

SPARNAI



Nipkūns 3

1
1984

lietuvis ūkų
pilotai

(skl. ir Ant. L. pil.)



1984 m. Nr. 1 (62)

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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Aleksandras IČIKAVI-
ČIUS (atsakingasis sekreto-
rius), Aleksandras JONUŠAS,
Kazys KILCIAUSKAS (vyriausio-
siojo redaktoriaus pavaduoto-
jas), Savellijus LEVCENKA,
Vytautas PAKARSKAS, Rimantas
RAKAUSKAS, Stanislas
RAMOSKA, Vitas RAVINS-
KAS, Šarūnas SKAPCEVIČIUS
(vyriausiasis redaktorius).

Atiduota rinkti 1984.02.20.
Pasirašyta spaudai 1984.03.21.
LV 09852. Popieriaus for-
matas 60×92/8. Giliaspaudė.
4,9 sąlyg. sp. lanko, 5,78 leid.
lanko. Užs. Nr. 525. Tiražas
20.645 egz.

Redakcijos adresas: 232007
Vilnius, Polocko g. 16. Tele-
fonai: 61-73-00, 61-39-83.

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

Rankraščiai negražinami.

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

Редатор Шарунас СКАП-
ЦЯВИЧЮС.

Выходит четыре раза в год.
На литовском языке

Адрес редакции: 232007
Вильнюс, ул. Полоцко, 16.
Отпечатано в типографии
ЦК КП Литвы, Вильнюс,
ул. Тiesos, 1.

© „Sparnai“, 1984/1

VIRŠELYJE: TSRS tautų VIII
spartakiados aviamodelizmo
varžybų čempionas Jonas
Adamonis (apie jį skaitykite
7 psl.).

M. KURAIČIO nuotr.

PAGERBTI SPARTAKIADOS NUGALĖTOJAI



SDAALR miestų ir rajonų komitetų pirmininkai bei geriausieji respublikos patriotinės draugijos sportininkai po apdovanojimo. G. LUSKINO nuotr.

Ketverių metų TSRS spartakiadų ciklas, kaip paprastai, baigiasi nugalėtojų apdovanojimu. Prizai įteikiami tiems, kas geriausiai dirbo visą šį laikotarpį, labiausiai susitelkė finaliniams startams, pelnė daugiausiai pergalių.

Spartakiados iškilmingam uždarymui geriausi patriotinės draugijos sportininkai rinkosi į Vilniaus „Elfos“ susivienijimo salę. Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojas A. Cepaitis perskaitė draugijos Centro komiteto pirmininko įsakymą. Prizus nugalėtojams įteikė Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas R. Želnerauskas. Tarybų Lietuvos spartakiados nugalėtojais pirmoje miestų grupėje tapo Kauno kolektyvas (SDAALR

miesto komiteto pirmininkas A. Zubovas), antri liko vilniečiai (miesto komiteto pirmininkas J. Kindurys). Antroje grupėje pirmąją prizą pelnė Klaipėda (pirmininkas V. Pulkauskas), antrąją — Panevėžys (pirmininkas S. Jalnionis), trečiąją — Šiauliai (pirmininkas J. Kapačinskis). Trečiosios grupės nugalėtojų apdovanojimai teko Kauno rajono (pirmininkas G. Slėderis), Panevėžio rajono (pirmininkas J. Ambrozevičius) ir Plungės (pirmininkas A. Mikuckis) patriotinės draugijos sportininkams. Tokia pat tvarka paskirstyti apdovanojimai ir III respublikinių jaunimo žaidynių nugalėtojams. Tai dar kartą įrodo, jog geriausi rezultatai pasiekiami ten, kur efektyviai dirbama su jaunimu.

Sėkmingai rungtyniavo ir rinktinės Tarybų Lietuvos komandos TSRS tautų vasaros VIII spartakiadoje, kur bendromis pastangomis pelnyta pirmoji vieta antroje respublikų grupėje. Susitikime buvo apdovanoti sportininkai, tapę TSRS tautų vasaros VIII spartakiados nugalėtojais bei 1983 m. šalies čempionais, ir juos paruošę treneriai. Pasisakiusieji — TSRS tautų spartakiados čempionai J. Adamonis ir V. Sabuckis, LTSR nusiėmus treneris N. Gudkovas bei kiti — padėjo už jų darbo įvertinimą, pažadėjo jį toliau atkakliai dirbti, siekti sportinio meistriškumo viršūnių bei garsinti savo respubliką naujomis pergalėmis.

VETERANŲ RAGINIMAS

Įdomiai praėjo šių metų kariuomenės patriotinio darbo mėnuo, skirtas atėjiančiam Tarybų Lietuvos išvadavimo iš fašistinės okupacijos 40-mečiui. Svarbiu įvykiu jo programoje buvo Vilniuje įvykęs susitikimas, kuriame dalyvavo karo ir SDAALR veteranai. Susitikimo dalyviai tarėsi, kaip efektyviau panaudoti savo patyrimą auklėjant šiandieninį jauni-

mą, ruošiant jį tarnybai Tarybinėje armijoje. Patriotinės draugijos ir karo veteranų pokalbyje buvo pabrėžta, kad daugelio jų sukaupta gyvenimo ir kovų patirtis, ilgų veiklos metų nušifuoti darbo metodai negali likti vien jų nuosavybė, o turi kuo efektyviau tarnauti bendram reikalui — pagyinti ir praturtinti patriotinės draugijos veiklą visose sferose.

Susitikime apie tai kalbėjo Panevėžio miesto SDAALR komiteto pirmininkas S. Jalnionis, Vilniaus ATSK viršininkas Z. Brazauskas, „Kauno statybos“ tresto SDAALR organizacijos pirmininkas V. Puras, Vilniaus Lenino rajono SDAALR komiteto pirmininkas F. Prokopiukas ir kiti.

Veteranų susitikimo dalyviai priėmė kreipimąsi į visus respublikos patriotinės draugijos narius, kuriame raginama dar suaktyvinti darbuotį stiprinant socialistinės Tėvynės ekonominę ir gynybinę galią, panaudoti tam visas jėgas, žinias ir patirtį.

SKLANDYTUVU Į PRIEŠO UŽNUGARĮ



IS ATSIMINIMŲ

Buvome tada niekieno žemėje. Kariai turi tokį terminą. Jis reiškė tarpą tarp priešų fronto linijų. Jame tėra tikrai nedidelės užkardos, kurios privalo gaudyti priešo žvalgus ir savus dezertyrus. Didžiajame Tėvynės kare tokia niekieno žemė susidarydavo retai, nes abi pusės stengėsi prasisiveržti kyliais į priešingą pusę, ištisinės fronto linijos dažnai nebūdavo, tačiau kartais susiformuodavo. Mes atsidūrėme joje, nes rengėmės slapta pereiti į priešo užnugarį. Buvo kiek ramesnė padėtis, bet mums ji buvo nepalanki. Mūsų grupė buvo palyginti nedidelė, tačiau hitlerininkai galėjo ją palaikyti tarybinių dalinių puolimu, o to mums išvis šiuo momentu nenorėjo. Maistas buvo mums tiekiamas, mandagiai kalbant, nereguliariai, iš tikrųjų beveik visiškai jo nebuvo, turėjome ieškoti duobėse sušalusių bulvių, paliktų valstiečių sodybose. Atsargos, kurias

buvome pasiėmę, beveik visiškai išseko, o naujų beveik negaudavome. Palaikę su mumis ryšius karinių dalinių atstovai vis keisdavo mums perėjimo vietas ir laiką, tačiau tuojau atšaukdavo. Vieną kartą pagaliau ryžomės eiti, bet susidūrėme su labai energingu hitlerininkų pasipriešinimu. Teko pasitraukti.

„Mes“ — tai buvo speciali grupė, sudaryta Lietuvos partizaninio judėjimo štabo (LPJS) viršininko A. Sniečkaus įsakymu.

„Dėl šiuo metu okupuotoje Lietuvos TSR esamos politinės padėties, — buvo rašoma šitame įsakyme, — būtina įkurti LPJS laikiną operatyvinę bazę Baltarusijos TSR teritorijoje, netoli Lietuvos TSR, kad būtų galima organizuoti plėtoti partizaninį judėjimą Lietuvos TSR apskrityse, besiribojančiose su Baltarusija, ir pagerinti ryšius su partizanų būriais, veikiančiais Lietuvos gilu-

moje esančiose apskrityse“ (Lietuvos liaudies Didžiajame Tėvynės kare“. V., 1982, p. 103). Grupės vadovas buvo M. Šumauskas, jo pavaduotoju buvau paskirtas aš. Kadangi keliavome kaip partizaninis būrys, kelionės metu pasiskirstėme pareigomis taip: M. Šumauskas buvo to būrio vadas, o aš — komisaras... Taip man ir išliko, beje, šis pavadinimas visam karo metui.

Į operatyvinės grupės sudėtį įėjo keturios grupės — Kaunui, Vilniui, Šiauliams, Suvalkijai. Žinoma, vėliau visos tos grupės susimaišė, kai kas žuvo, kiti laikėsi pasyviai. Liko tik V. Sakalauskas — Suvalkijos grupės vadovas, veikęs Alytuje.

Dabar esame pafrontėje. Sunkumai apsirūpinti maistu, ypač neaiškumai, kaip ir kada eisime per frontą, slėgė žmones. Štai kodėl mus labai nudžiugino žinia, kad mūsų klausimas išspręstas visai

kitaip: gausime maisto, o į užnugarį vyksime sklandytuvais.

1943 metų balandžio pabaigoje atvykome į Starąją Toropą, kur iš aerodromo turėjome skristi į partizaninį aerodromą Begomlyje.

Ir štai pagaliau vykstame.

Partizanai! Šis pavadinimas visiems mums kėlė didelį susižavėjimą.

Partizaninis judėjimas Didžiojo Tėvynės karo metu — unikalus reiškinys žmonijos istorijoje, turėjęs savo reikšmę pergalei pasiekti. Partizanai kartais vadinami liaudies keršytojais. Bet ne tik noras keršyti už hitlerininkų vykdomą genocidą, už grobikiškus siekimus Lietuvoje sukėlė partizaninį judėjimą — jį įkvėpė tarybinis patriotizmas ir proletarinis internacionalizmas.

Žinoma, mes visi jautėme, kad mūsų kelionė yra pavojinga, bet šį jausmą nugalėjo pasiryžimas atlikti savo pareigą, dalyvauti garbingoje kovoje.

Visai perkėlimo operacijai vadovavo generolo Ščerbakovo aviacijos divizija. Tiesiogiai mūsų operacija rūpinosi leitenantas Malinovskis. Kalbėdamasis su juo supratau, kad aviatoriai vertina šį skridimą ne tik kaip pagalbą partizanams, bet ir kaip priemonę didesniam patyrimui kaupiti, panaudojant sklandytuvų transportą. Teko susipažinti ir su kai kuriais sklandytojais. M. Šumauską turėjo skraidinti Dankovas. Mūsų sklandytojas buvo Milovanovas, Baškio grupę skraidino Savinovas, o paskutinę grupę — vėl Dankovas.

Tarp sklandytų mano dėmesį ypač atkreipė vienas labai nerusiškos išvaizdos vyriškis. Paklausiau Malinovskį apie jį, ir jis atsakė, kad tai yra ispanas Albis Tegis. Vienas sklandytuvų, kai tik buvo atkabintas nuo tempusio jį bombonešio, jau ties pačiu aerodromu perėjo į suktuką ir smigo žemėn. Visi io keleiviai ir sklandytojas žuvo (kaip nurodoma kituose šaltiniuose, ten buvo ir lakūnas Pospelovas). Sklandytojas buvo Machamedas Galijevs (kai kur jis, — berods, ne-



LKP CK operatyvinė grupė.

Jurijaus BALTRONO paveikslas.



tiksliai — vadinamas Nikolajumi Machmetgalijevu).

Nepavyko, deja, ir man. Sklandytuvu ligi šiol niekuomet nebuvau skridęs, bet pajutau, kad manęs nesuspa. Priešais mane sėdėjusi draugė J. Narkevičiūtė iš karto pasijuto blogai. Greitai ją pradėjo pykinti, nors supimas, mano požiūriu, buvo gana silpnas. Bet blogiausia buvo tai, kad ji visą laiką slinko ant grindų. Ji tiesiog gulėte gulėjo ant savo ginklų. Man tai atrodė pavojinga, ir bandžiau ją pakelti. Pavyko, tačiau iš karto ji vėl nusmuko. Vėl bandžiau ją pakelti, bet mūsų sklandytojas mane sudraudė:

— Supate sklandytuvą. Tegu guli.

Štai ir fronto linija. Pastebėjau, kad apačioje kažkas lyg degtukus degina.

— Kas tai yra? — paklausiau sklandytoją.

— Čia į mus šaudo.

— Ir pataikyti gali?

— O kodėl gi ne? — žyptelėjo jis į mano naivų klausimą. Paskui man jau aerodrome pasakojo, kad viena skeveldra vis dėlto į mūsų sklandytuvą pataikiusi, padariusi nemažą skylę, tačiau nieko neklidė. Šio fakto patikrinti negalėjau.

Staiga pamačiau laužus. Sklandytuvą atkabino nuo trosu, kuriuo mus tempė bombonešis. Pasidarė taip tylu, jog tiesiog aussyse pradėjo spengti. Laužai vis artinosi, pagaliau jau galėjau jį išvėdinti ir lėkstančius apie juos žmones. Ir štai jau girdžiu malonų garsą, kada sklandytuvo ratai rieda aerodromo žeme. Greita manęs sėdėjo jaunas, gražus vyras. J. Lietuvninkas. Mačiau, kad jam irgi bloga. Jis nusiėmė kepurę ir atsidarė langelį, kad gautų gryno oro. Paskutinę minutę tik pamačiau jo vienplaukę qalvą.

Gera! atsimenu, kad pasakiau:

— Na, vyrai, mes jau namie!

Kas įvyko po to, nebeatsimenu.

Pabudau gulėdamas vežime. Vėjelis pūtė man į veidą. Pajutau, kad galva lyg ir šlapia. Labai sunkiai pakėliau ranką ir pačiu-pinėjau kaktą — pajutau, kad kraujas.

Greita vežimo žengė partizanais Stasys Andriukaitis (Matys).

— Kas atsitiko? — paklausiau, ar mus apšaudė?

— Ne, sklandytuvus sudužo...

— Kas yra mat? Sakyk tiesiai!

— Jūs sunkiai sužeistas, Vėbra (Lietuvninkas) užmuštas, sunkiai sužeista Birutė (J. Narkevičiūtė), Daumantas, aš sužeisti, bet lengvai, kiti irgi apdraskyti, sklandytojas žuvo.

Vėliau partizanai kalbėjo, kad Lietuvninkas žuvo, nes nusiėmė kepurę ir krito ant akmenų. Sklandytojui vairalazdė sulaužė krūtinės ląstą. Mano automatą sulenkė į lanką, o laikrodį ėjo.

Kai mane atvežė į ligoninę, jaučiausi tikrai nepavydėtina. Svarbiausia, negalėjau pajudinti kojų, labai sunkiai judinau rankas. Mane paguldė į baltarusių

partizanų Železniako brigados (vadas Titkovas) ligoninę. Buvo ir gydytojas, tačiau jis man atrodė labai nemokšiškas ir nesąžiningas. Išliko klausimas dėl mano grįžimo į Didžiąją žemę. Tiesiog su šurpu pagalvojau apie tai, kad taip sunkiai pasiektas perėjimas per frontą nueis niekais. Labai prašiau manęs nesiųsti atgal. Tačiau laiške iš Maskvos man buvo parašyta nespriešinti, nes galiau tapti našta draugams. Spręsti buvo pavesta M. Sumauskui. Tikrai nenorėjau kam nors trukdyti, bet abejoju dėl savo sužeidimo. Mano svarbiausias klausimas buvo, ar sulaužyta dešinė koja, kuri man labai skaudėjo. Bet gydytojas man nepatiko, jis buvo aiškiai bailus, pasimetęs — jis vėliau dezertyravo, buvo sugautas partizanų ir jų sušaudytas. Jis nieko nesakė. „Nežinau, rentgeno neturiu“, — štai ir viskas, ką jis pasakė. Prašiau jį:

— Pabaksnok man į padą (jau nystėje, žaisdamas futbolą mačiau, kad taip tikrino koją vienam mano draugui, kada buvo įtarimas, jog jis ją sulaužė). Atsiminiau, kad tada gydytojas stukseno jam į padą ir vis klausė, ar duria. Iš to, kad duria, nutarė, kad koja yra sulaužyta. Prašiau dar ir dar kartą pakartoti man veiksmą. Aiškiai nenoromis gydytojas kartojė, bet man nedūrė. Nutariau, kad koja nelūžo. Greitai grįžo sugebėjimas judinti rankas, o paskui kojas. Man nušovė viltis, kad pasveiksiu ir jau tvirtai nutariau negrįžti. M. Sumauskas sutiko.

Vieną dieną į mūsų ligoninę atvyko kitas gydytojas. Jisai apžiūrėjo mane labai įdėmiai. Paprašė atsisėsti ant kėdės... Sunkiai, bet vis dėlto atsisėdau. Staiga paleidau rankas, pasvirau ir būčiau nukritęs nuo kėdės, jeigu jis nebūtų mane sučiupęs ir palaikęs. Jis bandė mane pastatyti, bet tai jam nepavyko.

— Matote, — pasakė jisai kiek pagalvojęs, — dar sunku pasakyti, bet man atrodo, kad jūsų kojos greitai atsigaus, kaip jau atsigavo rankos. Matyt, jos streikavo dėl to, kad susitrenkėte stuburą. Bet bijau, kad reikalas čia yra kitas — sutrenkėte smegenis, čia jūsų svarbiausia liga. Kaip greit ji praeis, pranašauti sunku.

Paskui ilgai klausinėjau, kas tas gydytojas, bet taip ir nesužinojau jo pavardės. Vieni sakė, kad tai kažkoks docentas, kiti kalbėjo kitaip, bet man išliko jo atžvilgiu gilus dėkingumas už rūpestingumą ir dėmesį, norą padėti. Tikrai rankas ir kojas vėl pradėjau judinti beveik laisvai. Paskui baltarusių partizanai juokavo: „Buvai daugiau panašus į lavoną, negu į žmogų, bet mes tave be brėžinių vėl surinkom“.

Gydytojas man patarė kuo ilgiau pagulėti, po truputį pavaiškiojant. Vaiskčiojau sykį su vienu partizanų, kuris mane sutiko ir viską matė. Jis pasakojo:

— Tikrai jau riedėjote aerodromu, bet staiga jūsų sklandytuvus

vėl pakilo, perskrido aną pušynėlį ir vėl nukrito nosimi į žemę. Atsitrenkėte štai į šitą akmenį. Akmuo — ir nemažas — tikrai buvo. Bet ar viskas buvo taip, kaip jis sakė, tvirtinti sunku.

Greitai mane išgabeno iš mūsų ligoninės, nes baltarusių partizanai pajuto, kad hitlerininkai puls juos didelėmis pajėgomis ir nutarė palikti Begomlį. Aš likau Begomlyje. Kadangi judėjau dar sunkiai, mane perkėlė į miestelio pakraštį pas vieną senutę. Netrukus tikrai puolė hitlerininkai. Ypač įnirtingai jie puolė iš oro. Žmonės sakė, kad buvo keletą kartų užskridę po 40 lėktuvų. Iš Begomlio liko griuvėsiai, bet namukas, kuriame buvau priglaustas — išliko, beveik vienintelis sveikas pastatas miestelyje.

Draugai, išvykdam iš Begomlio, paliko su manim radiją V. Uogintą, J. Oleką — mandagų draugišką partizaną (vėliau žuvusį), kuris mane prižiūrėjo kaip brolį. Pas mane liko visi sprogmenys, o taip pat ir detonatoriai. Troboje buvo likę moteris ir jos vaikai. Galvojau, kad jeigu koks sviedinys nukris arti, gali detonuoti ir mūsų sprogmenys. Negalėjau išeiti, tai išsilaužiau į krūmus ir paslėpiau juos tenai. Niekam nenorėjau patikėti šio uždavinio. Ir šį kartą nelaimė apėjo mane. Išlikome sveiki, o netrukus žygiavome pasivyti operatyvinės grupės vadovo M. Sumausko. Tai mums pavyko. Jau žygiavau gana tvirtai, tik šlubčiodamas dešinę koją, bet galva vis dar man svaigo, negalėjau nei žiūrėti į medžio viršūnes, nei žemyn, po kojomis. Tai truko beveik metus, o paskui praėjo, tačiau kartojosi dar ilgą laiką po karo. Nė vienas sužeistųjų, kurie išvyko, negrįžo atgal pas partizanus — Narkevičiūtei neleido sveikata, o Daumantas, kuriam buvo sulaužyti šonkauliai, mėgino sugrįžti, bet jį skraidinęs lėktuvas sudėgė ore.

Ne kartą džiaugiausi vėliau, kad nepasidaviau visiems kalbinimams ir likau užnugaryje, o sieloje dėkojau už tai M. Sumauskui, kuris mane tada suprato.

Kartais mane klausia, kaip vertinti operaciją? Tai nėra paprastas klausimas. Kaip supratau, didesnių grupių perkėlimo sklandytuvais patyrimo dar buvo mažai, ir norėta ne tik mums padėti, bet ir tą būdą daugiau patikrinti. Iš viso buvo pervežta 46 žmonės. Iš jų žuvo 14 žmonių, tai yra 30,4 procento. Tai, žinoma, nemaža. Vėliau mums buvo metama nemaža žmonių pasiūtis. Atvyko pas mus keletas dešimčių žmonių, bet buvo tik vienas nelaimingas atsitikimas. Vėliau neteko girdėti, kad partizanai būtų skraidinami sklandytuvais.

Bet ta operacija turėjo ir pliusų — pasiėmė nemažą ginklų, sprogmenų, visi buvome permesti į priešų užnugarį iš karto.

Genrikas ZIMANAS

Turiningi buvo praėję metai TSRS SDAALR aviacijos kolektyvams. Sėkmingai buvo rengiami aviaspecialistai TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms. Nemaža išmėginimų teko aviasportininkų daliai. Pirmiausia tai pasaulio ir Europos čempionatai, tarptautiniai susitikimai. Mūsų vaikinai ir merginos, patriotinės pareigos skatinami, garbingai gynė Tėvynės vėliavos garbę šiose varžybose. Tačiau bene masiškiausios ir labiausiai įsimenančios buvo TSRS tautų vasaros VIII spartakiados karinių taikomųjų ir techninių sporto šakų varžybos. Reikia pažymėti, kad pastebimai išsiplėtė aviacijos sporto geografija, pagerėjo masiškumas. Spartakiados aviacijos sporto šakų varžybose dalyvavo per milijoną sportininkų. Pakilo ir sportininkų meistriškumas. Spartakiados metu pasiekti 288 sąjunginiai rekordai, iš jų 232 yra ir pasaulio rekordai. 38 sportininkai tapo TSRS tarptautinės klasės sporto meistrais, 574 įvykdė TSRS sporto meistro normas, dešimtys tūkstančių tapo sporto atskyrininkais.

Spartakiados varžybose gerai pasirodė kai kurių RTFSR sričių, Ukrainos, Kazachstano, Lietuvos komandos. Mus džiugina Lietuvos sportininkų rezultatai. Neatsitiktinai Lietuvos komanda tapo VIII spartakiados sklandymo čempione, užėmė penktą vietą lėktuvų sporte (aukštajame pilotazhe), nes Tarybų Lietuva tapo ištis aviacine respublika.

Dabar respublikoje yra daug aviacijos organizacijų (palyginamas pasakysiu, jog pas jus jų yra daugiau, negu bet kurioje kitoje sąjunginėje respublikoje), kur vaikinai ir merginos kultivuoja parašiutizmo ir lėktuvų, sklandymo ir skraidyklių, aviomodeliavimo ir raketų modeliavimo sportą.

TSRS SDAALR CK prezidiumo biuras ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos CK susumavo pagrindinių TSRS SDAALR aviacijos organizacijų kolektyvų ir darbuotojų sąjunginio socialistinio lenktyniavimo 1983 metais rezultatus. Nugalėtojais pripažinti Kauno aviacijos sporto klubas (viršinininkas I. Bykovas), Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas (viršinininkas Z. Brazauskas). Pažymėtas taip pat Panevėžio aviacijos technikos sporto klubas (viršinininkas S. Noreika). Šiuos aviacijos sporto klubus gerai pažįstu. Kas būdingiausia šių kolektyvų darbui? Sakytčiau, jų vadovų, instruktorių ir techninių darbuotojų brandumas. Remdamiesi partinėmis ir profsąjungų organizacijomis, jie subūrė ir išauklėjo vienminčių kolektyvus.

Gyvenimas ir praktika įtikina, kad vadovas negali būti tikras skraidymų organizatorius, jei jis nėra auklėtojas. Ir tai suprantama. Mat marksizmo teiginys, kad idėjos tampa materialine jėga, kai jos užvaldo žmonių sąmonę, tinka ne tik socialinio kelio pasirinkimui, bet ir kasdieniui

LAIMĖJIMAI IPAREIGOJA

konkrečių klubui keliamų uždavinių sprendimui. Sąmoninga veikla reikalauja mažų mažiausia suprasti jos tikslus ir priemones. Būtina kiekvieno aviacijos organizacijos viršininko sėkmingos veiklos sąlyga yra mokėjimas įtikinti žmones, pagrįsti, išaiškinti savo požiūrį į tuos klausimus, kuriuos reikia spręsti. Neperdant galima sakyti, kad minėtų ir daugelio kitų Tarybų Lietuvos aviacijos sporto klubų viršininkai yra geri auklėtojai ir organizatoriai.

Pirmaujančių klubų patirtis įtikina, kad vadovų asmeninis pavyzdys skraidymo srityje, kasdieniniame gyvenime yra viso aviacijos kolektyvo sėkmės pamatas. Pavyzdžiui, Vilniaus aviacijos technikos sporto klube nuolat stengiamasi kelti lakūnų instruktorių profesinį ir metodinį meistriškumą. Šiems tikslams pirmiausia skirti planiniai skraidymo parengties užsiėmimai, trenai, konferencijos skraidymo technikos klausimais, keitimasis darbo patyrimu. Beveik 90 procentų klubo darbuotojų yra TSRS sporto meistrai, pirmos klasės lakūnai. Tarp jų: grandies vadas A. Kilna, lakūnai instruktoriai A. Arbačiauskas, J. Juknius, J. Sukackas. Šis kolektyvas antrus metus iš eilės pelnytai apdovanojamas TSRS SDAALR CK ir Aviacijos darbuotojų profsąjungos CK pereinamąja raudonąja vėliava už pergale sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime.

Būdingas daugumos respublikos aviacijos organizacijų ypatumas yra nuolatinis ryšys tobulinti mokymo materialinę bazę. Čia jas remia partijos Centro Komi-

tetas, Lietuvos TSR Ministrų Taryba, SDAALR CK. Klubų aprūpinimas modernia aviacijos technika — lėktuvais JAK-52, „Vilga“, sklandytuvais L-13 „Blanik“, „Kobra“, „Jantar-standart“, „Lietuva“ ir sumanus mokomojo skraidymo proceso organizavimas, politinis auklėjamas darbas leidžia kokybiškai rengti sportininkus.

Šiandien Lietuvos aviatoriai didžiuojasi TSRS nusipelnusiu sporto meistru J. Kairiu, TSRS tarptautinės klasės sporto meistrais R. Pakšu, R. Kačiuškevičium, A. Ruku, TSRS sporto meistrais V. Lapėnu, J. Paplauskaite, R. Stašaityte ir kitais. Daugelis jų yra Tarybų Sąjungos rinktinės nariai. Kiekvienam tarybiniam sportininkui startuoti šalies rinktinėje — didelė garbė. Ir šią garbę reikia branginti.

Pavienių sportininkų laimėjimai negali užgožti tam tikro nerimo dėl kai kurių mūsų komandų, ypač sklandytojų pasirodymų tarptautinėje arenoje. Įvykę turnyrai mus ne tik džiugino, bet ir apvylė. Jie tarsi išryškino ne tik pavienius trūkumus, bet ir sportininkų rengimo sistemos klaidas. Pirmiausia į akis krinta stabilumo stoka, kai kurių žinomiausių sportininkų meistriškumo smukimas.

Įvykusių čempionatų, taip pat ir Lietuvos sportininkų pasirodymų Tarybų Sąjungos rinktinėje analizė patvirtina, kad dar silpnai rengiame techniškus, valingus sportininkus. Labai svarbu, ypač įtemptai treniruojantis, pasiekti, kad rezultatai būtų stabilūs. Atsakomybė, drausmė, stropumas, puikus technikos įvaldy-

mas, visiškas visų jos galimybių panaudojimas — tokie šio uždavinio sprendimo būdai.

Sporto sezono rezultatai perša mintį, kad rezervų klausimas, tai, kas rytoj turės pasirodyti tarptautinėje arenoje, labai aktualus. Karais medalių blizgesys užgožia rytdienos rūpesčius, pamirštama galvoti apie deramą pamainą rinktinėms komandoms. Šiandienos uždavinys — ieškoti ir rengti rezervus.

Rinktinių jėgą, kaip žinoma, lemia aviacijos sporto klubų pajėgumas. Lietuvoje šie uždaviniai, sakyčiau, sprendžiami neblogai. Pagirtinas Vilniaus aeroklubo ir Kauno aviacijos sporto klubo darbas. Šių klubų lakūnai instruktoriai drauge su Lietuvos TSR aviacijos sporto federacija ir treneriais kūrybiškai ir iniciatyviai ieško, moko ir auklėja talentingą jaunimą. Pavyzdžių nemaža. Vien šiais metais į TSRS aviacijos sporto žaigų rinktines įtraukti respublikos atstovai A. Rukas, A. Jonušas, J. Adamonis, R. Kačiuškevičius, J. Kairys, R. Pakšas, L. Jonys, V. Lapėnas, O. Motiejūnaitė. Jiems visiems brangios ir savo klubo sienos, skraidymo laukas, kur jie žengė pirmuosius žingsnius į padangę, ir jų instruktoriai, davę keliąlapį į didįjį sportą.

Prisimenu Vilniaus aeroklubo sportininkės A. Motiejūnaitės straipsnį „Aeroklubas — mano namai“, išspausdintą žurnale „Krylja Rodiny“, kuriame ji labai pagarbiai ir su meile atsiliepia apie savo globotojus lakūnus instruktorius, trenerius, tuos žmones, kurie padėjo jai ir daugeliui jos vienmečių išsiugdyti spamus, patikėti savo jėgomis, geriau suprasti žmogiškojo orumo esmę.

Noras pažinti aviacijos mokslą ir techniką, skirti savo laisvalaikį aviacijos sportui būdingas mūsų jaunimui. Šiuris siekius reikia tik remti ir ugdyti.

Praėjusiems metams būdingas buvo tarptautinės padėties pasitvirtėjimas. Tai kelia TSKP CK ir Tarybinės vyriausybės susirūpinimą. Padėtis pasaulyje smarkiai

komplikuojasi dėl imperialistinių jėgų, pirmiausia Jungtinių Amerikos Valstijų agresyvumo ir jų militarizmo. Tokiomis sąlygomis svarbiausias visos mūsų veiklos baras yra aktyvus dalyvavimas jaunimo kariniame patriotiniame auklėjime, nenuilstamas rūpinimasis stiprinti Tėvynės ekonominį ir gynybinį potencialą. Labai svarbus partijos XXVI suvažiavimas, TSKP CK 1983 m. birželio plenumo reikalavimas, kad ideologiniame darbe su jaunimu būtų vengiama formalizmo. Būtina ne šiaip sau perpasakoti žinomas tiesas, naudotis stereotipais, o kryptingai, remiantis tikrovės medžiaga formuoti aktyvią jaunimo poziciją, siekti, kad įsitikinimas mūsų didžiųjų Lenino didiejių teisumu, socialistinio gyvenimo būdo teisingumu būtų realizuojamas jo darbuose ir poelgiuose.

Išties neįkainojamas Didžiojo Tėvynės karo ir darbo veteranų, literatūros ir meno kūrinių, muziejų vaidmuo jaunimo kariniame patriotiniame auklėjime. Kaune visuomeniniais pagrindais įkurtas aviacijos sporto muziejus, kurio stendai ir eksponatai pasakoja ne tik apie aviacijos sporto atsiradimą ir tvirtėjimą respublikoje, bet ir apie didvyriškus žygius lakūnų, dalyvavusių vaduojant Tarybų Lietuvą iš fašistinės okupacijos. Tai akivaizdi jaunimo auklėjimo forma.

Daug galimybių plėsti karinį patriotinį darbą atsiveria ryšium su artėjančiomis Tarybinės Armijos pergalės Didžiojo Tėvynės karo operacijose, vaduojant Tarybų Lietuvą iš fašizmo 40-osiomis metinėmis. Mes turime daugybę progų dar labiau kelti gynybinį sporto darbo lygį, auklėjimo efektyvumą, geriau propaguoti aviacijos žinias. Šį uždavinį aviacijos klubai turi spręsti kolektyviai, atsižvelgdami į šių dienų reikalavimus.

S. CHARLAMOVAS,
TSRS SDAALR CK pirmininko
pavaduotojas, Tarybų
Sąjungos Didvyris,
TSRS nusipelnęs karo lakūnas,
aviacijos generolas pulkininkas



Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sklandytojai respublikos rinktinės nariai (iš kairės į dešinę): E. Liniauskas, J. Paplauskaite ir V. Sabeckis.

E. Liniauskas, J. Paplauskaite ir V. Sabeckis nuotr.

VILNIAUS IR KAUNO KLUBAI — SAJUNGINIO SOCIALISTINIO LENKTYNIAVIMO NUGALĖTOJAI



Iš kairės į dešinę: Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo grandies vadas A. Savčikas, klubo viršininkas I. Bykovas, Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas generolas majoras R. Zalnerauskas, TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas generolas pulkininkas S. Charlamovas, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Z. Brazauskas ir šio klubo grandies vadas G. Kilna.

Respublikos aviacijos sportininkų pergalės sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose jau nebe naujiena. Visi Tarybų Lietuvos SDAALR aviacijos sporto klubai dirba pagirtinai. Tačiau iš daugelio išsiskiria ir geriausi. Tokie kaip tik yra Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas (viršininkas Igoris Bykovas) ir Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas (viršininkas Zenonas Brazauskas). Šie kolektyvai praėjusiais metais pripažinti sąjunginio socialistinio lenktyniavimo nugalėtojais ir apdovanoti TSRS SDAALR Centro komiteto ir sąjunginės Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro komiteto pereinamosiomis raudonosiomis vėliavomis ir premijomis. Šie garbingi apdovanojimai minėtiems

kolektyvams buvo įteikti praėjusių metų pabaigoje Kaune.

Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas nesenai pažymėjo savo 25-metį. Per šį ketvirtį amžiaus jis išugdė didelę plejadą garsių sklandytojų, respublikos ir šalies čempionų bei rekordininkų, padėjo įgyvendinti sparnuotas svajones ne vienam šimtui Tarybų Lietuvos vaikų ir merginų.

Ypač džiugino klubo kolektyvas darbo laimėjimais per pastaruosius dvejus metus (klubas antrus metus iš eilės pripažintas sąjunginio socialistinio lenktyniavimo nugalėtoju). Vien tik pernai klube treniravosi, mokėsi sklandymo meistriškumo paslaptį 84 sportininkai, iš kurių 22 pratęsė lankę pirmus metus.

Skraidė klube 25 sporto meistrai ir daugiau kaip 50 sportininkų atskyrininkų. Vien tik per praėjusios vasaros skraidymo sezoną buvo paruošta vienas sklandymo sporto meistras, du kandidatai į sporto meistrus ir 25 kitų sportininkų atskyrių sklandytojai. Trylika sportininkų sėkmingai užbaigė pirmųjų metų apmokymą ir, įgiję teisę savarankiškai skrieti, įvykdė trečio sportinio atskyrio normatyvus.

Aštuoni sklandytojai atstovavo klubui Tarybų Lietuvos sklandymo pirmenybėse, o sporto meistrai Rima Stašaitytė, Apolinaras Beržinskas ir Sigitas Smilgevičius gynė respublikos sportinę garbę TSRS tautų VIII spartakiados finalinėse varžybose Oriole. R. Stašaitytė buvo apdovanota čem-

piono medaliu už pergalę komandinėje įskaitoje.

Klubas turi gerą materialinę ir sporto bazę: nemažai įvairių konstrukcijų sklandytuvų ir sportinių lėktuvų, skraidymo bazėje Paluknyje nesenai iškilo naujas gražus originalios konstrukcijos administracinis mokymo pastatas su turiningai įrengtomis klasėmis, patogiais instruktorių darbo kabinetais, laboratorijomis ir kt.

Klubo veiklą ir aktyvų darbą charakterizuoja dar ir šis faktas: sklandytuvais skraidyta daugiau kaip 2300 valandų, o sportiniais lėktuvais „Vilga“ — beveik 1200 valandų. Vien tik pirmamečiai klubo sportininkai sklandytuvais skraidė 256 valandas, o sporto meistrai — 973 valandas, atliko net 474 skridimus maršrutais.

Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubas kultivuoja sklandymą, parašiutizmą ir avia-modelizmą. Šiomis sporto šakomis klube užsiiminėjo 250 sportininkų. Gausiausia buvo parašiutizmo grandis — treniravosi 140 parašiutininkų. Pusė tiek skraidė sklandytuvais. Vien tik praėjusių metų sezono buvo paruošti du sporto meistrai, aštuoni kandidatai į sporto meistrus ir daugiau kaip 160 kitų atskyrių sportininkų. Klubo auklėtinis tarptautinės klasės sporto meistras Vytautas Sabeckis iškovojo Tarybų Sąjungos absoliutaus čempiono ir TSRS tautų VIII spartakiados nugalėtojo aukso medalius, o klubo sklandytojų komanda laimėjo respublikos spartakiados varžybas. Šie jų pasiekimai — tai kruopštaus instruktorių ir pačių sportininkų darbo ir treniravimo rezultatas. Ruošiantis varžyboms sklandytojai skraidė daugiau kaip tris tūkstančius valandų. Buvo atlikti 952 skridimai įvairiais maršrutais.

Turi kuo didžiuotis ir parašiutininkai. Jie atliko net 4494 žuolių, pasiekė neblogų laimėjimų daugelyje respublikinių varžybų. K. Rimdaitė tapo respublikos jaunimo čempione.

Išsiplėtė klubo bazė. Šalia aerodromo Pociūnuose rikiuojasi gražiai Alytaus NSK gamybos skydinių namų gatvelė, kuriose sportininkai, instruktoriai gyvena skraidymo dienomis, stovyklų ir varžybų metu. Gražiai puošia gatvelę ant stovų įkurdinti sklandytuvai ir pilotazinis sportinis lėktuvas. Įdomu pastebėti ir tai, kad TSRS SDAALR CK nutarimu klubui buvo paskirtas Lenkijos Liaudies Respublikos mūsų šaliai pastatytas 300-asis sportinis lėktuvas „Vilga“. Be to, kauniečiams priklauso Čekoslovakijos Socialistinėje Respublikoje Tarybų Sąjungai pastatytas 1000-asis sklandytuvas „Blanik“.

Respublikos aviacijos sporto klubai jau pradėjo naująjį šį metų sportinį sezoną. Skaitlingus minėtus Vilniaus ir Kauno klubus papildė gausus naujų, pirmus metus į klubus atėjusių sklandymo, parašiutizmo ir avia-modelizmo mėgėjų būrys.

K. BAKŠTYS

DVIEJŲ MOKYKLŲ ABSOLVENTAS

Sklandytuvo modelis veržliai šovė į viršų. Virpėdami, su žaiziu švilpesiu skrodė vėjuotą Korotičių aerodromo padangę išlinkę aviamodelio sparnai. Vienu momentu dešinysis nebeišlaikė perkrovimo ir, skaudžiai pokštelėjęs, lūžo. Sparną akimirksniu pagavo vėjo žuoras ir bloškė į šalį. Sužalotas sklandytuvus smigo žemyn. „Dėmesio, oras!“ — pasigirdo teisėjų komanda. Krito Jono Adamonio radijo valdomas sklandytuvo modelis.

Jonas beveik negirdėjo, ką kalbėjo ratu apstoję užjauciantys sportininkai. Jį užvaldė viena mintis — greičiau į miestą, į viešbutį pasiimti ir sutvarkyti atsarginį modelį. Laiko — suskaičiuotos minutės, lygiai tiek, kiek tęsis pirmojo turo du paskutiniai pratimai. Bet reikėjo perdėti radijo aparatūrą iš sudužusio aviamodelio į atsarginį. Kažkas iš Ukrainos rinktinės narių pasiūlė pavežti iki miesto savo automobilį. Prasidėjo lenktynės su laiku. Laimėjo Jonas. Atsarginį modelį spėjo sumontuoti, nors jis buvo ir sunkesnis, ir ne visai sureguliuotas. Atskubėjo į startą laiku. Nervinė įtampa pasiekė kulminaciją, nes skraidindamas šį modelį jis žinojo, kad antras ir trečias turai jam yra įskaitiniai. Antrame ture Jono aviamodelio greitis buvo di-

džiausias. Reikėjo tai pakartoti ir trečiame ture. Pavyko! Ne vien sportinio azarto skatinamas — kaip tik pirmoji vieta buvo reikalinga Lietuvos rinktinėi. Jonas ją iškovojo. Nors be dalyvavimo varžybose kartais tekdavo padėti Gediminui Veitekūnui, kuris į Charkovą važiuojo komandos vadovu. Sunkiomis akimirkomis Jono žodis nuskambėdavo paskutinis. Ne vien dėl to, kad jis — vyriausias respublikos aviamodelizmo treneris. J. Adamonis sugeba patraukti paskui save žmones, jiems vadovauti. Jis vengia tuščių žodžių, nereikalingų išvedžiojimų. Trumpa, įtaigi Jono kalba, dar įtaigesnis — jo pavyzdys. Yra dar ir tikslus apskaičiavimas — šios taktikos Jonas išmoko kaip tik Charkove, kur jis baigė aviacijos institutą.

Aviamodelizmas į J. Adamonio gyvenimą atėjo gerokai anksčiau — vidurinės mokyklos laikais. Aukšti kalnai kalneliai Anykščių apylinkėse. Iki dangaus žydrynės čia netoli — tereikia ranką ištiesti. Jei modelį nuo skardžio paleisi — tikrą skrydį pajusi. Ir šiandien Anykščių pionierių namuose Algis Kavoliūnas moko vaikus skrydžio meno aviamodelizmo būrelyje. Tokius, koks kažkada buvo Jonas — tada jis iš jaunųjų aviamodeliuotojų nesiskyrė. Ir pir-

mas modelis nepavyko, ir to modelio pirmas skrydis buvo paskutinis. Tuo pat metu prasidėjo didysis susidomėjimas skraidyklėmis. Neaplenkė jis Jono ir kitų Užnėvėžio kaimo berniukščių. Ne tokie jau maži jie buvo — penkiolikmečiai. Be didelio noro skraidyti, tiesą sakant, daugiau nieko ir neturėjo. Pamišo aviamodelius, iš lazdyno karčių susirėmė karkasą, kaimo parduoatuvėje pirkto kartūną, Jono mama siuvo sparnui dangą. Net nenujautė, tikriausiai, kokį aparatą padeda sūnui gaminti. Iš pradžių skraidyklė tapė kaip aitvarą, paskui ir patys mėgino pakilti. Saunu buvo, kol vienas skridimas baigėsi ne visai sėkmingai. Užnėvėžio kaimo vyresnieji savamokslams skraidyklininkams pareiškė „veto“. Jonui iš dviejų kelių link skrydžio liko vienas — aviamodelizmas.

Tikrasis susidomėjimas aviamodelizmu prasidėjo kaip tik studijuojant Charkove. Instituto aviamodelizmo laboratorija tapo antaisiais Jono namais. Į šiuos namus buvo galima ateiti bet kada, pasipasakoti, kaip tau sekasi ir kitų paklausti. Jonui tai ypač buvo svarbu — jis ne iš kalbių. Jonas mieliau klausio, kartas nuo karto atidžiai pažvelgdamas savo pašnekovui į akis. Toli nuo gimtinės, namų, jam kaip oras

buvo reikalinga bendravimo šiluma, žmonės, kurie jį suprastų ir... taip pat būtų grakštaus aviamodelio skrydžio nelaisvėje. Instituto aviamodelizmo laboratorija J. Adamonio atmintyje išliko kaip dar viena aukštoji mokykla — aviamodelizmo ir bendravimo su žmonėmis mokykla. Ir mokytojus, draugus Jonas turėjo nuostabius: TSRS nusipelnusį trenerį L. Lipinskį, tarptautinės klasės sporto meistrus M. Krivuševą, V. Isajenką ir kitus Charkovo aviamodeliuotojus, ne mažiau tituluotus ir draugiškus. Be šios, antrosios, mokyklos J. Adamoniui dabar būtų sunku.

Vilniaus aeroklubo inžinieriaus-aviamodeliuotojo pareigos — nelengvos. Jis kartu ir respublikos rinktinės treneris, taip pat rūpinasi medžiagomis, mikrovarikliukais, valdymo aparatūra. Jono sportinė veikla, įvairiose varžybose pasiekti aukšti rezultatai pelnė didelį pripažinimą. Jis išrinktas į respublikos ir į TSRS aviamodelizmo federacijų prezidiumus. Tik valandų jis turi paroje tiek pat, kiek ir kiti — 24. Dažnai tenka skubėti ir nespėti, reikalauti, prašyti. Bet Jonas Adamonis nepaskęsta šioje smulkmeniškų reikalų jūroje. Jis visada lieka ištikimas sau — susitikęs tave nusišypsos, paspaus ranką ir nuskubės toliau. „Darbai, darbeliai“, — dar paaiškina.

Tų darbų, kaip ir visada, ne mažėja, bet daugėja.

K. OGINSKAS

Vienintelis rajone

Taip jau pakrypo žneka su Skaudvilės aviamodeliuotojų vadovu Juozu Krencium ir jo auklėtiniais, kad neteko išgirsti skundų dėl mikrovariklių, kurių skaudviliečiai neturi tiek, kiek reikia, dėl aviacinės medienos trūkumo, epoksidinės dervos stokos. Kitais rūpesčiais gyvena būrelio nariai Modestas Ivanauskas, Laisvydas Paulauskas, Kęstas Virbickas, Arūnas Venckus, Ridas Kasparavičius, Saulius Beišys ir kiti. Mokytojas Juozas Krencius puikiai supranta, kad jo auklėtinių vaizduotė ir siekliai atsiplėšia nuo paprastos problemos — kur gauti „Ago“ markės klijų ir šokteli į tokias aukštumas, kurios net dažnam suaugusiajam būna nepasiekiamos.

...Skaudvilės vidurinės mokyklos pirmame aukšte svečią pasitinka moksleivių piešinių paroda. Tema — kosmosas. Stebina vaikų vaizduotės lakumas, fantastiniai spalvų deriniai, kompozicijų originalumas. Žmogus, kosmonautas — jis visuose piešiniuose. Piešinį šioje mokykloje dėsto Juozas Krencius. „Gailla, kad tik iki septintos klasės dėstomas piešimas“ — žypteli mo-

kytojas. — „Dar įdomesnė būtų paroda...“

Seštokas Laisvydas Paulauskas parodo savo piešinį pačioje koridoriaus pradžioje. Du dideli, per visą lapą, kosmonautai nežinomoje tolimoje planetoje. Žavi ryžtinga jų išraiška, skafandro detalės [pats Laisvydas konstravo] ir neįgudusia ranka uždėti planetos spalvų atspindžiai sidabrinių skafandrų klostės.

Iš kosminių aukštybių, vaizduojamų piešiniuose, nusileidžiame prie kasdieniško rūpesčių — stalių su nebaigtais ar remontuojamais aviamodeliais, brėžiniais ir darbo įrankiais. Šiose dirbtuvėse vaikai daro pirmuosius savo sklandytuvus. Jų nenulūdinasi priminė, kad tai — modelis, kad iki tikro sklandytuvo dar toli... Vaikas tik nusišypsos — jam tereikia mintimis atsistoti į savo sklandytuvo kabiną ir jis jau skrenda... Gal tuo ir nuostabi vaikystė, juo daugiau pagarbos nusipelnė žmonės, padedantys vaikams pasigaminti pirmuosius sparnus.

Būrelis Skaudvilėje gyvuoja jau seniai. Jis vienintelis rajone.

Gal moksleiviai nesvajoja apie lėktuvo šturvalą!

— Svajojam! — užginčijo mane Arūnas Venckus ir Modestas Ivanauskas. Jie ne tik svajoja, bet ir siekia šito.

— Jūs geriau gegužės mėnesį atvažiuotumėt, — atsidūsta Juozas Krencius. — Tada mes rajonines aviamodelizmo varžybas rengsime. Visi susirinksim, pasiirušim, teisėjus pasikviesim — kuo ne čempionatas! Mano vaikai nori rungtyniauti, o be atskyrio dalyvauti respublikinėse niekas neleisdžia. Tad pirmiausia sieksime sportinių rezultatų rajone.

Aukštąsias rezultatus mokyklos aviamodeliuotojų komanda pasigirti negali. Tauragės SDAALR rajono komitetas neranda lėšų nusiųsti vienos vienintelės aviamodeliuotojų komandos į varžybas. Ar galima po to reikalauti rezultatų iš šito būrelio! Niekas, beje, ir nereikalauja. Visiems gerai. Tik vaikams apmaudu, nors jie ne taip greitai nusišilia savo svajonėmis apie skrydžius. Mokytojas su žypsena pasakoja apie dviejų vienuoliukų — Antano Dabulskio ir Jono Joniko savos konstrukcijos lėktuvą. Du motociklo varikliai taip ir nepakėlė mėgėjiškos konstrukcijos nuo žemės. Gal ir gerai,

Kaip mokytojas Juozas Kren-

cius išsivers su dviem mikrovarikliais visam būreliui, kuriuos gavo 1984 m. varžybų sezonui, sunku pasakyti. Juk nepaleis vaikų namo sakdamas, kad trūksta šito, nėra ano. Vaikai savų sumanymų turi.

— Mes skraidyklę darome, — lyg didžiausią paslaptį išduoda Ridas Kasparavičius. — Arūnas, Kęstas ir aš.

Jie — vyriausi būrelyje. Aštuntokai. Mintyse jau sklendžia virš tvenkinio miestelio pakraštį. Ką gi, vietą pasirinko neblogą — ir skardis aukštas, ir vanduo apačioje, nors... Skrydžiai dar toli ateityje, o „konstruktoriai“ dar tik mąsto, iš ko skraidyklę gaminti. Vaikai savaip ieško išeities.

Mokytojas Juozas Krencius yra baigęs Vilniaus dailės institutą. Akvarelės, piešiniai — argi tam lieka laiko! Skaudvilės vidurinė mokykla — nemaža, aštuoni šimtai moksleivių. Aktyvi užklausinė veikla, labai mėgiama rankinis. Bet rankinio treniruotės netrukdo Sauliui Beišiui, Arūnui Venckui porą kartų per savaitę ateiti ir į aviamodelizmo būrelį užsiėmimus, nes techninė kūryba užima pagarbų vietą užklausinės veiklos disciplinų tarpe. O mokytoju jui nebelineka laiko paveikslams.

K. DUBAUSA

JAM BŪTŲ 50...



PER 23-JUS METUS Į KOSMOSĄ SKRIDO 57 TARYBINIAI KOSMONAUTAI, IS KURIŲ 12 — PO TRIS KARTUS, IR 18 — PO DU KARTUS.

SKRYDŽIŲ TRUKME PADIDEJO: NUO VIENO APSKRIEJIMO APLINK ŽEMĘ IKI 211 PARŲ BUVI-MO KOSMOSE.



Jurijaus Gagarino 50-mečiui išleistas specialus ženklukas.

Praeis amžiai, pailgės kosminiai keliai, nepalyginamai tobulesnė bus ir kosminė technika, bet žmonijos atmintyje niekad neišblės 1961 metų balandžio 12-oji, kada pirmą kartą pasaulio istorijoje skrydžiui į kosmosą pakilo tarybinis žmogus.

Zvalgėdžių miestelyje Maskvoje esančiame muziejuje, kuriame yra surinktos kosmoso užkariavimo relikvijos, yra ir TSRS gynybos ministro įsakymas dėl suteikimo Jurijui Gagarinui be eilės majoro laipsnio. Šiame dokumente parašytos tokios eilutės: „TSRS kosmonautas Jurijus Gagarinas išvyksta laivu palydovu į kosminę erdvę, kad pirmasis nutiestų žmogui kelią į kosmosą...“

Šis pirmasis žmogaus skrydis į kosmosą truko 1 valandą ir 48 minutes. Per tą laiką Tarybinės armijos majoras komunistas Jurijus Gagarinas apskriejo Žemės rutulį ir sėkmingai nusileido. Pirmajam padaryti tai, apie ką svajėjo žmonių kartos — buvo didelė užduotis ir milžiniška atsakomybė tarybinei laudžiai, visai žmonijai, jos dabarčiai ir atečiai.

Jurijus Gagarinas gyveno tarp mūsų, visada jį pažinojome mėlę, su žypsena veide. Bet jis buvo drąsus ir talentingas, mylė-

jo aviaciją, o kosmonautika tapo jam pašaukimu, didžiausia meile.

Už šį žygdarbį Jurijui Gagarinui suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas, jam suteikti garbingi Čekoslovakijos Socialistinės Respublikos Socialistinio Darbo Didvyrio, Bulgarijos Liaudies Respublikos Socialistinio Darbo Didvyrio, Vietnamo Socialistinės Respublikos Darbo Didvyrio vardai, jis apdovanotas daugelio kitų valstybių ordinais. Jo vardu Mėnulio antroje pusėje pavadintas krateris, Tarptautinė aviacijos federacija įsteigė Gagarino medalį, kuriuo kasmet apdovanojami lakūnai kosmonautai už įžymius pasiekimus užkariaujant kosmosą, TSRS aviacijos sporto federacija įsteigė Jurijaus Gagarino garbės diplomą, kuriuo apdovanojami mūsų šalies aviatoriai, kosmonautai, mokslininkai.

Jurijui Gagarinui, atvėrusiam naują mokslo puslapį, naują žmonių praktinės veiklos sferą, kovo 9 dieną būtų sukakę 50 metų. Tragiška mirtis, įsitikusi 1968 metų kovo 27-ąją Vladimiro srities Novosiolovo kaime, neleido pirmajam kosmonautui sulaukti šios dienos. Bet jo vardas amžiams įrašytas į žmonijos istoriją, jo pradėtas žygdarbis tęsiasi.

„SOJUZ T-10“

Pagal kosminės erdvės tyrimo taikiems tikslams programą 1984 metų vasario 8 dieną 15 valandą 7 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz T-10“, kurį pilotuoja įgula — laivo vadas Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas pulkininkas Leonidas Kizimas, bordinžinierius Vladimiras Solovjovas ir kosmonautas tyrėjas Olegas Atkovas.

Komplekse įgula atliks mokslinius-techninius ir medicininius biologinius tyrimus bei eksperimentus.

Pirmą kartą L. Kizimas skrido kosmose 1980 metais — buvo laivo „Sojuz T-3“ ir orbitinės stoties „Saliut-6“ vadas.

Vladimiras Solovjovas gimė 1946 metų lapkričio 11 dieną Maskvoje.

Baigęs 1970 metais Maskvos Baumano aukštąją technikos mokyklą, jis dirba konstravimo biure, kur dalyvauja kuriant naujus kosminės technikos pavyzdžius.

V. Solovjovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1977 metų.

Į kosmonautų būrį Vladimiras Solovjovas buvo priimtas 1978 metais. V. Solovjovas ruošėsi Tarybų Sąjungos ir Prancūzijos įgulos skridimui kaip bordinžinierius.



Kosminio laivo „Sojuz T-10“ įgula (iš dešinės į kairę): Leonidas Kizimas, Vladimiras Solovjovas, Olegas Atkovas.

Olegas Atkovas gimė 1949 metų gegužės 9 dieną Kuibyševos srities Chvorostiankos rajono Chvorostiankos kaime.

Baigęs 1973 metais Maskvos Sačėnovo pirmąją medicinos institutą, jis toliau mokėsi TSRS Medicinos mokslų akademijos sąjunginio kardiologijos mokslinio centro kardiologijos mokslinio tyrimo instituto ordinatūroje, o po to aspirantūroje.

O. Atkovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1977 metų.

Medicinos mokslų kandidatas Olegas Atkovas užsirekomendavo kaip gabus širdies susirgimų diagnostikos ultragarsiu metodų tyrėjas. Jis — keletu išradimų ir daugelio mokslinių darbų autorius. 1978 metais jam buvo pasikirta Lenino komjaunimo premija.

Kosminiams skridimams O. Atkovas pradėjo rengtis nuo 1977 metų.

1984 metų vasario 9 dieną 17 valandą 43 minutes Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz T-10“ buvo sujungtas su orbitine stotimi „Saliut-7“.

Kosmosas liaudies ūkiui

Kosmonautika ir kosminiai tyrimai šiandien yra svarbi žmogaus veiklos sfera. Ypatingą reikšmę mūsų šaliai turi tolimų ryšių kokybė ir patikimumas, ypač organizuojant plačiajuosčių kanalų televizijos programoms transliaciją.

■ 1965 metais į elipsinę orbitą buvo išvestas pirmas tarybinis ryšių palydovas „Molnija-1“. Nuo 1967 metų pradėjo veikti kosminė ryšių sistema „Orbita“, kuriai buvo organizuota serijinė įrengimų gamyba. Kaip paskaičiavo mūsų specialistai, kosmoso naudojimas informacijai transliuoti daugiau kaip 200 kilometrų nuotoliu ekonomiškai buvo naudingesnis, negu radijo relinų ir kabelio linijų tiesimas.

Išlaidos pirmųjų 60-ies „Orbitos“ sistemos stočių statybai sudarė apie 100 milijonų rublių, o statyba truko septynerius metus. Radijo relinų arba kabelio ekvivalentiškos sistemos televizijos signalams transliuoti kūrui prireiktų kelių milijardų rublių ir kelių dešimčių metų.

Dabar veikia apie šimtą didelių ir apie tūkstantį mažų priėmimo stočių. Visos jos sudaro vieningą sistemą, kuri plečiama ir tobulinama.

■ Beveik prieš septyniolika metų TSRS pradėjo veikti meteorologijos kosminė sistema „Meteor“, kuri iš esmės papildo Žemėje atliekamų stebėjimų duomenis ir leidžia patikslinti oro prognozes. Sistemoje vienu metu veikia 2—3 palydovai, kurie du kart per parą „apžvelgia“ mūsų planetą. Be to, palydovas „Meteor“ vienu apsisukimu teikia šimtą kartų daugiau informacijos apie orą, negu 15 tūkstančių pasaulio meteorologijos stočių. Sistema „Meteor“ leidžia kasmet išsaugoti materialinių vertybių beveik už milijardą rublių.

Apytikriais paskaičiavimais, Žemės distancinio zondavimo iš kosmoso duomenų naudojimo ekonominis efektyvumas gali sudaryti 500—600 milijonų rublių per metus.

■ TSRS pagrindinis Žemės paviršiaus distancinio zondavimo darbas atliekamas iš pilotuojamų stočių „Saliut“, palydovų „Meteor“ ir „Kosmos“.

Mūsų šalyje daugiau kaip 400 mokslinio tyrimo, projektavimo ir gamybos organizacijų naudoja informaciją iš kosmoso.

■ Kosmonautikos raida formuoja ir naujas technikos kryptis, kurios ilgainiui gali tapti galinomis kosminės gamybos šakomis. Specialistai teigia, kad kosmose galima sukurti apie 400 naujų lydinų, kurie gali sukelti revoliuciją visoje pramonėje.

„Argumentų į fakty“

SKAITYTOJAMS
PAGEIDAUJANT

RAKETŲ KŪRIMO RAIDA

Kosminės erdvės tyrimas vyksta jau daugiau nei ketvirtis amžiaus. Per tą laiką žengtas milžiniškas žingsnis nuo žemės palydovo paleidimo iki orbitinės stoties. Ir visus šiuos kosminius aparatus į orbitą aplink Žemę išvedė raketos. Prašom apie jas papasakoti

A. STEPONAVIČIUS

Kaunas

1957 metų spalio 4 dieną Tarybų Sąjungoje paleistas pirmasis pasaulyje Žemės palydovas. Iškėlė šį palydovą raketa nešėja „Sputnik“. Tai buvo modifikuota dviejų pakopų konstrukcijos tarybinė tarpžemyninė balistinė raketa. Ją sudarė keturi pirmosios pakopos blokai, kurie simetriškai jungėsi su penktuoju bloku, sudarančiu antrąją pakopą. Blokai sujungti hidrauliniu arba pneumatiniu būgnu. Penki abiejų pakopų varikliai starte pradėdavo veikti vienu metu. Ši raketa turėjo koregavimo sistemą. Ji padėdavo pasiekti planuotus bei keisti parametrus, ištaisyti nukrypimus, kurie galėjo pasitaikyti skrydžio metu. Raketa „Sputnik“, svėrusi 267 tonas, įgalindavo iškelti į orbitą aplink Žemę 1500 kg svorio krovinį. Tokia raketa buvo naudojama 1957—1958 metais tris kartus. Ji iškėlė į kosminę erdvę tris pirmuosius tarybinius Žemės palydovus.

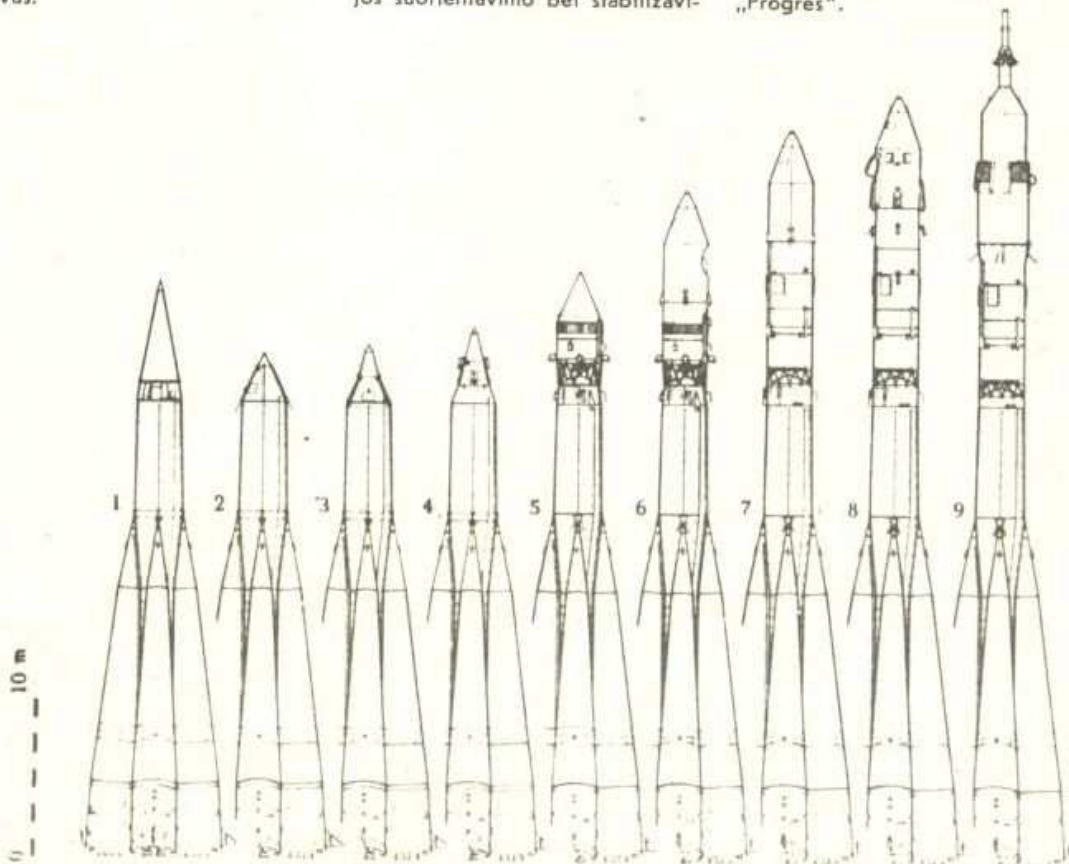
1958—1959 metais S. Koroliovo vadovaujami konstruktoriai raketos „Sputnik“ bazėje sukūrė naują trijų pakopų raketą „Vostok“. Šios konstrukcijos raketa pajėgdavo iškelti į orbitą aplink Žemę 4500—4900 kg naudingą svorį bei suteikti 300 kg svorio kroviniai antrą kosminį greitį. Naudojant raketą „Vostok“ buvo paleistos trys tiriamosios „Luna“ tipo stotys, Žemės palydovai „Elektron“ ir „Meteor“ bei pirmieji pilotuojami „Vostok“ tipo kosminiai laivai.

Po to buvo atlikta raketos „Sputnik“ modifikacija ir sukurta keturių pakopų raketa „Molnija“. Ji buvo skirta atlikti visatos planetų tyrimus bei ryšiams su palydovais palaikyti.

Raketa „Molnija“ su automatiškai tarpplanetinė stotimi startuodavo nauju principu. Iškelta į orbitą, ketvirtoji raketos pakopa su kroviniumi tęsdavo skrydį neįjungus variklio. Tik vėliau, po jos suorientavimo bei stabilizavi-

mo, pakopa startuodavo toliau. Šis metodas sudarė galimybę skrieti į Mėnulį bei kitų planetų link. Šie skrydžiai pasižymėjo dideliu tikslumu. Tuo pat metu atsirado galimybė padidinti krovinio svorį — nuo 300 kg iki 1600 kg. Ši raketa pirmą kartą panaudota 1961 metų vasario 4 dieną, kai buvo paleistas didelio svorio Žemės palydovas. Vėliau „Molnija“ raketa buvo naudojama vykdant programas „Luna“, „Venera“, „Mars“, „Zond“ bei „Prognoz“. Beje, ši raketa tebe-naudojama, paleidžiant telekomunikacinius „Molnija“ tipo Žemės palydovus.

Patobulinus raketą „Sputnik“, ypač sukūrus naują trečiąją pakopą, kosminiai laivai jau galėjo sverti nuo 4900 iki 7000 kg. Naujoji trijų pakopų raketa buvo pavadinta „Sojuz“. Pirmą kartą ji buvo panaudota 1963 metų lapkričio 16-ąją. Ji iškėlė į orbitą aplink Žemę palydovą „Kosmos-22“. 1964—1965 metais šio tipo raketos buvo naudojamos paleidžiant pilotuojamus kosminius „Voschod“ tipo laivus. Ši raketa naudojama ir dabar, paleidžiant didelio svorio „Kosmos“ tipo Žemės palydovus bei kosminius laivus „Sojuz“ ir „Progres“.



Piešinyje: 1. Pirmoji tarpžemyninė balistinė raketa. 2. Raketa „Sputnik“ su pirmuoju Žemės palydovu. 3. Raketa „Sputnik“ su antruoju Žemės palydovu. 4.

Raketa „Sputnik“ su trečiuoju Žemės palydovu. 5. Raketa „Vostok-L“ su aparatu „Lunik“. 6. Raketa „Vostok“ su kosminiu laivu „Vostok“. 7. Raketa „Mol-

nija“ su automatiškai kosmine stotimi „Venera-1“. 8. Raketa „Sojuz“ su kosminiu laivu „Voschod-2“. 9. Raketa „Sojuz“ su kosminiu laivu „Sojuz-7“.

Štai ką byloja šių varžybų protokolai.

J. Aleksonio vidurinės mokyklos dešimtokas Artūras Taranda motorinių valčių SB klasėje jauniams iškovojo pirmą vietą. Taip pat mokiniai Algirdas Matelionis ir Vladimiras Grankinas motorinių valčių SA klasėje jauniams užėmė atitinkamai antrąją ir trečiąją vietas, o Saulius Adamonis per SB klasės jaunių varžybas buvo septintas. Taigi visi keturi jaunieji davė įskaitinius taškus.

„Politechnikos“ sekcijoje iš jaunių išaukęs, neseniai iš tarnybos Tarybinėje Armijoje grįžęs ir besiruošiantis studijuoti KPI Raimondas Antanavičius motorinių valčių SC klasės varžybose buvo ketvirtas. Buvęs studentas, taip pat jaunių sekcijoje išaukęs skaičiavimo technikos remonto gamykloje dirbantis Dalius Ribokas gliseriu R-2 užėmė 4 vietą, o buvęs KPI studentas, dabar Kauno energoremontu įmonės darbuotojas Danielius Matulionis OCN klasėje užėmė trečiąją vietą. Komandai labai nedaug trūko iki dar aukštesnės vietos. Bet... nepavyko mašinų gamybos fakulteto trečiakursiui Gintui Pliopliui, kuris savo OBN klasės skuteriu liko devintas, bei 1982 metų Europos vicečempionui tarptautinės klasės sporto meistriui Arvydui Bakšiui.

Tokia protokolų „kalba“. O kas slypi už jos?

Kalbėdami apie TSRS taurės varžybų rezultatus, dažnai minėjome žodį „jaunis“. „Ką bendra jie turi su studentišku kolektyvu?“ — paklaus skaitytojas. Labai daug. Ir štai dėl ko.

Studijuojama penkerius metus. Per tokį trumpą laiką meistriškumo aukštumų nepasieksi. Ypač turint galvoje praktikos darbus vasarą. Šią tiesą perprato 1975-aisiais pradėję vadovauti sekcijai KPI absolventas ir darbuotojas Algimantas Žitkevičius. Juk gavo jis labai kuklų palikimą: keli laivus ir šešis sportininkus. Ne, kalnų su tokia „jėga“ nenuvers. Ir kaip tik dėl to kasmet į Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto motorlaivininkų sekciją priimama po šešis dvylikamečius. Iš jų, ir tik iš jų išauga, kaip jau minėta, sportininkai, kurie sėkmingai gina „Politechnikos“ spalvas. Na, ir žinoma, įgiję vidurinį mokslą ateina studijuoti į KPI.

Suprantama, sekcijos vadovui bei jos tarybos pirmininkui, Mašinų gamybos fakulteto ketvirtakursiui Alfonsui Blyžai dėl to padaugėja rūpesčių. Bet jie — ne vieni. Didžiulę paramą „Politechnikos“ jauniai susilaukia iš jaunimo globotojų, kurių ištisą būrį sugebėjo suburti Algimantas Žitkevičius. Tai Skirstomojo šaldytuvo mechanikas Lionginas Taranda, padedantis jauniešiams pažinti techniką, Kauno VJTSM treneris, LTSR nusipelnęs treneris Valdas Petrūnas, sukūręs jaunimui ne vieną valties modelį ir drauge su jais pastatęs jas. Su jaunimu dirba ir TSRS tautų VII spartakiados prizininkas, Skirstomojo šaldytuvo mechanikas Antanas Pudzevičius. Jo patirtis statant valtis, o ypač paruošiant variklius, sraigtus jiems — didžiulė. O Leono Kavaliausko, buvusio Vibrotechnikos laborato-

1983 metų Pabaltijo respublikų motorlaivių sporto zoninėse varžybose Kauno „Politechnikos“ komanda užėmė antrąją vietą ir iškovojo teisę startuoti TSRS taurės varžybų finale. Tai antras atvejis per visą 23 metų Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto motorlaivių sporto sekcijos istoriją. 1981-aisiais studentų komanda taip pat iškopė į šalies taurės varžybų finalą. Tuomet varžybos vyko Kaune, ir čia, gimtosiose mariose, „Politechnikos“ komanda tenkinosi šešta vieta. O štai pernai jauni sportininkai, pasipuošę „Politechnikos“ emblema, Tarybų Sąjungos taurės finalinėse varžybose Ternopolyje užėmė prizinę — trečiąją vietą!

Ar atsifiktinis šis didžiausias iki šiol KPI motorlaivininkų flotilijos laimėjimas!

„ADMIROLAS“ ir jo flotilija



Algimantas Žitkevičius.

R. ROZICKO nuotr.

rijos darbuotojo, absoliutaus šalies čempiono ir TSRS tautų spartakiados varžybų nugalėtojo parama kuriant uždegimo sistemas! Juk ne be reikalo šalies motorlaivininkai Leoną „elektronikos tėvu“ pavadino. Uždegimo sistemos konstruoja ir KPI absolventas, „Pergalės“ susivienijimo darbuotojas Rimas Žaikauskas, forsuoti variklius padeda kandidatas į sporto meistrus, ketvirtą kurso Mašinų gamybos fakulteto studentas Mindaugas Kukcinavičius bei šio fakulteto trečiakursis Gin-

tas Plioplys. Nepalikti likimo valiai ir gliserininkai. Jiems daug padeda parengiant keturtakčius variklius „Politechnikos“ technikos sporto klubo darbuotojai, KPI absolventai Sigitas Andreika ir Rimas Dominikaitytis.

Atskirai norėtusi pakalbėti apie dar vieną ieškančių žmonių grupę. Tai — jauniams skirtų modernių valčių kūrėjai. LTSR nusipelnęs treneris Algis Bakšys jau seniai dirba, ieškodamas optimalaus šiuolaikinių medžiagų valties varianto. Talkininkaujamas

Liongino Tarandos, valti jis suprojektavo, pasigamino. Medžiagų atsparumo katedros dėstytojas, kompozicinių plastmasių specialistas Leopoldas Paknys sukūrė naują technologiją. Pasirašyta kūrybinio bendradarbiavimo sutartis su Šalčininkų gamybinio kombinato. Gavęs šios valties gamybos matricas, pagamintas KPI, kombinatas pradeda serijinę plastmasinių SA klasės valčių korpusų gamybą. Po mėnesio kito penkios pirmosios — žymiai lengvesnės, atsparesnės — valties bus perduotos bandyti „Politechnikos“ jauniams. Taip visuomeniniais pagrindais pasipildys sekcijos flotilija, kurioje dabar aštuoni laivų statyklose įgyti laivai, daug savo rankų gamybos motorinių valčių. Bet gyvenimas reikalauja daugiau. Ir žmonės triūsia bendrabučio rūsyje jau kelinti metai gyvuojančiose dirbtuvėse.

Ne be reikalo motorlaivininkai turi priesaką: ką žiemą pagaminai — vasarą turėsi... O poreikiai vis auga. „Politechnika“ tapo pirmajam kolektyvu, ir dalyvauti tenka šalies draugijų varžybose, atstovaujant „Žalgirio“ draugijai, respublikos čempionate, TSRS taurės varžybose visa sudėtimi — trijų klasių motorinėmis valtimis, dviejų klasių skuteriais bei trijų klasių gliseriais! Taigi technikos reikia daug. Žmonės nori tobulėti, augti. Nors ir šiandieniniai pasiekimai nemaži — 25 žmonių sekcijoje vienas tarptautinės klasės sporto meistras, keturi sporto meistrai, penki kandidatai į meistrus. Ne kiekvienas kolektyvas tokiais pasiekimais gali pasigirti. Juk čia išaugo Europos vicečempionas, šalies draugijų varžybų taurės jaunių pirmenybių nugalėtojas bei prizininkai, respublikos čempionai.

Laimėjimai, kuriuos pasiekė motorlaivininkai, skatina instituto rektorių profesorių Vladą Domarką bei Kūno kultūros katedros vedėją, technikos mokslų kandidatą Vytautą Linonį visokeriopai remti plačią vagą varančius sportininkus, rasti galimybių įgyti naujos technikos. Juk prieš akis naujasis — 1984-ųjų sezonas.

...Kai 1960 metais nūdienis Respublikinio technikos sporto jūrų klubo viršininkas, o tuomet KPI Elektrotechnikos fakulteto studentas Romas Bankauskas įkūrė institute motorlaivininkų sekciją, jis daug tikėjosi. Bet kad ji taip išbujos — nemanė. Nors vien entuziazmu toli nenuplauksi. Nebe tie mūnai laikai. Dabar reikia ištisus metus kruopščiai ir planingai dirbti, viską iš anksto permąstyti, galvoti, rasti jaunimą, be kurio varžybų nuostatai startuoti neleidžia, ir parinkti jo vertus globotojus. Reikia organizacinių gabumų ir visapusiškų žinių, pasižventimo ir įsitikinimo savo veiklos reikalingumu. Žodžiu reikia viso to, kas taip būdinga Algimantui Žitkevičiui, ne veltui motorlaivininkų pramintam „admirolu“!

A. IČIKAVIČIUS

LYG DVIEJŲ VAGŲ UPĖ

Lietuvos TSR valstybinis gamybinis žemės ūkio aprūpinimo komitetas jau daugelį metų dalykiškai rūpinasi gynybinėmis sporto šakomis, kultivuojamomis mūsų respublikos patriotinės draugijos sportininkų. Suprantama, jog esant tokiam pavyzdžiui, juo seka ir šio komiteto susivienijimai rajonuose. Vieno tokio susivienijimo — Skuodo — valdytojas yra Algimantas Adiklis. Dirba jis čia jau daugelį metų, ir greitai švęs savotišką jubiliejų — sukaks dešimtmetis, kai susivienijimas šefuoja rajono SDAALR technikos sporto klubą.

Kai po daugelio svajonių ir planavimo metų Skuode, šalia naujai išaugusio TSK pastato, buvo imtasi įrengti asfaltuotą motodromą, rajono „Žemūtechnikos“ susivienijimas buvo vienas šios sunkios, sudėtingos, bet labai reikalingos veiklos iniciatorius ir rėmėjas. Padėjo kuo galėjo: ir lėšomis, ir žmonėmis ir medžiagomis. Valdytojas tikėjosi, jog sudarius TSK naujas, geresnes darbo sąlygas, reikalai kitaip klostysis.

— Ne didmiestis tas mūsų Skuodas. O žmonėms kažkur reikia praleisti laisvalaikį. Tad naujos klubo patalpos, dirbtuvės, ištiesus metus naudotinas motodromas sudarė galimybę ir žymiai platesnei veiklai — įvairiausioms sekcijoms, būreliams, — vylėsi A. Adiklis.

Bet... Skuodiškių gynybinio darbo centras veiklos neišplėtė. Kaip buvęs, taip ir liko visas dėmesys vienui vienam motobolui. Tai nepatenkino nei susivienijimo darbuotojų, nei rajono Liaudies deputatų tarybos. Juk viena sporto šaka, kad ir labai pamėgta žemaičių, nedaug žmonių teapreps.

Ir šiameit šefai tarė savo lemiamą žodį — motobolo komanda, kurios žaidėjų dauguma — susivienijimo darbuotojai, buvo perimta „Žemūtechnikos“, o TSK paliktos laisvos rankos kitiems darbams. Ir ledai pajudėjo. Jau kuris laikas čia tobulina savo meistriškumą jaunieji kartingai,

sportinės radijo pelengacijos mėgėjai. Pirmiesiems vadovauti gamybinis susivienijimas išskyrė dar ir savo darbuotoją.

— Kai jauti tokį rūpinimąsi, trokšti padaryti kuo daugiau, — pasakoja naujasis Skuodo TSK viršininkas, motobolo sporto meistras Vidmantas Bučmys. — Dabartinės sekcijos — tik didelio darbo pradžia. To iš mūsų teišėtai reikalauja šefai, niekada neatsisakantys padėti, paremti...

Liaudies išmintis mus moko, jog žmogus ne vien duona sotus. Nuolatinis domėjimasis jaunimo ir sportininkų auklėjimo, jų visapusiško tobulėjimo klausimais — taip daugelį patriotinės draugijos grandžių šefuojančios organizacijos supranta socialinę dalykiškos paramos tradiciją.

Sėfavimas mūsų šalyje turi ištis gilią šaknis. Prisiminkime vien miesto paramą kalmui, komjaunimo — aviacijai ir laivynui. Visų atvejų ir nesuminėsi. Ir vienas pavyzdžių — Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijų šėfavimas. Puikių šios veiklos pavyzdžių aibės.

Neseniai savo 25-mečių atšventė Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas. Tadaise jį vėmė Liaudies ūkio taryba. Dabar jį šefuoja respublikos Lengvosios pramonės, Vaisių ir daržovių ūkio bei Žemės ūkio ministerijos, atskiros joms pavaldžios organizacijos. Klubu viršininkas sporto meistras Zenonas Brazauskas su džiaugsmu kalba apie tai, kad į sklandytojų šeimą per šį šėfavimą tvirtai įsilejo Lengvosios pramonės ministerijos statybos-remonto valdybos viršininko pavaduotojas Jonas Mizaras, meistriškumo aukštumų siekia susivienijimo „Rožė“ vyr. mechanikas Antanas Paškauskas, Vaisių ir daržovių ministerijos statybos direktijos vyr. inžinierius TSRS sporto meistras Sigitas Levulis, Vilniaus šiltnamių kombinato inžinierius energetikas Algis Valaitis. Argi po to tenka stebėtis, kad ir aviatorianai, susibūrusiems visuomeniniame Vilniaus ATSK,

artimos tapo LTSR Lengvosios, pramonės, Vaisių ir daržovių ūkio. Žemės ūkio ministerijos, jos padalinių reikmės ir problemos, kad kolektyvų susitikimai visad palieka malonių prisiminimų, sukelia minčių.

Daugelį metų Klaipėdos motociklininkų būklė buvo labai sunki. Globėjai keitėsi, rimtos paramos iš jų jaunimas taip ir nesulaukė. Tuo tarpu į sekciją kasmet norėtų ateiti šimtai paauglių. Tik visa bėda, kad tos technikos nedaug. Juk kartą nusivylęs berniukas vargu ar norės dar sykį bandyti laimę. Uostamiesčio Liaudies deputatų taryba ilgai ieškojo išeities iš susidariusios padėties. Ieškojo ne lengviausio, bet geriausio, dalykiško sprendimo. Dabar prie miesto Jaunųjų technikų stoties įkurta motociklų sporto sekcija, vykdomasis komitetas įpareigojo Komunalinio ūkio projektavimo instituto filialą paruošti dokumentaciją esamai motociklų bazei rekonstruoti. Žinoma, jog tokiu būdu galima tikėtis gerų rezultatų, didelio jaunimo skaičiaus šios sporto šakos gerbėjų gretose.

Prieš kelerius metus teko kalbėtis su Silutės ATSK aviamodeliuotojų sekcijos vadovu Ignu Mikalausku. Jis pasakojo, kaip bendromis pastangomis su vaikų klubu įsirengė patalpas, pradėjo organizuoti jaunimą. Dabar keli šio pamilusio aviaciją žmogaus auklėtiniai jau respublikos čempionai. Ne visi, žinoma, tapo aistringais modeliuotojais, pasirinko darbą, susijusį su melsvąja žydryne. Bet juk jau tuomet, prieš trejus metus, I. Mikalauskas sakė:

— Gal ir netaps visi sekcijos nariai dideli sportininkai. Bet turės supratimą, sugebės naudotis įvairiausiais įrankiais, kaimyno neprašys įstatyti spygą arba pataisyti kėdę...

Kokia profinga pažiūra. Kaip organizškai ji persipina su mūsų šalyje svarstoma TSKP CK projektu dėl mokyklos reformos! O juk kiekvienas technikos sporto

būrelis, sekcija — tai taip pat mokykla. Gyvenimo mokykla. Tad jos tikrai vertos rimto savo šefų dėmesio.

Visa tai, ką minėjau, mano supratimu, tėra viena didelės upės vaga. Antroji privalo išplaukti iš jau minėto būrelio, ratelio, sekcijos, TSK. Reikia rūpintis ir šefais. Džiugu, kad Vilniaus ATSK, jų šefai dažni svečiai, jog jie nuolat kviečiami į sporto varžybas, šventes, jog čia visa veikla grindžiama abipusiu ir nuosirdžiu bendradarbiavimu.

O kiek turime priešingų pavyzdžių!

Patriotinės draugijos darbuotojai, technikos sporto klubų, būrelių, ratelių vadovai, paskendę savo kasdieniniuose sporto reikaluose, labai dažnai užmiršta pakviesti šefuojančias organizacijas į renginius, sporto vakarus, varžybas. Štai ir susidrumscia bendros galingos upės vandenys, viena — gavimo — vaga užgožia antrąją — grąžinimo. Ar ne malonu būtų šefams atvykti ir į stambesnius respublikinius, tarptautinius renginius, džiaugtis bendro darbo vaisiais?.. Tokie atvejai, mano giliu įsitikinimu, tik padėtų šefams dar labiau įsigilinti į patriotinės draugijos padalinių reikmes, skatintų dar labiau domėtis, rūpintis, ieškoti galimybių dalykiškai paramai.

— Susivienijime daug daroma, kad darbuotojai, jų šeimų nariai, taip pat miestiečiai ir jų vaikai sportuotų, domėtųsi technikos sporto šakomis. Bet tai ne vienintelis mūsų rūpestis: žmonių laisvalaikio. Rengime ekskursijas, stengiamės piešti žmonių akiratį. Kaip būtų malonu, kad tarp lankomų vietų bei renginių būtų ir tie, kuriuos organizuoja mums visiems artima patriotinė draugija, — guodėsi Algimantas Adiklis.

Nesutikti su juo negalima. Juoba, kad ši mintis artima visiems mūsų draugiją šefuojantiems žmonėms.

I. ALEKSAITIS

DALYKIŠKAI, ŽVELGIANT Į ATEITĮ

Taip šiais keliais žodžiais galima būtų nusakyti vasario 25 d. Vilniuje vykusio respublikinės Aviacijos sporto federacijos (ASF) plenumo esmę. Išsamiam pranešime plenumui ASF prezidento pirmininkas A. Karpavičius, pažymėdamas respublikos geriausių sportininkų pasiekimus, mūsų aviacijos sporto klubų

veiklą, ypač akcentavo būtinybę dirbti vadovaujantis keturių metų ciklu, pagrindinį dėmesį skiriant jaunų gabių aviacijos sportininkų ieškojimams ir ugdymui. Būtina taip pat didinti aviacijos sporto klubų instruktorių, trenerių vaidmenį, autoritetą ir atsakomybę. Dar pasitaiko neorganizuotumo rengiant varžybas, rinktinių tre-

niruočių stovyklas. Žymiai didesnį dėmesį būtina skirti sportininkų ideologiniam ir patriotiniam auklėjimui, didinti pačių sportininkų atsakomybę už techniką, su kuria skraido.

Daug aktualių minčių ir praktinių pasiūlymų išreiškė plenumo kalbėje: trenerių tarybos pirmininkas P. Vinickas, ASF darbo su vaikais komisijos pirmininkas T. Matukonis, LTSR sklandymo rinktinės vyr. treneris G. Kilna, ASF istorijos komisijos pirmininkas J. Balčiūnas, Prienų ESAG

direktoriaus pavaduotojas V. Mekšriūnas, aukštojo pilotazo pasaulio čempionas J. Kairys, ASF teisėjų kolegijos narys V. Sriubas, Vilniaus aeroklubo viršininkas J. Žilionis.

Plenumo priimtame nutarime nurodytos konkrečios priemonės, siekiant toliau plėsti aviacijos sporto masiškumą respublikoje, kelti geriausių sportininkų meistriškumą, tobulinti aviacijos sporto klubų veiklą.

K. NAUDZIUS

TAU—ŠEŠIOLIKA

Aerodrome visi užsiėmę savo reikalais. Kitąkart pasilabinimas iš ryto taip ir lieka vienintelis žodis per visą dieną.

Savaitegaliui atvažiuodamas į aerodromą, su neslepiaumu smalsumu stebėdavau darbštų, jaunatviškos energijos ir entuziazmo kupiną Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo kolektyvą. Ir kiekvieną kartą matydavau nusistovėjusį pradedančiųjų jaunų sklandytų gyvenimą pušyne su nenumaldomu žurmuliu palapinėse, kasdieniais klubo darbais, maudynėmis ežere ir, žinoma, skraidymais. Skraidė jie praėjusią vasarą daug. Išmoko ne tik suvaldyti sklandytuvą, bet ir po kelias valandas skrieti terminėse srovėse. Jei tik kas leistų, nedvejodami būtų skridę ir maršrutu. Mane stebino, kaip jie nepasiilgsta vilniečių draugų, nepasigenda patogesnės buities, kurioje užaugę. Taip ir norėjosi paklausti, — kas čia juos, tarsi už pavadžio laiko, kodėl patinka sklandymas ir ko naudingo jis spėjo išmokyti? Tačiau mes taip ir nenuitaikėm progos prisėsti po pušim. Užtat draugiškai sutarėm, kad susitiksim Vilniuje pasibaigus skraidymų sezonui ir neskubėdami viską apšnekėsime.

Kaip tarėm, taip ir įvyko trys pasimatymai su trim dešimtokais iš trijų Vilniaus vidurinių mokyklų. Prisiminėm vasarą, dienas praleistas klubo aerodrome.

Dar nelabai storas Antano

Vienuočio vidurinės mokyklos moksleivio Vido Beržinsko balsas kiek nesiderina su profesorišku skridimo teorijos išmynimu. Tai buvau pastebėjęs ir aerodrome — netyčia nugirdau, kaip jis draugams pasakojo kažką apie flaterį.

— Teorija nieko neverta be praktikos, — paaiškino Vidas ir man. Išgirdau ir tai, ko labiausiai tikėjau — skraidyti esą labai smagu!

— Tačiau ne tai svarbiausia, — bėm pridūrė Vidas. — Svarbiausia, kad viską darai pats!

Vėliau tą pačią, gal tik į kitą žodžių rūbą įvilktą mintį man pasakys ir Darius Cicėnas, 21-osios vidurinės mokyklos moksleivis, ir Dalia Bagočiūnaitė iš 50-os vidurinės.

Vidas išplėtė mintį: „Ore niekas tau nepatars. Turi viską nuspręsti pats. Paskui galbūt pamatysi klydę, bet tuomet abejoti neišeina — reikia greitai rinktis sprendimą“.

Vidas, patį pirmą kartą pakilęs su instruktoriumi, patyrė, kad žioplinėti nevalia. Lėktuvas juos ištėpė į kilometro aukštį. Instruktorius perdavė jam vairus, leido paskristi tiesiai, o paskui ir posūkį padaryti. Vidas pakreipė sparną, stumtelėjo pedalą. Horizontas ėmė slysti dešinėn. Kad sklandytuvą kiek kilstelėjo nosį, vaikas nepastebėjo. Pirmąkart nuo įspūdžių kiekvienam svaig-

ta galva! Tik staiga sparnas kad mostelės ir sklandytuvo nosis lan-ku kniubo žemyn. „Reikia traukti vairalazdę“, — dingtelėjo mintis, ir Vidas pakartojė lemtinę amžiaus pradžios pilotų klaidą, kurie tada dar nežinojo, ką reikia daryti patekus į suktuką.

Vidas pirmamečio teorinius mokslus buvo išėjęs kuo stropiau, sial, juoba, kad tie dalykai jam labai prie širdies. Bet dabar, taip netikėtai užklūptas, tiesiog nesuprato, kad čia ir yra suktukas. Užtraukus vairus, sklandytuvą ėmė suktis dar arčiau. Teko įsikviesti instruktoriui, kuris iki tol kantriai leido kursantui suprasti savo klaidą. Užtat, kai suktuko eilė atėjo pagal mokymo programą, jokio vargo nebuvo, vienas smagumas — apsukti vėją ir šniokščiant išvesti sklandytuvą iš pikirovimo. Užtenka dėmesio sekti tą neįprastą vyksmą, kontroliuoti sklandytuvo sukimąsi ir laiku jį sustabdyti, kad akys vėl regėtų tą patį žemės orientyrą, nuo kurio pradėjai figūrą.

Dariui iš aviacijos mokslų labiau negu aerodinamika patinka meteorologija ir navigacija. Pastaroji pravers tik tą vasarą, kai pradės skraidyti maršrutais. O su meteorologija jam jau teko susidurti akis į akį. Kartą, lakūniškai žnekanč, jis neįvertino meteorologinių sąlygų: stipraus priešinio vėjo ir silpstančių termikų. Skriejant stėjo tokia minutė, kai staiga dingo abejonės ir pasidarė aišku, kad aerodromo jis nepasieks. Apačioje žaliavo pievos. Nusileisti — vienas juokas. Bet perspektyva neatrodė juokinga — už neplanuotą nusileidimą mažiausiai savaite niekas neprileistų prie sklandytuvo.

— Nusileisti aš nė minties neturėjau. Reikėjo kaip nors rasti termiką, užsikabinti.

Darių meteorologija suvedžiojo. Užtat pagelbėjo mažiau mylima aerodinamika. Užčiuopęs silpnutę keliančią srovę, jis greit suvokė, kad išleisdam užsparnius efektas turi būti didesnis, kaip tada, kai pirmąkart gyvenime jais pasinaudojo sukdamas spiralėje. Variometras rodė nežymų, bet pastovų kėlimą.

— Paskui supratau, kad tąsyk skriejau geriau, negu bet kada: ir termiko centre išsilaikiau, ir pokrypis — koks turi būti, ir greitis. Į prietaisus net žiūrėti nereikia. Jei kas netikslu, girdi pagal oro srovę, ir jausmas toks, lyg ne taip sėdėtum, — prisiminęs tą atsitikimą pasakojo Darius.

Dalia, prisiklausiusi kaimynystėje gyvenančio aviacijos sporto veterano Viktoro Ašmensko pasakojimų, sklandymo griebėsi kaip išsigelbėjimo nuo atsidodusių namudinių užsiėmimų. O dabar — „nežinau, kas gali labiau patikti, negu skraidyti“.

— O tiek daug laiko aerodromui atiduoti ar negaila?

— O ko gailėti, — Dalia aiškiai nustebo, o patylėjusi pridūrė. — Juk ne be reikalo.

Ak, argi su tokio amžiaus jaunuoliais tenka kalbėti apie laiką, susigriebė priremtas navaus ir nepaneigiamo argumento. Juk ir pats atsigręžęs nerandi turtinesnių valandų kaip tos, kurios buvo praleistos lėktuvo kabinoje.

— Ar pasikeitė tavo gyvenimas po tos dienos, kai tave pirmąkart išleido savarankiškam skridimui? — bandau atsirevanžuoti.

— Liepos 10-oji diena, — pratarė Dalia, ir patylėjusi, iš lėto tęsė. — Vis dėlto pasikeitė. Pradėjau labiau savim pasitikėti. Jaučiu, kad sklandymas davė kažką svarbaus. Tik nusakyti negalėčiau...

Nusakyti gal ir nelengva. Man regis, pirmąjį savarankišką skridimą galima drąsiai pavadinti skridimu į savarankiškumą, brandą, asmenybę. Tu viską darai, taip, kaip anksčiau, kai už nugaros sėdėdavo instruktorius, bet tai jau kitas skridimas. Tau — šešiolika, o tu vienui vienas skrendi erdvėje didžiuliu grakščiu sklandytuvu, ir tik tavo išmąstymas, įgūdžiai tik gali nenumaldomą žemės trauką.

Praėjusią vasarą Vilniaus aviacijos technikos sporto klube pirmojo skridimo džiaugsmą patyrė dar dvylika jaunuolių. Nespėdami, kaip susiklostys jų likimas, tikėjime — aerodromo pamokos jiems išeis į gera. Čia jie išmoko ne tik valdyti sklandytuvą, bet ir aibes kitokių darbų: paduok jiems fotoaparatą ar pasiūlyk traktorį — vaikinai nesutruks. O ką jau kalbėti apie skraidymą. Kas pasirinks lakūno profesionalo kelią, apie kurį svajoja ir Darius, tie, be abejo bus puikūs pilotai. Tai gyvenimo įrodyta.



Iš kairės į dešinę: Vidas Beržinskas, Dalia Bagočiūnaitė, Darius Cicėnas.

Y. ALISAUSKO nuotr.



Tačiau ir žemiškais keliais žengdami jie, anot TSRS nusipelnusio lakūno bandytojo Igorio Seleso, „niekada negadins visuomenės veido“.

Ištrigo atmintyje gal prieš penketą metų savarankiškai išskridusi pirmamečių sklandytojų laida. Septynių iš dešimties kelius gali atsekti lengvai, be jokių pastangų. Jūratė Sakalauskaitė ir Rasa Vaitkevičiūtė liko sklandyti klubo aerodrome. Alvydas Barikuskas klube dirba aviacijos techniku ir, žinoma, skraido. Saulius Kuzminskas ir Viktoras Cygankovas mokosi SDAALR lakūnų mokykloje Volčanske. Ją baigę, bus sklandymo instruktoriai. Darius Brazauskas — irgi patriotinės draugijos mokyklos kursantas. Narvidas Šimėnas baigė Sasovo civilinės aviacijos lakūnų mokyklą. Ir praėjusiais metais mokytis skraidyti reaktyviniais lėktuvais išvažiavo jaunieji Vilniaus sklandytojai Eimontas Ratavičius, Marekas Lavrinovičius, Henrikas Bertašius. Jie visi į klubo duris pasibeldė anksti, kai atėjo laikas rinktis gyvenimo kelius. Ir tai labai svarbu.

Matyt, nėra didesnės jaunų dienų prasmės, kaip patikrinti save, įvertinti norus ir jėgas, laiku suprasti, kur link turėtų nukreipti jaunatviškas galias.

E. GANUSAUSKAS

KAIP JUOS SUBURTI?

Zvelgiant į respublikos parašiutizmo ateitį, iškyla jaunimo apmokymo ir praktinių užsiėmimų problema. Kaip tik šiuo momentu pradedančiųjų parašiutininkų nubyrimas siekia net iki 40 procentų. Šis „savaiminės atrankos“ principas žlugdo parašiutinio sporto masiškumą. O kelias į meistriškumą veda kaip tik per masiškumą.

Sveikintinos yra respublikos SDAALR Centro komiteto pastangos atidaryti parašiutinę grandį Mažeikiuose, kurios veiklai vadovaus Akmenės ATSK. Šis siekimas nėra atsitiktinis. Parašiutinį sportą reikia propaguoti ten, kur gausu moksleivių arba gamyboje dirbančio jaunimo.

Malonus yra Utenos entuziastų mėginimas visuomeniniais pagrindais organizuoti parašiutininkų ruošimo grupes. Šiame greitam augančiame Aukštaitijos mieste taip pat būtų tikslinga įkurti parašiutinio profilio aviacijos sporto klubą, kuris suburtų ne tik Utenos, bet ir aplinkinių vietovių jaunimą.

Kaip reikėtų gildinti jaunimo pradinio apmokymo šokinėti su parašiotu reikalus? Jaunųjų parašiutininkų pradinį paruošimą reikėtų pradėti nuo daugiakovės. Mokyklose respublikos parašiutizmo rinktinės nariai, o taip

pat aukštesnių atskyrių parašiutininkai galėtų vadovauti 13—14 metų paauglių, mėgstančių parašiutizmą, grupėms, kur supažindintų juos su teoriniais parašiutinio sporto pagrindais, organizuotų sistemingas treniruotes, išmokytų sudėti parašiotą, rūpintųsi jaunaisiais parašiutininkais užsiėmimuose aerodrome. Tokie jaunuoliai anksti taptų organizuotais sportininkais, įprastų prie drausmės, o atėjus laikui, greičiau išmokyti atlikti ir šuolius su parašiotu. Toks darbo su jaunimu metodas aktyviai propaguojamas Brianske, Minske, Barnaule. Septyniolikmečiai šių klubų atstovai praėjusiais metais jau net dalyvavo spartakiados varžybose.

TSRS tautų VIII spartakiados varžybos atskleidė mūsų darbo pliusus ir dar esančius trūkumus. Pasiektais laimėjimais negalime nesidžiaugti. Bet nusiraminti nevalia. Laimėjimai turi skatinti trenerius ir sportininkus siekti dar aukštesnio meistriškumo, dar didesnių pergalių, o svarbiausia — pagrindinį dėmesį reikia skirti jaunų gabių parašiutininkų ugdymui, visada ieškoti naujų treniruočių formų ir metodų, tobulinti varžybų rengimo praktiką.

J. BRUNDZIENĖ,
LTSR nusipelnusi trenerė



A. SAKALIO graviūra.

„ŽEMAIČIO GARLĖKIS“

Šių metų sausio 18 d. sukako 175 metai kai gimė aviacinės minties Lietuvoje pradininkas Aleksandras Griškevičius (1809—1863). 1851 m. Kauno gubernijos spaustuvėje buvo išspausdinta jo parašyta nedidelė knyga „Žemaičio garlėkis“. Laisvos minties bruožas, kurioje autorius nagrinėja su žmogaus skridimu susijusius klausimus ir siūlo savus šios problemos sprendimus. Įdomiausia ir vertingiausia knygos dalį sudaro apmąstymai apie originalius skridimo aparatus ir jų projektų aprašymai. Čia randame ir brandžiausią A. Griškevičiaus techninės fantazijos vaisių — originaliomis aviacinėmis idėjomis pagrįstą „žemaičio garlėkio“ projektą.

XIX a. pirmojoje pusėje visoje Europoje buvo plačiai komentuojamas anglų aviakonstruktoriaus Viljamo Samuelio Hensono (1805—1885) 1842 m. suprojektuotas ir sekančiais metais užpatentuotas lėktuvas „garlėkis“. Jo autorius savo projekte panaudojo tėvynainio Džordžo Kelio (1773—1857) naujo tipo skridimo aparato idėjas ir sukūrė lėktuvą, turintį daugelį nūdienių lėktuvų konstrukcinių elementų. „Garlėkio“ pagrindą sudarė drobe dengti 40 m ilgio ir 10 m pločio sparnai, liemu, kuriame įrengta 15 kw (20 AJ) galingumo garo mašina ir patalpa trijų žmonių įgulai bei kroviniams. Su sparnų viduriniąja dalimi sujungta 15 m ilgio uodegos plokštuma, tarnaujanti kaip aukščio vairs.

V. S. Hensono lėktuvo projektas buvo aprašytas įvairių kraštų spaudoje. Pavyzdžiui, straipsniai apie „garlėkį“ 1843 m. išspausdinti ir laikraštyje „Kurjer Vilenskij“ („Vilniaus kurjeris“). Jau tuo metu mokslininkai ėmė abejoti šio lėktuvo pakilimo nuo žemės

[Nukelta į 27 psl.]

ŽODIS APIE LAUREATUS

Aviacijos techninė kūryba įdomi, jaunimą viliojanti veiklos sritis. Mūsų respublikoje nuo seno gyvos mėgėjiškų lėktuvų ir sklandytuvų konstrukcijų kūrimo tradicijos. Pirmasis lietuviškos konstrukcijos sklandytuvas Kauno aukštesniojoje technikos mokykloje aviacijos mėgėjų buvo pastatytas 1932 metais. Pokario metais sklandytuvus BRO, BK ir kitus taip pat statė entuziastai. Nors šiuo metu respublikoje yra sportinės aviacijos gamykla, konstruktorių mėgėjų gretos neretėja. Šiauliuose dirba R. Bėkšta ir J. Kaziliūnas, A. Kavaliūnas — Anykščiuose, Z. Krogertas ir V. Laužadis — Ukmergėje, V. Kučinskas — Prienuose, Č. Kišonas — Kaune, J. Piliponis — Kapsuke. Paminėjau tik keletą. Ypač konstruktorių mėgėjų pagausėjo atsiradus skraidyklėms. Skraidyklės dar negaminamos pramoniniu būdu. Kiekvienas skraidūnas — savo aparato konstruktorius, meistras, bandytojas. Gražių rezultatų pasiekė K. Valiulis-Petkevičius, K. Mikalauskas, K. Juodėnas, broliai R. ir A. Liekiai, V. Černiauskas ir kiti skraidyklių konstruktoriai.

Pernai rudenį „Technika molidioži“ redakcijos iniciatyva Koktebelyje buvo surengta sąjunginė jaunimo mokslinės techninės kūrybos apžiūra-konkursas „Ultralengvi skraidymo aparatai-83“. Konkursui buvo pateikti mėgėjų sukonstruoti ir pastatyti lengvi lėktuvai, motosklandytuvai, mechanizuotos skraidyklės. Mūsų respublikai atstovavo kauniečiai Č. Kišonas, konkursui pateikęs motosklandytuvą BROK-1M, ir broliai Liekiai, atvežę mechanizuotą skraidyklę „Viktorija“.

BROK-1M (Oškinis, Kišonas) sukurta BRO-23 KR „Garnys“ sklandytuvo pagrindu. 1980 m. projektuojant ir statant „Garnį“ daug padirbėjo B. Oškinio mokiniai Č. Kišonas ir K. Rinkevičius, todėl konstruktorius „Garnį“ nutarė pavadinti kolektyvinio darbo rezultatu — BRO-23 KR. Po daugelio skraidymų, Č. Kišonui kilo mintis „Garnį“ motorizuoti. Tam pasirinko 25 AJ galingumo motorlaivį variklį „Vichrį“. Konstruktoriui teko gerokai padirbėti jį modifikuojant. Reikėjo pačiam pagaminti propelerį. Variklio rekonstrukcijos darbuose talkino Kapsuko 19 profesinės technikos mokyklos mokytojas Juozas Piliponis. Motorizuotas „Garnys“ tapo universaliu motosklandytuvu. Žiemos sąlygomis pakilimui naudojama slidė, vasarą — važiuoklė, vandenyje — speciali hidroplūdė. Sklandytuvo horizontalus greitis — 70—75 km/val (minimalus — 45 km/val), todėl, esant 5—6 m/sk., vėjo greičiui, pakyla praslydęs sniegu, ledu ar prabėgęs žeme 80—90



Skrenda motosklandytuvą BROK-1M

metų. „Garnių“ atlikta keli šimtai skridimų. Skraidė įvairios patirties lakūnai, sklandytojai pripažino gerą aparato pavaldumą. Mechanizuotų skraidyklių klaseje broliai Alfonsas ir Romas Liekiai pateikė konkursui sportinę skraidyklę „Viktorija“ su priverstiniu sparno apipūtimu.

Skraidyklę pakelti į orą galima dviem būdais: mechanizuojant skraidyklę ir sudarius priverstinį sparno apipūtimą arba iškeliant ją žemėje stovinčiu išvilkuvu, kaip pokario metais praktikavo sklandytojai. Broliai Liekiai susidomėjo priverstiniu sparno apipūtimu. Teorijoje šis idėja — ne naujiena. Realizuoti ją pabandė K. Mikalauskas, K. Juodėnas ir kiti. Svarbiausia problema — surasti vietą, kur skraidyklėje patalpinti variklį. Broliai Liekiai, modifikavę prancūzišką skraidyklę „Atlas“, variklį įkomponavo į bendrą aparato konstrukcijos sistemą. Tam tikslui panaudojo mechaninio pjūklo „Ural“ (masė — 12 kg, galin-gumas — 5,6 AJ) variklį. Žinoma, jį teko iš pagrindų modifikuoti, pritaikant aušinimo sistemą. Darbas užsitęsė ilgiau kaip metus. Ir štai 1982 m. rudenį Alfonsas Liekis Netonyse pirmą kartą pakilo į orą skrydžiui ne nuo Nemuno šlaito, o iš lygios pievelės, ir apuko kelis ratus virš gyvenvietės. Po šio skridimo „Viktorija“ teko dar gerokai tobulinti. Tačiau brolių projektas yra originalus, o pasirinkta kūryba kryptis teikia vilčių.

Autoritetinga konkurso žiuri, vadovaujama žinomo lėktu-

vų generalinio konstruktoriaus O. Antonovo, nuodugniai ir reikliai apžiūrėjo aparatą. Mūsų konstruktoriams pastebų nebuvo, nes darbai pasižymėjo novatoriškais sprendimais ir aukšta darbo kultūra. Pirmasis buvo demonstruojamas „Garnys“. Po parodomųjų B. Šakėno ir A. Liekio skridimų, „Garnys“ tapo dėmesio centru. Konkurso komisijoje dalyvavęs Tarybų Sąjungos Didvyris, lakūnas bandytojas S. Anochinas panorė su „Garniu“ patį susipažinti ore. Po skrydžio jis pareiškė, kad skridimas „Garniu“ paliko malonų įspūdį. „Viktorija“ patraukė sportine išvaizda ir originalumu.

Parodomąjį skridimą atliko A. Liekis. Atsispyręs kojomis nuo žemės, Alfonsas lengvai pakilo į orą. Variklis gaudė it bitelę, kėlė aparatą aukštyn. Įkopus į 500 m aukštį, Alfonsas pademonstravo keletą figūrų.

Žiuri nuomonė buvo vieninga. O. Antonovas nedvejodamas pasakė: „Už sklandytuvą ir skraidyklę — pirmoji vieta konstruktoriams iš Lietuvos“.

Ceslovas Kišonas, broliai Alfonsas ir Romas Liekiai tapo sąjunginės jaunimo mokslinės techninės kūrybos apžiūros laureatais. Jiems įteikti pirmo laipsnio diplomai ir laureatų medaliai.

Keletas žodžių apie laureatus. Broliai Alfonsas ir Romas Liekiai — Kauno radijo gamyklos energetikos skyriaus laboratorijos darbuotojai. Skraidūnų pasaulyje — respublikos čempionai ir rekordininkai, sumanūs skraidyklių konstruktoriai. Alfonsas — vy-

resnis. Pokario metais jis kartu su aviatoriumi V. Kėnsgaila Šilutėje kūrė aviacijos technikos sporto klubą, statė sklandytuvus, skraidė. Vėliau persikėlė gyventi į Kauną. Pradėjo dirbti gamykloje, sukūrė šeimą. Zengti koja kojon su sklandytojais nebeužteko laiko. Prieš dešimtmetį pasirodė pirmosios skraidyklės. Radijo gamykloje jis pirmieji pasigamino K. Mikalauskas, G. Končius. Nauji skraidymo aparatai sudomino ir Alfonsą. Ėmė pats konstruoti, statyti ir skraidyti. 1979 metais su savo pasigaminta skraidykle jis sugebėjo pakilti į 530 m aukštį.

Panašus ir Česlovo Kišono likimas. Jaunystėje šokinėjo parašiutu. Dirbo Šiaurėje, civilinėje aviacijoje radistu. Vėliau iš erdvių „nėrė“ žemyn ir tapo naru profesionalu. Dabar Č. Kišonas — Kauno gelbėjimo stoties „Marios“ viršininkas. Į aviacijos pasaulį grįžo irgi pasirodžius skraidyklėms, kai 1979 m. prie Kauno skraidūnų klubo buvo suorganizuotas visuomeninis skraidymo priemonių kūrybos biuras. Kieto sparno sektoriui ėmėsi vadovauti sklandytuvų konstruktorius B. Oškinis. Česlovas tapo jo pirmuoju mokiniu. Dar ir savo bičiulį (irgi narą) Kęstutį Rinkevičių prikalbino. B. Oškinis tuomet statė BRO-21 „Vyturį“ — pirmą lengvą sklandytuvą iš stiklasčio. Aktyviausi konstruktorius pagalbininkai buvo Česlovas ir Kęstutis. Po to Česlovas ryžosi pats padirbėti savarankiškai. Taip gimė BROK-1M.

J. BALČIONAS

KONSTRUKTORIAUS KŪRYBINIAI IEŠKOJIMAI

Redakcija gavo laiškus, kuriuose telaujamasi, kaip gyvuoja sklandytuvų „Lietuva“ konstruktorius Balys Karvelis, galbūt ką nors naujo kuria!

Sausio 20 dieną „Sparnų“ korespondentas apsilankė gerbiama konstruktorių jo namuose. Kaip visada žvalus, su malonia žypsena jis grupei aviacijos sporto veteranų dėliojo brėžinius, kažką aiškino. Ant stalo puikavosi vaza su gėlėmis.

Tą dieną Balys Karvelis pažymėjo 73-čią gimtadienį.

— Matau, kad ir jubiliejaus dieną kūrybinės mintys neduoda ramybės, — pasveikinęs paklausiau jubiliatą.

Sis išskleidė didžiulius popieriaus lapus, kuriuose per visą plotą buvo išbrėžti sklandytuvo sparno profilai. Į rankas paėmė sąsiuvinį, pilną primargintą skaičių.

— Neduoda ramybės sklandytuvo sparno profilai, — žyptelėjęs pažvelgė į visus, ir pradėjo pasakoti.

— Juk tai bene svarbiausias dalykas kuriant aukštos aerodinaminės kokybės sklandytuvus, nes nuo sparno profilio priklauso jo aerodinaminė kokybė. Štai šito mano kuriama sparno profi-

lio skaičiavimams sugaišau daugiau kaip dvejus metus. Aibes savo skaičių patikėjau skaičiavimo mašinai, kuri, V. Mačiuliui suprogramavus, viską išnarpiojo ir „suvedė visus galus“ per pora valandų. Viliuosi, kad mano apmąstytas sparno profilis turėtų būti pakankamai tobulas. Juo pasinaudojus, manyčiau, galima būtų pastatyti atviros klasės sklandytuvą kur kas didesnės aerodinaminės kokybės, negu dabar gaminamas sklandytuvus „Lietuva“. Būtų arti 60. Panašios kokybės žiandien yra geriausi pasaulinės klasės sklandytuvai. Kaip jau minėjau, sparno profilis — svarbus dalykas. Tačiau nemažiau svarbų vaidmenį vaidina me-

džiagos, naudojamos sklandytuvams statyti. Manau, kad panaudojus naujas medžiagas, galima būtų sukurti žymiai geresnių aerodinaminį kokybių sklandytuvus.

Skaičiavimai skaičiavimais, o eksperimentiniams profilių tyrimo darbams mums būtina reikalinga aerodinaminė laboratorija.

Kaip supratote, gerbiami skaitytojai, iš šio trumpo konstruktoriaus Balio Karvelio pasakojimo, jis yra kupinas kūrybinių minčių, visą laiką galvoja apie mūsų sklandymo sporto rytdieną. Kaip jis pats sako, laikas nelaukia, o para teturi 24 valandas. Reikia skubėti dirbti.

K. KILČIAUSKAS



PRASIDĖJO VII

MOKSLEIVIŲ

TECHNINIŲ SPORTO ŠAKŲ

SPARTAKIADA

Si spartakiada sausio 4—7 dienomis prasidėjo respublikinėmis moksleivių kambarinių aviamodelių varžybomis Anykščių J. Biliūno vidurinės mokyklos sporto salėje. Varžybose dalyvavo 18 komandų iš septynių respublikos miestų ir dešimties rajonų. Anykščiuose susirinko 82 jaunieji aviamodeliuotojai.

Keturias dienas vyko įtempta sportinė kova. Iki 350 mm klasės aviamodeliais nugalėjo šiaulietis Gediminas Bacionis. Atviros klasės ir iki 650 mm klasės modeliais nugalėjo taip pat šiaulių komandos atstovas Vytautas Mačiūnas.

Varžybų metu keturi moksleiviai įvykdė pirmo, o septyni — antro atskyrio reikalavimą.

Komandinėje įskaitoje pergale atiteko šiaulių miesto pirmajai komandai. Rajonų tarpe nugalėjo šiaulių rajono ekipa. Antrąją vietą užėmė Kapsuko rajono komanda, trečiąją — Plungės rajono.

A. BUKONTAS

Statistikos mėgėjams

Redakcija gauna daug skaitytojų laiškus, kuriuose pageidaujama sužinoti apie Tarybų Lietuvos aviacijos sportininkus, iškovojusius respublikos ir šalies čempionų aukso apdovanojimus. Daugelis nori sužinoti, kas įvykusiose Tarybų Lietuvos pirmenybėse iškovojo absoliučių čempionų vardus.

Skaitytojų pageidavimu spausdiname Tarybų Lietuvos sklandymo, aukštojo pilotazo ir skraidyklų sporto absoliučių čempionų sąrašą.

SKLANDYMO ABSOLIUTOS ČEMPIONAI

Pirmasis Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatas įvyko 1953 metais Alytuje. Absoliutaus čempiono vardą iškovojo vilnietis Slavomiras Mačiakas. Po to kitose pirmenybėse nugalėtojai tapo:

1955 m. — Vytautas Dovydaitis (Kaunas).

1958 m. — Henrikas Čizas (Vilnius).

1959 m. — Vytautas Dovydaitis (Kaunas).

1961 m. — 1963 m. — Juozas Jaruševičius (Vilnius).

1964 m. — dėl blogo oro nebuvo atlikti įskaitiniai pratimai ir čempionas neišaiškintas.

1965 m. — 1967 m. — Apolinaras Beržinskas (Kaunas).

Nuo XII pirmenybių buvo išaiškinami vyrų ir moterų varžybų absoliutūs čempionai. Jais tapo:

1968 m. — Vidas Žukas (Kaunas) ir Algima Kryžanauskaitė (Vilnius).

1969 m. ir 1970 m. — Leonas Šupins (Kaunas) ir Regina Garmutė (Kaunas).

1971 m. — Apolinaras Beržinskas (Vilnius) ir Regina Garmutė (Kaunas).

1972 m. — Algis Račiūnas (Vilnius) ir Regina Garmutė (Kaunas).

1973 m. — Leonas Šupins ir Regina Garmutė (Kaunas).

1974 m. — Saulius Burneika (Vilnius) ir Ona Krygerytė (Kaunas).

1975 m. — Vytautas Sabeckis (Kaunas) ir Rita Stašaitytė (Vilnius).

1976 m. — Sigitas Smilgevičius (Vilnius) ir Regina Garmutė (Kaunas).

1977 m. — Leonas Šupins

(Kaunas) ir Eivra Sasnauskaitė (Vilnius).

1979 m. — Povilas Valšvila (Klaipėda) ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

Nuo 23-ojo čempionato 1980 metais varžybos pradėtos rengti vyrams atskirai laisvos ir standartinės klasės sklandytuvais bei moterims standartinės klasės sklandytuvais.

1980 m. — Edvardas Lasauskas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Algis Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Janina Paplauskaitė (Kaunas).

1981 m. — Vytautas Sabeckis (Kaunas) — laisvoje klasėje, Vytautas Liniauskas (Panevėžys) — standartinėje klasėje ir Janina Paplauskaitė (Kaunas).

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

Per laikotarpį nuo 1953 metų iki šiol buvo surengti 26 Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatai. Nelvyko pirmenybės 1954, 1956, 1957, 1960 ir 1978 metais.

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

Per laikotarpį nuo 1953 metų iki šiol buvo surengti 26 Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatai. Nelvyko pirmenybės 1954, 1956, 1957, 1960 ir 1978 metais.

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

Per laikotarpį nuo 1953 metų iki šiol buvo surengti 26 Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatai. Nelvyko pirmenybės 1954, 1956, 1957, 1960 ir 1978 metais.

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

Per laikotarpį nuo 1953 metų iki šiol buvo surengti 26 Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatai. Nelvyko pirmenybės 1954, 1956, 1957, 1960 ir 1978 metais.

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

Per laikotarpį nuo 1953 metų iki šiol buvo surengti 26 Tarybų Lietuvos sklandymo čempionatai. Nelvyko pirmenybės 1954, 1956, 1957, 1960 ir 1978 metais.

1982 m. — Antanas Rukas (Kaunas) — laisvoje klasėje, Antanas Račiūnas (Vilnius) — standartinėje klasėje ir Rima Stašaitytė (Vilnius).

1983 m. — Rimas Koronkevičius (Kaunas) — standartinėje klasėje. Moterų pirmenybės bei vyrų varžybos laisvos klasės sklandytuvais dėl netinkamų oro sąlygų nebuvo užbaigtos ir čempionalai neišaiškinti.

kovojo kaunietis Jonas Kavaliauskas. Po to čempionais tapo:

1968 m. — Pranas Vinickas (Kaunas).

1969 m. — Jonas Bagdonas (Kaunas).

1971 m. ir 1972 m. — Viadas Drupas (Kaunas).

1973 m. — Romas Aleksiejus (Vilnius).

1975 m. — Ramutis Drazdys (Vilnius).

1976 m. ir 1977 m. — Romas Pivnickas (Kaunas).

1978 m. — Jurgis Kairys (Vilnius).

1979 m. — Stepas Artiškevičius (Kaunas).

1980 m. ir 1981 m. — Rolandas Paksas (Vilnius).

1982 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1967, 1970, 1974 ir 1983 metais pirmenybės neįvyko.

1982 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1983 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1984 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1985 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1986 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1987 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1988 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1989 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1990 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1991 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

1992 m. — Vytautas Lapėnas ir V. Gedminaitė (Vilnius).

Parengė V. ASMENSKAS, LTSR aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius

SNIEGUI ŽVILGANT, APIE VASARĄ GALVOJA



Instruktorius S. Čivilis tikrina, kaip sportininkai užsidėjo parašius.

M. KURAIČIO nuotr.



Lėktuvas An-2 kelia klubo parašiutininkų pirmiesiems šuoliams.

Pradžioje aeroklubo vadovybė, instruktoriai nekantriai laukė jaunų sostinės darbininkų ir studentų, vidurinių ir technikos mokyklų moksleivių pareiškimų priimti treniruotis į aukštojo piloto lauko lakūnų bei parašiutininkų mokomąsias grupes. Paskutinės praėjusių metų savaitės klube jaudino visus. Bet... būgštavimų galėjo ir nebūti. Vilniaus aeroklubo, kaip niekad anksčiau, sulaukė labai gražaus atžalyno. Norą treniruotis šiame ne vieną garsų pilotožininką išugdžiusiame klube, būti lakūnu sportininku, siekti viliojamų meistrizmo aukštumų pareiškė 34 jaunieji lėktuvų sporto entuziastai, kurių gretose sutinkame ir nemažą būrelį merginų. O juk merginų lakūnų šiandien respublikos rinktinėje ne per didžiausias pasirinkimas.

Dar gausesnis papildymas atėjo į parašiutizmo sekciją — net 102 pirmamečiai, iš kurių 36 merginos.

Tą sausio šeštadienį, kai į iškilmingą naujų mokymo metų pradžią Kiviškių aerodrome susirinko šis gausus jaunų, kupinų noro ir entuziazmo būsimų lakūnų ir parašiutininkų būrys, kai greta jie matė uniformuotus klubo instruktorius ir technikus, o klubo viršininkas Juozas Žilionis, šiltai pasveikinęs visus, pakvietė pirmamečius sportininkus atkakliam, rimtam, o kartu ir maloniui darbui, paragino gausinti ir turtinti šaunias sportines tradicijas, mylėti aeroklubą kaip savo antruosius namus, visų veiduose galėjai pastebėti ir susijaudinimą, ir norą dirbti, ir susimąstymą. Ką gi, nelengva ryžtis išmokyti valdyti sportinį lėktuvą arba parašiutą, ugdyti drąsą ir valią, kai treniruotes aerodrome, teorinius užsiėmimus reikės de-



Prieš pradėdami skraidymus pasitaria (iš kairės į dešinę): klubo viršininkas J. Zilionis, instruktorius A. Šumskas, lakūnas sportininkas, Vilniaus universiteto Fizikos fakulteto studentas O. Ziminas ir respublikos pilotazhininkų rinktinės narė, TSRS tautų VIII spartakiados bronzos medaliu laimėtoja O. Motiejūnaitė.

rinti su darbu, mokslu. Bet žvelgiau į pirmamečius, kaip ir klubo grandžių vadai Rima Polinauskienė ir Slavomiras Mačiakas, Antanas Unikauskas ir Leonas Trukšinas bei instruktoriai Kęstutis Pupkus ir Alvydas Šumskas, Zigmas Voveris, Ričardas Ulevičius ir Stasys Čivilis su didele viltimi, kad iš šio gausaus ir gražaus atžalyno tikrai išaugs nauja gabių lakūnų ir parašiutininkų karta, kuri sugebės tęsti garbingas Tarybų Lietuvos aviacijos sportininkų tradicijas.

Tą pačią dieną virš Kiviškių aerodromo gaudė sportininkai lėk-

tuvai, iš padangės leidosi parašiutininkai. Treniravosi aeroklubo sportininkai meistrai, kontrolinius skridimus su senbūviais pilotazhininkais atliko lakūnai instruktoriai. Pirmamečiai įdėmiai sekė žiuos skrydžius ir parašiutininkų žuolius. Ir visi jie, sniegui žvilgant akinančia baltuma, tikriausiai mintyse piešė saulėtos vasaros aerodromo žalumos grožį, kada ir juos klubo instruktoriai palydės pirmajam skridimui, pirmajam žuoliui.

K. KAZIONAS



Inžinierius Č. Mikulevičius ir grandies vadas Z. Voveris prie sportinio lėktuvo An-2.

TRENIRUOČIŲ STOVYKLOS PAMOKOS



LTSR skraidūnų rinktinė su nerimu skaičiavo dienas, likusias prieš išskrendant į TSRS tautų VIII spartakiados finalines varžybas Uzbekijoje, o tuo tarpu respublikos antros rinktinės nariai, aktyviausi ir gabiausi pradedantys skraidūnai išvyko į treniruočių stovyklą Šiaurės Kaukaze.

Netoli Piatigorsko esantis vulkaninės kilmės kalnas seniai vilioja ne tik Lietuvos, bet ir kitų respublikų skraidūnus. Kalno aukštis — apie 300 m. Nuo jo, susidarius dinaminiam srautams, galima skrieti po 6—7 val., o išnaudojus termikus, nesunku atlikti ir maršrutinius perskridimus. Ne veltui čia ar netoliese esančiame Priedgornojės rajone planuojama įsteigti centrinę sąjunginę skraidyklą. O kol kas jos vaidmenį atlieka minėtas Jucos vardu vadinamas kalnas. Prie šio kalno ir buvo įkurta respublikos skraidūnų sportinė treniruočių stovykla. Be mūsų čia tuo metu dar stovyklavo skraidūnai iš Gorkio, Tomsko, Tiumenės, Leningrado, Donecko, Estijos.

Tokio pobūdžio stovykla mūsų vaikams buvo pirma. Į ją susirinko devyniolikos žmonių kolektyvas. Atrenkant kandidatus į stovyklą buvo atsižvelgta į kiekvieno sportinį ir visuomeninį aktyvumą. Stovyklai vadovavo Kauno skraidyklų klubo instruktorius Arvydas Griškis. Trenerio pareigos buvo patikėtos nemažą patyrimą turinčiam skraidūnui G. Mackoniui.

Stovykloje sportininkai treniravosi pasiskirstę į tris grupes: pradedančiųjų — R. Galkytė, D. Lukaitė, G. Ginkus, antro atskyrio sportininkų — A. Sabrinskas, A. Kačanauskas, V. Poška, V. Gvozdas ir S. Achmetovas, ir skraidūnai, kurie ruošėsi įvykdyti pirmo sportinio atskyrio normatyvus — V. Cerniauskas, V. Genys, V. Krikščūnas ir kiti. Skraidyti buvo pradėta pagal treniruočių programą, sudarytą Kaune. Stovykloje buvo jaučiamas draugiškumas ir susiklausymas. Didelį poveikį treniruočių intensyvumui turėjo tai, kad skraidūnus pastoviai stebėjo, jų funkcines galimybes kiekvieną skraidymo dieną sekė tokio pobūdžio stovykloje pirmą kartą buvusi medicinos darbuotoja Algima Martynaitytė.

Stovyklos darbo ir treniruočių planai buvo įvykdyti. Sportininkai atliko 480 skridimų, o skraidyta buvo 73 valandos. Ore ilgiausiai išsilaikė Arvydas Kačanauskas — 80 min., o daugiausiai priskraidė Gintautas Šipavičius — 12 val. 12 min.

Kasdien skraidūnai, vykdydami treniruočių užduotis, matė ką jie turi išmokti. Visa tai jiems pademonstruodavo stovykloje dalyvavęs aukštos klasės pilotas Gintautas Šipavičius. Ir ateityje į tokio pobūdžio treniruočių stovyklą visada būtina imti prityrusių ir aukšto meistriškumo skraidūnų, kad jaunimas turėtų į

[Nukelta į 24 psl.].

Jau dvejus metus man tenka ruošti Tarybų Lietuvos motociklų kroso rinktinę atsakingiausioms varžyboms. Ir kiekvieną kartą susiduriu su vis didesniais sunkumais komplektuojant komandą. Visų pirma dėl to, kad nepaisant didelio skaičiaus motociklininkų, figūruojančių ataskaitose, faktiškai jų labai mažai. Ko gero, tai skamba keistai, tačiau aukštesnio lygio krosininkų taip mažai, jog ruošiantis Tautų spartakiadai juos teko pasidalinti su motodaugiadienių rinktinė. Net trys krosininkų komandos nariai, gindami respublikos interesus, privalėjo kiek ankščiau startuoti motodaugiadienių lenktynėse. O tokiu atveju pavargsta tiek sportininkai, tiek ir technika, smunka rezultatai.

Maža to, kai kurių sportininkų teko stačiai maldauti, kad atvyktų į treniruotį stovyklą, gintų respublikos sporto garbę spartakiadoje. Kodėl? Ogi dėl to, kad karštiesiems motociklų sporto mėgėjams, žmonėms, skiriančiams pasirinkti sporto šakai ne tik savo laisvalaikį, bet ir nemažai santaupų, įgrišo netvarke ir apalaidumas, kurie giliai įsiaknijo mūsų respublikos motociklų sporte. Pabandyti viską išnagrinėti eilės tvarka.

Turėdamas komandos ruošimo atsakingoms varžyboms patirtį bei gerai pažinodamas visus sportininkus ir situaciją, praėjusių metų pradžioje pateikiau LTSR motociklų sporto federacijos prezidentui bei atsakingiems Respublikinio technikos sporto klubo ir patriotinės draugijos Centro komiteto darbuotojams 23 asmenų sąrašą. Reikėjo susirinkti, numatyti sportininkams individualias užduotis, aptarti opiausius klausimus, ir pasiruošimo tautų spartakiadai reikalai būtų įgilę apčiuopiamus rūmus. Nors ir keista, bet šio pasitarimo niekas taip ir neorganizavo. Tad atsakingiausiame ketverių metų startui rimtai nebuvo ruošiamasi. Ar ne dėl to reikėjo tenkintis žemesne vieta, negu planavoime, ir iš visos komandos tik viena sportininkė — šiaulietė Audronė Zinevičienė — davė įskaitą!

Pateiktas pavyzdys patvirtina, jog nepaisant gražių kalbų apie būtinumą dalykiškai ruoštis spartakiadai, viskas liko kaip ir buvę. O tai apibūdinama taip: trenerių smulkmeniškumas, žiūrint vien „savo kiemo“ interesus, LTSR motociklų sporto federacijos prezidento abūjumas opiausiems klausimams, stoka normalių darbo sąlygų beveik visuose respublikos miestuose ir rajonuose, nesirūpinimas motociklų sporto populiarinimu, jo masiškumo plėtimu, technikos bei atsarginių dalių skirstymu, sportinio meistriškumo lygio kėlimu.

Kad respublikos rango varžybos yra žemo lygio — niekam nėra paslaptis. Bet tuo kai kas... patenkintas. Mat nesant rimtos konkurencijos, dalyvaujant mažam skaičiui aukšto meistriškumo dalyvių, sportininkas, neseniai

RATAI SUKASI... ATGAL



apžergęs motociklą, jau ir tampa respublikos čempionu arba prizininku. Taip sudaromas dirbtinis gero trenerių darbo įspūdis, apsisaugoma nuo nepageidaujamų pralaimėjimų. Tenkindamiesi vien smulkios, vietos pobūdžio pergalėmis, kai kurie treneriai daro didžiulę žalą motociklų sportui. Jauni sportininkai išpuiksta, jie netobulėja ir tuo metu nenori važiuoti į stambias varžybas.

Gal tai skamba keistai, bet netgi toks miestas kaip Kaunas, kadaise garsėjęs šauniomis motociklininkų tradicijomis, dabar respublikos spartakiadoje priverstas tenkintis trečia vieta (po šiauliečių ir klaidiečių), į respublikos rinktinę pajėgia deleguoti vos vieną Regimantą Paurį.

Iš mūsų respublikos persikėlė kitur ne vienas geras motociklininkas. Išvyko todėl, kad Latvijoje, pavyzdžiui, vyksta daugiau varžybų, sportininkams sudarytos tinkamos sąlygos ruošti techniką, treniruotis, kelti savo meistriškumą. Taip praradome sporto meistrus Stasį Visocką, Algirdą Drušką, Jurių Uziumskį. Kas garantuoja, jog taip nebus ateityje? Juk normalias darbo sąlygas turi vien šiauliečiai, kurie susibūrę prie „Vairo“ gamyklos. Čia motociklininkų paslaugoms šilto dirbtuvės, komplektas staklių, miesto ribose — vienintelė respublikoje gerai įrengta, pakankamai sunki ir plati, saugi kroso trasa. Čia gerai rengiamos varžybos, apie jas plačiai informuojama visuomenė. Bet šiauliečiams LTSR motociklų sporto federacija retai paveda rengti varžybas, ji nesuinteresuota šį miestą teisėjų. O teisėjavimas galėtų ir turėtų būti aukštesnio lygio.

Tuo pat metu varžybos rengiamos tose vietose, kur sąlygos blogesnės. Tačiau dar keičiau, kad respublikiniame sporto renginių kalendoriuje varžybos nu-

matomos, bet jos nevykdomos. Taip įvyko žiemet su LTSR taurės varžybomis, numatytomis sausio mėnesį Vilniuje.

Jau įpratome, kad sportininkai apgyvendinami toli nuo varžybų vietų, kad nėra normalių sąlygų po tolimos kelionės gerai paruošti techniką, kad per varžybas nėra virinimo technikos... Matyt, atėjo laikas naujai išrinktam LTSR motociklų sporto federacijos prezidentui rimtai susirūpinti panašiais dalykais, kaip, beje, ir technikos bei detalių skirstymu. Klaipėdiečiai, pavyzdžiui, 500 ccm motociklą turėjo progos įsigyti 1980 metais. Kaip juo startuoti dabar, ko gero, nepatirs net geriausias pasaulyje mechanikas. Visiems respublikos motociklininkams trūksta grandinių, žiedų, sankabų, diskų įvairiems motociklams, daug kitų detalių. Nėra ir prideramos aprangos. Be to, dažnai esame priversti laikyti kaip metalo laužą motociklus tik dėl to, kad trūksta kokio nors varžtelio. O jo niekas nėra užsąkęs, tad ir negauna smulkaus urmo parduotuvė. Taip po keletrių metų tenka nurašyti motociklą, kuris dar galėtų gerokai tarnauti.

Nepaprastai opus šiandien tapo sporto masiškumo klausimas. Deja, federacijos prezidentas iki šiol nieko taip ir nepadarė, kad respublikoje būtų sprendžiama ši problema, kad pagaliau prigytų masinės vaikų varžybos mopedais. 1982 metais „Komjaunimo tiesos“ redakcijos ir Jurbarko TSK iniciatyva surengtas „Draugo mopedo“ varžybų finalas pilietinių tautų taip ir neįvyko. Pernai tokios varžybos nebevyko, jos nenumatytos ir šių metų sporto kalendoriuje.

Beje, 50 ccm technikos gauname tris kartus mažiau, negu motociklų. O juk mopedai kainuoja aštuonis kartus pigiau. Kaip tad suprasti: neūkiškumas tai ar

trumparegiškumas? Atrodo, jog paprasčiausiai už motociklų sportą atsakingose organizacijose nėra šioje sporto šakoje nusimančio žmogaus.

Ir dar. Respublikoje turime penkias vaikų ir jaunų technikos sporto mokyklas, kuriose yra motociklų sporto grupės. Bet čia, deja, silpnai auga pamaina, neruošiami kandidatai į respublikos rinktinę. Tuo įsitikinome per sąjungines šių mokyklų komandų varžybas, per kurias Vilniaus, Kauno ir Šiaulių mokyklų auklėtiniai tebuvo antrame ir trečiame dešimtuose. Tai labai rimtas signalas.

Motosporto gyvenimui pagyventi reikalingos varžybos, varžybos ir dar kartą varžybos. Visų pirma, būtina atgaivinti atvirų krosų tradiciją, steigti įvairias taures, žodžiu, sudaryti motociklininkams daugiau galimybių bandyti jėgas. Ir visiškai nebūtina kiekvienoms varžyboms ruošti nuostatus. Pakanka atspausdinti vieną tipinį nuostatų plakatą-kalendorių, išsiuntinėti jį, ir bet kurios sekcijos nariai iš anksto galės susiplanuoti varžybas visiems metams.

Į rengiamas aukštesnio lygio varžybas būtina kviešti kaimynus — latvius, baltarusius, estus, kaliniegradiečius. Ir pas juos reikia dažniau lenktyniauti. Tuomet sportininkai įgis daugiau patyrimo, praturtės jų žinių bagažas, pakils meistriškumo lygis. Juk atsidūrėme jau prie to, kad atskirose klasėse dėl aukštos klasifikacijos sportininkų stokos negalime paruošti pirmojo atskyrio krosininkų. Ką tad kalbėti apie bendrą rinktinės lygį, apie meistrų ruošimą?

Manęs gali paklausti: kaip suderinti aukščiausiai pateiktus faktus ir nuolatinį rinktinės rezultatų augimą? Taip, 1979-aisiais buvome dvylikti, 1982-aisiais — devinti, o pernai tautų spartakiadoje — aštunti, tik 11 taškų atsilikę nuo šeštos vietos. Atsakymas labai paprastas — važiuojame dėka senų žinių, ankščiau paruoštų sportininkų, jų entuziazmo. Atskiri žmonės stengiasi, nepaiso nesklaidumų ir trūkumų. Tačiau iš viso entuziazmas blėsta. Blėsta dėl to, kad sportininkų neapgaubiame reikiamu rūpesčiu, jiems skiriame nepakankamai dėmesio, neremiame ir neskatiname jų.

Artimiausiu laiku, ko gero, įsigalios komandų atrankos į šalies čempionatus principas. Mes priskirti Vakarų zonai, kurioje taip pat Latvijos, Estijos, Maskvos, Leningrado bei Moldavijos atstovai. Į tolesnį etapą galės vykti tik pirmas ketvertas komandų. Ar pajėgsime į jį patekti? Esant dabartinei padėčiai, tikrai nepajėgsime. O nedalyvaujant šalies čempionatuose, lygis dar labiau smunka. Ir jau tada tikėtis aukštų rezultatų TSRS tautų IX spartakiadoje nerealu. Todėl ir būtina imtis dalykiškų žygių jau dabar, kol dar nevēlu.

A. ŠERKŠNAS

PASIRINKIME GARBINGĄ KARININKO PROFESIJĄ

Vadovaudamasi V. Lenino nurodymu dėl naujos armijos kūrimo, Komunistų partija nuo pat pirmųjų Raudonosios Armijos įkūrimo dienų tvirtai laikėsi kuro — nuolat gerinti ir stiprinti karinių kadro ruošimą, vadovaujančius kadrus komplektuoti iš labiausiai pilietiskai išprususių, idėjiškai užsigrūdusių, stiprių fiziškai darbininkų ir valstiečių.

Sie reikalavimai išlieka ir mūsų laikais, o moksline-techninė revoliucija iškėlė daug naujų ir platesnių reikalavimų. Šiuolaikinė armija tampa sudėtingas mašinas ir tiksliausius mechanizmus įvaldžiusi armija. Mokslo ir technikos pažanga sukėlė tikrą perversmą karyboje. Atsiradęs raketinis branduolinis ginklas ir kita naujausia technika iš pagrindų pakeitė kariuomenės strategiją ir taktiką, jos organizavimą ir apginklavimą, karių mokymo ir auklėjimo metodus.

Naujomis sąlygomis neišmatuojamai padidėja reikalavimai kariniam-techniniam ir, galima drąsiai pasakyti, moksliniam karininkų parengimui. Kad būtų galima sumaniai panaudoti kovinę techniką ir to apmokyti kitus, reikia gerai įsisavinti techninius jos veikimo pagrindus, turėti gilių žinių iš įvairių mokslo sričių. Jomis šiuolaikinius Tarybinės armijos karininkus apginkluoja aukštosios karo mokyklos ir karinės akademijos.

Kiekvienas mūsų šalies vaikinai, pasirinkę garbingą karininko profesiją, privalo baigti atitinkamą karo mokyklą. Joje jis įgyja karines lėkūno, tankisto, artileristo, inžinieriaus ir daugelį kitų specialybių, taip pat bendrą aukštąjį išsilavinimą. Renkantis karinę profesiją būtina atsižvelgti į asmeninį polinkį, sveikatos stovį, bendrą išsilavinimą, fizinį pasiruošimą. Karininko darbas atveria plačias galimybes visapusiškai asmenybės vystymuisi, ugdo pareigingumą, kolektyviškumo jausmą, atsakomybę už pavestą darbą, grūdina valią, daro žmogų ištvermingą ir atkaklų, pasiryžusį ginti tarybinę Tėvynę.

Džiugu, kad ir mūsų respublikoje karininko profesija nuolat tampa vis populiareesnė, nors lietuvių tautybės šeimose kartais dar ne visi ją teisingai supranta. Susiklostė nuomonė, kad vaikinai, baigę lietuviškas mokyklas, nesugeba įstoti į karo mokyklas. Tai klaidinga nuomonė. Kiekvienais metais į karo mokyklas įstoja didelis būrys lietuvių tautybės jaunuolių. Jų skaičius nuolat didėja.

Tiesa, iki šiol laikant stojamuo-

sius matematikos, fizikos, chemijos egzaminus rusų kalba, iškildavo nemaži sunkumai su specialiąja terminologija. Ne visi vaikinai pasiryždavo išbandyti savo jėgas esant specifinėms karo mokyklų sąlygoms.

Nuo 1984 metų visi išvardinti sunkumai praktiškai pašalinti. Lietuvių tautybės vaikinai stojamuosius egzaminus į aukštąsias karo mokyklas laikys Vilniuje nuo birželio 15 iki liepos 15 d. lietuvių kalba. Juos priimančios specialios egzaminų komisija. Vadovaudamasi pageldevimu bei parodytomis žiniomis, respublikinė priėmimo komisija spres klausimą dėl vaikino įstojimo į vieną ar kitą aukštąją karo mokyklą. Nuvykęs į ją jis jokių egzaminų nebelaikys — vietų skaičius įvairiose aukštosiose TSRS Gynybos ministerijos mokyklose žinomas iš anksto.

Taigi lietuvių tautybės vaikinas sudaromos palankios stojimo į karo mokyklas sąlygos. Ir būtent todėl miestų ir rajonų SDAALR, komjaunimo komitetai, karinių komisarai, švietimo darbuotojai, bendrojo lavinimo mokyklų, technikumų, proftechnikinių mokyklų pedagogų kolektyvų uždavinys — išaiškinti vaiknams ir jų tėvams suteiktų lengvatų esmę, garbingos karininko profesijos svarbą. Vaiknams, pareiškusiems norą stoti į karo mokyklas, būtina suteikti visapusišką dalykinę pagalbą: organizuoti su jais papildomus matematikos, fizikos, chemijos užsiėmus, ypatingą dėmesį atkreipti į rusų kalbos žinių gilinimą.

Didelį vaidmenį ruošiant vaikinų pasirinkti garbingą karininko profesiją vaidina kasdieninė patriotinės draugijos pirminių organizacijų mokyklose, pradinio karinio parengimo vadovų, mokytojų — Didžiojo Tėvynės karo veteranų, buvusių Tarybinės armijos karių veikla. Nuo to, kaip vaikinams skiepijamas domėjimasis karyba, kaip ugdomas polinkis garbingai karininko profesijai — žymia dalimi priklauso ir vaikinių pasiryžimas tapti kadriniais karininkais. Vargu ar verta minėti miestus ir rajonus, mokyklas, kuriose šis darbas atliekamas nuolat ir kryptingai. Jaunimas tai žino. Kas kita — sudaryti vaiknams, šiandieniniams abiturientams galimybę susitikti su karo mokyklų atstovais — dėstytojais bei kariūnais, kaip sakoma, iš pirmųjų lūpų išgirsti apie mokyklos gyvenimą, vaikinių mokymosi, laisvalaikio sąlygas.

Iškilmingai ir dalykiškai vyko vasario mėnesį susitikimas su Vilniaus miesto, Vilniaus ir Trakų rajonų abiturientais. Jame dalyvavo net vienuolikos karo mokyklų atstovai. Tarp svečių buvo Rygos J. Alksnio aukštosios karo aviacijos inžinerinės mokyklos kurso vadas majoras Petras Jurevičius, Daugpilio aukštosios karo aviacijos inžinerinės mokyklos kurso vadas majoras Kazys Giedraitis, Rygos S. Biriukovo aukštosios karo politinės mokyklos vyresnysis dėstytojas papulkininkis Antanas Valaskauskas, Vilniaus aukštosios prieš-

lėktuvinės gynybos radioelektronikos karininkų mokyklos dėstytojas papulkininkis Alfonsas Bajoras, daug kursantų.

Atvykę į susitikimą svečiai pasakojo vaiknams apie stojimo į karo mokyklas sąlygas, apie savas mokyklas, jų ypatumus. Po to svečiai apsilankė LTSR švietimo ministerijos Vilniaus specializuotoje vidurinėje mokykloje-internate, kuri ruošia vaikinų, pasirinkusių karininko profesiją, stoti į karo mokyklas.

Manau, jog panašius susitikimus turėtų rengti visų respublikos miestų ir rajonų organizacijos, atsakingos už šį darbą.

Tačiau tai tėra viena tarybinio karininko profesijos propagavimo forma. Patrauklus ir efektingas taip pat karo mokyklų kariūnų, kilusių iš mūsų respublikos, susitikimai su moksleiviais ir jaunimu. Jie skatina vaikinų sekti savo pavyzdžiu, aktyviai dalyvauti, įtikina, kad gerai pasiruošus yra realios galimybės įstoti į karo mokyklas. Juoba, kad dauguma mūsų vaikinių karo mokyklose mokosi labai sėkmingai, kad apie juos vadovybė atsiunčia gerų atsiliepimų šeimoms, bendrojo lavinimo mokykloms. Galime tikrai didžiuotis šiandieniniais aukštųjų karo mokyklų auklėtiniais Gintaru Kalniečiu, Robertu Jakutavičiumi, Leonidu Lazutka iš Vilniaus, Petru Kristausku iš N. Akmenės, Rolandu Narkumi iš Klaipėdos, Algimantu Sungaila iš Joniškio, Kęstučiu Jokūbausku iš Kelmės ir daugeliu kitų mūsų respublikos vaikinių, kurie pavyzdžiai mokosi, ruošiasi papildyti garbingas karininkų gretas.

Daugiau dėmesio reikia skirti ir individualiam darbui su vaikais bei jų tėvais. Čia ypač plati dirva komjaunimo organizacijoms, klasių bei pradinio karinio rengimo vadovams. Aikškinamas darbas turi būti atliekamas su įvairaus amžiaus vaikais, pradedant 7—8 klasių mokiniais. Tokiu atveju galėsime geriau atrinkti tuos, kuriuos siųsime mokytis į naujai atidarytą LTSR švietimo ministerijos specializuotą mokyklą-internatą.

Mūsų pilnakraujis gyvenimas suteikė jaunimui galimybę pasirinkti bet kurią profesiją. Ir kai vaikinai pradeda susimąstyti, kaip žengti šiuo daugelį atšakų turinčiu keliu, jam būtina patarti ir priminti, jog vyriausia ir garbingiausia profesija — ginti savo Tėvynę!

J. KUČINSKAS,
papulkininkis,
Lietuvos TSR karinio komisarato karininkas



Rygos J. Alksnio aukštosios karo aviacijos inžinerinės mokyklos kursantas R. Kristavičius ir Rygos S. Biriukovo aukštosios karo politinės mokyklos kursantas R. Jakutavičius kalbasi per susitikimą Vilniuje su būsimaisiais kariais Vilniaus A. Vienuolio vidurinės mokyklos dešimtokais S. Leskauskui, J. Kazakevičiumi ir R. Prakupui.

V. ALYČIO nuotr.

SDAALR aviacijos mokyklos

Praėjusiame „Sparnų“ numeryje buvo išspausdintas pasakojimas apie SDAALR Volčansko aviacijos mokykloje besimokančius jaunuolius iš mūsų respublikos. Redakcija gavo kauniečio A. PUS-

Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti (SDAALR) aviacijos mokyklos yra Volčanske ir Kalugoje. Volčanske ruošiami reaktyviųjų lėktuvų, sraigtasparnių, sportinių lėktuvų, sklandytuvų profesionalai lakūnai instruktoriai bei lakūnai instruktoriai parašutininiai. Kalugos aviacijos technikos mokykloje ruošiami reaktyviųjų, sportinių lėktuvų, sraigtasparnių bei jų variklių eksploatacijos

KEPALIO, grupės mokslėvių iš Panevėžio, Šiaulių, kai kurių rajonų tautiškus, kuriuose jie pakeičia plačiau sužinoti apie SDAALR aviacijos mokyklas.

technikai, o taip pat radioelektroninių ir aviacijos įrenginių eksploatacijos technikai profesionalai.

I šias aviacijos mokyklas priimami jaunuoliai nuo 17 iki 21 metų (į Volčansko mokyklą tie, kuriems 17 metų sukanka einamųjų metų gegužės 1 d.), baigę vidurinę mokyklą, tinkantys tarnybai Tarybinėje armijoje ir kurių sveikata leidžia skraidyti lėktuvais. Konkursiniai stojamieji

egzaminai vyksta nuo rugpjūčio 1 iki 21 dienos. Matematinės (žodžiu), rusų kalbos ir literatūros (raštu) stojamieji egzaminai — pagal vidurinės mokyklos programą. Be stojamųjų egzaminų priimami moksleiviai, baigę vidurinę mokyklą aukso arba sidabro medaliu, o taip pat profesinių technikos mokyklų moksleiviai, turintys baigimo atestatą su pagyrimu. Išlaikę stojamuosius egzaminus be konkurso į šias mokyklas taip pat priimami: SDAALR aviacijos klubų auklėtiniai, rekomenduojami šių organizacijų, taip pat jaunuoliai, turintys dvejų metų darbo stažą pagal pasirenkamą specialybę bei kariai, atlikę būtiną karinę tarnybą (dvejų metų laikotarpį po tarnybos).

Mokymasisi Volčansko ir Kalugos aviacijos mokyklose kur-

santai aprūpinami bendrabučiu, maistu, apranga, jiems mokama stipendija. Mokslo metai užskaitomi kaip karinės tarnybos laikas.

Baigę šias mokyklas, būsimieji aviacijos specialistai skiriami dirbti SDAALR aviacijos sporto klubuose bei aviajmonėse.

Norintieji mokytis šiose mokyklose iki rugpjūčio 1 dienos mokyklos viršininko vardu paduoda nustatytos formos pareiškimą, o kartu ir kitus būtinus dokumentus (vidurinės arba profesinės technikos mokyklos baigimo atestato nuorašą, išrašą iš darbo knygelės, komjaunimo, mokyklos arba tarnybinę charakteristiką, skraidymų charakteristiką (skraidžiusiems aviacijos sporto klubuose ir stojantiems į Volčansko mokyklą), keturias fotonuo-

KVIEČIA MASKVOS AVIACIJOS INSTITUTAS

Jaunimo techninės kūrybos komisija (JTKK) prie Maskvos S. Ordžonikidzės aviacijos instituto veikia nebe pirmi metai. Komisija padeda aviamodeliuotojams ir jauniems technikams pasirinkti profesiją. Savo veiklą komisija pradeda gerokai prieš egzaminus. Modeliuotojams (aišku, tiems, kurie kreipėsi į ją) komisija išsiuntinėja praėjusių metų stojamųjų egzaminų užduotis. Jiems rekomenduojama atvažiuoti į institutą iškart po abiturijos egzaminų ir užsiregistruoti JTKK. Tokiu atveju modeliuotojams suteikiama galimybė lankyti vieno mėnesio parengiamuosius kursus.

Ar verta atvažiuoti aviamodeliuotojams, kurių vidurinio mokslo atestato vidurkis tesiekia 3,74 arba yra dar mažesnis? Taip, jei jis tvirtai pasiryžęs susieti savo gyvenimą su aviacija ir rimtai domisi modelizmu. Į institutą praėjusiais metais įstojo modeliuotojų, kurių atestato vidurkis — 3,5 ir net žemesnis. Neverta nusiimti, jei nepasiseka stojamųjų egzaminų metu. Visi, kurie lanko paruošiamuosius kursus, sekančiais metais įstoja į dieninį skyrių.

Kreiptis adresu: 125871, Maskva, GSP, Volokolamskoje šose, 4. MAI. Postojanaja komisija po porforientaciją molodioži.

JTKK dirba nuo birželio 20-os šiuo adresu: 125871 Moskva, GSP, Leningradskoje šose, d. 5, kom. 210. Telefonas 158-45-82 (nuo birželio 20-os iki rugsėjo 15-os.).

STOJAMIEJI EGZAMINAI—VILNIUJE

„Sparnų“ skaitytojai V. Mačiulytė iš Kauno raj., D. Skapas iš Vilniaus, kaunietis A. Skarpalis prašo papasakoti apie aukštąsias ir specialiąsias vidurines civilines aviacijos mokyklas, priėmimo sąlygas. Afsakyti į skaitytojų klausimus paprašėme Lietuvos civilinės aviacijos valdybos darbuotoją Česlovą Balčiūną.



— Kelintus metus veikia priėmimo komisija Lietuvos civilinės aviacijos valdyboje Vilniuje?

— Ketvirtus. Per tą laiką priėmėme ne vieną dešimtį vaikinių ir merginų iš įvairių Lietuvos miestų ir rajonų. Daugiausia stojiame vilniečių. Dabar, plečiant Šiaulių civilinį aerouostą, labai laukiame abiturientų iš Šiaulių ir aplinkinių rajonų.

— Kokias specialybes abiturientai gali įgyti specialiosiose vidurinėse civilinės aviacijos mokyklose?

— Šios mokyklos ruošia lėktuvų pilotus ir šturmanus, skraidymo vadovus (mokslas trunka 2 metus ir 10 mėn.), lėktuvų ir jų variklių eksploatacijoje, lėktuvų radijo, elektros ir automatinės įrengimų eksploatacijoje, antžeminių radijo ir tūpymo sistemų aptarnavimo specialistus (mokslas trunka 2 metus ir 9 mėn.).

— Ar yra kokie nors amžiaus apribojimai?

— Į pilotų specialybę priimami iki 22 metų, į visas kitas — iki 25 metų amžiaus vaikai, baigę vidurinę mokyklą.

— Kokius dokumentus reikia pateikti priėmimo komisijai?

— Stojantieji pateikia: pareiškimą, mokyklos baigimo atestatą (originalą), turintieji darbo stažą — charakteristiką iš darbovietės ir išrašą iš darbo knygelės, šešias nuotraukas (3×4 cm), gydytojo pažymėjimą (forma Nr. 286), autobiografiją, asmenys, stojantys į piloto ir skraidymo vadovo specialybes, pristato vardo daubų rentgenogramą, psichoneurologinio dispanserio konsultacijos išvadą, duomenis apie skiepėjimą. Pasą ir karo prievolės pažymėjimą stojantieji pateikia asmeniškai.

— Kokie yra dokumentų priėmimo ir stojamųjų egzaminų terminai?

— Dokumentai priimami iki liepos 25 d., medicininis patikrinimas ir stojamieji egzaminai vyksta nuo liepos 1 d. iki rugpjūčio 6 d.

Stojamieji egzaminai laikomi iš rusų kalbos ir literatūros — diktantas (baigusiems mokyklas lietuvių ir lenkų dėstomomis kalbomis), rašinys (baigusiems mokyklas rusų dėstoma kalba) ir matematikos (žodžiu).

— Ar yra numatytos lengvatos specialiujų vidurinių civilinės aviacijos mokyklų kursantams?

— Visų mokyklų kursantai išlaikomi valstybės, gauna stipendiją.

Baigusieji SVCAM aprūpinami darbu Lietuvos respublikinės civilinės aviacijos valdybos įmone.

— Ar priėmimo komisija Vilniuje teikia smulkesnę informaciją?

— Mums galima paskambinti telefonais 66-15-72, 63-60-76, 63-78-79. Kovo 30-tą Vilniaus aerouoste vyks atvirų durų diena. Atsakysime į visus dominančius klausimus, supažindinsime svečius su aviacijos technika.

— Kur gali mokytis abiturientai, jei jie nori tapti aviacijos inžinieriais? Kokias specialybes jie gali įsigyti?

— Visų pirma norėčiau pasakyti, kad stojamieji egzaminai į aukštąsias civilinės aviacijos mokyklas vyksta įprastine tvarka.



traukas (3×4 cm), formos Nr. 286 medicinos pažymą (stojantiems į Kalugos mokyklą). Kiti dokumentai: pasas, mokyklos baigimo atestatas (originalas), karinis bilietas arba prirašymo pažyma, skraidymų knygutė (lėkūnams sportininkams, skraidžiuosiemis aviacijos sporto klubuose) pateikiami priėmimo komisijai atvykus į mokyklą. Atvykti į mokyklą laikyti stojamųjų egzaminų iškviečia mokyklos viršininkas. Mokslas prasideda rugsėjo 1 dieną.

Smulkesnę informaciją galima gauti Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto Aviacijos skyriuje (232667 Vilnius, Basanavičiaus g.15).

L. BUITKUS,
Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto
vyr. inspektorius-lakūnas

Priėmimo komisija Vilniuje gali tik suteikti informaciją. Stojamieji egzaminai, medicininės komisijos vyksta pačiose mokyklose. Dokumentai reikalingi tie patys, kaip ir stojant į specialias vidurines civilinės aviacijos mokyklas.

Civilinės aviacijos akademija ruošia lėktuvų eismo tarnybos inžinierius dispečerius. Mokslas trunka 4 metus. Akademijos adresas: 196210, Leningradas, M-210, Aviagorodok.

Aktiubinsko aukštoji civilinės aviacijos mokykla ruošia inžinierius pilotus. Mokslas trunka 4 metus ir 2 mėnesius. Mokyklos adresas: 463029, Aktiubinskas, Moldagulovos g.

Kirovogrado aukštoji civilinės aviacijos mokykla ruošia inžinierius pilotus ir inžinierius šturmanus. Mokslas trunka 4 metus ir 2 mėnesius. Mokyklos adresas: 316005, Kirovogradas, Dobrovol'skio g. Nr. 1.

Maskvos, Kijevo ir Rygos civilinės aviacijos inžineriniai institutai ruošia lėktuvų ir jų variklių eksploatavimo inžinierius mechanikus, lėktuvų elektros navigacijos įrengimų eksploatavimo inžinierius elektrikus, lėktuvų radijo elektronikos ir aerouostų radijo įrengimų eksploatavimo inžinierius (mokslas trunka 5 metus ir 6 mėn.), elektroninių skaičiavimo mašinų ir automatinio valdymo sistemų eksploatavimo inžinierius, civilinės aviacijos įmonių inžinierius ekonomistus (mokslas trunka 5 metus), buhalterinės apskaitos specialistus (mokslas trunka 4 metus).

Šių trijų institutų adresai: 125195, Maskva, Pulkovskaja g. Nr. 6a; 256058, Kijevas, Kosmonauto Komarovo pr. Nr. 1; 226019, Ryga, Lomonosovo g. Nr. 1.

Kalbėjosi M. NEMUNIS

A-3 KLASĖS SKLANDYTUVO MODELIS

A-3 klasės sklandytuvo modelis sukonstruotas Respublikinės jaunųjų technikų stoties aviamodelizmo laboratorijoje. Modelio konstrukcija nesudėtinga. Jį gali pagaminti žemesniųjų klasių moksleiviai. Modelis pasižymi paprastu skrydžio reguliavimu ir neblogomis sklandymo savybėmis. Be to, modelio gamybai nereikia deficitinių medžiagų. Gerai pagamintas modelis, esant ramiam orui, iš 50 metrų aukščio sklendo apie 40–50 sekundžių.

Sparnas surenkamas iš 12 nerviūrų. Profilis — CLARK Y 8 proc. Nerviūros daromos iš 1 mm storio liepos špono. Priekinė briauna — iš 2,5×2,5 mm skerspjūvio pušies. Užpakalinė briauna — iš 2,0×8 mm pušies. Lonžeronas — 2,5×7 mm pušinė lystelė. Sparno konsolės prie centroplano jungiamos 1,5 mm storio kljuotės kampukų pagalba. Tarpas tarp dviejų centrinių nerviūrų užpildomas putplasčiu.

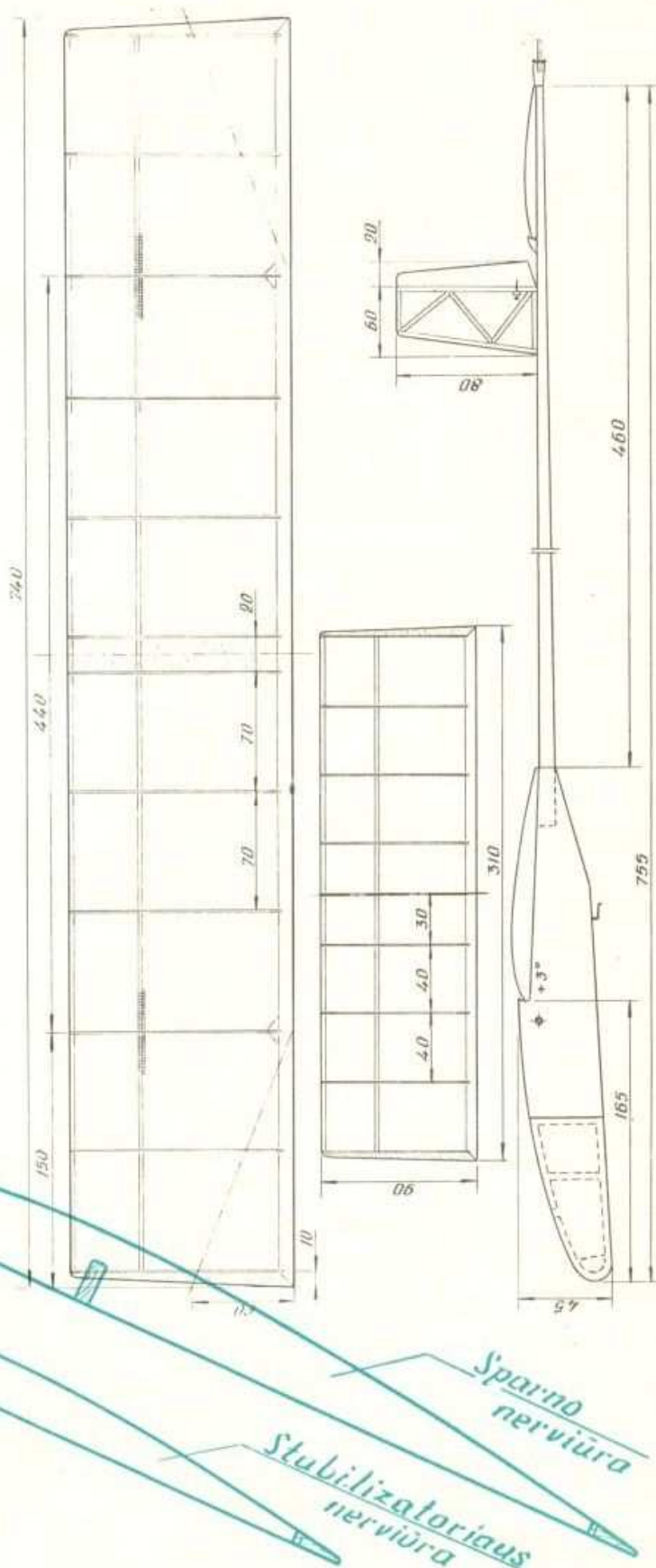
Stabilizatoriaus profilis — CLARK Y 8 proc. Nerviūros daromos iš 0,5 mm storio liepos špono. Priekinė briauna — iš 2×2 mm skerspjūvio pušinių lystelių. Užpakalinė briauna — iš 1,5×6 mm skerspjūvio pušinių lystelių. Lonžeronas — 3×2 mm pušinė lystelė. Kilis surenkamas iš 3×2 mm skersmens pušinių lystelių. Posūkio vairas — iš 1,2 mm storio liepos špono, tvirtinamas prie kilio šilkiniais siūlais.

Liemens priekinė dalis išpauinama iš 5 mm storio liepos lentelės, o kiaurymė balastui apklijuojama 1,0 mm aviacine kljuote. Sparno tvirtinimo aikštelė gaminama iš 30×130 mm dydžio 1 mm storio aviacinės kljuotės. Buksyravimo kablys daromas iš 1,5 mm skersmens plieninės vielos ir tvirtinamas 5 mm atstumu nuo modelio svorio centro, kuris yra nutoles 30 proc. nuo priekinės briaunos. Užpakalinė liemens dalis daroma iš 5×12 mm skersmens pušinės lystelės.

Surenkant modelį naudojami „Ago“ arba „Kittifix“ kljai. Liemuo kljuojamas epoksidine derva. Modelis dengiamas ilgapluoščiu popieriumi. Sparnas dengiamas skystu celonu keturis kartus, o stabilizatorius — tris kartus. Neturint celono, galima naudoti skystus „Ago“ kljus.

Modelis reguliuojamas ir palaidžiamas taip pat, kaip ir 1982 m. „Sparnų“ Nr 2 išspausdinto modelio aprašyme.

A. BUKAUSKAS



KAIP BUVO PASIEKTA PERGALĖ

Laimėjimai sporte savaime neateina. Ypač kompleksinėse varžybose, kuriose negali būti atsitiktinumų, kuriose pergalę lemia žėkmingas įvairių sporto šakų mėgėjų pasirodymas, jungiamas į bendrą taupyklę. Būtent tai ir padėjo mūsų rajono sportininkams, kultivuojančioms karines taikomasias bei technines sporto šakas, apvainikuoti savo startus pergale Lietuvos TSR vasaros VIII spartakiados rajonų grupės varžybose. Ši pergalė buvo pasiekta atkaklioje sportinėje kovoje su pajėgiais varžovais — anykšteiniais, plungiškiais, panevėžiečiais. Ir todėl šis vertė tapo dar didesnė. Juk Kauno rajono patriotinės draugijos sportininkai tokį vertingą laimėjimą pasiekė pirmą kartą!

Kaip mes jo siekėme, kokiais keliais ėjome, planuodami sėkmingą startą spartakiadoje? Visų pirma būtina priminti, jog karinės taikomosios ir techninės sporto šakos kauniečiams — ne naujiena. Prieš ketverius metus vykusiose VII spartakiados varžybose buvome antri. Tad buvo ir ką plėsti bei gerinti, ir ką naujai pradėti. Praėjusios spartakiados rezultatai, kai kurie trūkumai buvo giliai išanalizuoti, aptarti. Rajono liaudies deputatų tarybos vykdomasis komitetas priėmė išsamų sprendimą, kaip plėsti ir vystyti technines sporto šakas. Buvo iš anksto numatyta, kuri organizacija atsakinga už vienos arba kitos sporto šakos komandos paruošimą, materialinės bazės plėtimą bei kūrimą. Ypatinę dėmesį atkreipėme į mokslinių sportų, kur dominuoja modeliavimas. Žodžiu, ruošiantis respublikos spartakiadai, reikėjo rūpintis materialine baze, kurti visuomeninius technikos sporto klubus, siekti, kad juose būtų dirba-

ma sistemingai ir įdomiai, kad visa veikla būtų nukreipta į vieną tikslą — kuo sėkmingiau pasirošti atsakingiausios varžyboms.

Kalbėdami apie šį veiklos etapą, prisiminkime, jog laikotarpiu tarp VII ir VIII spartakiadų rajone įkurtas Lietuvos žemės ūkio akademijos technikos sporto klubas, taip pat penki visuomeniniai TSK. Ir galiu drąsiai teigti, kad kaip tik jų atliktas darbas padėjo rajono sportinei delegacijai iškovoti spartakiados nugalėtojų laurus.

LŽOA TSK nariai per respublikos spartakiados sportinės radijo pelengacijos varžybas buvo tretii, karinės taikomosios daugiakovės varžybose — antri, o šaudant iš mažojo kalibro šautuvų rajono sportininkai ne tik laimėjo savo grupės varžybas, bet ir iškopė į bendrą ketvirtą vietą respublikoje, nusileidę tik Kaunui, Vilniui, Klaipėdai. Du šio klubo šauliai — V. Kundelytė bei J. Mateikis atskiruose pratimuose iškovojo respublikos spartakiados sidabro medalius. Tai puikus laimėjimas, už kurį visų pirma turime būti dėkingi šios sporto šakos treneriui Rimui Stankevičiui.

Kalbant apie visuomeniniais pagrindais dirbančius TSK, visų pirma norėčiau paminėti Raudondvario klubą, įsteigtą prie Lietuvos žemės ūkio mechanizacijos ir elektrifikacijos mokslinio tyrimo instituto eksperimentinio ūkio. Spartakiados varžyboms šio TSK viršininkas, aistringas automobilizmo mėgėjas Viktoras Gorėlčanka, parengė keturių sporto šakų komandas. Skraidyklininkai užėmė pirmą vietą, o šio ūkio darbuotojas Gintautas Mackonis pelnė bronzos medalį, automobi-

lių žiedinėse lenktynėse iškovota antra vieta, automobilių ralio varžybose sudaryta bendra komanda su „Žemūktėchnikos“ TSK atstovais. S. Alesius — J. Grumadas, R. Beresnevičius — J. Židonis tapo nugalėtojais atskirose klasėse.

Zinoma, dėkoti turime sportininkams, bet nepamirškime ir tų, kurie jiems sudarė geras sąlygas sportuoti, vystyti savo gabumus. Turiu galvoje LŽOMMTI eksperimentinio ūkio direktorių P. Vengeliauską bei tarprajoninio gamybinio techninio žemės ūkio apriūpinimo susivienijimo valdytoją pavaduotoją B. Sarulį, kurie stengiasi nuolat įgyti naują techniką, rūpinasi jos eksploatacijoje bei remonto galimybėmis. Antai šalia daugelio kitų priemonių TSK materialinei bazei stiprinti Raudondvario klubui įgytas naujas specialus lenktyninis automobilis „Estonija-20“, o „Žemūktėchnikos“ sportininkai gavo puikius boksus automobiliams laikyti bei remontuoti.

Daugelį metų kažkaip nesisekė išplėsti veiklos S. Nėries kolūkyje. Pastaruoju metu reikalai labai pagerėjo. Pagerėjo dėl to, kad šio ūkio visuomeniniam TSK pradėjo vadovauti buvęs respublikos autosporto čempionas A. Komliauskas, kuris per trumpą laiką ne tik organizavo sportinę veiklą, bet ir įrengė savą motociklų kroso trasą, kurią pamėgo daugelis lenktynininkų. Zinoma, trasa — dar ne rezultatai. Ir mes motociklų sporto varžybose nebuvome labai aukštoje pozicijoje, lygiai, kaip ir kartingo. Bet juk ne veltui sakoma, kad neklysta tik tas, kuris nieko nedirba. O stengiantis kultivuoti nemažą skaičių sporto šakų, ne viskas einasi, kaip sviestu patepta...

Tai liečia ir Garliavos remonto mechaninės gamyklos bei LŽOA mokytojų ūkio TSK, kai kurias vidurines mokyklas, kuriose dar nepakankamai masiškai kultivuojamos labiausiai paaugliams bei jaunimui prieinamos sporto šakos.

Tuo pačiu metu noriu padėkoti Zapyškio aštuonmetės mokyklos mokytojų S. Zurauskui, kuris jau daug metų ruošia pajėgius laivų modeliotojus. Juk jie spartakiados varžybose buvo antri! O Čekiškės vidurinės mokyklos mokytojas R. Kochanauskas sugebėjo suburti dmią rajono automodeliuotojų rinktinę, kuri tapo spartakiados čempione!

Nevardinsiu kiekvienos sporto šakos laimėjimų. Matyt, geriausiai apie mūsų sportininkų startus byloja tai, kad startavome vienuolikos sporto šakų varžybose, iš kurių keturiose tapome nugalėtojais, trijose užėmėme antras vietas, vienoje trečią ir t. t.

Sakoma, jog nugalėtojai neateisiami. Tačiau ir nusiramini-mo nuotaikos mums svetimos. Ir kaip tik dėl to, svarstydami rajono komiteto posėdyje savo pergalę VIII spartakiadoje, nepamiršome pabrėžti, jog ypač daug dar reikia dirbti keliant kartingistų bei motociklininkų meistriškumą, gerinant modeliutojų, ypač aviamodelizmo, būrelių veiklą, plečiant šaudymo sportą. Rajone turime dar nemažai rezervų.

Laimėjimai, be abejo, malonus dalykas. Bet, kaip jau minėta, savaime jie neateina. O išblėsti — gali. Todėl mes ir keliame sau uždavinį: iškovoti pozicijų neprarasti.

G. SLĖDERIS,
Kauno rajono SDAALR
komiteto pirmininkas

Veteranas

LKP CK leidyklos spaustuvės mechanikas Vaclovas Rimkaitis jau 35-tus metus ištikimas aviamodelizmui.

Ryškiausi sportinės aviacijos puslapiai? Jų daug. Kad ir pirmosios varžybos 1950-aisiais, kai Vaclovo sklandytuvo modelis nuskrido iš Kiviškių iki Šumsko. V. Rimkaitis tapo LTSR čempionu, pasiekė naują respublikos jaunių rekordą. Toks buvo de-

biutas respublikinėse varžybose.

1969-aisiais V. Rimkaitis debiutavo respublikos pirmenybėse su lėktuvu „Mig-3“ kordine kopija ir vėl, kaip ir prieš dvidešimt metų, tapo respublikos čempionu.

Per 35-erius sportavimo metus V. Rimkaitis net 26 kartus tapo respublikos čempionu. Vienuolika metų iš eilės niekas

respublikoje negalėjo prilygti Vaclovui per varžybas kordinėmis lėktuvų kopijomis. Jo „Mig-3“ elegantiškai kilo nuo žemės, kaip tikras lėktuvas įtraukdavo ir išleisdavo važiuoklę, atlikdavo pilotą figūras.

Šiandien ant V. Rimkaitio darbo stalo — nauja lėktuvo kopija. Daug kas dar brėžiniuose, bet reikia tikėtis, kad skraidindamas šį modelį Vaclovas baigs rinkti trečiąją respublikos čempiono modelių dešimtį.

P. AUKSTUOLIS



FAI APDOVANOJIMAI

SDAALR Centro Komiteto pirmininko pavaduotojas Tarybų Sąjungos Didvyris generolas pulkininkas Semionas Charlamovas.

Konferencijoje buvo paskelbti ir įteikti FAI apdovanojimai. Polio Tisandje diplomais apdovanoti LTSR nusipelnęs treneris, ilgametis TSRS sklandymo federacijos biuro narys An-

tanas Arbačiauskas ir pasaulio aukštojo piloto žemo čempionas leningradietis Viktoras Smolinas. FAI garbės diplomu už labai gerą tarptautinių varžybų organizavimą apdovanotas Vilniaus aeroklubas (viršininkas J. Žilionis), kurio bazėje buvo surengtos socialistinių šalių parašiutininkų ir aukštojo piloto lakūnų varžybos.

Praėjusių metų spalio mėnesio pabaigoje Los Andžele vyko Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) generalinė konferencija, kurioje dalyvavo 32 šalių atstovai. Konferencijoje buvo pažymėta pirmojo skridimo balionu 200 metų sukaktis, o Šerotono viešbutyje, kuriame vyko konferencija, buvo surengta šiam jubiliejui skirta didelė paroda.

Konferencija išrinko naują FAI vadovybę. Tarptautinės aviacijos federacijos prezidentu vėl išrinktas Amosas Išaiš (Izraelis), o pirmuoju viceprezidentu — Cenekas Kepakas (Čekoslovakija). Viceprezidentu išrinktas ir TSRS



P. S. Polis Tisandje (Paul Tisandje) — prancūzų aviatorius, gimęs 1881 metais. Lėktuvo piloto diplomą Nr. 10 gavo 1909 metais. Tais pačiais metais pasiekė pasaulio greičio rekordą — 74 km/val. Daug skraidė ir balionais, kuriais yra nuskrūdes 800 km atstumą. Nuo 1919 metų iki mirties (1945 m.) buvo FAI generalinis sekretorius. Jo atminimui yra įsteigtas FAI diplomai, kuris skiriamas nusipelnusiems aviacijai žmonėms.

NAUJAS „ZAPOROŽIETIS“

Kai vieną ūkanotą šios žiemos dieną prie „Sparnų“ redakcijos sustojo Vilniuje dar neregėtas automobilis, jį tuoj apspito aplinkinių namų gyventojai, ypač automėgėjai. Šis automobilis (žr. nuotrauką) pasirodė besąs naujasis „Zaporožietis“. Manome, kad su juo susipažinti bus

įdomu daugeliui mūsų skaitytojų.

Automobilis, kurio indeksas ZAZ-1102, nei savo išvaizda, nei esme neturi nieko bendra su iki šiol gamintais „Zaporožiečiais“. Panašumas gal tik toks, kad anksčiau variklis buvo užpakalyje ir varė užpakalinį tiltą,

o dabar yra priekyje ir varo priekinį. Taigi priekiniai varomieji ratai ir Zaporožės automobiliui garantuoja tuos pačius privalumus slidžiam kelyje, kaip ir naujai kuriamuose „Ziguliuose“ ir „Moskvičiuose“.

Svarbiausia, kad tas priekyje komponuojamas variklis yra iš

principo naujas Melitopolio variklių gamyklos konstruktorių kūrinys. Visų pirma, jis yra aušinamas skysčiu, o ne oru. Keturių cilindrinė darbinė apimtis — 1100 ccm, variklio galingumas — 50 AJ. Paskirstymo velenėlis varomas diržine pavarą (analogiška VAZ-2105). Automobilis ZAZ-1102 naudos benziną AI-93. Jo sunaudojimas numatomas 6—7 litrus 100 km.

Naujajame automobilyje yra 5 laipsnių pavarų dėžė. Penktoji pavarą (aukštinanti) naudojama važiuojant greitkeliais. Jos pagalba palaikomas didelis greitis, ekonomiškai naudojant kurą.

Mūsų nuomone, didelė naujovė ir specialiai automobiliui sukurta žemo profilio padangos, gerokai pagerinančios automobilio eismo savybes ir stabilumą. Gražūs ir moderniški ratų diskai.

Kaip matyti nuotraukoje, ZAZ-1102 kėbulas sukurta atsižvelgiant į šiuolaikines mados reikalavimus. O šią madą diktuoja, visų pirma, aerodinaminės kėbulo savybės. Nemažiau svarbu ir tai, kad automobilio salonas tapo gerokai erdvesnis. Padugėjo jame ir durų. Trečiosios durys atsirado automobilio užpakalyje. Tačiau šios markės automobilių gerbėjus iš salono naujovių labiausiai turėtų nudžiuginti nauja ir tobula jo apšildymo sistema.

Serijinę automobilių ZAZ-1102 gamybą numatoma pradėti 1985 metų pabaigoje — 1986 pradžioje.



M. KURAIČIO nuotr.

„Sparnų“ inf.

AR IŠJUDINSIME BAGI?



Prieš penketą metų atsisveikiname su sunkvežimiais automobilių kroso trasose, nes ekonomikos sumetimais jų varžybos nebevykdomos. Deja, kartu atsisveikiname ir su viltimis ką nors laimėti TSRS automobilių kroso čempionatuose. Varžybos dabar vykdomos lengvaisiais automobiliais, padidinto praeinamumo (UAZ, „Niva“) ir specialiais krosniniais (bagi) automobiliais. Nė vienoje šių rungčių dar ne-

galime pretenduoti į sąjunginių varžybų prizinius.

Pastaruoju metu mūsų šalyje jaučiamas vis didesnis susidomėjimas bagi varžybomis. Nenuostabu, kad šie automobiliai efektingiausiai atrodo kroso trasose, nes specialiai tam ir kuriami. Pernai pirmą kartą tarptautinėse varžybose. Pirmą kartą sudaryta šalies rinktinė. Jos daugumą sudaro RTFSR ir

Ukrainos sportininkai. Yra po vieną Latvijos ir Estijos atstovą. Mūsų šaliai toks pripažinimas kol kas dar, deja, tolokai.

1983 metais TSRS pirmenybėse Lietuvos rinktinė užėmė šeštąją vietą. Vadinasi, nuo 1982 metų įveikėme dar vieną laiptelį. Tačiau nuo pirmaujančių respublikų atsiliekame smarkiai. Praėję metai parodė, kad pakitimų į gerąją pusę neįvyko. Ši sporto šaka neplinta, neauga jos masiškumas. Šalies pirmenybėse respublikos rinktinę sudarė penki sportininkai, o tai yra daugiau kaip pusė visų kultivuojančių šią sporto šaką. Žodžiu, konkurencijos beveik jokios.

Nesprendžiami ir technikos gausinimo bei tobulinimo klausimai. Nors bagi yra dažniausiai paties sportininko rankų kūrinys, prieš tai vis vien reikia įsigyti visus svarbiausius agregatus ir mazgus. Tačiau organizacijų, šia prasme deramai šefuojančių savo sportininkus, beveik nėra. Galima paminėti tik Lietuvos žemės ūkio akademiją, Panevėžio „Ekrano“ gamyklą, Prienų ATJ. Ir viskas. Respublikinis technikos sporto klubas tapajėgia rūpintis varžybų organizavimu. O kas pasirūpins, kad gausėtų šių varžybų dalyvių? Juk tai būtina sąlyga aukštesniam meistriškumui siekti.

Pernai respublikinis TSK surengė automobilių kroso varžybas. Gariūnų karjere prie Vilniaus. Reportažą iš jų matė respublikos televizijos žiūrovai, ir daugelis įsitikino, kokia patraukli ši sporto šaka, kaip ji ugdo vyriškumą ir ištvermę, drąsą ir darbštumą. Šiandieniniame gyvenime tai visur reikalingos savybės. Tad bagi pagrįstai reikalauja sau didesnio dėmesio. Tuo labiau, kad jvykių raida rodo, jog netrukus ši sporto šaka pateks į TSRS tautų sportaklaidos programą. Kol kas kitose respublikose tam daug geriau ruošiamasi.

S. BAGVILA

SPORTAS PARINKO SPECIALYBĘ

Naujosios Akmenės gamybinio kombinato šaltkalvis A. Pakamanis sūnų, dar visai mažiuką, dažnai atsivesdavo į Akmenės technikos sporto klubą. Tėvas padėdavo sportininkams remontuoti kartingus. Neiškentė ir Virginijus. Veržėsi prie jų. Važinėti pradėjo, būdamas 6 metų. Tiesa, varžybose ėmė dalyvauti jau besimokydamas 2-ojoje vidurinėje mokykloje.

Dabar V. Pakamanis — vienas labiausiai prityrusių Akmenės TSK kartingistų. Greitai įvykdęs normatyvus jaunių sporto atskyriams gauti, 1982 metais tapo pirmojo suaugusių atskyrio sportininku. Dar sėkmingesnis buvo praėjęs sezonas. Mažiausių mašinų klasės lenktynininkas laimėjo varžybas Jonavoje, Akmenėje, sėkmingai startavo Alytuje, Raguvoje. Vaikino sportinių atskyrių knygelėje jau įrašyti du balai kandidato į sporto meistrus vardui gauti.

Mažoji mašina patraukė Virginijų visam gyvenimui. Sportininkas pasirinko su ja susijusią profesiją: V. Pakamanis studijuoja mechaniką Šiaulių K. Didžiulio politechnikume. Antro kurso moksleivis, savaite praleidęs prie vadovėlių, laboratorijose, šventadieniais grįžta į Naująją Akmenę ir būtinai užsina į TSK. Čia jo kartingas. Vaikinas supranta — tik nuolat prižiūradamas jį, sistemingai treniruodamasis gali tikėtis sėkmingų startų.

V. RUŠKYS

TRENIRUOČIŲ STOVYKLOS PAMOKOS

[Atkelta iš 17 psl.]

ką lygiuotis skraidymuose, kasdieniniame gyvenime. Tai palengvintų ir trenerio darbą.

Dirbti treneriu ne kiekvienas gali. Čia reikalingas gilus pedagogikos, psichologijos bei technikos žinojimas. Be viso to, treneris turėtų būti intelektualus ir plačios erudicijos asmenybė, o dirbant tokioje sporto šakoje, kuri žengia pirmuosius žingsnius, neretai reikia būti ir administratoriumi. Gerai būtų, kad bent minimumą šių žinių suteiktų, pavyzdžiui, Kūno kultūros institutas.

Stovyklos metu pradedantieji skraidūnai išmoko drąsiai skrieti iš 50 m aukščio, o visi stovyk-

los dalyviai — skrieti spiralėse, surasti termikus, atlikti skridimus maršrutu. Šalia skraidymų stovykloje, susiklosčius palankioms sąlygoms, buvo studijuojamos individualios gelbėjimosi priemonės, konkrečiai parašyti Z1-P, Z—5, kuriuos kitų respublikų skraidūnai jau naudoja kaip gelbėjimosi priemonę galimos avarijos metu. Kartu su mumis stovyklavusių doneckiečių grupės vadovas V. Moskovojus supažindino su parašytu konstrukcija, jo eksploatacija, pats praktiškai pademonstravo, kaip skleidžiasi parašytas iš įvairių aukščių (o jis išsiskleidžia ir gelbsti skraidūną likus iki žemės net 15 metrų). Draugų iš Donecko pa-

galba surengtame seminare praeję praktinį paruošimą mūsų stovyklos viršininkas Arvydas Griškėtas dviejų skridimų metu išskleidė parašytą ir sėkmingai nusileido, o po to vieną šuolį atliko ir G. Mackonis. Šie mūsų skraidūnų skridimo metu atlikti praktiniai nusileidimai su gelbėjimosi parašytu suteikė gerą praktinę pamoką, sudarant šuolių su parašytu metodiką. Ir dar vienas svarbus stovyklos pasiekimas: dirbant su pradedančiais skraidūnais buvo praktiškai patikrinta pradinio apmokymo metodika.

Galima drąsiai tvirtinti, kad ši treniruočių stovykla buvo labai naudinga. Joje sukaupta daug patirties, kaip ateityje organizuoti panašias išvykas ir treniruotes kalnuose.

R. PAVASALIS



A. ŠARKIO nuotr.

GERBIAMAS TECHNIKOS SPORTO MĖGĖJAU!
AR JAU ĮSIGIJOTE SDAALR LOTERIJOS BILJETŲ?
1984 metų pirmasis lošimas įvyks liepos 1-ąją

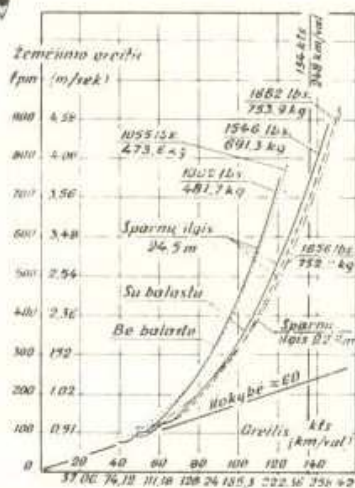
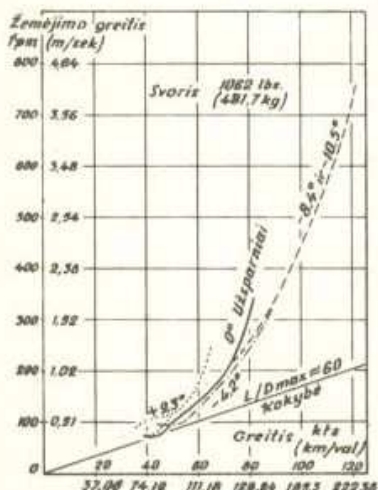
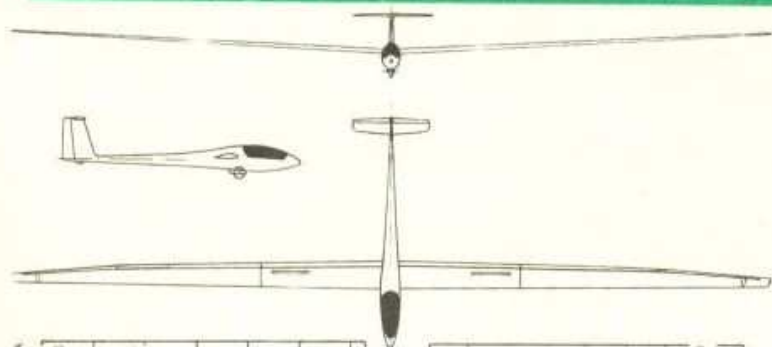


KIEKVIENAME JOS LOŠIME — 7 MILIJONAI 680
TOKSTANČIŲ DAIKTINIŲ IR PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ.
TAI 1920 AUTOMOBILIŲ IR MOTOCIKLŲ, 8480 MAG-
NETOFONŲ, 16320 TURIZMO IR SPORTO REIKMENŲ,
20000 RADIJŲ IR FOTO APARATŲ, DAUG KILIMŲ,
LAIKRODŽIŲ, ŽIURONŲ, MIKROKALKULIATORIŲ,
ELEKTROS IR KITŲ PREKIŲ, PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ.

LINKIME SĖKMĖS!

„NIMBUS-3“

PIRMASIS SKLANDYTUVAS, PASIEKĘS IKI ŠIOL
DIDŽIAUSIĄ AERODINAMINĘ KOKYBĘ — 60!



1981 m. pirmajam bandamajam skrydžiui pakilo naujos kartos atviros klasės sklandytuvas „Nimbus-3“, kurį pilotavo Klausas Holinghausas, buvęs žymus aviamodeliuotojas, daugelio tarptautinių ir pasaulio sklandymo pirmenybių prizininkas, kelių pasaulio sklandymo rekordų autorius, dabar — sklandytuvo vedantysis konstruktorius, firmos Schenpp-Hirth, pagaminusios šį supersklandytuvą, vadovas.

Dvejus su puse metų truko „Nimbus-3“ kūrimas, remiantis atviros klasės sklandytuvų statybos vienuolikos metų patirtimi. Pagrindinė „Nimbus-3“ savybė ta, kad 24,5 m ilgio sparnai, kurių ir lonžeronai, ir kevalai pagaminti iš anglies pluošto plastiko, su didele atsparumo atsarga leido pasiekti ypatingą sparnų prailgėjimą — 35,81 ml. Toks sparnas, palyginus su sparnu, pagamintu iš stiklo pluošto plastiko lonžeronu, leidžia pasiekti ne tik žymiai mažesnį sparno svorį, turint tokį pat atsparumą, bet ir žymiai sumažina sparnų išlinkimus esant dideliems greičiams, kas, savo ruožtu, ir padidina aerodinaminę kokybę. Sparnų, pagamintų iš stiklo pluošto plastiko, linkimai, esant tokioms pat sparnų apkrovimo sąlygoms, beveik tris kartus didesni už išlinkimus sparnų, pagamintų iš anglies pluošto plastiko. Mažesnis sparnų svoris sumažina ne tik sklandytuvo bendrą svorį, bet ypač pagerina

sklandytuvo skriejimą spiralėse, kas svarbu turbulentiškuose termikuose. Panaudojant 310 litrų vandens balastą, sparnų plokštumų apkrovimo diapazonas padidėja.

Sparnas sujungiamas iš 4 m ilgio vidinės sparno dalies, 7 m ilgio išorinės sparno dalies ir skirtingo ilgio sparno galo, kurių prijungimu galima gauti 22,9 m arba 24,5 m sparnų ilgį. Sparnas turi keturių trapecijų projekciją: viena trapecija — vidinės sparno dalies, ir trys trapecijos — išorinės sparno dalies. Tokia sparno forma duoda beveik idealų sparno keliamosios jėgos elipsišką pasiskirstymą. Eleronas eina per visą išorinės sparno dalies ilgį ir sudarytas iš trijų dalių, kiekviena kurių atsilenkia skirtingu kampu, kas suteikia sklandytuvui gerą skersinį pavaldumą. Skriejant be balasto, kai sklandytuvo greitis 90 km/val., o užsparniai atlenkti +9,3°, perėjimas iš pokrypio +45° į —45° trunka 7,5 sekundės. Eleronas papildomai atlieka ir užsparnio funkcijas: atlenkiant užsparnius tais pačiais kampais, atsilenkia ir eleronas.

Vidinėje sparno dalyje įrengti užsparniai, o per vidurį — efektyvūs dviaukščiai oro stabdžiai, išlendantys sparno viršutinėje dalyje. Vidinės sparno dalies profilis toks, kaip ir išorinės. Vandens bakai įrengti išorinėje ir vidinėje sparno dalyse. Sparnų paviršiaus nelygumai — apie 0,05 mm.

[Nukelta į 30 psl.].



ATVIROS KLASĖS SKLANDYTUVAS „NIMBUS-3“ TECHINIAI DUOMENYS

	22,9 M VARIANTAS	24,5 M VARIANTAS
Sparnų ilgis	22,90 m	24,50 m
Sparnų plotas	16,28 m²	16,76 m²
Prailgėjimas	32,21	35,81
Profilis	K. Holinghauso, prof. Wortmano ir D. Althauso sukurtas specialus labai plono profilio 15 m laisvos klasės sklandytuvo „Ventus“ sparnams.	
Liemens ilgis	7,70	7,70
Tuščio svoris	360 kg	365 kg
Naudingas svoris	75—120 kg	75—120 kg
Vandens balastas	310 kg	310 kg
Skridimo svoris	435—750 kg	440—750 kg
Sparnų apkrovimas	26,71—46,06 kg/m²	26,25—44,74 kg/m²
Maksimalus leistinas greitis	270 km/val	270 km/val
SKRIDIMO CHARAKTERISTIKOS, GAUTOS BANDYMŲ METU		
Sparnų apkrovimas	29,35 kg/m²	28,70 kg/m²
Maksimalus žemėjimo greitis	0,44 m/sec	0,35 m/sec
Ekonomiškiausias greitis	74 km/val	74 km/val
Maksimali aerodinaminė kokybė	50	60
Optimalus greitis	85 km/val	80 km/val
Sklandytuvų su 22,90 m ilgio ir su 24,50 m ilgio sparnais aerodinaminės kokybės didelį skirtumą galima paašškinti tuo, kad trumpesnių sparnų galuose bloqai pasiskirsto laminarinis oro srautas.		

NAUJASIS LAS TUNASO AEROKLUBAS— KUBOS SKLANDYMO CENTRAS

1983 m. rugpjūčio 28 d. Las Tunaso mieste, to paties pavadinimo provincijos centre, oficialiai atidarytas Las Tunaso aeroklubas, Kubos provincijų aviacijos sporto centras. Sklandymo specializacija parinkta ne atsitiktinai. Pirmiausia čia palankus skraidymams režimas. Las Tunas atitolęs nuo tarptautinių ir vietinių avialinijų. Provincijos žemės ūkis specializuotas mėsos ir pieno gamybai, todėl čia daug pievų ir ganyklų. O tai sklandytojams ypač svarbu, nes gausu tinkamų aikštelių nutūpimui.

Aeroklubo atidarymo iškilmės buvo ruošiamasi iš anksto. Centrinio aeroklubo sklandytojai ir parašiutininkai, pasitelkę Las Tunaso aeroklubo sportininkus ir specialistus, surengė aviacijos šventę. Iškilmės vyko Las Tunaso aeroklubo aerodrome, kuris yra už trijų kilometrų nuo miesto. Į aeroklubo atidarymo iškilmes atvyko Kubos nacionalinės SEPML tarybos prezidentas, Tarybų Sąjungos ir Kubos Respublikos Didvyris, pirmasis Kubos lakūnas kosmonautas, pulkininkas Arnaldas Tamajo Mendesas, partijos Las Tunaso provincijos ko-

miteto pirmasis sekretorius Luisas Alfonsas Sajasas, SEPML prezidento pavaduotojas, aviacijos skyriaus viršininkas, pulkininkas Chuanas Sespedesas Fernandesas, kiti atsakingi SEPML nacionalinės tarybos, Las Tunaso provincijos partijos komiteto bei liaudies valdžios atstovai.

Iš pat ryto aerodromo link patraukė marga minia žmonių ir labai daug vaikų. Kubiečiai mėgsta į įvairias šventes, sporto varžybas, kitus masinius renginius susirinkti gerokai prieš pradžią. Iš aplinkinių kaimų žiūrovai atvyko raiti ant žirgų. Visi raiteliai su laso virvėmis, greta pasisodinę vaikus. Kai kurie net po du. Daugelis atsinešė gitaras, populiariausią muzikos instrumentą Kuboje, kiti — tranzistorinius radijo imtuvus. Susibūrę į grupes, atvykusieji, laukdami šventės pradžios, pradėjo linksmintis, šokti. Kubiečiai jau taip sutverti, kad, išgirdę muzikos garsus, pradeda į taktą judėti. Bešokdami taip įsijaučia, kad aplinkui į nieką nebereguoja, pradeda gyventi kažkokiu kitiame pasaulyje.

Šventės dalyvius ir gausiai su-

sirinkusius Las Tunaso ir jo apylinkių gyventojus pasveikino partijos provincijos komiteto pirmasis sekretorius Luisas Alfonsas Sajasas. Po to virš aerodromo pasirodė lėktuvas An-2, iš kurio iššoko trys parašiutininkai. Besileisdami jie išskleidė Kubos valstybinę vėliavą, Liepos 26-osios sukilimo — Monkados kareivinių šturmo dalyvių vėliavą ir SEPML vėliavą. Beje, 1983 metai Kuboje buvo pažymėti kaip jubiliejiniai Monkados kareivinių šturmo metai. Kaip tik prieš 30 metų liepos 26 dieną prasidėjo Kubos revoliucija, o Monkados kareivinių šturmas — tai lyg „Auroros“ šūvis, paskelbęs revoliucijos pradžią. Į susirinkusius kreipėsi SEPML prezidentas Arnaldas Tamajo Mendesas. Jis pasveikino visus su reikšmingu įvykiu — aeroklubo atidarymo švente, pažymėdamas, kokie uždaviniai keliami aeroklubui.

Aviacijos šventėje pasirodė aviamodeliuotojai, sklandytojai, parašiutininkai. Susirinkusiems šventė padarė didelį įspūdį. Publika audringai reagavo į kiekvieną aviacijos sportininkų pasi-

rodymą, palydėdama dalyvius gausiom ovacijom.

Tik gerokai po šventės pabaigos, dalindamiesi įspūdžiais, žiūrovai pradėjo skirstytis. Buvo 12 valanda dienos, ir tropikų saulė zenite priminė visiems, kad laikas bėgti iš aerodromo ir ieškoti gaivinančio pavėsio.

Vakare įvyko aviatorių ir SEPML vadovų susirinkimas, kuriame aptarėme naujai atidaryto aeroklubo artimiausius uždavinius, mokomosios bazės kūrimo, kadry ruošimo klausimus. Etaty sąrašas gana ilgas — 48 darbuotojai. Lakūnų instruktorių — net 11. Šiuo metu klube dirba 4 lakūnai instruktoriai ir aeroklubo viršininkas Aurelijas Gutjeresas Morelis. Tai didelis aviacijos sporto entuziastas, profesionalus lakūnas, geras savo srities specialistas, sumanus organizatorius.

Aurelijas Gutjeresas Morelis — geras mano bičiulis, žmogus su labai įdomia aviacine biografija. 18 metų jaunuolis su entuziazmu sutiko revoliucijos pergalę. Dirbdamas viename Havanos tekstilės kombinatų, aktyviai įsijungė į naujo gyvenimo kūrimą. Energija ir organizaciniais sugebėjimais jis išsiskyrė iš kitų jaunuolių, tapo vienu revoliucinių jaunimo būrelių vadovu. 1960 m. Aurelijas pateko į būrį jaunuolių, kurie vyko į Kinijos Liaudies Respubliką mokytis karo lakūno profesijos. 1963 m. grįžo į Kubą, ir kaip gabus lakūnas pradėjo dirbti instruktoriumi San Chuljano lakūnų mokykloje. Čia Aurelijas dirba iki 1975 m., paruošęs per tą laikotarpį didelį

„ŽEMAIČIO GARLĖKIS“

[Atkelta iš 13 psl.].

ir skridimo galimybėmis. Į įsiliępsnojusią diskusiją įsijungė ir A. Griškevičius, kurio blaivi ir logiška skridimo aparato kritika išdėstyta knygoje „Žemaičio garlėkis“. Priekaištaudamas anglų konstruktoriui dėl jo lėktuvo didžiulio svorio, netinkamų medžiagų naudojimo, A. Griškevičius siūlo keletą savo skridimo aparatų projektų, jų tarpe ir „žemaičio garlėkį“. Tai nepaprastai įdomi konstrukcija, jungianti savyje lėktuvą, ornitopterį (plasnoklį) ir aerostatą (oro balioną). Šio aparato projektas sukaupė visas svarbiausias iki to laiko atrastas aeronautikos bei aviacijos technikos naujoves.

Pagal konstrukcinę schemą „žemaičio garlėkis“ yra sunkesnis už orą skridimo aparatas. Tuo metu aviacinė mintis buvo grindžiama vieninteliu neginčijamu teiginiu, kad lėktuvo konstrukcija privalo kruopščiai imituoti sparnuočių anatomiją sandarą, turėti judančius, paukščio skridimo mechaniką pamėgdžiojančius sparnus. Šio požiūrio laikėsi ir A. Griškevičius. Todėl savo lėktuvą jis

suprojektavo su uodega ir dviem porom sparnų, kurių viena yra plasnokanti. Liemens šonuose numatyti du varomieji besisukantys ratai su mentėmis (panašūs į vandenračius), o priekinėje ašyje — oro sraigatai (propeleriai). „Žemaičio garlėkis“ aprūpintas keturių ratų važiuokle, skirta startui nuo įkainės ir tūpimui. Virš-

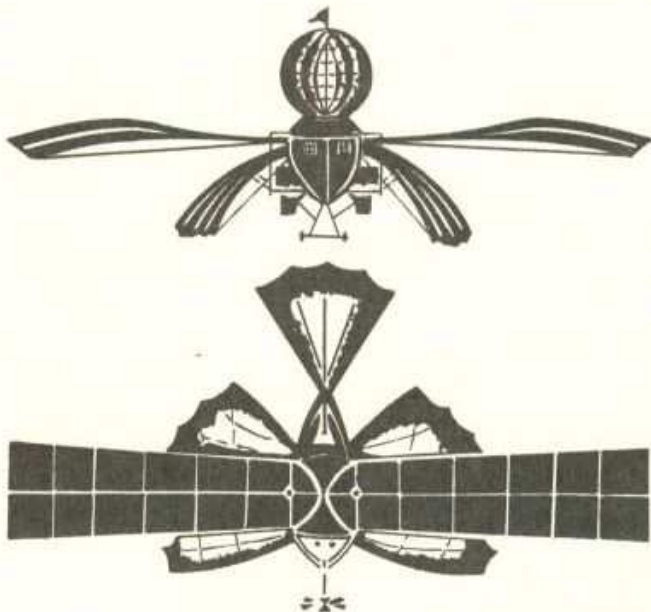
tinėje dalyje pritvirtintas nedidelio skersmens oro balionas. Mechaninės jėgos šaltinis, užtikrinantis mojuojančių sparnų judėjimą, oro sraigčių, mentačių ir važiuoklės ratų veikimą, yra liemenyje įrengta garo mašina, kurios darbui talkina spyruoklių sistema ir penkių asmenų įgulos raumenų darbas.

Straipsnyje pateiktas A. Griškevičiaus suprojektuoto lėktuvo aprašymas, kai kurie techniniai duomenys ir trijų projekcijų originalūs piešiniai bus naudingi tiems jauniems aviamodeliuotojams, kurie norės pasidaryti „žemaičio garlėkio“ sumažintą mastelinį maketą.

V. JURKŠTAS

Pagal išlikusius projekto duomenis „žemaičio garlėkio“ techninės charakteristikos yra tokios:

Nejudančių sparnų ilgis	15,0 m
Judančių sparnų ilgis	8,0 m
Nejudančių sparnų plotas	29,0 m ²
Judančių sparnų plotas	26,0 m ²
Lėktuvo ilgis	8,5 m
Lėktuvo aukštis (be oro baliono)	3,0 m
Liemens plotis	1,8 m
Oro baliono skersmuo	2,3 m
Oro sraigto skersmuo	1,2 m
Mentiračio skersmuo	1,0 m





1976 metai. Kišiniove vykusių socialistinės sandraugos šalių sklandymo varžybų dienomis draugiškai bendravo mūsų respublikos ir Kubos sportininkai.
Vilnietis sporto meistras A. Beržinskas (kairėje) kalbasi su A. Gutjeresu Morellu.

būrį kubiečių lakūnų. Dabar jis skraido įvairių tipų lėktuvais: Z-326, JAK-12, An-2, „Paiper“-28, „Paiper“-32, „Cesna“-182. 1969 m. San Chuljano lakūnų mokykla gavo sklandytuvus „Primorec“ ir „Blanik“. Eskadrilės vadas, o vėliau pulko vado pavaduotojas Aurelijas Gutjeresas Morelis visam gyvenimui pamėgo skraidymus sklandytuvu. Kaip jis sako, joks kitas skraidantis aparatas nesukelia laisvo paukščio skrydžio pojūčio, visiškai susiliejo su gamtos jėgomis, kaip sklandytuvai. Iš jokio kito skraidančio aparato nepamatysi to nuostabaus žemės grožio!

1975 m. Aurelijas demobilizavosi ir perėjo dirbti į Kubos transporto ministerijos lakūnų mokyklą instruktoriumi. Ruošė žemės ūkio aviacijos lakūnus ir tuo pačiu metu suorganizavo Kamaguejo aeroklubą, visuomeniniais pagrindais ėjo aeroklubo viršininko pareigas. Aeroklubo viršininkas — visuomenininkas! Kur tai girdėta? Aeroklubo gavo gerą aviacinę techniką: sklandytuvus „Blanik“, lėktuvus Z-326 ir An-2.

1977 m. Aurelijas buvo paskirtas Kubos transporto ministerijos sportinės aviacijos skyriaus viršininku. Vadovavo visam Kubos sportinės aviacijos sąjungai. 1979 m. sportinės aviacijos skyrius Transporto ministerijoje buvo uždarytas, o Kubos sportinė aviacija perduota naujai sukurta SEPML organizacijai. Aurelijas vėl grįžo į Kamaguejo aeroklubą viršininko pareigoms. 1981 m. pakviečiamas dirbti į Havaną, kur jam buvo patikėtos Centrinio aeroklubo viršininko pavaduotojo skraidymų ir sporto reikalams pareigos.

Ir štai atidaromas Las Tunaso aeroklubas. Labai trūksta prityrusių kadro, ir Aurelijas savanoriškai išvažiuoja dirbti į Las Tuna-

są aeroklubo viršininku. Sakosi, kad laikinai, kol aeroklubas pradės normaliai dirbti, nes Havanoje jo laukia žmona su 13 metų dukra ir 6 metų sūnumi.

Aurelijo Gutjereso biografija būtų nepilna, jeigu nepamintume, kad 1972 m. jis skraidė lėktuvu BB-318 „Britania“ šturmanu, kad 1973 m. baigė lakūnų bandytojų kursą, kuriems vadovavo tarybiniai specialistai, o 1976 m., kaip Kubos sklandytų rinktinės treneris, skraidė Kišiniove, kur susidraugavo su mūsų sklandytojais Apolinaru Beržinsku ir Vytautu Šliumba. Po to pabuvojo ir skraidė Čekoslovakijoje, Vengrijoje, Vokietijos Demokratinėje Respublikoje, Ispanijoje. 1977 m. Meksikoje užbaigė 4 mėn. skraidymo saugumo kursą.

Į naujai atidarytą aeroklubą Aurelijas atvyko ne pailsėti ar lengvo darbo ieškoti. Atvyko perduoti savo patyrimo jaunesniajai kartai. Atvyko pačiu sunkiausiu ir atsakingiausiu klubui laikotarpiu. Visą reikia pradėti iš naujo: suorganizuoti pirmuosius skraidymus, apmokyti būsimuosius lakūnus, instruktorius, ruošti sau pamainą. Daug naujajame aeroklube ir kitų rūpesčių: reikia sutvarkyti aerodromą, kuris kelis metus buvo nenaudojamas, suremontuoti mokymo patalpas, įrengti lėktuvų ir sklandytuvų stovėjimo aikštes. Aviacinės technikos aeroklubas gavo nemažai: 2 lėktuvus „Vilga-35A“, vieną Z-326 M, 4 „Blanikus“, 5 vengriškus mokomuosius sklandytuvus „Gobe“, vieną „Jantar-standart“-2. Artimiausioje ateityje technikos parkas dar pagausės. Perspektyva graži. Linkime Las Tunaso aeroklubo kolektyvui geriausios sėkmės ir gražių pergalių.

A. JONUŠAS,
TSRS sporto meistras,
LTSR nusipelnęs treneris

AVIACIJOS KOLEKCIONIERIAUS KAMPELIS

PLASTMASINIAI LĖKTUVŲ MODELIAI

Mūsų šalies plastmasių ir žaislų gamyklos bei sąjunginis „Novo“ firmos susivienijimas gamina daug įvairių plastmasinių lėktuvų modelių. Nemaža jų

(gamina Maskvos žaislų fabrikas „Krugozor“, indeksas Nr. 166), grožėtis naikintuvais Bell P-39 „Airacobra“ ir La-7, su kuriais Didžiojo Tėvynės karo metais į kovines užduotis skraidė tris kart Tarybų Sąjungos Didvyriai Aleksandras Pokryškinas ir Ivanas Kožedubas, ilgą laiką konstruktoriaus Nikolajaus Polikarpovo „kukurūzniku“ — lėktuvu Po-2.

Plastmasinės lėktuvų modelių kopijos yra gaminamos įvairių mastelių: 1:24, 1:32, 1:48, 1:72, 1:144. Mėgėjų tarpe populiariausias yra mastelis 1:72. Šio mastelio modeliai populiariausi todėl, kad dar turi pakankamai tiksliai pagamintas lėktuvo dalis, o kambaryje užima nedaug vietos.

Norint dailiai ir tiksliai sukliauti modelį, reikia kruopščiai paruošti atskiras detales, aštriu peiliu išpjauant jas iš bendros plastmasinės formos. Kiekviena detalė po to smulkiu švitrinu popieriumi apdailinama. Modelis surenkamas instrukcijoje arba schemoje nurodyta tvarka. Klajavimui naudojami specialūs polistirolo klajai, kurie dažniausiai įdedami į rinkinio dėžutę.

Modelį klajuojant iš karto, dažnai iškyla kai kurių nenumatytų problemų. Todėl patartina modelio detales sumontuoti ir pritaikyti be klajų. Prieš klajuojant kabinos vidaus detales, prietaisų lentą ir pilotą, rekomenduojama nudažyti. Kabinos vidaus įrengimai klajuojami vienoje vidinėje liemens pusėje. Klajavimo vietas reikia tepti labai plonu klajų sluoksniu, kad jie neištryškėtų į paviršių. Priešingu atveju modelio detalės pasidaro nelygios ir įgauna matinį paviršių. Sutepus klajais ir tiksliai tarpusavyje sudėjus klajuojamas detales (liemens korpuso puses,



išleidžia ir užsienio šalių firmos. Na, o mėgėjų iš detalių sukliauti lėktuvų modelį yra daug. Jų nedideliuose namų „aviacijos muziejuose“ galima rasti įvairiausių lėktuvėlių, bylojančių apie aviacijos raidos istoriją, dabartinę techniką. Argi neįdomu pamatyti seniausius bei Pirmojo pasaulinio karo laikotarpio lėktuvus, matyti istorinę Sarlio Lindbergo, 1927 metais be nutūpimo perskridusio Atlanto vandenyną, lėktuvą „Ryan NYP Spirit of St. Louis“ kopiją

Vilniaus moksleivio ketvirtoko Daliaus MISIONO piešinys.



abi variklių gondolas ir pan.), jas reikia suveržti plona 1 mm skersmens guma, kuri vėliau, klijamis išdžiūvus, nuimama. Klijuojant viršutinę ir apatinę sparnų puses, jas galima suspausti skalbinių džiovinimo segtukais.

Montuojant atskiras modelio detales, nuo klijų reikia apsugoti tas vietas ir kiaurymes, kuriose montuojamos judančios modelio detalės (propelerio ašis, ratukas ir kita). Jeigu klijuojamas modelis turi priekinę važiuoklę ir norima, kad jis stovėtų horizontaliai, liemens priekinėje dalyje reikia įmontuoti atitinkamą svorį (juo gali būti ir plastilinas). Modelį būtina nudažyti autentiškomis spalvomis ir papuošti norimo varianto simboliais, valstybiniais atpažinimo ženklais bei numeriais. Modelių dažymui yra gaminami specialūs dažų rinkiniai. Neturint jų, modelius galima dažyti paprastais aliejiniais dažais. Nitro dažai ir kai kurios sintetinės emalės netinka, nes tirpdo ir tuo pačiu gadina plastmasės paviršių. Kad nesugadintume pagaminto modelio, prieš dažant būtina dažus išbandyti ant plastmasinių formos liekanų.

Modelio rinkinyje dažniausiai esti lėktuvo simboliai, numeris bei valstybiniai atpažinimo ženklai. Jie pagaminti iš popieriaus su plona plėvele. Trumpam pamerkus į vandenį, plėvelė nuo popieriaus lengvai atsipalaiduoja. Po to reikiamoje vietoje ant modelio uždedamas ženklas, o iš apačios ištraukus popierių, ženklas su plėvele lieka ant modelio paviršiaus. Neturint norimų ženklų, juos ant plono popieriaus spalvotu tušu galima nusipaišyti pačiam, ir, iškirpus bei patepus klijaus, užklijuoti ant modelio.

Didelę naudą propaguojant aviaciją duoda plastmasinių modelių parodos. Tokias parodas konkursus galima rengti jaunųjų technikų stotyse, pionierių rūmuose, mokyklose. Nustatomi autentiškiausi, geriausiai pagaminti ir nudažyti modeliai. Tokiose parodose prie modelio būtina pateikti trumpą jo charakteristiką ir techninius lėktuvo duomenis. Manau, kad jauniausiems aviacijos mėgėjams bus įdomu pasigaminti lėktuvėlius.

Pateikiu iš nusipirktų rinkinių savo sukljuotų lėktuvėlių nuotraukas.

A. ANTANAITIS

NORI KEISTIS

Mintautas R. (232009, Vilnius, Basanavičiaus g-vė Nr. 23 — bt. 2) siūlo plastmasinius lėktuvų modelius, pagamintus mastelyje 1:50, 1:72, 1:100.

Norėtų įsigyti modelius, pagamintus mastelyje 1:50, 1:72.

Kaip važiuojam, kur sustojam?

SDAALR mokymo organizacijoje ir technikos sporto klubuose kasmet paruošiama daug vairuotojų. Daugelis jų pageidauja, kad „Sparnuose“ būtų spausdinama

Informacija, padedanti patikrinti žinias ir kelti kvalifikaciją. Šiame numeryje spausdiname tokius kontrolinius uždavinius. Iš nurodytų atsakymų variantų rei-

kia išsirinkti jūsų nuomone teisingąjį ir jį patikrinti. Redakcija laukia Jūsų pasiūlymų, kaip tobulinti šį „Sparnų“ skyrelį.



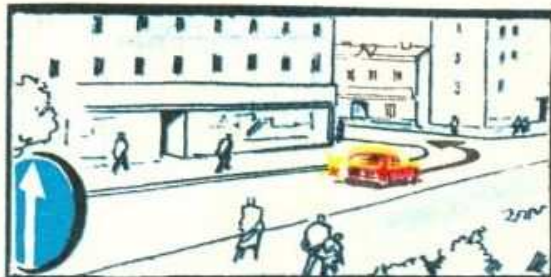
I



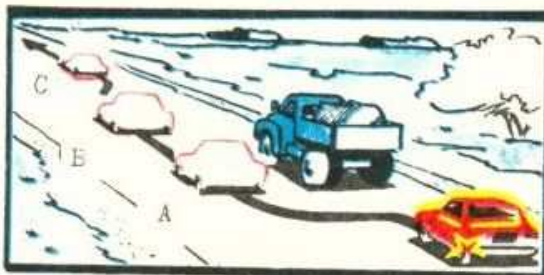
IV



II



V



III



VI

I. Kokia tvarka pravažiuos sankryžą piešinyje parvažduotas transportas!

1 — autobusas, sunkvežimis, tramvajus, motociklas; 2 — tramvajus ir autobusas, sunkvežimis, motociklas; 3 — tramvajus, sunkvežimis, motociklas, autobusas.

II. Kas iš vairuotojų turi teisę atlikti posūkį!

4 — gali abu vairuotojai; 4 — abu negali; 6 — tik vairuotojas A.

III. Kurioje padėtyje turi būti išjungtas įspėjantysis signalas!

7 — padėtyje A; 8 — padėtyje B; 9 — padėtyje C.

IV. Ar galima lenkti nurodytoje situacijoje!

10 — galima; 11 — negalima; 12 — galima, jei lenkiamojo greitis neviršija 30 km/val.

V. Ar čia galima sukti į kairę!

13 — galima; 14 — negalima.

VI. Kuris vairuotojų teisingai pasirinko vietą stovėjimui!

15 — abu teisingai; 16 — abu neteisingai; 17 — tik vairuotojas A; 18 — tik vairuotojas B.

TEISINGI ATSAKYMAI Į KLAUSIMUS

'23 'E3 '33 '2 '9 '2

[Atkelta iš 26 psl.].

Sparnų apatinėje dalyje per visą jų ilgį įmontuoti turbuliatoriai su mažu skersmens kiaurymėmis, kurios išdėstytos 12 mm atstumu nuo užsparnių ir eleronų pakabinimo ašinės linijos. Turbuliatoriais nuo Pito vamzdelio oras nukreipiamas į srauto atitrūkimo zoną. Jeigu užsparniai yra nulinėje padėtyje, tai turbuliatorių veikimas neturi įtakos, bet aerodinaminė kokybė žymiai pagerėja, kai greitis didesnis, negu 130 km/val, o užsparnių padėtys yra neigiamos.

Liemuo — naujos formos. Gera ir saugi yra piloto kabina, pagaminta iš stiklo pluošto plastiko. Šios firmos gaminamiems sklandytuvams būdingas didelis, į šoną atverčiamas kabinos gaubtas, įtraukiamas žasi su hidraulinių ratų stabdžiu, geras vairų valdymas ir sparnų sujungimas. Vairai — dideli, T tipo. Aukštai iškeltas stabilizatorius ir gilumos varas pagaminti iš anglies pluošto plastikų. Jie prie kilio tvirtinami automatinio būdu. Ilgas liemuo ir didelės posūkio vairų plokštumos užtikrina sklandytuvui su tokio ilgio sparnais gerą pavaldomumą skrendant ir geras savybes spiralėse. Skridimo valdymas ir kontrolė — maionūs, tobuli. Visi kontrolės prietaisai lengvai pasiekiami ir valdomi. Jėgos, veikiančios vairazdę, valdomos spyruoklės.

1981 m. pasaulio sklandymo XVII pirmenybėms Paderborne (VFR) buvo pagaminti trys sklandytuvai „Nimbus-3“. Anglas Georgas Li šiuo sklandytuvu trečią kartą tapo pasaulio čempionu, o K. Holinghausas užėmė antrą vietą. Sekančiame pasaulio sklandymo čempionate, iš 19 atvirai klasei priklausiusių sklandytuvų, 15 buvo „Nimbus-3“.

Be sklandytuvo „Nimbus-3“, Schempp-Hirth firma šiuo metu gamina 15 m laisvos klasės sklandytuvą „Ventus“, dvivietį sklandytuvą „Janus C“ su 20 m ilgio sparnais, ir dvivietį motorizuotą sklandytuvą „Janus CM“, turintį 50 AJ galingumo variklį. Manoma, kad ši firma, nuo 1935 m. sukūrusi daug konstrukcijų, sklandytuvų konstravimo, aerodinamikos, technologijos ir gamybos srityse yra pirmaujanti pasaulyje.

Specialistų nuomone, kuriant sklandytuvus ateityje nebus padarytas toks didelis žingsnis, koks buvo tuo laikotarpiu, kai imta pereiti nuo medinių prie stiklo pluošto plastiko konstrukcijų. Ateityje sklandytuvų kokybės gerinimo kryptis aerodinamikos srityje — naujų profilių kūrimas ir anglies pluošto plastikų pritaikymas, ypač sparnų gamyboje.

V. PAKARSKAS,

LTSR nusipelnęs inžinierius

JOKIŲ TEISIŲ Į PRANAŠUMĄ!

„Neutroniniai sprogmenys nėra skirti vien NATO daliniams Europoje... Mes ruošiamės juos panaudoti visame pasaulyje“. Tai Jungtinių Amerikos Valstijų gynybos ministro Kasparo Vainbergerio žodžiai. Žodžiai žmogaus, kurio žinioje pirmi 3000 serijinės gamybos neutroninių bombų bei artilerijos sviedinių, pagamintų „Pantekso“ gamykloje Amalio mieste, Techaso valstijoje. Šis palyginti naujas masinio žmonių naikinimo ginklas gali būti gabenamas taktinėmis, operatyvinėmis bei strateginėmis šio ginklo nešimo priemonėmis ir todėl kelia tiesioginę grėsmę visoms socialistinėms sandraugos šalims, prieš kurias jis yra nukreiptas.

Tačiau šis ginklas nėra naujaušias. Kaip parodė Izraelio agresija Libane, čia sionistinė kariuomena panaudojo naujas bombas — „vakuuminę“, „kasetinę“. Kokie šie ginklai, jų veikimo principas?

1982 m. rugpjūčio 6-ąją — 37-ųjų Hirošimos atominės trąšos metinių dieną — Izraelio lėktuvas numetė vakuuminę bombą virš septynių kilometrų gyvenamojo namo vakarinėje Beirute. Iš jo beliko krūva griuvėsių, po kuria žuvo 250 žmonių.

Pasak Izraelio laikraščio „Haarec“, naujosios bombos pagrindą sudaro automobilio karbiuratoriaus veikimo principas. Nukritusi bomba nesprogdsta, bet išpurškia dulkių pavidalu milžinišką kiekį skystų arba pastą primenančių mišinių. Patekusios į orą jos sudaro kuro ir oro mišinį, kurie sprogdinami specialaus įtaiso. Toks didelio tūrio sprogoimo įtaisys, sproges 50 m skersmens plote, sunaikina visa, kas yra aplinkui. Mat jo sprogoimo energija ir griaujamoji jėga 4–6 kartus didesnė, negu tokio pat svorio įprastos trotilio bombos griaujamasis efektas.

Patenkinti barbariškais vakuuminės bombos bandymo prieš Libano ir Palestinos ilaudį rezultatais, jos tėvai iš JAV ryžosi imtis šio masinio žmonių naikinimo ginklo tobulinimo. JAV kariniai specialistai teigia, kad ateityje tokios bombos bus žymiai efektyvesnės. Ruošiamasi jas gaminti didesnes, sunkesnes, kad sprogoimo energija ir griaujamoji galia 10–20 kartų viršytų tokio pat svorio trotilio bombas.

Antra naujovė — vadinamoji kasetinė bomba — taip pat modernizuotas JAV ginklas. Tai aviacinės bombos korpusas, į kurį pakrauta keliasdešimt nedidelių automatinųjų bombų. Pastarosios gali būti užtaisytos metaliniais strypais bei didelės naikinamosios galios metaliniais rutuliukais. Pastaruoju metu išbandytas naujaušias šios bombos „adatinis“ variantas. Iš JAV lėktuvų „F-4“ ar „F-16“ išmesta tokia bomba ore atsidaro, iš jos dviejų dalių į erdvę išbėra mažosios bombos. Skrisdamos vie-

na nuo kitos nemažu nuotoliu, jos sprogtas susidūrusios su kliūtimi arba jos nepasiekusios, ir tokiu būdu sudaro kelių šimtų metrų skersmens debesį iš bombų apvalkalų skeveldrų bei įtaisų.

Štai kaip veikia „adatinės“ bombos įtaisai. Bombelei sprogtus iš jos į visas šalis pasklinda nedidukės ypač kieto plieno adatėlės su galuose pritvirtintais savotiškais sparneliais. Įėjusios per sprogoimą didelę sukimosi jėgą, jos prasibrauna pro drabužius, patenka į žmogaus kūną. Čia barbariškiosios adatėlės vingiuoja po raumenis, drasko audinius, sausgysles bei kraujagysles, tokiu būdu žudydamos žmogų. Ne ką humaniškesni ir jų pirmtakai — metaliniai strypai bei rutuliukai, veikiantys panašiu principu. Kaip pareiškė vienas ginkluotės specialistas, šie naujausi nebranduoliniai masinio žmonių naikinimo būdai sugeba įveikti net šarvus.

Kasetinė bomba taip pat pritaikyta naudoti artilerijoje. Tokie sviediniai labai pavojingi priešininko ginkluotųjų pajėgų saumams kariuomenė, taip pat civiliams gyventojams.

Plačiau susipažinę su vakuuminės ir kasetinės bombų veikimo ir naikinimo principais, įsitikiname, jog jos nesuderinamos su tarptautine konvencija dėl įprastinio ginklo rūšių. Būdamos pernelyg žalingos ir pasižymėdamos nelokaliniu veikimu, jos uždraustos naudoti. Ši konvencija pasirašyta daugiau kaip penkiasdešimties valstybių. Pasirašė ją ir JAV. Bet Jungtinės Valstijos jau seniai nepaiso tarptautinių susitarimų. Per pastaruosius metus jos pagamino ne tik šias tris naujausio tipo masinio žmonių naikinimo priemones. Plečiamas bakteriologinio, cheminio bei lazerinio ginklo gamyba, išbandyta raketa, kurios tikslas naikinti Žemės palydovus. Vadinasi, JAV ir vėl bando įgyti ginkluotės pranašumą prieš TSRS ir socialistinės sandraugos šalis, kad, pasak K. Vainbergerio interviu JAV žurnalistams, „Jungtinių Valstijų galimybės pranašų analogiškų Tarybų Sąjungos rodiklių visuose karo etapuose“.

Ar ne tam, leistina paklausti, tarnauja ir JAV įstatymų leidėjų nutarimas skirti lėšas tarpžemyninei balistinei branduolinei raketai „MX“? Kiekviena šių raketų nešasi dešimt išsiskiriančių individualiai nufaitomų branduolinių galvutėlių. Vadinasi, vien ši programa padidins Pentagono galią 1000 branduolinių užtaisų. Kas tai, ar ne mėginimas ir vėl įgyti pranašumą, šiuo atveju branduoliniu?

Kad įgytų pranašumą, Jungtinės Valstijos prie derybų stalo Zenevoje kelerius metus kalbėjo apie vidutinio veikimo branduolinių raketų apribojimą, o tuo

pat metu Orlando mieste (Floridos valstija), esančiame vos keliasdešimt kilometrų nuo didžiausio pasaulyje pramogų parko — Disneilendo, koncerno „Martin Marieta“ gamyklose buvo gaminamos „Peršing-2“ raketos. Beje, jų numatoma pagaminti 380, nors pagal oficialų NATO branduolinio planavimo grupės nutarimą, į Europą jų bus pristatyta 108. O kur dings likusios 272? Ar tik netaikytini ir joms K. Vainbergerio žodžiai, pacituoti šio rašinio pradžioje?

Tarybų Sąjunga bei socialistinės valstybės pateikė JAV vadovaujamam Vakarų blokui daug pasiūlymų, skirtų pasitikėjimui ir saugumui stiprinti, branduoliniams bei įprastų sistemų ginklams sumažinti. Bet visi šie pasiūlymai liko be priderancio atgarsio. Kodėl? Grynai dėl to, kad JAV ir jų sąjungininkai nuo pat Antrojo pasaulinio karo pabaigos siekė įgyti prieš socialistinės santvarkos šalis, ir visų pirma prieš mūsų Tėvynę, karinį pranašumą, jos tikisi savo supermodernios ginkluotės pagalba priversti mus atsisakyti pasirinktos visuomeninės santvarkos, grėso įvairaus pobūdžio susidorojimais.

Esant tokiai padėčiai mūsų liaudis daro viską, kad TSRS Ginkluotiesios Pajėgos, kurios yra patikima priemonė agresyvloms jėgoms pažaboti, visada galėtų deramai įvykdyti joms iškeltus uždavinius. Priversta imtis kontrapriemonių, mūsų šalis nuolat apginkluoja TSRS Ginkluotąsias Pajėgas naujausia karine technika bei ginklais.

Kovinės parengties tobulinimas, gerai paruošto jaunimo įsiliejimas į TSRS Ginkluotąsias Pajėgas — nepaprastai atsakingi uždaviniai. Reikalavimai šiose srityse nuolat didėja. Technika tobulėja. Ir norėdami būti pasirėngę bet kokiems atsitiktinums, mes turime būti visad labai budrūs.

Mes gyvename nepaprastu laiku. Įtempta tarptautinė padėtis, aštrėjanti ideologinė kova, didėjanti JAV militaristinių sluoksnių įtaka kongresui, Reagano administracijos kursas į konfrontaciją — visa tai reikalauja ne tik stiprinti kovą už taiką, bet ir šalies gynybą, būti ypač budriems. Apie kokį nors kažkieno pranašumą prieš Tarybų Sąjungą ir socialistinės sandraugos šalis negali būti kalbos. Tokios teisės neduota niekam!

A. SERMUKSNIS

DABAR JAU IR MOTOSKRAIDYKLĖ

Skraidyklų sportas, įgijęs platų pripažinimą aviacijos gerbėjų gretose, patraukė geologų dėmesį. Maskvos civilinės aviacijos inžinierių instituto konstravimo biure sukurtas motoskraidyklės „Poisk-2“ modelis, kuriuo atlikti bandymai Čiukčioje. Ant trijų ratukų įrengta važiuoklė „priglaudė“ motociklo variklį. Paleidę jį, du keleiviai greitai pakilo į orą, skraidė geologų prašomi jiems reikalingose vietose.

„Poisk-2“ išbuvo ore per 30 valandų. Per šiuos skrydžius įsitikinta, kad motoskraidyklė puikiai tinka geologams žvalgyti iš oro reikiamus plotus, fotografuoti juos, kad būtų galima išaiškinti ekspedicijoms tinkamus stovyklų rajonus, landšafto ypatumus.

NEPAPRASTAS MOPEDAS

Jį pastebėjo daugelis Didžiosios Britanijos gyventojų jau pernai. Žmonių dėmesį patraukė... skrydas, ant kurio sumontuotos 98 mažos saulės energijai kaupti skirtos plokštelės. Saulėtą dieną elektros motoras maitinamas saulės energija tiesiogiai, o kai diena apsiniaukusi, energija gaunama iš taip pat saulės energija pakrautos 12 voltų baterijos. Tokia baterija sudaro galimybę nuvažiuoti mopedu 50 km nuotolį, esant 24 km/val greičiui. Naudojantis tiesiogine saulės energija nepaprastasis — mopedas juda 13 km/val greičiu.

Turint galvoje aukštą degalų kainas bei dažną traumatizmą, mopedo išradėjas Alanas Frimanas tikisi sudominti savo išradimu firmas, gaminančias paprasčiausias transporto priemones.

SKANDYTOJŲ LAUKIA... AUKSTOJO PILOTAŽO VАРZYBOS

VFR aeroklubas pasiūlė surengti šiais metais Europos, o 1985-aisiais — pasaulio sklandytojų aukštojo pilotažo čempionatus. Ši idėja rado daug šalininkų.

Artėjant pirmajam Europos sklandytojų aukštojo pilotažo čempionatui, jo rengėjai Miundorfe surengė savotišką repeticiją — savo šalies atviras pirmenybes, kuriose taip pat dalyvavo Austrijos, Lenkijos ir Vengrijos aviatoriai, iš viso apie 50 pilotų.

Tarptautinėje klasėje įėgas bandė 21 sklandytojas privalėjo atlikti du privalomus ir du nežinomus, taip pat vieną laisvą pratimą. Bendroje įskaitoje nugalėjo VFR atstovas H. Fusas — 13348,8 taško. Sėkmingai pasirodė Liaudies Lenkijos asai. J. Makula buvo antras (13178,4 taško), M. Šufa — ketvirtas, M. Bednožas — septintas.

Sėkmingas kaimyninės šalies sklandytojų pasirodymas paaikškinamas tuo, kad ankstesniais metais Lenkijoje buvo sukurti specialūs aukštajam pilotazui skirti sklandytuvai „Jasčemb“ ir „Kobuz“. Pastarojo modifikacija „Kobuz-3“ skrido lenkų pilotų trejetas.

VFR lakūnai įėgas bandė sklandytuvais „LO-100“ ir „Saito“, kuriais Europos čempionato rengėjai, besiruošdami varžyboms, ilgą laiką treniravosi. Likusių šalių sportininkai varžybose dalyvavo „senu bağažu“.

AUTOMOBILIZMAS KELIA RUPESČIŲ

Kasmet pasaulyje daugėja automobilių. O drauge su jais ir problemų, susijusių su šia transporto priemone. Tad įvairiose šalyse įvairiais metodais su jomis kovojama. Antai japonai at rado naują būdą apsaugoti mašiną nuo galimos vagystės. Tai — mikropocesorius ir klaviatūra, kurie sudaro galimybę surinkti keturženklį kodą. Tik surinkęs užprogramuotą skaičių, vairuotojas gali įjungti variklį.

Priešingu atveju pradeda veikti sirena, ir mašinos durelės užsitrenkia.

Statistika rodo, kad šalia mašinų vagysčių kita didžiausia bėda — neblaivūs vairuotojai. JAV Oreono valstijoje su jais nutarta kovoti tikrai originaliu būdu. Speciali saugaus elismo komisija kiekvienam vairuotojui, kuris vairavo mašiną neblaivus, nulma jo automobilio numerius ir... išduoda specialius ryškiai šviečiančius... Pagal juos kiekvienas žmogus sužino apie vairuotojo prasižengimą. Tikimasi, kad ši priemonė turės dvigubą naudą — ji ne tik įžeidžia mašinos savininko savimelį, bet ir perspėja kitus.

Kita būdą vairuotojams drausminti imta taikyti Gralkijoje, kur per 2 milijonus žmonių, turinčių vairuotojo teises. Čia įsigaliojo baudų taškų sistema. Per dvejus metus vairuotojas gali surinkti ne daugiau kaip 17 baudos taškų, kurie skiriami, priklausomai nuo nusizengimo dydžio. Už neteisėtą garsinio signalo panaudojimą skiriami du taškai, o už rizikingą važiavimą arba be šviesos signalų — penki. Asmuo, viršijęs baudos taškų limitą, netenka vairuotojo teisių. Po ilgesnės pertraukos jam leidžiama ir vėl laikyti egzaminus, sėsti už mašinos vairo.

Dar griežčiau nutarta kovoti su vairuotojais Kanadoje. Čia išėgė vairuotojai, dėl kurių kaltės žūsta žmogus, bus baudžiami iki keturiolikos metų kalėjimo. Laukiama, jog žymiai sugriežtės bausmės už autoavarijas, nusinešančias žmonių gyvybes, ir Australijoje. Mat didesnė dalis jos gyventojų, mirstančių iki 34 metų amžiaus, yra automobilių avarių aukos. Australija pirmąją pasaulyje pagal elismo nelaimingų atsitikimų skaičių.

Nemaža avarių ir VFR. Ir tai — nepaisant gerų kelių ir geros mašinų techninės būklės, palyginti drausmingų vairuotojų. Pagrindinė nelaimingų atsitikimų priežastis — viršytas greitis.

Vakarų Vokietijos elismo policijos vadovai nutarė įrengti keliuose savotiškus „autoinspektorių“. Tai iš sintetinių medžiagų pagamintos ir elismo policijos darbuotojų drabužių imituojančios figūros, taikančios rankoje pakeltą autoinspektoriaus lazdele. Pastatytos pavojingiesniuose bei remontuojamuose kelių ruožuose, šios figūros duoda didelį efektą.

Pasak spaudos, netgi tie vairuotojai, kurie sistemingai važiuoja tais keliais ir žino, jog „autoinspektorių“ tėra muliažas, sumažina greitį...



Dar trys kosminiai skrydžiai

Šešias dienas išbuvo kosmos: JAV daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Celindzer“ trečiojo skrydžio įgula, kurią sudarė penki žmonės. Vadovaujama prityrusio astronauto Ričardo Trullo, ji išvedė į orbitą aplink Žemę Indijos meteorologinių tyrimų palydovą „Insat 1-B“, manipuliavo „mechanine ranka“, imituodama Žemės palydovų įkėlimą į kosminį laivą ir paleidimą iš jo. Kaip jau buvo pranešta, šie eksperimentai atliekami, vykdam Pentagono užduotį — keisti orbitoje esančius JAV karinės žinybos palydovus bei groti priklausančius svetimoms šalims.

Po to sekė, dviem mėnesiais vėliau, negu numatyta, šeštasis „Kolumbijos“ skrydis. Jame dalyvavo šešių asmenų įgula, vadovaujama didelį kosminių skrydžių patyrimą turinčio Džono Janco. Jis — vienas kosminių reisių į Mėnui dalyvių, žmogus, vaikščiojęs „sidabrinio disko“ paviršiumi.

Pirmą kartą JAV astronautikos istorijoje tarp amerikiečių buvo ir vienas užsienietis. Tai VFR Štutgarto miesto Makso Planko instituto darbuotojas, fizikos daktaras Ulfas Merboldas. Jo skridimas buvo susijęs su daugkartinio naudojimo kosmi-

nio laivo bağažo skyriuje skraidintu Europos kosminės agentūros naudingu kroviniu — 15 tonų svorio, 7 m ilgio ir 4 m aukščio kosmine laboratorija „Speisleb“. Sukurta bendromis Anglijos, Austrijos, Belgijos, Ispanijos, Italijos, Norvegijos, Olandijos, Prancūzijos, Švedijos ir Vokietijos Federatyvinės Respublikos mokslininkų pastangomis, laboratorija turėjo sudaryti galimybę įvykdyti kosmose 72 eksperimentus. Tačiau programa nebuvo įvykdyta iki galo, įtakos tam turėjo tiek nukeltas skridimo terminas, tiek ir atskirų prietaisų gedimai.

„Speisleb“ mokslinėje laboratorijoje, kainavusioje Europos kosminė agentūrai per 2 milijardus dolerių, mokslininkai galėjo dirbti be skafandrų 4 metų ilgio savotišku vamzdžiu-tuneliu jį buvo sujungta su kosminio laivo pilotavimo kabina. Numatyta, jog laboratorija galės atlikti net 50 kosminių skrydžių. Bet tik pirmasis jų Europos kosminė agentūra nieko nekalnavo. Už kiekvieną sekantį skrydį JAV nacionalinė aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) reikalauja iš suinteresuotų valstybių po 100 milijonų dolerių. Tačiau tuo pat metu NASA šia labora-

torija galės naudotis nemokamai.

Esant tokiai padėčiai, Europos kosminė agentūra atsisakė kurti dar vieną „Speisleb“ tipo laboratoriją. Jos atstovai pareiškė, jog įrengimai bei laboratorijos panaudojimo išlaidos, turint galvoje atliktų per pirmąjį skrydį eksperimentų efektyvumą, atsieina pernelyg brangiai.

Užsienio spauda pabrėžia, jog šeštasis „Kolumbijos“ skrydis buvęs grynai mokslinis, mat tarp įgulos narių buvo užsienietis, ir Pentagonas atsisakė kosminių eksperimentų.

Šią „skriaudą“ su kaupu turėjo išpirkti ketvirtasis „Celindzerio“ skrydis, vykęs vasario pradžioje. Venso Brando vadovaujamoje penkių asmenų įguloje buvo net trys astrofizikai. Bet...

Kosminis keltas turėjo paleisti specialų balioną, kuris privalėjo tapti taikiniu naujaisiems kosminiams ginklams bei kosminių laivų manevravimo orientyrui. Paleidus balioną, jis pavojingai suartėjo su „Celindzeriu“. Kad išvengtų susidūrimo, balionas buvo susprogdintas.

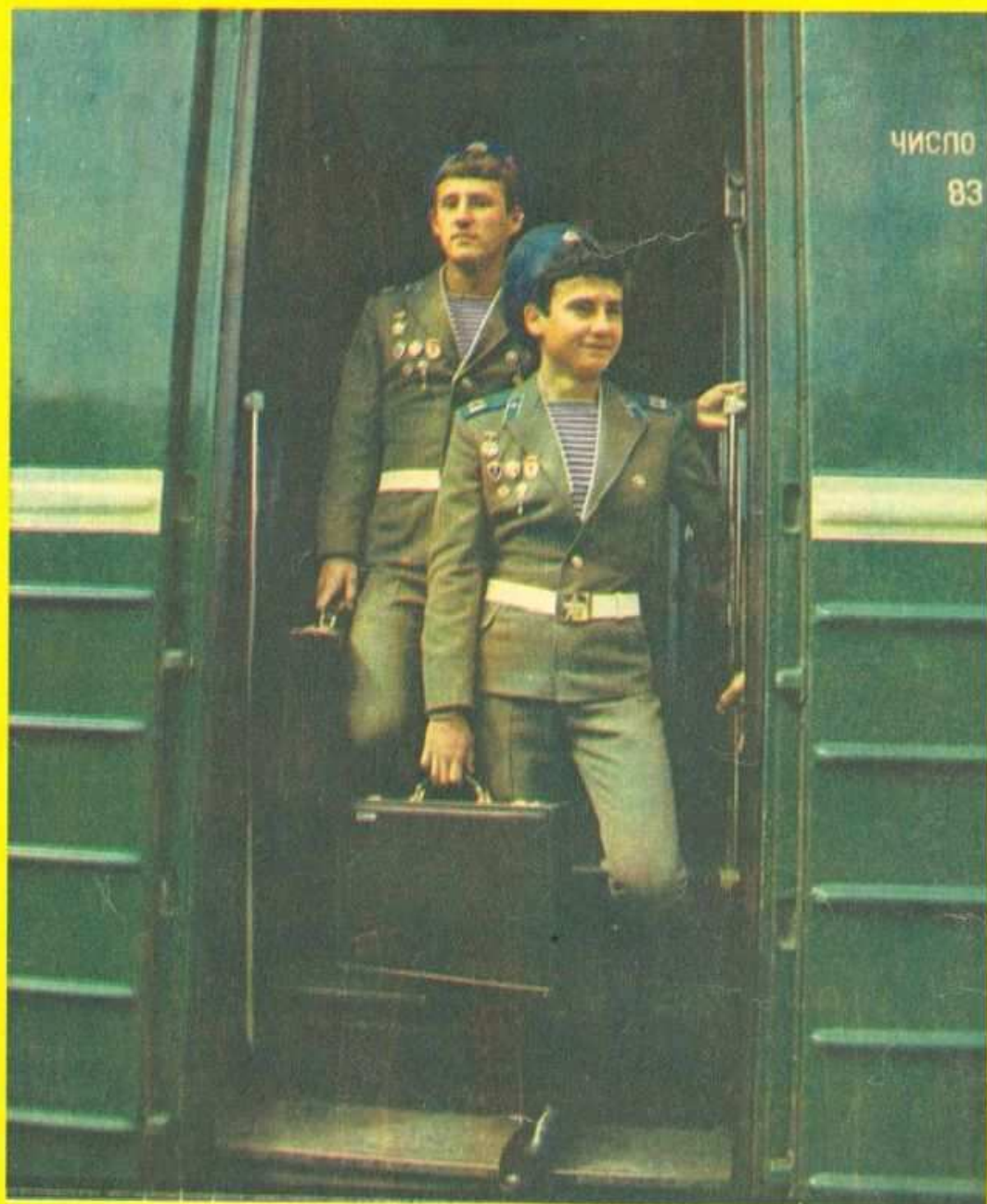
Nesėkmingai paleisti ir du ryšių palydovai. Pirmasis jų dingo iš akiračio, nes staiga smuko žemyn. Ilgą laiką su juo nepavyko užmegzti radijo ryšio. Pagaliau palydovą pavyko aptikti. Jis skrenda žemiau žemės, negu planuota, orbita. Tad pinai eksploatuoti šio ryšių palydovo galimybių nebus. Panašiai su-

siklostė reikalai ir su antruoju ryšių palydovu.

Astronautas Brukas Makkandlas išbandė atviroje kosminėje erdvėje naują autonominę judėjimo sistemą — savotišką kėdę su varikliuku. Išėjęs iš „Celindzerio“ be jungiančio jį su laivo lyno, Makkandlas „plaukė“ kosmose 3 km/val greičiu 100 m nuotoliu nuo kosminio laivo. Tuo metu antrasis astronautas Robertas Stiuardas, taip pat išbandęs naująją sistemą, buvo prisiršęs lynu prie krovinio laivo skyriaus, pasiruošęs, reikalui esant, ateiti draugui į pagalbą. Pasak spaudos, tai buvo vienintelis sėkmingas visų eksperimentų, planuotų ketvirtajam „Celindzerio“ skrydžiui. Tad „Celindzeris“, giliai nuliūdinęs Pentagono vadovus, anksčiau laiko nusileido Kanaveralo išskulyje.

Įvykdyta jau dešimt JAV daugkartinio naudojimo kosminių laivų programos „Šati“ skrydžių. Šešis jų atliko laivas „Kolumbija“, keturis — „Celindzer“. JAV nacionalinė aeronautikos ir kosminės erdvės tyrimo valdyba (NASA) daug padarė, šalin-dama pradžioje pasitaikiusius trūkumus, susijusius su laivų apsaugos plokštelėmis. Tačiau eksperimentai, kuriuos planuoja ir parengia Pentagono specialistai, tuo tarpu neduoda pagiedaujamo efekto. Kaip pažymi užsienio spauda, dėl to kalta JAV karinė žinyba, kuri labai skubai, siekdama militarizuoti kosmosą.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI | ATSARGA!



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

**GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PA-
DĖS IŠSIRINKTI DARBĄ IR ĮSIDARBINTI, NU-
KREIPS Į KURSUS, PATARS, KUR GALIMA
ĮSIGYTI 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;
PANEVŽYS, SODŲ g. 3;
ALYTUS, K. POŽELOS g. 21;
KAPSUKAS, ČERNIACHOVSKIO g. 50;
KĖDAINIAI, JOSVAINIŲ g. 5;
MAŽEIKIAI, PRAMONĖS g. 5;
UTENA, MOLĖTŲ g. 23;
TAURAGĖ, PASIENIEČIŲ g. 2;
TELŠIAI, SPAUDOS g. 5;
ROKIŠKIS, RESPUBLIKOS g. 82;
UKMERGĖ, VILNIAUS g. 6.

SPARNAI 

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

