

SPARNAI



2
1983



TSRS SDAALR CK pirmininko

Gegužės 24—26 dienomis mūsų respublikoje viešėjo TSRS Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pirmininkas, Tarybų Sajungos Didvyris, laivyno admirolas G. Jegorovas. Draugijos vadovas lankėsi Lietuvos TSR SDAALR Centro komitete, susitiko su jo vadovais, domėjosi, kaip respublikoje vykdomi TSRS SDAALR IX suvažiavimo nutarimai, kaip dėrbamas patriotinis auklėjamasis darbas, kaip ruošiamas jaunimas tarnybai Tarybinėje Armijoje, kaip vystomas kerinės techninės sporto šakos.

Svečią priėmė TSKP Centro Komiteto narys, Lietuvos KP Centro Komiteto pirmasis sekretorius P. Griškevičius. Jis supažindino svečią su respublikos ekonomikos ir kultūros pasiekimais, igyvendinant TSKP XXVI suvažiavimo, TSKP CK gegužės ir lapkričio plenumų nutarimus, vykdant Maisto programą, papašakojo, kaip Tarybų Lietuvos partinė organizacija rūpinasi kariniu patriotiniu jaunimo auklėjimu.

Viešėdamas mūsų respublikoje TSRS SDAALR CK pirmininkas G. Jegorovas lankėsi aviacijos sporto klubuose, mokomojoje, pirminėse draugijos organizacijose ir



TSRS SDAALR CK pirmininkas laivyno admirolas G. Jegorovas apsilankė Vilniaus aeroklube. Greta — TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas generolas pulkininkas S. Charlamovas.

kituose patriotinės draugijos kolektyvuose, kur susitiko su jų darbuotojais, aktyviausiais visuomenininkais, sportininkais, domėjosi Tarybų Lietuvos SDAALR organizacijų materialinės-techninės bazés stiprinimu, jaunimo ruošimu tarnybai Tarybinėje Armijoje, sporto reikalais.

X X X
TSRS SDAALR CK pirmininkas, Tarybų Sajungos Didvyris, laivyno admirolas G. Jegorovas ir grupė TSRS SDAALR CK vadovaujančių darbuotojų, lydimą LKP CK skyriaus vedėjo A. Bulilio, Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojų S.

Kairio ir R. Einorio, SDAALR Vilniaus miesto komiteto pirmininko J. Kindurio, Vilniaus aeroklube pasitiko TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas, Tarybų Sajungos Didvyris, generolas pulkininkas S. Charlamovas, Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojas V. Ravinskas, Vilniaus aeroklubo viršininko pavaduotojas A. Ramonas ir kiti.

Svečiai apžiūrėjo aeroklubo administracinių pastatų, mokymosi klasės, technikos patalpas, angarus, sportinę ir kitą techniką, susipažino su klubo istorija ir laimėjimais ruošiant jaunąjį kartą tarnybai desantininkais Tarybinėje Armijoje, domėjosi sportininkų pergalėmis bei tolesnėmis perspektyvomis aviacijos sportui plėtoti Vilniaus aeroklube. Draugijos vadovas ir lydintieji susidomėjė išklausė paaiškinimų apie aeroklubo materialinės-techninės bazés plėtimo programą, apie vykdomus darbus tvarkant klubo aplinką. Daug dėmesio buvo skirta technikos būklei, jos priežiūrai.

Po to dr. G. Jegorovas ir kiti svečiai Vilniaus aeroklubo skraidymų aikštėlėje susitiko su Lietuvos TSR parašutinio sporto rinktinės nariais, kurie tuo metu ten buvo surengę treniruočių stovyklą, ir su kitais aeroklubo darbuotojais. Svečias, kreipdamasis į



G. Jegorovas apdovanoja už gerą darbą aeroklubo parašutinės grandies vadą L. Trukšiną. Centre — LKP CK skyriaus vedėjas A. Bulilis.

viešnagė Lietuvoje

sportininkus ir klubo kolektyvą, padėkojo už jų pastangas ir atliekamą darbą vystant parašutinį sportą respublikoje, už gerai paruoštą rezervą TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms. Jis pabrėžė esąs išsitikinęs, kad reikalui esant tokis jaunimas sugebės apginti savo socialistinę Tėvynę ir jos iškovojimus. Kalbėdamas toliau, draugijos pirmininkas paminėjo, kad Lietuva gali pagrįstai didžiuotis savo aviacijos sportu. Puikiaus laimėjimais džiugina aukščiojo piloto žmeistrai, o TSRS rinktinės — pasaulio čempionės — nariai J. Kairys ir R. Pakšas, meistriskumą tobulina šiam Vilniaus aeroklube. Pirmaujančią TSRS sklandytoju gretose nuolat yra nemaža grupė Tarybų Lietuvos sportininkų. Stengiasi nuo jų neatsiliktį ir parašutininkai bei aviamodeliuotojai. Kartu patriotinės

draugijos vadovas pabrėžė, jog turime dar nemažai rezervų sportiniams meistriškumui kelti ir privalo kuo maksimaliai juos išnaudoti.

Aeroklubo svečiai po to stebėjo parašutininkų treniruočę. Visų nuotaika buvo gera, kai vienas po kito į skritulio centrą leidosi netik pripažinti rinktinės asai, tokie kaip pasaulio rekordininkas R. Kaščiuškevičius, bet ir visai jauni sportininkai, pirma kartą pakvesti į rinktinės treniruočių stovyklą. Po to dr. G. Jegorovas padėkojo sportininkams ir įteikė apdovanojimus didelei grupėi aviacijos sporto entuziastų. Tarp apdovanotųjų buvo Vilniaus aeroklubo parašutinės grandies vadas L. Trukšinas, pasaulio rekordininkas R. Kaščiuškevičius, Vilniaus ATSK viršininkas Z. Brazauskas ir daugelis kitų. TSRS SDAALR CK ženklu „Už ak-

tyvų darbą“ apdovanotas ir Vilniaus aeroklubas.

Be to, dr. G. Jegorovas ir jų lydintieji Vilniuje susipažino su miestu, lankėsi pavyzdinėje Vilniaus vairuotojų mokykloje, ruošančioje specialistus Tarybinei Armijai ir liaudies ūkiui. Po to svečiai išvyko į Kauną.

Kaune SDAALR vadovą priėmė partijos miesto komiteto ir miesto vykdomojo komiteto vadovai. Svečiai lankėsi vienoje gausiausių respublikoje ir puikiai dirbančių pirmininkų SDAALR organizacijų — Kauno radijo gamyklos kolektyve, kur patriotiniam darbui vadovauja TSRS SDAALR IX suvažiavimo delegatas J. Marculanės, domėjosi šio kolektivo gyvenimu ir veikla.

Respublikinis technikos sporto jėrų klubas — viena didžiausių tokio pobūdžio

organizacijų visoje šalyje. Patriotinės draugijos pirminkas ir čia ilgai kalbėjosi su sportininkais, klubo darbuotojais, domėjosi ateities perspektyvomis, bezs stiprinimo reikalais.

Daug dėmesio buvo skirta ir „Nemuno“ žiedo statybos reikalams. Buvo pabrėžta, jog ši frasa ir visas kompleksas labai reikalingi tiek respublikos, tiek visos šalies sporto vystymui.

Rūpesčiu keliai ir Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos naujuju gamybinių korpusų statybos eiga. Si gamykla — vienintelė Tarybų Sąjungoje, ir kuo greitesnis nauju gamybinių pajėgumų išsavinimas furi labai daug reiksmės aviacijos sporto būklei visoje šalyje ir, visų pirmą, apsirūpinimui aviacine technika. Svečiai aplankė gamyklos cechus, statybos aikštę, susitiko ir kalbėjosi su darbininkais, inžinerijos ir technikos darbuotojais, rajono vadovais.

Alytuje dr. G. Jegorovas aplankė pavyzdinę Jungtinę technikos mokyklą ir aviacijos technikos sporto klubą, kur susitiko su šiu įstaigų darbuotojais, domėjosi jų darbo rezultatais. Aviacijos technikos sporto klube jis kalbėjosi su Tarybų Lietuvos aukščiojo piloto žmeistrai rinktinės vadovais ir nariais, kurie čia ruošesi svarbiausiems šiu metų startams.

Pokalbiuose su patriotinės draugijos vadovais, darbuotojais, aktyvistais, sportininkais TSRS SDAALR CK pirmininkas G. Jegorovas aukščiai įvertino jų atliekamą darbą, apdovanojo geriausiuosius ženklais „Už aktyvų darbą“ ir garbės raštais. Kartu jis nurodė ir draugijos darbe pasitaikančius trūkumus, aptarė kelius jiems pažalinti, iškélé naujus reikalavimus, kuriuose sėkmingas įvykdymas įgalinti geriau vykdyti TSKP XXVI ir TSRS SDAALR IX suvažiavimų iškeltus uždavinius.



Draugijos vadovai kalbasi su parašutininkais.

Lietuvos TSR SDAALR CK plenumas

Balandžio 28 d. Vilniuje vyko Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto plenumas, kuris apsvarstė klausimą „TSRS SDAALR IX suvažiavimo išvados ir Lietuvos TSR gynybinės draugijos uždaviniai TSKP CK lapkričio (1982 m.) plenumo reikalavimų šviesoje“. Pranešimą šiuo klausimu

padarė Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas R. Einoris. Plenumo dalyviai apsvarstė pranešimą ir priėmė išsamų nuotarimą, aprépiantį visas gynybinės draugijos darbo sritis.

Plenumas išrinko Lietuvos TSR SDAALR to nuolatinės komisijas ir

padarė papildymus Nuolatinės komisijų nuostatuose. Sudarytos tokios komisijos: organizacijos masinio darbo (pirmininkas S. Jalinionis, SDAALR Panevėžio miesto komiteto pirmininkas), karinės-patriotinės propagandos (pirmininkas M. Breginas, SDAALR respublikinių namų direktorių), jaunimo rengimo

tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose (pirmininkas J. Žilionis, Vilniaus aeroklubo viršininkas), kadry ruošimo liaudies ūkiui (pirmininkas B. Rauduvė, Panevėžio vairuotojų mokyklos viršininkas), techninių ir karinių taikomųjų sporto šakų vystymo (pirmininkas R. Bankauskas, Respublikinio technikos sporto jėrų klubo viršininkas).

ATMINIMO SARGYBA – PAGARBOS IR IŠTIKIMYBĖS ĮRODYMAS

Tarybinės liaudies revoliucioninės, kovų ir darbo šlovinės tradicijos — tai neįkainojamas vyresniosios kartos palikimas jaunimui. Būti ištikimu šioms tradicijoms, gausinti ir turinti jas — aštuoniadasimtįjų metų jaunimo šventai pareiga.

Pažymint didžiosios Per galės prieš fašizmą 20-metį gimė masiniškas patriotinis tarybinio jaunimo judėjimas — sąjunginis žygis tarybinės liaudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis. Jis milijonams vaikinų ir merginų tapo vyriškumo mokykla, leido širdim ir jausmaiems prisiliesti prie didvyriškos mūsų Tėvynės praeities. Vien tik Tarybų Lietuvoje per 3000 raudonųjų pėdsekių rašo šlovingą kovą ir darbo pergalę metaštį, surado daugiau kaip 2000 žuvusių Didžiojo Tėvynės karo frontuose nežinomų karių pavardžių. Aktyviai dalyvaudami žygije komjaunuoliai ir SDAALR nariai didvyrių atminimui jamžinti surinko medžiagą ir jkūrė daugiau kaip du šimtus šlovės muziejų ir apie 1200 kovinės bei darbo šlovės kambarių.



Sąjunginės atminimo sargybos atidarymas.

M. Alyčio nuotr.



Sventės tėsinys Antakalnio Karių kapinėse.

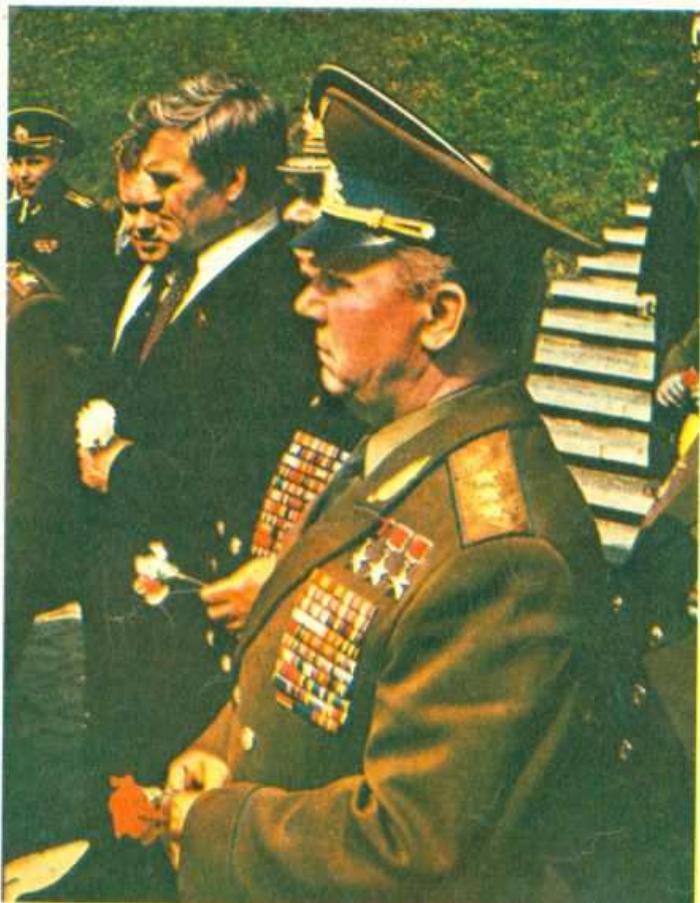
Atminimas... Tarsi Amžinoji ugnis jis liepsnoja žmonių širdyse. Atminimas — tai mūsų dabarties darbų matas. Prieš ketverius metus Tarybų šalies jaunimas, stojęs į Atminimo sargybą, dvasiškai tvirtėjo, brendo ir vyriškėjo. Šis masiniškas patriotinis renginys, kuris pradėtas organizuoti VLKJS XVIII suvažiavimo nutarimu ir vyksta kasmet gegužės 3–9 dienomis, pirmą kartą buvo surengtas 1979 metais Maskvos srityje Naro-Fomincko mieste. Po to sąjunginės Atminimo sargybos iškilmingi akordai sklido iš didvyriškojo Volgogrado iš Talino ir Rygos.

Ir štai šių metų balandžio 22 dieną, pažymint Tarybinės liudies pergalę Didžiajame Tėvynės kare 38-iasias metines, Vilniuje prasidėjo penktosios sajunginės tarybinio jaunimo ir pionierių Atminimo sargybos iškilmės. Į Tarybų Lietuvos sostinę atvyko visų broliškų respublikų jaunimo pasiuntiniai, žymūs karvedžiai, darbo pirmūnai, jaunimo globotojai. Svečių tarpe matėme triskart Tarybų Sajungos Didvyrių aviacijos generalą pulkininką Vasilių Kožedubą, VLKJS CK sekretorių Dmitrijų Ochromijų, SDAALR CK pirmininko paduotąjį generalą leitenantą Vladimirką Mosiaikiną, Tarybų Sajungos Didvyrių aviacijos maršalą Jevgenijų Savickij ir daugelį kitų žymių karo veteranų. Iškilmėse taip pat dalyvavo Socialiniuo Darbo Didvyriai, XI penkmecio jaunieji gvardiečiai.

Atminimo sargybos iškilmingo atidarymo ceremoniale žventės dalyvius sveikino Lietuvos LKJS CK pirmasis sekretorius Petras Ignatas, Tarybų Sajungos maršalas Sergejus Rudenka. Kalbą pasakė Lietuvos KP CK pirmasis sekretorius Petras Griskevičius.



Įnešamos kovinės vėliavos dalinių vadavusių Lietuvą.



Triskart Tarybų Sajungos Didvyris, aviacijos generalas pulkininkas Vasilius Kožedubas.

Nuo fakelių, uždegty Maskvoje nuo Nežinomo kareivio kapo ugnies, Leningrade — nuo ugnies ant didvyrių kapo Marso lauke ir Ignalinoje — nuo atominės elektrinės krosnies, žiebiamas Atminimo sargybos ugnis, kuri nutvieskė išsirikiavusias kovines vėliavas dalinių, vadavusių iš fašistinės okupacijos Tarybų Lietuvą.

Atminimo sargybos dalyviai Antakalnio Karių kapuose pagerbė kritusių kovotojų atminimą, padėjo gėlių prie Lenino ir armijos generolo I. Cerniachovskio paminklų, lankėsi pas sostinės įgulos karius, darbo kolektyvuose, mokyklose, SDAALR mokymo įstaigose. Sporto rūmuose įvyko jaunimo mitingas, susitikimas su Didžiojo Tėvynės karo veteranais, buvo surengtas teatralizuotas vaidinimas „Kritusiųjų atminimui būsimie ištikimi“. Naujame Vilniaus gyvenamajame mikrorajone įvyko gatvės žentė ir buvo atidengtas akmuo su užrašu, skelbiančiu, kad čia prasidės Tarybų Sajungos maršalo Ivano Bagramiano vardu pavadinė gatvė.

Sajunginės Atminimo sargybos iškilmės Vilniuje tapo ryškia didžios pagarbos ir ištikimybės fėvų revoliucinėmis, kovų ir darbo tradicijomis demonstracija.

K. KAZIŪNAS



„Sustiprėj draugystė ir bendradarbiavimas — štai svarbiausias VDR Erfurto apygardos Apoldos miesto „Dinamo“ sporto klubo motobolinių komandos viešėjimo Tarybų Lietuvoje rezultatas“, — tai pabrėžė svečių delegacijos vadovas, klubo pirmyninkas Gerdas Tamas. Draugystė tarp Kretingos „Žemės ūkitechnikos“ ir „Dinamo“ komandų patvirtinta metais. Prieš septynerius metus buvo pirmą kartą susitikta sporto aikštėlėje. Po to sekė pakartotinas mūsiškių vienetas į VDR. Ir štai atėjo laikas atsakomajai kelionei. Kretingiškiai labai nuoširdžiai priėmė svečius. Jų buvojimo Nemuno krašte laikas sutapo su Lietuvos TSR ir Erfurto apygardos draugystės dienomis. Ir galima drąsiai teigti, jog Apoldos motobolininkų vienagė puikiai išliejo į bendrapynė renginių, skirtų draugystei ir bendradarbiavimui tarp mūsų tautų stiprinti.

Pirmosios tarptautinės motobolo rungtynės mūsų respublikoje sukėlė teisėtą susidomėjimą. Stebėti šio susitikimo susirinko per 6 tūkstančius motorizuotų futbolinių sporto mėgėjų. Ir jie nebuvo apvilti. Kretingiškiai nugalėjo svečius pasekme 7:2.

Po to surengtame turnyre be jau minėtų komandų dalyvavo ir Mažeikių „Statybos“ sportininkai. Apoldiečiai nugalėjo juos rezultatu 1:0. Kretingiškiai sužadėlė sekmingiai — 2:0. Tad lemiamas susitikimas tarp „Žemės ūkitechnikos“ ir „Dinamo“ turėjo išlaikinti turnyro nugalėtojų. Pajėgesni ir vėl buvo žemaičiai, nugalėjė varžovus rezultatu 5:1. Tad kretingiškiams atiteko prizas, o korektiškiausio ir techniškiausio žaidėjų apdovanojimai — VDR atstovams: komandos kapitonui K. Lavačui ir H. Kampeil.

— Mes labai daug pamatėme, sužinojome apie draugų kraštą, jo žmones, buitį, gyvenimą. Už visa tai esame labai dekingi. Jau dabar, gręžė namo, įmisiės darbo, kad gerai pasiruoštume mūsų draugų lietuvių viešnagėi, kuri numatytė sekantių metų vasarą. — pasakė išvykdamas Gerdas Tamas.

A. ICIKAVICIUS

RAJONO KOMITETO PIRMININKĖ

Yasario 16—17 dienomis Didžiuosiuose Kremliaus rūmuose vyko SDAALR IX sąjunginis suvažiavimas. Gerai siejasi iš geriausių patriotinės draugijos atstovų iš suvažiavimo tribūnos kalbėjo apie savo darbą, dalijosi patyrimu, sprendė ateities uždavinius. Laikraščiai pranešė, kad gynybinės draugijos sąjunginiame forume kalbėjo ir SDAALR Akmenės rajono komiteto pirmininkė Eugenija Vaitiekūnienė. Iš visos mūsų respublikos delegacijos ji vienintelė pakito į suvažiavimo tribūną, kad papasakotų apie savo kasdieninius rūpesčius visiems delegatams. Kaip bebūtų, tai ir didelė garbė, ir aukštas darbo įvertinimas.

Rajono komiteto pirmininke Eugenija Vaitiekūnienė tapo 1979 metams bairiantis. Dirbo ji iki tol centrinės rajono bibliotekos jaunimo skyriaus vedėja, dar buvo aktivi sportininkė, kai staiga jai buvo pasiūlyta imitis vadovauti patriotinės draugijos rajono organizacijai. Iki tol SDAALR rajono komitetui vadovavęs Jonas Balvočius perėjo į partinį darbą. Ir, žinoma, ne už gražias akis jis ten buvo pakviestas. Gynybinės draugijos ūkis buvo sutvarkytas ir reguliuotas. Tačiau nuo to lengviau nebuvo, reikėjo iškart paimti aukštą gaidą, kad patriotinio ir sportinio darbo ritmas rajone nesutriktytų.

O tuo metu, kaip tyčia, rajono komitete prasidėjo „kartų kaita“. Pasikeitė ir buhalterė, ir instruktorė, ir technikos sporto klubo viršininkas. E. Vaitiekūnienė prisimena, kad tuo metu jai pačiai dar labai reikėjo mokyti naujojo darbo, o jau turėjo mokyti kitus. Bet ne veltui sakoma, kad jokios bėdgos nebaigios, kad tik būtu noro dirbtai.

Būtent šito netruko Eugenijai Vaitiekūnienei. Ki- lam, žiūrėk, nors pa- nosėn kišk iš kauptą patyrimą — jis tik nusisukė. O Eugenija laiko veltui neleido. Dar pačiamė pirmajam rajonui ir miestų komitetu pirmininkų seminarė susirado ką išklausinėti. Ir neapsiriko. Pasirinko gerai išmanančius darbą panevėžiečius J. Ambrazevičių ir S. Jahnionį, apie kurių paramą ir dabar prisimena su dėkingumu. Akme-

néje iš karto rado bendrą kalbą su Aviacijos technikos sporto klubo viršininku K. Inta, suberbė visą senają komiteto aktyvą, ir pereinamojo laikotarpio sunkumą — lyg ir nebūta. Atrodo, taip ir nuplaukė tolyn viskas savaime be jokių pastangų ir vis greityn...

Deja, taip gyvenime nebūna. Rūpesčių visada pakanika, o ypač — nesėdint rankas sudėjus. Jau seniai nerima kelia šaudymo sporto būklė rajone. Štai pagaliau prasidėjo šaudyklos priestato

gi, sakoma, jog varu mielas nebūsi. Nors tokį organizaciją, kaip Kivylių kolūkis arba Viešnių kaimo profesinė technikos mokykla, galimybės ir gerokai mažesnės nei cementininkų, rajono kartingo mėgėjai jau išišikino, kad šių kolektivų vadovų entuziazmas labiau šildo, nei solidi cementininkų iškaba.

Respublikos spartakiadoje Akmenės rajono sportininkai šiemet dalyvaus aštuonių techninių sporto šakų varžybose. Tai visai nemenkas skaičius. Ir E. Vaitiekūnienės



V. BUDRIO nuotr.

stovyba „Akmenės cemento“ susivienijime. Tačiau visą krūvį ant savo pečių velka vienas kitas šaudymo entuziastas su sporto meistru Antanu Vaitiekūnu priekyje. Jei nepamiršime, kad Antanas dar yra ir rajono komiteto pirmininkės vyras, tai darosi aisku, kodėl jis aukoją savo laisvalaikį šaudymo labui Akmenės rajone. Tik neaišku, kodėl tai vis mažiau rūpi tokios stambios ir įtakinos įmonės kaip „Akmenė cemento“ gamybinio susivienijimo vadovams. Kodėl šiam gausiame kolektive viena po kitos užsidaro techninių sporto šakų sekcijos?

Nesenai cementininkai „užbaigė“ kartingo reikalus. Kā

vadovaujami rajono aktyviai dabar labiausiai susirūpioti šių svarbiausių sezono startų kokybe. Rajono kartingo rinktinė, be jau minėtų kolektivų, renka sau pajegas iš Stabybių medžiagų kombinato bei Technikos sporto klubo sekcijų, tad pasirinkti yra iš ko. Nebe pirmi metai neblogai pasirodo radijo pelenacijos sporto mėgėjai, autodaugiakovininkai. Susidomėjimą kelia akmeniškių debutas autoralyje išigytu antrors grupės automobiliu.

Ruošiasi spartakiados starfams ir rajono aviatoriai. Išskaitinius laškus turėtų pelnyti sklandymo rinktinė, nors ypatingai aukštą sportinio meistriškumo sklandytojų Ak-

menės padangėje nematyti. Aviacijos technikos sporto klube pradėjo dirbti inžinierius — aviamodelizmo specialistas, tad likimas geresnių rezultatų šioje sporto šakoje. O daugiausiai rūpesčių aviatoriams kelia sklandytuvai — dauguma jų jau garbingo amžiaus.

SDAALR Akmenės rajono organizacijos gyvenimas — įvairiapusiskas ir gyvas. Vieinas čia nepatempsi. Ir Eugenija Vaitiekūnienė su pasitenkinimu kalba apie TSK viršininko Leono Embavičiaus, rajono komiteto instruktörės Nijolės Norvaisienės darbą. O kaip neverlinti tokiu vienuomeninių aktyvistų, kaip LKP rajono komiteto politinio švietimo kabineto vedėjas Viktoras Budrys, I. Cerniachovskio kolūkio partinės organizacijos sekreterė Rima Serbentienė, per dešimt metų pirmininkaujančios „Žemės ūkio technikos“ rajoninio susivienijimo pirminei organizacijai Leonas Samulevičius, jo kolega iš Simono Daukanto kolūkio Andrius Šmukšta ir daugeliukų. Tik jų dėka kartais gali išsisukti iš keblios padėties, į kurią patenki dėl sporto vadovų iš Vilniaus aplaidumo, kai per kelias valandas reikia išsiųsti į respublikines varžybas rajono rinktinę. Juk tam ji ruošesi visus metus ir nekalfa, kad varžybų nuostatai Akmenė pasiekė paskutinę minutę...

O kaip aprūpinti visus kartingistus atsarginėmis detaliemis, jei Vilniuje lengiau gauti visą kartą! Arba jei prie reikalingos detalės tau įperša visą kalną nereikalingų! O kaip padėti tam entuziastui iš Kivylių kolūkio Antanui Ručinskui, kuris negana, kad vadovauja kartlingistų būreliai, savo rankomis dar ir bagi susikonstravo, tik... variklio trūksta. Tad rūpesčių ir pirminkei, ir visam aktyvui pakanka.

Apsilankius SDAALR Akmenės rajono komitele tuo pat metu buvo sprendžiami ir PDG daugiakovės rajono pirmenybių klausimai, ir motorizuoto žygio Pergalės dienos garbei maršrutas, ir loterija, ir nario mokestai. O savo eilės laukė kiti darbai. Ir visi svarbūs, visi neafidėliotini. Eugenija Vaitiekūnienė tvarko visa tai jau prityrusi ranka. Ir kas gi kitas jai padėjo taip greitai iškopoti į pirmajančią respublikos tarą, jei ne ryžtas pavestą darbą dirbtį tik gerai, be jokių nuolaidų ir sau, ir aplinkiniams.

S. SKAPCEVIČIUS

ATSKLEISTA PASLAPTIS

Aukštojo pilotažo gretimas su muzika arba menu, iš pirmo žvilgsnio atrodo sunkiai suvokiamas ir, pasakyčiau, disonuojantis. Bet... tik ne šios sporto žakos žinovui.

Prisimena minutės, kartu su žinomu treneriu stebint Vilniuje vykusias sajungines aukštojo pilotažo varžybas. Kai iš už medžių viršunių išnerdavo raudonai balta varsa žaižaruojantis „Jakas“, jau vien-iš pirmo „prisistatymo“ arbitrums, iš „nubréžtų“ pirmosios pilotažo figūros pradinių „štrichų“, mano pašnekovas tiksliai pasakydavo, kuris iš sportininkų skrenda.

— Jurgis į sportinės kovos zoną įsiėžia kaip žaibas, o štai Stepo pilotažinis žokis — tai muzikos ir grafikos derinys...

Stepas Artiškevičius buvo retas talentas mūsų šalies (o gal net ir pasauly) lakūnų pilotažininkų šeimoje. Kai jis 1980-aisiais tapo absoliučiu socialistinės sandraugos šalių varžybų nugalėtoju, pasauly spauda rašė, kad tai — nauja kylanti žvaigždė. Jurgis Kairys tada varžybose užėmė antrą vietą. Du treniruočių draugai, kulkūs, bet labai simpatingi vaikinukai, kurie skraidymą, aviacijos sportą buvo atsinešę iš vaidykstės kaip didelę svajonę, ant nugalėtojų garbės pjestdestalo stovėjo greta.

Nedidelis laiko tarpas škipta liepos vidury Vilniuje įvykstančias penkioliktąias socialistinės sandraugos šalių varžybas nuo anų, 1980-aisiais vykusių Vokietijos Demokratineje Respublikoje. Jurgis, prisimindamas tai, vėliau pasaks, kad bendros treniruotės su Stepu, jo aistra rungtyniauti, draugiška sportinė konkurencija varžybose grūdino ir jo, kaip lakūno

sportininko, valią, ryžtą ir meistriškumą.

Šiandien Vilniaus aeroklubo lakūnas komunistas Jurgis Kairys — tarptautinės klasės sporto meistras, pasauly, Europos, Tarybų Sąjungos ir respublikos čempionas. Gaila, kad šioje sporto žakoje nefiksuojami rekordai. Neabejoju, Jurgui priklaušytų ir rekordininko titulas, nes jo meistriškumas, minėto trenerio žodžiai tariant, ryškus, kaip žaibo blyksnis.

Tiesiogine šių žodžių prasme Jurgis Kairys įsiveržė ir į Tarybų Lietuvos bei šalies geriausiuosius pilotažininkų grupes. Kai baigės Vyborgo aviacinę mokyklą jis atvažiavo į Kauną ir, atėjęs į Aviacijos sporto klubą, paprašė priimamas dirbtį techniku, niekas negalėjo suvoki, kad nelabai jau iškalbus vaikinukas nešioja savęje sportinę paslaptį. Tik instruktorius Vytautas Stankevičius, stebėjęs jauno aviatechniko pirmuosius skrydžius sportiniu lėktuvu JAK-12, kai šis pasipräše noris išmokti skraidyti, suvokė, kad jam ne techniku dirbtis, o skraidyti reikia. Po metų Jurgui jau patikima atstovauti savo klubui respublikos lėktuvų sporto čempionate. Tais pačiais 1975-aisiais pakviečiamas jis ir į respublikos pilotažininkų rinktinę.

Nepastebimai spėjo prabėgti dar pora vasarų, kai, startuodamas respublikos rinktinės sudėtyje, iškovojo pirmąjį apdovanojimą Tarybų Sąjungos čempionate — užėmė antrą vietą pratime, atliekant nežinomo kompleksą figūras. Jo veržlumas, drassus skrydis, savita lėktuvo valdymo maniera ir meistriška grakštū, tiksliai fiksuojamų figūrų „grafika“ tada jau



atkreipė šio sporto specialistų ir trenerių dėmesį. Jis buvo pakviestas kandidatu į Tarybų Sąjungos rinktinę.

Daugelyje jvairaus rango varžybų Jurgui teko dalyvauti. Kiekvienos jų pareikalavo iš sportininko ir psichologinio pasiruošimo, ir fizinių jėgų, o labiausiai — didelės nervinės įtampos. Vien tik sportinių kovų perpetijose jo valdomo pilotažinio lėktuvo muzika skambėjo daugiau kaip 700 valandų. Nesunku įsiveidzduoti, kiek daug darbo, fizinių ir dvasinių jėgų, nenumaldojamo ryžto pareikalauja varžybose atlirkas kiekvienas pilotažinių figūrų kompleksas, kokia kaina pastaraisiais metais buvo iškototi pasaulyje ir Europos čempiono aukso medaliai už geriausią privalo-mo komplekso figūrų „grafiką“.

— Sis kompleksas, turbūt — mėgiamiausias „arkliukas“, — pasiteirau瓦 čempioną.

— Ko gero nepatikėsite, — šyptelėjo jis. — Privalomų figūrų kompleksas — pats nuobodžiausias, nors man jis ir aukso atspalvį turi. Kitas reikalas — vadinančios leisvas pratimas. O pats įdomiausias — finalinis. Galiai demonstruoti viską, ką tik moki ir ką nori. Atlik pačius įmantrius, pačius fantastikus „piešinius“, niekur nematyti figūrų derinius — tik neviršyk pratimui atliki skirly keturių minucių. Šiuose skridimuose ir atsiskleidžia visu grožiu sportininko fantazija, sugebėjimai ir meistriškumas, lėktuvo, kurį priversti paklusti savo valiai, galimybės. O tai — pergalė laidas.

— Kokia pergalė, arba koks skridimas liko labiausiai įsimintinas?

Atrodytų, klausimas — kasdieniškas ir paprastas. Bet Jurgis susmąstė. Jutau, kad jis mintyne bando rikiuoti šias pergales, prisiminti svarbiausius skrydžius, tarsi nežinomo komplekso pilotės figūras.

— Paskutinis skridimas pasaulyje pirmenybėse, kai mano startas turėjo lemti komandinę pergalę mūsų šalies arba JAV rinkinės naudai. Aš tada rungtyniaavau paskutinis iš komandos...

Jurgio žvilgsnis nukrypoj žydryne žaidžiančius debeslius. Tik pritilė žorūdžiai, kaip atminties aidas, atkartojo: „Neapvyliau pasitikėjimo. Nugalėjo tarybinė komanda“.

Sportinių pergalų ir titulų šlovė — nelengva našta sportininkui. Ne kiekvienas, nors ir čempionu būdamas, sugeba išlikti tvirtas, toks pat kuklus ir draugiškas, koks buvo didžiojo sportinio kelio pradžioje. Jurgis Kairys ir komandos draugų būrys, ir bendraklubių tarpe liko toks pat paprastas ir draugiškas. Tik labiau santūrus ir rūpestingesnis, kaip ir dera jaunam tėvui. Juk sūnū Mantui — tik pusantį metuką.

— Ar svajojote vaikystėje apie aviaciją?

— Augau prie Medvėgalio. Visada vilijojo aukštis, kaip ir į kalno viršūnę užkopti. Bet lakūno specialybę, net monkydamas vidurinėje, laikau savo paslaptimi...

Šią paslaptį Jurgui Kairui, kaip ir tūkstančiams vaikinų, atskleidė tarybinio gyvenimo tikrovę.

K. KILČIAUSKAS
NUOTRAUKOJE: pasaulyje čempionato dalyviai, TSRS rinkinės narai J. Kairys ir R. Paksas (dešinėje).

A. JUŠKOS nuotr.

LEGENDINIS SKRYDIS

XX amžiaus aušroje sparčiai émė vystysis aviacijos technika. Buvo kuriami vis tobulesni ir greitesni létuvai, vis daugiau dråsuolių bandé nuskristi iki tol tik svajofus tolius, ryžosi skrydžiams per vandenynus, bandydam suartinti žemynus. Vieni pirmųj tarpžemyninius skridimus atliko D. Alkukas su A. Braunu bei C. Lindbergas. Pastarasis 1927 metais vienmotoriu létuvu, kurio motoras buvo 220 AJ qalingumo, o greitis sieké 160—180 km/val., laimingai nuskrido iš Niujorko į Paryžių.

Oro kelių nutiesimas per vandenyną tapo visų valstybių ir tautų bendru reikalui. Vien 1919—1932 metais net 84 kartus bandyta perskristi Siurés Atlantą. Iš Amerikos Europa pavyko pasiekti 20 lakūnų (nesékmigai 31), o iš Europos į Ameriką laimigai nuskrido 8 dråsuoliai (nepavyko 25). Šturmuoju Atlantą žuvo net 26 lakūnai, iš 28 lakūnų, sékmigai jveikusių Atlanto vandenyną, tik trims pavyko nuskristi po 6000 kilometrų.

1932 m. liepos mén. 11 d. Amerikos lietuvių laikraščiuose pasirodė lietuvių lakūnų Stepono Darius ir Stasio Girėno kreipimasis. „Mes skrisime iš Niujorko į Kauną“, kuriame jie rašė: „Dar niekas nėra tiesiai, ne-nusileidamas nuskridęs iš Amerikos į Lietuvą. Tad mes esame pasiryžę tai atlikti. Jau daug darbo tuo tikslu yra atlikta. Léktuvas nupirktas. Tam istoriniam žygui mes paaukojome visą savo turta ir aukojame visas savo jégas“.

Pradžioje Darius ir Girėnas skridimui ruošesi tyliai. 1932 m. birželio 18 d. už 3200 dolerių nusipirko padėvėta „Belanka CH-300“ tipo létuvą. Tačiau skridimui per vandenyną „Belanka“ netiko. Reikėjo keisti variklį, pailginti sparnus, įmontuoti papildomus benzino bakus, modernesnius navigacinius prietaisus. Siam remontui lakūnai pinigu nebeturėjo. Tuomet ir pasirodė kreipimasis, kuriame toliau jie rašė: „...Tad tikimës, kad padës mûsų tautiečiai — Amerikos lietuviai“.

Laikraščiuose pasipylė diskusijos. Vieni laikrašciai rašė, jog Darius ir Girėno

skridimo projeketas yra remtinis, ir visuomenë prašoma padët jį iigyvendinti. Kiti — atvirkšciai. Kaip, pavyzdžiu, socialistu laikraštis „Kele-

vis“: „Daleiskime, kad jiedu Atlantiką ir perskris tai fuomi išgarsins ne Lietuvą, bet patys save ir iš to pasidarys gražaus kapitalo. Gi

Am. lietuviams, kurie rėmę tu karijeristų sumanymą tek didelé špyga“ (kalba netaisytą, J. B.). Kitame numeryje tas pats „Keleivis“ „gražbyliavo“: „...Kai amerikonų Lindburgieris skrido pirmu kartu per jūres, ta amerikonai jam aukų nedėjo. Da kritikavo, saké, pasitraukif iš kelio, ba durnius lekia“.

Afremti puolimus buvo įmanoma tik akivaizdžiais veiksmais, apsilankant lietuvių kolonijose. Aviacijos dienos Čikagoje ir Kenošeje davé pradžią skridimo fonda, nes lakūnų pasiodymai bei skridimo išpûdžių aprašymai sudomino ir kitų kolonijų lietuvius. 1932 m. sunrengose aviacijos šventesėtautiečiai skridimo rémėjų fondui davé 4200 dolerių. Vengdam apkalbų, 1933 m. sausio 14 d. Darius ir Girėnas savo létuvą perdavė skridimo rémėjų komiteto žinion. Nuo dabar ir finansinius klausimus émė tvarkytis komitefas. Léktuvas buvo atiduotas į Lerdo dirbtuvę. Cia „Belankai“ buvo prailginti sparnai, sutvirtintas lieumu, įrengti papildomi 3000 litru talpos kuro bakai, létuvą aptrauktas nauju audeklu ir nudažytas oranžine spalva. Léktuvo remonta daugiausiai prižiūrėjo Girėnas. Darius buvo užsiémės maršuto skaičiavimu, astronominės navigacijos studijavimu, aukų rinkimu ir kitais organizaciniais reikalais. Léktuvo remontui buvo išleisti visi surinkti pinigai. Prisidaryta net skoly. O dar reikėjo keisti variklį, už kurį atidavus senajį, teko primokėti apie 3000 dolerių. Tuo tarpu Amerikos lietuvių spaudoje netruko šmeižtų ir pačių.

Balandžio viduryje lakūnai paskutini kartą paskelbë, jog artëja jų tikslø realizavimo diena. „...Jūs pataréte, — rašé jie, — kad mes išišyfume naują, moderniškesnę létuvu širdj — motorą. Mes tai padarëme... Lakūnas Girėnas ir aš (Darius, J. B.) esame pasirengę. Trūksta tik lèšu galutiniam létuvu sutvarkymui. Tad kiek galédami, malonékite suliekti paramą“.

Kaip nelengvai sekësi su aukomis, liudija žinutė Amerikos lietuvių spaudoje, la-



kūnams žuvus: „...Daug jvairių vakarėlių (net su ristynėmis) buvo rengiamas Čikagoje — ir visi su nuostoliais, kuriuos vienas Girėnas turėjo atlyginti iš Floridos gržęs Darius kaltino lakūną Girėnį neveiklumu. Bet tas vargšas savo automobiliu frankėsi po visą Čikagą, präšydamas aukų, arba net i tuos rengiamus vakarėlius atvykti. Bet ar daug kas remė tuos lakūnus. Ašarojanti visuomenė, kur tada buvai?"

Darius su Girėnu labai vertino kraštiečių paramą. Kai prieš skridimą lakūnams buvo priminta, ar jie supranta, kad rizikuojia skrisdami be radijo, parašiutų, Darius atsakė: „Lituanika“ — ne vien mūsy nuosavybė ir viltis. Ji priklauso visiems, kurie savo aukomis ją padėjo paruošti skridimui. Todėl mūsy likimas priklauso nuo „Lituanikos“ likimo.

1933 m. gegužės 6 d. Čikagoje jvyko lėktuvo krikštynos. Jam buvo parinktas „Lituanikos“ vardas. Sekančią dieną Darius ir Girėnas atsisveikino su Čikaga ir išskrido į Niujorką lauki tinkamo oro kelionei per vandenyną.

Startui lakūnai pasirinko Benello aerodromą, iš kurio tuo metu panašioms kelionėms kildavo daugelis lakūnų. Nors lakūnai atskrido į Niujorką laukti tinkamo oro, čia dar turėjo begales darbu. Stokojant lėšy, lakūnai buvo priversti tenkintis pa-senusiais, vartotais navigacinius prietaisais, tikrino juos. Reikėjo naujo metalinio propelerio. Dibtinį horizontą įsigijo tik gegužės pabaigoje. Bandė lėktuvą pakelti didindami krūvį, skraidė uždarose kabinoje. Paruoštas skridimui lėktuvas svėrė 3668,2 kg. Variklio galingumas siekė 365 AJ. Tokiu būdu pakilimo metu vienai arklio jėgai teko pakelti apie 10 kg (normalius krūvis būna 6–7 kg). Darius puikiai suprato pakillimo riziką. Jis sakydavo: „Jei pavyks pa-



„Lituanika“ virš Niujorko 1933 m.

kilti, 95 procentai kelionės skaitau pavykus".

Ir tikrai, įsibégėdama „Lituanika“ prabėgo apie 1300 m. Pakilimo takas baigėsi. Priešais — Jamaikos jlanka, pakrantėje — akmenys. Lėktuvas jau per daug įsibégėjęs, kad jį būtų jmanoma sulaikyti.

— Jie nepakils, — neslėpė susijaudinimo minia.

Pagaliau tarp žemės ir ratu pasirodė siauras tarpelis. Aerodromo riba balgėsi... Apačioje šnarėjo vandenyno bangos.

Su kuo jmanoma „Lituanika“ palyginti šiandien? Žemės ūkyje naudojamu O. Antonovo konstrukcijos lėktuvu AN-23 Tačiau tuoju prisimena tokis vaizdas. Kai buvo kuriamas filmas „Skrydis per Atlantą“, buvo pastatyta natūralaus dydžio skraidanti „Lituanika“ (ši darbą kruopščiai atliko Panevėžio ATSK vyrai, vadovavujami klubo inžinieriaus V. Kenigailos). Štai, kai pirmą kartą šia „Lituanika“, stovinčia greta AN-2, teko

pamatyti klubo angare, apėmė keistas jausmas. Tokia mažytė ir trapi atrodė šalia jo stovinti „Lituanika“. Nei variklis — 1000 AJ, nei navigacinius prietaisais jų palyginti neįmanoma. Belieka palyginimui lėktuvas JAK-12, skraidinė 3 keleivių ir daugelį metų mūsy klubuose kėlės į orą sklandytuvus. Lėktuvo JAK-12 M variklis — 260 AJ galingumo. Tačiau kiti duomenys — labai artimi.

1933 m. liepos 15 dieną, 6 val. 24 min. vietos laiku Darius ir Girėnas pradėjo didžiąją kelionę į Lietuvą. Maršruta jie buvo suskirstę į tris dalis: Niujorkas—Niufaudlendas (2129,8 km), Atlanto vandenynas (3513,2 km), Airija—Kaunas (šią atkarpa buvo numatę skristi įvairiomis kryptimis). Apie maršrutą Darius taip atsiliepdavo: „Iki Niufaudlendo bus sunkiausia, nes lėktuvas labai perkrautas. Per vandenyną, savaimė aišku, irqi bus nelengva. Europoje

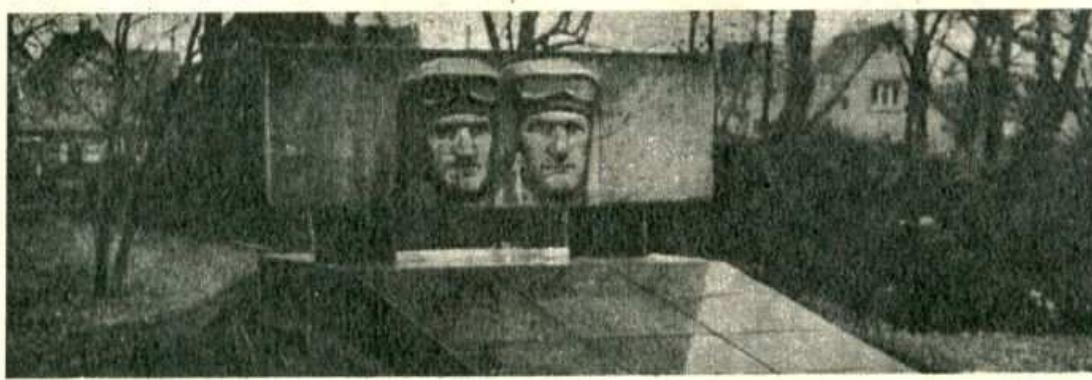
— jausimės kaip namuose".

Europos kontinente „Lituanika“ pirmą kartą buvo pastebėta virš Stargardo (Vokietijoje) liepos 16 d. apie 23 val. Paleidę žviesos raketą, lakūnai nuskrido Dančių kryptimi, bet šiame rajone sutikę audrą, buvo priversti gržti atgal. Liepos 17 d. 0 valandų 37 min. netoli Soldino „Lituanika“ sudužo, palaidodama po savo nuolaužomis drąsiuosius laikūnus.

Dar prieš skridimą Darius ir Girėnas savo testamente rašė: „Būtinai reikia prisdėti prie bendrojo darbo tūriant dar mažai žinomas Siaurės Atlanto vandenyno oro sroves, o taip pat naujai išrastus navigacijos būdus ir priemones pritaikyti kasdieniniams reikalams. Mes gyvename tokiais laikais, kada oro erdvė stengiamasi panaudoti žmonijos gerovei. Laikome savo pareiga tą darbą atlikti garbingai“. Kalp ši pažadą lakūnai tėsėjo? Per 37 val. 11 min. jie nuskrido 6411 kilometrų ir pasiekė antrą rezultatą tuo metinių tolimumu skrydžiu išforijoje. Iki Stargardo jie tiksliai išlaikė skridimo kryptį. „Aviacijos vyrus labai nustebino „Lituanikos“ skrydžio tikslumas“, — pabrėžė fada pasaulio spauda. Be to, Darius ir Girėnas pirmieji pasaulyje per vandenyną vežė oro paštą.

Tragiškos mirties kaina S. Darius ir S. Girėnas jrašė naujų pergalę rūsiame vandenyno užkarlavimo metraštyje.

J. BALTČIONAS

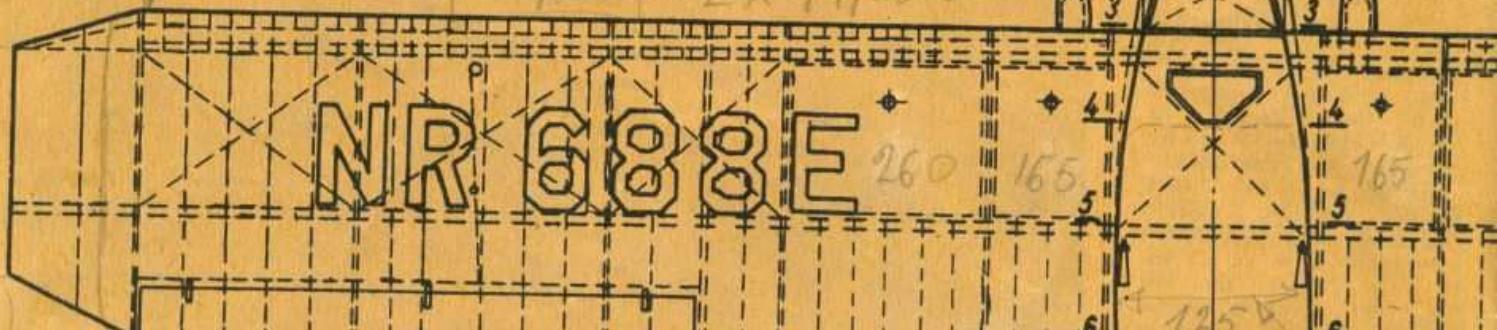


Paminklas ant S. Dariaus ir S. Girėno kapo Kauno Karių kapinėse.

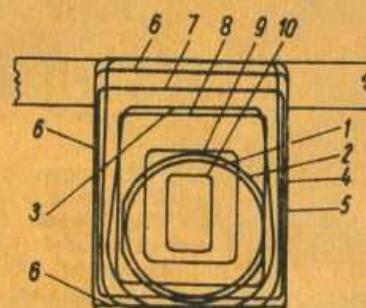
$$S = 2,05 \times 6,25 \text{ m}^2 = 12,8125$$

205 m

1,5 m



Kalbos, kad lėktuvas „Lituaniaka“, kuriuo Darius ir Girėnas perskrido Atlanto vandenyną, buvo prastas, yra siek tiek perdėtos. Mat, kai 1927 m. inž. Belankos (JAV) pastatytu lėktuvu Cemberleñas su Levinu pakartojo ir net viršijo Lindbergo pasiekimą, perskrisdami Atlantą ir nusileidžiami Eislebene (Vokietija), serijiinių šešiaviečių „Belankos“ lėktuvai užkariaavo JAV rinką „Belankomis“, pritaikytomis tolimiems skridimams, buvo atlikta daug šau nių skrydžių per Atlantą. Pats garsiausias jų buvo 1931 m. Berdmano ir Polando skridimas iš Niujorko į Stambulą — 8062 km. Kai 1932 metais Darius su Girėnu pirkko „Belanką“, iš serijiinių amerikietiškų lėktuvų tik Lockheed firmos „Vega“ buvo tikrai geresnis. Tačiau šiam lėktuvui pirkti, kurį po dvejų metų pirkio Amerikos lie tūvius Vailkaus skridimui per Atlantą, Dariui ir Girėnui truko pinigų. „Belankos“ konstrukcija, būdama pa prasta, pasižymėjo, kaip sa ko konstruktoriai „aukšta



Balo talpa

$$165 \times 2 = 330$$

$$260 \times 2 = 520$$

$$850$$

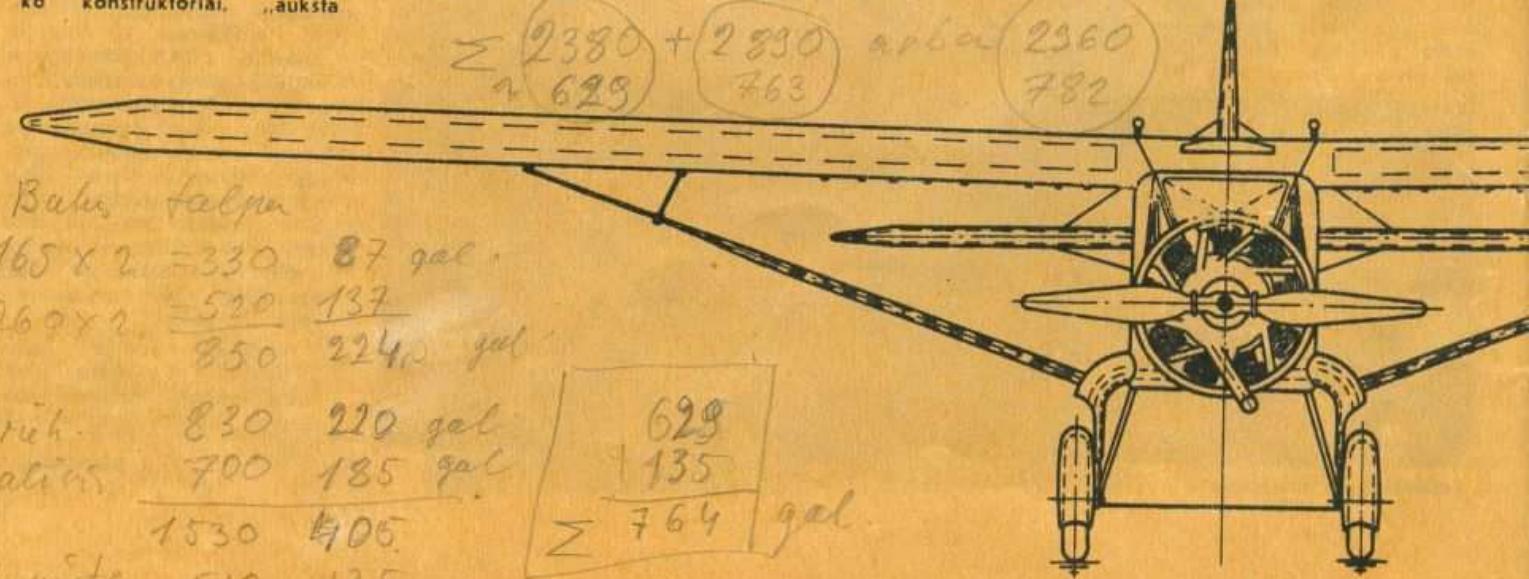
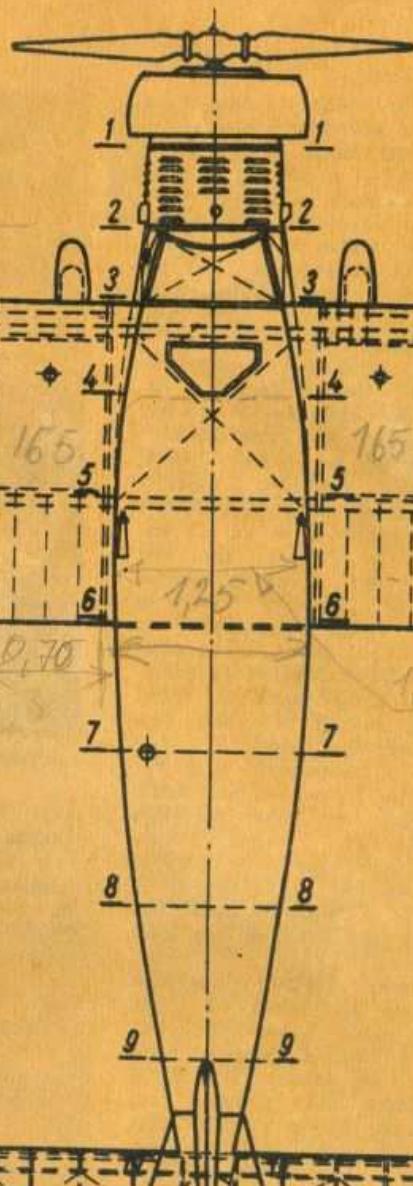
$$\text{Prich. } 830$$

$$\text{Užp. } 700$$

$$1530$$

Kanisteros 510 ? ar 580

$$\begin{array}{r} \text{Σ } 2380 + 2830 \\ \hline \text{2 } 629 \quad 763 \end{array} \quad \text{arba } \begin{array}{r} 2360 \\ 782 \end{array}$$



Balo talpa

$$165 \times 2 = 330 \quad 87 \text{ gal.}$$

$$260 \times 2 = 520 \quad 137$$

$$850 \quad 224 \text{ gal.}$$

$$\text{Prich. } 830 \quad 220 \text{ gal.}$$

$$\text{Galios } 700 \quad 185 \text{ gal.}$$

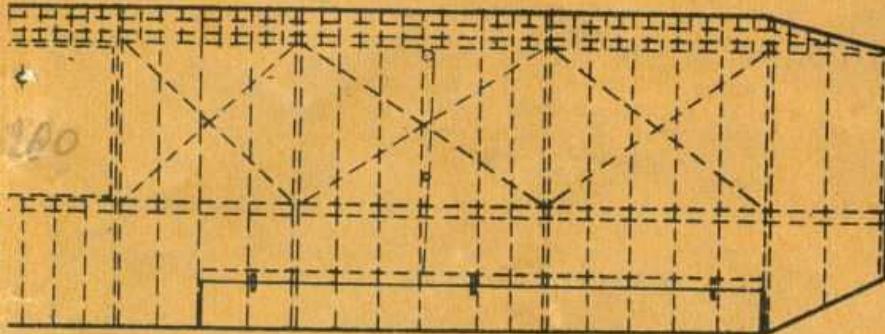
$$1530 \quad 405.$$

$$\text{Kanister. } 510 \quad 135$$

$$520 \quad 153$$

629
135
$\Sigma 764$
gal.

Sofijos - 27. 8. 7 m. 2



svorio kultūra" — buvo lengva, racionali, neturėjo nieko nereikalingo.

Lėktuvu persištymą [nauju ilgesnių sparnų pagaminimą, papildomu kuro baku įstatymą, liemens sustiprinimą, naujo motoro įstatymą] atliko Lero aviacijos dirbtuvės. Lėktuvan įstalytas žymiai galingesnis variklis — 380 AJ [buvo 220 AJ]. Visi navigacinių prietaisų įsigijimo, įstymo, suderinimo rūpesčiai gulė ant Dariaus pečių.

Morint nuskristi 7186 km iki Kauno, reikėjo pasiūti tam tikrą papildomą kiekį benzino [jeigu priekinis vėjas, audrų apskridimas]. Nors iki Kauno reikėjo skristi apie 38 val., benzino buvo planuota imti 52 val. skridimui — 57 litrai valandai. Vidutinis „Lituanikos“ greitis buvo 190 km/val. Visa kuro baku sistema buvo įrengta taip, kad galima būtų pagal reikala benzino perpumpuoti iš vieno bako į kitą. Benzino tekėjimo vamzdeliai buvo apvynioti izoliacija, prakurimo atveju nepraleidžiančia ben-

zino. Didieji benzino bakai lieemenyje turėjo specialų mechanizmą greitam benzino išleidimui, kad nusileidus vandenynė būtų galima plūdurioti.

Tiksliam vietas virš vandenyno nustatymui Darius naudojo sekstantą ir specialius laikrodžius [šiam reikalui buvo reikalinga pažinti žvaigždes]. Lakūnai dėl lėšų stokos negalėjo įsigyti modernesnių prietaisų, kaip autopilotas ar radiokomпасo, kuriais naudojosi tą pačią dieną skridęs V. Postas.

„Lituanika“ buvo unikalus savo laikmečio lėktuvas.

Kai kurie lėktuvo duomenys: tuščio svoris — 1200 kg, 2960 litrų benzino svoris — 2000 kg, 126 litrų tepalo svoris — 100 kg, lakūnų svoris — 160 kg, rankių prietaisų, laiškų svoris — 40 kg, starinės svoris — 2500 kg, maksimalus greitis — 250 km/val., didžiausias galimas aukštis — 6000 m, maksimalus skridimo nuotolis [teorinis] — 9500 km.

G. RAMOSKA

Plotas: SP 28 m²

Stabilizatorius 5 m²

Lėktuvas ~ 7 m

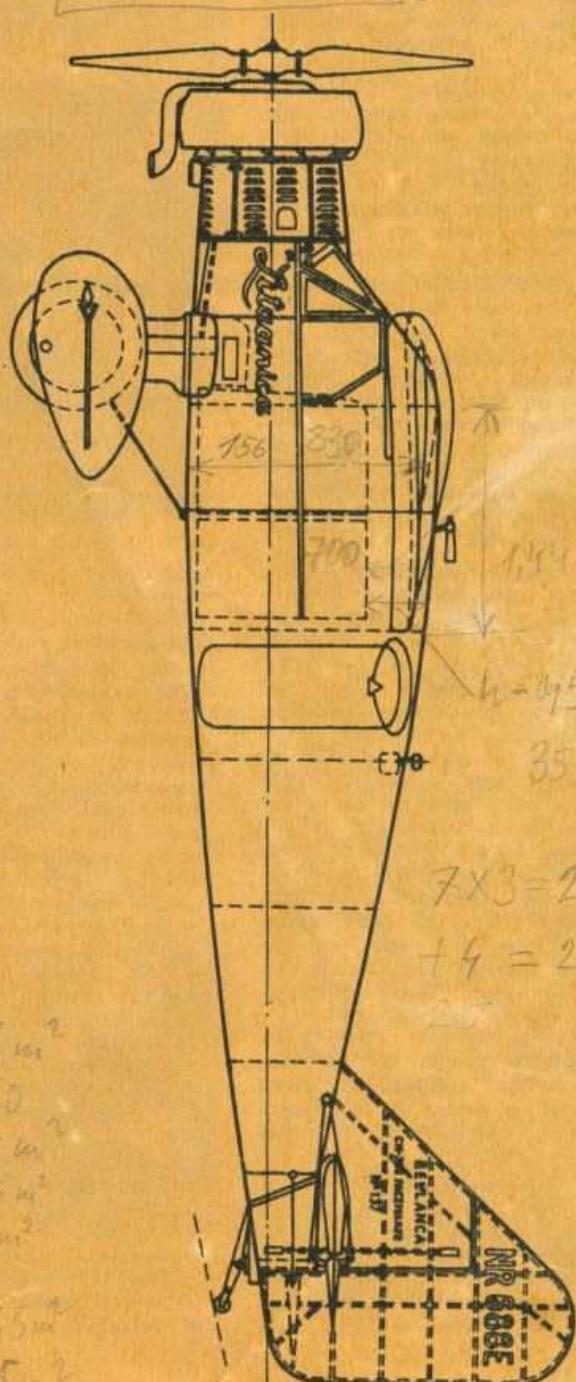
Motorius ~ 0,6 m²

Sp. bokas 4 m²

Iuz. 2. Įrengimų būrys.

Horizont. bokas ~ 1,5 m²

Kabinas ~ 15 m²



IGYVENDINAMI LIETUVOS TSR SDAALR II SUVAŽIAVIMO NUTARIMAI

Zidikų vidurinėje — 360 mokiniai. Mokykla nedidelė. O kolektyvas turi sukaupęs nemažą patyrimą, kuriuo gali pasidalinti su daugeliu mokslų jsteigū...

Nedidelis stendas karinio rengimo kabinetė. Netgi ne stendas, o sąrašas. Tai buvę šios mokyklos auklėtiniai, dabar — Tarybinės Armijos karininkai. Skaitome: Algimantas Gailius, Juozas Kazlauskas, Stasys Rimkus, Kazys Zelvytė... Netrumpas šis sąrašas. Kiekvienas tame išrašytas vyras galėtu daug papasakoti, kaip dar mokyklos suole kilo noras susieti savo gyvenimą su TSRS Ginkluotosioms Pajėgomis, stoti liaudies taikus kūrybinio darbo sargybon.

Salia šio sąrašo — kitas. Jame puikuojasi pavadės mokiniai, kurie rengiasi stoti į karinį mokyklas ir igyti atitinkamą karinę specialybę. Vaikinai žino — nelengva tai bus, salygos nėra paprastos. Todėl su didesniu užsidegimu, kruopštumu ruošiasi egzaminams.

Tai, apie ką kalbėjau, galima sakyti, jau atlikto darbo rezultatas. O kaip vyksta karinės patriotinės auklėjimas? Prieš atsakydamas į klausimą supažindinti skaičytojus su dviem pedagogais, kurių darbas ir yra karinio patriotinio bei internacinalinio auklėjimo mokykloje šerdis.

Ivanas Nikulinikovas — buvęs rusų kalbos ir literatūros mokytojas. Dabar, tiesa, Nikulinikovas jau pensininkas. Bet tai né kiek jam netrukdo padėti mokyklai toliau spręsti tuos klausimus, kurie buvo sekmingai puoselėjami jam tebedirbant. Juk Ivanas — saviškisi 1939—1940 metais dalyvavęs kare su baltasuuomais, jis vėliau kovojo Volchovo fronte ties Leningradu. Apdovanojas Raudonosios žvaigždės ordinu, daugeliu medalių. Po karo vedė liefuvalių — istorijos mokytojų, ir liko Lietuvoje. Dirbo, stengesi perduoti jaunajai kartai visą, ką patys patyrė, ką puikiai žinojo, kas būtiniausia — pasirūpinti ruoštis našiam darbui ir savo mylimos socialistinės Tėvynės gynybai.

Antrasis mokytojas — mokyklos karinio rengimo vadovas Algimantas Relvytis, dabartinis SDAALR organizacijos pirmininkas, puikus sporto organizatorius, kandidatas į TSRS sporto meistrus. Jam

dabar tenka didžioji krūvio dalis. Bet Algimantas speja ir patys sportuoti, ir kitus į aktyvias pratybas įtraukia, o drauge su Nikulinikovu jie toji ašis, apie kurią sukasi visa mokyklos patriotinio auklėjimo veikla. Jos štabas — tai karinio rengimo kabinetas. Be jau minėtų sąrašų jo sienas puošia plakatai, schemos, ant stalu išdėlioti kariniams patriotiniam auklėjimui skirti gynybinės draugijos leidiniai: laikraščiai, žurnalai, knygos, mokymo priemonės. Visa tai padeda jaunimui geriau susipažinti su šlovingu Tarybinės Armijos keliu, su tarybiniu kariu bei patriotinės draugijos narių šiokiadėniais. Atskiras stendas skirtas 16-ajai Lietuviškajai Raudonosios vėliavos ordino Klai-

nėjai. Ir šis jausmas skatina nekantriai laukti dienos, kai pagaliau bus galima užsvilkti tarybinio kario uniformą.

Vasario 23-oji ir gegužės 9-oji — džiugios šventės mokykloje. Iškilmingos rikiuotės, pašnekėsiai su Didžiojo Tėvynės karo veteranais, žuvusių tarybinių karių pagerbimas — visa tai tradiciniai renginiai. O jeigu ta proga į Zidikus atvyksta Galina Mazina, renginiai būna dar įtaigėsni, dar labiau jaudinantys. G. Mazinos vyras žuvo vaduodamas Zidikus. Jis čia ir palaidotas. Ir dabar šiai rusų moterai Žemaitijos miestelis tapo savo iškiliausia atnaujinta gimtine, o mokyklos auklėtiniai, prižiūrintys jos vyro kapą, lyg savi vaikai.

patriotinis auklėjimas ir sportinė veikla čia atliekami ne kartkartėmis, ne priešpuolis, o nuolat, kasdien, išnaudojant tam kiekvieną progą ir galimybę. Ir visa tai daroma paprastai, visiems prieinamai, įtaigiai.

Panašiai savo veiklą organizuoja ir Sedos vidurinės, Zemalės aštuonmetės mokykly pirminės SDAALR organizacijos. Aišku, kiekvienoje savi ypatumai. Sediškai turi turtingas moksleivių priėmimo į pionierius tradicijas, labiau dirba kraštotyros srityje, o Zemalės mokyklos patriotinio auklėjimo bei technikos sporto šaką vadovai didesnį dėmesį skiria asmeniniams kontaktams. Juobė, kad keturi buvę šios mokyklos mokiniai kovojo 16-osios lietuviškosios divizijos sudėtyje, o dar du — kituose daliniuose. Suprantama, kad tokiu atveju į Žemalę dažnai atvyksta karo veteranai, kurie čia visad laukiami ir brangūs svečiai. Svečiuojasi čia ir delegacijos iš tolimo, bet kiekvieno mūsų širdžiai brangaus ir atmintino Rusijos kaimo — Aleksejevko, ties kuriuo mūsų divizijos kariai gavo kovos krikštą.

Karinio patriotinio ir inter-nacionalinio auklėjimo formų daug. Daug ir metodų. Matyt, nėra ir būtino reikalo sumineti kiekvieną tų, kuriuos savo arsenale turi mažeikičiai. Svarbu, jog visie gerai panaudojami, kad jie duoda didžiulę ir apčiuopiamą naudą, kad atžalynas ugdomas karštai mylėti savo socialistinę Tėvynę, būti pasiruošusiais reikalui esant ją apginti, o gabiavusieji ir geriausieji vaikinai renkasi garbingą ir labai reikalingą TSRS Ginkluotujų Pajėgų karininko profesiją. Pagaliau džiugu, kad visi mokiniai aktyviai dalyvauja patriotinės draugijos veikloje, savinasi karinių taikomųjų bei technikos sporto šakų paslaaptis. Visa tai bei įsitikinimas, kad nuoširdus darbas, puoselėjant ir gausinant tarybinės liaudies revoliucines, kovų ir darbo tradicijas artimiausioje ateityje duos dar geresnius vaisius. Teikia man — Didžiojo Tėvynės karo veteranui — didžiulį pasitenkinimą.

V. RUTKAUSKAS,
Lietuvos TSR nusipełnės
žemės ūkio darbuotojas,
LTSP SDAALR Centro
komiteto narys

PATRAUKLIAI, ITAIKIAI...

PASAKOJIMAS APIE KARINĮ PATRIOTINĮ
AUKLĖJIMĄ MAŽEIKIŲ RAJONO MOKYKLOSE

pėdos šaulių divizijai, jos kovų keliui.

Mokyklon plaukia buvusiųjų auklėtiniai, dabar atliekančių garbingą karinę tarnybą, laiškai. Né vienas jų nelieka nepanaudotas auklėjamajam darbui. Juos skaito pionierių sueigose, klasių valandėlėse, komjaunimo bei patriotinės draugijos narių susirinkimuose. Beje, apie vaikinus, atliekančius karinę tarnybą, primena stendas „Mūsų buvę mokiniai Tėvynės sargyboje“. Atvykę per atostogas į namus, jie, lygiai, kaip ir Tarybinės Armijos karininkai, gavę išsilavinimą šioje mokykloje, ateina į savo kolektyvą, susitinka su naujaja mokinį kartą, perduoda jai savo gyvenimo partiją, priesaką testi šaunias židikičių tradicijas.

Labai populiarūs mokykloje „Jaunojo Šaulio“, „Taikliojo Šaulio“ būreliai, moksleiviai masiškai ir entuziastingai dalyvauja „Ereliuko“ ir „Žalio“ varžybose. Tada vaikinukai pasijaučia esą tikri socialistinės Tėvynės gy-

Pažymint Tarybinės Armijos 65-ąsias metines mokykloje vyko gynybinio mūsino darbo mėnuo. Klasėse buvo surengti žygio dainos, geriausios puokštės žuvusių karių konkursai, moksleivai laikė PDG komplekso normas, gélémis papuošė žuvusių tarybinių karių kapus. Buvo surengtos šaudymo varžybos. Geriausieji židikičiai atstovai dalyvavo Mažeiukių vykusiose rajono žaukiams amžiaus vaikų šaudymo daugiakovės varžybose. Pirmają vietą jose iškovojo židikiškis vienuoliktojas A. Rupainis. Si detalė gerai atspindi nedidelės kaimo mokyklos karinio patriotinio auklėjimo ir sportinį darbą, mokyklos SDAALR organizacijos veiklą.

Iš pirmo žilgsnio Zidikų vidurinės mokyklos pedagogų — patriotinės draugijos aktyvistų bei moksleivių — veikloje, čia tarpstančiose tradicijose nieko ypatingo. Bet rezultatai, kaip jau minėjau, puikūs. O tai ir yra didžiulis pasiekimas. Mat



Statomam filmui „Skrydis per Atlanta“ reikėjo atkurti du senovinius lėktuvus „Bėlanka“ ir „Lituaniką“, tiksliai atitinkančius originalus ir... galinčius skristi. Panavėžio ATSK inžinierius, LTSR nusipelnęs treneris sporto meistras Vladas Kengaila, kadaise patys konstravęs ir stater sportinių lėktuvų bei sklandytuvų, padedamas darbu draugų Sigito Noreikos, Bernardo Šakėno, Vinco Mikeliūno, aviacijos veteranus Česlovo Balčiūno tikslai atkūrė „Lituanikos“ brėžinius, prietaisus lenta, laikūnų kabina, lėktuvų formą, visai išorinės detales ir nudažymą. Zvelgiant į naują „Lituaniką“ net nesitiki, kad jis sukonstruotas seniai nurodyto sportinio lėktuvė JAK-12 remiu pagrindu. Ir velkiantį motorą patys itaisė, priveršdami lėktuvą savistoviai pakilti ir skristi. Neatskirsi šios „Lituanikos“, nuo lėktuvo, kuriuo prie 50 metų Darius ir Girėnas perskrido Atlantą.

Nuotraukoję matome V. Kengailą ir S. Noreiką prie pastatytos „Lituanikos“. Numatoma, kad sis lėktuvas, puigiai atlikęs savo „vaidmenį“ filme „Skrydis per Atlanta“, bus issaugotas kaip muziejinė eksponatas.

„SOJUZ T-8“ SKRYDIS

Sutinkamei su kosminės erdvės tyrimo programa, 1983 metų balandžio 20 d. 17 valanda 11 minučių Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz T-8“, pilotojamas iugulos, kuria sudarė laivo vadas papulkiniukis Vladimiras Titovas, bortinžinierius, Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS laikūnas kosmonautas Genadijus Strekalovas ir kosmonautas tyrėjas, Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS laikūnas kosmonautas Aleksandras Serebrovas.

Vladimiras Titovas gimė 1947 metų sausio 1 d. Čitos srities Sretensko mieste.

1970 metais baigės Cernigovo aukštają karo aviacijos mokyklą, tarnavo Karinėse oro pajėgose laikūnų instruktoriaumi, o po to aviacijos pulko grandies vadu. Išsavinė kelijų tipų lėktuvus. Turi 1-osios klasės karinio laikūno ir 3-osios klasės laikūno bandytojo kvalifikacijas.

V. Titovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1971 metų.

Į kosmonautų būrį Vladimiras Titovas buvo priimtas 1976 metais. Jis baigė visas parengimo kosminiams skridimams laivuose „Sojuz T“ ir orbitinėse stotyse „Saliut“ kursq.

Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS laikūnas kosmonautas Genadijus Strekalovas gimė 1940 m. spalio 28 d. Maskvos srities Mytiščių mieste.

1965 metais jis baigė Maskvos Baumano aukštają technikos mokyklą ir pradėjo dirbti konstravimo biure.

G. Strekalovas — Tarybų

Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1972 metų.

Į kosmonautų būrį jis buvo priimtas 1973 metais.

Pirmą kartą Genadijus Strekalovas skrido į kosmosą 1980 metais, būdamas laivo „Sojuz T-3“ ir orbitinės stoties „Saliut-6“ kosmonautas tyrėjas.

Tarybų Sąjungos Didvyris,

TSRS laikūnas kosmonautas Aleksandras Serebrovas gimė 1944 m. vasario 15 d. Maskvoje.

1967 metais jis baigė Maskvos fizikos ir technikos institutą. Po to devynerius metus dirbo mokslinį darbą vienoje šio instituto katedroje.

Nuo 1976 metų technikos mokslų kandidatas A. Serebrovas dirba konstravimo biure.

A. Serebrovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1976 metų.

Pirma kartą Aleksandras Serebrovas skrido į kosmosą 1982 metų rugpjūčio mėnesį laivu „Sojuz T-7“ ir orbitinės stotimi „Saliut-7“.

Dėl nukrypimo nuo numatyto suartėjimo režimo laivo „Sojuz T-8“ susijungimas su orbitine stotimi „Saliut-7“ buvo atšauktas.

Kosminio laivo „Sojuz T-8“ iugula — kosmonautai Vladimiras Titovas, Genadijus Strekalovas ir Aleksandras Serebrovas — gržo į žemę.

1983 m balandžio 22 d. 17 val. 29 min. Maskvos laiku laivo „Sojuz T-8“ nuleidžiamasis aparatas nusileido numatytame Tarybų Sąjungos teritorijos rajone už 60 kilometrų į šiaurės rytus nuo Arkalyko miesto.



Kosminio laivo „Sojuz T-8“ ekipažas [iš kairės]: A. Serebrovas, V. Titovas ir G. Strekalovas.

ŠAUNIŲ LAIMĖJIMŲ VAINIKAS

Siandien motorlaivininkų varžybos, jų laimėjimai sąjunginėje bei tarptautinėje arenaje — įprastinis reiškinys, ir medaliai, atsivežti iš varžybų į Tarybų Lietuvą, taip pat ligtas kasdieniški. Bet juk ne visada taip buvo...

Rašytiniai dokumentai tvirtina, kad pirmojo mūsų tėviškėje motorlaivių sporto sekcija buvo įkurta 1922 metais prie Kauno jachtklubo. Po dvejų metų per pirmają vandens sporto šventę Nemuno vandenėn skrodė ir motorlaiviai, o 1930-aisiais surengtos ir pirmosios oficialios varžybos. Tik nedaug jose tedelyvavo sportininkų, pagaliau kultivavo šią sporto šaką pavieniai žmonės: brangius varžyboms skirtus skuterius bei gliserius, motorus jiems teko pirkti savomis, o tai toli gražu buvo unama ne kiekvienam.

Tik Tarybų valdžios metais motorlaivių sportas tapo tikrai pripažintu, patraukė masės. 1953 metų liepos 19-ąją Kaune, šios sporto šakos entuziastų V. Severino ir A. Biliūno iniciatyva, buvo surengtos pirmosios Tarybų Lietuvos motorlaivių sporto varžybos. Šios sporto šakos sekcijos augo jvairių sporto draugijų, įmonių kolektyvuo-

se. Pradedant 1955-aisiais kasmel rengiamos Tarybų Lietuvos pirmenybės.

Jau savo veiklos pradžioje kauniečiai sėkmingesni debituoto šalies neakivaizdinėse varžybose, užimdami aukštą antrą vietą. Entuziazmas,

didelis mėgėjų būrys padėjo motorlaivių sportui smarkiai progresuoti. Praėjo vos metai po pirmojo respublikos čempionato, o kaunietis Severinas Kuprevičius iškovojo TSRS pirmenybių aukso medalį, pasiekę šalies rekordą.

TARYBŲ LIETUVOS MOTORLAIVININKAI — TSRS ČEMPIONAI

1956 m. S. Kuprevičius	—	kateriu K-1-750
1957 m. V. Jančaitis	—	skuteriu OC-500
1963 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OJ-175
1963 m. A. Šostauskas	—	gliseriu GB-350
1968 m. K. Senkus	—	skuteriu OC-500
1968 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OC-500
1968 m. S. Adomaitis	—	gliseriu LX-1000
1968 m. S. Adomaitis	—	g seriu LX-1000
1972 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OC-500
1973 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OC-500
1973 m. V. Matulevičius	—	skuferiu OB-350
1974 m. R. Matelsonis	—	skuteriu OB-350
1974 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OC-500
1975 m. A. Šlapikas	—	skuteriu OC-500
1977 m. V. Matulevičius	—	skuteriu OB-350
1978 m. R. Matelsonis	—	skuteriu OBN-350
1978 m. L. Kavaliauskas	—	skuteriu OBN-350
1978 m. L. Kavaliauskas	—	motor. valtimi SB-350
1978 m. A. Bakšys	—	skuteriu OBN-350
1979 m. L. Kavaliauskas	—	skuteriu OCN-500
1979 m. D. Matulionis	—	skuteriu OB-350
1981 m. V. Matulevičius	—	skuteriu OB-350
1981 m. V. Matulevičius	—	skuteriu OB-350
1981 m. L. Kavaliauskas	—	skuteriu OBN-350
1981 m. L. Kavaliauskas	—	skuteriu OBN-350
1982 m. A. Bakšys	—	motor. valtimi SB-350



Europos vicečempionas A. Bakšys skuba į finišą.

R. ROZICKO nuotr.

Nuo to laiko mūsų motorlaivininkai — nuolat pirmaujančiuoj gretose. Per 1956—1982 metus Tarybų Sajungos čempionatuose iškovooti 26 aukso medaliai, pasiekta apie 30 rekordų. Savotišku rekordu rekordininku tapo pirmųjų motorlaivių sporto varžybų dalyvis TSRS garbės sporto meistras Antanas Šlapikas, per savo sportinės karjeros 30-metį net 6 kartus pelnės šalies čempiono titulą, aštūnasis prizininko medalius, trylikā kartų gerinės TSRS rekordus. Pirmasis jų pasiektais 1960 metais motorinių valčių MS-500 klasėje. Už šį laimėjimą Šlapikui buvo suteiktas TSRS sporto meistro vardas. Na, o kada bus paskutinis? Juk Antanas dar ir siandien aktyvus varžybų dalyvis, respublikos gliserininkų komandos treneris, puikus jaunimo globotojas ir entuziastingas sportininkas!

Savotiška rekordą pasiekė ir Kuprevičių šeima. Per 1958—1963 metus Severinas Kuprevičius keturis kartus gerino šalies rekordus, o jo duktė Jūratė — penkis. Daugkartiniai TSRS čempionais tapo Vytautas Matulevičius, Ričardas Matelsonis, Leonas Kavaliauskas, Arvydas Bakšys. Beje, Arvydas 1982 metais startuodamas Europos motorinių valčių čempionate, iškovojo sidabro medalį. Tai aukščiausias mūsų sportininkų pasiekimas. Tarptautinių varžybų nugalėtojai buvo A. Šlapikas, P. Blevežčiūnas, V. Tamulis, V. Matulevičius, R. Matelsonis. Vytautas Matulevičius 1978 metais Bulgarijoje tapo socialistinės sandraugos šalių varžybų nugalėtoju, jam pirmajam iš respublikos motorlaivininkų suteiktas TSRS tarptautinės klasės sporto meistro vardas. Po to šio titulo nusipelelė Arvydas Bakšys. O kas sekantis? Juk respublikos motorlaivininkų šeima, mininti šios sporto šakos trisdešimtmetį, gausi. Net 11 sportininkų yra TSRS rinktinės kandidatai! Puikus ir mūsų rezervas — vaikai ir jauniai, sistemingai iškovojantys aukštias vietas TSRS jaunių pirmenybėse bei vaikų ir jaunių sporto mokyklų varžybose.

Štai dėl ko mes su viltimi ir savotišku optimizmu lau-

Kiame atsakingiausio šių metų starto — Latvijos TSR Štūčkos mieste vyksiančios TSRS tautų VIII spartakiados. Sékmingsi skuterininkų, veltininkų nasirodymai, gerokai pakilęs gliserininkų mestriškumo lygis leidžia tikėtis medalium, iš kurių nemaža turėtų būti auks.

Trys dešimtmeciai. Nedidelis tai laiko tarpas. Tačiau kaip daug padaryta vystant šią sporto šaką Tarybų Lietuvosje! Mes teisėtai džiaugiamės kauniečių pasiekimais. Atgijo veikla, auga rezultatai Vilniuje, Alytuje, pradėjo aktyviai sportuoti ir šilutiečiai. Sportuoja darbininkai, inžinieriai, moksleiviai, studentai, dėstytojai. Tai, mano nuomone, yra įtikinamiausias ir svarbiausias mūsų laimėjimas.

Augant žmogui — auga ir jo reikmės. Panašiai reikalai klostosi ir motorlaivininkų gyvenime. Nebetelpame savo elinge prie Kauno marių, nebepatenkiniai primityvioms dirbtuvėlėms. Parengti dokumentai, ir netrukus prasidės naujos motorlaivių sporto bazės statyba taip pat prie Kauno marių, vasaros bazė Margio ežere, gerės stiprės ūks Alytuje bei Silutėje. Laukiame, kad motorlaivių sportą dalykiškai pradėtų kultivuoti uostamiesčio patriotinės draugijos narai, kad pagaliau ir kitose Tarybų Lietuvos vietovėse, esančiose netoli vandens baseinių, pradėtų kunkiliuoti motorlaivių sraigtų sudrumstas vanduo. Jog tam yra visos priešaidos, įsitikinome, rengdamis parodomąsių varžybas Škuode bei kitose vietose. Pagaliau padėti pradedantiems žengti pirmuosius žingsnius visada pasirengę ir mūsų priukūs jaunimo auklėtojai — Lietuvos TSR nusipeilnę treneriai Algimantas Bakšys, Romas Bankauskas, Valdas Petrušas, nesenai su aktyviuoju sportu atsišvirkinę, bet likę aktyvūs jaunimo ugdytojai Leonas Kavaliauskas, Vytautas Matulevičius, gausus būrys aukštostos kvalifikacijos teisėjų, instruktoriai.

Trisdešimtasis Tarybų Lietuvos motorlaivininkų sportinių sezonus prasidėjo. Jis žada daug rimtų išbandymų. Tikimės, kad dauguma jų bus sékmingsi, kad rimčiausiai mei — TSRS tautų VIII spartakiadoje — bus pagerintas 1979 metų rezultatas.

E. ALBRECHTAS,
Lietuvos TSR
motorlaivių sporto federacijos
prezidiumo pirmininkas

SPORTINIAI ANTANO ŠLAPIKO DEŠIMT- MEČIAI

Kauno Šančiai — tai ne Vilniaus Karoliniškės ir ne Maskvos Čeriomuškos. Čia klekvienas pažista savo kaimyną, puikiai žino, kas jo kieme vyksta, čia visi gyvena bendru interesu sūkuryje. O jau to, kas paupy, tikrai nenusleipsi nuo berniukščių, kurie, kur buvę, kur nebuvę, vis prie Nemuno. Nebuvo išimtis ir septyniolikmetis Antanas Šlapikas. Didelis technikos mėgėjas. Valkinas negalėjo atitraukti akių nuo vandenį skrodišančių motorlaivių.

Tada Mažeikių gatvėje, Šlapikų namelio kieme, pradėjo darytis nepaprasti dalykai. Atžala Antanas, pasitelkęs draugą Vitu Stakionį, kalė, obliavo, žpinklavovo, dažė. Tai žinojo visi. Bet ne kiekvienam buvo aišku, kad tai, kas daroma, bus motorinė valtis. Kokiai Sito ir pats „darbų vykdotojas“ nežinojo: pamatė senamė žurnale laivo brėžinius, pritaikė pastogėje buvusias senas lentas, ir pirmyn. Juo toliau, juo įdomiau aplinkiniams. O kai surūdijusi motorą knibinėti ēmė, jau ir padėjėjų atsirado. Tik ne Antanui! Septyniolikmetis pulkiai žinojo, ko nori ir ko siekia. Jo tikslas buvo priversti šį „i pensiją išėjus“ trofējinį variklį gyventi ant rą gyvenimą, tapti jo motorinės valties varomaja jėga. Kauno kelių mašinų stoties tekintojui variklių „širdys“ ir „plaučiai“ buvo nebe naujiena, ne vieną jų pagydė. Tad ir reikalingas detalių išsitekino, Vito padedamas pasigamino.

Tą dieną Šančių paupiu traukė ištisa procesija. Val-

kinių ir paaugliai stebėjo, kaip valtis ir motoras buvo nešami į paupį, nuleisti į vandenį. Po to „pensininkas“ pradėjo parpti. Laimingas plaukė Nemuno vandenimis Antanas. Bet neilgai. Motoras kelis kartus sučiaudėjo, sukojėjo, ir... Tamypk netampęs startinį virvagalį — tyli variklis, ir tiek. Buvo labai apmaudu. Bet ką darysi, jei jaunasis entuziastingas motorlaivių sporto gerbėjas nebuvo prakandės net šio sporto abécélės. Tik vėliau jis sužinojo, kad prie laivų pritvirtintas motoras buvo silpno galingumo, o sraigtas — pernelyg didelis. Pagaliau ir laivo svoris turi didelės reikšmės. O čia... Negarbinėti baigė savo debiuą jaunasis sportininkas ir jo „pensininkas“.

Nesėkmė Šlapiko nė kiek neatgrąsino. Veikiau priesingai. Užvires sportinis pyktis privertė Antaną mokyti, mąstyti, tartis ir kurti. Šlapiką tuo metu jau žinojo visi Šančiai. Ypač tie vyrai, kurie netoli Antano namų buvusioje ikravimo bazėje savo motorines valtis laikė.



Tad niekas nenustebė, kad 1953 metų liepos 19-ąją per pirmas oficialias Tarybų Lietuvos motorlaivių sporto varžybas tarp dalyvių buvo ir Antanas — su penklu savo rankomis pastatytu laivu ir ketvirtuoju gyvenimui prikeltu 1000 ccm varikliu.

Tai buvo prieš trisdešimt metų. Per tą laiką startuota trisdešimt sezono, dalyvauja draugijos, respublikos, šalies pirmenybės bei čempionato, taurės, tarptautinėse varžybose. Išbandyti visos laivų klasės. Pagaliau apsistota ties gliseriais. Kodėl? Si laivų klasė tiesiogiai susijusi su Antano darbu — su varikliais. Mat dar 1960 metais kelių mašinų stotis buvo reorganizuota į motociklų remonto dirbtuvės, kuriose brigadininkas buvo Antanas Šlapikas. O po to šios „Zaičio“ būtinio gyventojų aptarnavimo fabriko dirbtuvės tapo Kauno autoserviso variklių remonto dirbtuvėmis, kuriose Antanas — vyrėsis meistras. Jau šešerius metus.

(Nukelta į 30 ps.)

ČEMPIONAIS GALI BŪTI VISI



Startas!

Tokio ralio Lietuva dar nebuvu mačiusil Drįstu šiaip teigti, atsižvelgdamas visu pirmą į tai, kad mes ne faip jau dažnai rengia me bent vieną iš trijų etapų TSRS čempionato antros grupės automobiliuose. Paskutinį kartą tokis renginys buvo vykės prieš penkerius metus Tauragėje. Ir nors po to Lietuvoje viešėjo ir TSRS fautų spartakiada, ir šalies čempionatai — antroji grupė tai ne „standartai“. Antre, pirmąkart pas mus tokio rango varžybų didžioji dalis vyko dienos metu, ir žiūrovai turėjo puikias galimybes stebeti geriausiuju šalies lenktynininkų meistriskumą, juo labiau, kad varžybų metu buvo idealus oras ir keliasi dar nebuvu tiek išdžiūvę, kad nuo ju kiltų dulkių stulpai. Be to, pirmoji varžybų dalis, vykusi dienos metu, nusidriekė tokie kryptimi, jog motorizuotiemis žiūrovams nebuvu sudėtinga suspeti į daugelio papildomų greičio ruožų finišus.

Zodžiu, varžybų organizavimas nusipelni aukščiausio įvertinimo. Ir didžiausia čia nuopelnai yra Klaipėdos miesto vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojo M. Gusalino bei Klaipėdos miesto SDAALR komiteto pirmininko V. Pulkauskio.

Malonai nusebino net sekretoriato neįprastai operatyviai pateikti galutinius rezultatų. Nebuvu netgi beveik tradicinių kivirčų ir protestų. Visu dėmesys, atrodo, buvo sutelktas garbingai ir bekompromisinei sportinėi kovai. Ir tokia kova jvyko!

GERA PRADŽIA — TAI DAR NE VISKAS

Kada Klaipėdos statybininkų kultūros rūmuose po nedidelio improvizuoto koncerto į sceną pakilo varžybų

organizatoriai ir teisėjai pasiūlė prižių už pirmąsias dvi vietas, jie pakvietė mūsų respublikos sportininkus. Etapo nugalėtojais po nepaprastai įtemplos sportinės kovos fapo vilniečiai Eugenijus Tumalevičius ir Pranas Videika. Vos 13,8 sekundės šešiolikojo greičio ruožui iems pralaimėjė klaipėdiškiai Gailutis Stelmokas ir Vytautas Federavičius.

O starto išvakarėse visi buvo lygūs, visi keturiaskimt vienas ekipazės, nors net dvidešimčiai iš jų nebuvu-



V. Rožukas ir A. Vadauskas po finišo tokie linksmi nebuvu.

vo lemta baiqti varžybų. Tiesa, numerius lenktynininkai buvo gavę pagal praėjusį metų čempionate užimtus vietas, tačiau į pernykštį nuopelnus dabar jau niekas nebekreipė dėmesio. Sportininkai startavo tokia eile-tvarke, kokia jie buvo surikiuoti pirmojo etapo rezultatu. Tad toną sportinei komandai davė jo nugalėtojai maskviečiai Igoris ir Nikolaius Božychai, bei ikandin ū startave mūsiškiai Vilnius Rožukas ir Andrius Vadauskas.

Tokio masto varžybos pačios sutraukia visą šalies automobilių ralio meistrytėlą. Ir ši karta maždaug dvidešimt ekipažų buvo tokie, kurie arba jau atstovauja šalies rinktinėi įvairios tarptautinės varžybose, arba tiesiogiai pretenduoja šią garbę. Malonu, jog tuo po starto susiformavusioje maždaug aštuonių ekipažų lyderių grupėje net keturi buvo mūsiškių. Be jau pačių labai aštriai startavo ir Igiris Charitonpolis bei Kestutis Lapė. Įveikus septynis papildomus greičio ruožus jie laikėsi netgi antrajos vietoje, pralaimėdami vos 15 sekundžių lyderiams G. Stelmokui — V. Federavičiui. Deja, toliau jų automobilis jau nebevažiavo...

O Stelmokas su Federavičiumi pradėjo rungtyniauti labai užtikrintai ir iki pertraukos vis didino savo pranašumą prieš varžovus. Kurį laiką trečiaisiais buvo sportininkai iš Iževsko V. Golcovas ir S. Štinėnas, bet po penktuoju greičio ruožo su jais susilygino palyginti aštriai pradėję E. Tumalevičius ir P. Videika. Pasitraukus iš trasos I. Charitonpolis — K. Lapė, jie jau įsitvirtino antrajos vietoje, o iš trečiajų aplenkę Iževsko qamyklinių ekipažą, iškarpę V. Rožuką su A. Vadauskui. Deja, ir tokioms sudėties mūsiškių triumviratas vėl subyrėjo. Tuo po pertraukos praejusiu metu čempionato sidabro medalių ninkai dėl automobilio gedimo pasitraukė iš varžybų trasos. Jais pasekė ir V. Golcovas bei S. Štinėnas.

KAS IŠRYSKĖJO TAMSIĄ NAKTĮ

Taip lyderių grupėlė dar sumažėjo, o likę



Salles rinktinės nariams I. Charitopulai ir V. Raldei (dešinėje) finišo taip pat nepavyko pasiekti.

sportininkai valanda laiko pailsėjo Rietavo gatvėse ir išskubėjo pakartoti nuvažiuotą kelią darbų jau nakties tamsoje. Galinę projektorių žviesos pluoštai kaip sutemas, riaumojosi forsuoti automobilių varikliai... Tačiau tuoja paaiškėjo, kad lenktynių siužetas stengiasi keičiasi. Tuoji štai pastebėjo komandų treneriai, vadovai bei sekundmačiai ginkluoti žigrovali. Nelioko neinformuoti ir patys sporti-

ninkai. O paaiškėjo tai, kad lyderiu persvara prieš artimiausius persekiotojus ėmė nemunaldomai tapti. Lūžis įvyko prieš pat finišą. Prieš paskutiniame greičio ruože pirmajantieji mūsų respublikos ekipazai pasiekė vienos ir tokia tvarka finišavo. Štai kaip keitėsi nugalėtojais tapusių E. Tumalevičiaus ir P. Videikos rezultatas G. Stelmoko — V. Federavičiaus rezultato atžvilgiu po kiekvieno papildomojo grei-



Trasoję...

čio ruožo: 0; —7; —13; —22; —24; —27; —39; —32; —38; pertraukė; —30; —19; —16; —9; —8; +8; +14. Ir kaip sunku papasakoti, kiek daug slypi už šių nebylių skaičių eiliučių...

O broliai Bolšychai, varžovų gretoms vis retėjanti, pamazū kilo vis aukštyn ir po septynių greičio ruožų turėta šeštą vietą finiše läkečė i trečiąjį. Panašiai iš aštunfos i ketvirtąją persikélé RTFSR komandos atstovai V. Filimonovas — M. Develis. Apie etape vykusios kovos lygi byloja ir tie faktai, kad 1982 metų TSRS čempionai J. Lavrinovičius ir R. Pokulis iš Latvijos tebuvo penkti, o iš qausios, kaip paprastai, ir pajėgios Estijos sportininkų delegacijos geriausia buvo TSRS rinktinės senbuviai H. Ochus ir

T. Dieneris, kurie finišavo šeštū.

Iki čempionato finišo dar liko vienas etapas. Lyderiais šiuo metu tapo Igoris ir Nikolajus Bolšychai, turintys savo aktyvę pirmąjai ir trečiąjai vietas. Kadangi galutinėn įskaiton imami du geriausi rezultatai iš triju, maskviečių galimybės tapti TSRS čempionais yra labai didelės. Žinoma, qaila, kad V. Rožukas ir A. Vadauskas, turintys antrąją vietą pirmame etape, nebaigė antrojo etapo, o E. Tumalevičius su P. Videika ir G. Stelmokas su V. Federavičiumi, taip sekmingai pasirodė antrame etape, praktiškai be nėko grįžo iš pirmojo. Tačiau visi jie dar tebeturi galimybes iškovoti TSRS pirmenybių medalius, visi (tik, žinoma, ne kartu) gali tapti šalies čempionais.

S. ŠARKA



Etapo nugalėtojai P. Videlka (priekyje) ir E. Tumalevičius.

M. KURAIČIO nuotr.

TECHNINIAI REZULTATAI

1. E. Tumalevičius—P. Videlka (Lietuva)	—	4582,5
2. G. Stelmokas—V. Federavičius (Lietuva)	—	4576,5
3. J. Bolšychas—N. Bolšychas (Maskva)	—	4644,4
4. V. Filimonovas—M. Develis (RTFSR)	—	4670,5
5. J. Lavrinovičius—R. Pokulis (Latvija)	—	4733,7
6. H. Ochus—T. Dieneris (Estija)	—	4766,0

ATIDARYTAS SPORTINĖS AVIACIJOS MUZIEJUS

„SPARNŲ“ KORESPONDENTO POKALBIS SU AVIACIJOS SPORTO FEDERACIJOS ISTORIJOS KOMITETO PIRMININKU J. BALČIONU

Neseniai Kaune, Jaunųjų tehnikų stotyje, atvėrė duris Lietuvos sportinės aviacijos visuomeninis muziejus. Norėtume sužinoti, kas pasakino kurti tokį muziejų ir kodėl būtent Kaune!

Siandien mūsų respublika teisėtais laikoma aukšto meistriskumo sportinės aviacijos mokykla. Tačiau aviacijos sportas — ne futbolas ar krepšinis. Aviatorių pasiodymai, varžybos vyksta atokiuose nuo miestų aerodromuose, kur žūrovų akys, televizijos ar kino kameros retokai užklysta. Tad neuostabu, jog visuomenė apie aviatorių pasiekimus stoka informacijos. Objektus respublikos aviacijos sportininkų, konstruktorių palikiomo ir dabarties įvertinimas turės didelę reikšmę auklėjant jaunimą tarybinio patriotizmo, internacinalizmo dvasia. Muziejus primins garbingas mūsų aviatorių tradicijas, skatins jaunimą siekti naujų pergalių.

Kaunas pasirinktas neatsitiktini. Kaunas — mūsų sportinės aviacijos lopšys. Cia 1927 m. prasidėjo mūsų sportinės aviacijos istorija. Cia buvo mūsų sklandymo atkūrimo centras pokario metais.

Kuomet kilo sumanymas steigti šį muziejų?

— Muziejaus steigimo idėja siekia tolokai. Jau apie 1970 metus, kai prie LTSR aviacijos sporto federacijos buvo įsteigtas aviacijos istorijos komitetas, buvo pradėta kaupti ir apibendrinti istorinė medžiaga, liečianti mūsų oreivystės ir aviacijos

istoriją. Pradžioje centras buvo „Sparnų“ redakcija. Tačiau, gausėjant fotodokumentų bei kitų eksponatų, redakcijos patalpose darësi anksta. Pradëta ieškoti patalpų. 1973 metais, Kauno jaunųjų technikų stočiai gavus naujas erdvias patalpas, jos direktoriui, tuomet buvusiam sklandytojui ir lakūnui T. Koronkevičiui, išdėstëme savo sumanymą, jog aviacija turi būti arčiau avia-modeliuotojų, raketinės technikos mëgëjų. Koronkevičiaus

ilgi agituoti neteko. Sių mintį paleiké ir Kauno miesto švietimo skyrius. Véliau Jaunųjų technikų stoties direkto里umi tapës žinomas raketų modeliavimo entuziastas Z. Augėvičius neliko chejingga sportinės aviacijos muziejus kûrimui.

Muziejus buvo kuriamas visuomeniniai pagrindais. Kas dalyvavo šiame darbe?

— Daug žmonių. Visų nesuminësi. Iš pradžių susidaré trejetos žmonių štabas. Tai buvës lakūnas sklandytojas J.



Atidarant muziejų kalba Lietuvos aviacijos sporto federacijos pirmininkas A. Karpačius.



Gausi ekspozicija.

Cepulis, dabartinis respublikos Aviacijos sporto federacijos aukštojo pilotažo komiteto pirmininkas V. Drupas ir, kaip istorijos komiteto pirmininkui, šiame darbe teko dalyvauti man. Netrukus aktifiniai įsijungë KPI kino laboratorijos darbuotojas G. Ramoška, daug padëjo buvës Prienu ESAG direktorius V. Pakarskas, E. Buinevičius. Véliau buvo sudaryta ir Aviacijos sporto federacijos patvirtinta muziejaus visuomeninė taryba, kurios pirmininku buvo išrinktas J. Cepulis, pavaduotoju — V. Pakarskas.

Nuo pat pirmųjų veiklos žingsnių muziejaus likimu rūpinosi respublikos Aviacijos sporto federacija (prezidiumo pirmininkas A. Karpačius, atsakingasis sekretorius V. Ašmenkas). Padéjo Kauno mieto partiniai darbuotojai, j kuriuos buvo kreipëtasi: Kauno mieto vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojas Z. Kazakevičius, Kauno istorijos muziejaus di-



Pirmieji lankytojai susipažsta su eksponatais.

M. KAIRIO nuotr.

rektorius J. Jurevičius, Kauno paminklų apsaugos inspekcijos viršininkas V. Kugelevičius. Muziejaus kūrimo darbas truko apie 10 metų. Neturėjome patirties. Nebuvome iš ko pasimokyti. Ekspozicijos mastą ribojo patalpos. Nepaisant sunkumų, darbą vainikavo sėkmė.

Kiek muziejuje eksponatų, ir kaip juos įsigijote?

— Ekspoziciją sudaro 45 stendai, kuriuose patalpinta apie 500 nuotraukų, 45 vitrinose demonstruojami įvairūs daiktiniai eksponatai, dokumentai, diplomi, medaliai, ženkliai ir kt. Eksponuojamų sklandytuvai, sportiniai lėktuvai, aviaciniai varikliai, jų maketai ir modeliai, aviacine tematika sukurta paveikslai. Turime ir muziejinių vertybų, kaip, pavyzdžiu, 1925 m. Lietuvoje pastatytą sportinį lėktuvą ANBO-1, 1940 m. P. Zadeikos sukurtą originalios konstrukcijos aviacinį variklį ir kitus.

Muziejaus fonduose sukaupta įvairių sportinių lėktuvų, sklandytuvų, fotonegatyvų. Muziejaus aviacinės literatūros biblioteka turi apie 700 knygų. Visus eksponatus muziejui padovanojo aviatoriai, konstruktoriai,

inžinieriai, visuomenininkai, aviacijos sportą mylintys žmonės iš įvairių Tarybų Lietuvos vietovių. Daug padovanovojo patys muziejaus kūrėjai, garsių Lietuvos aviatorių giminės. Pavyzdžiu, pažeikslus padovanovojo jų autoriai dailininkai L. Juozonis ir J. Talandis.

Kaip vedama eksponatų apskaita?

— Yra inventoriacijos knyga, kurioje įregistruojami gauti eksponatai, jų numeris, iš kur ir kada gauti. Padovanotas eksponatas, patekęs į muziejininkų rankas, tampa liaudies nuosavybe. Savininkui išduodamas kvitą.

Kokie muziejaus atelijos planai?

— Kaune steigiamas Technikos muziejus. Tam tikslui paskirtos patalpos Kauno senamiestyje. Tik jų dar laukia kapitalinis remontas. Mūsų muziejus — pirmasis rečiai egzistuojantis šio muziejaus padalinys. Norisi tikėti, kad muziejus taps mūsų respublikos aviacinės kultūros centru, puoselės gražias ir turtingas aviacijos sporto tradicijas.

Muziejaus adresas: Kaunas, Mickevičiaus 2. Lankymas — šeštadieniais ir sekmadieniais nuo 11 iki 16 val.

LAIŠKAS REDAKCIJAI

REIKIA PASTOVUMO, SISTEMOS, BENDRŲ PASTANGŲ

Kiekvienos vaikų ir jaunuų technikos sporto mokyklos uždavinys — ruošti jaunus sportininkus, mokyti juos pamėgtos sporto šakos abėcėlės, skatinint domėjimąsi pasirinkta laisvalaikio praleidimo priemonę, pagaliau kelti jaunuju meistriskumą, ugdyti kandidatų į miestų bei respublikos rinktinės komandas. Atrodytu, kad ir tu VJTSM, kur yra motociklų sporto skyriai ir grupės, darbas turėtu būti analogiškas. Bet taip, deja, nėra.

Daugelį metų stebime respublikos motociklų krosos varžybose startuojančius gerokai „peraugusius“ sportininkus, kurie VJTSM emblema papuošę savo sportinius marškinelius, dalyvauja įvairiausiu klasiu mašinomis: pradedant 125 ir baignant 350 ccm. Tuo tarpu šalies mastu VJTSM auklėtinams varžybos rengiamos tik 50 ccm mopedais ir 125 ccm motociklais. Ir teisingai: tikrai masiškai ruošiant sportininkus, kurie išmoks gerai važinėti mopedu bei lengvu motociklu, galima tikėtis šiuos jaunus sportininkus išaugstant į meistrus. Bet mūsų respublikoje ilgą laiką buvo daroma kitaip. Ir štai dėl ko: vaikų ir jaunių technikos sporto mokykloms rūpi ne parodyti savo darbo kokybę — gerai paruošus jaunus sportininkus, o užimti komandomis kuo auštesnę vietą. Tokiu pseudo rezultatu po to dangstomas neveikumas, menka darbo kokybė. Tai viena. Antra — lėšos, skirtos jauniems sportininkams auklėti ir ruošti, panaudojamos ne pagal paskirtį. Žymi ju dalis išleidžiamas jau dažnai „nuražytiems“ sportininkams palaukti. Manau, ši praktika yra vienas stabdžių, vystant motociklų sportą. Ir kažin ar ne dėl to jau kelinti metai nebeturime prizininkų šalies jaunių pirminybėse. O juk anksčiau jų būta ne taip jau retai!

Respublikos motociklų sporto federacija po ilgos kovos vis dėlto šiemet įgyvendino seniai puoselėtą vilį: VJTSM privalo dalyvauti varžybose šešiais mo-

pedais ir keturiais 125 ccm motociklais. Bet... jau girdime daug balsų, kad būtina šią naujovę panaikinti, grįžti prie senos praktikos. Tačiau neteisinga pažiūra. Per nai šalies motociklų sporto federacija, Latvijos sporto gerbėjų prašoma, sutiko, kad uždarose trasose galėtų sportuoti vaikai nuo 12 metų amžiaus (vietoj anksčiau numatytų 14). Tai atveria VJTSM didžiules veiklos su vaikais ir paaugliais perspektyvas, tai tiesioginės nurodymas, kuria kryptimi reikia dirbti. Na, o kas link tų, kurie anksčiau buvo prisilaudę prie VJTSM, testabuliniai, festabuliniai už technikos sporto klubus. Jų — nemažai. O kur nėra — galima ir reikia steigti kuo daugiau visuomeninių. Juoba, kad respublikoje žadama, atrodo, rimtai susidomėti „Draugu mopedu“ — paaugliams skirtomis varžybos, sekant Latvijos pavyzdiu ir veteranams čia darbo devynios galybės.

LTSR motociklų sporto federacija ne tik palaiko 1983 metų „Spanys“ Nr. 1 iškelta mintį dėl masiškų „Draugo mopedu“ varžybų rengimo, dėl visų TSK dalyvavimo jose, pasirengusi prisidėti prie jų organizavimo, bet ir kreipiasi savo ruožu į Šiaulių „Vairo“ gamykla, išleidžiančią mopedams variklius, išsijungti į šią naujinčią mūsų vaikams akciją, paremti ją materialiai.

Priei beveik trisdešimt metų ši gamykla ėmėsi iniciatyvos apdovanoti vaikų ir paauglių dviračių lenktynių nugalėtojus. Nauda iš to akitavizdi. Kodėl nepasekus ankstesniu pavyzdiu. Organizuojant varžybas mopedais ir falkininkų turėtų būti daugiau. Turio galvoje mūsų komjaunimo ir SDAALR organizacijos, VAL, vaikų klubus, jaunųjų technikų stotis, pionierių namus, automobilių draugiją, pagelių ūkius, kurių kiekviename gausu ir motociklininkų, ir mechanikų. Štai kokia jėgal

A. PAURYS,
Lietuvos TSR
motociklų sporto federacijos
prezidiumo pirmininkas

Kone prieš dvidešimt metų alytiškiai susipažino su kartingais. Miesto centre, Komjaunimo aikštėje, rečytakiai vykdavo respublikinės varžybos. Sportininkai atvažiuodavo, parunglyniaudavo ir vėl išvažiuodavo, o Alytus likdavo tykus ir abejingas patraukliai sporto šakai. Tiesa, kartą bandyta su trikdžių ramybę: Mašinų gamykla gavo kartu, pradėta treniruotis. Bet tie „karkiantys vorai“ nelabai kam tarpėjo, tad nieko svaresnio ir nebuvvo nuveikta.

Seniai žinoma, kad techniniams sportui reikalinga bažė ir vadovas — entuziasmas, aktyviai dirbantis ir tikintis savo veiklos vaisiais. Kaip tik šito ir stigo Alytul. Stigo, kol 1980 me-

žmonės žaltkalvis, jau anksčiau bandės važinėti kartais. Valentinas Surdokas. Technikos parengimui pradėjo vadovauti VISI auklėtinis, Alytaus autotransporto įmonėje meistru dirbantis Juozas Cicėnas. Entuziastus technika parėmė Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetas, ir tu pačiu metu vasarą penki alytiškiai jau bandė jėgas respublikos čempionate. Žinoma, nieko ypatingo jie nelaimejė. Bet jisgi patirties, pasimokė iš kitų, kai ką pamatė, o svarbiausia — visoje respublike sužinojo, kad Alytuje atsiredo naujas technikos sporto klubas, kad čia pradėta ruoštis, treniruotis.

Sekančiais metais startai sekė vienas paskui kitą. Iš respublikos žiemos čempio-

„VARSOS“ JAUNIMO ŠIOKIADIENIAI

tais didelis techninių sporto šakų mėgėjas Medvilnės kombinato direktorius Danielius Jakštys pakvietė Petrą Cerniauską. Tai buvo kaip tik tas žmogus, kurio reikėjo, kuris namudinėmis salygomis paruošė automobilį, bandė juo dalyvauti varžybose. Petras perėmė iš Mašinų gamyklos tris kartus, keletą rėmų. Iš gamyklos darbuotojų bei miestiečių vaikų buvo sudaryta jaunujių kartingistų grupė, kurią treniruoti émėsi

nato Viešvilėje V. Surdokas sugržo atvežęs klubui pirmajį rimtesnį laimėjimą — trečiąją vietą. Komandinės prizinės vietas po to užimtos ir respublikos čempionato, Kauno, Jonavos, Šakių taurių varžybose. Pagaliau Z. Stankevičius, startavęs „sąjunginės“ klasės kartu respublikos čempionate, užėmė trečiąją vietą. Bet ir tai tebuvo pradžia. Sukleštėjo kartingistų veikla pernai. Jie ne tik dalyvavo visose res-



Patarimus sportininkams duoda klubo viršininkas Petras Cerniauskas (viduryje).



Technikų varžybos ruse J. Cicėnas [dežinėje] ir V. Surdokas.
AUTORIAUS nuotr.

publikoje vykusiose varžybose, bet ir vyko išbandyti iėgų į Latviją ir Baltarusiją o V. Surdokas kviečiamas jau ir į respublikos rinktinę ginti Tarybų Lietuvos garbę sąjunginėse varžybose.

Šiandien alytiškiai sutiksi visose varžybose, jie ne tik startuoja, bet ir organizuoja respublikos čempionatus. Norinčių tapti kartingistais kviečiai nereikia — į klubą jų ateina pakankamai. Tačiau nūdien visuomeniniame TSK treniruoja net 90 vaikinų, kurių nemaža dalis jau ir pakankamai prityrė. Juk klubė net septyni kandidatai į TSR sporto meistrus. Tokie asai, kaip G. Kliučinskas, V. Skrodenis, E. Vyšniauskas, V. Serkšnas — pavyzdys jaunimui tiek treniruotėse, tiek ir varžybose. Sportininkų žinioje — septyniolika įvairių klasių kartų. Jie rikiuojami ir ruošiam varžybos įmonės skirtuose garažo boksuose. Treniruojamas tuo tarpi kombinato teritorijoje, čia esančiose asfaltuotose aikšteliėse. Bet tai sportininkų jau nebepatenkina. Tad šiemet pradėdamos statyti kartodromas: tuomet alytiškiai dar geriau galės ruoštis var-

žybos, o ir rengti jas bus patogiau.

Kartingas — pagrindinė kombinato technikos sporto klubo šaka. Bet yra ir kitų technikos sporto šakų mėgėjų. Klubo viršininkas Petras Cerniauskas labiau linkęs startuoti automobilininkų varžybose. Dar 1980 metais senuteliu „Moskvičiumi“

— pirmajā sportinėje mašinai Alytuje — įvykdė kandidato į sporto meistrus normą. Siemet klubas įsigijo keletą „Zigilių“. Tačiau automobilininkai tikisi sėkmingesiai pasirodyti įvairiausiose varžybose. Vien to, kad klubo atstovai vyksta teisėjauti respublikinėse bei sąjunginėse varžybose, maža. Reikia, kad ir sportininkai jose startuotų. To tvirtai siekia alytiškiai automobilininkai, kuriems kartingistai — puikus pavyzdys.

Ketvirtus metus gyvuoja Alytaus LKP 60-mečio medvilnės kombinato visuomeninis technikos sporto klubas „Varsa“. Jame daug jaunimo, kuris stengiasi gausinti klubo tradicijas. Gera pradžia — puse darbo. Antroji pusė alytiškiams prieš akis.

M. KURAITIS

PIRMASIS STARTAS

Taip jau sudaryta TSRS tautų VIII spartakiados programa, kad pirmiesiems kovos „krikšta“ teko gauti radiogramų priėmimo ir per davimo mėgėjams. Respublika šioje sporto šakoje ypatingais pasiekimais pasigirti negali. Ir vis dėlto Tarybų Lietuvos radio sporto mėgėjų rinktinė, nuvykusi į Sverdlovską, nudžugino palyginti sėkmingu pasirodymu. Iškovota bendra aštuntoji vieta, o savo grupėje užimta antra, praleidus į priekį tik Gruzijos atstovus. Palyginus šį pasiekimą su rezultatais VII spartakiados, kurioje buvo tenkintasi trylikta vieta, pažanga akivaizdi.

Du jauni sportininkai — SDAALR Vilniaus jungtinės technikos mokyklos auklėti-

nai moksleiviai Irina Makačiūtė ir Gintaras Vaidokavičius — užėmė septyniasias vietas. Dar viena džiugi naujiena — vyru rinktinės narys Francas Seržantovičius per šias varžybas jvykdė TSRS sporto meistro normatyvą. Šis sportininkas pamėgo radio sportą dar iki tarnybos Tarybinėje Armijoje. Ten jis tobulinosi, ir vėl gržo į respublikos radistų šeimą. Vairuotojui kartais nelengva derinti kasdieninį darbą ir pomėgi, bet Francis randa laiko ir vienam, ir kitam, jis nuolat kelia savo meistriškumą. Šiuo metu jis, kaip ir daugelis kitų radio gramų priėmimo-perdavimo rinktinės narių, taip pat radio daugikovininkų treniruoja pas A. Zolotcevą, kuris ir lydėjo rinktinę į

Sverdlovską. Beje, pirmaisiais spartakiados čempionais komandomis tapo RTFSR sportininkai, palikę sidabro ir bronzos apdovanojimus Baltarusijos ir Ukrainos komandoms.

Sėkmingai jveikę pirmąjį barjerą, radio sporto meistras ruošiasi dar dviejų eozminams — spartakiados čempionato daugiakovės ir sportinės radio pelengacijos varžybos. Jeigu pastaroji sporto šaka respublikoje kultivuojama palyginti sėkmingai ir mūsų „lapių medžiotojai“ sistemingai iškovoja šalyje penktą—šeštą vietą, daugikovininkų rinktinės pasirodymas kelia nemazai rūpesčių. Visų pirmą dėl to, kad ši sporto šaka kultivuojama tik Vilniuje, Kaune, Kapsuke, Šiaulių bei Ukmergės, Jonavos, Biržų ir Kauno rajonuose. Nepaisant to, sėkmingi mūsų jaunų ir moterų rinktinės startai 1982 metais šalies čempionate, kur atitinkamai užimta ketvirta ir šeštą vietos, nuteikia gana op-



timistiškai. Belieka rimčiau dirbtį, gerokai pagerinti vyrų rinktinės rezultatus. Tikimės, kad daugikovininkai bus aštunti, o sportinės radio pelengacijos mėgėjai, kurie dirba prirykusio trenerio R. Fabijonavičiaus vadovaujami, ištvirtins penktą—šeštą vietose.

O. KUBRAKOVSKIS,

Lietuvos TSR

SDAALR Centro komiteto vyr. instruktoriaus

MŪSŲ PLANAI IR VILTYS

TARYBŲ LIETUVOS KARINIŲ TAIKOMŲJŲ IR TECHNINIŲ SPORTO SĄKŲ RINKTINĖS RUOSIASI ATSAKINGIAUSIAM JĘGŲ ISBANDYMUI — TSRS TAUTŲ VASAROS VIII SPARTAKIADOS FINALINĖMS VARŽYBOMS. RADIogramų PRIEMI-

MO IR PERDAVIMO MĖGĖJAI JAU ISBANDĘ SAVO GALIMYBES, TACIAU PAGRINDINIAI IVYKIAI — PRIE AKIS. LIEPA IR RUGPJOTI VYKS DAUGUMA SPARTAKIADOS FINALINIŲ VARŽYBŲ. KAIP JOMS PASIRUOSTA! APIE TAI PASAKOJA TRENERIAI, SPECIALISTAI, VISUOMENININKAI.

MOTOCIKLININKAI NUSITEIKĘ OPTIMISTIŠKAI

Rimas GOGELIS,
Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto vyr. instruktoriaus



Nors mūsų respublikos delegacija labai sėkmingai pasirodė TSRS tautų VII spartakiadoje (užimta bendra šeštoji vieta), motociklų sporto mėgėjai į taupyklę prieš ketverius metus jnešė paly-

ginti kuklų kraitį: motodaugikovininkai buvo tik 10-ti, motokroso gerbėjai — 12-ti, motociklų žiedinių lenktynių dalyviai — 9-ti. Tai negalėjo patenkinti nei sportininkų, nei trenerių, federacijos vadovybės, draugijos vadovų. Kritiškai buvo išanalizuotas visas pasirengimas atsakingiausiomis varžybomis. Po to vykusios šalies pirmenybės patvirtino mūsų prognozes — Tarybų Lietuvos motociklų sporto mėgėjai gali ir turi pasirodyti sėkmingiau.

MOTOCIKLŲ KRÓSO mėgėjų laukia startas net 7 klasėse. O rinktinėje — 12 sportininkų. Dėl jvairių priežascių ginti respublikos garbės negalės kai kurie pagėjūs sportininkai, bet rinktinės vyriausasis treneris klaipėdietis Algis Šerkšnas dėl to ypatingai neperyvena. Planuojama iškovoti vieną prizinę ir tris iškai-

tines vietas. To turėtų pakakti, kad bendra vieta būtų aukštesnė negu 1979 metais. Savoje — antrojoje — grupėje tikimės užimti trečiąją vietą, praleisdami į priekį estus ir latvius, o bendroje iškaitoje — šeštąją.

MOTOCIKLŲ DAUGIADINIŲ LENKTYNIŲ rinktinė ši kartą startuos be pripažinto lyderio, koks anksčiau būdavo Edvardas Ramonas. Per respublikos spartakiados varžybas Plungėje rinktinės vyriausasis treneris Janas Kėvickis galutinai atrinko reprezentacine sudėtį.

Iki šiol dažniausiai tekdavo startuoti Karpatuose arba Šiaurės Kaukaze. Kalnuotos vienovės ne tik daug reikalaujavo iš sportininkų, bet ir gerokai alindavo techniką. Siu metu varžybos vyks kaimyninėje respublikoje. O tai labiau atitinka mūsų nuolatinį treniruočių bei varžybų sąlygas. Toduotaika optimistiška. Manome, kad sa-

voje grupėje būsime antri — po šeimininkų latvių, o bendroje iškaitoje turėtume būti šeštū.

MOTOCIKLŲ ZIEDINĖS LENKTYNĖS — ilga laiką buvo mūsų „Achilo kulnas“. Dabar laukiamė persilaužimo. Ginti respublikos sportinę garbę teks devyniems sportininkams, kuriuos atrinkti patikėta LTSR nusipelnusiui treneriui A. Pauriui. Tarp kitų kandidatų į rinkinę — klapėdietė Liudmila Bočkova, nuolat iškovojanti prizines vietas šalies varžybose, kaujetėlis, TSRS rinktinės narys Kostas Savickas, pernai tapęs šalies čempionu. Tikimės, kad Savickas bus išlikimas sau ir taps spartakiados varžybų prizininku, kad dar keturi sportininkai iškovos vietas aštuntuke, o tai turėtų respublikos komandai duoti galimybę užimti vietą pirma mame šešetė.

MOTOBOLĄ mes pratęsime laikyti pirmaujančia

to šaka. Išties, per VII spartakiadą šios sporto šakos gerbėjai iš Kretingos „Zemūktechnikos“ ir Skuodo „Bartuvos“ pelnė aukštą trečiąją vietą, bronzos medalius. Tai užtikrino pergalę savoje zonoje. Siemet finalinių varžybų sistemo kita. Visi spartakiados dalyviai susirkstyti į keturias zonas. Jų nugalėtojai bei Latvijos sportininkai, kurie yra varžybų šeimininkai, sudarys finalinę grupę, kur bus kovoja vieno rato varžybose.

I respublikos rinktinę komandą numatyta pakvieti visų triju TSRS čempionate dalyvaujančių komandų atstovus — „Zemūktechnikos“,

„Bartuvos“ ir „Statybos“. Priežastis gan paprasta — visu pirma auga nauja, gabi meistrų pamaina, o antra — kai kuriems pajėgiems motobolininkams, kaip Tarybų Lietuvos rinktinės bombardyrui Jeronimui Mikaločiui, komandos kapitonui Kazimierui Kniežai, VIII spartakiadoje startuoti nebegalima — jie vyresni negu 30 metų. Tačiau tikimės, kad pirmajį barjerą — rungtynes su Užkaukazės zono nugalėtoju (Arménijos — Azerbaidžano dvikovos laimėtoju) mūsiškiai laimės, o finale teks ir vėl atkakliai kovoti dėl medalių.

TURĒTUME BŪTI TARP PRIZININKŲ

Vadimas RAZINAS,
TSRS sporto meistras, jūry
daugiakovės rinktinės vy
riausasis treneris



I TSRS tautų VIII spartakiados finalinį startą žiūrime su vilčiu. Ir štai dėl ko: respublikos rinktinės komandos kandidatai treniruojasi atkakliai. Šalies trikovės čempionate buvo pasirodymai sekmingai. Pirmą kartą mūsų respublikos atstovas tapo asmeninių varžybų nugalėtoju (V. Skrepkovas), užimtos ir trečioji (N. Striukovas) bei penktoji (G.

PAKARTOTI ANKSTESNI REZULTATĄ

Romualdas ŠČIUCKAS,
Lietuvos TSR kartingo rinktinės vyriausasis treneris

TSRS tautų VII spartakiadoje respublikos kartingo rinktinė iškovojo bendrą penktą vietą, o du sportininkai — kaunietis Vytautas Sabataitis ir vilniaus jaunis Valdas Lazdauskas tapo as-

Bazlovas) vietas. Nejau tai ne rimta paraika į bendrą aukštą vietą? Tiesa, prisiđes dar dvi pagrindinės rungtys — įrklavimas jalais ir buriauvinas. Jos gali galutiniai nulemti komandinius rezultatus. Todėl dar iš rudens labai rimtai susirūpinta geru įrklavimo ir buriauvinimo inventoriumi.

RSTJK viršininkui R. Bankevičiui padedant buvo užsakyti ir Leningrade pasiūdintos lavsaninės burės, Kauno „Dinamo“ fabrikas pagamino specialius naujus įrklus, „Pergalės“ gamykla — tvirtinimus, o „Kauno baldai“ — atramėles. Zodžiu, respublikos rinktinės kandidatų ekipiravimui rūpinosi dailis kolektyvus ir organizacijos.

Gaila tik, kad ne viską galima išspręsti vietoje. O specialūs šautuvai „Ural-2“ ir geri šoviniai — nepapras tai aktualiai problema. Gavę juos paskutinėmis pasiruošimo varžyboms dienomis vargu ar ką begalėsime pagerinti. Na, o jeigu ginklai ir amunicija pasieks mus laiku, ko gero ir pirmąjį komandinę vietą iš Ulianovsko vyksiančių finalinių varžybų parvešime.

meninių varžybų prizininkais.

Praėjė po VII spartakiados metai atnešė nemažai pergaliai, bet būta ir skaudžių nesėkmėj. Kaip tik dėl to Tarybų Lietuvos rinktinė, kurioje yra vilniečių, kaučiū, klaipėdiečių, alytiškių bei Jurbarko rajono Smalininkų tarybinio ūkio



technikumo ir Panevėžio rajono Raguvos vidurinės mokyklos auklėtinų, dirba išsi-joususi.

Spartakiados finalinėse varžybose turi dalyvauti keturi sportininkai — du jaunai ir

du suaugusieji. Kaip matome — vienos nedaug, o pre-tendentų nemažai. Todėl mums iškyla rimtas klausimas — atrinkti išties geriausius, labiausiai prityrusius, nesi-kaityti su atsiskaitinumais, kuriuose mūsų sporto šakoje neiš-vengiami.

Pernai suaugusiu šalies čempionate buvome devinti. Geriau pasirodė jaunai. Tad dabar darome viską, kad šie rodikliai būtų pagerinti, kad ir vėl užimtume bendrą penktą vietą. Manome, kad tokį rezultatą turėtų užtikrinti pusės dalyvių išskaitiniai taškai — vienos aštuntukoose. Savoje antroje spartakiados dalyvių grupėje privalone būti treti. Teks, matyt, pra-leisti į prieik Latvijos ir Estijos sportininkus, kurie žymūs kartingo žinovai. Nors... sporte juk visko būnal

PLANUOJAMOS DEVINTOSIOS VIETOS

Elvydas STACIOKAS,
Respublikinio technikos
sporto jūry klubo povandeninių sporto šakų skyriaus viršininkas



Iš pirmo žvilgsnio toks mūsų siekis kai kam gali pasirodysti pernelyg kuklus: juk praėjusioje spartakiadoje orientacininkai buvo aštunai, o greitumininkai — dešimti. Tad bendroje sumoje ir vėl tas pats...

Kandidatai į greituminių sporto šakų rinktinę ruošiasi kovingai. Daugkartinis respublikos čempionas ir beveik visų distancijų rekor-dininkas sporto meistras A. Petračkovas jau dabar ne-

KAD IR KUKLIAI, BET ...

Gediminas KAČIAUSKAS,
Lietuvos TSR laivų modeliavimo federacijos pirmininkas

Praėjusioje spartakiadoje

blogos sportinės formos. Tas pat pasakyti ir apie moterų lyderes Poriaginę ir Sakutytę. Anatolijui planuo-jame per finalines varžyas Kijeve pasiekti net tris meistro rezultatus, kurie duos pa-pildomus taškus komandai, o iš mėrginų laukiame po vieną. Be... komandą sudarys ne trys sportininkai, o penkios moterys ir tiek pat vyru. Deja, kitos pozicijos nėra tokios tvirtos.

Tarybų Lietuvos povandenių rinktinės vyriausasis treneris LTSR nusipelnės treneris Antanas Naujokaitis ir LTSR trenerė Virginija Juodeikiene tikisi pasiekti pla-nuojamus rezultatus. Galima tik džiaugtis jų optimizmu, pagrįstu, beje, realiais duomenimis, turint galvoje treniruočių intensyvumo kre-vės kilimą.

Orientacijos sporto rinktinės sudėtyje teks startuoti keturioms moterims ir penkiesioms vyrams. Rudenį ir žiemą ruošis teko baseine, ir tik ipusėjus pavasarui iš-bandytas atviras vanduo. Pradžia lyg ir neblobaga. Bene perpus atjaunėjusi rinktinė iš-kovojo teisę startuoti šalies taurės varžybų finale. Tai džiugus laimėjimas. Nemažai tikimės iš jaunimo, kuris, kaip sakoma, neturi ko pra-rasti.

laivų modeliuotojai pasirodė labai silpnai — tenkinosi 16 vieta. Žinoma, tai neliko be jvertinimo analizės. Tačiau per kelerius metus mode-



POKALBIS PRIE „APVALAUS STALO“

MODELIZMO ŠIANDIENA IR PERSPEKTYVOS

Tai buvo pagrindinė pokalbio „aprie apvalaus stalo“ „Sparnų“ redakcijoje tema. Pokalbiui susirinko tie žmonės, kurie rūpinasi jaunuji aviamodeliuotojų ruošimu. Tai Centrinės aviamodelizmo laboratorijos instruktorius J. ADAMONIS, Respublikinės jaunujių technikų stoties direktoriaus paduotojas, aviamodeliuotojų būrelio vadovas A. BU-KAUSKAS, darbų mokytojas ir būrelio vadovas A. SAULĖNAS iš Kauno rajono, Šilutės ATSK darbuotojas J. MI-KALAUSKAS, aviamodeliuotojų vadovai iš Alytaus ATSK R. ROMANCINSKAS ir V. NAVICKAS, Lietuvos televizijos ir radio komiteto moksleivių techninės kū-

rybos skyriaus redaktorius A. ZVINAKEVICIUS, būsimasis darbų mokytojas, VVPI absolventas J. KRIŠČIONAS. Dalyvavę pokalbyje suvažiavo iš įvairių respublikos rajonų, tačiau rasti bendrą kalbą buvo nesunku — juos vienijo meilė „mažajai aviacijai“, rūpestis dėl augančios aviamodeliuotojų kartos pirmųjų žingsnių.

Buvo išrinktas aviamodelizmo propagandos komitetas, kuris rūpinsis ne vien rašinių aviamodelizmo tema „Sparnuose“ kryptingumu, bet ir bandys popularinti šią modelizmo šaką kituose respublikos leidiniuose, televizijos pagalba. Viena pagrindinių komiteto funkcijų — derinti rašinius modelia-

vimo temai, pasirodžiusius įvairiuose leidiniuose, kad jie nesikartotų, o papildytų vienas kitą.

Aptartos tos temos, kurios ypač domina šiandieninio aviamodelizmo būrelį narius ir ju vadovus, problemos, su kuriomis jiems tenka susidurti.

Pokalbio dalyviai pasiūlė organizuoti neakivaizdinės varžybas A-3 klasės aviamodeliais, kitas priemonės, kurių pagalba galima popularinti techninės sporto šakas tiek SDAALR kolektyvuose, tiek ir mokyklose, pionierių ir moksleivių namuose, jaunujių technikų stotyse.

K. OGINSKAS

PEDAGOGIKA IR AVIAMODELIZMAS

Rimą Steponėnā, Vilniaus valstybinio pedagoginio instituto fizikos fakultete absolventą, pažiustu jau ketvirti metai. Nuo pirmųjų studijų dienų; jis atrodė pats raniavias iš visos mūsų, būsimų darbų mokytojų, šimtinės. Netgi neįprastai lėtas. Jo pomėgis panašaus būdo — kambariniai aviamodeliai.

Kambarinio lėktuvo modelio sparnai — gal pusmetrio ilgio, o sveria tas lėktuvai — vieną gramą. Surestas iš plonyčių balzoz lystelių ir aptrauktas specialia mikropliévele, modelis salėje gali skrieti 10—15 minučių. Paulio čempionatuose šiemis modeliams ir pusvalandis ore — ne riba. Rimas paulio čempionatuose dar nedalyvavo. O respublikos čempionatuose kambariniai aviamodeliai jėm dažniausiai atitenka pirmojo vieta.

— Dar penktokas būdamas Anykščių jaunujių technikų stotyje padariau raketos modelį. Vėliau — ir kambarinį aviamodelį, kuris nelabai ilgai skrisdavo. Viso labo — keturias sekundes ore.

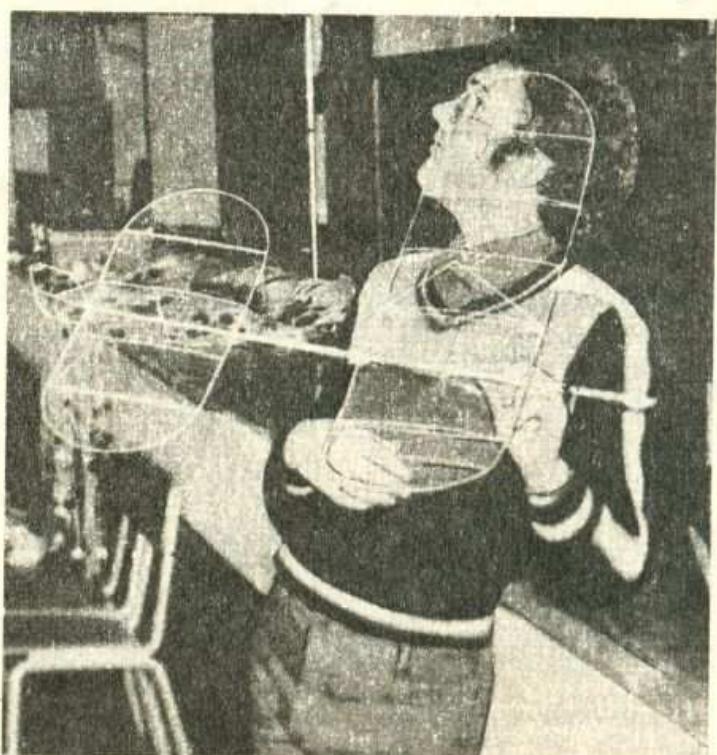
Taip Rimas Steponėnas užsidegė aviamodelizmo aistra. Jo lėktuvėliai geriausiai skraido ne tik Anykščiuose, bet ir respublikinėse varžybose. Jis — kandidatas į sporto meistrus, ne pirmi metai važiuoja į sąjungines varžybas atstovauti respublikai. O štai Pedagoginio instituto

geriausiu sportininku tarpe Rimo pavardės nėra...

— Aviamodelizmą ne visi nori pripažinti sportu. „Žaidimas“ — sako. Pasako dar daugiau — „mažų vaikų žaidimas“. Skaudžiausia tokius žodžius girdėti paužliui, kuris net labiau už mus jaučiasi suaugęs. Tie daug gabių vaikų palieka ne-

baigtus klijuoti mažų lėktuvėlių sparnus! Vėl man sakyte — žaidimas? Tegul.

Rimas Steponėnas nebus aviacijos inžinierius. Jis — pedagogas. Kiek mažų smalsių širdžių mokytojas užkrės aviamodelizmo aistra?! Nuo mažosios aviacijos iki didžiosios — keli žingsniai. Tie patys fizikos dėsniai galioja tiek



JÉGOS ŠALTINIS

Ne taip paprasta rasti darbu kabinetą vidurinėje mokykloje. Nors ir tipiniai būna pastatai, darbu kabinetai išsidesėtė nevienodai ir gerokai skiriasi vienas nuo kito. Kaip ir darbu mokytojai, šeimininkaujančys juose. Vieňiens tiks užtenka pareigos jausmo, kiti aukoja retas laisvalaikio akimirkas,

Vaikinukas, kurį susitikau Pabiržės vidurinės hole, labai jau nesnekus pasitaikė. Lyg nenorom paaškinėti, kad mokyklos dirbtuvė reikia ieškoti kitam Pabiržės gale. Taip ir pasakė: „dirbtuviu“, o ne „darbu kabinete“. Net nešovė galvon ieškoti prasmio šių dviejų savokų skirtumo.

Ant seno pastato, Pabiržei neįprastai plačių laiptų tingesiai lašojo šiltas gegužės liečius. Perspektyva gržti į mokyklą visai neviliojo, todėl apsidžiaugiai, pamatęs atriedant dviračiaus pora mokinukų. Susipažinom. Paaiškėjo, kad mano pašnekavomas pamokos jau baigėsi, o rinkosi į užsiemimus aviamodelizmo būrelyje. Kol Audrius Balčiūnas važiavo ieškoti vadovo — mokytojo Rimanto Sopio, Šarūnas Sablinskas spėjo daug ką papasakoti.

Būrelis Pabiržėje gyvuoja nesenai — tik antrus metus. Trečius čia mokytoja R. Sopis. Vaikai ir prikalbino jauną mokytoją įkurti būrelį. Pradėjo nuo aitvarų.

— Ketvirtokas Gvidas Simonavičius už save dvigubai didesnį aitvarą sumeistravo. Ant stalo lipo, baigdamas savo kūrinį, iš pradžių lyg popierium per laisvai aptempė, kol į mokyklą neše ir... pats išsitempė. Audriaus aitvarai neklausė. Ir svorj déjo,

ir perrišinėjo. Matyt, atakos kampas buvo ne tas, — išmanančiai kalbėjo Šarūnas Sablinskas.

Keista iš tokio mokinuko išgirsti šį teiginį, bet ilgai stebėtis neteko — atskubėjo Audrius Balčiūnas su mokytoju. Rimantas Sopis nūvelgė mane atidžiu, kiek nustebusiu žvilgsniu ir pakvietė į vidų.

Nesunkiai įžvelgtum dirbtuvės šeimininką neaukštame, guviame mokytoje, besiskinėjantiame su didžiulių raktų ryšiliu. Tik visai nepasakytiu, kad vos prieš trejus metus jis baigė Vilniaus pedagoginių institutą. Kai žmogui artima ir miela kažkas, sušvelnėja jo žvilgsnis, žiūrint į pačias kasdininkiaus detales to daikto aplinkoje.

Dirbtuvėse virė darbas. Modeliuotojai ir be būrelio vadovo žinojo, ko reikia imtis, ir jautėsi čia kaip namie. Prie sparno konstrukcijos palinko Gvidas Simonavičius, Šarūnas su Audriumi ėmėsi šilfuoti lysteles savo modeliams. Gerokai nustebau, pamatęs spintoje kažko tarplakų ir dažų beieškantį nešnekujį mokinuką, kurį pirmą sutikau Pabiržės vidurinėje. Pasirodė, kad jis taip pat būrelė narys, penktokas (kaip ir Audrius su Šarūnu), Virginis Vaičiulėnas. „Jis anksčiau dar tylesnis buvo“, — paaiškino Gvidas. Virginis tik šyptelėjo išgirdės ir labiau pasilenkė ties būsimu taimeiniu modeliu. Jis būrelyje — tik pirmus metus, bet jau daug ko išmoko ir sudėtingo modelio ēmési. Kurgi neišmoks — amžinai su kuo nors krapšosi, brūzinėja,

rankos vietoj nenustygsta, vis kokia detalė dildina.

Modelių nedaug šiose dirbtuvėse. Ir todėl visai natūralus mokytojo klausimas: „Kas jus atvedė į tokį užkampį?“ Tik užkampis užkampiu nelygu. Kauno rajone, kuris yra didžiausias respublikoje, veikia vienės aviamodelizmo būrelis. Biržų rajone šiuo metu yra net trys aviamodelizmo būreliai ir vienės rakety modeliuotojų. Paprasta, bet aikivaizdi statistika...

Šarūnas Sablinskas, valiukiskai žypsodamas, rodo savo mokytojo pirmajį aviamodelį, padarytą taip pat penktose klasėje. Gal kiek ir nepaslankus, kampuotas, bet nors šiandien gali pritvirtinti kordą ir leisti ratu. Tai jau mokytojo iš Saločių vidurinės, kur tuo metu mokėsi R. Sopis, Antano Laurušonio rūpesčio ir triūso vaisius. Ne veltui buvo jidetas tas triūtas. Po metų Biržų aerodrome susirinks komandos į rajono pirmenybes. Sustiprės, tvirtai atsistos ant kojų R. Sopio auklėtiniai, ruošiasi Papilės aviamodeliuotojai.

Yra dar ir kiti dalykai, kiek svarbesni už varžybas. Visų pirmą — vaikų entuziazmas, ta jaunų širdžių ugnis, kuri yra didelės jėgos šaltinis. Nenustebau, kai Šarūnas paklausė, kokio amžiaus reikia sulaukti, kad būtų galima šoki parašiutu. Mokytojas neapsiriko, savo būrelį nuvežęs į Biržų ATSK aerodromą. Šarūnui tik po ilgų įkalbinėjimų pavyko išprasti iš „Blaniko“ kabinos. Vaikų atmintyje dar ir šiandien gyvas aerodromo vaizdas...

K. DUBAUSA

tačiau... Praeina dar ne vienas kruopštus darbo vakaras klijuojant plonystės medžio lysteles. Akimirkos, kai tavo rankų ir proto kūriny lėtai nuplaukia per kambarį šventė. Tikra šventė.

Rimui baigėsi pedagoginė praktika. Ji afnešė visą glėbj naujų įspūdžių, rūpesčių. Jam patinka dirbtis su vaikais. Dieną Rimas — mokykloje, vakara — Respublikinėje jaunujių technikų stotyje. Be to, rūpi varžybos, kuriose reikia teisėjauti, varžybos, kuriose ir pačiam tenka dalyvauti. Rungtyniauti Rimas stengiasi kuo dažniau, nes

geriau gali pažinti savo ir konkurentų galimybes, pasimokyti. Nesenai jis gržo iš Pskovo. Ten vyko varžybos laikraščio „Molodoj leninec“ taurei laimėti. R. Steponėnas užėmė antrą vietą. Ir sporto meistro normatyvas buvo jau ranka pasiekiamas. Tereikėjo, kad modelis skrietų puse minutės ilgiau. Bet fū sekundžių pritrūko.

Ant Rimo darbo stalo dabar guli pradėtas naujo modelio bréžinas. Ir pamokos konspektas...

J. KRIŠČIONAS

NEAKIVAIZDINĖS VARŽYBOS A-3 KLASĖS SKLANDYTUVŲ MODELIAIS

Šiose varžybose gali dalyvauti tiek organizuoti, tiek neorganizuoti aviamodeliuotojai. Ribojamas tiek dalyvymui amžius — jie neturi būti vyresni 15-os metų.

Varžybos rengiamos dviem etapais. Pirmasis — varžybos mokyklose, jaunujių technikų stotyje, pionierių ir moksleivių rūmuose. Jos vyks birželio-rugsėjo mėnesiais. Šios klasės modeliai yra gana paprasti, todėl varžyboms teisėjų reikia nedaug — vieno arba dvių. Varžybose tereikia fiksuočių skridimo trukmę, todėl teisėjauti gali tiek mokytojai, tiek metodininkai ir instruktoriai iš jaunujių technikų stotyčių, pionierių vadovai, rajono švietimo skyriaus atstovai.

Varžybos programą sudaro sklandytuvo modelio paleidimas penkiuose turuose. Laikinė fiksavimų ribotas — 60 sek. Vilkiamo siūlo ilgis — 25 m.

Turo trukmę nustato teisėjai, priklausomai nuo varžybose dalyvaujančių aviamodeliuotojų skaičiaus.

Jei po penkių turų keli dalyviai surinks maksimumą (300 taškų), tarp jų rengiamų papildomi turai. Sešto turų trukmė — 80 sek. Septinturo trukmė — 100 sek. Ir taip toliau, kiekviena turų pratęsiant 20 sekundžių.

Jeigu modelis po atskibinimo skrido mažiau nei 20 sekundžių, dalyvis turi teisę antram bandymui. Kartoti galima tik viena karta. Fiksavimas antro bandymo rezultatas.

Varžybose leidžiama dalyvauti tiek su A-3 klasės sklandytuvo modeliu, kurio bréžinys buvo išspausdintas 1983 metų pirmame „Sparnų“ numerijoje. Negalima keisti jokių aerometrinės matmenų, sparno bei stabilizatoriaus profilių.

Teisėjų kolegija iki rugpjūčio 1 dienos turi išsiusti į Centrinę aviamodelizmo laboratoriją varžybų protokolus. (Adresas: 232016, Vilnius, Plytinės g. 27, Aeroklubas). Juose pažymimasi dalyvių skaičius, pavardės, iniciacijai, surinktų tašku sumą ir užimtos vietos. Protokole taip pat nurodomas tikslus varžybos renkusioms organizacijoms: pavadinimai, adresas. Protokolas turi būti patvirtintas organizacijos antspaudu ir vadovo parašu.

Pagal pateiktus rezultatus antro etapo varžybų organizatorius atrinkis 20 geriausiu aviamodeliuotojų, kuriuos pakvies dalyvauti varžybų finale. Jis vyks Vilniuje, 1983 metų rugpjūčio 18 dieną.

Dalyviai, finalinėse varžybose užėmę tris pirmasias vietas, bus apdovanojami specialiais prizais, diplomais ir medaliais.

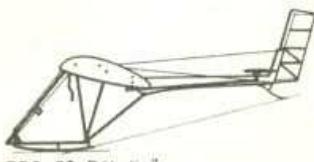
Kviečiame dalyvauti varžybose. Gal tai bus jūsų pirmasis žingsnis link sunčių, bet malonių pergalų aviamodelizme...

mažam sklandytuvu modeliui, tiek ir šiuolaikiniams orolaineriui...

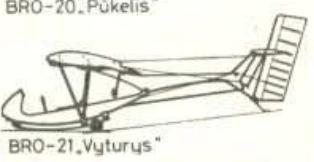
— Kitą kartą, žiūrėk, už poros dienų egzaminas, o, metės užrašus į šoną, griebiesi pieštuko, čiumpi popieriaus lapą... Galvoji apie naujų aviamodelio konstrukcijas.

Bilstelėjo mintyse mažo, trapaus lektuvėlio idėja. Po to seka jos patvirtinimas, remiantis aukštąja matematika, medžiagų atsparumu teorią, patyrimas ir intuicija. Pagaliau viskas suskaičiuota, nubraižyta. Taip norisi greičiau turėti išbaigtą kūrinį,

1974 m. firma „Start und Flug“ (VFR) pastatė sklandytuvą „Hippie“, kurio sparnų mostas 10 m, o svoris tik 35 kg, kokybė — 12. Prancūzijos aerouosto Buržė aerasalone 1975 m. firma pademonstravo pagerintą sklandytuvą modelį, kurio svoris 48 kg. Kai kurie autoriai mano, jog šis sklandytuvus yra naujos lengvų sklandytuvų kertos pionierius. Iš tokų tarpų tai tiesiog atgimimas lengvų sklandytuvų, kuriuos



BRO-20 „Pukelis“

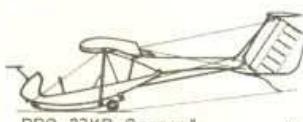


BRO-21 „Vyturys“

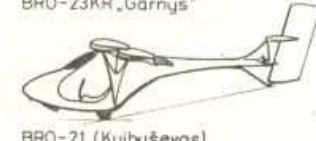
masiškai buvo pradėta statyti trečiojo dešimtmecio pabaigoje ir ketvirtuojo pradžioje. Pirmojoje/TSRS sklandytuvų mokykloje Leningrade buvo mokoma skrieti O. Antonovo konstrukcijos sklandytuvais OKA-3. Osoaviachimo sklandytuvų mokykloje Kryme, Feodosijoje, buvo skraidoma A. Antonovo A-1 sklandytuvu ir jo modifikacija „Upar“. 1932 m. Berlyne buvo statomas sklandytuvas „Zigling“. Šios modifikacijos sklandytuvai buvo statomi daugelyje šalių: Lietuvoje — T-1 (BRO-1, 1933 m.), T-2 (BRO-

2, 1934 m.), Čekoslovakijoje — ZLIN-23 „Hanza“, Bulgarijoje — UP-1 (1942), VDR — SG-38, Japonijoje, Šveicarijoje ir kt.

1975 m. SDAALR CK priėmė nutarimą foliai steigti TSRS jaunimo sklandymo mokyklas (JSM). Lakūnų apmokymui jose buvo sukurti daug lengvų sklandytuvų



BRO-23KR „Garnys“



BRO-21 (Kulibychev)

BRO-11 M „Zylė“, KAI-11 SA-9 ir kt.

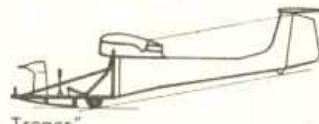
Aštuntojo dešimtmecio pabaigoje ir devintojo pradžioje tokius sklandytuvų gamybą suaktyvėjo. Pirmosioms sąjunginės jaunųjų sklandytuvų varžybose Tušine (1980 m.) buvo demonstruojami nauji sklandytuvai BRO-21

„Vyturys“ ir „Trener-9“, o antrosiose varžybose Panevėžyje (1981) — BRO-23 KR „Garnys“ ir LAK-14 „Strazdas“. Kazanės aviacijos instituto SKB buvo sukurtas lengvas sklandytuvas KAI-50. LAK-14 išričiniu būdu pradėtas gaminti Prienų ESAG. Panevėžio aviacijos technikos sporto klube predėta trijų sklandytuvų BRO-23KR stovyba.

Vakarų Europoje imta statyti lengvi sklandytuvai (iki 100 kg svorio), mėginant sukurti saugesnį ir geresnės aerodinaminės kokybės aparatą. 1976 m. rugpjūtyste VFR, ant Vaser-Kupe kalno, vyko pirmasis „skraidyklių su kietu sparnu“ (tai labai lengvi sklandytuvai) lakūnų susitikimas. Buvo pademonstruota 12 konstrukcijų iš aštuonių šalių, kurių tarpe „Hippie“, VJ-23, „Quick silver“ „Windspiel“ ir kt. Vienas susitikimo tikslu buvo įrodinti gerą šiuo aparatu su kietu sparnu skridimo saugumą.

Daugeliui minėtų lengvų sklandytuvų yra būdingos

savybės tų lengvųjų pradijam apmokymui skirtų sklandytuvų, kurie buvo ga-



„Trener“



ESAG LAK-14 „Strazdas“

minami ketvirtajame dešimtmetyje. Tačiau buvo ir jdomių konstrukcinių naujuvių, susijusių su šiuolaikinių medžiagų panaudojimu bei naujausia technologija.

Pamėginsime panagrinėti 8-ojo ir 9-ojo dešimtmecijų lengvųjų sklandytuvų konstrukciją (žiūr. brėžinius ir lentelę).

SCHEMA. Dažniausiai — su spyrio atatampomis, aukštasparsnis. Pastebima tendencija pereiti prie beatatampinės schemas: BRO-21, LAK-14,

KONKURSE „KOSMOSAS-83“

Tryliką kartą visos šalies jaunieji kosminės technikos konstruktoriai suvažiavo į sąjunginio konkurso „Kosmosas“ finalą Maskvoje. Šiais metais čia susirinko 160 moksleivių, kurie vertinimo komisijai pateikė 103 darbus.

Kosminio modeliavimo entuziastai iš Kauno jaunųjų technikų stoties atstovas — Vilniaus 10-os vidurinės mokyklos abiturientas J. Vercinskis (vadovas J. Žamotas) konkurse dalyvauja tik antrą kartą. Ši aplinkybė nesutrukėdė laimėti žurnalo „Modelist konstruktor“ prizą už daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Progresas-88 KJT“ modelį. Dėl šio prizo alyties kosminės technikos skyriuje varžėsi net 57

niečių modeliui-kompozicijai nebuvę lygių. Moksleivius iš jų vadovė Z. Augevičių specialiu prizu apdovanojo akademiko S. Koroliovo memorialinio namo-muziejaus direkcija.

Respublikinės jaunųjų technikų stoties atstovas — Vilniaus 10-os vidurinės mokyklos abiturientas J. Vercinskis (vadovas J. Žamotas) konkurse dalyvauja tik antrą kartą. Ši aplinkybė nesutrukėdė laimėti žurnalo „Modelist konstruktor“ prizą už daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Progresas-88 KJT“ modelį. Dėl šio prizo alyties kosminės technikos skyriuje varžėsi net 57

modelių kūrėjai. Nugalėtojų J. Vercinskį žurnalo redakcija apdovanojo diplomu už geras teorines žinias.

Šiuo metu geriausiai konkursui pateikti darbai eksponuojami specialioje VLOPP paviljono „Jaunieji gamtininkai ir technikai“ ekspozicijoje „Jaunieji technikai — kosmosui“.

K. SIMAS

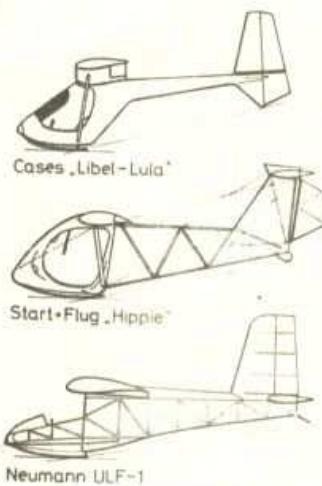


Kosminio laivo „Progresas-88 KJT“ modelis.

AUTORIAUS nuotr.



ULS, „Libel-Lula“, ULF-1, „Zamberle“, „Canard-2FL“, AN-21, „Monarch B“. Tai pasiekiamai didinant liemens arba sijos, nešančios uodegos plokštumas, standumą. Sijos pjūvis būna ovalus (BRO-21, LAK-14), apskritas (KAI-50, „Canard-2FL“, AN-21), kvadratinis (ULS), trikampis („Libel-Lula“). Paprastai sija būna iš stikplastio (išimtis AN-21 — duraluminio, ir „Libel-Lula“ — su medinėmis sijomis). ULF-1 ir „Zamberle“ turi erdvius didelius fiuzeliažus (kvadratinis pjūvis), ir tai sudarė galimybę pritvirtinti sparną prie fiuzeliažo momentiniams mazgais ir apsiesti be spyrių. Laisvai nešanti schema patogesnė aerodinamikos požiūriu (garantuojas



Neumann ULF-1

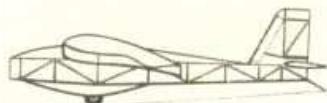
aukštinesnę aerodinaminę kokybę).

Dažniausiai naudojama klasikinė schema, bet būna ir tokiai sklandytuvų, kurie pastatyti pagal schemą „antis“. Tai „Canard-2FL“ ir AN-21. „Anties“ schemas privalusas — stabilizatorius sudaro papildomą keliamają jėgą. Siuose abiejuose sklandytuvuose panaudotas profilis Wortman FX 63—137.

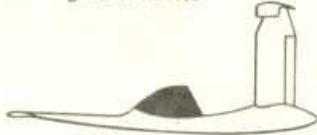
Sklandytuvas „Monarch B“ pastatytas pagal beuodegę schema, kuri mažina sklandytuvo bendrą pasipriešinimą ir leidžia kompaktiškai sukompionuoti konstrukciją.

KONSTRUKCIJA. Dabar pastebimas masinis perėjimas prie konstrukcijų iš stikplastio. Tik ULF-1, „Zamberle“, LAK-14 sparnas ir „Libel-Lula“ uodegos sija — medinės konstrukcijos.

Sparnų spyriai daromi iš plieno — BRO-23 KR, „Hippie“, arba iš diuraluminio — BRO-20, BRO-21, „Libel-Lula“. Sparnas apfrauktis (BRO-20, LAK-14, AN-21, „Hippie“) naudojama neilono plėvelė („Libel-Lula“), lavsano folga (BRO-23 KR) ir dakronas („Monarch-B“). Kad būty lygesnis sparno paviršius, nerviūrų tarpas sumažintas iki 0,15 m sklandytuve BRO-23 KR ir 0,20 m — sklandytuve „Hippie“. Sparnų plokštumos BRO-21 ištisai padengtos stikplastio apvalkalu.



Hufnagel „Zamberle“



Aviafiber Canard-2FL

SPARNAS. Jis paprastai — vieno ionžerono su užpakuotine sienele arba labiau nuo laidžiu pakraščiu, pastoviai išilgai sparnų mosto styge, be užsparnių. Priekinė sparno dalis padengta faneros apvalkalu arba stikplastiu.

Dažniausiai vartojami laminariniai profiliai — GA (W)-1, Wortmann FX-S-02, FX 63-137. BRO-20 ir BRO-21 sklandytuvuose sparnas — su dvimi plyšiais. Tai leidžia skraidyti 30—35 km/val greičiu, išlaikant tą patį stabiliumą ir patikimą sklandytuvo valdymą.

BRO-20, BRO-21, BRO-23 KR, LAK-14 sklandytuvuose panaudoti plyšiniai eleronai — užsparniai. Jie atsilenkia į priešingas pusēs kaip eleronai. Tai garantuoja valdymą esant ir dideliems atakos kampams ir suderintai su auksčio vairu (padidina sklandytuvo manevringumą skersinės ašies atžvilgiu). Sklandytuvuose BRO-

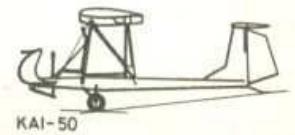
tuvo „Canard-2FL“ eleronai taip pat plyšiniai.

Sklandytuvuose AN-21 ir „Monarch B“ sparne įtaisyti aerodinaminiai (interceptoriniai) stabdžiai.

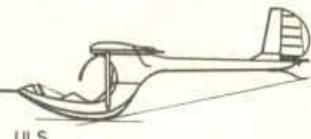
FIUZELIAZAS. Jis sudaro gondole, kurioje yra piloto sėdynė ir uodegos (arba priekinės dalies — „antis“ tipo sklandytuvuose) sijos. Gondola paprastai daroma iš stikplastio. BRO-20 ir AN-21 sklandytuvai gondolas neturi. Piloto sėdynė montuojama prie plačios santvaros iš metalinių vamzdžių.

ULF-1 ir „Zamberle“ sklandytuvų fiuzeliažas — dėžutės pavidalo, talpus, stačiakampio formos, apfrauktas drobe.

UODEGOS PLOKŠTUMOS. Paprastai ji daroma pagal „klasikinę schema“. Plokštumos būna vieno ionžerono arba rėmo konstrukcijos, stabilizatorius sutvirtintas spyriais. Sklandytuvuose BRO-



KAI-50



ULS

	BRO-20	BRO-21	BRO-23KR	LAK-14	KAI-50	ULS	Cases Libel-Lula	Start+Flug Hippie	ULF-1	Zamberle	Canard-2FL	Neukom AN-21	Marske C
Valstybė	TSRS	TSRS	TSRS	Lenkija	Ispanija	VFR	VFR	VFR	VFR	VFR	Šveicarija	JAV	
Pastatymo metai	1977	1980	1981	1980	1981	1981	1979	1975	1977	1979	1977	1980	1974
Sparnų ilgis m	6,00	7,00	8,20	7,34	9,0	10,87	10,50	10,00	10,40	8,00	13,50	12,30	11,89
Sklandytuvo ilgis m	5,30	5,20	5,10	5,25	5,70	5,45	5,00	5,70	5,55	5,00	4,94	4,60	3,51
Sklandytuvo aukštis m				1,80	1,50	2,30	2,20	2,25	2,26	1,40	2,55	1,80	2,20
Sparnų plotas m ²	9,00	10,50	10,50	10,60	10,80	12,65	9,45	9,00	13,40	12,00	13,00	12,50	16,26
Prailgejimas	4,0	4,7	6,4	5,1	7,5	9,34	11,7	11,1	8,07	5,3	14,0	12,1	8,69
Sparnų profilis	Whitcombe GA(W)-1 P-II-14	ЦАГИ ЦАГИ Р-II-A	ЦАГИ ЦАГИ Р-II-A	NACA 4415	Wortmann FX-S-02 (20%)	Wortmann FX-S-02 (20%)	Wortmann FX-63-137 (14%)				NACA 43 112		
Tuščio svoris kg	38	80	83,5	100	84	45	75	48	45	48,6	58	56	100
Maks. skridimo svoris kg	115	170	158,5	185	170	125	180	135	135	130	170	150	204
Maks. sparnų apkrovimas kg/m ²	12,8	16,2	16,0	18,1	15,6	9,9	19,1	15,0	10,1	10,8	13,1	12,0	12,6
Didž. aerodinaminė kokybė esant greičiui km/val	10	14	15	13	14	17	19	12	15	15-17	31		18
Mažiausias žemėjimas m sek				52	55	55	60		55		60		64
esant greičiui km/val				1,0	1,0	1,1	1,1	0,85	10		0,8	0,47	0,91
Mažiausias greitis km/val	35	35	42	45	42	40	50	30	30	36	35-40	47	48,5
Didž. leistinas greitis km/val	100	100	100	140	125	150	60	70	70		100		120
Leistinos perkrovos				+4		+5,3-265	+4-1,5		+6		+5,3		+8/-4

20, BRO-23 KR, BRO-21 pri-
taikyti ištisai atsilenkiantys
stabilizatoriai. LAK-14, ULF-1
ir „Hippie“ sklyndytuvuose
horizontaliose uodegos plokš-
tumose naudojami storii pro-
filiai. Jie leidžia padidinti
konstrukcijos kietumą ir su-
mažinti uodegos plokštumų
masę. LAK-14 gamybai pa-
naudotas laminarinis simetri-
nis profilius 15 proc. storio
Wortman FX71-L-150/30. Prie
jo aukščio vairo stygia suma-
žinta iki 20 proc. stabiliuzo-
jančios plokštumos stygas.

Siekiant konstrukciją supaprastinti, ULS, „Liber-Lula“ sklandytuvuose stabilizatoriai, kiliai ir vairai, o sklandytuvuose BRO-21, BRO-23 KR — tik kiliai padaryti kaip plokštės. Bet ULS sklandytuvo kilyje panaudotas korėtas užpildas.

Sklandytuve „Canard-2FL“ sparnų spyriai yra V raidės pavidalo ir turi nešantį profilį Wortman FX63.137

Pastebima tendencija darysti stabilizatorius be spyrių (LAK-14, ULS.8, „Libel-Lula“, ULF-1, „Zamberle“).

SASI. Taikomos slidžių ir ratinės šasi arba slidės bei rato kombinacija. BRO-20, „Hippie“, ULF-1 ir „Canard -2FL“ sklandytuvais galima startuoti nuo kojų, trumpai išibėgėjus prieš vėja.

VALDYMAS. Eleronai val-
domi kiepta trauke (iš diura-
liuminio vamzdžiu), arba



Neukom AN-21



Marske Monarch R™

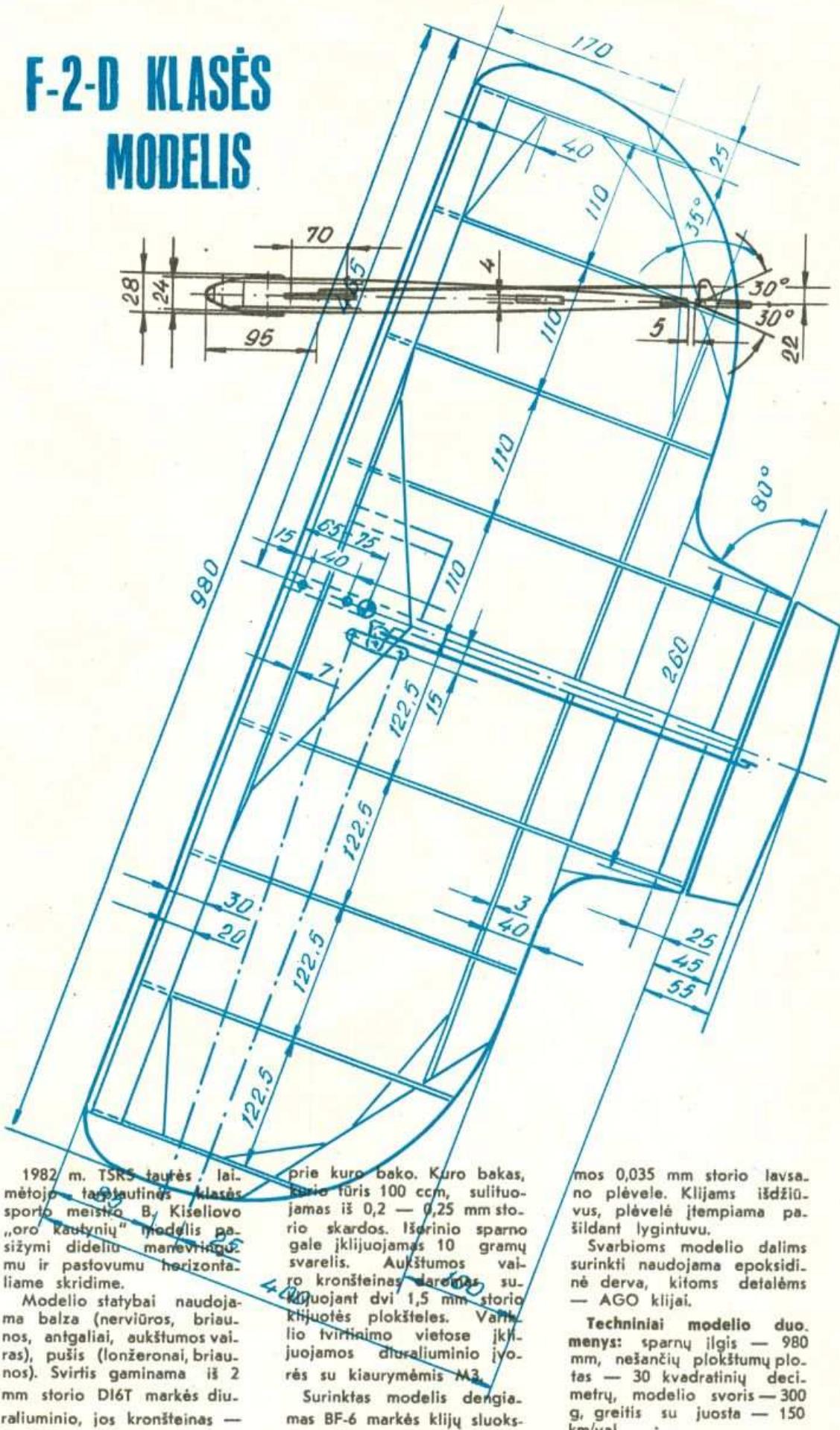
plieno lyneis, o aukščio ir posūkio vairai — lyneis. Tik sklandytuvų BRO-20, BRO-21, BRO-23 KR aukščio vairo valdymas.

BRO-20, ULS, „Hippie“, „Monarch B“ sklandytuvuose vairalazdė prikabinta virš piloto galvos. Tokiu būdu sužinama traukės masė ir ilgis.

BRO sklandytuvuose visos traukės, trosai, valdymo švytuoklės itaisytos išorėje, juos galima lengvai apžiūrėti.

Parengė G. DIMANČEVAS

F-2-D KLASĒS MODELIS



1982 m. TSRS tautės lai-
mėtojo tautinės klasės
sporto meistro B. Kiseliovos
„oro Kastynių“ modelis pa-
sižymi dideliu manevriniu
mu ir pastovumu horizonte-
liame skridime.

Modelio statybai naudojama balza (nerviūros, briaunos, antgaliai, aukštumos variansas), pušis (lonžeronai, briaunos). Svirtis gaminama iš 2 mm storio D16T markės diuraluminio, jos kronštėinai — iš OBC markės 2 mm skersmens vielos ir priliuojamas

prie kuro beko. Kuro bakas, kurio tūris 100 ccm, sulitujamas iš 0,2 — 0,25 mm storiu skardos. Išorinio sparno gale įklijuojamas 10 gramų svarelis. Aukštumos valro kronštaineis darytos su įkluojant dvi 1,5 mm storio klijutės plokštėles. Varthlio tvirtinimo vietose įklijuojujamos diuraluminio įvėrės su lituaniniu M3.

Surinktas modelis dengiamas BF-6 markės klijų sluoksniu. Klijams pradėjus džiūti, plokštumos aptraukia-

mos 0,035 mm storio lavsa-
no plėvele. Klijams išdžiū-
vus, plėvelė įtempiama pa-
žildant lygintuvu.

Svarbioms modelio dalims surinkti naudojama epoksidinė derva, kitoms detaliems — AGO klijai.

Techniniai modelio duo-menys: sparnų ilgis — 980 mm, nešančių plokštumų plotas — 30 kvadratiniai decimetrų, modelio svoris — 300 g, greitis su juosta — 150 km/va.

J. MISIONAS

Kostas sėdėjo su žmona. Mintimis jis buvo pasinėręs į supančius garsus. Po Filharmonijos skliautais skambėjo mėgiamas kūrėjus — Beethoveno Penktąji simfonija. „Likimo šauksmo“ pirmieji faktai paverė jauną vyrą. Jie nusinešė jį kažkur toli nuo supančios aplinkos, o galingo forte persiliejimas į lyrinį piano kažkodėl priminė ir motociklų gausmą, ir lyku kambarį tėvų namuose. Cia mažasis Kostukas pažino pirmąsias gajdas, žia buvo nutaria, jog jaunoji Savickų atžala lankys ne tik bendrąją vidurinę, bet ir J. Naujailio muzikos mokyklą. Ir jis tai darė — rüpestingai, kruopščiai, kalp ir viską, ką pamidavo į rankas.

Ko gero abejoniu dėl atėties niekad ir nebūty kilę, jeigu ne pomėgis technikai. Susirinktas iš dalių mopedas iš pradžių netrukė muzikiniams užsiėmimams. Dargi priešingai — abu pomėgiai padėjo vienąs kitam. Po muzikavimo Kostas su malonumu traukdavo į Kleboniškio mišką. Tik bėda — „plerpli“ tek davavo dažnai remontouti negu apžergti. O tam nesiliaujančiam remontui reikėjo laiko. Iš kur jo imti? Teko kiek apkarpyt skirlajį muzikai, dėl ko name kilo rimtų nesupratiškumų. Bet Kostas tvirtai laikėsi savo...

Su klasės draugais per fizinio lavinimo pamokas jis sportavo Neries ir Nemuno santakoje, o kitoje Lietuvos upių tėvo pusėje riaumojo motorai. Jų gausmas dažnai prikaustydavo vaikino klausą, pavergdavo jo mintis, nuskraidindavo į „Nemuno žiedą“, į trasą. Draugo prikalbintas penkiolikmetis įsiliejo į organizuotų motociklininkų gretas. Lai ko klausimas dabar iškilo dar labiau. Kad ir kaip nepatenkinti buvo tėvai, sūnus iškeitė mūzq į greitį.

Prasidėjo klube gauto motociklo variklio narstymas, atkūrimas, bandymai, o drauge ir nuolatinės treniruotės. Tik ne toks Kostas vaikinas, kad jį patenkintų keli planiniai užsiėmimai. Tad radės laisvą valandėlę, apžergdavo savo mopedą ir į Kleboniški, kur kroso trasą traukė tarsi magnetas.

Tai buvo 1976-aisiais. Septyniolikmetis Savickas startavo 125 ccm motociklu tarp daugelio jaunių. Trečioji vieta pirmose oficialiose kroso varžybose — toks pirmas įverlinimas. Skatinantis, vilijantis ir daug minčių sukėlęs laimėjimas. Vaikiniui buvo

aišku, jog reikia dar daug dirbtų. Tad — dirbtuvės, namų sandėliukas, tapęs lyg ir laboratorija, Kleboniškis ir... vėl viskas iš naujo. Ne, šitas savo iškas monotonuumas nė kiek neslėgė. Kiekvienu kartą, švildamas trasa, jis turėjo kokį nors konkretų sau iškeltą uždavinį. Pagaliau atrodė, kad perprato visas kroso gudrybes, tik staiga...

Republikiniam technikos sporto jūrų klube dirbantys specialistai, Tarybų Lietuvos motociklų sporto federacijos vadovai, stebėdami Kosto

sezono atidarymo varžybose, buvo sėkmingas — trečioji vieta!

Kauno 22-osios vidurinės mokyklos mokinys buvo įtrauktas į respublikos žiedinių motociklų lenktynių rinktinę. Prasidėjo nauji rūpesčiai, nuolatinės varžybos. Vaikinas jaučė — galėtu važiuoti greičiau, bet variklis netrukė... Prityrės sportininkas Vytautas Karalius įmėsi ūžiuoti jauną lenktyninką. Patarė, padėjo variklį susitvarkyti, su žiedininku paslaptimi supažindino. Be liko dirbtų ir startuoti.

kui specialaus lenktyninio motociklo „Minsk“ greičių dėžę. Tad įmėsi darbo, siekdamas pateisinti draugu viltis. Reikalai iškart kitaip klostytis įmė. Vis tarp prizinkų stambiose varžybose buvo, o respublikoje lygiu išvis neturėj.

Daug buvo tų startų per septynerių metų sportinę karjerą. Ir sėkmingu, ir nelabai. Pastarieji dažniausiai persekojo dėl kritimų. Rodos puikiai užsiėmė poziciją, išsiveržė į priekį, pirmauja trasoje, jau ir finišas nebebolė, ir... kritimas. „Kodėl!“ — laužė sau galvą Kostas. Vėl bandymai, specialios treniruotės viražams įveikti. Pagaliau perkando ir ši „riešutą“ — reikia pažusti ribą, kuri leidžia posūkyje išlaikyti greitį, pajusli, kad daugiau spausti nebegalima — pradeda slysti ratas. Pajutai — viskas tvarojai! Tik ne iš karto šią tiesą įgyvendinti sekėsi. Ir vėl padėjo įgimtas darbštumas, išugdytas kruopštumas. Dažbar jau ir žiedinė trasą Tbilisyje, kuri ilga laiką tarsi persekojo Kostą, tapo paklusni, čia ne vieną kartą sėkmingai pasirodė.

Kai kas teigia, kad taraujančių TSRS Ginkluotosiose Pajėgose sportą tenka atidėti į antrąjį planą. Kostas griežtai paneigia tokią nuomonę. Kaip paprastai gyvenime, taip ir armijoje — visu pirma pareiga. Na, o sportas — tai pomėgis, laisvalaikio paleidimo priemonė. Ir jeigu netingėsi, norėsi, rasį savo jėgų ir farnibai, ir sportui, puikiai viską suderins. Savickas armijoje buvo vairuotojas. Aišku, nėlengva duona. Bet kai potraukis sportui didelis, ir laiko varžyboms ruoštis pakanka. Na, o sėkmingai pasirodžius TSRS Ginkluotųjų Pajėgų čempionate, ir laiko treniruotėms, varžyboms daugiau atsirado — TSRS sporto meistras Kostas Savickas tapo TSRS Ginkluotųjų Pajėgų motociklininkų rinktinės pilnateisiu nariu. O tai — puiki mokykla. Ji Kostui sudarė sąlygas ne tik dalyvauti varžybose, bet ir dar geriau pažinti techniką, nepaprastai skrupulingai ją pruoštį. Štai dėl ko Savickas armijoje iškovojo daug laimėjimų, o grįžęs į klubą ir pradėjęs treniruotis pas priėmėjį motociklų žiedinių lenktynių meistrą Romualdą Petkevičių, jau pirmame TSRS čempionate 175 ccm motociklui užėmė ketvirtą vietą. Po to sekė bronzos medalis. Neblogai. Tačiau

GREIČIO SIMFONIJĄ



važiavimo manierą, priėjo išvadą, jog jam būtų geriau pereiti į žiedininkus. Vaikinas mėgo greitį, gerai valdė motociklą. Patiko ši mintis ir Savickui. Tad nusprendė persikvalifikuoti. Juoba, kad pirmasis oficialus startas Rygoje, Pabaltijo respublikų

darbštumu Kostas visada pasižymėjo. Lenktyniauti troško. Tik tas motociklas nekokis buvo. Lopystas perlipytas, taisytas ir virintas. Pagailo kartą, startuojant Piritos žiede Taline, respublikos rinktinės nariams Kosto. Sudidėjė pinigų nupirko Savick-

galima dar geriau. Ir TSRS rinktinės narys Kostas Savickas, startuodamas dviejose motociklų klasėse, dar kruopščiau ruoše techniką, daug dirbo pasitikdamas 1982 metų sportinių sezono. Mechanikai Vytautas Karalius ir Henrikas Milinkevičius nuolat lydėjo sportininką, darė viską, kad jo technika riedėtu būtų sustrėkimi. Prieš kiekvieną startą aptarės su treneriu Petkevičiumi faktinių kovos planą, Kostas varžybose privalėjo tik įgyvendinti ji. Laimėjo šalis čempionato pirmajį etapą, po to ir antrajį. Pratiškai Savickas jau užsitikrino TSRS čempiono vardą. Bet startavo dar ir trečiam etapė Taline. Važiavo kovinė. Šis bruožas ypač būdingas TSRS tarptautinės klasės sporto meistrui, ASMM treneriui Kostui Savickui. Lygiai, kaip ir drasa, ryžtas, logiškai pagrįsta sportinė rizika. Be viso šito kažin ar būtų pavykdyti socialistinės sandraugos šalių žiedinėse motociklininkų lenktynėse iškovoti bendrą trečią vietą. Norėjo, žinoma, pasirodyti sėkmelingiau. Bet labai jau neįprastos buvo trasos — miesto gatvėmis.

... Salėje aidi plojimai. Kostas, lyg sugrižęs iš foliomos kelionės į Filharmonijos salę, kaltai šypsosi savo gyvenimo draugei. Savickienė, tiesa, nebe naujiena, kad jos vyras kartais, ypač klausydamas muzikos, minėmis kliaudižoja kažkur toli, toli. Juk jau penkeri metal drauge. Ko per tiek laiko neperprasi!

— Kažkaip savotiškai ji žiandien skambėjo, Bethoveno Penktoji, — užsiminė ji išeinant.

Kostas iš karto ir atsakyti negalėjo. Sumišo. Negi prisipažinsi, kad per megiamo kūrinio atlikimo laiką jis važiavo ir remontavo, krito ir šventė pergales, pagaliau mintimis nuklydo į pasiruošimą artėjančiai TSRS tautų VIII spartakiadai, jau ir kovos taktiką primetė, greitį numatė.

— Taip taip, savotiškai nuskambėjo, — pratarė jis pagallau. Kalbėjo kone mašinaliai, svetimu balsu. Kosto galvoje tuo metu gimė naujas sportinės kovos planas, o ausyse skambėjo visiškai kita — GREIČIO SIMFONIJA...

I. ALEKSAITIS

Raketnešis pasuko į aikštę. Lakūnai trynė veidus, ant kurių buvo likę žymės nuo deguonies kaukių. Parvargo. Kaip niekad.

Vyresnysis šaulys — radijas praporščikas Viktoras Kirejevas išsiropštė iš po viršutinio blisterio, savo vienos skridimo metu ir išsitašė šalia šurmano. Hidraulika atidarė liuką. Galima eliti. Kirejevas pasižiūrėjo į liuko angą. Po žérinčiu debesų betonas pasirodė tokas baltas, šiltas, savas.

...Kitą dieną Kirejevas pabudo ir, žvilgtelėjęs į laikrodį, suprato pramiegojės visą parą. Pasiėmė kibirus, nuėjo į vonią vandens ir išnešė juos į lauką. Priešais jų lanqus augo trys topoliai. Pirmiausia Kirejevas palaistė dukros medį, paskui žmonos, paskui savajį.

Dar berniūkštis Kirejevas dirbo per sėją prikabinėtoju, motina vakarais apsimedavo jo nepažinus dėl juodo dulkių sluoksnio ant veido ir kreipdavosi į jį „jūs“. „draugas“. Jo tėvas, Aleksejus Kirejevas, padėjo galvą kažkur karo ugnies nutvilktyje Lenkijos žemėje. Viktorą užgulė visi vyriški šeimos rūpesčiai. Nuėjo mokytis elektromoniteriu; su brigada važinėjo po visą Belgorodo srity, statė stulpus, tiesė laidus.

O paskui — KOP, ir susitikimas su milžiniškais, į fantastikus paukščius panaišais lėktuvais „strategais“ paverčė jo vaizduotę. Baiqiantis privalomos tarnybos laiku, Kirejevas nusprendė pasakyti savo viršininkui majorui Šciokatovui: „Pasilleuku liktiniu“. Taip ir padarė, liko aviacijoje. O dabar štai jau kelinti metai skaido sudideliu pasitenkinimu ir pasiekė puikių rodiklių.

...Pirmadienį ekipažas susirinko aerodrome. Po rikiuotės užėjo į mokymo klasę instruktažui. Skristi teks su jprastais užduotimis. Pasimėžė žemėlapius, qinklus.

X X X

Mūsų strateginės arba tolimosios aviacijos istorijoje daug garbingų žygių, jų farpe ir Berlyno bombardavimas pirmosiomis karo dienomis. Mūsų šiuolaikiniai lėktuvai ilgo skridimo metu qali atlikti daug ir jvairių užduočių. Tai tapo įmanoma, kai išmoka papildyti degalu atsargas ore. Ekipažui teko įsisavinti ir šį pasirenkimimo elementą.

...Prieš auštant, atlikę paqrindinę skridimo užduotį, jie pasuko į susitikimo su sparnuotu tankerių zoną.

„Vade, mes — degalų papildymo zonoje“, — raportavo šurmanas. „Sustiprinti akyliumą“, — atsiliepė majoras Birukovas.

Kirejevas, galėdamas pui- kiai matyti per blisterį (tai aukščiausias taškas fiuzeliažė), taip pat stropiai žvelgė į mirgančias žvaigždes. Staiga jam pasirodė, kad viena žviesulių grupė tam-siame fone sujudėjo. Viktoras pranešė: „Vade, kairėje matau tankerį“.

Prasidėjo suartėjimas. Vadas, didindamas greitį, nukreipė raketnešį į tankero kilvaterį. Keliu kilometru aukštyje, esant greičiui 800 km/val, lėktuvus skyrė jau tik koks šimtas metrų.

Iš tankero tarsi qvatlė iššliaužė ilgas šlangas su ritiniu. Kirejevas nukreipė į jį projektorius spindulį. Šviesa krito taip, kad „zar-

nantas Vasilijus Vilcevas įjunę „Nelaimės signalą“. Bet kokia iš jo nauda darbar? Reikia sukti link krančio. O jeigu pamėginus nupjauti šlangą?

— Vade, leiskite nupjauti šlangą peiliu per langelį!

Kirejeva iš karto išpyle prakaitas nuo tokio jam pačiam netikėto sprendimo. Iš tikruju, vairai bus atpalaiduoti, lėktuvas išsilyqins, o krentas juk čia pat.

— Pamėgink, Vitiā...

Viktoras nuėjo į pilotų kabinią. Dešinysis lakūnas kapitonas Zaicevas atidare langelį. Kažkokia stangria, nežemėska srovi įsiverzė ledinis oras.

— Kolia, prilaikyk man ranką štai čia, — Kirejevas parodė Zaicevui alkūnę. — Kad oro srovė nesulaužytu.

Sis pritaromas linktelėjo Viktoras iškišo ranką pro

GRIŽIMAS IŠ SKRYDŽIO

nos“ šešelis kristu ant tankero apačios. Kai juoda juosta eis tiksliai per vidurį, tai bus ženklos, jog mašinos skrenda tiksliai viena virš kitos. Vadas jis išlygiu pagal vertikale.

Arčiau tankero šlangas lengvai rangosi, užtaf prie raketnešio jo galas išdariė nežinia ką. Pamėgink tad įstatytį į ritinį šlangą, įtvirtintą fiuzeliaže.

Nufaikęs momentą, vadas padidino greitį. Lėktuvas šoktelėjo į priekį, ir kaištis pateko į angą, suveikė užsklandos, sužibo lemputės. „Yra kontaktas“. Degalai pasipylė į bakus.

Jie jau buvo paėmę gero-ką kiekj degalų, kai štai atsikito. Raketnešis trūktelelio, tarsi atsitrenkęs į kokia kliūtį, ir nugarmėjo žemyn. Šlangas užtruko tankero papilvėje. Lėktuvas ēmė pilkuoti. Šlangas užpleištauo aukščio vairus. Apačioje buvo okeanas.

„Ekipažel! Pasiruoškite palikti lėktuvą!“ Vado įsakymas — įstatymas. Bet visi suprato, jog nusileidus į audringą jūrą, vargu ar kam pavys likti gyvam. Juk nebuvo ryšio. Jis nutrūko kai nutraukė antenas.

Antrasis šurmanas leite-

langelį. Srovė ēmė įjauti kaip qalingas sambistas ant kilimo. Kirejevas prispaudė ranką prie lėktuvo korpuso, tokiu būdu megindamas sumažinti pasipriešinimo plotą. Geležinis šaltis degino per štūstus per pirštinię.

Štai prieš langelį šmeste-lėjo šlangas. Kirejevas ištėsė ranką, sugriebė jį ir patraukė į save. Ir iškart vos nesuvaičiojo iš skausmo. Akyse pasipylė raudoni ratilai, kai ranką vis dėlto išsuko. Praporščikas visu kūnu trūktelelio atgal, iš lėto sulenkė ranką — lyg ir paklusni, nesulaužė. Pamėginti dar kartą?

— Ne, beprasmiška, — Zaicevas žvelgė į jį taip tarsi būty kuo nusikaltes. — Pernelyg didelis mūsų greitis...

— Ekipažel! Pasiruošti pa-liki lėktuvą!

Kirejevas pasuko į savo vietą. Suklupo, lyg kas iš būty trūktelelio grįžti. Apsizvalgė. Iš kur čia, tarp sėdynių, ta baltai maršta? Betgi tai parašiuto kupolas. Kieno? Taigi jo kupolas. Matyti, skubėdamas, siekdamas šlango, kažkur užsikabino, atsisegė. Kirejevas sulandė sugriebę storą šilką, ranką atsege diržus nuo pečių:

IVAIKENYBĖS

dabar jie buvo nereikalingi.

Raketnešis krito. Ausinėse buvo tyla, atrodė, visi ryžosi paskutiniams žingsniui — šokti. Tik jis, praporščikas Kirejevas, paliks lėktuvą paskutinis, arčiau vandens, kai jį atverta liuką padvelks audringas okeanas. Jis iššoks be parašiuto — tik su gelbėjimo niemene ir valtini. Irgi šansas. Menkutis, aišku, bet reikia kovoti iki galio.

Jie krenta jau minutę. Liko maždaug tiek pat.

— Vade, leiskite sudaužyti blistery ir nukirsti žlangą pistoleto žiuvi, — pasakė Kirejevas. — Arba iš pafankos! Prisitaikyt i — kaip siuvamaja mašina.

— Sauk, Vitia...

Rankos sudrebėjo i šovių faktą. Akinančios troras nukrypo į žvaigždes. Akimirksnį pasirodė, kad pakvipo deginta guma. Bet ne...

Raketnešis krito. Aukštis buvo kritikas. Dar 20–30 sekundžių ir parašiutai bus nenaudingi.

Kirejevas pasuko krėslę ir dar kartą apšvietė naktį baltų spinduliu vėduokle. Pasuko pafranką ir dar pa-

leido papliopą. Pataikė...

Raketnešis émė kilti... Ausinėse pasigirdo jvaišiausios komados. Sturmanas tikslino maršrutą. Vadas tikrino pagal žemėlapį. Borto technikas reportavo apie degalų kiekį.

X X X

— Vade, išsihermetino paskuigalis. Sudaužytas dešinysis blisteris. Jaunesnysis seržantas Šapošnikovas sužestas skeveldromis į veidą — pranešė ugnies irentinių vades praporščikas Sbrodovas...

Sūvais nukirstas žlangas, lėkdamas į erdes, pliaukštėlėjė į paskuigali ir visai sutriuškino oro žiaulio radisto sferą iš stikloplastico. Skeveldros sužalojo jam veidą, vaikino vos neišmetė iš lėktuvo oro srovė. Jis nusiūstė krauju pasruvuojant veidą, išėmė iš žaizdų didžiasias skeveldras ir per radijų pranešė vadui: „Jaunesnysis seržantas Šapošnikovas pasirengęs jvykdyti skridimo užduotį“.

...Lėktuvas lyg ir atskiria žmoqu nuo žemės. Bet ne, ant jo borto jos įstatymai veikia dar įsakmiai, su žeme likūnus sieja dar glaudesni

ryšiai, ir visi jausmai jai tarsi paryškėja. Ir sparnai tampa stiprus savo žemiška kilme. Jie jau ne tik lėktuvu dalys. Sparnai — tai ištikiomybė pareigai, tai meistriškumas, tai rūpestis planetos ateitimi.

Ausinėse Kirejevas išgirdo, kad priekyje į juos skrenda lėktuvas. Kad ir nedideliu spinduliu, bet ryšys atsistatė. Saunuolis, Šapošnikovas! Viktoras pasakė savo šeukinį.

— „...“ — užklaujė jo nepažįstamas radistas. „Jūs uklauj...“ — atsiliepė Kirejevas. „Jums žalia qatvė per visą eželoną. Atsarginis aerodromas“. — „Supratau jūs, ačiū. Vade, mums atsargini!“ — „Ačiū girdėjau, Vitia, ačiū.“

...Raketnešis sunkiai palietė betono taką ir, žmestėlėjės juodu sukulto blistero plyšiu, nuriedėjo. Ekipažas tylomis sėdėjo savo vietose. Atsegtos deguonies kaukės kabarojo po žalmofonais. Hidraulika pakélé liuką. Padvelkė pelkių galliais...

Anatolijus ZORINAS,
Jurius IVASCIENKA
(„Nedelia“)

SPORTINIAI ANTANO ŠLAPIKO DEŠIMTMEČIAI

[Atkelta iš 15 psl.]

Visi šie darbai, šie trys dešimtmečiai susiję su aktyviu sportu, su varikliai, sraigčių tobulinimu, nuolatiniais ieškojimais — tiek asmeniniais sporto interesais, tiek ir daugeliu motociklininkų, automobilių sporto mėgėjų labui. Daug atmintino kaupia Antano darbo ir sporto istorija. Tik visko neišsakysi. Tad klausiu: kokių varžybos labiausiai jisini? Pasirodo, TSRS čempionetas Lipecke. Jo išvarkė, per respublikos pirmenybes Antanas gavo sunkią traumą — nutraukė dešiniuosius kojos raiščius. Reikėjo chirurginės operacijos. Bet tam Šlapikas neturėjo laiko. Jo laukė atsakengas startas 500 ccm skuteriu, jo laukė pagrindinis varžovas N. Stepanovas. Tik po sunkios pergelės prieš jį, po iškovo Tarybų Sąjungos čempiono vardo Antanas leidosi operuojamas. Pavydėtinės valingumas!

Na, o kokios varžybos buvo maloniausios? 1963 metų TSRS čempionatas Ternopolyje. Tuomet Antanas pirmą kartą tapo pajėgiausiu

žalyje, priedo dar ir Tarybų Sąjungos rekordą pagerino. Po to garbingas Žalies čempiono titulas buvo iškovotas dar penkis kartus, aštuonis sykius Šlapikas buvo apdovanotas Tarybų Sąjungos čempionatu sidabro ir bronzos medaliais, dar dvyliką kartų įneštos pataisos į TSRS rekordų lentelės — nuo skuterių iki gliserių. Ką ir besakyti — turtinga sportinė biografija!

Bet ar tik biografija? Daugkartinis ir absolitus Žalies čempionas Leonas Kevaliauskas per A. Šlapiko 50-metį minėjimą pasakė: „Džiauguosi ir didžiuojuosi, kad man teko garbė startuoti Šlapiko epochoje“. Ne tik Kevaliauskas, ir daugelis kitų puikių motorlaivininkų — aktyviai tebesportuojančių ar jau nutraukusiu ryšius su sportu — vadina praejusius trisdešimt Tarybų Lietuvos motorlaivų sporto kultivavimo metų — Šlapiko epocha. Kiek jি dar tesis? Veteranas kupinas sportinio ryžto ir optimizmo, jis dar žiemą pradėjo rimtą savo gliserio parengimą TSRS tautų vasaros VIII spartakai. Ko tikisi? Gero starto. Na,

o pagal tradiciją, auksiniamame amžiuje auksas lyg ir priklauso!

Kalbėdamas apie save labai kukliai, sunkiai išspausdamas žodžius apie sportinius laimėjimus, Antanas atgyja, kai kalba liečia variklius, su jais susijusią veiklą. Gal dėl to, kad jis per tą savo meilę varikliams, nuoširdy darbą „Garbės ženklo“. ordininku tapo? Nieko panašaus. Apie tai jis nė neužsimena (jeigu ne draugai, nė ne žinočiai). Reikalus paprastas — labai jau prie širdies Slapkui tie varikliai. Kaip jis pats sako: „Mano gyvenimas — tai varikliai, varikliai, varikliai...“ Juk Šlapikas visą savo sąmoningą amžių dirbo su varikliais, lopę juos, gydė ir... eksperimentavo.

Leiko, tiesa, viskam ne visuomet užtekdavo. Para per trumpą viskam aprépti, vienems padėti, nepamirštant ir respublikos gliserininkų rinktinės pasiūlo Tautų sporto spartakiadai. Bet atsisakyti kam nors padėti jis negali. Ne tokis žmogus Kauno autoserviso variklių remonto dirbtuviu vyresnysis meistras, TSRS garbės sporto meistras, nesenstantis Žalies čempionas ir rekordininkas, motorlaivų sporto veteranas Antanas Šlapikas!

A. ICIKAVIČIUS

ISBANDYTAS NAUJAS LAIVAS

Po JAV daugkartinio naujodojimo kosminio laivo „Komplumbija“ visatoje pavuovojo ir antrasis — „Celendžer“. Keturių ekipažo narių — Polis Veicas, Kerolas Bobkas, Storis Masgreivas ir Donaldas Piteršenas — penkias parnas išbuvo kosminėje erdvėje. Du jų — Masgreivas ir Piteršenas — buvo išėję į atvirą kosmosą, kuri išbuvo tris valandas keturiadesimt minučių. Atviroje kroviniinėje laivo patalpose jie simuliavo remonto darbus išorinėje bor-to pusėje, naudojosi lyniniu keltuvu. Tuo pat metu išbandyti ir naujos konstrukcijos skafandrai.

„Celendžerio“ įgula atliko įvairius eksperimentus, iš kurio svarbiausias — 2,2 tonos svorio ryšlių palydovo paleidimas. Palydovas „TDRSS-A“ buvo atgabentas į kosmosą laive. Tačiau pastaroji užduotis įvykdė tik iš dalies: palydovas buvo išustumtas iš „Celendžerio“, bet pakelti į jį numatyta 35890 km aukščio orbitą nepavyko. NASA įmės įvairiausiuose priemonių šiam defektui pašalinti. Buvo bandoma koreguoti palydovo orbitą: įjungti varikliai, tačiau apčiuopiamu rezultatu nepasiekta. Užt ut sudegintas beveik visas kuras, o tai turėjė itakos palydovo gyvavimo laikui.

„Celendžerio“ skyrylis buvo sekamas su ypatiniu susidomėjimu. Nesenai JAV prezidentas R. Reiganas paskelbė platiu kėriniu pasirengimų kosmose programą. Ji numato, jog bus sukurta 100 kovinių orbitinių stotilių, kuriuos numatomos įmontuoti laserinį ir puokštinių ginklus, taip pat daviuklius balistinėms raketenoms aptiktis.

Atkreipių dėmesį į pastarąją programą, apžvalgininkai nepaliuko nuožulnystės faktą, kad dviejų „Celendžerio“ įgulos narių darbas 18 m ilgio kroviniinėje patalpoje faktiškai imitavo palydovo įkėlimą — kitaip tariant, svetimos žan-

KAS NUTIKO

Savo fermoje, esančioje netoli Norvišo miesto pietų Anglijos, buvo aptinktas pirmosios formulės lenktyninių automobilių „Lotos“ konstruktoriaus Entonio Kolino Bruck Cepmeno lavoras. Asmenybė automobilių sporto pasaulyje — didelė. Tad ir susidomėjimas niekad sveikata nesiskundusio 54-erių metų amžiaus škoto staigia mirtimi buvo atitinkamas.

„Lotoso“ firmos atstovas paskubėjo nuraminti žurnalistus, bandydamas išlikinti juos, jog „Cepmenas“ mirė nuo širdies smūgio“. Tačiau tokia nuomonė griežtai paneigė mirties aplinkybes tiriantis policijos inspektorius.

...1963 ir 1965 metais škoto Džimas Klerkas pelnė paskaulio čempiono titulą, startuodamas Cepmeno sukurtu „Lotosu“. Po to šį pasiekimą pakartojo anglas Grehemas

ties palydovo pagrobimą. Jog tai yra vienas Pentagono planuojamų karinės veiklos kosmose momentu, niekam ne paslapčis. Juk per vieną ankstesniu „Kolumbijos“ skrydžiu buvo bandoma „mechaninė ranka“, kuri simuliavo šį veiksma. Pagaliau oficialiai paskelbta, kad iš numatyty JAV 331 daug kartinių naudojimo kosminiu laivu skrydžiu daugiau nei trečdalis skirti grynai kariniams tikslams — jie atliko Pentagono užduotis.

Stebėtis tuo nera ko. Šio tipo kosminių laivų kūrimo eigoje NASA dėl lečių stokos buvo patenkinti sudėtinga situacija. Paramos ranką ištlesė turtingiausia Jungtinėse Valstijose žinyba — kariškiai. Na, o kaip liaudis sako, kas moka pinigus, tas ir muzika užsakas...

BONA DAR STEBUKLŲ

Šiuos žodžius pasakė Gerhardas Marinellis. Per varžybas, vykusias netoli Insbruko, penktą dešimtmjetį pradėjės austrių parašutininkų paliko lėktuvą 1000 m aukštupyje. Po kelijokos sekundžių jis bandė išskleisti parašutą, bet nesėkmėnė. Tuomet Marinellis griebėsi atsarginio parašuto. Bet ir šis manevas nedavė pagelaudajamo rezultato. Atrėdė, kad sportininė likimas nulemtas. Bet... Marinellis nukrito ant vieno namo nuožulnau stojo. Juc nuslydo į sodą, kur pakibdė medžių šakas.

Nepaprastas šuolis pasibaigę ligoninėje, kur gydytojai konstatavo kelių žonkuolių iūlius.

— Ir sakykite po viso to, kad nebūna stebuklų! — juokauja laimingasis parašutininkas.

„NIVA“ ISKOVOJA

POZICIJAS

Kur tikt nematome Toljačio autogamyklos mašinos „Niva“? [vairiausiuose raliuose, sunkiųjų veiklamuose sniegumoose vietose, sanigrūdose, kurių ir keliu nepavadinsi. Bet koplančia per Alpes? Taip, matėt ją ir ten nemažai žmonių, drauge su dar dvemis automobiliais robojančią nepravažiuojamas akmenų kapiynais bei stalgiomis [kalnėmis. O buvo taip.

„LOTOSO“ KŪRĖJUI

Hilas (1968 m.), austras Jóchėnas Rindas (1970 m.), brazilas Emersonas Fittipoldis (1972 m.), amerikietis Marijas Andretis (1978 m.). Net šeši pasaulio čempionų titulai buvo iškovoti šia superlenqva lenktyninė mašina! Bet... Džimas Klerkas ir Jóchėnas Rindas netik nugalėjė „Lotosu“. Jie ir mirė tame. Tai taip pat neliko nepastebėta pasaulio specialistų. Cepmenas buvo išskeltas baudžiamoji byla, kur atskovui buvo inkriminuojamas „lenqvabūdiškumas, kurio pasekmė — lenktynininkų mirčis“. Pasaulio spauda prisimine Cepmeno žodžius: „Aš paaprasciausiai sukuriu variklį ir pritvirtinu prie jo keturis ratus“.

Ratal... Būtent jie abiem minėtais atvejais buvo lenktynininkų mirčies kaitinim-

Grupė prancūzų nutarė pakartoti prieš 2200 metų Hannibalio karioomenės atliktą žygį per Alpes. Tik nebe drambliais ir arkliais, o automobiliais ir sportiniais motocikliais. Žmonės, sutikę šį nepaprastą „karavaną“, stebėjosi: „Ko važiuojate? Juk pėčiomis žymiai paprasčiau“. Jie buvo savo teisės. Bet teisės buvo ir nepaprastieji motorizuoti turistai — jie išbandė savo techniką, patvirtino jos patikimumą.

DAUGKARTINIO NAUDOJIMO RAKETOPLANAS

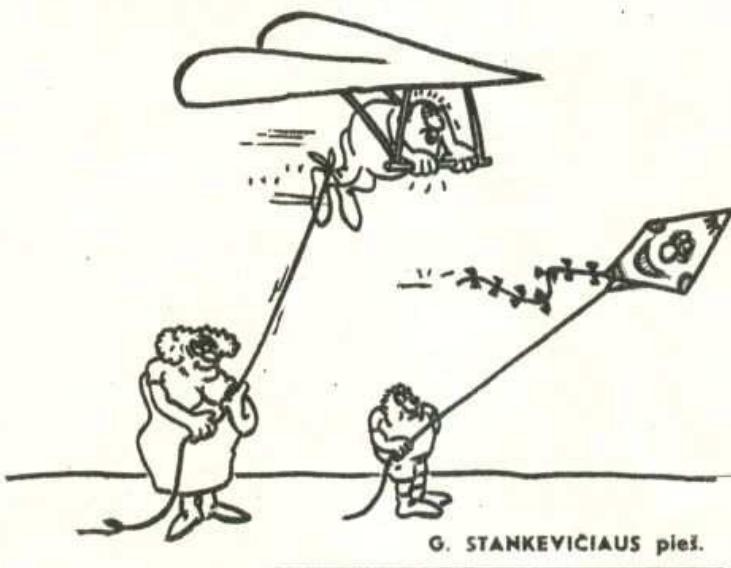
Ji ruošia firma „Boing“. Projekta finansuoja JAV KOP. Pirmasis skrydis numatomas 1988 metais. Startui bus naujojamas specialiai tam paruoštas „Boing 747“. Jo liemens gale bus įtaisytais padildomas raketinis variklis.

Startas vyks taip: „Boing 747“ su raketoplanu ant nugaros pakils į 7000 m aukštį. Po to [silungs raketinis variklis ir lėktuvas 60 laipsnių kampu tės kilią iki 11000 m aukštio. Čia bus įjungti devyni RL-10 tipo ra-

ketoplano varikliai ir jis išeis į Žemės orbitą. Miniraketoplano paskirtis — vežti krovinius. Galvojama ir apie modifikaciją, numatantą astronautų įgula.

KOMANDĄ DUODA BALSAS

Prancūzų firma „Reno“ patobulinė savo naujausios markės automobilių, įrengdama Jame mikroprocesorių. Užprogramuoti galima šimta žodžių, duodančių komandą elektroniniams mechanizmams. Jis savo noru pasirenka mašinos savininkas, įrašydamas savo balsą į juosteles. Pavyzdžiu, „išjungi deimima“, „padaryti dešinį posūkį“ ir pan. Domėjus, jog elektroninis mechanizmas suveikia tik tuo atveju, jeigu duodančio komandą asmens balsas atitinka įrašą padariusio balsą. Tokiu būdu, įjungus elektroninių mechanizmų, jis automatiškaiapsaugo ir nuo pašalinio žmogaus naudojimosi automobiliu, vadinas ir nuo vaigysčių. Tuo pat metu elektroniniai mikroprocesorius gali aptarnauti ir šeimos narius — numatytas reagavimas net į aštuonių skirtingų balsų komandas.



G. STANKEVIČIAUS pieš.

SPARNAI

1983 m. Nr. 2 (59)

LIETUVOS TSR SAVANO-RISKOS DRAUGIJOS ARMIAI, AVIACIIAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENINIS-MOKSLINIS-PRAKТИNIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS

Eina nuo 1968 m. keturis kerčius per metus.

Redakcinė kolegija: Romas BANKAUSKAS, Stasys BRUNDZA, Aleksandras IČIKAVICIUS [atsakingasis sekretorius], Aleksandras JONUŠAS, Kazys KILČIAUSKAS [vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas], Savėlijus LEVČENKA, Vytautas PAKARSKAS, Rimantas RAKAUSKAS, Stanislavas RAMOŠKA, Vidas RAVINSKAS, Sarūnas SKAPCEVICIUS [vyriausiasis redaktorius].

Atiduota rinkti 1983.05.19
Pasišaista spaudai 1983.06.23.
LV 15365. Popierius formatos 60×92/8. Giliaspaudė.
4,9 sėlyg. sp. lanko, 5,81 lieid lanko. Užs. Nr. 1562. Tiražas 22540, egz.

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

Spusdinė LKP CK leidyklos spausdintuvė Vilniuje, Tiesos g. 1.

Rankraštiai negražinami.

«Sparnai» («Krylyk»)

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

Редактор Шарунас СКАПЦЯВИЧОС.

Выходит четыре раза в год.

На литовском языке

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

C. „Sparnai“, 1983/2

VIRSELYS: TSRS SDAALR suvažiavimo delegatas, Jolės aukštijo piloto ženklinės narys, pasaulio ir Europos čempionas, tarptautinės klasės sporto meistras Jurgis Kairys.

M. KURAČIO nuotr.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI I ATSARGĄ!



ЧИСЛО
83

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

GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PA-DĒS IŠSIRINKTI DARBĄ IR ĮSIDARBINTI, NUKREIPS Į KURSUS, PATARS, KUR GALIMA ĮSIGYTĮ NORIMĄ PROFESIJĄ.

TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ PASLAUGOMIS!

K R E I P T I S:

VILNIUS, KOMJAUNIMO g. 60;
KAUNAS, LENINO pr. 12;
KLAIPĖDA, VYTAUTO g. 34;
ŠIAULIAI, SPALIO g. 8;
PANEVĖŽYS, SODŲ g. 3;
ALYTUS, K. POZELOS g. 21;
KAPSUKAS, ČERNIACHOVSKIO g. 50;
KĖdainiai, JOSVAINIŲ g. 5;
MAŽEIKIAI, PRAMONĖS g. 5;
UTEHA, MOLĘTŲ g. 23;
TAURAGĖ, PASIENIECIŲ g. 2;
TELŠIAI, SPAUDOS g. 5;
ROKIŠKIS, RESPUBLIKOS g. 82;
UKMERGĖ, VILNIAUS g. 6.

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:

www.PlienoSparnai.lt

