malhotra pateko į tarybinių kosmonautų ruošimo centrą ne taip jau lengvai.

Kai prieš ketverius metus TSRS pasiūlė Indijai dalyvauti bendrame kosminiajame skridime, Bramaputros ir Gango šalys kilo didelis susidomėjimas. Kandidatų į kosmonautus buvo dar — per 200. Galiausiai jų liko dešimt, kurių dauguma — Indijos KOP lakūnai naikintojai.

— Viską ėmė paprasčiausi burtai, — pasakoja šypsodamasis 33-ų metų Rakešas Sarma. — O taip stengiausi, taip norėjau...

— Šitą siekė visi dešimt kandidatų, praėjė visus bandymus. Bet vis dėlto — Parnaskvės mada, — papildo šešeriais metais vyresnis R. Malhotra. Ir priduria:

— O žinote kodėl? Mus sieja daug bendro: abu tarnavome viename dalinyje, abi jų vardai prasideda raide „R“, abu gimėme Pendžabo valstyje, abiems per trisdešimt abiejų žmonių vardai prasideda raide „M“, paqa-

liau abu turime po sūnų ir dukrą. Nejaud to nepakanka, kad drauge būtume čia, kosmonautų ruošimo centre?

R. Sarma priskraidė 1600. R. Malhotra — 3400 valandų. Pastarasis Indijos KOP nuo 1963 metų, Sarma — nuo 1970-ųjų.

Abu kosminio skrydžio kandidatai Indijoje atliko treniruotes žemėje. Kiek reikės dabar ruošis bendram TSRS — Indijos skrydžiui — nežinia. Tai žymia dalimi priklauso nuo to, kokie eksperimentai planuojami. Prancūzijos kosmonautai žvaigždžių miestelyje ruošėsi skrydžiui beveik dvejus metus. Tad suprantama, jog svečių iš Indijos, tuo tarpu dar nepramokusių rusų kalbos ir daugiausiai bendraujančių su laisvai angliškai kalbančiais A. Leonovu ir V. Džanibekovu, skrydis planuojamas sekantių metų pradžioje.

IVAIRENYBĖS

DIRIZABLIŲ RENESANSAS

Atrodė, kad žmonija, padariusi rimtas išvadas iš 1937 metais Vokietijos dirizablių „Hindenburgas“ ištikusios katastrofos, visiems laikams atsisakys šios savotiškos transporto priemonės. Juo labiau, kad per Antrąjį pasaulinį karą ant lynų prityrė dirizabliai grynai gynybinį vaidmenį — buvo naudojami kaip užtvarka prieš lėktuvams. Sukūrus naujas medžiagas ir vėl prisiminta apie dirizablius, kuriuos imta plačiai naudoti statybose. Ypač mūsų šalyje. Ekonomiški, patogūs ir begarsiai šie „dangaus tinginiai“ atliko ir tebeatlieka daug naudingų darbų, sutaupydami, palyginti su sraigtasparniais, ne tik daug lėšų, bet ir kuro.

Būtent pastaroji aplinkybė patraukė daugelio užsienio specialistų dėmesį. Prasidėjo dirizablio renesansas, kuriame rimta vaidmenį ėmė vaidinti Italijos bei Didžiosios Britanijos firmos. Tačiau tai tebuvo „dirizablio pavasario pirmosios kregždės“. Tikrasis žydėjimas laukiamas artimiausiais metais. Tam tikslui ir turėjo pasitarnauti sensacija Paryžiuje sukėlė bandomieji anglų gamybos dirizablio „Skaišip 500“ skridimai. Padangių lėtajam numatyta nemaža veiklos sritis — gabenoti krovinius ir žmones iš Sarlio de Golio aerodromo į Orli. Autobusas šiam nuotoliui įveikti sugaišta dvi valandas, dirizablis, kaip parodė bandymai, 25 minutes. Šis padangių galiūnas pripildytas nedegančiomis helio dujomis. Jį varo du 200 AJ motorai. Prašmatniai įrengtoje kabinėje telpa 10 keleivių, o krovinių skyriuje — 2 tonos krovinių. Skrenda taip pakrautas dirizablis 80 km/val greičiu. Tačiau, pasak koncerno „Eiršip Industri“ atstovo Keto Vikendeno, pademonstruotas dirizablis tėra „miniatiūra“. Konstruktoriai jau kuria galiūną, kuris 1985 metais pradės reguliarių susisiekimą tarp Londono ir Paryžiaus. Jame bus vietos 200

keleivių arba 30 tonų krovinių.

KOMERCIJA TIKROVĖS NENUSLĖPSI

Į kosmosą vėl, jau penktą kartą, paleistas daugkartinio naudojimo laivas „Kolumbijs“. Šįkart įgulą sudarė keturi asmenys, kurių vienas — laivo vadas V. Brandas — patyręs astronautas: 1975 metais jis dalyvavo bendrame TSRS ir JAV kosminiame eksperimente.

Skrydis truko 112 valandų 14 minučių 25 sekundes. Jo metu paleisti du ryšių palydovai. Vienas jų priklauso JAV, kitas — Kanadai. Už šią paslaugą NASA gavo atitinkamą atlyginimą. Kaip tik šis momentas buvo plačiai panaudotas JAV spaudos, bandant įtikinti viešąją nuomonę, jog „Kolumbijos“ ir į ją panašių kosminių kelių skrydžiai naudojami komerciniams tikslams. Tikrovėje reikalingi visiškai kitokie.

Iš planuojamų per tris šimtus skrydžių, daugiau kaip trečdalis atliks grynai Pentagono pavedimus. Juk JAV gynybos ministerija iki šiol skyrė didelę dalį lėšų „Saulės programai“ įgyvendinti, ji planuoja ir nuosavo kosminio keldo starto kompleksą įsigyti.

AR BROLIAI RAITAI BUVO PIRMI?

Iki šiol šis klausimas nekėlė abejonių. Bet... JAV žurnalas „Sdaring“ išsprendė dino sensacingą žinią, pasak kurios dar 1877 metais užpatentuotas M. Murelio skraidantis aparatas. Kol kas neįsiaiškinta, ar šis aparatas, skrido.

JUO TYLIAU, JUO GERIAU

Šios taisyklės, jau senokai galiojančios Šveicarijoje, buvo laikomasi ir per čia vykusių Europos sklandymo čempionatą. Bemotorius skraidymo aparatus pirmą kartą senovo žemyno istorijoje kėlė... JAV gamybos 150 AJ dviviečiai lėktuvai „Varga Kachina“. „Tyliausių“ aparatų mažo triukšmingumo pagrindą sudaro keturmentis Hofmano propeleris bei specialus dulintuvas.

AUKSTAS MEISTRISKUMAS

Jis būtinai kiekvienam aviatoriui, juo labiau pilotui instruktoriui. Tačiau tai, ką

mokydamas Argentinos gelbėjimo tarnybos lakūnus pademonstravo šveicaras Fricas Raderis, prieinama ne kiekvienam. Skrisdamas savo PC „Turbo Porteriu“ jis nutūpė ant Andų kalnyno ledynų, o po to dar ir užgesusio vulkano kraterioje. Abu tūpimai unikalūs — atlikti pirmą kartą aviacijos istorijoje. Beje, stebėtis šveicaro meistriškumu nėra ko — juk jo sąskaitoje per 11 tūkstančių tūpimų sudėtingiausiomis kalnų sąlygomis.

„JAVOS“ JAUNESNYSIS BROLIS

Tai — mopedas, naujovė Čekoslovakijos motociklų pramonėje. „JAVA-201“ turi automatinę pavarų dėžę. Tai padidina važiavimo ekonomiskumą, tolygumą, labai paranku jauniems sportininkams, darantiems mopedais pirmuosius žingsnius į didįjį motociklų sportą. Lengvutis mopedo variklis lengvai įveikia 25 laipsnių kalnę, jis išvysto 40 km/val maksimalų

greitį ir yra labai ekonomiškas — 100 km nuotoliui įveikti sunaudoja vos 1,8 litro degalų. „Javos-201“ svoris — 51 kg.

BŪSIMOS MOKYTOJOS — AVIAMODELIUOTOJOS

Čekoslovakijos mieste Turčianske Teplice esančioje vidurinėje pedagoginėje mokykloje nuo 1965 metų veikia aviamodeliuotojų būrelis. Jo tikslas supažindinti moksleives su aviamodeliavimo technika, kad būsimos mokytojos galėtų tuo pasinaudoti per pamokas.

Būrelyje statomi skraidantys modeliai, naudojant detalių rinkinius. Padaryta apie 540 lėktuvėlių. Gamindamos modelius merginos susipažįsta su aerodinamikos pagrindais, skrydžio mechanika, medžiagomis ir įrankiais, skirtais modeliavimui. Ši veikla vertinama pažymiais, todėl būsimosios pedagogės dirba kruopščiai, gražiai išbaigia modelius.

ŽMOGAUS SKRYDŽIO 200-METUI PAŽYMETI



Lapkričio 21-ąją sukanka 200 metų nuo žmogaus pirmojo skrydžio oro balionu. Prancūzai nori labai iškilmingai pažymėti savo tautiečių — brolių Mongolfjerų — aviacijos pionierių skrydžio metines. Paryžiuje bus surengta paroda, kurioje numatoma demonstruoti aviacijos muziejaus eksponatus, brolių Mongolfjerų gintinėje — Amone mieste vyks astronautų sąskrydis, Nante — oro balionų pasaulio pirmenybės ir daug kitų renginių.

Iki metinių dar toloka. Bet jau dabar Prancūzijos miestų gatvės papuosts balionais, šūkais, maketais, primenančiais atėjančią šventę.

NUOTRAUKOJE: Paryžius, viena miesto gatvių.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI Į ATSARGĄ!



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

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

**TAUPLYKITE 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.

SPARNAI

30 kap.

INDEKSAS 76782

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

