

ISSN 0206—3867

SPARNAI

2
1987



1987 m. Nr. 2 [75]

LIETUVOS TSR SAVANORIS-
KOS DRAUGIJOS ARMIJAI,
AVIACIJAI IR LAIVYNUI
REMTI (SDAALR) CENTRO
KOMITETO VISUOMENINIS-
MOKSLINIS-PRAKTINIS IR
SPORTO INFORMACINIS BIU-
LETENIS.

Eina nuo 1968 metų keturis
kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius
Sarūnas SKAPCEVIČIUS
Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Rimgaudas EINORIS,
Aleksandras IČIKAVICIUS,
Aleksandras JONUŠAS, Kazys
KILCIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Atiduota rinkti 1987.04.21.
Pasirašyta spausdinti 1987.
05.18. LV 16596. Popieriaus
formatas 60×90/8. Giliaspaus-
dė. 5,2 sąlyg. sp. lanko. 5,79
leid. lanko. Užs. Nr. 1107.
Tiražas 22 750.

Redakcijos adresas: 232007
Vilnius, Polocko g. 16.
Telefonai: 617300, 613983.

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

Rankraščiai negrąžinami

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

Редактор Шарунас СКАП-
ЦЯВИЧИУС.
Выходит четыре раза в год.

На литовском языке.

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

С «Sparnai», 1987/2

VIRŠELYJE: pavasaris aerod-
rome.

M. KURAIČIO nuotr.

SDAALR CENTRO KOMITETO PLENUMAS



TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas V. Suvorovas įteikia Lietuvos TSR patriotinės draugijos pirmininkui G. Taurinskui pereinamąją gairę.

Lietuvos TSR savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti šeštasis plenumas įvyko Vilniuje kovo 19 dieną. Jo dalyviai apsvairstė respublikos gynybinės draugijos darbo tolesnio gerinimo uždavinius, įgyvendinant TSKP CK 1987 m. sausio plenumo ir TSRS SDAALR CK šeštojo plenumo nutarimus. Pranešimą svarstyti klausimu padarė Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininkas pulkininkas G. Taurinskas. Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pavaduotojas R. Einoris pranešė apie draugijos Centro komiteto veiklą po penktojo plenumo.

Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto komisija kompleksškai patikrino SDAALR Alytaus miesto ir rajono organizacijų veiklą, tobulinant savo darbą taip, kaip to reikalauja TSKP XXVII suvažiavimo ir vėlesnių plenumų nutarimai.

Alytaus mieste ir rajone patriotinės draugijos nariai šiuo metu yra susibūrę 95 pirminėse organizacijose, jų skaičius viršijo 46 tūkstančius. Alytuje yra nemažai pavyzdinių pirminių draugijos kolektyvų: eksperimentiniame namų statybos kombinate, medvilnės kombinate, Daugų tarybiname ūkyje techniku, VPTM-54, 2-ojoje ir 5-o-

1986 metai buvo labai sėkmingi respublikos patriotinei draugijai. Sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime ji užėmė garbingą antrąją vietą. Plenumo metu TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotojas generolas majoras V. Suvorovas Lietuvos gynybinei draugijai įteikė Visasąjunginės Profesinių Sąjungų Centro Tarybos, Visasąjunginės Lenino Komunistinės Jaunimo Sąjungos Centro Komiteto ir Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto pereinamąją gairę.

Plenumas apsvairstė klausimą apie ataskaitas bei rinkimus gynybinės draugijos organizacijose.

Sutinkamai su SDAALR įstatais pasibaigus komitetų ir revizijos komisijų įgaliojimų laikui, plenumas nutarė 1987 metų rugsėjo—lapkričio mėnesiais surengti ataskaitinius rinkiminiuosius susirinkimus (konferencijas) pirminėse SDAALR organizacijose. Draugijos rajonų ir miestų konferencijos įvyks lapkričio ir gruodžio mėnesiais.

Trečiąjį respublikos SDAALR suvažiavimą nutarta sušaukti 1988 m. sausio 27 d. Vilniuje.

APTARTI ALYTIŠKIŲ DARBAI

joje vidurinėse mokyklose, „Naujo gyvenimo“ kolūkyje ir kitur. Tačiau atsiliekančių organizacijų skaičius mieste ir rajone mažėja dar labai lėtai.

Nustatyta, kad pirmaujančių patyrimui skleisti nepakankamai panaudojamas socialistinis lenktyniavimas, draugijos aktyvo mokymas.

Pastebimai pagerėjo draugijos organizacijų darbas patriotiškai auklėjant jaunimą ir ruošiant jį

tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose. Tačiau tam dar permažai panaudojami Alytaus technikos mokyklos ir aviacijos technikos sporto klubo etatiniai darbuotojai.

Ruošiant specialistus liaudies ūkiui neblogai dirba Alytaus technikos mokykla ir jos filialai Druskininkuose bei Salčininkuose. 1986 m. specialistų paruošimo planas viršytas. Operatyviau reikėtų spręsti tokio filialo atidarymo Varėnoje klausimą.

Jaunimas — sporto ateitis. Ši tiesa žinoma. Ir dėl to kievienos jauniejiems sportininkams skirtos varžybos vertinamos kaip mūsų sporto vilčių startai. Po ankščiau vykusių šalies jaunimo ir jaunių žaidynių sulaukėme ir sąjunginių moksleivių žaidynių. Jos rengiamos tam, kad kuo daugiau vaikų ir paauglių susidomėtų techninėmis bei karinėmis taikomosiomis sporto šakomis, kad kiltų jų meistriskumas, kad ikišaukiama ir šaukiama amžiaus moksleiviai geriau pasiruoštų tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose. Šios žaidynės skirtos Didžiosios Spalio socialistinės revoliucijos 70-osioms metinėms. Jų programoje — 11 sporto šakų. Žaidynių finalai vyks liepos-rugpjūčio mėnesį įvairiuose mūsų Tėvynės miestuose.

Sąjunginės moksleivių žaidynės — pirmasis TSRS tautų X spartakiados etapas. Jose iškovoti taškai bus sumuojami, suvedant galutinius brolių respublikų bei Maskvos ir Leningrado miestų sporto delegacijų rezultatus. Dalyvauti žaidynėse gali bendro lavinimo ir profesinių technikos mokyklų auklėtiniai, taip pat studentai iki 18 metų amžiaus. Jie demonstruos savo sugebėjimus aviamodeliavimo, kartingo, motociklų kroso, auto ir laivų modeliavimo, jūrų ir karinės taikomosios daugiakovės, povandeninio plaukimo greičių pratimuose, radijo sporto bei daugiakovės su tarnybiniiais šūnimis varžybose.

Penkių sporto šakų — motociklų kroso, kartingo, radijo sporto, jūrų bei karinės taikomosios daugiakovės — komandiniai rezultatai bus išaiškinami ne tik per rinktinių pasirodymus, bet ir specialiai per vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklų komandų varžybas. Komandų sudėtys — skirtingos: nuo dviejų sportininkų, startuosiančių motociklų krose, iki keturiolikos, kurie dalyvaus šaudymo varžybose.

Vadovaujantis sąjunginių moksleivių žaidynių nuostatais, po varžybų mokyklose, VJTSM, rajonuose, miestuose vyks ir Tarybų Lietuvos moksleivių žaidynės. Jų finaliniai startai suderinti su respublikos čempionatų terminais.

Tad dalies šių metų techninių sporto šakų čempionatuose matysime rungtyniaujančius ne tik geriausius suaugusius sportininkus, bet ir jų pamainą. Skirtingai nuo šalies varžybų, respublikos žaidynių programa numato 13 sporto šakų varžybas: radijo sporto mėgėjams, turint galvoje nepakankamą masiškumą ir meistriskumą, numatytos radijo daugiakovės, sportinės radiopelengacijos bei greituminės radiotelegrafijos varžybos. Beje, pastarosios jau įvyko. Išaiškinti geriausį respublikos radiogramų priėmimo ir perdavimo mėgėjai, kurie pirmi stojo į sąjunginių moksleivių žaidynių startą, įnešė pirmuosius taškus į ben-

mosios grupės komandoms bus sumuojami taškai, surinkti per sėkmingiausius pasirodymus 10 sporto šakų varžybose, antrosios — septynių. O trečiosios grupės komandos paskirstytos į du po grupius: turinčias technikos sporto klubus ir jų neturinčias. Pirmojo po grupio komandų įskaitai sumuojami rezultatai iš penkių sporto šakų, antrosios — trijų. Respublikos moksleivių žaidynėse, skirtingai nuo sąjunginių varžybų, gali dalyvauti bendrojo ir profesinių technikos mokyklų auklėtiniai, technikumų moksleiviai bei studentai, gimę 1969 metais ir jaunesni.

Ypatinga atsakomybė ruošian-

leivių žaidynės aptarnautų kvalifikuoti, autoritetingi teisėjai, kad varžybos būtų organizuotai, sklandžiai. Juk daugeliui jaunųjų sportininkų šis startas — pirmas. Ir nuo to, kokią įspūdį jis paliks moksleiviui, žymia dalimi priklausys jo tolesnis domėjimasis techninėmis sporto šakomis. Todėl vertėtų pagalvoti apie tai, kad šias varžybas stebėtų, su jaunuimais bendrautų šių sporto šakų veteranai.

Zinia, vien patriotinės draugijos darbuotojams ir visuomenininkams sunku viskuo pasirūpinti. Didžiulis vaidmuo čia tenka organizaciniais komitetams, kurie turi būti sudaryti ne tik tose vietovėse, kur vyks respublikos moksleivių žaidynių varžybos, bet ir kiekviename mieste ir rajone. Juk rinktinių sudarymas, treniruočių sąlygos, sporto bazė joms — ne vien SDAALR kompetencijoje, o komandų vykimai į respublikines varžybas susiję su transportu, kurio patriotinės draugijos komitetams neturi. Todėl būtina, kad organizaciniai komitetai paruoštų detalius savo veiklos planus.

Kaip žinome, per sąjunginę XVII moksleivių spartakiadą, kurios programa numatė ir trijų techninių sporto šakų varžybas, Tarybų Lietuvos atstovai startavo nepatenkinamai. Ši liūdna patirtis pakankamai išanalizuota su SDAALR komitetais, sporto klubų, VJTSM treneriais, federacijomis. Numatytos priemonės, kurios privalo užkirsti kelią neorganizuotumui, apsilaidumui. Atsakomybė už moksleivių komandų parengimą sąjunginėms varžyboms patikėta patriotinės draugijos respublikiniams technikos sporto klubams, VJTSM, mokyklos organizacijoms, federacijoms. Mes privalome visada atsiminti, kad moksleivių žaidynės — tai mūsų sporto vilčių startai, kad jos yra puikiausia proga įtraukti į patriotinės draugijos geriausių sportininkų gretas būsimus čempionus ir rekordininkus.

N. FOMENKA,
Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto
pirmininko pavaduotojas

1985-86 mokslo metais Alytaus technikos mokykla tapo sąjunginio socialistinio lenktyniavimo nugalėtoja ruošiant specialistus Ginkluotosioms Pajėgoms.

Pagyvėjo Alytuje paskutiniaisiais metais ir sportinis darbas. LTSR IX spartakiadoje alytiškiai antroje miestų grupėje užėmė antrąją vietą, aplenkė Panevėžio, Šiaulių ir Kapsuko sportininkus. Į šį laimėjimą didžiausią indėlį įnešė miesto visuomeniniai technikos sporto klubai „Poringė“, „Versa“, Daugų SVJTSM, Alytaus ATSK.

Tačiau komisija nustatė, kad ATSK jaunųjų sklandytojų mo-

kyklą reikia greičiau aprūpinti mokomaisiais sklandytuvais. Rasta trūkumų klubo politiniame auklėjamajame darbe, silpna vaizdinė agitacija.

Lietuvos TSR SDAALR CK prezidiumas savo posėdyje apsvaistė kompleksinio patikrinimo rezultatus ir pripažino, kad draugijos miesto komitetas, technikos mokykla, aviacijos technikos sporto klubas, Daugų SVJTSM ir daugelis SDAALR pirminių organizacijų daug nuveikė patriotiškai auklėdami miesto ir rajono darbo žmones, jaunimą, ruošdami jį tarnybai armijoje, vystydami technines sporto šakas. Kartu SDAALR Alytaus miesto ko-

miteto pirmininko A. Zemaičio, technikos mokyklos viršininko K. Medvedevo, ATSK viršininko T. Matukonio, Daugų SVJTSM direktoriaus J. Šalčiūno ir „Signal“ viešbučio direktorės R. Kairienės dėmesys atkreiptas į tai, kad dabar reikia dar sparčiau persitvarkyti, tobulinti savo darbo stilių ir šalinti trūkumus.

Prezidiumo nutarime atkreipiamas partijos miesto komiteto ir miesto vykdomojo komiteto dėmesys į tai, kad Alytuje tiesiog apverktina padėtis su šaudymo tirais. Patriotinės draugijos miesto komitetui būtina suteikti paramą šiai padėčiai ištaisyti.

B. KARVELIS — LTSR NUSIPELNĘS KONSTRUKTORIUS

Už vaisingą darbą kuriant sklandymo techniką ir aktyvų dalyvavimą visuomeniniame gyvenime Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsakų Lietuvos TSR Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti (SDAALR) Specialaus sportinės aviacijos konstravimo technologinio biuro konstruktoriui Boleslovui KARVELIUI suteiktas Lietuvos TSR nusipelnusio konstruktoriaus garbės vardas.

GRAŽINTI SKOLĄ



Ne be reikalo žmonės patyrimą pavadino amžinu gyvenimo mokymu. Matyt, šis plačiaprasmis palyginimas tinka ir nelabai dideliui kolektyvui, koks yra mūsų — Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubas. Juk norėdami žengti į priekį, turime bent jau žinoti, nuo kurios vietos pradėsime. Kitais žodžiais tariant, reikia atsižvelgti į praeitį. Mintys apie tai, kaip kūrėsi aeroklubas, skatina prisidėti prie tolesnio šio aviacijos sporto centro augimo.

Visų aviacijos sporto šakų užuomazgas aptinkame pokario metų Kyviškėse, kai čia kūrėsi Respublikinis aeroklubas. 1947 metais atsirado lėktuvai PO-2 ir sklandytuvai A-2, pradėjo burtis parašiutininkai, pasirodė aviamodeliuotojai. Mums, gimusiems gerokai vėliau, anas, pradinis aeroklubas istorijos skirsnis pažįstamas iš archyvinų nuotraukų, tų įvykių dalyvių pasakojimų. Aeroklube tebedirba Alfonsas Pranskėtis, kurį žinome kaip pirmųjų respublikinių aviamodeliavimo varžybų Kyviškėse organizatorių. Retkarčiais mus aplanko Moldavijoje gyvenantis buvęs pirmasis aeroklubo viršininkas, Tarybų Sąjungos Didvyris Fiodoras Seliverstovas, kuris pirmųjų laidų lakūnams buvo tarsį gyva legenda.

Neužmiršta Kyviškių ir pokario metų parašiutizmo Lietuvoje organizatoriaus, vienas pirmųjų šalies sporto meistrų ir parašiutų bandytojas Zinovijus Javičius, kurio mokiniai Vytautas Kazakevičius, Beta Matutytė, Borisas Šesternikovas, Leonidas Trukšinas vėliau patys išugdė ne vieną pasekėjų kartą. Manau, būtent tai yra svarbiausioji aeroklubo veiklos prasmė. Ką klubas davė jauniems žmonėms, kaip susiklostė jų likimai, kur nuvedė gyvenimo keliai? Nėra galimybės išvardyti visus tuos jaunuolius, kurie Kyviškių padangėje „paragavę“ erdvės, vėliau tapo aviatoriais profesionalais: civilinės aviacijos lėktuvų vadais, karo lakūnais, aeroklubų instruktoriais. Suprantama, dauguma aeroklubas auklėtinių, buvusių sportininkų, pasirinko kitokias profesijas. Tačiau, pasak jų pačių, aeroklubas padėjo susiformuoti charakteriams.

Vis dėlto aeroklubas darė, tarsi viršūnės kalnų masyvą, vainikuoja sportininkų pergalės. Daug jų pasiekė vilniečiai aviamodeliuotojai, nusižiūrėję į Alfonsą Pranskėtį, kuris pirmasis iš respublikos aviacijos sportininkų iškovojo TSRS čempionato bronzos medalį. 1953 metais Kyviškėse vyko pirmasis Tarybų Lietuvos

sklandymo čempionatas, kuriame nugalėtojo laurui atiteko šešiolikmečiui Slavomirui Mačiakiui, dabar mūsų aeroklubui šturmanui. Didžiulis sklandymo pakilimas susijęs su Juozo Jaruševičiaus vardu ir tuo laikotarpiu, kai jis vadovavo Vilniaus aviacijos sporto klubui, kurio bazėje Kyviškėse buvo brandinama ir pirmoji didelė Lietuvos sklandytojų pergalė. Tarybų Sąjungos XXV čempionate respublikai atstovavę vilniečiai sklandytojai Juozas Jaruševičius, Antanas Arbačiauskas ir Romas Visackas tapo šalies čempionais, o Juozas Jaruševičius — absoliučiu nugalėtoju.

Pirmaisiais Tarybų Lietuvos parašiutizmo čempionais taip pat tapo vilniečiai Beta Matutytė ir Vytautas Kazakevičius. Vėliau Magda Malyška, Zoja Kapustina, Stanislovas Šematovičius pasiekė pasaulio rekordus, o Beta Matutytė-Vasina taip pasižymėjo net keturis kartus. Praėjusiais metais drąsioji aeroklubas auklėtinė pasiekė dar vieną pergalę: kol kas ji, berods, vienintelė pasaulyje moteris, nusileidusi su parašiu į Šiaurės ašigali.

Per visą aeroklubas istoriją sportininkai virš Kyviškių išskleidė apie 150 tūkstančių parašiutų kupolų. Kiek čia įdėta instruktorių triūsai iš pradžių buvo lėktuvais PO-2, paskui parašiutininkai įstaisydavo aerostato gondoloje, kuri, pasak dalyvių, ne visada pakildavo tiek, kiek reikėdavo šuoliui. Vėliau šį romantišką aparatą pakeitė lėktuvais JAK-12, o po to vilniečiai gavo ir iki šiol nepaminomą lėktuvą AN-2. Ugdat parašiutininkus, be jau minėtų instruktorių, labai daug nuveikė Petras Brundza, Stasys Civilis, Janina Brundzienė, Stasys Dukelis, Zigmas Voveris, Andrejus Kaizevičius, Ričardas Ulevičius. Nemažai gražių laimėjimų pasiekė pirmasis mūsų respublikoje 4000 šuolių atlikęs klubo auklėtinis Algis Gruzdis. Gero žodžio nusipelnė daug širdies aeroklubui atidavę parašiutininkai Ona Horodničiūtė, Danutė Penkovienė, Rimas Jasinevičius, Saulius Karklys, Romas Bausys, Miroslavas Vaginas. Kyviškėse išaugo ir pasaulio rekordą pasiekęs Rimas Kaščiuskevičius, TSRS rekordininkai Algirdas Rimavičius, Vitalijus Janušauskas.

Kai Vilniaus aviacijos sporto

klubui vadovavo pirmosios aeroklubas lakūnų laidos auklėtinis Zigmas Polinauskas, virš Kyviškių ėmė gauti pilotaziūnų lėktuvų varikliai. 1966 metais įvykusiame pirmajame Tarybų Lietuvos aukštojo pilotaziūno čempionate nugalėjo Vilniaus komanda: Zigmas Polinauskas, Zigmas Motiekaitis, Jonas Kuzminskas. Po kelerių metų čekiškus sportinius lėktuvus Z-326 pakeitė tarybinės konstrukcijos JAK-18A. Išaugo ir nauja lakūnų karta, Vilniečiai Romas Aleksiejus tapo iš mūsų pirmuoju TSRS aukštojo pilotaziūno čempionu. Tais 1975 metais mūsų lakūnai tapo TSRS tautų VI spartakiados vicečempionais. Tuo metu lakūnus treniravo žinomas pilotaziūno meistras, buvęs šalies rinktinės narys Pranas Vinickas.

1969 metais respublikoje buvo pradėtos rengti lakūnų varžybos Dariaus ir Girėno taurei laimėti. Šį garbingą prizą yra iškovoję ir vilniečiai lakūnai Pranas Vinickas, Petras Laurenčikas, Antanas Unikauskas, Antanas Žilinskas, Rolandas Pakšas, Vytautas Lapėnas, Robertas Noreika, Jurgis Kairys.

1979 metais Kyviškėse buvo surengtą geriausieji šalies lakūnai, ir pirmąsyk mūsų respublikos komanda įventė pergalę. Absoliučiu TSRS čempionu tapo Stepas Artiškevičius, trečiašias vietas absoliučioje įskaitoje užėmė Violeta Gedminaitė ir Jurgis Kairys. Po to prireikė šešerių metų, kol mūsų lakūnams pavyko pakartoti tokią pergalę. Absoliučiu čempionu šįsyk tapo vilnietis Vytautas Lapėnas. Tačiau pačius skambiausius titulus iš mūsų respublikos pilotaziūnų yra iškovojęs TSRS nusipelnęs sporto meistras vilnietis Jurgis Kairys, turintis įspūdingą medalių kolekciją iš Europos bei pasaulio čempionatų.

Aeroklubas kolektyvas yra sukaupęs nemažą patyrimą organizuojant aviacijos sporto varžybas. 1981 metais čia rungtyniavo pajėgiausieji socialistinių šalių parašiutininkai, o po poros metų — lakūnai. Šių metų rugsėjį Kyviškėse vyks TSRS aukštojo pilotaziūno čempionatas, o kitą vasarą į Vilnį vėl susirinks socialistinių šalių lakūnai pilotaziūninkai.

Nei produktyvus sportinis darbas, nei varžybų organizavimas nebūtų įmanomi be geros materialinės-techninės bazės. Klausan-



Buvęs aeroklubas viršininkas Tarybų Sąjungos Didvyris F. Seliverstovas (centre) su klubas instruktoriais.



Klubas mokomasis lėktuvais PO-2 aerodrome (1947 m. nuotrauka).

L. VASAUSKO nuotr.



Pirmųjų pokario metų sklandytojų naudotas mokomasis O. Antonovo konstrukcijos sklandytuvas A-2.



Aeroklubo darbuotojai (iš kairės): A. Tauras, R. Noreika, R. Daukas, E. Meleckis, A. Šumskas, K. Pupkus, gydytojas V. Zalpys, V. Kurbie-
dis, P. Vinickas. S. CIVILIO nuotr.

tis amžininkų pasakojimų apie tai, kaip aerodrome prieš keturiasdešimt metų buvo pastatytas pirmasis namelis, dabar sunku įsivaizduoti plėną lauką. Apžvelgęs viską, kas dabar Kyviškėse pastatyta, pajunti dėkingumą visiems, kieno rankomis tai buvo padaryta. Pirmoji didžioji statyba buvo angaras, prieš dvidešimt metų iškilęs Kyviškėse TSRS sporto meistro, respublikos nusi-
pelniusio inžinieriaus Vytauto Pakarsko dėka. Tai buvo ištis visuomeninė statyba, kurioje deramai buvo patikrinti kiekvieno sportininko darbo įgūdžiai ir, žinoma, bendras entuziazmas. Tuometinis aviacijos sporto klubo viršininkas Zigmas Polinauskas padėjo pirmąją plytą administracinio-mokomojo pastato statyboje. Vadovo poste jį pakeitęs Pranas Vinickas prie angaro „priedūrė“ erdvų garažą, pradėjo statyti dirbtinės dangos pakilimo bei nusileidimo juostą, riedėjimo takus. Beje, Pranas Vinickas ir vėliau, vėl grįžęs į Kyviškės dirbti lakūnų-instruktoriais, neatsisakė tvarkyti klubo statybas — išplėtė mašinų stovėjimo aikšteles, sutvarkė relaksacijos centrą, ant aukšto postamento pakėlė pilotąžinį lėktuvą JAK-52, simbolizuojantį vieną pagrindinių aeroklubo veiklos sričių. Kiek anksčiau, kai klubui vadovavo Juozas Žilionis, aerodromo pakraštyje iškilo lakūnų poilsio nameliai. Šią vasarą turėtų pradėti veikti universalus treniruoklis, kurį sukūrė ir pastatė lakūnas Antanas Unikauskas. Visa tai palengvina mokomąjį darbą.

Klubo instruktoriai, lakūnai ir technikai yra aukšto profesinio lygio specialistai. Tačiau prireikus tarp jų atsiranda ir stalius, ir tinkuotojas, ir braižytojas. R. Noreika, A. Šumskas, S. Civilis, A. Tauras, S. Mačiakas, R. Daukas, E. Meleckis, L. Trukšinas, V. Cygankovas, K. Pupkus, V. Kurbie-
dis, K. Šluinskis, E. Knezevičius,

R. Varnas, C. Mikulevičius — apie kiekvieną jų norėtusi pasakyti gerą žodį. Negalima nepaminėti vairuotojo R. Podleckio, sandėlininkės K. Dadelo. Ištis būtų nuodėmė skystis pasisventusių, darbščių žmonių stoka.

Nemažės darbų frontas ir ateityje. Įsitikinę didelėmis kolektyvo galimybėmis, drąsiau pasitinkame gyvenimo keliams uždavinius. Mes nuolat jaučiame Lietuvos TSR SDAALR CK dėmesį ir paramą, LTSR aviacijos sporto federacijos, kitų visuomeninių organizacijų rūpestį. Dalykiškas bendradarbiavimas sieja mus su LTSR valstybiniu dailės institutu, ypač daug būtinų aeroklubui darbų atlieka Kolūkių statybos projektavimo institutas. Daug reikėtų kalbėti apie šio instituto planavimo skyriaus viršininko, LTSR aviacijos sporto federacijos prezidiumo pirmininko pavaduotojo ir aeroklubo tarybos pirmininko, lakūno Gedimino Saltenio nuopelnus aeroklubui ir apskritai aviacijos sportui. Gražiu jo pavyzdžiu seka studentė Rita Sarpaliūtė, inžinieriai Vytautas Galvonas, Algis Orlickas ir daugelis kitų.

Aeroklube taip pat apmokome tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgose besiruošiančius būsimuosius oro desantininkus, taip pat moksleivius, ketinančius stoti į aukštąsias karines lakūnų mokyklas. Šį pavasarį skraidymų programą baigė antroji lakūnų-kursantų laida. Atostogų metu aeroklubą aplankė vaikinai, jau vilkintys kariūnų uniformas.

Per 40 veiklos metų Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklube šimtams jaunuolių parodė gyvenimo kelią. Jų tarpe ir kiekvienam iš mūsų, kam šiandien patikėta tęsti šį darbą. Šią skolą aviacijai mes privalome sąžiningai grąžinti.

R. PAKSAS,
Vilniaus Dariaus ir Girėno
aeroklubo viršininkas

Viena diena ir 27 metai

Šuolis su parašytu prasideda žemėje nuo drausmės, rikiuotės žingsnio, mokėjimo tiksliai sudėti parašutą. Tai iškart suvokia kiekvienas, patekęs į Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo parašutininkų starto aikštelę, kur darbuojasi grandies vadas Leonidas Trukšinas su savo vyrais.

Tai buvo 1987 m. kovo 16 diena. Eilinė darbo diena aerodrome. Baigiamajam programos šuoliui ruošiasi būsimųjų karių desantininkų grupė. Po pietų planuojami mokomieji šuoliai tokiai pat grupei sklandytojų. O į tarpą tarp jų norėtų įsispraus-
ti ir patys šio aerodromo šeimininkai — parašutininkai sportininkai. Nuo pat ankstyvo ryto jie čia zuja, nors puikiai žino, kad gaūs pasilypti į kilometro aukštį tik tuo atveju, jei sklandžiai virs darbas starto aikštelėje.

Zmonių skruzdėlynas. Lauke šaltoka. Parašutai šuoliui ruošiami angare. Instruktoriai Andrejus Kaizevičius ir Ričardas Ulevičius nė per žingsnį nepasitraukia iš šio atsakingo baro. Vienas po kito seka parašutų patikrinimo etapai. Kaip stygos ištemptos stropos, pagal linuorę išdėstytos kuprinės, vienodas darbo tempas, vienoda operacijų seka. Jei kas padaro klaidą, ji krenta į akis taip, tartum ženg-
tume rikiuotėje ne į koją.

Desantininkų pastangas stebi sportininkai. Ne šiaip sau spok-

so. Kai reikia, paduoda reikalingą įrankį ar šalmą, padeda pasimatuoti kuprinę, užsisagstyti diržus. Laikas — sportininkų labiausiai branginamas, o apie šuolių saugumą nė sekundei nepamiršta grandies specialistai, medicininė tarnyba. Lenktyniavimo, blaškymosi čia nėra ir neturi būti. Ir dar, — vienas čia niekur nenusukbėsi, nes į orą kyla tik dešimtukai, lakūno-instruktorius Zigmo Voverio apžiūrėti.

Tvarkinga rikiuote „laivas“ (toks sąlyginis dešimtuko pavadinimas) žygiuoja lėktuvo AN-2 link. Su jais ir žemėje, ir padangėje — instruktorius Ričardas Ulevičius. Jo priežiūroje kiekvienas šių vyrų, vos išgirdęs komandą „Sokt“, ners pro lėktuvo liuką. Už tai, kad lėktuvas skristų tiksliai pagal kursą ir komanda šuoliams pasigirstų laiku, šiandien atsako pilotas Stasys Civilis.

Kursas išlaikytas. Vėl vorele po parašutų kupolais dešimtukas grįžta į žemę. Instruktorius Andrejus Kaizevičius su specialia mašina išskuba į nusileidimo aikštelę. Grandies vadas atsisuka į sportininkus: „Pasitikt kupolus!“ Vaikinukai lyg zuikiai nuskudžia per plėną lauką, užbėga už vėjo ištemptų parašutų burių, sutramdo jas, vos palietusias žemę. Subliuškę parašutai sudedami į krepšius, o naujieji trečiaatskyrininkai smagiai ra-



V. VALUZIO nuotr.

portuoja grandies vadui apie sėkmingą žūlį.

Vilniaus aeroklube sportininkai kasmet atlieka beveik 10 000 žuolių su parašiais, kurių kiekviename slypi ir parašutinės grandies darbo dalelė. Sėkmingo ir užtikrinto darbo, nes parašutinės grandies vyrams svietimas bereikalingas skubotumas, visi visada savo vietose, giliai suprasdami pareigą ir didžiulę atsakomybę.

Grandies vadas Leonidas Trukšinas darbo vietoje mažai šneka, bet mato ir girdi viską. Žvilgsnis į dangų, žodis į mikrofoną (taip palaikomas radijo ryšys su aukštai „kybančiu“ lėktuvu), komandos instruktoriams, patikrinimo linijoje išsiriškiavusiems kursantams. Nieko nereikalingol

Užtat per pietų pertrauką prie garuojančio arbatos puoduko, kai kuris šmaikštuolių bando brūkštelėti vieną kitą žirčių sportininkų charakteriams, vadas dažniausiai dainelę apie propelelius užniūniuoją. Visiems malonu ir šilta pasidaro. O kai poilsis baigiasi, Leonidas vėl palydi vyrus (šįkart jau sklandytojus) kelionei iš padangės. Taip ir sukasi parašutinio starto karuselė. Jau ir diena vakarop, o dar sportininkai turi išskoti. Negalima neskatinėti jų entuziazmol

Pagaliau padangę pražysta spalvotais sportiniais parašiais. Vikriai manevruodami ore, sportininkai trumpina nusileidimo laiką. Greičiau ten, prie raudono orientyro aerodromo vidury! Nusileidimo rate viena po kitos gęsta parašiutų „tulpės“. Po kiek laiko, apglėbė žinančius nešulius, lėktuve vėl įsitaiso broliai Giedraičiai ir Steponavičiai, Vidmantas Valantavičius, Edvardas Beneševičius, Ernestas Tamulis, Violeta Seniut, Aliona Rybak, Dainius Urbonas. Prunkštelėjęs „Antonas“ juos tarsi ekspresu perveža į startą.

— Būtų gerai, jei vėluotų iš centro. Dar žuoliukų suspėtime, — klega sportininkai.

Leonidas šypsosi.

— Suspėsite, ereliai, dar ir po du žuolius, — sako vadas. — Apdovanojimai palauks...

Si diena buvo tokia, kaip ir tūkstančiai kitų Leonido Trukšino dienų per 27 darbo metus aeroklube, Kyviškių aerodrome. O pirmas žingsnis į padangę buvo žengtas dar nuo senuko aerostato gondolos laiptelio. Tapo parašutinininku atskyrinininku. Paskui — tarnyba Tarybinėje Armijoje desantininku, o sugrįžęs į aeroklubą, vėl nesiskiria su pamėgtu parašutų sportu. Tapo kandidatu į sporto meistrus, lakūnu instruktoriumi, grandies vadu, LTSR nusipelnusiu treneriu. Leonidui Trukšinui, kaip geram parašutų sporto specialistui, už didelius pasiekimus sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime įteiktas TSRS SDAALR Centro komiteto apdovanojimas.

J. JASIUKAS



ŠAKNYS IR ŽELMENYS

Po pirmojo pasaulinio karo prasidėjęs sportinės aviacijos sąjūdis neaplenkė ir Lietuvos. Buvo kalbama apie aviacijos sporto organizacijos sukūrimą. Tačiau to meto buržuazinė Lietuvos vyriausybė į tai nekreipė jokio dėmesio. Iniciatyvos ėmėsi visuomenė. Susibūrusi grupė aktyvistų, kurių iniciatorius buvo karo lakūnas Stepas Darius, taip pat lakūnas-konstruktorius A. Gustaitis, V. Jablonskis, generolas S. Zukauskas, architektas V. Landsbergis, profesorius Z. Zemaitis, 1927 m. gegužės 1 d. Kaune įsteigė Lietuvos aeroklubą (LAK). Aeroklubo tikslas buvo populiarinti visuomenėje aviacijos žinias, norinčius — apmokyti skraidyti lėktuvais ir sklandytuvais, kultivuoti aviamodelizmą ir parašiutų sportą. Pirmuoju aeroklubo pirmininku buvo išrinktas S. Zukauskas. Aeroklupas neturėjo nė vieno sklandytuvo, nė vieno lėktuvo, o taip pat finansinių lėšų. LAK nariams buvo įvestas nario mokestis. Be to, aeroklupas kreipėsi į visuomenę ir prašė aukomis remti naujai susikūrusią aviacijos sporto organizaciją. Bet klubo iždas augo lėtai. Po metų aeroklubo pirmininku buvo išrinktas profesorius Z. Zemaitis, kuris šiose pareigose išbuvo iki pat Didžiojo Tėvynės karo.

1929 metais LAK įsigijo pirmąjį lėktuvą „Albatros B-II“. Tai buvo vokiškas dvivietis, dvisparnis lėktuvas. Šiuo lėktuvu 1930 metais savarankiškai atliko skridimus pirmieji aeroklubo lakūnai V. Cėvinskis, J. Narbutas, L. Perednis ir T. Zauka. Vėliau LAK gavo A. Gustaičio konstrukcijos dvivietį lėktuvą ANBO II. Anglijoje buvo nupirkti moko-

mieji sportiniai lėktuvai De Hevilend DH-60 T „Džipsi Mot“, pavadintas „Kerveliu“, ir du De Hevilend DH-82 „Taiger Mot“, pavadinti „Kregždute“ ir „Kovu“. Pastarieji buvo pritaikyti aukštajam pilotazui. Sportininkai jais išmoko figūrinio skraidymo.

Lietuvos aeroklupas 1931 metais buvo priimtas į Tarptautinę aviacijos federaciją (FAI). Tada LAK užmezgė ryšius su kitų šalių aeroklubais. Ypač artimai pradėta bendrauti su Baltijos šalių aeroklubais. Su Anglijos AVRO firmoje nupirktu Sierva C-20 P tipo autožiru 1935 metais atliktas skridimas maršrutu Kaunas—Ryga—Talinas—Helsinkis—Kaunas.

Didelį indėlį į aviacijos populiarinimą įnešė provincijos miestuose rengiamos aviacijos šventės. Nemažai pajamų duodavo LAK rengiamos loterijos ir surinkti mokesčiai iš žmonių, norinčių paskraidyti lėktuvu.

1936 metais aeroklube buvo įsteigta sportinė eskadrilė. Ji buvo aprūpinta vokiškais specialiai aukštajam pilotazui skirtais lėktuvais „Meteoras“ (Biuker „Jungmeister“) ir „Merkurijus“ (Biuker „Jungman“).

Aeroklubo vadovybė dėmesį skyrė ir sklandymo sportui. Aukštesnėje technikos mokykloje susibūrė bemotorio skraidymo mėgėjai, vadovaujami konstruktoriaus B. Oškinio, savo jėgomis pastatė mokomąjį sklandytuvą T-1, o 1932 m. rugpjūčio 15 d. Kauno pakraštyje, kur driekėsi Pažaislio smėlėtos kalvelės, aeroklupas įsteigė pirmąjį sklandymo mokyklą. Tačiau ši vieta tiko tik pradiniam sklandytojų apmokymui. Todėl jau sekančiais metais mokykla buvo perkelta į

Nidą, kur geros sąlygos skraidymams šlaito antvėjyje. Sklandymo mokyklos instruktorius G. Heiderikis 1933 metų rugpjūčio 16 d. pasiekė pirmąjį Lietuvos (išsilaikymo ore) rekordą. Jis, pučiant rytų vėjui, šlaito antvėjyje sklandytuvu skriejo 3 valandas 10 minučių. Šis rekordas ne kartą buvo gerinamas, o 1938 m. birželio 23 d. A. Gysas sklandytuvu „Zaibas“ („Falke“) virš Nidos kopų skraidė nenusileisdamas 26 valandas 3 minutes. Tuo laikui tai buvo trečias rezultatas pasaulyje.

Aktyviausi ir gabiausi aviacijos sporto entuziastai ėmė patys konstruoti sklandytuvus. Konstruktoriai B. Oškinis sukūrė sklandytuvus T-2, BRO-3 „Pūkas“, BRO-4 ir BRO-5 „Rūta“, A. Paknys — P-1 „Uodas“, P-2, P-3 „Nerija“. 1937 metais savos konstrukcijos pirmąjį sklandytuvą BK-1 „Vanagas“ išbandė B. Karvelis.

Bet aeroklupas nemažai sklandytuvų įsigijo ir įmonių bei įstaigų darbuotojų paaugotomis lėšomis. Fabrikas „Kauno audiniai“ nupirko sklandytuvą „Silkasparnis“, Kelių valdybos darbuotojai — sklandytuvą Miu-13 „Keva“, Miškų ūkio darbuotojai sumokėjo už sklandytuvą „Giriūnas“ statybą. Geležinkelio darbuotojų aukomis pastatytas sklandytuvas „Zaibas“, mafininkai ir buhalterijų darbuotojai paaugojo pinigų sklandytuvui „Aras“ įsigyti, o už Biržų miesto gyventojų lėšas buvo pastatytas sklandytuvas Minimoa „Biržietis“.

JAV aeroklupas 1937 metais pakvietė du Lietuvos sklandytojus dalyvauti tarptautiniame sąskrydyje Elmiroje. LAK sklandy-



„Rūta“ ir „Biržietis“ sklandytojų sąskrydyje Elmiroje.

tuvai „Rūta“ ir „Biržietis“ į JAV buvo nugabenti laivu. B. Oškinis, skraidęs ten „Biržiečiu“, tarp 42 dalyvių užėmė dešimtą vietą.

Propaguoja aviacijos žinias, aktyvūs buvo aviamodelizmo mėgėjai. Vadovaujant instruktoriams V. Biberšteinui, V. Tamulevičiui ir V. Sakaliui, buvo organizuoti kvalifikuotų aviamodeliuotojų paruošimo kursai Kaune, įsteigti aviacijos būreliai Panevėžyje, Ukmergėje, Telšiuose, Alytuje, Pasvalyje, Šiauliuose, Biržuose, Kaišiadoryse. Manaitų kaime P. Motiekaičio ir A. Pranskėčio sukurta aviamodelizmo būrelis gavo LAK paramą medžiagomis, o jo vadovai — nemokamas stipendijas Nidos sklandymo mokykloje.

Apžvelgiant aeroklubo sportinę veiklą, negalima nepažymėti LAK iniciatyvos steigiant Lietuvoje oro susisiekimo linijas. Anglijoje buvo nupirkti du keleiviniai lėktuvai, kurie buvo pavadinti „Stepono Dariaus“ ir „Stasio Girėno“ vardais. 1939 metų birželio 3 d. maršrutu Kaunas—Palanga buvo atidaryta pirmoji oficiali oro linija.

LAK rūpinosi ir aviacijos propaganda. Buvo išleista leidinių apie aviacijos sportą ir aviamodelizmą, o nuo 1935 metų sausio 1 d. buvo leidžiamas mėnesinis aviacijos žurnalas „Lietuvos sparnai“.

1938 metų liepos mėnesį aeroklupas surengė pirmąsias Lietuvoje aviamodelizmo, sklandymo ir lėktuvų sporto varžybas. Sekančių metų rugpjūčio 14—19 dienomis Kaune buvo organizuotos tarptautinės Baltijos šalių aviacijos sporto šakų pirmenybės. Komandas atsiuntė Latvijos, Estijos ir Suomijos aeroklubi. Vokietijos aeroklupas atsiuntė stebėtojus, kurie savo lėktuvus demonstravo tik aviacijos įventyje. Lenkijos aeroklubo delegacija, atskridusi trimis lėktuvais ir sklandytuvu, taip pat buvo stebėtojų vaidmenyje. Aviamodeliuotojai rungtyniavo sklandytuvų, modelių su gumos ir vidaus degimo varikliais klasių aviamodeliais. Lakūnai atliko perskridimą maršrutu Talinas—Ryga—Joniskis—Palanga—Kaunas su tar-



Pirmasis LAK lėktuvas „Albatros B-II“.

piniais finišais, nusileidžiant Rygoje bei Palangoje, ir aukštojo pilotazo figūras. Sklandytojai rungtyniavo skridimo į tolį, laimėjo aukščio ir išsilaikymo ore pratimuose. Baltijos šalių aeroklubų aviacijos sporto šakų varžybos baigėsi gražia Lietuvos komandos pergale (360 taškų). Antroje vietoje — Estija (286), trečioje — Suomija (157), ketvirtoje — Latvija (113).

Fašistinei Vokietijai užgrobęs Klaipėdos kraštą, LAK neteko Nidos sklandymo mokyklos. Sklandytuvai buvo pergabenti į Kauną.

Grąžinus Lietuvai baltalenių okupuotą Vilniaus kraštą, sklandytojų žvilgsniai nukrypo į netoli Vilniaus esantį Aukštągirį. Buvo nutarta čia sukoncentruoti aeroklubo sklandymo jėgas. 1940 m. birželio 13 d. J. Steikūnas sklandytuvu atliko perskridimą iš Kauno į Vilnių. Iš Kauno čia buvo atgabenti ir kiti sklandytuvai bei lėktuvai. 1940 metais Aukštągiryje buvo įkurta sklandymo mokykla, kuriai buvo duotas Dariaus ir Girėno vardas. Atkūrus Lietuvoje Tarybų valdžią, mokslas aeroklubo sklandymo mokykloje Aukštągiryje buvo nemokamas. Pirmuosius aviacijos kursus mokytojams baigė 44 žmonės. Tais pačiais metais Aukštągiryje buvo išbandytas mokyklos viršininko, konstruktoriaus B. Karvelio naujasis rekordinis sklandytuvas BK-2, kurio sklandymo kokybė buvo 33.

Tuo metu tokios aukštos kokybės sklandytuvai buvo retenybė.

Tarybų Lietuvai įstojus į TSRS sudėtį, aeroklupas perėjo sąjunginės OSOAVIACHIMO organizacijos žinion. Šios organizacijos viršininku Tarybų Lietuvoje buvo paskirtas žymus Tarybų Sąjungos sklandytojas, rekordininkas K. Ovsianikovas. Buvo gauti nauji tarybiniai sklandytuvai G-9. Aeroklubo sportinę veiklą nutraukė klatingas fašistinės Vokietijos užpuolimas. Prasidėjo Didysis Tėvynės karas. Aeroklube buvusius vokiškos konstrukcijos lėktuvus ir sklandytuvus okupantai išvežė į Vokietiją, o sklandymo mokyklos bazė buvo sunaikinta.

Išvadavus Tarybų Lietuvą, aeroklubo ir Aukštągirių sklandymo mokyklos pradėta darba, organizuojant respublikoje aviacinę veiklą, aviamodelizmo ir kitus aviacijos sporto būrelius, tęsė 1947 metais Vilniuje įkurtas Lietuvos respublikinis aeroklupas. Jo pirmuoju viršininku buvo paskirtas Tarybų Sąjungos Didvyris lakūnas Fiodoras Seliverstovas. Aviamodelizmo sąjūdžio, būrelių steigimo reikalais rūpinosi žinomas šio sporto entuziastas, dabar LTSR nuspelnęs treneris Alfonsas Pranskėtis. Respublikinis aeroklupas kultivavo aviamodelizmą, sklandymą, parašiutizmą ir lėktuvų sportą. Vėliau daugelyje miestų ir rajonų buvo pradėti kurti visuomeniniai aviacijos technikos sporto klubai. Juose ilgainiui išaugo ištisa plejada puikių aviacijos sportininkų, Tarybų Sąjungos, Europos ir pasaulio čempionų bei rekordininkų.

Prieš 60 metų įkurtas aeroklupas išaugino vešlius želmenis.

Šiandien Tarybų Lietuvoje aviacijos sportas tapo jaunimo labai mėgiamas. Lakūnai, sklandytojai, parašiutininkai ir aviamodeliuotojai į respublikos aviacijos sporto istoriją įrašo vis naujas gražias pergales, išgarsindami savo respubliką ne tik mūsų plačiojoje tarybinėje Tėvynėje, bet ir visame pasaulyje.

A. ARBAČIAUSKAS,
TSRS sklandymo sporto meistras,
LTSR nusipelnęs treneris

PROPAGUOJAME KARININKO PROFESIJĄ

Prienų rajono ir Birštono vidurinėse bei Balbieriškio vidurinėse profesinėse technikos mokyklose nr. 68 didelis dėmesys skiriamas karininko profesijai propaguoti.

Per gynybinio masinio darbo mėnesį, skirtą Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Laivyno 69-osioms metinėms ir TSRS SDAALR 60-mečiui, patriotinės draugijos rajono komitetas šia tema surengė nemažą renginių. Visose rajono ir Birštono miesto vidurinėse mokyklose lankėsi Didžiojo Tėvynės karo veteranai, 16-osios Lietuvos laisvės divizijos veteranų tarybos atsakingasis sekretorius dimisijos pulkininkas B. Adomaitis, o Užugustio, Stakliškio, Jlezno, Birštono ir Prienų vidurinėse mokyklose su moksleiviais susitiko atsargos pulkininkas R. Dubonis. Jie papasakojo apie savo mokymąsi karininkų mokyklose, tarnybą Tarybinėje Armijoje, įstojimo į aukštąsias karo mokyklas ir mokymosi sąlygas, karinės tarnybos perspektyvas, supažindino moksleivius su garbinga tarybinio karininko profesija.

Su Birštono vidurinės mokyklos moksleiviais susitiko buvęs šios mokyklos auklėtinis, dabar Rygos aukštojoje karinėje politinė mokykloje besimokantis A. Šimkevičius. Šioje mokykloje lankėsi ir kursantas, buvęs mokyklos auklėtinis Algis Rukus, kuris dabar mokosi Aukštojoje karinėje jūrų inžinerinėje mokykloje.

Buvęs Prienų 1-os vidurinės mokyklos moksleivis A. Matukas, jau trečius metus besimokantis Tulos aukštojoje artilerijos inžinerinėje Lenino ir Spalio revoliucijos ordino Tulos proletariato mokykloje, susitiko su Prienų 1-os ir 2-os vidurinių mokyklų moksleiviais, taip pat Balbieriškio vidurinės bendrojo lavinimo mokyklos bei profesinės technikos mokyklos moksleiviais. Jis papasakojo apie savo stojimą į mokyklą, paaiškino, kad pastaruoju metu sąjunginių respublikų jaunuoilams suteiktos didelės lengvatų, jiems leidžiama stojamuosius egzaminus laikyti gimtąja kalba.

Su Prienų 1-os ir 2-os vidurinių mokyklų moksleiviais bei Balbieriškio profesinės technikos mokyklos moksleiviais susitiko ir Jaroslavo aukštosios zenitinės raketinės priešlėktuvinės gynybos vadų Spalio revoliucijos 60-mečio mokyklos dėstytojas I. Udodovas. Jis papasakojo apie savo mokyklos kursantų gyvenimą.

Vasario 15 dieną buvo suorganizuota Prienų rajono vidurinių mokyklų moksleivių ekskursija į Vilniaus aukštąją radioelektronikos priešlėktuvinės gynybos vadų mokyklą. Čia vyko atvirų durų diena. Moksleiviai buvo supažindinti su kursantų burtimi, auditorijomis, elektronine skaičiavimo technika, pabuvojo mokyklos muziejuje.

V. KAZLAUSKAS,
Prienų rajono
SDAALR komiteto pirmininkas



LAK autožiras C-30 P.

STASYS JARMALAVICIUS pirmasis iš mūsų respublikos lakūnų išmoko valdyti naująjį lainerį JAK-42. Praėjusių metų spalio 3 dieną jo ekipažas pakilo iš gamyklos aerodromo ir po kelių valandų išjungė turboventiliatorinius variklius Vilniaus aerouosto perone, tuo perskridimu tarsi nuolatini prirašydamos naująjį civilinės aviacijos lėktuvą sostinės aerouoste. Stasio Jarmalavičiaus ekipažas šiuo lėktuvu skrido ir pirmuoju keleiviniu reisui į Maskvą. Keleiviai pelnytai įvertino komfortą jaukio salono mikroklimatą. Tačiau svarbiausias lėktuvo pranašumas — 120 krėslų vietoj 76, kaip buvo lėktuve TU-134A. Naujuoju „Jaku“ daugumą reisų, padėjusių sukaupti reikalingiausią eksploatacijos patirtį, irgi vykdė Stasys su savo ekipažo vyrais.

Savaime aišku, tokie įvykiai negalėjo likti nepastebėti. Tiesa, trimis, nuteikiantys pamąstyti, apie trapią lakūno šlovę, greit nutilo ir vėl stoji įtempta kasdienybė. Tačiau nėra ko slėpti — buvo diena, kai spragsėjo fotoaparatai, burzgė kino kameros, tyliai sukosi diktofonų kasetės. Kai kas net autografų prašė. Lėktuvo salone įvykusi spaudos konferencijoje visiems patiko Stasio kuklumas ir tai, kad lėktuvo vadas... jaunas. Žurnalistus ypač sudomino Stasio pasakojimas apie automatinę valdymo sistemą. Pasirodo, skridimas užprogramuojamas iš anksto. Autopilotas veda lėktuvą pagal elektronines skaičiavimo mašinos komandas. Prieš lakūnų akis palengva sukasi rulinis žemėlapis, o talkiklis rodo tikslią lėktuvo vietą. Įvedus papildomas koordinates, ESM programą galima pakeisti ir skrendant. Lėktuvas klusniai „nusiteiks“ pasukti kita trasa. Galima ir atvirkščiai — praleisti posūkio punktus, lakūniškai žnekančią „ištiesinti“ maršrutą. Žvilgtelėjęs į centrinį pulką, lakūnas akimuoju sužinos atstumus, paklaidas, vėjo kryptį bei stiprumą arba, kaip dabar sakoma, gaus plačią navigacinę ir meteorologinę informaciją. Net lakūnams, jeigu jie neskraidė tokiais lėktuvais, sunku visa tai įsivaizduoti. Elektroninė skaičiavimo mašina „Jaku“ pakeltė šurmulį. Jeigu ji atsisako tarnauti, navigatoriaus funkcijas tarpusavyje dalijasi lėktuvo vadas bei antrasis pilotas.

Praėjusią vasarą, kol Stasys stažavosi, jis daugybei ilgesingai prisiminė šturmaną Sergejų Suzdalevą, kuris ilgą laiką skraidė jo ekipaže lėktuvu TU-134A. Kaip neprisiminti! Antai Ustinove aerodromas „užsidarė“ prieš pat nosį. Teko, laviruojant tarp audros židinių, leiskoti kello į atsarginį aerodromą. Tokiu atveju ESM bejėgė. Tik žmogus gali nuspręsti, ką daryti. Panašūs skridimai — didžiulė įtampa, juolab, kad didžiųjų lėktuvų vadams jos užtenka ir saulei tvies-

kiant. Kuo daugiau automatikos, tuo atidžiau reikia ją kontroliuoti. Iš vienos pusės ji išlaisvina žmogų nuo daugelio skaičiavimų bei fizinio krūvio pilotuojant, tačiau tuo pačiu verčia lakūną, sąlytį, dubliuoti automatiką — nuolat turėti galvoje visus kursus, azimutus, atstumus, kad kiekvieną sekundę tiksliai žinotum lėktuvo vietą erdvėje.

Neatsitiktinai į skraidymą, kaip žmogaus veiklos sferą, vis atidžiau įsitiūri psichologai. Ypač juos domina procesas, kai lakū-

viskes ir ėmė mokytį panašius į save padangę pamėgusius jaunuolius. Jam jau tada užteko išminties suprasti, kad tik asmenybė išaukština profesiją. O profesionalą lakūną jame formavo aplinkybės ir žmonės. Aeroklubui tada vadovavęs Pranas Vinickas nelaukai patikėdavo jam sudėtingas užduotis. Stasys tik vėliau suprato, kur taikė prityręs pilotas — be pasitikėjimo, be drąsų, gal kiek į avantiūrą panašių įpareigojimų jaunas lakūnas negreit supras, ko iš

Stasio sportlininkų grupėje buvo ir Jurgis Kairys, bendraamžis ir draugas, tada kaip tik pradantis savo vertlių žygį į pilotų viršūnes. Sykį, tikrindamas jo skraidymų knygelę, Stasys užliko paties Jurgio sau pasirašytą pastabą: „[niršio!]“ Stasys suprato, kad į tą žodį Jurgis sudėjo daug kartaus nepasitenkinimo savimi. Dar aiškesnė tapo to žodžio reikšmė, kai Jurgio skridimai pelnė pripažinimą visame pasaulyje. Daugsyk sunkią valandėlę Stasys prisiminė rūstųjį įraį draugo skraidymų knygelėje.

Kai Stasys perėjo į civilinę aviaciją, pirmiausia jo laukė keleivinis lėktuvas AN-24. Vėl reikėjo mokytis. Grupėje — tik jis vienintelis iš sportinio aerodromo. Jam, aukštojo pilotazo sporto meistrai, svarbiausias prietaisas visada buvo žemės horizontas, tai griūte griūnantis ant lėktuvo, tai nugarimantis į neįžūrimas gelmes. Dabar gi reikėjo pilotuoti didžiulį lainerį visai nematant žemės, pagal prietaisus, pagal miniatiūrinių rodyklių virptelėjimus. Buvo sunku, instruktorius, pripratęs dirbti su civilinės aviacijos pilotais, kurie apmokytą skraidyti pagal prietaisus, ne visada buvo patenkintas Stasio skridimu. Užtat per baigiamąjį egzaminą jis vienintelis iš visos grupės gavo penketą už lėktuvo pilotavimą.

Lėktuvo vado darbo vieta — kairysis krėslas pilotų kabinoje. Bet Stasiui fakas į jį eina ir per kambarį su staline lempa. Peržengęs Jarmalavičių šeimos būsto slenkstį, nori nenori pastebėsi, jog šeiminkas išmano rankų darbą. Tai, sąlytį, aviamodeliavimo palikimas. Patys modeliai dabar jau sūnaus žinioje. Apie savo planus atėičiai Audrius kažkada yra pareiškęs visai aiškiai: „Pilotuosiu kaip Kairys“. Darželinukė Jūratė kol kas vengia kategorikų prognozių, bet jau dabar pastebi, kad lėktuvali savi-nasi tėtį net ir tada, kai jis namuose. Iš tikrųjų, čia Stasys parašė visus kontrolinius ir kursinius, čia gimė ir Leningrado civilinės aviacijos akademijos baigimo diplominis darbas. Lėktuvu TU-134A vado pareigas Stasys užėmė konkurso keliu. Ruošdamasis jam, vakarodavo iki parų. Panašiai buvo ir dabar, kai studijavo lėktuvą JAK-42 ir ruošėsi tapti šio oro lainerio vada.

Rudenį, kai į Kyviškes susirinko būsimieji aerodromo lakūnai, prašytas jiems žodį tarė ir Stasys Jarmalavičius. Jo kalboje ryškėjo mintis — aviacijai reikią atkaklių, ryžtingų, darbščių vaikų. Auditorija — žėsioikmečiai. Galbūt ne vienam tada didesnį įspūdį darė kepurų kokardos ir lėktuvo vado uniformos antpečių blizgesys. Mėnuogastaukime. Pasakytus žodžius reikliai ir aiškiai jiems atkartos gyvenimas.

E. GANUSAUSKAS

Sparnus davė aeroklubas



V. VALUŽIO nuotr.

nas įsivaina naują lėktuvą. Paklaustas, ar nesunku buvo susigyventi su naująja mašina, Stasys nuramino, girdi, aną vasarą skraidęs ir JAK-42, ir TU-134A. „Normaliai“, — apibendrino lakūnišku žodžiu.

Stasio Jarmalavičiaus skraidymų biografija, apimanti lygiai pusę iš 35 jo gyvenimo metų, daugeliu atžvilgiu yra pamokanti. Vėreioje jis lankė mokytojo Vytauto Dunderio vadovaujamą būrelį, gamino aviamodelius. Baigęs tik aštuonias klases, atvažiavo į Vilnių stoti į lakūnus. Deja, į civilinės aviacijos pilotų mokyklą jo nepriėmė net ir tada, kai po trejų metų su gerais pažymiais brandos atestatai jį antrašyk atvyko bandyti laimę. Tada įstojo į Vilniaus 21-ąją profesinę technikos mokyklą, o baigęs ją leiskosi žemėje pramoninio vandens. Nors jo padaryti grėžiniai prasiskverbėdavo į 200 metrų gyli, Evilgsnis, kaip ir anksčiau, kryo į padangę.

Vilniaus aeroklube, į kurio duris jis, laimė, susiprato pasibelsti, viskas klostėsi kitaip: Stasį pastebėjo, netrukus rekomendavo į sąjunginę SDAALR lakūnų mokyklą. Baigęs sugrįžo į Ky-

vių reikalauja profesiją. Pranas Vinickas primindavo, jog instruktorius turi būti tikras aukštojo pilotazo meistras. Tačiau kaip juo tapti? Juk tik reisyklais pavykdavo pakilti tikrai akrobatinio skridimo treniruoteli. O Pranas Vinickas vėl siūlo dalyvausti respublikinėse pilotazinių varžybose. Kaipgi čia nedalyvausi. Kaip ir reikėjo laukti, pergalių nepasiekė, bet kiek naudos jam davė tos varžybos! Jos stačiai pakėlė požiūrį į skraidymą ir reiklumą.

Sėkėsi Stasiui Jarmalavičiui ir su mokiniiais. Pats pirmasis, ką jis iš savo auklėtinų nusprendė išleisti į savarankišką skridimą, buvo Vilniaus inžinerinio statybos instituto studentas Rolandas Paksas, vėliau dukart Tarybų Sąjungos čempionas, šalies aukštojo pilotazo rinktinės narys, o dabar Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas. Stasys išmokė skraidyti ir Kazį Jaką, dabar Vilniaus aerouosto skraidymų vadovą. Taip jau gražiai sutapo — kai Stasys pirmąkart nusileido Vilniuje lėktuvu JAK-42, Kazys, kaip ir dera skraidymų vadovui, pasitiko jį dar ant nusileidimo tako.

„APLAIDUMO PATEISINTI NEGALIMA“

Tokio pavadinimo korespondencija išspausdinta 1987 metų „Sparnų“ pirmame numeryje. Joje kritikuojamas Šiaulių miesto SDAALR komitetas ir sportinės organizacijos, kurie nepakankamai rūpinosi techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų vystymu, nesurengė miesto spartakiados. Korespondencijoje taip pat rašoma, kad Palangos ir Neringos miestų, Lazdijų, Molėtų, Pakruojo, Šilalės ir Švenčionių rajonų patriotinės draugijos komitetai ne tik nesurengė savų spartakiados varžybų, bet ir nepasirūpino savų rinktinių delegavimu į respublikines spartakiados varžybas.

Redakcijai atsakė Lietuvos Komunistų partijos Šiaulių miesto komiteto sekretorius V. VOLKOVAS:

„Šiaulių SDAALR miesto komiteto ir jo organizacijų adresu pareikšta kritika teisinga.

Lietuvos Komunistų partijos Šiaulių miesto komitetas miesto sportinės delegacijos pasirodymą respublikos techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų spartakiados varžybose vertina nepatenkinamai.

Miesto Liaudies deputatų tarybos vykdomasis komitetas 1986 m. lapkričio 17 d. priėmė sprendimą „Dėl priemonių tolesniam techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų vystymui mieste 1986—1990 metais“.

Šiuo dokumentu SDAALR miesto komitetas, Tarybų Lietuvos 40-mečio televizorių ir „Nuklono“ gamyklos, K. Preikšo pedagoginis institutas įpareigoti išspręsti technikos sporto klubų įkūrimo klausimą. Vykdomojo komiteto Kapitalinės statybos skyrius įpareigotas į 1988 metų statybos darbų planą įtraukti 60 m šaudyklos statybą. Iki XII penkmečio pabaigos 25 m šaudyklos numatytos įrengti 3-osios, 6-osios, 8-osios, 9-osios, 15-osios, 17-osios, 19-osios vidurinių mokyklų patalpose, 12-oje, 13-oje, 29-oje vidurinėse profesinėse technikos mokyklose, K. Preikšo pedagoginiame institute ir K. Didžiulio politechnikume.

Miesto įmonės pagal gamybos pobūdį paskirstytos šefuoti technines bei karines taikomasias sporto šakas. SDAALR pirminės organizacijos, turinčios 300 ir daugiau narių, įpareigotos įsteigti techninių sporto šakų sekcijas. Numatytos ir įgyvendinamos priemonės trenerių ir instruktorių visuomenininkų rengimui V. Karvelio jungtinės technikos mokyklos ir technikos sporto klubų bazėje.

Kūno kultūros ir sporto komitetas, SDAALR miesto komitetas įpareigoti kartu su suinteresuotomis organizacijomis 2 kartus per metus organizuoti šaukiamo-

jo ir ikišaukiamojo amžiaus jaunuolių spartakiadas.

V. Karvelio jungtinė technikos mokykla, SDAALR TSK įpareigoti iki 1987 m. rugsėjo 1 d. įgyvendinti konkrečias priemones sportiniam meistriškumui kelti.

Tuo pačiu pažymime, kad techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų vystymui SDAALR miesto komitetas ir TSK iš SDAALR Centro komiteto gauna nepakankamai degalų, sportinių automobilių, motociklų, bagų, kartingų“.

Lietuvos Komunistų partijos Klaipėdos miesto komiteto sekretorės I. ANDRIULIENĖS atsakyme rašoma:

„LKP miesto komitetas praneša, kad korespondencijoje suminėti faktai pasitvirtino. Svarstant klausimą nustatyta, kad Palangos miesto SDAALR komiteto pirmininkas drg. V. Gorbunovas daugelį metų silpnai propaguoja karines taikomasias sporto šakas. Deja, deramų išvadų drg. Gorbunovas nepadarė. Drauge su Palangos miesto vykdomuoju komitetu nutarta artimiausiam patriotinės draugijos miesto komiteto plenumė pasiūlyti atleisti drg. V. Gorbunovą iš užimamų pareigų, išrinkti naują SDAALR komiteto pirmininką.

Neringos miesto SDAALR organizacija per 1986 metus atliko tam tikrą darbą propaguojant ir vystant karines taikomasias sporto šakas. Vidurinėje mokykloje įrengta 25 m šaudykla šaudymui iš mažojo kalibro šautuvų, naują techniką įgijo kartingo mėgėjų būrelis, kurio nariai per respublikines moksleivių varžybas iškovojo 4-ąją vietą. Vienas šios komandos narių pakviestas kandidatu į respublikines moksleivių kartingo rinktinę. Įrengta patalpa radijo sporto būreliui. Trys draugijos pirminės organizacijos įgijo pneumatinius bei mažojo kalibro šautuvus.

Respublikos IX spartakiadoje šaudymo bei radijo mėgėjų komandos nedalyvavo dėl tos priežasties, kad būreliai praktiškai pradėjo veiklą 1986 metais.

Turint galvoje susidariusią padėtį, Neringos miesto vykdomasis komitetas priėmė nutarimą, kuriame numatytos priemonės techninėms bei karinėms taikomoms sporto šakoms 1986—1990 metais vystyti.

Lietuvos Komunistų partijos Klaipėdos miesto komitetas nurodė atsakingiems vykdomųjų bei SDAALR komitetų darbuotojams aukščiau pateiktus darbus trūkumus“.

Gautame Lietuvos Komunistų partijos Lazdijų rajono komiteto sekretoriaus K. STONCELIO atsakyme pranešama, kad:

„...Kritinė medžiaga apsvastyta Lazdijų rajono SDAALR komiteto prezidiumo posėdyje.

Patvirtintas konkretus priemonių planas techninėms ir karinėms taikomoms sporto šakoms rajone 1987—1990 m. vystyti.

LKP Lazdijų rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus posėdyje išklausyta rajono SDAALR komiteto pirmininko drg. J. Orliuko informacija apie atliekamą darbą šalinant kritinėje korespondencijoje iškeltus trūkumus ir aptartos pagrindinės komiteto darbo kryptys“.

Lietuvos Komunistų partijos Molėtų rajono komiteto sekretorė E. BLAZEVIČIŪTĖ informuoja: „Iki šiol rajone buvo nepakankamai vystomos techninės ir karinės taikomosios sporto šakos, nebuvo pasiektas reikiamas sportininkų meistriškumas, todėl rajonas negalėjo deleguoti savo rinktinių į finalines respublikines spartakiados varžybas. Tačiau buvo surengtos kulkinio šaudymo, kartingų bei motociklų ir automobilių figūrinio vairavimo rajono vasaros IX spartakiados varžybos. Be to, Alanotos tarybinio ūkio technikuose kartininkai 1986 metais dalyvavo Vilniuje respublikinio technikos sporto klubo taurės bei Anykščių TSK varžybose „Aukštaičių“ taurėi laimėti.

Priimtas rajono LDT vykdomojo komiteto sprendimas „Dėl priemonių techninėms ir karinėms taikomoms sporto šakoms rajone toliau plėtoti 1986—1990 metais“, kuris numato suaktyvinti šių sporto šakų veiklą, spręsti jos materialinę techninę bazę...“

Atsakyme taip pat nurodoma, jog partijos rajono komiteto propagandos ir agitacijos skyriuje įvyko pokalbis su rajono SDAALR komiteto pirmininku K. Sinkūnu. Jam nurodyti komiteto darbo trūkumai ir pareikalauti, kad sekančiais vasaros spartakiadai būtų iš anksto ir nuosekliai ruošiamasi,

Lietuvos Komunistų partijos Pakruojo rajono komiteto sekretorius V. STUIKYS, atsakydamas į redakcijos pateiktą kritinę pastabą rajono SDAALR komitetui, rašo:

„Pakruojo rajono SDAALR nariai aktyviai dalyvauja respublikinėse spartakiados varžybose turi labai mažai galimybių: iš 27 techninių sporto šakų kultivuojamos tik keturios — šaudymas, kartingai, aviamodeliavimas ir automobilių sportas. Tarp kartininkų nebuvo nė vieno pirmašykininkio, automobilių sporte tėra vienas kandidatas į sporto meistrus ir vienas pirmašykininkis.

Tačiau rajono SDAALR nepasistengė, kad būtų nors pagal esamas galimybes dalyvauta respublikinėse spartakiados varžybose. Nesurengtos ir rajono spartakiados varžybos.

Su SDAALR komiteto pirminin-

ku drg. M. Karpavičiumi pasikalbėta, išsiaiškinta. Jis įspėtas, kad ateityje panašūs faktai nesikartotų ir įpareigotas žymiai aktyviau vystyti rajone technines sporto šakas.“

Lietuvos Komunistų partijos Šilalės rajono komiteto sekretorius J. JAGMINAS pranešė, jog tai, kad rajono SDAALR komitetas nesurengė techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų rajoninės spartakiados ir nepasirūpino savo komandų delegavimu į respublikines spartakiados varžybas yra didelis jo pirmininko A. Rimkaus aplaidumas. Atsakyme toliau rašoma:

„1987 m. vasario 10 d. partijos rajono komiteto biuras griežtai įvertino A. Rimkaus elgesį dėl išgėrimų, kas trukdė ir geram tiesioginių pareigų atlikimui, ir rekomendavo Lietuvos TSR SDAALR CK spręsti klausimą dėl tolesnio jo darbo šiose pareigose“.

Be to, nurodoma, kad „su patriotinės draugijos rajono aktyvu numatytos priemonės techninėms bei karinėms taikomoms sporto šakoms toliau vystyti“.

Redakcija gavo informaciją iš LTSR SDAALR CK, kad įvyksime patriotinės draugijos rajono komiteto plenumė A. Rimkus iš užimamų pareigų atleistas. Šilalės rajono SDAALR komiteto pirmininku išrinktas Edmundas Venckus.

Lietuvos Komunistų partijos Švenčionių rajono komiteto sekretorės G. DAINYTĖS atsakyme rašoma:

„Partijos rajono komitetas drauge su rajono vykdomuoju komitetu priėmė nutarimą dėl techninių ir karinių taikomųjų sporto šakų kultivavimo XII penkmetyje. Numatytos užduotys organizacijoms, ūkiams ir įmonėms dėl atskirų sporto šakų vystymo bei materialinės bazės joms kūrimo.

Šiuo metu ruošiamas projektas pastato SDAALR technikos sporto klubui, kurio statyba bus pradėta 1988 metais. Siemet Švenčionių apylinkėse bus baigti stacionarinės motociklų kros trastos įrengimo darbai, VPTM-64 pradėta šaudyklos statyba. Siame penkmetyje bus įrengti šaudymo tirai šaudymui iš šaudyminių ginklų Švenčionyse ir Pabradėje, VPTM-64 numatyta pradėti vystyti kartingų, o automobilių sportą bei karinę taikomąją daugiakovę — kitose pirminėse patriotinės draugijos organizacijose.

SDAALR komitetas pradėjo kreipti didesnę dėmesį rajono varžyboms. Siemet jau surengtos šaudymo varžybos iš pneumatinių bei mažojo kalibro šautuvų, birželio mėnesį planuojama surengti automobilių daugiakovės varžybas, o rugsėjį — šaukiamojo amžiaus jaunimo spartakiadą. Numatyta, kad rajono SDAALR komitetas parengs ir deleguos į respublikines varžybas trijų sporto šakų komandas“.

Ką mena „žalieji paminklai“?

Ankščių rajono „Lenino keliu“ kolūkio laukuose galima pamatyti daug medžiais apso-dintų kalnelių, patrauklių me-džių grupių. Šitie gojeliai daug ką mena.

Štai auksu nuspalvinti Popšutės beržai, žaliaskarės eglės, pušys. Čia mėgo ilsėtis rašyto-jas Juozas Tumas-Vaižgantas. Jis įkvėpimo sėmėsi ir ant Valiulio kalnelio, mėgdavo iš savo gim-tųjų Malaišių patraukti prie Juodonių piliekalnio. Neseniai melioruojant laukus, buvo išsau-gota didingų eglių eilė. Seni žmonės pasakoja, kad šias egles sodinęs literatūros klasikas Juo-zas Tumas-Vaižgantas.

Mėgdavo po apylinkes savo giminėje paklaidžioti ir įžymus tapytojas Kajetonas Sklėrius, ku-ris, nors ir toliausiai būdavo iš-vykęs, gimtųjų Kunigiškių nie-kuomet nepamiršdavo... Ir jo žingsnius mena „žalieji paminklai“.

Buržuazijos valdymo metais tuometinės Rokiškio apskrities Kunigiškių kaime aktyviai reiškėsi pogrindinės komunistų ir komjaunimo kuopelės. O ant Kūdrelių kalnelio susirinkę pa-žangūs Kunigiškių kaimo jaunuoi-liai rengė susirinkimus. Kad ap-sisaugotų nuo žvalgybininkų įtarinėjimo, sodino medelius... Čia išaugęs didelis, gražus pušynas primena dabartiniam jaunimui apie tas pavojų kupi-nas dienas ir paprastų valstiečių kovą už šviesesnį rytojų. Prime-na ir apie Didžiojo Tėvynės karo metus, partizanų žygius. Juk da-bartinėje ūkio teritorijoje savo

laikiną bazę turėjo įkūręs Žemaitės partizanų junginys.

Zemdirbiai praeities kovų ir žygdarbių nepamiršta. Ant Kūdrelių kalnelio, pažymint Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 45-metį ir Pergalės 40-metį, iškilmingai buvo atidengtas pa-minklinis akmuo kunigiškičiams, kovojusiems už šviesią ateitį, atminti. Ir miškas toliau sodina-mas. Šalia Kūdrelių senųjų pušų jau auga vežlus jaunuolynas, pasodintas dabartinės jauniosios kartos...

Centrinėje Vaitkūnų gyvenvie-tėje irgi yra kuo pradžiuginti akį. Prie ūkio kultūros namų prieš keletą metų buvo pradė-tas kurti parkas, pasodinti pir-mieji medeliai. Kaip ir daugelio naujovių, taip ir šio dalyko su-manytojas buvo Didžiojo Tėvy-nės karo dalyvis, LTSR nusipel-

nęs žemės ūkio darbuotojas, ilgametis kolūkio pirmininkas Aleksandras Slavenskas, vado-vaujantis „Lenino keliu“ kolūkiui jau beveik trisdešimt penkerius metus.

Tikra medelių sodinimo įven-tė įvyko praeitų metų rudenį. Čia atėjo ordinais ir medaliais pasipuošę kovų ir darbo vete-ranai: kolūkio pirmininkas Alek-sandras Slavenskas, kaulių fer-mos vedėjas Jonas Stukas, pir-masis kolūkio pirmininkas, nusipelnęs kolūkietis Pranas Kutka, eigulys Juozas Kutka, laiškanė-šys Vitoldas Dagys, fermų elekt-rikas Faustas Baltuška, mechani-zatorius Bronius Kovas ir kiti pasižymėję ūkio žmonės. O kartu su jais medelius sodino Kunigiškių nepilnos vidurinės mokyklos pionieriai ir spaliukai, ūkio SDAALR pirminės organi-zacijos aktyvistai, komjaunuoliai.

Neilgai trukus parke savo medžius pasodino būsimieji ka-riai Vidas Gudauskas, Audrius Daugėla ir Artūras Sinkūnas, kuriuos ūkio komjaunimo ir SDAALR pirminių organizacijų nariai iškilmingai palydėjo į Tė-rybinę Armiją. Jie dabar garbin-gai atlieka savo pareigą Tėvy-nei, o medeliai ošia, auga ir laukia jų sugrįžtančių.



Tėvas ir sūnus Slavenskai.

J. JUNEVIČIAUS nuotr.

Šios ir kitos tradicijos „Leni-no keliu“ kolūkyje puoselėja-mos jau seniai. Ir ypač didelę iniciatyvą šioje veikloje rodo SDAALR pirminės organizacijos nariai, vadovaujami stacionari-nių įrenginių inžinieriaus, Lietu-vos TSR SDAALR Centro komite-to nario Romualdo Slavensko. Susitikimai su kovų ir darbo veteranais, prasmingos įventės, neapsieinančios be techninio sporto varžybų — tai tik dalelė šių entuziastų veiklos.

Daug dėmesio skiriama kraš-totylininkų veiklai. Jau surinkti ir užrašyti ūkyje gyvenančių Di-džiojo Tėvynės karo dalyvių atsiminimai, surinkta ir skoningai apipavidalinta kraštotylinė me-džiaga apie Žemaitės partiza-nų junginį, apie Šimonių girio-ję veikusių partizanų būrius. Ruošama ekspozicija ūkio kovi-nės ir darbo šlovės muziejui, kuris pradės veikti šiemet.

Prieš kurį laiką ūkio SDAALR organizacijos aktyvistų grupė kartu su kolūkio pirmininku Aleksandru Slavensku, 16-osios Lietuvosiosios šaulių divizijos kariu, lankėsi Oriolo žemėje, keliavo šios divizijos kovų ir pergalių keliais. Iš šios kelionės parsivežti įspūdžiai, brangios relikvijos irgi surado deramą vietą ūkio istorijos ir kraštoty-rininkų darbų albumuose.

Yra kolūkyje du Slavenskai. Tėvas ir sūnus. Veteranas ir jau-nas komunistas. Du aktyvūs vi-suomenininkai, surandantys su visais bendrą kalbą, užkrečian-tys kitus kūrybingumo dvasia. Yra puikus ūkio žemdirbių kolektivas, kovojantis už komunis-tinę pažūrą į darbą, sumaniai sprendžiantis ne tik gamybines, bet ir socialines-buitines proble-mas. O kartu ir patriotinio, inter-nacionalinio auklėjimo bei kitus nemažiau svarbius reikalus.

V. BAGDONAS.

Ankščių rajono „Lenino keliu“ kolūkio pirmininko pavaduotojas

SKRAIDĖ KAMBARINIAI MODELIAI

Šių metų LTSR čempionato dalyvius, susirinkusius rungty-niauti kambariniais modeliais, neįprastai sutiko šeimininkai —

Šiaulių 17-os vidurinės mokyklos moksleiviai. Kai grojant himną praejusių metų čempionai pakėlė varžybų vėliavą, ir varžybų



Varžybų nugalėtoja — Anykščių komanda. Iš kairės: vadovas A. Kavoliūnas, respublikos čempionas R. Steponėnas, R. Ragaišis ir Z. Gardeckas.

AUTORIAUS nuotr.

viršininkas Zigmąs Zdzichauskas paskelbė varžybas atidarytas, sporto salės aikštelę užėmė šios mokyklos moksleiviai. Skambant muzikai, pagal savo scenarijų jie pasveikino čempionato dalyvius, pademonstravo sudėtingus akrobatikos pratimus. Nuotalkin-gai pasirodė ritminės gimnasti-kos grupė. Tokia varžybų atida-rymo metu surengta priemonė tiek sportininkams, tiek žiūro-vams pakėlė šventinę nuotaiką.

Sporto salė visiškai pasikeitė prasidėjus modelių skraidymams. Gležnučiai, sveriantys truputį daugiau kaip vieną gramą, mik-rono storio plėvele dengtais sparnais modeliai, paslaptin-gai tyliai sukdami ratus, kilo aukš-tyn.

Čempionate dalyvavo 21 avia-modeliuotojas, kurių kiekvienas turėjo teisę paleisti savo mode-lį šešiuose skraidymo turuose po

vieną kartą. Vietos buvo nusta-tomos pagal kiekvieno dalyvio modelio dviejų geriausių skridi-mų trukmės sumą.

Respublikos čempionu tapo Anykščių profesinės technikos mokyklos dėstytojas, kandidatas į sporto meistrus Rimantas Ste-ponėnas. Jo modelis per du skridimus išsilaikė ore 20 minu-čių 27 sekundes. Antrąją vietą užėmė šiaulietis Vytautas Gaš-kauskas (19 minučių 51 sekun-dė). Trečioje vietoje liko Pane-vėžio ATSK atstovas Remigijus Gumbelevičius (16 min. 52 sek.).

Komandomis nugalėjo Anykš-čių aviamodeliuotojai. Antroje vietoje liko Klaipėdos koman-da, trečioje — panevėžiečiai.

Gaila, kad čempionate neda-lyvavo pajėgūs Alytaus aviamo-deliuotojai. Nesimėtė taip pat ir Vilniaus bei Kauno komandų.

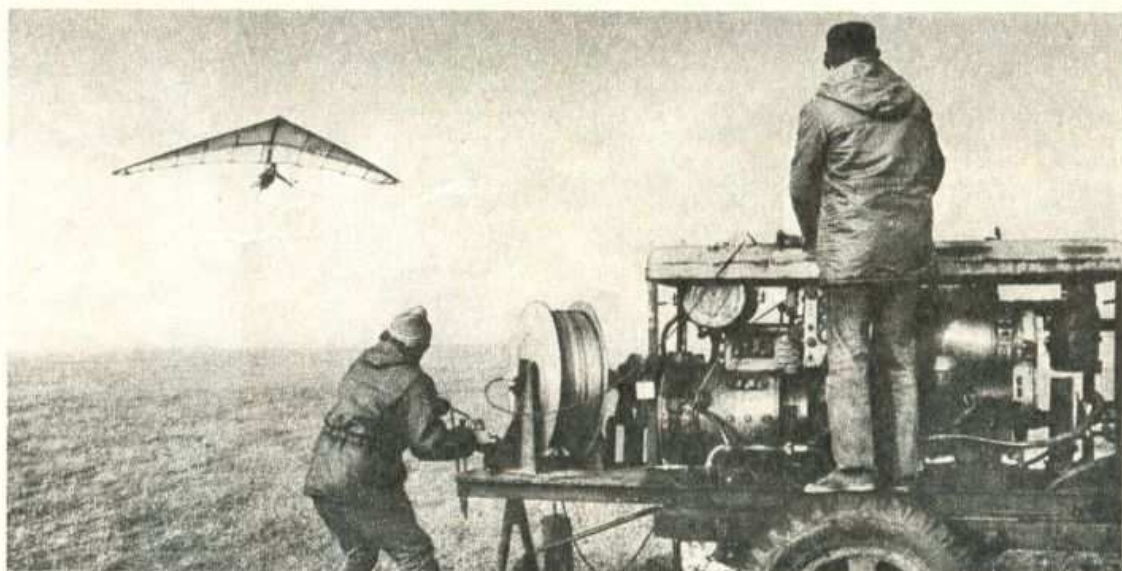
A. BACINIS

Kas skraidūnams pavadouos kalnus?

Driekiasi iki horizonto trumpai apkirptas Paluknio aerodromo laukas. Rytys pažemėje vis papurto skraidyklių sparnus. Po kelių sekundžių jau matome, kaip įsitempia lynas, kaip žingsniai pavirsta žuoliais, kaip žmogus su skraidykle atsplicia nuo žemės. Seka greitėjantis skridimas 10-ties metrų aukštyje. Tik kelias sekundes... Po to veržlus kilimas. 3—4 m/sek. kilimo greičiu skraidyklė veržiasi į padangę. Praeina minutė, dar 40 sekundžių... Visi laukia oranžinio taškelio pasirodymo, skelbiančio, kad pilotas atsikabino nuo lino. 400 metrų aukštyje, atrodo nežemėdama, sklendė skraidyklė. Ją pilotavo respublikos SDAALR CK treneris-instruktorius Rimantas Dudas. Nesuradęs termikų, po penketo minučių jis nusileido. Paskui vienas po kito į erdvę kyla respublikos skraidūnų rinktinės nariai.

Pasibaigus pratyboms, skraidymų aptarime skraidūnai pareiškė pastabas dėl įrenginio, kuriuo buvo iškeliama į orą skraidyklė. Nuomonė buvo vieninga: šis įrenginys atsto kalnus.

Vilniaus entuziastai bandė savaip išspręsti buksravimo problemą. Vilniaus žiltnamių



Vilniaus 3-osios autotransporto įmonės skraidūnų sukurtas įrenginys skraidyklėms išvilkti.

V. GVOZDO nuotr.

kombinato skraidyklių sekcijoje prieš porą metų buvo mėginama motorizuoti sklandytuvą „Strazdą“ ir panaudoti skraidyklės vilkimui. Bet šių dviejų skraidymo aparatų skridimo greičių neatitikimas neleido įgyvendinti sumanymo. Kūrybinius bandymus tęsė Vilniaus 3-osios autotransporto įmonės sekcija. Įmonės meistras Povilas Jusys, baigęs hidromelioracijos technikumą, gerai pažinojo visas hidraulines mašinas. Padedant Jonui Vilkinui, Tadeui Bogdanovičiui, Aleksandrui Čiurkinui, Sergejui Achmetovui, ieškojo hidromašinų, projektavo. Baziniu įrenginiu pasirinko nurašytą suvirinimo agregatą su dvirate važiuokle. Nutarė elektros generatorių neįmontuoti. „Nors mašina ir sunkesnė bus, turėsime savo elektros energiją“, — sakė jie. Kuriamieji darbai užvirė 1985-ųjų rudenį, o praėjusiųjų metų pa-

vasarį buvo atlikti pirmieji bandomieji skridimai, išvelkant skraidyklę naujai sukurtu įrenginiu. Atrodė, kad technika veiks nepriekaištingai. Šiuo metu žiuo unikaliu mūsų šalyje hidrauliniu agregatu skraidyklėms į orą išvilkti jau yra atlikta per 50 startų.

Instruktorius, respublikos skraidūnų rinktinės treneris Rimantas Dudas įsitikinęs, kad techniniu požiūriu šis įrenginys yra labai saugus, leidžia suderinti mašinos galingumą su vėjo greičiu, skraidyklės padėties kitimu erdvėje. Yra sukurta savita skraidyklių išvilkimo metodika, kurios būtina griežtai laikytis. Pradžioje pilotai turi išklausti specialų teorinį kursą, privalo turėti 10—20 skridimų patirtį, pakylant į 100 metrų aukštį lygumoje, buksruojant skraidyklę rankiniu būdu. Pilotams, turintiems motorizuotų skraidyklių pilotavimo

patirtį, tokių bandymų skaičių galima mažinti perpus. Skraidymus būtina organizuoti pagal visus sportinės aviacijos priimtus reikalavimus. Būtinai radijo ryšys tarp skraidymų vadovo starte ir komandos prie agregato. Pageidautina, kad kylantis pilotas turėtų bent radijo imtuvą ir gelbėjimosi parašiutą. Kadangi trosas kabinamas už piloto pasikabinimo sistemos krūtinės diržo, būtina laikytis prisikabinimo tvarkos: skraidūnas su savo pasikabinimo sistema prisikabina prie skraidyklės centrinio mazgo, atsigulęs sistemoje pasifikrina diržus ir po to, laikydamas skraidyklę ant pečių, atsistoja ir prikabinama prie spyneles žiedą su trosu ir keletą kartų atlieka bandomąjį troso atkabinimą, esant bent 50 kg tempimo jėgai.

S. PRIALGAUSKAS

IR TIESOS ŽODŽIU, IR GERAI DARBAIS

Ne kažin ką įmanoma padaryti per dvejus metus. Juo labiau tokioje sportinėje veikloje, kur popieriukų nepasiuntinėsi, o ir telefonu nurodinėdamas nedaug ką pasieksi. Arvydas, pats rietaviškis, kilęs beveik iš paties Žemaitijos centro, nors ir jaunas dar, gerai suvokė šiuos dalykus.

Gimtajame krašte surasti bendrą ženką su žmonėmis — nebuvu sunku. Zinių pamokymams, patarimams — taip pat turėjo. Jau beveik dešimtmetis, kaip skraido skraidyklėmis. Ne vieną jų pats yra statęs. Skriejimuose nuo Nidos kopų, Nemuno žlaito Nefonyse, respublikos geriausių skraidūnų treniruočių stovyklose Kaukaze Arvydas Grikišas yra skraidęs jau beveik 40 valandų. Kaip ir dauguma pajėgiausių mūsų skraidūnų, jis mokėsi pir-

mųjų skraidyklės valdymo įgūdžių kauniečių skraidymų bazėje. Čia jis brandino meistriskumą, kaupė ne tik sportinę patirtį, bet ir balansuojančio skriejimo su skraidykle įgūdžius, jaunų skraidūnų mokymo praktiką. Todėl prieš porą metų, kai Kauno skraidyklių klubas, respublikos skraidyklių sporto federacijai patarus, pasiūlė Arvydui važiuoti į Klaipėdą ir padėti Žemaitijoje besikuriančių sekcijų skraidyklininkams, išvyko nedvejodamas.

Klausimo „Nuo ko pradėti?“ jam lyg ir nekilo. Skraidyklių sporto federacija, o taip pat ir jis, žinojo, kad jau daugelį metų Klaipėdoje, Bandomojoje laivų remonto įmonėje, aktyviai savo veikla reikišiasi čia įkurtos skraidyklių sekcijos nariai: patys

pasigamino skraidyklę, su kuria net Nidoje skraidė, aktyviai treniravosi, ruošėsi dalyvauti varžybose. Žinojo ir tai, kad šios sekcijos įkūrimo iniciatoriumi buvo meistras Vilius Varnas, vairuotojas Viktoras Mačiūnas, kurie ir iki šiol skraido. Taigi, pamatas darbai — aktyvas, kuriuo galima bus remtis — yra. Tačiau bene labiausiai skatino ir maloniai nuteikė gautas kvietimas iš Gargždų. Klaipėdos rajono vykdomojo komiteto pirmininko pavaduotojas Antanas Leita, pats Nidoje mėtęs sklandymo mokyklos įkūrimo 50-mečiui pažymėti surengtos aviacijos šventės metu skraidūnų skriejimus, kurie ne tik sudomino, bet ir sužavėjo, prašė federacijos padėti įkurti rajone skraidyklių sporto sekciją.

Rašė, kad skraidūnams čia būtų palankios sąlygos skrieti nuo aukštų, rajoną supančios Minių žlaity. Norinčių skraidyti esą nemažai, ypač jaunimo, o dėl pagalbos — nebus stygiaus.

Visa tai buvo palankios ir viliojančios prielaidos. Bet Arvydui, bent jau veiklos pradžioje, norėjosi jausti ir prityrusio aviacijos darbuotojo petį, reikalui esant, pasiremti juo, pasitarti. Todėl, atvažiavęs su siuntimu į Klaipėdą kaip Kauno skraidyklių klubo instruktorius, pirmiausia jis užėjo į aviacijos technikos sporto klubą. Klubo viršininkas Albertas Dulka, prityręs vadovas, nebe pirmą dešimtmetį skraidęs sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais, turįs didelę instruktoriaus darbo praktiką, atvira žirdim ir labai

svetingai sutiko Arvydą Grišką, jauną aviatorių, kupiną gerų norų ir didelių sumanymų. Pirmiausia Arvydą supažindino su aktyviu ir labai reikliu miesto aviacijos sporto federacijos pirmininku, Restauracijos dirbtuvių viršininku Algirdu Aukštuoliu ir SDAALR miesto komiteto pirmininku Vincu Pulkausku. Pasiūkalbėjo nuoširdžiai. Federacijos pirmininkas priminė apie Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo veiklą, praeitį ir šio laikmečio, papasakojo, kad mieste yra nemažai skraidyklių sporto entuziastų, bet juos reikia suburti, kad yra kalbėjęs su Bandomosios laivų remonto įmonės direktoriumi Jonu Varnu, kuris sutiktų, kad įmonė imtųsi šefuoti miesto skraidūnus. Priminė ir tai, kad į bendrą klubą reikėtų suburti Klaipėdos miesto ir rajono skraidūnus, kad gargždėčius sutiktų šefuoti Vaclovo Gedminto vadovaujama Klaipėdos rajono metalo apdirbimo įmonė.

Kaip buvo kalbėta, taip ir klostėsi reikalai. Vaclovas Gedmintas, Jonas Varnas, kiekvienas savo mieste sutiko šefuoti gargždėčius ir uostamiesčio skraidūnus. Antanas Leita daug padėjo jau pirmąjį darbo vasarą įsirengiant ant Minijos šlaito skraidymų bazę. Kai padarė skraidyklių „inventorizaciją“, pasirodė, kad šio sporto entuziastai jau turi pasigaminę net dvyliką skraidyklių. Bandomosios laivų remonto įmonės elektrikas Vytautas Krikščiūnas dar statosi dvivietę motoskraidyklę. Gargždėškis radiomechanikas A. Vilčinskas taip pat jau baigia statyti motoskraidyklę, o rajono Vidaus reikalų skyriaus darbuotojas Stasys Petrikas pasigaminęs geriausią iš šių metų klube turimų skraidyklių.

Nemažai skraidė praėjusią vasarą pajūrio skraidūnai. Ir jų gretos pastebimai pagausėjo. Vien tik šiame į klubą dar buvo priimta daugiau kaip dvidešimt naujų narių. Žiemą sportininkai dešimtis valandų praleido Bandomosios laivų remonto įmonės cehuose ir dirbtuvėse prie steklių. Po darbo pamainos, laisvalaikio galėdami pasinaudoti įrankiais, staklėmis, kitais įrengimais, jie čia meistravo, kūrė karkasus ir mazgus gaminamoms naujoms skraidyklėms. Bet, norint statyti gerą modernią skraidyklę, vien cecho ar dirbtuvės neužtenka. Reikia patalpų konstravimui, kitiems kruopštesniems darbams. Jausdamas skraidyklininkų sujudimą, matydamas, kaip jie, nesigailėdami nei jėgų, nei laiko, su didžiuli entuziazmu kuria ir statosi skraidykles, kaip ruošiasi naujam skraidymų sezonui, miesto aviacijos sporto federacijai tarpininkaujant, Klaipėdos miesto LDT vykdomojo komiteto pirmininkas Alfonsas Zylis sutiko viename iš restauruotų namų mieste skirti patalpas skraidykli-

ninkų klubui. Buvau užėjęs į šias puikias patalpas. Kambariai dar kvepėjo dažais. Erdvu, šviesu. Pamaniau sau: kiekvienas žmogus, ar tai vadovas, ar tai draugas, už gerą visada atsilygina geru. Mūsų uostamiesčio skraidyklininkai dar nėra nuskyne čempionų laurų, bet savo atsidavimu pamėgtai naujai sporto šakai, savo nenumaldomu ryžtu ir entuziazmu, pagaliau savo veikla per pirmuosius metus sugebėjo užsitarnauti ir miesto valdžios, ir kitų organizacijų įvertinimą ir pasitikėjimą. Kad taip būtų ir kituose respublikos miestuose! Sportuojantis jaunimas neliks skolingas.

Arvydas Griškis dabar kupinas naujų sumanymų. Jis nori suburti visus Žemaitijos skraidūnus, praktiškai padėti rajonuose besikuriančioms sekcijoms ir net pavieniams skraidūnams, norintiems pasistatyti skraidyklę. Jau užmezgė bendravimo ryšius su Mažeikių, Tauragės, Telšių, Silutės, Palangos skraidyklių sporto entuziastais. Neabejoju, toks darbištas ir pareigingas žmogus, kaip Arvydas, sugebės įgyvendinti visus sumanymus. Reikėtų, kad jam pačiam daugiau padėtų ir visokeriopai paremtų Kauno skraidyklių klubas, kurio etatinis instruktorius jis yra. Kadangi pajūrio skraidūnų veikla žymiai išsiplėtė, būtina Arvydui į pagalbą skirti dar vieną etatinį darbuotoją. Ir lėšų skirti. Ir teisių daugiau duoti. Dabar gi, net komandiruotėn į rajoną pas šefuojamus skraidūnus negali nuvažiuoti, nes nei lėšų tam turi, nei juridinių galimybių yra. Klaipėdos miesto valdžia, organizacijos skraidyklininkams padeda konkrečiai parama. Patriotinės draugijos respublikos CK Aviacijos skyriui taip pat gal reikėtų pasirūpinti ir pasistengti Klaipėdoje įsteigti etatinį skraidyklių sporto klubą arba bent skraidyklių sporto grandį prie Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo.

— Respublikos skraidyklių sporto federacija galėtų surengti bent kartą per metus praktinę treniruotę stovyklą skraidyklių sporto sekcijų visuomenininkų instruktoriams paruošti ir mokyti. Be aktyvo, be visuomenininkų neišsiversime, — kalba Arvydas.

O kol kas uostamiesčio skraidyklininkai naujose klubo patalpose nesėdi sudėję rankų. Jie aktyviai ruošiasi naujam sezonui. Jau atliko šuolius su parašiotu, nors to ir nereikalauja jokios instrukcijos. Patys įsitikino, kad skraidūnui reikia mokėti naudotis ir parašiotu, juo labiau, kad ateityje maršrutais jie skris tik turėdami gelbėjimosi sistemos parašiotus. Siekti naujų laimėjimų klaipėdiečius skatina praėjusiais metais LTSR vasaros IX spartakiados skraidyklių sporto varžybose antroje miestų grupėje užimta pirmoji vieta.

K. NAUDZIUS

ORBITOJE PILOTUOJAMAS KOMPLEKSAS „MIR“



Jurijus Romanenka (kairėje) ir Aleksandras Laveikinas.

Pagal kosminės erdvės tyrimo programą 1987 metų vasario 6 dieną 0 val. 38 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz TM-2“, kurį pilotavo įgula — laivo vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas pulkininkas Jurijus Romanenka ir bordininierius Aleksandras Laveikinas.

J. ROMANENKA jau yra atlikęs du kosminius skridimus: pirmąjį 1977—1978 metais laivu „Sojuz-26“ ir orbitinė stotimi „Saliut-6“, antrąjį — 1980 metų rugsėjo mėnesį laivu „Sojuz-38“, kaip tarptautinės Tarybų Sąjungos ir Kubos įgulos vadas.

1981 metais Jurijus Romanenka nenutraukdamas pagrindinio darbo baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.

Aleksandras LAVEIKINAS gimė 1951 metų balandžio 21 dieną Maskvoje.

1974 metais baigęs Maskvos N. Baumano aukštąją technikos mokyklą, dirbo konstravimo biure, kur dalyvavo kuriant ir išbandant naujus kosminės technikos pavyzdžius.

A. Laveikinas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1980 metų.

Į kosmonautų būrį Aleksandras Laveikinas buvo priimtas 1978 metais. Jis išėjo visą pasirėngimo kosminiam skridimui laivu „Sojuz TM“ ir orbitinė stotimi „Mir“ kursą.

1987 metų vasario 8 dieną 2 valandą 28 minutės Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz TM-2“ buvo sujungtas su orbitiniu kompleksu „Mir“ — „Progres-27“. Patikrinę sujungimo mazgo hermetiškumą, kosmonautai Jurijus Romanenka ir Aleksandras Laveikinas perėjo į stoties patalpas.

Orbitinė mokslinė stotis „Mir“ kosminėje erdvėje aplink Žemę funkcionuoja nuo 1986

metų vasario 20 dienos. Pirmosios ekspedicijos įgula — Leonidas Kizimas ir Vladimiras Solovjovas visapusiškai išbandė konstrukcijos elementus, sudėrino aparatūrą, papildomai aprūpino stotį prietaisais ir įrengimais.

Naujame stoties „Mir“ eksploatavimo etape numatoma sukurti nuolat veikiantį orbitinį pilotuojamą kompleksą su specializuotais mokslui ir liaudies ūkiui skirtais modeliais. Komplekse draugai Romanenka ir Laveikinas realizuos plačią astrofizinių, geofizinių, technologinių, techninių, medicininių ir biologinių tyrimų bei eksperimentų programą.

1987 metų kovo 31 d. Tarybų Sąjungoje raketa nešėja „Proton“ į orbitą aplink Žemę paleistas specializuotas astrofizinis modulis „Kvant“. Balandžio 9 d. jis sujungtas su orbitine stotimi „Mir“.

Balandžio 11 d. 23 val. 41 min. Maskvos laiku Jurijus Romanenka ir Aleksandras Laveikinas išėjo iš stoties „Mir“ į atvirą kosmosą ir priartėjo prie sandūros su moduli „Kvant“. Iškėlus modulio sujungimo agregato strypą, kosminiai aparatai buvo praskirti maksimaliu galimu nuotoliu. Apžiūrėdami modulio ir stoties sujungimo agregatus kosmonautai pastebėjo, kad juos visiškai sujungti kliudo tarp jų pakliuvęs pašalinis daiktas.

Įgulos vadui ir bordininieriui atlikus reikiamus darbus, kosminiai aparatai buvo suveržti. Jurijus Romanenka ir Aleksandras Laveikinas atviroje kosminėje erdvėje išbuvo 3 val. 40 min. Orbitoje aplink Žemę funkcionuoja pilotuojamas kosminis kompleksas „Mir“ — „Kvant“ — „Sojuz-TM-2“, kurio bendra masė sudaro 51 toną, ilgis — 35 metrus.

Sportas, dovano- jantis polėkį



Lietuvos TSR rinktinė, iškovojo socialistinių šalių parašiutininkų varžybose 1981 metais Vilniuje ant-
rąją vietą. K. MINČIAUS nuotr.



1891 metų rugsėjį spalvingos afišos skelbė, kad pirmą kartą į Vilnių atvyksta garsus to meto rusų oreivis Stanislas Drevnickis, kuris rodysiąs skridimus oro balionu, o į žemę nusileisias parašiuotu. Pirmas skrydis įvyko Botanikos sode (dabar Gedimino kalno papėdėje) rugsėjo 15 dieną. Aikštės viduryje degė gigantiškas laužas. Virš jo, pildydamas karštu oru, siūbavo didžiulis balionas, kurį laikė dešimtis kareivių. S. Drevnickis įsoko į pintinę, pritvirtintą prie baliono, ir sukomandavo kareiviams atleisti. Aidint gausioms žiūrovų ovacijoms, drąsusis oreivis kilo aukštyn. Vėjas jį nešė Antakalnio kalvų link. Čia S. Drevnickis laimingai nusileido parašiuotu. 1913 metais Vilniuje šuolį parašiuotu demonstravo S. Drevnickio brolis Juzefas.

1919 m. susikūrusios Lietuvoje karo aviacijos lakūnai skraidė be parašiutų. Tik 1927 m. pradėta pirkti iš užsienio firmų parašiutus. Iš pradžių lakūnai nepatikimai žiūrėjo į šį gelbėji-

mosi įtaisą. Gal todėl, kad ne visi to meto parašiutai buvo patikimi. Štai kaip prisimena pirmą bandymą šokti vienas Lietuvos parašiutizmo pionierių aviacijos kapitonas Klemas Martinkus. „Mano pirmas šuolis su parašiuotu buvo laimingas tuo, kad nešokau. 1926 m. vieną gražią vasaros dieną atvažiuo į aerodromą čekoslovakų parašiutų firmos atstovas įpiršti savo gaminį. Aš pasisiūliau jį išbandyti, bet kapitonas A. Gustaitis patarė man pirmiau išbandyti su svoriu. Čekui sutikus, paruošėm 70 kg smėlio maišą, pritvirtinom prie jo parašiutą, o automata užkabinome už borto. 500 metrų aukštyje, virš aerodromo, iš lėktuvo išmestas maišas, kaip tikras maišas nugarmėjo iki pat žemės. Parašiutas neatsidarė. Aš pasijutau lyg naujai atgimęs, o čekoslovakų firmos atstovas neatsisveikinęs pabėgo iš aerodromo“.

Tą nepasitikėjimo parašiuotu barjerą pirmasis peržengė oro žvalgas kapitonas Vladas Mor-

kus. 1928 m. sausio 26 dieną Kauno aerodrome jis išbandė itališką „Salvator“ (Gelbėtojas) parašiutą. Tai buvo pirmas lietuvių šuolis su parašiuotu. Šia proga italų firma atsiuntė V. Morkei auksinį ženkluką, kurį įteikdavo kiekvienam, kas išsigelbėdavo „Salvator“ parašiuotu. Pirmasis Lietuvoje su parašiuotu išsigelbėjo aviacijos kapitonas Jeronimas Garolis, iššokęs iš suktuku krantinčio lėktuvo. Tai įvyko 1929 m. birželio 20 dieną. Iki 1940 m. Lietuvoje parašiutų dėka savo gyvybes išgelbėjo 14 lakūnų...

Be bandomųjų šuolių buvo atliekami ir parodomieji šuoliai aviacijos švenčių metu. Su parašiuotu šokti savanorių buvo tik keli. Iki 1934 metų daugiausia parodomųjų šuolių atliko karo lakūnai Klemas Martinkus ir Romas Marcinkus (garsus to meto futbolininkas). K. Martinkus pirmasis Lietuvoje atliko šuolį ir uždelstu parašiuoto skleidimu.

1936 m. su parašiuotais pradėjo šokinėti Lietuvos aeroklubo la-

kūnai ir sklandytojai. 1936 m. birželio 7 d. Tauragėje pirmą kartą Lietuvoje su parašiuotu šoko moteris, aeroklubo lakūnė Antanina Llorentaitė. Tais pačiais metais Palangoje pirmuosius šuolius atliko masinio parašiutizmo pradininkas Viktoras Ažmenskas, dabartinis Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius. Nors Lietuvos aeroklube parašiutizmo sekcijos nebuvo, entuziastų, pamėgusių šuolius su parašiuotu, netrūko. V. Ažmenskas, J. Steikūnas, V. Butkevičius, P. Zaltauškas sudarė aeroklubo parašiutininkų branduolį. Aktyviai dalyvaudami aviacijos šventėse, jie propagavo šią įdomią, tačiau mažai žinomą sporto šaką, demonstravo parašiuto patikimumą. 1937 m. gegužės 16 dieną Kaune vyko aviacijos šventė Lietuvos aeroklubo dešimtmečiui paminėti. Kaip tik šiame renginyje į vieną būrį susirinko aktyviausi parašiutizmo entuziastai pademonstruoti žiūrovams savo sugebėjimų. Šventėje su parašiuotais

žoko: J. Steikūnas, V. Ašmenskas, P. Marciulionis, P. Zaltauskas, A. Liorentaitė, B. Civiškaitė, R. Heinrikas, A. Gysas, K. Vasiliauskas, J. Martinkaitis ir J. Balčiūnas. 1937 m. gegužės 16 diena dabar skaitoma parašiutizmo sporto pradžia Lietuvoje.

Iki karo Lietuvos parašiutininkai varžybų nerengė, nors entuziastų netrūko. Šis sportas buvo brangus. Parašiusius pirkdavo iš užsienio firmų: Italijos — „Salvator“, Anglijos — „Irving“, Suomijos — „Pak“. 1933 m. vienas italų „Salvator“ parašiusas kainavo 3,588 litus. Tenka stebėtis to meto parašiutininkų drąsa ir ryžtu. Iš pradžių jie šokinėjo be atsarginių parašiutų, apsaugos prietaisų. Trenerių ir instruktorių nebuvo. Parašiusius sudėti mokėsi žiūrėdami į nuotraukas instrukcijose.

Parašiutizmas Lietuvoje masiniu tapo tik nuo 1948 metų. Pokario laikotarpiu aktyviausiais parašiutizmo globotojais buvo Z. Javičius Vilniuje ir F. Gerulskis Kaune. Pirmasis Tarybų Lietuvos parašiutų sporto čempionatas įvyko 1958 metais Kaune. Absoliučiais čempionais ta-



Antanina Liorentaitė.



Vladas Morkus.

po Beta Matutytė ir Vytas Kazakevičius. Tais pačiais metais Maskvoje vykusioje pirmojoje TSRS tautų spartakiadoje Lietuvai atstovavo J. Narijauskaitė, B. Matutytė, A. Varevičius, V. Kazakevičius, A. Arbačiauskas ir V. Zalpys.

1962-ieji metai laikytini oro akrobatikos pradžia respublikoje. Liepos 12 dieną įvykė, skirtos Tarybų Lietuvos 22-ųjų metų garbei, metu virš Kauno marių parašiutininkų buvo perduota oro estafetė. Šią drąsos, meistriskumo, internacionalinės draugystės „puokštę“, krisdami 50 m per sekundę greičiu, iš rankų į rankas perdavė parašiutininkai Petras Brundza (VVU), Nikolajus Suvorovas (KPI), Anatolijus Maskovas (Latvijos TSR), Aleksandras Dudaris (Ukrainos TSR). Pasaulio rekordininkas A. Mažeika iš Vitebsko per tą pačią šventę pademonstravo rizikingą akrobatinį triuką — nupjovė vieno parašiusio diržus ir išskleidė kitą parašiutą. Šitokiu būdu tekdavo ir tenka gelbėtis parašiutininkams avarinėse situacijose, jei užsikerta sinchroninė iki galo neišsiskleidusio parašiusio atjungimo sistema. Vėliau tobulai šį triuką įvaldė vilnietis Algis Gruzdis, mokėjęs dar ir „skrieti“ paskui lėktuvą žemame aukštyje.

Daug aviacijos švenčių surengta Lietuvoje populiarinant parašiutinį sportą. Įsimintinu šventiniu parašiutininkų pasirodymu tapo Vilniaus universiteto auklėtinių Janinos Brundzienės ir Stasio Čivilio bei KPI absolvento Algio Gruzdiso tikslaus nusileidimo šuolis į Alma Mater kiemą Universiteto 400 metų jubiliejus proga. Beje, dar anksčiau už juos į Universiteto SARBIEVIJAS kiemėlį, šalia filologų berželio, nusileido Gintautas Varnagiris, pasveikinęs studentus su mokslo metų pradžia.

Septintojo dešimtmečio pradžioje Lietuvos padangėje užgimė pirmieji klasikinio parašiutizmo sporto meistrai: Beta Matutytė, Petras Brundza, Stanislovas Sematovičius, Borisas Šesternikovas.

Aštuntajame dešimtmetyje užsimezgė tarptautiniai ryšiai. 1969 m. iš tarptautinių varžybų Lenkijoje Vilniaus komanda, kurioje startavo A. Gruzdis, J. Gutnikienė, B. Šesternikovas ir A. Jamontas, parsivežė sidabro medalius. Respublikos parašiutininkų rinktinės pergalių apogėjumi tapo 1981 m. mažuoju pasaulio čempionatu pavadintose Vilniuje vykusiose socialistinių šalių sportininkų varžybose iškovota antroji komandinė vieta.

Sėkmingai Plovdivo, Košicės, Lodzės, Bialystoko padangių arenose yra rungtyniaavę respublikos parašiutininkai J. Mickevičiūtė, A. Utkinas, S. Čivilis, A. Gruzdis, S. Vaitkevičius, S. Karklys, E. Savčikas, I. Bakšinskaitė. Geriausias pasiekimas sąjungi-



1980 metų LTSR parašiutininkų rinktinė.

nėse varžybose — Lietuvos moterų ekipos 1977 m. iškovota trečioji vieta ir bronzos medaliai, o vyrai bronzos apdovanojimus už grupinį nusileidimo tikslumą laimėjo 1986 m. TSRS tautų IX spartakiadoje. LTSR rinktinės pagrindą sudarė Vilniaus sportininkai.

Aštuntojo dešimtmečio pradžioje buvo įkurta parašiutinio paruošimo grandis Kaune, o lygiai prieš 10 metų — Kapsuko parašiutinio profilio klubas. Prieš porą metų parašiutizmas pradėtas kultivuoti Mažeikiuose.

1982 m. respublikoje įgauta oficialios teisės nauja sporto šaka — parašiutinė daugiakovė, kur, be šuolių su parašiusiu, sportininkai dar turi mokėti šaudyti, plaukti, bėgti lengvosios atletikos krosą. Pirmaisiais parašiutinės daugiakovės respublikos čempionais tapo Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo sportininkai Vilma Jemeljanovaitė ir Vidmantas Zubė. TSRS tautų IX spartakiadoje šios sporto

šakos respublikos rinktinė užėmė trečią vietą.

Šiuo metu kuriasi dar viena nauja parašiutinio sporto šaka — parašiutinė grupinė akrobatika. Mūsų respublikos pasiuntinių jau yra šio sporto TSRS rinktinėje: V. Janušauskas (Vilnius), E. Andrejevas (Kaunas), V. Jankauskas (Kapsukas).

Išaugo Tarybų Lietuvos parašiutininkų meistriskumas. Tarybų Sąjungos čempionų medalius yra iškovoję kauniečiai A. Ciosas, K. Sūdžienė, vilniečiai R. Kaščiūškevičius, V. Janušauskas, Z. Giedraitis.

Parašiutininkai J. Domarkas, G. Butkevičius, B. Kailiuvienė, A. Mačiulis, A. Gruzdis, D. Penkovienė, J. Brundzienė, O. Horodničiūtė, G. Varnagiris, J. Mickevičiūtė, S. Čivilis, R. Kaščiūškevičius ne kartą tapo LTSR čempionais.

Tarybų Lietuvos rekordai buvo gerinti apie 100 kartų. Dauguma jų priklauso J. Judinui, P. Brundzai, B. Matutytei, O. Horodničiūtei, J. Gutnikienei, A. Gruzdiui, B. Šesternikovui, J. Brundzienei, D. Penkovienei, V. Repnikovui.

Vyksta parašiutininkų kartų kaita. Keičiasi ir parašiusiai — savo išvaizda, aerodinamine kokybe, techninėmis charakteristikomis. Parašiutizmo ateitis priklauso sklendžiančiam „kilimui“ — sparno tipo parašiutui. Parašiutininkus į padangę kelia nepakeičiamas AN-2, grakščios „Vilgos-35“, kitų tipų lėktuvai, net sraigtasparniai.

Tarybų Lietuvoje parašiutizmas, pažymintis savotišką aukštinį jubiliejų, suklestėjo ne tik masiškumu, bet ir subrendo meistriskumu. Vien TSRS sporto meistrų ir kandidatų į sporto meistrus — daugiau kaip šimtas. Parašiutų sportas visada dovanoja žmonėms dvasios polėkį.

J. BRUNDZIENĖ,
S. ČIVILIS



Beta Matutytė.

AEORODROMAS BRANDINO JAUNYSTĖS VASARAS

Kažkodėl mėgstama sakyti, kad vaikas, gimęs ir užaugęs pajūrio krašte, būtinai pasirinks jūreivio profesiją. Algimantas Kiškis kaip tik būtų panašus likimo žmogus: gintarinė Baltija teikė vaikystės džiaugsmą, Klaipėdoje pradėjo „savo universitetus“, bet tik laivų neišmoko statyti, nors jų pasisveikinimo sirenos, įplaukiant į uostą, skambėdavo jam kaip lopšinės daina. Likimo ironija? Išimtis? Ir tai, ir kita. Laivų sirenų gausmą nustelbė vaikystėje girdėti tėvo pasakojimai apie lėktuvus, tolimus skrydžius, lakūnų žygdarbius. O kai draugai pakvietė miesto Pionierių rūmuose lankyti technikos būrelį, pasirinko aviamodeliavimą.

Tokie buvo Algimanto Kiškio, Klaipėdos aviacijos technikos sporto klubo grandies vado, pirmieji žingsniai sportinės aviacijos vieškeliose. Paskui, besimokydamas vidurinėje mokykloje, lankė aviacijos technikos sporto klubą ir mokėsi skraidyti sklandytuvu. Kai uostamiesčio klube tą sezoną buvo sujaukta skraidymų aikštelė, važinėjo į Šilutę ir žiame, arčiausiai nuo namų esančiame aviacijos technikos sporto klube, padėdant tuometiniam jo viršininkui V. Kengailai, atliko pirmuosius savarankiškus skriejimus.

Kai baigėsi tarnybos Tarybinėje Armijoje laikas, abejonių nebuvo, kokį gyvenimo kelią pasirinkti. Grįžo pas jaunystės dienų draugus į gimtojo miesto aviacijos technikos sporto klubą. Pradžioje pora metų dirbo aviatechniku, po to trejetą metų jau pats, kaip instruktorius, mokė jaunus vaikus skriejimo sklandytuvu įgūdžių, o nuo 1976-ųjų klube Algimantui buvo patikėtos grandies vado pareigos.

Kai mintyse bandau pavartyti atsiminimų apie respublikos aviacijos sporto klubų vyresniosios kartos instruktorius „knygos“ puslapius, vis labiau įsitiškinu, kad visų jų keliai į sportinę aviaciją vingiavo panašiais gyvenimo kloniais ir kalneliais. Gal todėl jie kaip brangiausias relikvijas saugo senąją skraidymų knygelę su įrašais apie pirmuosius skrydžius, taurius, pilnus įspūdžių, malonių nuotykių prisiminimus apie jaunystės dienas, praleistas aerodromuose, kada ir sąlygos sportuoti buvo sunkesnės, ir skraidymų technika menkesnė, o ir tos pačios klubuose nepalyginamai mažiau turėta. Bet buvo didžiulis entuziazmas, nenumaldomas noras skraidyti, ir šio entuziazmo nevaržė apsidraudėlišku formalizmu paremtos inst-

rukcijos, iniciatyvos negniaužė įvairūs draudimai.

— Kiekvienas jautėme didelį pasitikėjimą, ar tai pirmametis sklandukas, kaip tada vadindavo jaunimą, ar jau tolimais maršrutais sugebantis skristi, — prisimena grandies vadas. — Klubas mums buvo antrieji namai. Patys ruošėme ir tvarkėme sklandytuvus bei kitą techniką, o dokumentus tik pačius būtiniausius reikėjo pildyti. Nuo pat ankstyvo ryto vasarą išsitempdavom, būdavo, sklandytuvus į aerodromą. Ne apie popierių rašymą ar draudimus galvoti reikėjo, o tik apie tai, kaip saugiai ir kuo ilgiau paskrieti. Skraidėme dažnai ir aag. Mes, jaunesnieji, su pavydu žiūrėdavom į tuos, kurie sugebėjo tapti sporto meistrais ir dalyvavo respublikinėse varžybose. Bet ir jie mums buvo dėmesingi. Su didžiuliu dėkingumu prisimenu Povilą Vaišvilą, Algį Skurdenį, Mindaugą Baleiką, tada jau sklandymo sporto meistrus. Jie globojo mus, jaunuosius sklandytojus, nepasidžiudavo skristi priekyje leidžiantis į maršrutą, tuo mokydami realiose situacijose pasirinkti geriausią skridimo taktiką, greičiau rasti trasoje termikus, tiksliausiai apskaičiuoti laiką ir skridimo greitį. Klubo viršininkas Albertas Dulė labai rūpestingai mokė ir skatino siekti sportinio meistriskumo. Kai tik būdavo palankūs orai, vis liepdavo skristi maršrutu. Vieną birželio šeštadienį, prisimenu, dar neįdienojus, padangė jau buvo nusagstyta pilkšvais debesėliais. Tuoj sklandytuvai buvo ištempti į orą. Apskriejus keletą ratų virš aerodromo, pasukome nurodytais maršrutais. Aš įvykdžiau antro sportinio atskyrio normatyvą. Sekančią dieną, įvertinęs išvakarėse atliktą mano skridimą ir esamas dar geresnes meteorologines sąlygas, klubo viršininkas jau leido skristi žymiai sudėtingesnį maršrutą. Skridimas baigėsi sėkmingai. Kai sugrįžau į aerodromą, draugai sveikino mane su pergale. Pasirodo, tą dieną įvykdžiau pirmo sportinio atskyrio normatyvą. Kai pagalvoju apie dabar sklandytojui keliamus reikalavimus, ruošiantis skristi maršrutu ir prisimenu mano minėtus pergalingus skrydžius per dvi dienas, stebėtis reikia. Dabar, ruošiantis skridimui maršrutu, norint tiksliai pagal instrukcijas surašyti visus popierėlius, nusibražyti schemas ir užpildyti kitą reikalaujamą dokumentaciją, vargu ar beliktų laiko pačiam skridimui.

Įrašai ir būtiniausia dokumentacija reikalinga. Šito buvo visa-

da reikalaujama. Bet kam, pavyzdžiui, sporto meistrai Jurgiui Vileniškiui prieš skridimą maršrutu būtinai rašinėti tuos pačius popierėlius, kaip ir pradedančiam sklandytojui, jeigu jis šiuo maršrutu rytų kryptim (iš klaipėdiečių aerodromo tik šia kryptim galima skristi) sėkmingai yra skridęs jau daugiau kaip šimtą kartų. Jis viską atsimena. O mes reikalaujame vykdyti visas instrukcijas, nors praktikoje šie formalumai daro „meškos paslaugą“.

Beje, panašias mintis dėstė daugelio ATSK vadovai, klubų viršininkų, grandžių vadų bei inžinierių tradiciniame mėnesiniame pasitarime. Savaime kyla klausimas — kodėl visų nuo seno neapkenčiami bičiuliai — formalizmas ir popierizmas — vis dar klesti? Leškant atsakymo tikty pacituoti vieno garsaus respublikos meno veikėjo spaudoje pareikštas mintis apie dabartinį persitvarkymo laikmetį: „Niekas taip nestabdo proceso, kaip nepatiklumas... Ten, kur trūksta išradingumo, plataus žvilgsnio, emocijų ir proto pusiausvyros, ten kur norima ramiai gyventi ramintam neramiuosius, kur baimė netekti užgožia troškulį įgyti, — ar tik ne šiuose ir kituose gyvenimo niuansuose slypi mūsų gyvenimo trūkščiai?“

Drįstu teigti, kad šie žodžiai savotišku aspektu galėtų charakterizuoti patriotinės draugijos respublikinio štabo — Aviacijos skyriaus tendencijas, požiūrį į kritines pastabas ir siūlymus. Kai apie tai kalbėjau su skyriaus viršininku ir pabandžiau dabar gyvuojančiai apsidraudėliška biurokratinei „raštvedybai“ priešpastatyti neseniai vykusio TSRS SDAALR Centro komiteto plenumo nutarimus, pokalbio neįvyko: pašnekovui nebuvo žinomi šių dokumentų teiginiai. O juk plenumo nutarimuose sakoma, kad „kai kurie vadovaujantys darbuotojai dar neatsisakė technokratinio, administruojančio darbo stiliaus, senų vadovavimo metodų, kas griežtai prieštarauja politinei linijai šiuo svarbiu persitvarkymo laikotarpiu“. Būtinai „imtis priemonių popierizmui mažinti, peržiūrėti potvarkius ir instrukcijas, kurios yra pasenusios ir neskatina veiklos“.

Neabejoju, šis patriotinės draugijos sąjunginio Centro komiteto plenumo nutarimas turėtų pakeisti vadovavimo ir aviacijos sporto organizacijos būdus bei metodus, o sportininkus paskatinti dar aktyviau treniruotis, siekti aukštesnio sportinio meistriskumo. Tuo tiki ir grandies vadas Algimantas Kiškis, jau septynio-



S. SNUKISKIO nuotr.

likтус metus dirbantis klube, kuris, kaip jis pats sako, toks mielas, tartum gimtinės židiny.

Šiuose žodžiuose — visa tiesa. Su uostamiesčio aviacijos technikos sporto klubo nematomos gijos stipriai riša Algimanto gražiausius jaunystės metus. Čia jis svajonėms išaugino sparnus, subrandino ir įgyvendino savo troškimus. Čia, aerodromo vasarų gairėse, o gal viliojančiuose debesų keliuose sutiko gyvenimo draugę, kuri taip pat labai mėgo sklandymą. Danutė, kaip ir Algimantas — veržliai siekė meistriskumo, skraidė sumaniai ir įvairių klasių sklandytuvais. Kai 1975-aisiais Algimantas tapo sklandymo sporto meistru, Danutė taip pat nenorėjo nusileisti. Nors ir dvi šeimos atžalos augino, su sklandymu bičiulystės nenutraukė, tapo kandidate į sporto meistrės. Tiesa, pagal priskraidytų valandų skaičių kiek nusileidžia Algimantui — jis jau yra priskraidęs daugiau kaip du tūkstančius valandų ir dar apie tiek — sportiniais lėktuvais. Pažinęs jis ir skraidyklių „skoni“. Daugiau kaip dvidešimt valandų yra skraidęs, o 1983 metų vasarą skraidyklių vieną dieną virš Nidos kopų net šešias valandas ir dvi minutes padangėje suko ratus.

Klaipėdiečiai optimistiškai žvelgia į rytdieną. Siemet priimti į klubą net 36 pirmamečiai pradedantieji sklandymo mėgėjai ir keletas jaunuolių, kurie, baigę vidurinę, žada stoti į aukštąsias karo aviacijos mokyklas. Jie sėkmingai baigė teorinį mokymą ir balandį jau atliko parašutinius šuolius. Vadovaujami instruktoriaus Alvydo Mikučio, jie vasarą praktinius užsiėmimus tęs prie klubo įkurtos Jaunųjų sklandytojų mokyklos grupės Klaipėdoje ir Palangoje. Kiti klubo sklandytojai jau skraido nuo pat ankstyvo pavasario.

Grandies vadas neslepia pasitenkinimo. Kuo daugiau į klubą ateis jaunimo, kuo intensyviau skraidysime, tuo tvirtesnį pagrindą jaus tie, kuriems šiandien patikėta čempionatuose ginti klubo, rajono, miesto, respublikos sportinę garbę.

K. KILCIAUSKAS



Ruošiantis skraidymams...

JIE APIE SKRAIDYMUS SVAJOJA



Taip prasideda kelionė į treniruotes aerodrome.



Jaunieji sklandytojai Rita Ramonaitė ir Aldas Skikas.

Broliai Vainekiai — tikra legenda mūsų respublikos aviacijos sporto istorijoje. Ne, nei Romas, nei Bronius nėra iškovoję pasaulio arba Europos čempionų titulų, nėra pasiekę planetos rekordų. Kai į šias sportines aukštumas pergalingai veržėsi mūsų aviacijos sporto klubų auklėtiniai — sklandymo ir lėktuvų sporto aukštojo pilotų meistras, įlėdu po tėviškos dangum vingiuotomis Kruojos pakrantėmis gainiojo savo sumeistautus altvarus. Kaip prisimena Romas, vos trečioje klasėje būdamas pradėjo lankyti aviamodeliuotojų būrelį ir jau tais pačiais metais pats pasigaminė pirmąjį lėktuvo modelį. Ir šis nedidelis lėktuvo modelukas, tarytum koks šauklys, vedė brolius Vainekius jaunystės takais. O gyveno įlėdu tik vienu troškimu — pasistatyti lėktuvą. Rąšė laiškų konstruktoriui Broniui Oškiniui, klausinėjo apie medžiagas, reikalingas lėktuvų statybai, motoro savybes ir privalumus, aerodinamiką, nors patys iš knygų jau daug ką buvo sužinoję ir išmokę.

Brolių entuziazmą, jų sumanumą ir gabumus greit pastebėjo. Aple juos būrėsi jaunimas, moksleiviai, kurie, ar iš smalsumo, o gal iš didelio noro, taip pat stengėsi konstruoti aviamodelius, ir visą laiką kalbėjo apie skraidymus. Tai, tikriausiai, ir buvo svarbiausias akstinas, paskatinęs 1957-aisiais prie rajono pionierių namų įkurti aviacijos būrelį. Buvo gautas B. Oškinių konstrukcijos mokomasis sklandytuvas BRO-11 „Zylė“. Vadovauti daugiau kaip dvidešimtį metų jaunųjų sklandymo entuziastų buvo patikėta Romui Vainekui. Vaikiniai skraidė, kol „Zylė“ galutinai nualino. Beveik tuo pačiu metu broliai buvo pašaukti tarnybon į Tarybinę Armiją. Aviacijos būrelis veikla Pakruojyje užgeso. Tik neužgeso brolių svajonė pasistatyti lėktuvą. Nusilvėkę karinio uniformą, vėl sugrįžo į tėviškę. Dabar viską pradėjo rimtai: studijavo techninę literatūrą, braižė sparnų profilius, būsimą lėktuvo liemens kontūrus, drožė, klįjavo, virino... Taip — keletą metų. Kai „Motobroškė“ (taip įlėdu pavadino savo kūri-



Sklandymo entuziastai noriai talkina savo instruktoriui statant savos konstrukcijos lėktuvą.



Reikalus aptaria (iš kairės) Šiaulių ATSK viršininkas Z. Zdzichauskas, RSO pirmininkas R. Bardauskas ir instruktorius R. Vainėikis.

nij buvo baigta statyti, šį motorizuotą sklandytuvą ir lėktuvą hibridą pamatė ir Pakruojos vaikai, ir draugai. Pirmasis skridimas priemiesčio pievoje nebuvo sėkmingas: lėktuvas buvo palaužtas. Bet apie jaunuosius konstruktorius ir jų lėktuvą sužinojo buvęs Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos direktorius Vytautas Pakarskas. Jis atvažiavo į Pakruoją ir pasiūlė jauniems entuziastams du gamyklos filiale Raguvoje statomus sklandytuvus BRO-11 M. Atrodė, kad Pakruojyje nusileido svajonių paukštė! Vėl buvo organizuota aviacijos mėgėjų sekcija, į kurią užsirašė ne tik vyresnių klasių moksleiviai, bet ir dirbantys miestelio jaunimas. Pagal gautus brėžinius tuoj patys pasistatė agregatą sklandytuvui išvilkti, treniruoklį, išlygino skraidymams skirtą pievą. Daugiau kaip trisdešimt vaikų panorė treniruotis. Ir vėl vadovauti ėmėsi visų pripažinti broliai Vainėikiai. Romas tada jau buvo baigęs prie Kauno aviacijos sporto klubo organizuotus aviacijos instruktorių kursus ir tu-

rėjo lakūno bei trenerio visuomenininko kvalifikaciją.

Deja, entuziastingai kunkuliuojanti jaunųjų sklandytojų veikla po kurio laiko vėl buvo sugniuždyta. Kaltininkais buvo nurodyti broliai Vainėikiai. O jų „kaltė“ buvo ta, kad labai mėgo aviaciją, troško patys pasistatyti lėktuvėlį ir skristi. Tai pavyko padaryti ketvirtu ar penktu bandymu. Lėktuvas skrido! Čia ir prasidėjo audra. Apsidraudėliai su antpečiais įsakė sulaužyti konstrukciją, o kad niekas nebemėgintų skraidyti, atėmė ir tuos du sklandytuvus.

Nors Pakruojos jaunųjų aviacijos mėgėjų veikla per trisdešimt metų du kartus buvo sugniuždyta, šauniųjų entuziastų įžiebtos ugnies niekas nepajėgė užgesinti. Kai neretai bandoma pasimėgauti, jog tik pastaraisiais metais respublikoje pradėtos steigti jaunųjų sklandytojų mokyklos, taip ir norisi priminti pakruojiečių istoriją.

Praėjusiais metais Pakruojyje buvo įsteigta Šiaulių aviacijos technikos sporto klubo Jaunųjų sklandytojų mokykla. Tai trečia-

sis šio Lietuvos kampelio jaunųjų aviacijos entuziastų bandymas išsistiepti ir plačiai, plačiai išskleisti sparnus.

Didelį dėmesį jauniems sklandytojams skiria Šiaulių ATSK. Davė sklandytuvus „Strazdą“ ir „Blaniką“, kuriais gali skraidyti ir pradedantieji, ir mokytojų kursą baigę sklandytojai. Padeda klubas ir organizacinėje veikloje. Bet...

— Jei ne Rimgaudas Bardauskas, kažin ar pakruojiečiai trečią kartą būtų išliesę sparnus, — su dėkingumu pasakoja Šiaulių ATSK viršininkas Zigmas Zdzichauskas. — Tokių entuziastų, aviacijos sporto gerbėjų, kaip Bardauskas ir instruktorius Romas Vainėikis, nedažnai gyvenime galima sutikti.

Rimgaudas Bardauskas, rajono statybos organizacijos [RSO] pirmininkas, nėra ir niekada nebuvo aviatorius. Jis — statybininkas. Bet lygiai taip pat, o gal net ir daugiau, Rimgaudas myli ir aviacijos sportą. Rimą Vainėikį pažinojo seniai. Jis džiaugėsi jo pastatytu lengvu lėktuvėliu VRB-6 „Kruoja“ (iš-

šifravus VRB — Vainėikiai, Romas, Bronius), kuris antrajame sąjunginiame ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydyje Kijeve pelnė konstruktoriui iš Pakruojos sąjunginio žurnalo „Technika molodiožy“ diplomą. Šį pavasarį Romas baigė statyti naują dvivietį, jau septintąjį savos konstrukcijos lėktuvėlį VRB-7, kurio 105 AJ galingumo variklis skridime leis išvystyti 150 km/val greitį.

— Aukšines rankas vaikas turi, — pagarbiai apie RSO teikintoją, Jaunųjų sklandytojų mokyklos instruktorių Romą Vainėikį kalba RSO pirmininkas. — Ir organizatorius geras. Pakruojos jaunimas seniai žinojo apie jo sukurtus lėktuvėlius, apie liūdną sklandymo praeitį rajone. Todėl pritarė minčiai steigti pas mus Jaunųjų sklandytojų mokyklą. Ją šiandien lanko daugelio RSO dirbančiųjų vaikai, o kai kurie per vieną vasarą ir skraidyti išmoko. Romas neatsisako ir skraidyklių mėgėjams patarti. Tokių mūsų kolektyve taip pat turime. Autoelektrikas Petras Sipavičius ir vairuotojas Zig-

mas Ožabas jau baigia sukonstruoti motoskraidyklės vežimėlį. Gaila, kad mano metalai nebe tie. Taip norėčiau dar ir pats „Blanku“ paskraidyti...

Sefams iš rajono statybos organizacijos padedant, tarybinio ūkio pievose miesto pakraštyje pernai buvo įrengta aikštelė skraidymams, o šią vasarą ten bus pastatyta ir angaras sklandytuvams bei kitai technikai saugoti. Mokyimo bazė yra prie dirbtuvių įrengtoje erdvoje salėje. Čia jaunimas praleido visą žiemą, talkindamas savo instruktoriui lėktuvėlio VRB-7 statyboje. Be to, pernai jie pasistatė treniruoklį, sukonstravo prie automašinos, su kuria į treniruotes vežamas sklandytuvas, išvilkto mechanizmą.

Jaunųjų sklandytojų mokykloje treniruojasi 26 Pakruojo moksleiviai, tarp kurių keturios merginos. Daugelis, kaip pirmos vidurinės mokyklos devintokas Arnas Valys, jau baigė pradinio apmokymo kursą ir išmoko skrieti savarankiškai. Baigęs vidurinę, Arnas svajoja stoti į aukštąją karo aviacijos mokyklą ir tapti kariniu lakūnu.

Pernai vasarą jaunieji aviatoriai su „Strazdu“ atliko daugiau kaip 700 pakilimų. Dalyvavo net respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose Panevėžyje. Atostogų metu skraidė kiekvieną giedrą dieną. Greitai sklandytuvo valdymo įgūdžių išmoko antros vidurinės mokyklos aštuntokai Sonata Karinauskaitė ir Algis Garža, pirmos vidurinės devintokai Rita Ramonaitė, Audrius Kairys, dešimtokas Aldas Skikas.

Apie Aldą instruktorius Romas Valneikis pasakojo su nerimu.

— Jis geras mokynys. Iki širdies gelmių myli aviaciją, mėgsta konstruoti ir labai nori skraidyti. Tam reikia nemažai laiko. Moksłams — taip pat. O čia dar mokytojai, kaip gabų vaikina, verčia dalyvauti šokių būrelio veikloje. Aldas skundžiasi, kad jau pasidaro striuka su laiku, kad jis nenorėtų lankyti šokių būrelio, bet konfliktuoti su mokytojais nevalia. Kalbėjau su mokytojais. Šie net į kalbas nesileidžia. Atseit, šokių būrelis — mokykloje, o sklandymas — nieko bendro neturi. Kelsta pažiūra. Manau, kad tokias problemas privalėtų spręsti patys moksleiviai, be niekieno diktato.

Kai su fotokorespondentu svečiavomės pas Pakruojo jaunuosius sklandytojus, pavasaris jau negailėjo saulėtų dienų. Visi tik į kalbėjo apie pirmąsias treniruotes. Tiems, kurie apie skraidymus svajoja, „Strazdas“ gražiai tarnauja. Neslėpė pasitenkinimo ir Romas Valneikis. Jis įsitikinęs, kad šių metų respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose jo auklėtiniai sugebės patekti į prizininkų gretas.

K. KAZIŪNAS

DARBUOSE KASDIENINIUOSE

Respublikinis technikos sporto jūrų klubas tarp mūsų draugijos sporto organizacijų — lyg švyturys, rodantis ne tik veiklos kryptį, bet ir raginantis sekti išbandytu farvateriu. Net už devynių sporto šakų respublikos rinktinių parengimą sąjunginėms varžyboms atsakingas didžiausias Nemuno krašto gynybinės draugijos technikos sporto klubas. Per savo gyvavimo metus RTSJK paruošė 5 TSRS tarptautinės klasės sporto meistrus, 279 sporto meistrus, 582 kandidatus į sporto meistrus, per 5000 atskyrininkų, parengė per 1500 telsėjų. Klubo nariai Tarybų Sąjungos čempionų vardus iškovojo 38 kartus, prizininkų — 95. Išugdyti du pasaulio, trys Europos rekordininkai, vienuolika Lietuvos TSR nusipelnusių trenerių. 20 klubo narių — TSRS rinktinių kandidatų.

Ką ir sakyti — daug padaryta. O už visa to — didžiulis darbas klubo kolektyvo, kuriam vadovauja LTSR nusipelnęs kūno kultūros ir sporto darbuotojas Aleksandras-Romanas Bankauskas, draugų paprastai vadinamas Romu.

Nereikia galvoti, kad viskas atsirado lyg burtininko lazdele mostelėjus. Augo laimėjimai palaipsniui, klubui peraugant iš vieno „marškinėlių“ į kitus. Atėjęs vadovauti Kauno jūrų klubui po aštuonerių metų darbo Radijo gamyklos specialiaame konstruktorių biure, aktyvus visuomenininkas, respublikos motorlaivių sporto federacijos pirmininkas Romas Bankauskas įsitraukė į darbą, ir nė nepajuto, kaip apimtis dešimteriopai išaugo. Keli klubai į vieną susijungė, įsteigtos dvi specializuotos vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokyklos. Net 182 darbuotojai dabar RTSJK etatų sąrašuose. Ir į kiekvieno žmogaus reikmes, darbą reikia įsijausti.

Zinia, galėjo viskas klube ir Romo gyvenime kitaip klostytis. Kiek mūsų šalyje jūrų klubų, bet kad tokią plačią sportinės veiklos vagą plėštų — nė vieno nėra. Paprastai jūrų klubai tik motorlaivių sportą, laivų modeliavimą ir jūrų daugiakovę vysto. O mūsų klube be jau minėtų tradicinių „jūrinių“ sporto šakų, dar ir karinė taikomoji bei autodaugiakovė, automobilių ir motociklų žiedinės lenktynės, kartingas bei povandeninis plaukimas sutelpa. Ir daugumai šių sporto šakų pamaina specializuotose vaikų ir jaunųjų sporto mokyklose ruošiamą. O klubo viršininkas kiekvienai „devynių

sesių“ po dalį savo širdies atiduoda.

Nėra ko slėpti — kaip ir kiekvienas tėvas, turi Romas ir savo mylimiausią. Tai — motorlaivių sportas. Ir nenuostabu. Juk per jį Bankauskas savo gyvenimą su patriotine draugija susiejo.

Seniai visa tai buvo, kai dar Kauno politechnikos institute mokėsi. Sančių jaunimas nuolat būdavo prie Nemuno, o ten vis garsiau ėmė riaumoti motorai. Pirmieji motorlaivių sporto entuziastai, Viktoro Severino suburti ir paraginti, čia savo gamybos valtimis bei skuteriais Nemuno vandenį skrosti pradė-



jo. Negi galėjo nuo jų atsilikti Romas? „Pasiskolinęs“ iš tėvo pasiūręs sausų lentų, surentė skuterio korpusą, prisitvirtino prie jo 175 ccm variklį, ir... su pačiu Severinu lenktyniauti ėmė. Vėliau buvo ir pergalių, kurias būsimasis elektromechanikas Romas Bankauskas pelnė „Žalgirio“, respublikos bei šalies varžybose.

Nepaprastas kruopštumas, pasisventimas padėjo tapti šios sporto šakos organizatoriumi, teisėju, treneriu. Ir visuose šiuose darbuose neapsieita be skambių vardų: Tarybų Lietuvos nusipelnęs kūno kultūros ir sporto darbuotojas, TSRS garbės teisėjas, respublikos nusipelnęs treneris...

Ką ir sakyti — motorlaiviai Bankauskui labai prie širdies. Bet niekas nesiryš pasakyti, kad „tėvui“ ir kitos RTSJK kultivuojamos sporto šakos podukrų vietoje būtų.

Ir tikrai. Darbo diena dar nepradėjusi, o pas klubo viršininką nerimsta telefono skambutis ant stalo. Neseniai priimtas partijos miesto komiteto ir vykdomojo komiteto nutarimas dėl techninių bei karinių taikomųjų sporto šakų vystymo Kaune iki 1990 metų. „Nemuno žiedo“ statybos

vyr. inžinierius Algis Majauskas pasitiksinti kai ką nori. Nerimsta ir švietimo darbuotojai — artėja sąjunginės moksleivių žaidynės. Kaip bus su kartininkais, mopedininkais, laivų modeliotojais, kitų sporto šakų mėgėjais? Su kuo reikia tartis, jei ne su RTSJK vadovu? Dar skambutis. Šį kartą bus kalbama apie Vandens stoties projektavimo reikalus. Romas baigia pokalbį, po to skambina miesto vykdomojo komiteto planu komisijos pirmininkui Romualdai Klimavičiui. „Kaip ten tie projektavimo darbai, ar juda į priekį?“ Juk dabartinė stotis — vienintelė motorlaivininkų bazė — švietimoje teritorijoje atsidūrė!

Neramu Romui dėl šios vandens stoties. Esamoji seniai nebeatitinka laiko reikalavimų. Tad ir sapnuojasi ta naujoji, būsimoji. Juk tai ne tik elingai, dirbtuvės. Numatyta įrengti ir baseiną, šaudyklą, akvadromą laivų modeliotojams, kartodromą. Pagaliau šalia naujos sporto bazės turi išaugti ir administracinis-mokomasis korpusas... O čia dar ir „Nemuno žiedo“ statyba neužbaigta, rūpesčiai vis nesibaigia.

— Reikia dar labai daug padaryti, kad jaunimas savo techninę kūrybą plėtoti galėtų, geriau ruošytųsi tarnybai TSRS Ginkluotuosiose pajėgose, — sako Romas, pats mintyse jau seniai matydamas tą supernaują Respublikinio technikos sporto jūrų klubo bazę, kurios projektuotojai dar ir popieriuje iki galo neįamžino. Bet Romas Bankauskas — optimistas. Ir tai padeda šiam nemamos širdies žmogui dirbti už tris, nepavargti, būti visad geros nuotaikos ir mąstyti savo veiklos ateitį gražiai ir konkrečiai.

Nuoširdūs, draugiški Romo Bankausko santykiai su savo darbuotojais. Jokio administravimo, žvelgimo iš viršaus, spaudimo. Kiekvienas klubo skyriaus viršininkas — prityręs žmogus, savo darbo žinovas. Tad ir tie pokalbiai dalykiški, trumpi. Reikia pinigų bilietams motorlaivininkų išvykai į Grozną, reikia jų ir autožiedininkams į Tbilisį. Vytautas Makarskas ir Jonas Sagatauskas, šiais klausimais atėję pas viršininką, tik pasitiksina. O kad tų pinigų visada būtų kasoje, kad jų pakaktų, reikia suktis, dirbti.

Geras vadovas, suprasdamas, kad techninių sporto šakų nevyستys be geros materialinės bazės, tvarkingų finansų, šiuos klausimus nuolat stebi, ieško būdų pajamoms didinti. Per praėjusius aštuonerius metus parengta per 4000 automobilių vairuotojų laudies ūkiui, keli šimtai povandeninio plaukimo ir laivų vairavimo mėgėjų. O tai lėšos, ir nemažos! Būtų gerai, kad jų būtų daugiau. Štai ir galvoja Bankauskas, kad per pirmas motociklininkų žiedines lenktynes reikėtų taip organizuoti kauniečių atvežimą į Kačerginę, kad ir

žiūrovų būtų daug, ir kad kasa prafurtėtų...

Būtų, žinoma, gerai, kad miestė daugiau šaudyklų šaudymui iš pneumatinių ginklų būtų. Ši mintis ir klubo šaudymo skyriaus viršininkui, Didžiojo Tėvynės karo dalyviui Aleksandriui Trošneviui ramybės neduoda. Štai ir galvoja abu susėdę, kaip čia greičiau tuos dar septynis tirus pastačius. Juk Kaune ne tiek ir daug galimybių jaunimui pašaudyti. O ir vyrai, žiūrėk, užaina akies ir rankos taiklumą išbandyti.

Ir vėl kelia Romas telefono ragelį. Skambina į Kauno rajono vykdomąjį komitetą, jo pirmininkui Juozui Dailidei, po to ir pavadotojui Vidai Gelčienei. „Nemuno žiedo“ perspektyva neduoda ramybės Bankauskui. Tad suderina susitikimo laiką. Juk ir karinei taikomajai daugiakovei bazė Kačerginėje dar neįteisinta. Sportuoja žmonės, treniruojasi. Bet galutinai įsirengti — nevalia, kol viskas nesuderinta. O reikia, labai reikia!

Ir vėl atsiveria viršininko kabineto durys. Įeina respublikinės Laivų modeliavimo federacijos prezidento pirmininkas Gediminas Kačiaskas. Pokalbis šis ilgokas. Pasikviečiamas ir klubo modeliavimo laboratorijos viršininkas Linas Marcinkevičius. Nagrinėjama artimiausia perspektyva. Meistriško reikalai turi būti žymiai geresni. Reikia varikliaus, reikia „vandens“. Vis skamba žodis „reikia“. O kur, kaip gauti? Laužyk galvą, Bankauskai, rūpinkis, galvok, juk klubo viršininkas esi!

Įtempta tokia darbo diena. Tų rūpesčių, klausimų — aibės. Deja, ne kiekvienas skambantis arba užeinantis su rimtu klausimu kreipiasi. Bet Romas — taktiškas su visais. Jis jau seniai įsisąmonino, kad užtenka su žmogumi pakalbėti ne tokiu balsu, neparodyti reikiamo dėmesio, ir to žmogaus darbo diena bus nepilnavertė, kad bus pažeista jo savivargė, užgniauzta iniciatyva. Todėl Bankauskas su visais — korektiškas, malonus, besisąpsantis (nors kartais taip to laiko stokoja!). Ir visiems ras paskatinantį žodį.

— Bankauskas, ir bardamas, teisėtai pretenzijas reikšdamas melonaus veido, lyg žypsoi. Kaip geranoriškas tėvas... Ir priimi tokį pabarimą kaip tėvo — iki širdies gilumos. O nauda pokalbio „iš dūšios“ — keleriopa, — dalijasi mintimis motorlaivių sporto skyriaus viršininkas Vytautas Makarskas. Sunku nesutikti su šiuo puikiu sportininku, respublikos nusipelnusiu treneriu.

...Susidariau įspūdį, kad nėra tokios dienos, kad Romas nesutiktų, nepakalbėtų su vaikų — ir jaunų technikos sporto mokyklų direktoriais Mindaugu Ališkevičiumi ir Arvydu Jankeusku. Čia problemų visada daug. Ko vy-

rai patys spręsti negali, Bankauskas sau prišima. Na, o tuos klausimus, kurie grynai jų kompetencijoje — spreskite, vyrai, galvokite, drąsiau laužkite ledus!

Po pokalbio su klubo pavardeninio sporto skyriaus viršininku Karoliu Gaidžiu jis pasakė: — Nekokie dar pavardenininkų reikalai. Bet bus geriau, tikrai bus! Išduosiu paslaptį: Elektrenuose ir Ignalinoje atramines šios sporto šakos bazės steigsiame. Žmonės nori, sąlygos taip pat yra. Tad reikia dirbti, reikia padaryti...

Kažkada pažadėjo LTSR SDAALR CK pirmininkui G. Taurinskui, kad imsis dalykiškai šefuoti Silutės jūrų klubą. Nėra tai labai parankus dalykas: iki Silutės — trys šimtai kilometrų. Ne viską telefonu aptarsi, ne viską paaiškinti. Tenka ir nuvažiuoti. Bet kartą Bankauskas davė žodį — tęsi.

— Bėga metai. Keičiasi darbų apimtis, o drauge, ypač pastaruoju metu, ir žmonės. Jie kitaip pradėjo galvoti, tapo ryžtingesni, dalykiškesni, atsakingesni, — pasakoja Romas. — Niekad nebuvau formalizmo, popierizmo gerbėjas, o jau dabar!.. Bet, deja, dar gyvuoja visokiausi popieriukai, ataskaitos, derinimai, žodžiu, brangaus laiko eikvojimas dar dažnas. Klube, bendromis pastangomis, stengiamės atsiskirti visko, kas trukdo darbui. Laidkomės tokio principo: darbo laikas — darbu. O, kad taip visur!.. Apie persitvarkymą kalbama daug. O kai pasižiūri... Daug dar reikėtų patvarkyti, supaprastinti. Tikiau, kad taip ir bus. Gal ne ryt, ne poryt, bet taip tikrai bus. Netikėčiau — nedirbčiau!..

Ką ir bekalbėti: Romui Bankauskui darbų rūpesčių pakanka. Dažnai namo tik gerokai sutemus pereinama.

— Kita žmona, — juokauja Romas, — ko gero, išgrūstų. Bet Aldona — pati sportininkė, sporto medicinos felčerė. Kiek dienų ir vakarų varžybose praleidžiai! Na, o dukrė Audronė — pavardeninio sporto TSRS sporto meistrė, Kauno valstybiniame kūno kultūros institute į šią specialybę gilinasi. Bus trenerė... Suprantu jos mane, palaiko...

...Daug girdėjau, stebėjau per kelias dienas, praleistas drauge su Romu Bankausku. Seniai tai jautęs, dabar dar kartą turėjau progos įsitikinti, kad Romas nekeičia savo pažiūrų į darbą. Priešingai — jis dar aktyvesnis, neuilstantis, net ryžtingesnis tapo. Tai buvo bene didžiausias mano atsidavimas per tas kelias mūsų bendravimo dienas. Ir pagalvoju: kaip būtų gerai, kad visi mūsų patriotinės draugijos darbuotojai laikytųsi tokio principo: davei žodį — tęsėk. Zinai, kad negali padaryti — nežadėk. Nuo to tik pakiltų kiekvieno darbuotojo asmeninis, visos draugijos autoritetas.

A. ICIKAVIČIUS

DRAUGIJOS GRETOSE

Dar visai neseniai TSRS Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti atšventė savo 60-ties metų jubiliejų. Nuo 1941 metų kovo 19 dienos sudėtinė draugijos dalimi tapo ir Tarybų Lietuvos gynybinė draugija. Apimtus karo sujauktam gyvenimui, 1947 metų pradžioje šiai draugijai priklausė 22 744 nariai, susivieniję į 1003 pirmines organizacijas. Tai ir buvo tas branduolys, apie kurį palaipsniui būrėsi platesnės draugijos gretos. 1951 metais draugijos narių buvo jau 28 866, o pirmųjų organizacijų — 2851. Kaip matyti, nei augimo tempais, nei savo mastu draugija dar negalėjo būti pavadinta masine.

Lemiamos įtakos SDAALR reikšmės visuomenės gyvenime augimui turėjo draugijos nutarimai dėl organizacinio, karinio-masinio ir sportinio darbo parengimo, kurie buvo priimti 1952 metais. 1953 metų gruodžio 19—20 d. įvykusi Lietuvos TSR SDAALR I konferencija davė didelį impulsą šio darbo paspartinimui respublikoje. Tuomet kaip tik ir prasidėjo esminis lūžis draugijos veikloje, ir 1957 metais jos narių skaičius išaugo iki 240 083, o pirmųjų organizacijų iki 5139.

Laikotarpiui tarp LTSR SDAALR II (1958) ir III (1962) konferencijų būdingas tolesnis karinių žinių propagandos stiprinimas, daugiau jaunimo, įgijusio karines-technines specialybes. Draugija 1962 m. Lietuvoje jau vienijo 315 173 žmones, ją sudarė 5170 pirmųjų organizacijų.

Dar vienas esminių pertvarkymų laikotarpis patriotinėje draugijoje buvo 1966—1967 metai, kai partijos ir vyriausybės priimtais normatyviniais aktais buvo gerokai pakeistas SDAALR veiklos profilis, darbo kryptys ir uždaviniai. Draugija ėmėsi daug konkrečiau ruošti jaunimą Tėvynės gynybai. 1967 ir 1971 metais, kada įvyko IV ir V respublikinės konferencijos, draugijos masiškumą apibūdina toks jos narių ir pirmųjų organizacijų skaičius: 584 486 — 5263 ir 660 691 — 5024.

Didelės reikšmės draugijos gyvenime turėjo 1976 m. gruodžio 16—17 d. įvykęs Lietuvos TSR

SDAALR I suvažiavimas, o taip pat 1978 ir 1979 m. įvykę respublikinio aktyvo susirinkimai. Per laikotarpį nuo I iki II draugijos suvažiavimo Lietuvos TSR SDAALR narių gretos išaugo nuo 900 tūkstančių narių iki 1,5 milijono.

Draugijos aktyvas yra pelnęs nemažą vyriausybinių apdovanojimų, o SDAALR pasižymėjimo ženklus ir kitus apdovanojimus jau yra pelnę tūkstančiai mūsų draugijos aktyvistų.

Socialistinis lenktyniavimas tarp SDAALR padalinių taip pat augo ir plėtėsi. Respublikinė draugijos organizacija yra pelniusi daug laimėjimų šioje srityje. 1979 metais buvo įsteigtos pereinamosios raudonosios vėliavos lenktyniavimo tarp respublikos miestų ir rajonų nugalėtojų. Gynybinio-masinio darbo ir karinio-patriotinio auklėjimo rodikliai pirmą kartą buvo įtraukti į respublikinio socialistinio lenktyniavimo sąlygas.

Gerokai tobulėjo daugelis patriotinio-masinio darbo formų, atsirado naujos. Jei 1970 metais žygiuose revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis dalyvavo 300 tūkstančių, tai 1980 metais — 520 tūkstančių dalyvių. Gerų rezultatų duoda nuo 1979 metų pradėti rengti karinio-patriotinio darbo mėnesiai, kurių organizatoriai be Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto yra Lietuvos Respublikinė Profesinių Sąjungų Taryba, Lietuvos LKJS Centro Komitetas, „Žinijos“ draugija, kariniai komisarai.

Analizuojant respublikos SDAALR organizacijų sportinę veiklą matyti, kad iki 1960 metų techninės sporto šakose retokai buvo pasiekiami aukštesnių rezultatų, žemas buvo masiškumas. Bet jau 1961 metais II sąjunginėje techninių sporto šakų spartakiadoje Lietuvos TSR sportininkai laimėjo 4 aukso, 4 sidabro ir 7 bronzos medalius. Tuo tarpu 1986 metais TSRS tautų IX spartakiadoje jau 15 Lietuvos sportininkų pelnė aukso medalius, 21 — sidabro, o 17 — bronzos. Pirmą kartą sporto istorijoje užimta aukšta ketvirtoji komandinė vieta tarp respublikų.

V. SLEPUCHA

KLUBŲ SKLANDYTO PIRMENYBĖS

Bene įdomiausias yra respublikos aviacijos sporto klubų sklandymo pirmenybės. Jose kaip veidrodyje atsispindi kiekvieno klubo sportinio darbo rezultatai. Šiose varžybose rungtyniaujama tik sklandytuvais „Blanik“. Kaip rodo pastarųjų metų varžybų rezultatai, kai kurie klubai nesugeba (nebe pirmą kartą) pasiūsti į šias varžybas pilnų sudėčių komandų: trūksta ekipoje tai jauno

(iki 25 metų) sklandytojo, tai komandoje nėra sklandytojos. Tai matėme ir praėjusiais metais Biržuose vykusiose varžybose. Silutės (praėjusių metų „Sparnų“ ketvirtame numeryje netiksliai buvo parašyta, kad Biržų ATSK) ir Akmenės aviacijos technikos sporto klubai atsiuntė tik po vieną sportininką. Šiais metais šios varžybos vėl vyks Biržuose liepos 24 — rugpjūčio 6 dienomis.



Motociklininkų daugiakovė — sezono naujovė

Jaunieji SDAALR nariai — vaikai ir paaugliai — turi ribotas galimybes sportuoti. Į šaudymo, karinės taikomosios daugiakovės sekcijas jų nepriima — esą, per maži dar. O raginimai steigti vaikams ir paaugliams prieinamų sporto šakų būrelius bei sekcijas — modeliavimo, radijo sporto, kartingo, deja, nerado deramo atgarsio. Mat daugumos mokyklų, ūkių pirminės organizacijos dėl sudėtingumo, lėšų stokos, šių sporto šakų nekultivuoja.

Prieš keletą metų „Sparnai“ kėlė klausimą dėl varžybų mopedais organizavimo šiam jaunimui. Rašėme, kad jaunuosius mopedininkus reikia suburti, leisti jiems treniruotis, sportuoti uždaroje trasos, kuriose ir devynmetis turi teisę lenktyniauti! Deja, gera idėja lėtai tebuvo įgyvendinama. Vis atsisiradavo „objektyvių“ priežasčių, dėl kurių iki šiol taip ir neįrengtos trasos, neorganizuojamos pratybos. Bet dabar ledai galbūt pajudės!

Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto techninių ir karinių taikomųjų sporto šakų skyrius, išnagrinėjęs susidariusią situaciją bei realias galimybes vaikų ir paauglių sportui vystyti, priėjo išvadą, kad klausimą reikia spręsti platesniu mastu. Drauge su Respublikiniu technikos sporto klubu, kuriam patikėtas ir masinių motociklų sporto šakų vystymas, parengtos ir LTSR SDAALR CK aprobuotos VAIKŲ IR PAAUGLIŲ MOTOCIKLŲ DAUGIAKOVĖS PAVYZDINĖS Taisyklės ir VARŽYBŲ NUOSTATAI. Kad naujajai sporto šakai būtų įkvėpta gyvybė, kad jos mėgėjų būtų daug, kad kiekvienas mokinytų šią varžybų dalyviu — visų mūsų bendras reikalas.

Na, bet pradžioje, matyt, reikia išsiaiškinti svarbiausias: kas sudaro motociklų daugiakovę? Tai: 1) — kelių eismo taisyklių konkursas; 2) — šaudymas iš pneumatinio šautuvo; 3) — granatų metimas; 4) — motolenktynės žiedine (uždara) trasa.

Kaip matome, naujoji vaikams bei paaugliams skirta sporto šaka

numato ne tik pažinti su motociklų sportu, bet ir siekia drausminti mototechnikos šeiminius, tobulinti jų fizinį parengimą ir pasiruošimą tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgose. Ir svarbiausia — jau šiame planuojama rengti vietos pobūdžio (mokyklų, ūkių, vaikų klubų, JTS, pionierių rūmų bei namų, organizacijų) varžybas, taip pat rajonų ir miestų pirmenybes. Tad reikia negaistant laiko pradėti ruošimąsi naujos sporto šakos debiuto sezonui. Na, o kad pirmas blynas neprisiviltų, organizacinio bei treniruočių darbo reikia imtis nedelsiant, negaistant nė dienos.

Nuo ko pradėti! Visų pirma būtina išsiaiškinti, kiek klasės, pionierių draugovės, komjaunimo organizacijos narių turi nuosavus motodviračius, mopedus, mini motociklus. Su jais reikia pasikalbėti, papasakoti apie naują, paraginti vaikus ir paauglius nepraleisti progos išbandyti jėgas, siekti klasės, draugovės, mokyklos, vaikų klubo ir pan. čempionų vardo. O tam reikia ne tik pasibalnėti „metalinį žirgelį“,

bet ir mokytis kelių eismo taisyklių, tobulintis fiziškai.

Žinia, motociklų daugiakovei vystyti reikėtų steigti sekcijas, būrelius. Jų vadovai turėtų pasirūpinti, kad mokiniams būtų aiškinamos kelių eismo taisyklės (VAI, TSK, automėgėjų draugijos tarybų darbuotojai, prityrę vairuotojai, mokytojai), kad mokykloje, vaikų klube, prie pionierių namų ar JTS būtų sudarytos galimybės treniruotis toli mesti granatą, šaudyti, kad pagaliau būtų surasta trasa motolenktynėms.

Tikimės, kad ši veikla susilauks dalykiško pradinio karinio rengimo vadovų, fizinio lavinimo bei fizikos, darbų mokytojų, mokyklų vadovų pavaduotojų užklasiniam darbu paramos.

Kas reikalinga treniruotėms bei varžyboms rengti! Visų pirma privalome susirasti tinkamas vietas granatų mėtyti, šaudyti bei motociklų lenktynėms rengti.

Sektorius granatų mesti įrengiamas 50X70 m plote. Jį reikia atitverti virve arba viela, aiškiai pažymėti kreida arba kalkėmis. Šalia šio sektoriaus per treniruotes bei varžybas privalo būti žmonės, kurių pareiga neleisti niekam vaikščioti šalia granatų metimo zonos. Juk visko gali pasitaikyti!

Granata — jauniems skirta, sportinė — 300 gramų svorio. Svarbu nusiųsti ją kuo toliau. Per varžybas vertinamas toliausias metimas iš trijų atliktų bandymų.

Šaudymo sektorius įrengiamas aikštelėje 30—30 m. Jis taip pat turi būti atitvertas virvėmis arba viela, saugomas budinčių. Taikiniui pritvirtinti reikia pasigaminti 180 cm aukščio ir 100 cm pločio stovą. Iš lentų, ant kurių pritvirtinamas 2—3 mm storio meta-

lo lakštas. Taikinio stovą patartina atremti į kapitalinę sieną arba žemę. Ant šio stovo pritvirtinamas taikiny Nr. 8 arba „P“ (mokyklinis). Po taikiniu būtina priklijuoti arba prisegti kartono arba porcelono sluoksnį, kad šoviniai neatšoktų nuo stovo ir būtų išvengta nelaimingų atsitikimų.

Per treniruotes šaudymo bandymų skaičius neribojamas (priklauso nuo esamos šovinėlių atsargos). Per varžybas kiekvienas dalyvis iš pneumatinio šautuvo iššauna 3 kartus. Sumuojamas išmūstų šaukų skaičius bei šaudymui sugaištas laikas (sekundėmis). Šaudoma stovint iš 5 m nuotolio, atsirėmus.

Trasa motociklų lenktynėms įrengiama mokyklos stadione, kartodrome, asfaltuotoje arba kitos kietos dangos aikštelėje, kurioje nėra gamtinių ir dirbtinių kliūčių. Trasa žymima taip, kad joje nebūtų galimybių priešpriešiniam eismui, susidūrimams. Pavojingesnėse vietose — ypač ties staigiais posūkiais, padedamos naudotos padangos, maišai su šiaudais, smėliu. Trasą būtina atitverti, kad šalia jos nebūtų pašalinių žmonių. Per treniruotes šalia trasos leidžiama būti tik treneriui (juo gali būti mokytojas, vyresnio amžiaus moksleivis motociklininkas, prityręs vairuotojas, inžinierius) bei mechanikas, o per varžybas — tik teisėjas. Treniruočių pobūdžio lenktynių ratų skaičius priklauso nuo poreikių, o per varžybas sportininkai privalo įveikti ne trumpesnę nei 2,5 kilometro distanciją (nepriklausomai nuo to, kiek ratų ją sudaro). Užimtų vietų eilė priklauso nuo distancijos įveikimo eilės.

Kelių eismo taisyklių konkursas rengiamas taip: kiekvienas varžybų dalyvis traukia bilietą, kuriame pateikti trys klausimai. Iš eilės į juos ir atsakoma. Vertinamas teisingas atsakymas bei jam sugaištas laikas (juo greičiau — juo geriau).

Motociklų daugiakovę gali kultivuoti visi berniukai ir mergaitės, kurie, priklausomai nuo amžiaus, išskirstomi į tris grupes. Pirmoji — 9—11, antroji — 11—13 ir trečioji — 13—16 metų amžiaus. Visų daugiakovės rungčių treniruotės gali būti rengiamos drauge visų amžiaus grupių bei lyties jauniems sportininkams. Tas pats liečia ir varžybas, išskyrus motociklų lenktynes. Jas rekomenduojama rengti atskirai berniukams ir mergaitėms.

Beje, motociklų lenktynėms reikalinga ir speciali apranga: tvirta avalynė (auliniai batai, batai su auliuokais), pirštinės, motociklininko akiniai, šalmas.

Kiekviena transporto priemonė privalo turėti numerius, kurie tvirtinami prie priekinės šakės virš rato ir iš abiejų užpakalinių šakės pusių. Numeriai turi būti elipsės formos 280X230 mm dy-

„LAPIŲ MEDŽIOKLEI“ REIKIA „VAROVŲ“

džio. Gaminant numerius privaloma prisiminti, jog motociklų sporto taisyklės draudžia naudoti metalą, organinį stiklą ir kitas aštrias bei dūžtančias medžiagas. Tad numerius patartina gamintis iš kieto kartono, kietos gumos, plastmasės, odos pakaitalų. Numeriai dažomi taip: motodvirčiams — baltas fonas, juodos spalvos skaičiai; mopedams — geltonas fonas, juodos spalvos skaičiai ir mini motociklams — juodas fonas ir baltos spalvos skaičiai. Patartina numerius skyduose palikti vietas, kad kelių sportininkų technikai turint vienodus numerius, būtų galima prirašyti juos skiriančius skaičius.

Beje, būtina stengtis, kad vienoje mokykloje nesidubliuotų numeriai. To galima išvengti, jeigu bus sudarytas bendras motodviratininkų, mopedininkų bei mini motociklininkų sąrašas, ir kiekvienam technikos savininkui (geriausiai, abėcėlės tvarka) paskirtas eilės numeris. Rengiant tarpamokyklinės varžybas ir pasiūlyti keliems vienodiems numeriams, varžybų žemininkai (kieno teritorijoje rengiamos varžybos) privalo savosios technikos numeriams prirašyti po skaičių priekyje arba gale.

Kad per rajono, miesto varžybas šiuo klausimu nekiltų nesusipratimų, varžybų rengėjams patartina turėti baltų ir juodų dažų.

Visose motociklų daugiakovės rungtyse (jų — keturios) išaiškinami skirtingos klasės technika (motodvirčiai, mopedais bei mini motociklais) ir pagal skirtingas amžiaus grupes dalyvaujančiųjų nugalėtojai. Tai atliekama sumuojant kiekvieno varžybų dalyvio kiekvienoje rungtyje surinktus taškus. O jie skiriami taip: už pirmą vietą — 1 taškas, už antrą — 2 taškai ir t. t. Asmeninių motociklų daugiakovės varžybų nugalėtojai tampa tie sportininkai, kurie, dalyvaudami skirtingose klasėse technika — motodvirčiais, mopedais bei mini motociklais — surinko mažiausią taškų sumą (pvz., konkursas — 2 t.; žaudymas — 1 t.; granatos metimas — 2 t.; motolenktynės — 1 t. iš viso 6 taškai).

Keliems sportininkams surinkus vienodą taškų sumą, pirmenybės teikiama tam, kuris sėkmingiau pasirodė (užėmė aukštesnę vietą) per motolenktynes.

Tokiu būdu išaiškinami visų klasių technika startuojančiųjų ir visų amžiaus grupių varžybų nugalėtojai. Įskaita berniukams ir mergaitėms skaičiuojama atskirai. Turint galvoje, jog motociklų daugiakovės varžybose leidžiama dalyvauti trijų amžiaus grupių vaikams ir paaugliams trijų skirtingų klasių technika, per varžybas bus išaiškinti 9 nugalėtojai tarp berniukų ir 9 — tarp mergaičių.

GERO STARTO, SĖKMĖS, DIDELIO SKRYDŽIO TAU — MOTOCIKLŲ DAUGIAKOVEI

Dar palyginti neseniai mes džiaugėmės respublikos „lapių medžiotojų“, kaip juos tuomet vadino, laimėjimais. LTSR rinktinė būdavo didžiajame prizinininkų žėstetuke, o Kuršėnuose, R. Fabijonavičiul vadovaujant, išaugo ir tokių sportininkų, kurie gynė Tarybų šalies sporto garbę.

1979 metais vykusioje TSRS tautų VII spartakiadoje Tarybų Lietuvos rinktinė užėmė 5-ąją vietą. Su vilnimi buvo laukiama sekančios spartakiados starto — 1983-aisiais. Ir čia, lyg perkūnas iš giedro dangaus, trenkė žinia iš Vilniaus, į kurią „lapininkai“ nuvyko stipriausios savo sudėties komanda užėmė dešimtąją vietą!

Kas nutiko! Mūsų geriausi sportinės radiopelengacijos mėgėjai buvo gerai pasiruošę. Bet... konkurentai — žymiai geriau. Brolišky respublikų atstovai padarė sporto meistriškumo srityje didžiulį žingsnį į priekį, tuo tarpu mūsų žingsnis į atgalį. O kartą praradus pozicijas, atkovoti jas labai sunku.

Ir tikrai. Pernal vykusioje TSRS tautų IX spartakiadoje Tarybų Lietuvos rinktinė užėmė devintą vietą.

Kur glūdi silpnų pasirodymų priežastys, kas stabdo sportinės radiopelengacijos mėgėjų rezultatų augimą? Slekdama gauti atsakymus į šiuos klausimus, redakcija organizavo „neakivaizdinį apskritą stalą“: paprasčiau pasakyti šiais klausimais savo nuomonę žmones, kurie asmeniškai dirba su jaunimu, ugdo sportinės radiopelengacijos mėgėjus.

KAS STABDO SPORTINĖS RADIOPELENGACIJOS VYSTYMĄ RAJONUOSE

I. Dvivaldytė. Biržų JTS sportinės radiopelengacijos būrelis, veikiantis Nemunėlio Radviliškio vidurinėje mokykloje, jungia tik moksleivius, turi švietimietiško trenerį ir aparatūrą, tačiau neskatinamas tobulėti, nes moksleiviškos varžybos būna tik kas antri metai, ir tai tik 2 vaikams. SDAALR CK padeda apsirūpinti aparatūra, organizuoja varžybas (ketverias per sezoną), ir nori, kad jaunieji būtų pakankamai aukšto lygio. Bet kol nebus vaikų ir paauglių sporto, nebus ir pajėgių jaunių! Mes ruošiamo tik jaunius (visi gabesnieji „lapių medžiotojai“, baigę vidurinę mokyklą, išvyksta studijuoti į miestus), o SDAALR rajono komitetui aktualiau — suaugusieji, nes

tik jie duoda įskaitinius taškus spartakiadoje. Nejaugi pamainos ruošimas menkesnis rodiklis, jei į jį spartakiadose net neatsižvelgiama?

II. Masiškumas. Jaunieji sportininkai, bėgiodami tik savo miške ir ieškodami tik tų 1—2 savo turimų siūstuvų, gali pasiekti tik pradinį lygį. Vienintelė galimybė meistriškumui pakelti iki vidutinio — nuolat dalyvauti respublikinėse varžybose, kur miškas — svetimas, dirba penki siūstuvai ir varžovai stiprūs. Bet... iš rajonų į tokias varžybas kviečiami tik 5 dalyviai. Tad tie 5 ir važinėja kelerius metus iš eilės, o likusieji būrelio nariai žino, kad varžybų iš viso niekada neregės. Todėl būtina sudaryti sąlygas šalia įskaitinių komandos dalyvių asmeniškai startuoti ir artimiausiam komandų rezervui, arba rengti atskiras varžybas komandų pamainai.

Kaip aprėpti visus? Čia galima sugalvoti daug variantų. Svarbu, kad varžybos vyktų ne balandžio arba spalio mėnesį, o vidurvasarį, kai respublikos rinktinė važinėja po sąjungines varžybas.

III. Meistriškumas. Jaunieji, komandos interesais startuodami savo amžiaus grupėje, gali pasiekti tik II atskyry. Būtina suaugusiųjų varžybas nuolat rengti atskirai, ir į jas pakviesti pajėgiausius jaunius, kur jie galėtų įvykdyti I atskyry ir t. t. Gal toks jaunių meistriškumo įvertinimas paskatintų juos tolesniam tobulėjimui. Natūralu, kad pajėgiausieji jaunieji iš rajonų neturi galimybių patekti į LTSR rinktinę. Bet bent jau vasaros treniruočių stovykloje kartu su rinktinę galėtų prisitreniruoti — patekę pas prityrusį trenerį, gal ir atskleistų visus savo rezervus, pasimokyti. Po kelerių metų, baigę mokslus ir grįžę į savo rajonus, galėtų imtis ruošti būsimąsias „medžiotojų“ kartas.

IV. Teisėjavimas. Kai respublikinės varžybas pavedame rengti rajonams, jas organizuoti praktiškai turi komandos — varžybų žemininkės treneris. Neskaitydami rajono SDAALR komiteto ir TSK darbuotojai gali nebent dalyvių apgyvendinti, pamaitinti ir aprūpinti transportu. Tačiau varžybose ne tai svarbiausia. Reikia paruošti žemėlapius, aptarnauti skoliną aparatūrą, profesionaliai teisėjauti visose grandyse. Kas tai atlieka? Mokinukai ir vienas kitas kolega-mokytojas. Dėl to ir nesklandumai, klaidos, dėl to ir teisėtas dalyvių nepasitenkinimas,

varžybų prestižo smukimas. Būtina sukurti nedidelę nuolatinių kvalifikuotų teisėjų grupelę. Ypač aktualu — geras trasos viršininkas, kuris trasą ruošų ne vienam dalyviui nežinomame miške (dabar dažniausiai varžybos vyksta miške, kuriame kuri nors komanda ne kartą treniravosi). Kaip šias problemas išspręsti, gali patarti orientacininkai, kurie burią tūkstančius dalyvių ir visą tai daro sklandžiai.

S. KUBILIONAS,
Biržų rajono
N. Radviliškio vidurinės mokyklos mokytojas

PASIGENDAME PARAMOS IR SKATINIMO

Vasario 7-ąją šventėme mūsų mokyklos radijo sporto būrelis 30 metų. Tenka aptarnauti kolektyvinę radijo stotį, vadovauti trumpabangininkams, ultratrumpabangininkams bei telegrafininkams. Darbo nemažai. Atsiranda ir įvairių bėdų. Bet šį kartą norėčiau išsakyti keletą minčių apie sportinę radiopelengaciją.

Radiopelengacijos sportas Tautų vidurinėje mokykloje pradėtas kultivuoti 1969 metais. Dalyvauta įvairiose varžybose. Jose iškovojo 17 diplomų: 4 kartus užimtos pirmosios vietos, 9 kartus — antrosios, 4 kartus — trečiosios vietos. Startuodami įvairaus rango varžybose moksleiviai įvykdo sportinių atskyrių reikalavimus. Visa tai — gerai. Bet susiduriame ir su sunkumais, problemomis.

Norint dalyvauti miestų grupės varžybose, komandas privalo šalia jaunių sudaryti ir vyrai bei moterys. Mums sudaryti tokią komandą sunku, nes baigę vidurinę mokyklą mokiniai išvyksta mokyti į miestus. Ir vėl reikia ruošti jaunius... Na, o miestai gauna paruoštus „lapininkus“ iš Kuršėnų, Biržų, Taurėnų bei kitų mokyklų. Belieka globoti juos bei kelti šio jaunimo sportinį meistriškumą. Tačiau to, deja, nematome. Geriausiai tai iliustruoja sportinės radiopelengacijos sezono uždarymo varžybos Šiauliuose. Čia Vilniui atstovavo tik vienas sportininkas, Kaunui — nepilna komanda... Tad, mano nuomone, rajonams reikėtų leisti dalyvauti varžybose didesniu dalyvių skaičiumi. Būtina rengti ir daugiau varžybų.

Dėl technikos. Labai skystis jos stoka negalime. Tačiau ji nėra amžina, pradeda gesti. O atsarginių dalių kaimo vietovėse nėra.

ra, derinimo aparatūros — taip pat. Tenka kreiptis į Kauną, bet čia ne visada sulauki pagalbos. Anksčiau buvo kalbėta, kad būrelių vadovus reikia mokyti, paruošti tvarkyti techniką. Deja, visa tai liko pažadais!

Nemažai turime bėdų organizuodami treniruotes miške. Artimiausi Tautėjams miškai drėgni. Vykti reikia į Ukmergės apylinkes. Bet bėda su transportu. Mokykla, rajono SDAALR komitetas bei Ukmergės jaunųjų technikų stotis jokio transporto neturi... Tiesa, pastaruoju metu JTS gavo sunkvežimį, bet jis nedengtas, nėra ir vairuotojo.

Nepakankama ir pagarba šios sporto šakos mėgėjams.

Į moksleivių pasiektus rezultatus radijo sporto srityje Ukmergės rajono liaudies žvietimo skyrius bei rajoninis profsąjungos komitetas neatsižvelgia, ir, sumuojant socialistinio lenktyniavimo rezultatus, radijo sporto mėgėjų surinktus taškus nubraukia. Atseit, kitose mokyklose radijo sportas nėra kultivuojamas, tad... Štai ir kyla klausimas: kur vadovo bei sportininkų skatinimas? Tiesa, LTSR žvietimo ministerija ir SDAALR CK kitos nuomonės. Tad kieno teisybė?

K. NARKEYČIUS,
Ukmergės rajono Tautėjų
vidurinės mokyklos mokytojas,
radijo sporto būrelio vadovas

DELSTI NEGALIMAI

Šiame respublikos sportinės radiopelengacijos entuziastai pažymės savo veiklos trisdešimtmetį. Tai gana žymus laikotarpis, kurį analizuojant galima numatyti tolesnės veiklos kryptis.

Respublikoje šiuo metu šia technine sporto šaka domisi dvi organizacijos — Lietuvos TSR SDAALR CK ir LTSR žvietimo ministerijos Respublikinė jaunųjų technikų stotis. Šių dviejų „aukščių“ požiūris į minėtą objektą yra skirtingas ir gana įdomus.

Patriotinė draugija yra tiesiogiai atsakinga už radiopelengacijos masiškumą ir meistriškumą. Tačiau jos veikla apsiriboja tuo, kad kažkas, bent šiek tiek kultivuotų radiopelengaciją, taip pat, kad būtų kokia būty rengiamos varžybos.

Respublikinė jaunųjų technikų stotis šiai sporto šakai neturi kvalifikuotų specialistų. Ji neteikia metodinės ir techninės informacijos. Čia į radiopelengaciją žiūrima kaip į žaidimą. Tai parodo ir organizuojamų varžybų lygis.

Daug vilčių dedame į neseniai įkurtą Respublikinį radijo sporto klubą. Tačiau iki šiol jo veiklos rezultatų nematome. Be to, neišaiškūs šio klubo darbuotojų parinkimo kriterijai. Norėtusi, kad į respublikinę organizaciją ateitų žmonės, turintys radijo sporto patirtį, kad radiopelengacijos klausimai joje būtų patikėti nusimanančiam, energingam žmogui.

Daug dėmesio reikėtų skirti

varžybų organizavimo kokybei. Retas respublikinio masto varžybas pasiseka surengti be žymesnių trūkumų. Paskutiniu metu į teisėjų ruošimą ir jų kvalifikaciją nebekreipiama dėmesio. Pasirodo, kad teisėjauti radiopelengacijos varžyboms ir priimti atsakingus sprendimus gali visiškai atsitiktiniai asmenys! Dėl to nukenčia teisėjavimo objektyvumas, išauga informacijos nutekėjimo tikimybė, pastebimi netaktiški teisėjų elgesio atvejai. Dar nebuvo atsitikimo, kad varžybų dalyvių pateikti pagrįsti protestai būtų patenkinami.

Varžybas dažnai laimi tas, kuriam aplinkybės buvo palankesnės. Todėl ir atranka į respublikos rinktinę ne visada būna objektyvi. Respublikos radiopelengacijos rinktinės treniruotėjų stovyklos jau daug metų rengiamos ten, kur gyvena dauguma rinktinės narių. Iš dalies tai gerai. Bet yra ir antra medalio pusė: sportininkų nėra kaip atitraukti nuo kasdieninių rūpesčių, neįmanoma organizuoti būtino dienos režimo, sutelkti visą sportininkų dėmesį treniruotėms.

Seniai pribrendo ir būtinybė kontroliuoti sportinių atskyrių suformuotą tvarką ir jų galiojimo terminus. Šioje veiklos srityje tikrai nėra reikiamos tvarkos.

Kaip matome, problemų susikaupė gana daug. Kai kurios jų reikalauja neatidėliotino sprendimo. Jeigu nuoširdžiai norime, kad sportinė radiopelengacija užimtų deramą vietą tarp kitų techninių sporto šakų, reikia daug ką keisti, pertvarkyti. Priešingu atveju bus vėl abejingai stebima, kaip viena po kitos nutraukia savo gyvavimą radiopelengacijos sekcijos Vilniuje ir Kaune, kaip varžybos, užuot buvusios sporto šventė, tampa nevykusiu renginiu.

J. ABROMAVIČIUS,
Kauno zonos radijo sporto
federacijos sportinės radiopelengacijos komiteto pirmininkas

Redakcijos prirašas. Pateikiame specialistų, dirbančių sportinėje radiopelengacijoje, laiške konkrečiai kalba apie sunkumus, su kuriais susiduriama, problemas, reikalaujančias sprendimų. Redakcijos nuomone, sunku bus pasiekti persilaužimą kultivuojant sportinę radiopelengaciją, jeigu šia sporto šaka pagaliau nepradės dalykiškai domėtis LTSR radijo sporto federacija, jos prezidiumas. Tai jo pareiga — detalai išsiaiškinti sunkumus, su kuriais susiduria „lapių medžioklės“ gerbėjai. Kas, jei ne federacija, privalėtų spręsti jų keliamus klausimus aukštesnės organizacijos, žinybos, nuo kurių žymia dalimi priklauso šios sporto šakos rezultatai.

Sportinės radiopelengacijos mėgėjai beveik nesulaukia jokios paramos iš savo vadovaujančio visuomeninio organo dėl to, kad federacijos prezidiume

— žmonės, pasižventę trumpųjų bei ultratrumpųjų bangų radijo ryšiams. Tai jų hobis, ir vardan jo jie daug gali padaryti ir daro. Tačiau negalima pamiršti (nors, kai kas ragina taip daryti), kad šalia asmeninio malonumo radijo sporte yra ir karinės taikomosios radijo sporto šakos, kurios nuolat įtraukiamos į sąjunginių sportinių programų.

Niekam nėra paslaptis, jog be dalykiškos šefų paramos šiandien sėkmingai kultivuoti bet kurią techninę arba karinę taikomąją sporto šaką neįmanoma. Šiuo klausimu priimtas konkretus partijos ir vyriausybės nutarimas. Tad kodėl LTSR radijo sporto federacija nesiima žygių, kad respublikos Ryšių ministerija, jai pavaldžios organizacijos, su radijo ir televizija, elektronika susijusios įmonės imtųsi šefuoti sportininkų ir jų trenerių numatytas radijo sporto šakas?

Tai viena šefavimo pusė. Kita liečia transporto ir aprangos klausimus. Rajonų žvietimo skyriai autobusų neturi. Juo labiau mokyklos. Nepakanka ir lėšų radiopelengacinių aprangai bei avalynei. Neįmanoma mums, ūkiai, kurių darbininkų, tarnautojų vaikų turinčių ir prasmingam laisvalaikiiui skirta sportinė radiopelengacija, nerasti galimybių šefuoti jaunuosius radijo mėgėjus, kurie drauge kryptingai ruošiasi tarnybai TSRS Ginkluotose pajėgose!

Beje, kur kas daugiau šia sporto šaka privalėtų rūpintis ir LTSR žvietimo ministerija bei LTSR valstybinis profesinio techninio mokymo komitetas, jiems pavaldžios organizacijos. Respublikinė jaunųjų technikų stotis kartą per dvejus metus rengia radiopelengacijos varžybas. Argi tai gali skatinti mokyklų vadovus, liaudies žvietimo skyrius domėtis šia sporto šaka, teikti ją kultivuojantiems paramą? Respublikoje — 1228 vidurinės mokyklos, 17 jaunųjų technikų stočių, 72 pionierių namai. Jeigu žvietimo ministerija drauge su Respublikiniu radijo sporto klubu, federacija surengtų sportinės radiopelengacijos būrelių, sekcijų vadovų seminarą, o po to, sumuojant socialistinio lenktyniavimo rezultatus, vertintų ir rajonų pasirodymus sportinės radiopelengacijos varžybose, padėtis kultivuojant šią sporto šaką respublikoje pasikeistų. Ko gero, nebūtų tiek mažas kiekvienose varžybose matyti tuos pačius aukštesnio meistriškumo sportininkus, iš anksto žinoti būsimus čempionus. Pagaliau esant deramam masiškumui atsirastų ir realios galimybės žymiai pakelti respublikos rinktinės meistriškumą, kiekvieną stovylą, varžybas paversti įtemptos sportinės kovos arena.

Respublikos „lapių medžiotojams“ reikalingi „varovai“ — darbas, renginiai, iniciatyva, skatinantys radiopelengacijos vystimą.

Dvidešimt šešerius metus žmogus skraido po visatą. Nuo pirmo — Jurijaus Gagarino — skrydžio 1961 metų balandžio 12-ąją — jau ir dušimtas kosmosel! Tai Aleksandras Laveikinas, uoliai besidarbuojantis orbitinėje mokslinėje stotyje „Mir“ drauge su Jurijum Romanenka, kuriam šis kosminis reisas jau trečias.

Įdomu panagrinėti kosminių skrydžių statistiką. Šimtuojų žmogumi, buvojęs kosmose, tapo Viktoras Savinyčas, kuris 1981-aisiais darbavosi kosminėje stotyje „Saliut-6“. Vadinasi: per pirmuosius du dešimtmečius, kuriuos žmonija paskyrė kosmosui įsiviešinti, visatoje buvo 100 žemės atstovų. O štai antras šimtas žmonių „išvyko“ į kosmosą jau per šešerius metus. Tai bent tempas!

Absoliutus darbo kosmose rekordininkas yra Leonidas Kizimas. Jis visatoje išbuvo 375 paras. Tryliką parų mažiau kosmose gyveno ir dirbo Valerijus Riuminas ir Vladimiras Solovjovas. Dvyliką mūsų šalies piliečių dirbo kosmose daugiau kaip po tris mėnesius, 20 tarybinių kosmonautų ir JAV astronautų praleido visatoje po mėnesį, 30 — daugiau nei dvi savaites, 95 — daugiau negu savaitę, 40 praleido kosminėje erdvėje nuo 108 minučių iki 147 valandų.

Per iki šiol įvykdytus 113 skrydžių 200 žmonių į kosminę erdvę leidosi 318 kartų. Bendras žemės pasiuntinių praleistas kosmose laikas sudaro 6121 dieną (neskaičiuojant orbitinės stoties „Mir“ įgulos). Taigi vidutiniškai vienam kosmose buvusiam žmogui tenka daugiau nei 30 dienų. Tačiau būtina prisiminti, kad tarybinių kosminių skrydžių trukmė per pastarąjį dešimtmetį išaugo nuo trijų iki aštuonių mėnesių, o JAV daugkarinio naudojimo kosminių laivų skrydžiai dėl ribotų techninių galimybių tęsdavosi geriausiu atveju dešimt dienų.

Per daugiau kaip ketvirtį amžiaus kosmose buvo du žymieji žmonijos. Vadinasi, vidutiniškai vienas iš dvidešimt penkių milijonų Žemės gyventojų.

Palyginimui įdomu prisiminti, kad per pirmuosius 25 motorinės aviacijos gyvavimo metus buvo įkurta šimtai nuolatinių oro susisiekimo linijų, parengta tūkstančiai pilotų, o lėktuvais pasinaudojo šimtai tūkstančių keleivių!

Ką gi, skrydžių į kosmosą negalima lyginti su kelionėmis oro laineriais. Visatos įsisavinimas reikalauja kur kas sudėtingesnės technikos, specialaus ilgalaikio žmonių paruošimo. Ne veltui VDR kosmonautas generolas majoras Zigmundas Jenas, parašęs šiuo klausimu mokslinį darbą, tapo biologijos mokslų daktaru!

PIRMOJO IKI DUŠIMTOJO

Eil. nr.	Kosmonauto pavardė	Salis	Skridimo trukmė val. min.	Skrid. sk.
1.	L. Kizimas	TSRS	8993.59	3
2.	V. Solovjovas	TSRS	8686.51	2
3.	V. Riuminas	TSRS	8685.33	3
4.	V. Ljachovas	TSRS	7787.22	2
5.	V. Savinyčas	TSRS	5829.29	2
6.	O. Atkovas	TSRS	5686.50	1
7.	V. Lebedevas	TSRS	5262.01	2
8.	V. Kovalionokas	TSRS	5193.11	3
9.	A. Berežovojus	TSRS	5073.05	1
10.	L. Popovas	TSRS	4814.45	3
11.	A. Aleksandrovas	TSRS	3586.46	1
12.	A. Ivančenkovas	TSRS	3540.39	2
13.	V. Džanibekovas	TSRS	3495.59	5
14.	G. Grečka	TSRS	3236.33	3
15.	J. Romanenka	TSRS	2502.43	2
16—				
18.	D. Karas	JAV	2017.16	1
	E. Gibsonas	JAV	2017.16	1
	V. Pogas	JAV	2017.16	1
19.	V. Sevastjanovas	TSRS	1936.19	2
20.	P. Klimukas	TSRS	1890.19	3
21.	O. Geriotas	JAV	1674.57	2
22.	A. Bynas	JAV	1671.45	2
23.	D. Lusma	JAV	1619.14	2
24—				
25.	V. Vasiutinas	TSRS	1557.52	1
	A. Volkovas	TSRS	1557.52	1
26.	B. Volynovas	TSRS	1255.17	2
27.	V. Zolobovas	TSRS	1182.23	1
28.	C. Konradas	JAV	1179.39	4
29.	A. Gubarevas	TSRS	899.36	2
30.	D. Jangas	JAV	835.50	6
31.	P. Velcas	JAV	793.14	2
32.	V. Gorbatkas	TSRS	732.48	3
33.	D. Lovells	JAV	715.05	4
34.	V. Volkovas*	TSRS	689.02	1
35.	D. Kervinas	JAV	672.50	2
36—				
37.	G. Dobrovolskis*	TSRS	570.22	1
	V. Pacajevs*	TSRS	570.22	1
38.	E. Kernenas	JAV	566.16	3
39.	R. Kripenas	JAV	565.54	4
40.	D. Skotas	JAV	546.54	3
41.	G. Strekalovas	TSRS	545.08	3
42.	V. Brandas	JAV	530.58	3
43.	A. Nikolajevs	TSRS	519.21	2
44.	T. Metinglis	JAV	508.33	3
45.	T. Stefordas	JAV	507.44	4
46.	V. Bykovskis	TSRS	497.47	3
47.	O. Makarovas	TSRS	497.23	3
48.	H. Hartsfyldas	JAV	482.50	3
49.	C. Uokeris	JAV	477.56	3
50.	F. Bormanas	JAV	477.36	2
51.	S. Savickaja	TSRS	473.06	2
52.	V. Kubasovas	TSRS	450.00	3
53.	P. Popovičius	TSRS	448.27	2
54.	J. Glazkovas	TSRS	425.26	1
55.	B. Sou	JAV	412.53	2
56.	K. Bobka	JAV	386.04	3
57.	C. Fullertonas	JAV	382.51	2
58.	J. Artlichinas	TSRS	377.30	1
59.	S. Raid	JAV	343.47	2
60.	D. Makdivitas	JAV	338.57	2
61.	S. Nagellis	JAV	338.25	2
62.	F. Haukas	JAV	338.09	2
63.	D. Van Hoftenas	JAV	337.57	2
64.	R. Gibsonas	JAV	337.20	2
65.	D. Gardneris	JAV	336.54	2
66.	D. Feibjansas	JAV	316.03	2
67.	R. Gordonas	JAV	315.54	2
68.	D. Brandensteinas	JAV	314.49	2
69.	N. Tegardas	JAV	314.33	2
70.	D. Alenas	JAV	313.59	2
71.	G. Bliafordas	JAV	313.54	2
72.	G. Nelsonas	JAV	313.43	2
73.	V. Torntonas	JAV	313.18	2
74.	F. Masgreivas	JAV	311.10	2
75—				
76.	R. Evensas	JAV	301.52	1
	H. Smitas	JAV	301.52	1
77.	V. Šira	JAV	295.14	3
78—				
79.	A. Uordenas	JAV	295.12	1
	D. Irvinas	JAV	295.12	1
80.	S. Hollis	JAV	291.00	2
81.	R. Overmajeris	JAV	290.23	2
82.	E. Oldrinas	JAV	289.53	2
83.	R. Stiuratas	JAV	289.01	2
84.	V. Aksionovas	TSRS	284.11	2
85.	J. Malyševs	TSRS	284.01	2
86.	I. Volkas	TSRS	283.14	1

87.	M. Kolinsas	JAV	266.05	2
88.	K. Djukas	JAV	265.51	1
89.	A. Filipčenko	TSRS	261.04	2
90—				
91.	D. Eizelis	JAV	260.09	1
	R. Kaningemas	JAV	260.09	1
92—				
94.	R. Parkeris	JAV	247.48	1
	U. Merboldas	VFR	247.48	1
	B. Lichtenbergas	JAV	247.48	1
95.	J. Bučlis	JAV	242.18	2
96.	R. Šveikartas	JAV	241.01	1
97.	A. Serebrovas	TSRS	238.10	2
98.	V. Satalovas	TSRS	237.58	3
99.	N. Rukavišnikovas	TSRS	237.11	3
100.	L. Kuperis	JAV	225.15	2
101.	D. Englis	JAV	224.31	2
102.	D. Sleitonas	JAV	217.28	1
103—				
105.	A. Separdas	JAV	216.02	1
	S. Rūsa	JAV	216.02	1
	E. Mitčelis	JAV	216.02	1
106.	A. Jeliševas	TSRS	214.23	3
107.	N. Armstrongas	JAV	206.00	2
108.	R. Trullis	JAV	199.22	2
109—				
113.	D. Makbraidas	JAV	197.23	1
	K. Salivas	JAV	197.23	1
	D. Listma	JAV	197.23	1
	M. Garso	Kan.	197.23	1
	P. Skalis-Paueris	Aus.	197.23	1
114—				
115.	D. Uokeris	JAV	191.45	1
	A. Filer	JAV	191.45	1
116.	R. Maknieras*	JAV	191.16	1
117.	B. Makendlesas	JAV	191.16	1
118—				
122.	R. Bridžisas	JAV	190.46	1
	A. Inglandas	JAV	190.46	1
	K. Helmaizas	JAV	190.46	1
	L. Ektonas	JAV	190.46	1
	D. Bartonas	JAV	190.46	1
123.	V. Remekas	CSSR	190.16	1
124.	M. Hermaševskis	LLR	190.03	1
125.	J. Kretjenas	Pr.	189.51	1
126.	R. Sarma	Ind.	188.42	1
127.	Z. Jenas	VDR	188.49	1
128.	B. Farkašas	VLR	188.46	1
129—				
130.	A. Mendesas	Kuba	188.43	1
	Z. Guračča	MLR	188.43	1
131.	Fam Tuanas	VSR	188.42	1
132.	D. Prunarijus	RSR	188.41	1
133—				
135.	R. Kovėjus	JAV	170.18	1
	D. Landžas	JAV	170.18	1
	V. Fileris	JAV	170.18	1
136—				
139.	D. Kreitonas	JAV	169.40	1
	S. Lasid	JAV	169.40	1
	S. Al-Saudas	S. A.	169.40	1
	P. Bodria	Pr.	169.40	1
140—				
143.	B. Dunbar	JAV	168.45	1
	E. Meseršmitas	VFR	168.45	1
	R. Furoris	VFR	168.45	1
	V. Okeisas	Ol.	168.45	1
144.	A. Leonovas	TSRS	168.33	1
145—				
148.	F. Gregoris	JAV	168.09	1
	D. Lindas	JAV	168.09	1
	L. Vandenbergas	JAV	168.09	1
	T. Vongas	JAV	168.09	1
149—				
153.	D. Viljamsas	JAV	167.55	1
	M. Sedan	JAV	167.55	1
	S. Grigas	JAV	167.55	1
	D. Hofmanas	JAV	167.55	1
	E. Garmas	JAV	167.55	1
154—				
155.	F. Skoblis*	JAV	167.39	1
	T. Hartas	JAV	167.39	1
156—				
160.	B. Okoneris	JAV	165.05	1
	S. Springas	JAV	165.05	1
	M. Klyv	JAV	165.05	1
	D. Rosas	JAV	165.05	1
	R. Velas	Mek.	165.05	1
161.	V. Endresas	JAV	147.01	1
162—				
165.	C. Boldenas	JAV	146.04	1
	F. Ciang-Dijazas	JAV	146.04	1
	R. Kenkeris	JAV	146.04	1
	V. Nelsonas	JAV	146.04	1
166—				
168.	M. Koutsas	JAV	144.56	1
	D. Reznik*	JAV	144.56	1
	R. Maleinas	JAV	144.56	1
169—				
170.	D. Svičertas*	JAV	142.55	1
	F. Helzas	JAV	142.55	1
171.	V. Lenuaras	JAV	122.14	1
172.	D. Petersonas	JAV	120.24	1
173.	G. Soninas	TSRS	118.43	1
174.	E. Uaitas*	JAV	97.56	1
175—				
177.	R. Greibas	JAV	97.45	1
	D. Hilmersas	JAV	97.45	1
	V. Peilsas	JAV	97.45	1
178.	G. Beregovojus	TSRS	94.51	1
179—				
181.	L. Sriveris	JAV	73.33	1
	E. Onizuka*	JAV	73.33	1
	G. Peitonas	JAV	73.33	1
182.	V. Tereškova	TSRS	70.50	1
183.	V. Komarovas*	TSRS	51.05	2
184.	V. Titovas	TSRS	48.18	1
185—				
186.	G. Sarafanovas	TSRS	48.12	1
	L. Diominas	TSRS	48.12	1
187—				
188.	V. Zudovas	TSRS	48.07	1
	V. Roždestvenskis	TSRS	48.07	1
189.	E. Chrunovas	TSRS	47.46	1
190.	V. Lazerevas	TSRS	47.16	1
191.	G. Ivanovas	BLR	47.01	1
192.	P. Beliajevas*	TSRS	26.02	1
193.	G. Titovas	TSRS	25.18	1
194—				
195.	K. Feoktistovas	TSRS	24.17	1
	B. Jegorovas	TSRS	24.17	1
196.	M. Karpenteris	JAV	4.56	1
197.	D. Gienas	JAV	4.55	1
198.	V. Grisomas*	JAV	4.53	1
199.	J. Gaqarinas*	TSRS	1.48	1

Zvaigždute pažymėti jau mirę arba žuvę kosmonautai.

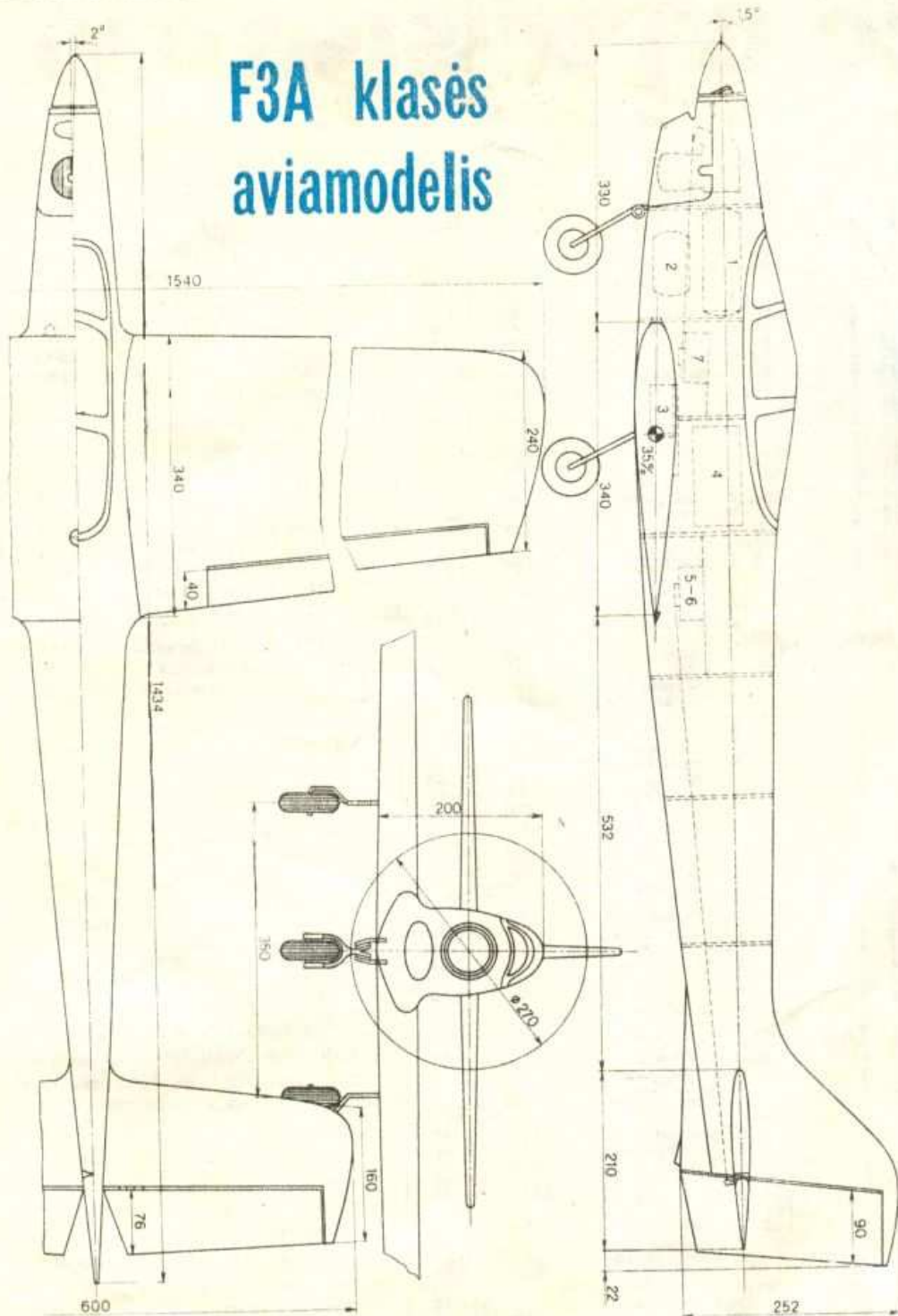
Lentelėje nėra JAV astronautų M. Smito, D. Džarvio ir K. Makolif, 1986 m. sausio 28 d. pirmą kartą startavusių „Čelindžerio“ kosminių laivų, nes 110 sekundžių po starto, laivui dar neišėjus į kosminę erdvę, įvyko katastrofa ir ekipažas žuvo.

Šių metų vasario 6 dieną paleisto kosminio laivo „Sojuz-TM-2“ vadui dukart Tarybų Sąjungos Didvyriui, TSRS lakūnui kosmonautui, pulkininkui Jurijui Romanenkai tai yra trečias kosminis skridimas, o bortinžinierius Aleksandras Laveikinas į kosmosą pakilo tik pirmą kartą. Tačiau jam teko garbė būti dušimtuosiu kosmonautu pasaulyje.

Nuo pirmojo pasaulyje kosmonauto Jurijaus Gagarino skrydžio, per daugiau kaip ketvirtį amžiaus, iki šių metų pradžios su žmonių įgulomis kosmose skrido 112 kosminių laivų. Daugiau kaip pusė jų — 59 buvo Tarybų Sąjungos, o likusieji 53 paleisti Jungtinėse Amerikos Valstijose. Jeigu visi su įgulomis skridę kosminiai laivai priklauso tik dviem valstybėms, tai žmonių kosmose pabuvojo net iš 19 šalių. Iš JAV skrido 118 astronautų, Tarybų Sąjungos — 61 kosmonautas, 3 iš VFR, 2 iš Prancūzijos ir po vieną iš Australijos, Bulgarijos, Čekoslovakijos, Indijos, Kanados, Kubos, Lenkijos, Meksikos, Mongolijos, Olandijos, Rumunijos, Saudo Arabijos, VDR, Vengrijos ir Vietnamo.

Ilgiausiai kosmose yra išbuvęs mūsų šalies kosmonautas Leonidas Kizimas — 8993 valandas 59 minutes. Daugiausiai kartų — 6 yra skridęs JAV kosmonautas Džonas Jangas.

F3A klasės aviamodelis



„Sparnų“ skaitytojo iš Kauno G. Pakulio pagėdavimu spausdiname daugkartinio TSRS čempiono, TSRS sporto meistro Turkmenijos aviamodeliuotojo V. Tkačiuko radijo valdomo pilotaziinio modelio brėžinius. Mode-

lio sparnų plotas 46,2 dm², stabilizatoriaus plotas 10,2 dm², skridimo svoris 3600 g. Liemuo formuotas iš stiklasčio. Sparnai karkasiniai, surinkti iš lonžeronų ir nerviūrų.

1. Kuro bakas

2. Maitinimo blokas

3. Eleronų valdymo mašinėlė

4. Radijo imtuvas

5–6. Aukštumos ir posūkio varų mašinėlės

7. Mišinio padavimo reguliavimo mašinėlė

TAURĖ LIETUVOS AVIAMODELIUOTOJAMS

Sverdlovske vykusiose tradicinėse aviamodeliuotojų varžybose F2D klasės „oro kautynių“ modeliais sėkmingai startavo mūsų respublikos sportininkai. R. Jasmontas (mechanikas S. Kriėnis) finale susitiko su praėjusiu

metų pasaulio čempionu sverdlovskiečiu N. Nečuchinu (mechanikas D. Petrenka). Sėkmingai atlikę lemiamą „oro mūšį“, mūsų siškai tapo pagrindinio prizo — krištolo taurės laimėtojai. Šis puikus laimėjimas nulėmė ir komandinę Lietuvos pirmosios ekipos pergalę. Antrasis šios ko-

mandos ekipažas — G. Šablinskas su G. Kašuba užėmė ketvirtą vietą.

Varžybose sėkmingai startavo ir Lietuvos antroji komanda, užėmusi trečiąją vietą. Jos sudėtyje startavo jauni aviamodeliuotojų ekipažai A. Rastenis — E. Rėkus ir V. Navelskas — V. Tumas.

TRUMPABANGI- NINKO SKILTIS

Sprendimas radijo mėgėjams papildomai skirti diapazonų mėgėjiškiems radijo ryšiams užmegzti buvo entuziastingai sutiktas daugelyje pasaulio šalių. 10 megahercų diapazone savo siųstuvus jau suderino septyniasdešimt keturių šalių radijo mėgėjai, 18 megahercų diapazone — penkiasdešimt septynių, o dvidešimt keturių megahercų bangų ruože — penkiasdešimt šešių pasaulio valstybių trumpabangininkai. Respublikos radijo mėgėjams, matyt, bus įdomu sužinoti, kas iš Europos šalių radijų jau aktyviai mezga ryšius naujuosiuose diapazonuose.

Licenzijas jau turi šių šalių trumpabangininkai: Airijos (prefiksas EI), Andoros (šaukinio prefiksas C3), Austrijos (prefiksas OE), Čekoslovakijos (prefiksas OK), turi teisę megzti ryšius tiksliai 10 megahercų diapazone), Danijos (prefiksas OZ), Farerų salų (prefiksas OY), Gibraltarų prefiksas ZB), Graikijos (prefiksas SV), Italijos (prefiksas I), Jugoslavijos (prefiksas YU), Liuksemburgo (prefiksas LX), Maltos (prefiksas 9H, tiksliai 10 megahercų diapazone), Monako (prefiksas 3A), Norvegijos (prefiksas LA), Olandijos (prefiksas PAO), Portugalijos (prefiksas CT), Prancūzijos (prefiksas F), Ispanijos (prefiksas EA, tiksliai 10 megahercų diapazone), San Marino (prefiksas M), Švedijos (prefiksas SM), Šveicarijos (prefiksas HB), Turkijos (prefiksas TA), Didžiosios Britanijos (prefiksas G), VDR (prefiksas Y), VFR (prefiksas DL).

Daugelyje šalių minėti diapazonai radijo mėgėjams skirti antriniu pagrindu, tai yra, prioriteta turi valstybinės, tarnybinės ir komercinės stotys. Be to, kai kuriose šalyse 10 megahercų diapazonas skirtas ne visas, o tik kai kurie dažnumai. Pavyzdžiui, Argentinos trumpabangininkai mezga ryšius tik ruožuose nuo 10,1005 Mhz iki 10,103, taip pat nuo 10,119 iki 10,1215 Mhz ir nuo 10,1435 iki 10,1465 Mhz. Australijos radijo mėgėjams skirtas visas 10 megahercų diapazonas, išskyrus ruožus nuo 10,126 iki 10,134 Mhz ir nuo 10,1375 iki 10,1455 Mhz. Naujajai Zelandijai skirti ruožai nuo 10,1 iki 10,127 Mhz ir nuo 10,133 iki 10,150 Mhz. Apriboti dažnumai ir Ispanijos radijo mėgėjams: nuo 10,1075 iki 10,1135 Mhz.

Tarybiniams radijo mėgėjams pagal naująją mėgėjų radijo stotelių eksploatavimo instrukciją taip pat leidžiama megzti ryšius bangų ruože nuo 10,1 iki 10,150 Mhz, tačiau tik pirmos kategorijos individualioms ir kolektyvinėms radijo stotims, neviršijant 200 vatų siųstuvo galingumo.

L. BALSYS (UP2BHP)

Aviacijos kolekcionieriaus kampelis



FILATELIJA

Šių metų sausio 12 dieną pažymėtos mūsų šalies kosmonautikos pradininko, kosminių raketų sistemų vyriausiojo konstruktoriaus, akademiko, dukart Socialistinio Darbo Didvyrio, Lenino premijos laureato Sergejaus Koroliovo 80-osios gimimo metinės. Pažymint šią datą TSRS ryšių ministerija išleido voką su šio žymaus mokslininko portretu ir specialiu spausdintu pašto ženklu.

Pirmojo pasaulyje kuprinėje patalpinto aviacinio parašiuoto su-

kūrimo 75-osioms metinėms pažymėti skirtas vokas su išradėjo Glebo Kotelnikovo portretu. Jo sukurtas parašiuotas „RK-1“ 1911 metų rugsėjo 11 d. buvo užpatentuotas, o 1912 metų birželio 6 d. Petrograde išbandytas praktikoje. Iš aerostato 200 metrų aukštyje buvo išmestas ir sėkmingai nusileido 75 kilogramus sveriantis žmogaus maketas.

Konstruktoriaus Aleksandro Jakovlevo biure sukurtiems sportiniams lėktuvams skirta penkių pašto ženklų serija ir pirmajai dienai skirtas vokas su specialiu žymekliu. Keturių kapeikų vertės pašto ženkle pavaizduotas 1927 metais sukurtas lėktuvas Ja-1 (AJR-1). Tais pačiais metais šiuo lėktuvu pilotas J. Piontkovskis be nutūpimo nuskrido iš Sevastopolio į Maskvą (1240 km).

Dviejis mokomasis-treniruotės lėktuvas UT-2 pavaizduotas penkių kapeikų vertės pašto ženkle. Šie lėktuvai buvo pradėti statyti 1937 metais (jų pagaminta dau-

giau kaip 1200 vienetų) ir skraidė iki 1953 metų. Jais 1947–1949 metais skraidė ir Tarybų Lietuvos aeroklubo sportininkai.

Pokario metais sukurtas mokomasis lėktuvas JAK-18 (pašto ženklas 10 kapeikų vertės) su įvairiomis modifikacijomis buvo eksploatuojamas net 40 metų. Šio tipo lėktuvais yra mokęsi skraidyti beveik visi vyresnės kartos lėkūnai.

Apie lėktuvo JAK-50 šlovę (pašto ženklas 20 kapeikų vertės) žino viso pasaulio sportinės aviacijos mėgėjai. Ne kartą šio tipo lėktuvais tarybiniai sportininkai yra nugalėję pasaulio čempionatuose ir kitose stambiose tarptautinėse varžybose. Lėktuvais JAK-50 daug gražių pergalių įvairiose varžybose iškovojo ir mūsų respublikos sportininkai Jurgis Kairys, Rolandas Paksas, Romas Pivnickas, o Stepas Artiškevičius iškovojo absoliutaus nugalėtojo vardą socialistinių šalių pirmenybėse.

Trisdešimties kapeikų vertės pašto ženkle pavaizduotas naujiausias A. Jakovlevo konstruktorių biure sukurtas sportinis lėktuvas JAK-55. Šiuo lėktuvu TSRS moterų komanda pasaulio čempionate tapo nugalėtoja. Neseniai šie lėktuvai pradėti gaminti serijomis ir netrukus jais bus aprūpinti mūsų aviacijos sporto klubai.



MUZIEJINIŲ MINIATIŪRŲ PARODA

Neseniai įsteigtoje respublikinėje plastmasinių aviamodelių kolekcionierių sekcijoje jau susibūrė nemažai šio įdomaus pomėgio entuziastų. Sudaryta komisija apžiūrėjo Kauno ir Vilniaus sekcijų narių asmeninių kolekcijų modelius, atrinko geriausius ir moksleivių pavasario atostogų metu Respublikinėje jaunųjų technikų stovyje Vilniuje surengė pirmąją miniatiūrinių lėktuvų kopijų parodą.

Ekspozicija prasideda nuo senų istorinių lėktuvų modelių stendo. Čia matome 1909 metais perskridusio Lamanšo sąsiaurį L. Blerio lėktuvo maketą, pirmuosius lėktuvus, su kuriais buvo perskristas Atlanto vandenynas ir daug kitų, įrašytų aviacijos istorijos metrašėliuose lėktuvų kopijų.

Įdomus Pirmojo pasaulinio karo lėktuvų modelių stendas. Čia matome pirmuosius karo aviacijos žingsnius: pirmuosius žvalgybinius lėktuvus, bombonešius, naikintuvus, kurių sparnai panašūs į eterinės lentynas. Tarp vėlesnio laikotarpio lėktuvų matome ir prieškarinius mūsų konstruktoriaus A. Gustaičio mokomųjų lėktuvų ANBO II ir ANBO III modelius, kurių gamybai išradimais pritaikytos perdirbtos kitų tipų lėktuvų modelių plastmasinių rinkinių detalės. Šiuos modelius pagamino LTSR Mokslų Akademijos vairuotojas Rimvydas Mintautas.

Bene geriausia buvo Didžiojo Tėvynės karo lėktuvų modelių kolekcija. Joje išstatyti beveik visi to laikotarpio pagrindiniai lėktuvai, nudažyti autentiškais kamufliažais ir skiriamaisiais ženklais.

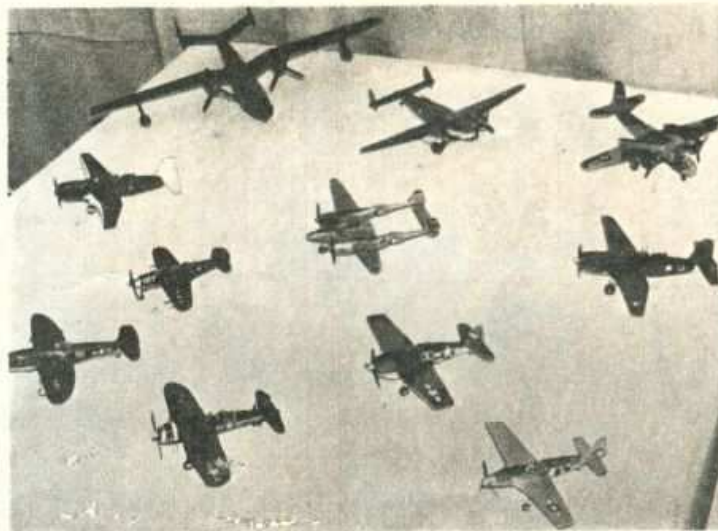
Aiški aviacijos pažanga matoma pokario metais prasidėjusios reaktivinių lėktuvų eros modeliuose. Čia pirmieji visiškai naujų formų naikintuvai MIG-15, MIG-17, „Aerofloto“ kompanijos A. Tupolevo keleivinių lėktuvų, naujausių šiandieninių karo lėktuvų modeliai.

Iš viso parodoje buvo eksponuota per 200 aviamodelių. Didžiąją daugumą jų sudarė modeliai iš vilniečių Valerijaus Bechterevo, Olego Baryšnikovo, Fizinių problemų instituto darbuotojo Remigijaus Jankausko, respublikinės plastmasinių aviamodelių sekcijos pirmininko prieniškio Aloyzo Kutkaus, vilniečio Petro Akinio ir kitų entuziastų asmeninių kolekcijų.

Paroda turėjo pasisekimą. Ją aplankė daug vilniečių, gausios moksleivių ekskursijos. Apie tai liudija įrašai lankytojų atsiliepimų knygoje.

Geriasių modelių kūrėjai apdovanoti Aviacijos sporto federacijos ir „Sparnų“ redakcijos garbės raštais.

A. ANTANAITIS



Vienas Didžiojo Tėvynės karo lėktuvų modelių stendų.

NORI ĮSIGYTI

Kolekcionierius N. NOREIKA nori įsigyti 1:43 mastelio firmų „SICHARULI“ arba „NOVO“ automobilio VAZ-2121 „NIVA“ modelį. Adresas: 234120 Ukmergė, Tarasovo g. 45 bt. 1.

A. KARALIUS nori įsigyti 1980 metų žurnalus „Maly Modelaž“. Adresas: 235000 Jonava, Kėdainių g-vė 18.

GALI PERLEISTI

R. VAICIULIS gali perleisti šiuos „Maly Modelaž“ numerius: 1977 — 3; 1978 — 2, 3, 5, 6, 10, 12; 1979 — 2, 3, 10, 11, 12; 1980 — 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12; 1981 — 1, 4, 5, 6, 8, 9, 12; 1982 — 2, 3, 5, 8, 9. Adresas: 232055 Vilnius, Antakalnio 58 bt. 27.

KLAUSIATE — ATSAKOME

Skaitytojai **RENALDAS JAN-
KAUSKAS** ir **ANDRIUS SUCHO-
VINSKIS** iš Kauno nori sužinoti
apie lėktuvą DOBI-1.

Jurgis Dobkevičius buvo vienas pirmųjų Lietuvoje apmokytų lakūnų. Jis 1921 metais pradėjo konstruoti ir statyti sportinį lėktuvą DOBI-1. Su lėktuvų konstrukcijomis jis buvo susipažinęs besimokydamas Baku aviacijos mechanikų mokykloje, o aerodinamikos žinias gilino savarankiškai. Lėktuvo statybos valstybė nerėmė ir konstruktorius medžiagoms įsigyti naudojo savo asmenines santaupas. Lėktuve jis panaudojo vokišką, dviejų cilindrų oru aušinamą 30 AJ galingumo variklį „Hacker“, o lėktuvo statyboje talkino aerodromo technikai ir skraidymo draugai. Statybą baigus, 1922 metų rugpjūčio mėnesį lėktuvas buvo sėkmingai išbandytas.

DOBI-1 buvo vienvietis monoplanas. Trapecinės formos sparnai — medinės konstrukcijos, dengti drobe. Jie tvirtinosi viršutinėje liemens dalyje ir šo-

nuose, buvo sutvirtinti plieniniais aliuminio skarda profiliuotais spyriais. Kadangi sparnai buvo ties pat pilotų kabina ir lakūnas skridimo metu turėjo labai ribotą matomumą, juose iš abiejų pusių buvo įtaisyti celulozidu dengti žemės stebėjimo angos.

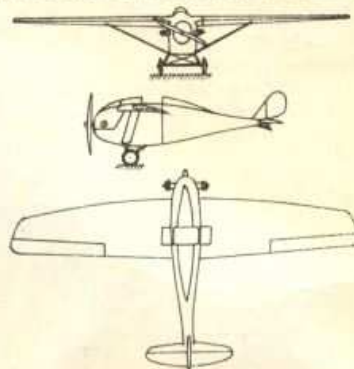
Norėdamas gauti mažesnę oro pasipriešinimą, konstruktorius liemenį sukūrė ištęsto lašo formos. Jis buvo pagamintas iš medinės formos ir dengtas aliuminio skarda. Priešais pilotų kabiną liemens viršuje buvo įrengtas 60 litrų talpos kuro bakas, dengtas aerodinamišku pračiukožikiu. Pračiukožiklio tęsinys baigėsi už atviro kabinos. Pagrindinė spyrinės konstrukcijos važiuoklė turėjo guminę amortizaciją. Uodegoje įrengtas (taip pat su gumine amortizacija) medinis uodegos ramstis. Ovalo formų uodegos plokštumos — medinės, dengtos drobe. Aerodinamikos pagerinimui visos valdymo sistemos patalpintos liemens ir sparnų viduje. Lėktuvas skridimo metu buvo pavaldus, bet dėl blogo matomumo pilotui susidarydavo keblumų kilimo ir tūpimo metu.

Baigęs skridimų bandymus, J. Dobkevičius lėktuvu DOBI-1 nusprendė skristi į Leningradą, apankyti savo senus mokslo draugus aviatorius. Gavęs tarybinės vyriausybės leidimą, jis leidosi kelionėn. Skridimo metu nuo va-



riklio vibracijos atsikratė kuro padavimo vamzdelis ir pilotas netoli Zarasų buvo priverstas nusileisti pirmoje pasitaikiusioje pievoje. Sutaisęs gedimą, konstruktorius nusprendė skristi toliau. Tačiau kilimo metu važiuoklės ratai pakliuvo duobėn ir lėktuvas kapotavo. Iš Kauno atvykęs aviacijos mechanikas padėjo lėktuvą suremontuoti. Lėktuvą sutvarkius, J. Dobkevičius atsisakė tolesnės kelionės ir, pakilęs nuo plento, sugrįžo į Kauną.

J. Dobkevičius, atlikęs 1925 metų pabaigoje Kauno aerodrome eilinį skridimą lėktuvu DOBI-1, užeidamas tūpti nepastebėjo pakraščiu važiuojančio vežimo, kurį kliudė. Konstruktorius avarijoje susižeidė, o sudužęs lėktuvas daugiau nebuvo remontuojamas. Lėktuvu DOBI-1 skraidė tik pats konstruktorius.



Pagrindiniai techniniai lėktuvo duomenys

Sparnų ilgis	7,9 m
Lėktuvo ilgis	4,5 m
Sparnų plotas	7,5 m ²
Tuščio lėktuvo svoris	167 kg
Skridimo svoris	295 kg
Maksimalus skridimo greitis	175 km/val
Kreiserinis greitis	150 km/val.

Įdomios nuotraukos albumas



„Lituanikos II“ liemuo vežamas į remonto dirbtuves.

1935 metais F. Vaitkus perskrido Atlantą, bet buvo priverstas nusileisti Airijoje, duobėtoje pievoje. Tūpdamas lėktuvas gerokai nukentėjo. Lakūnas į Kauną atskrido kitu lėktuvu jau kaip keleivis, o apgadinta ir išmontuota „Lituanika II“ keliavo traukiniu. Iš Kauno iškrovimo rampos į aviacijos dirbtuves prancūzišku vilkiku „Latil“ ją vežė puskarininkis mechanikas Alfonsas Dziubinskas (nuotraukoje prie vairo). Liemuo ir kai kurios dalys buvo pakrautos į 25 metrų

ilgio priekabą (žiūr. nuotrauką), likučiai — sudėti į kitą priekabą, prikabinatą prie pirmosios.

Ta pačia priekaba po katastrofos iš Vokietijos buvo vežamos taip pat Dariaus ir Girėno „Lituanikos“ liekanos.

„Pervežtos iš Vokietijos į Kauną „Lituanikos“ liekanos buvo „tyrinėjamos“ karo aviacijos sandėliuose. 1936 metais jas su tuo pačiu „Latiliumi“ vežėme į Karo muziejų Donelaičio gatvėje.

Ankstyvas rytas. Nė saulė dar nepatekėjus. Pakrauname „Litua-

nikos“ liekanas. Vežame. Pasirodo, paskubėta — įsakymas palaukti tos akimirkos, kurią Soldino miške įvyko tragedija. Laukiame. Pagaliau pagal komandą išvažiuojame į muziejaus sodelį. Invalidų orkestras užgroja gedulingą maršą. Iškrovus, orkestrui buvo įsakyta sugroti lietuvišką suktinį, — kad pakeltų susirinkusių žmonių ir mechanikų dvasią...

Tai dar ne viskas. Su tuo pačiu „Latiliumi“ nusibeldžiam į Karmėlavos mišką — reikia nulažyti eglę. Kad muziejuje, kur buvo eksponuojami „Lituanikos“ likučiai, būtų viskas kaip ten, Soldino miške. Užkabinam lynu, kad nulūžtų taip, kaip nuotraukoje. Deja, nepavyko. Ilgos atplaišos. Važiuojam į Gaižiūnų mišką trapesnių medžių ieškoti. Nulaužiame stuobrį, išrauname su šaknimis ir atgabename į Kauną, — prisimena A. Dziubinskas.

Buvo pasistengta viską muziejaus sodelyje padaryti taip, kaip Soldino miške: „Lituanikos“ dalys, nulaužtas medis. Visas įvyko kaip spektaklyje — tiksliai, įtikinamai. Beje, šios paskutiniosios „Lituanikos“ kelionės dalys ir liudininkas Alfonsas Dziubinskas dabar gyvena Joniškėje, dirba Rajkoopsąjungoje vairuotoju. (Jis dabar bene seniausias Lietuvoje vairuotojas profesionalas). Tiesa, toji kelionė su „Lituanika II“ buvo bene paskutinis jo ryšys su aviacija.

S. KAUNIŠKIS

„SPARNŲ“ PRIZAI UŽ DAINĄ

Pagal seną tradiciją lietuvių tarybinės estradinės dainos jaunųjų atlikėjų konkurse „Vilniaus bokštai“ už skambiausią patriotinę dainą skiriami „Sparnų“ prizai. Šių metų konkurse redakcijos prizais ir garbės raštais už dainą „Tėvyne“ buvo apdovanoti vilnietė dainininkė Virginija Mickevičiūtė, kompozitorius Alvydas Jęgelevičius ir poetė Alma Karosaitė.

SKLANDYTOJŲ REKORDAI

Gegužės pradžioje Oriole vykusioje sąjunginėje sklandytojų treniručių stovykloje respublikos sportininkai pasiekė tris naujus Tarybų Sąjungos ir respublikos rekordus. Antanas Rukas sklandytuvu LAK-12, skrisdamas į tikslą ir atgal, 500 km distancijoje išvystė 107 km/val. skridimo greitį.

Du rekordus dviviečiu sklandytuvu LAK-12 2R pasiekė Vytautas Mačiulis su Algiiu Jonušu. Jiedu 500 km skridime į tikslą ir atgal pasiekė 82,5 km/val vidutinį greitį, o nuskristi 555 km trikampiu maršrutu į šalies sklandymo rekordų lentelę bus įrašyti pirmą kartą.

J. SUKACKAS,

LTSR sklandymo rinktinės treneris

Ar jau išsigijote SDAALR loterijos bilietų?



1987 metų pirmasis lošimas vyks liepos 4-ąją Permėje.

SIAME LOŠIME — 7860000 DAIKTINIŲ IR PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ. TAI: 2080 AUTOMOBILIŲ „VOLGA“, „ŽIGULI“ ARBA „ŽAPOROŽEC“ BEI ĮVAIRIŲ MARKIŲ MOTOCIKLŲ,

17600 TURIZMO IR SPORTO REIKMENŲ, 10560 MAGNETOFONŲ IR ELEKTROFONŲ, 8000 LAIKRODŽIŲ, 6400 RADIO APARATŲ, 6080 FOTOAPARATŲ, 3200 KINO KAMERŲ IR ŽIDRONŲ, 2080 KILIMŲ, 800 TELEVIZORIŲ, 800 MAGNETOLŲ, DAUG KITŲ PREKIŲ BEI PINIGINIAI LAIMĖJIMAI NUO 1 IKI 100 RUBLIŲ.

LINKIME SĖKMĖS!

"Aukso vidurys" nepatenkina



Prasidėjęs naujas vasaros sporto sezonas ypatingas gausios kartininkų šeimos nariams: gegužės 27-ąją sukako 25 metai, kai mūsų sportininkų valdomų mikroautomobilių varikliai pirmą kartą suriaumojo mūsų krašte. Šia proga atsakyti į keletą klausimų paprašėme Lietuvos TSR automobilių sporto federacijos Kartingo komiteto pirmininką Stasį VITKAUSKĄ.

Jūs esate šios sporto šakos veteranas. Prašome pasidalyti prisiminimus apie jos ištakas respublikoje.

Pirmieji mūsų sporto šakos entuziastai buvo kauniečiai. Ir visų pirma Jurgis Marculanas, kuris subūrė prie technikos sporto klubo (tuo metu jis vadinosi auto-moto klubu) Andrių Cigą, Sigitą Sostauską, Antaną Šlapiką, Vladą Sermukšnį, Kostą Kulbušauską, Algį Paurį ir kitus. Mokėmės iš Latvijos sportininkų, kurie pademonstravo šią sporto šaką Kaune, tuometiniame KKI stadione. Savo pirmąsias varžybas suorganizavome 1962 metų gegužės 27 d. Vilniuje, Vingio parke.

Pirmieji kartininkai buvo vyresnio amžiaus sportininkai, anksčiau bandę įveikti kitose sporto šakose. 1963 m. į mūsų šeimą įsiliejo vilniečiai Antanas Cerniauskas, Romas Selemonavičius, Kęstutis Švedas bei šiauliečiai Antanas Tupė, Vytautas Radvilavičius, Rimas Pimpis, Viktoras Ramonas. Pastarieji būrėsi prie „Vairo“ gamyklos. 1963 m. pabaigoje 22 sportininkams buvo pripažintas kartingo sporto III atskyris. Tokia tad buvo pradžia.

Praėjo ištisas dvidešimt penkmetis. Palyginti nedidelis tai laiko tarpas. Bet kai kas nuveikta. Na, o šiai sukakčiai pažymėti liepos 11—12 d. geriausiame mūsų kartodrome — Smalininkuose — surengsime varžybas. Į jas pasikvietėme svečių iš kaimyninių broliškų respublikų, šios sporto šakos veteranų, kartingo gerbėjų.

Jūs vadovaujate Kartingo komitetui nuo 1964 metų. Įdomu, kaip ši sporto šaka vystėsi res-

publikoje, kokie mūsų šakos aukščiausi pasiekimai!

Pirmą kartą Lietuvos TSR kartingo rinktinė sąjunginėse varžybose dalyvavo 1963 m. rudenį Taline. Debiutas buvo sėkmingas: užimta pirmoji komandinė vieta. Nugalėtojai asmeninėse varžybose tapo R. Selemonavičius — 175 ccm ir K. Kulbušauskas — 125 ccm klasių kartingais. Po to respublikos rinktinė dalyvavo visuose TSRS bei Pabaltijo čempionatuose, TSRS tautų spartakiadų varžybose. Komandomis vis būdavo ties „aukso viduriu“.

Pirmieji mūsų šakos Sąjungos čempionatų prizininkais tapo vilniečiai R. Selemonavičius (jis tapo ir pirmuoju kartingo sporto meistru iš mūsų respublikos atstovu) ir M. Kirkilas. Jais sekė V. Novikovas ir A. Fiodorovas, V. Sabataitis, Z. Sakalauskas ir R. Mackevičius, S. Juknevičius.

Sėkmingai startuota Pabaltijo čempionatuose, kur turėjome ir prizininkų, ir nugalėtojų komandinėje bei asmeninėje įskaitoje. Tai R. Selemonavičius, R. Ščiucakas, E. Mankevičius, V. Sabataitis.

Labai džiugina pastaraisiais metais išsiplėtusi kartingo sporto geografija. Į mūsų šeimą įsiliejo nauji kolektyvai: iš Vilkauskio, Utenos, Biržų, Viduklės, Išlaužo, Aukštadvario. Išaugo sportininkų gretos. Šiandien jau tenka riboti respublikos čempionatų dalyvių skaičių.

Džiugina ir perspektyvus jaunimas. 1986 m. TSRS pirmosios jaunimo žaidynėse LTSR komanda (E. Valiukaitis, S. Girdauskas, D. Janušis) tapo čempionais. Nugalėtoju tapo E. Valiukaitis, S. Girdauskas apdovano-

tas bronzos žetonu (abu kauniečiai). 1985 m. TSRS suaugusiųjų čempionate respublikos rinktinė buvo trečia.

Kokie kolektyvai daugiausia pasidarbavo per kartingo kultivavimo 25-metį!

Didelį darbą nuveikė Vilniaus VJTSM, pirmoji tokio profilio mokykla respublikoje (treneris G. Vainbergas). Ji paruošė gausų būrį kartingo sporto mėgėjų, atskyrininkų, sporto meistrų. Daugelį metų mokykla buvo pagrindinė respublikos rinktinės narių ugdytoja. Gaila tik, kad sostinėje be šios mokyklos, taip pat Respublikinės jaunųjų technikų stoties, niekas daugiau nekultivuoja kartingo.

Kaune padėtis geresnė. Norėčiau paminėti čia veikiančią VJTSM. Ji įsikūrė vėliau, bet jau tapo miesto kartingo centru, kuriame buriasi daugelis kolektyvų, turinčių kartingo sporto mėgėjų. Tai trenerių A. Konteikio, K. Capliko, R. Paškevičiaus darbo rezultatas.

Negaliu nepaminėti ir šiauliečio A. Tupės, išugdžiusio savo gimtajame mieste nemažai puikių kartininkų. O kokį didelį barą išvarė R. Ščiucakas Tauragėje, Smalininkuose, Jurbarkel! Daugelį metų aktyviai sportavęs, ne vienus metus ruošęs respublikos rinktinę, buvęs Pabaltijo čempionas išugdė tiek kartininkų, kad visų jų pavardės vargu ar sutilptų ilgame sąraše. Daugelis jo mokinių atstovavo mūsų respublikai, buvo LTSR čempionatų nugalėtojai, prizininkai.

Klaipėdiečiai vėliau įsijungė į mūsų gretas, ir kaip dera tikriems sportininkams, iš karto užėmė tvirtas pozicijas. Kolektyvu kūrėjas ir treneris L. Jokšas sugebėjo suburti brandų, techniškai išprususį kolektyvą. Ne kartą jo nariai buvo respublikos čempionatų prizininkai, rinktinės sudėtyje gynė Lietuvos garbę.

Vienas respublikos kartingo židinių — Raguva. Jaunimui prasminga kelią parodė mokytojas J. Sfrazdas, subūręs, subrandinęs gražų kartininkų būrį. Iš jo išaugo nemažai atstovų į respublikos rinktinę. Tai vienas drausmingiausių mūsų kolektyvų. Bendraudamas su raguviškiais jauti, kad jiems vadovauja mokytojas-pedagogas. Vietos valdžiai padedant, Raguvoje pastatytas kartodromas, kuris tarnauja visai respublikai.

Labai svarų žodį vystant mūsų mėgiamą sporto šaką tarė smalininkiečių kolektyvas (pirmasis treneris J. Naujokaitis). Turbūt nebuvo metų, kad jis nebūtų paruošęs rinktinę savo atstovų. Smalininkų TŪT direktoriaus A. Gluodo pastangomis čia pastatytas vienas moderniausių kartodromų šalyje. Tad nenuostabu, kad čia nuolat vyksta TSRS čempionatai.

Kokį indėlį populiarinant kartingo sportą įneša tradicinės varžybos!

Jos yra kelias į masiškumą ir

prielaida meistriskumui kelti. Pirmieji pasiekimai tradicinėse varžybose atveria kelią į respublikos čempionatų aukštumas. Įdomiausias, geriausiai organizuotos tradicinės varžybos vykdomos Šakiuose, Alytuje, Jonažoje, N. Akmenėje, Kaune (KPI). Jos populiarios tarp jaunimo, grūdina pradedančiuosius sportininkus. Kiekvieno kartingą kultivuojančio TSK garbės reikalas — kasmet organizuoti tradicines varžybas.

Su kokiomis problemomis susiduriate!

Pirmiausia, tai — kartodromų klausimas. Kaimynai latviai jų turi 11, o mes vos 4. Iš jų Vilniaus kartodromą būtina rekonstruoti, o kauniškis iki šiol nebaigtas. Džiugu, kad naujus kartodromus planuoja statyti Alytaus miestas, Aukštadvario VPTM bei Viduklės TŪT. Tai būtų didelis indėlis į bendrą reikalą.

Kitas opus klausimas — teisėjų kolegijos veikla. Respublikos kartingo teisėjų kolegija atlieka didelį ir svarbų darbą. Bet kartais ji skiria varžyboms nepakankamą kiekį ir deramos kvalifikacijos teisėjų. Na, o kaip tai atsilepia varžyboms, žino kiekvienas sporto mėgėjas.

Yra dar viena bėda. Tai — varžybų kalendorinio plano numatytų terminų kaifaliojimas. Tokia netikusi praktika, deja, nėra retas atvejis. Ir kas blogiausia — atliekama tai nesusitarus su Kartingo komitetu. Tad dažnai konstatuojame jau įvykusį faktą. Ką tokiu atveju paašškinti aktyvistams, ką jiems patarti?

Manau, kad pernelyg mažai dėmesio kartingo sportui skiria Lietuvos TSR valstybinis profesinio techninio mokymo komitetas. Dėl to ir tarp šios sistemos moksleivių ši sporto šaka nėra pakankamai populiari. VPT mokyklose ruošiami žmonės, kurie dirbs su technika. Tad kur ir kaip geriau ją pažinti, negu sportuojant? Liūdna padėtis Lietuvos TSR švietimo ministerijos sistemos mokyklose, jaunųjų technikų stovyse, pionierių rūmuose. Dalis jų nusigręžė nuo techninių sporto šakų, kartingo. Retai rengiamos varžybos. Ir tai mūsų — technikos amžiuje!

Esu įsitikinęs, kad šias problemas galima išspręsti, kad rasime bendrą kalbą su minėtų žinybų atstovais. O tuomet ir reikalingi klostysis kur kas geriau. Jaunimo, pamėgusio kartingus, turime daug. Trenerių—visuomenininkų — taip pat. Tad belieka dirbti, stengtis, siekti didesnių laimėjimų. Juk visą laiką būti ties „aukso viduriu“ — vadinasi, atsilikti. Tuo akivaizdžiai įsitikinome per kelias pastarąsias TSRS tautų spartakiadas. Mūsų tikslas konkretus — kopti į šalies prizininkų gretas. Tai visiškai realūs planai. Belieka palinkėti, kad visi, susiję su kartingo sportu, imtųsi dalykiško jų įgyvendinimo.

Kalbėjosi R. VENYS

auto ABC

auto ABC



V



VI



VII



VIII



I. Kuria iš nurodytų krypčių galima važiuoti?
1 — visomis; 2 — kryptimi B.

II. Kokia eilės tvarka šios transporto priemonės turi pravažiuoti sankryžą?

3 — autobusas ir lengvasis automobilis, savivartė, motociklas, troleibusas; 4 — autobusas, savivartė, lengvasis automobilis ir motociklas, troleibusas.

III. Kas iš vairuotojų nurodytomis kryptimis gali važiuoti be jokių apribojimų?

5 — tik motociklininkai; 6 — tik motociklo be priekabos vairuotojas; 7 — niekas.

IV. Kas iš vairuotojų teisingai sustojo, kad praleistų transportą pagrindiniu keliu?

8 — motociklininkas; 9 — automobilio vairuotojas.

V. Ar pažeistos taisyklės, jei šie automobiliai yra be krovinių, o buksuojamojo stabdžiai sugedę?

10 — taip; 11 — ne.

VI. Ar šioje situacijoje galima lenkti?

12 — galima; 13 — galima, jei motociklo greitis mažiau kaip 30 km/h; 14 — negalima.

VII. Kurių vairuotojų veiksmai neprieštarauja taisyklėms?

15 — vairuotojų B ir C; 16 — vairuotojo C; 17 — visi pažeidžia taisykles.

VIII. Ar motociklininkui iš šios padėties galima pradėti važiuoti tiesiai?

18 — galima; 19 — negalima.

Teisingi atsakymai — 31 puslapyje.

VERTA ŽINOTI

1986 m. pasaulyje daugiausiai motociklų pagamino japonų firmos: Honda 2,876 milijono, Yamaha — 1,245 milijono, Suzuki — 1,134 milijono.

Italijos policija kasmet sulaiko 40 tūkstančių vairuotojų, neturinčių teisių.

Aštuonioliktmetis anglas iš Krimsbio per 24 valandas už eismo taisyklių pažeidimus buvo nubaustas 51 kartą. Ankstesnis rekordas buvo 45 nuobaudos per parą.

Baudos už greičio viršijimą Danijoje siekia 350 dolerių. Jei pažeidėjas tlek pinigų neturi, jo automobilis paėmamas užstatai.

Pekine 9 milijonams gyventojų tenka 5 milijonai dviračių, o Nankine 2,5 milijono gyventojų — 1,4 milijono dviračių.

Koblenco (VFR) teismas moters, dažnai viršijančios leistiną greitį, vyrą taip pat pripažino dėl to kaltu, nes jis visada už ją mokėdavo baudas.

Amerikiečiai mokslininkai, ištyrę paskutiniųjų 50 metų duomenis, nustatė, kad saugiausia transporto priemonė yra liftas. Vienam milijardui žmonių, pasinaudojusių liftu, tenka 21 auka. Toliau transporto priemonės išsiriškia tokia tvarka: lėktuvas, oro balionas, kosminis laivas, automobilis.

Prancūzijos spaudoje pradėta didelė kampanija, siekianti atkreipti dėmesį į tai, kad girti vairuotojai baudžiami per žvelniai. Iš 10 tūkstančių eismo nelaimių aukų pernai net trečdalis žuvo dėl girtų vairuotojų kaltės.

Vienas Tulūzos (Prancūzija) gyventojas, laikydamas egzaminus vairuotojo teisėms gauti, buvo paklaustas, kokias judančias kliūtis galima sutikti kelyje. Jis atsakė: „Eismo tarnybos policininkus, ir egzaminu neįsilaikė.“

Baltimorėje (JAV) naudotų automobilių parduotuvėje vienas itin senas automobilis buvo papuoštas kortele „Kaina 100 dolerių“ ir kvitų, liudijančių, kad buvęs jo savininkas sumokėjo policijai baudą už 60 km/h greičio viršijimą.

auto ABC

auto ABC

Skridimas iš Niujorko į Paryžių

Trečiajame šio šimtmečio dešimtmetyje aviacijos visuomenę apėmusi Atlanto perskridimo karštiligė pasiekė kulminaciją. Nepaisant to, kad R. Fonko vadovaujama ekipaža ištiko katastrofą, žuvo amerikiečiai N. Delvis ir S. Vusteris bei prancūzai S. Nenzis ir F. Kolis, nauji drąsuoliai ruošėsi šiam žygdarbiui. 1927 metų gegužės pradžioje viename Niujorko aerodromų perskridimui buvo baigiamas ruošti R. Berdo trimotoris lėktuvas Fokker „Amerika“, o kaimyninio aerodromo anare sidabru blizgančiu liemeniu ir geltonais sparnais, visiškai paruoštas stovėjo lėktuvas Belanka „Mis Kolumbija“. Jo pilotas K. Cemberlenas laukė tik tinkamo perskridimui oro.

1927 metų gegužės 12 dieną Niujorke, Long Allendo saloje, pasirodė jauno, 25 metų piloto C. Lindbergo valdomas lėktuvas. Jį niekas nekreipė didesnio dėmesio.

Kad ir jaunas, C. Lindbergas jau buvo prityręs lakūnas. Aviacija jis domėjosi nuo vaikystės, o 1922 metais, studijuodamas universitete, įstojo į privačią aviacijos mokyklą. Tačiau dėl lėšų stokos, net neišskridęs savarankiškai, jis buvo priverstas mokslus nutraukti. Pakerėtas skraidymų romantikos C. Lindbergas nusprendė įsigyti nuosavą lėktuvą. Norėdamas susitaupyti pinigų, jis įsilungė į „aviacijos cirkininkų“ grupę. Aviacijos šventės skraidė virš daugelio JAV miestų, demonstravo įvairiausius aviacinius triukus — skridimo metu vaikščiojo lėktuvo sparnais, demonstravo akrobatinius šuolius parašutu ir už atskirą atlyginimą padėjo mechanikams aptarnauti lėktuvus. Per metus susitaupęs, už nedidelę sumą nusipirko dvivietį, dvisparnį lėktuvą ir, draugo padedamas, išmoko skraidyti. Jau turėdamas piloto pažymėjimą ir toliau dalyvavo aviacijos šventėse, demonstravo aukštojo pilotazo figūras ir vežiojo keleivius. Vėliau C. Lindbergas įstojo tarnauti į karą aviacija. Skraidė įvairių tipų karo lėktuvais ir pasižymėjo gera ju valdymo technika. Sužinoles kad steigiamas oro pašto aviacijos linija, jis 1926 metų pradžioje pradėjo dirbti. Skraidymai tarp Čikagos ir Sent Lulo vyko dieną ir naktį, nepaisant sudėtingų meteorologinių sąlygų. Koks rizikingas buvo to meto pašto lakūnų darbas galima spręsti vien iš to, kad iš keturiasdešimties pradžioje prilmtų lakūnų 1926—1927 metais 31 žuvo. Beviltiškoje situacijoje keli kartus parašutu geibėjos ir C. Lindbergas.

Kaip tik būdamas pašto lakūnas, skraidydamas tolimais maršrutais C. Lindbergas ir nusprendė lėktuvu perskristi per Atlantą iš Amerikos į Europą. Bet tokiam skrydžiui reikėjo daug lėšų ir tinkamo lėktuvo. Remiant Sent Lulo miesto pramonininkams, nedidelėje Rean Erlains lėktuvų konstravimo firmoje buvo užsakytas lėktuvas. Jis buvo superlėktuotas ir pastatytas per neregėtai trumpą laiką. Praėjus šešiasdešimčiai dienų po kontrakto pasirašymo, 1927 metų balandžio 28 dieną C. Lindbergas juo jau atliko pirmąjį skridimą. Lėktuvas pasirodė pavaldus, turėjo trumpą kil-

mo distanciją ir nepakrautas išvystė 210 km/val. greitį. Lakūnas jį rėmusio miesto gyventojų garbei lėktuvą pavadino „Spirit of St. Louis“ NYP.

Atlikęs bandomuosius skridimus, išbandęs lėktuvą, su perskridimui reikiamu degalų kiekiu, C. Lindbergas atskrido į Niujorką. Tomis dienomis virš Atlanto vandenyno siautėjo šalto oro ciklonai, pūtė stiprūs vėjai su sniegu ir lietumi. Teko laukti perskridimui tinkamo oro. Pagaliau gegužės 19 d. meteorologai žadėjo oro sąlygų pagerėjimą. Naktį beveik nemigęs C. Lindbergas ankstyvą sekančios dienos rytą jau buvo pasiruošęs kilimui. Ryto dangus buvo apsiniaukęs, o permirkusi aerodromo veja kėlė abejonių dėl sėkmingo kuro perkrauto lėktuvo pakilimo. Nepaisant to, norėdamas aplenkti konkurentus ir rizikuodamas C. Lindbergas nusprendė startuoti. Žemiau spausdiname paties C. Lindbergo pasakojimą:

„Gegužės 20-osios rytą, 7 valandą 40 minučių, užvedžiau variklį ir po dvylikos minučių pajudėjau link Paryžiaus. Dėl ilgai trukusio lietaus aerodromas buvo ištisęs. Iki maksimumo pakrautas lėktuvas nepaprastai lėtai didino greitį. Tačiau jau aerodromo viduryje įsitikinau, kad sugebėsiu sėkmingai perskristi priekyje esančias kliūties. Virš telefono linijos buvau maždaug 4 metrų aukštyje. Manau, kad jeigu aerodromo danga būtų buvusi sausa, galėčiau pakilti ir su dviem šimtais kilogramais didesniu svoriu. Kad nekiludytų priekyje ant kalvos augančių medžių, buvau priverstas pasukti dešinėn. Praskridęs dar kelis šimtus metrų pasiekiau visiškai saugų, virš visų priekyje esančių kliūčių, aukštį. Tuomet pagal kompasą nustaciau skridimo kryptį ir netrukus pasiekiau Long Allendo vietovę. Iki čia mane lydėjo fotokorespondentas vežantis lėktuvus Kurtis „Oriole“.

Buvęs nedidelis rūkas praskridus Kordo iškyšulį išsiskaidė, ir matomumas pasidarė tinkamas maršrutui patikrinti. Virš pietinės Niūfaundlendo dalies nustačiau, kad pučia man palankios krypties vėjas. Skridau neaukštai ir pirmoje keturių šimtų kilometrų atkarpoje keli kartus kirtau audras. Šiaurinė Niūfaundlendo pakrantė šiaitai buvo apsnigti. Vandeninyje plaukiojo ledai, tarp kurių kartais matydavau ir laivus. Skrendant lanku nubrėžta maršruto Niujorkas—Paryžius linija pasukau link Sent Džonso vietovės. Nuo čia jau nebemačiau jokių laivų, o vandeninyje plaukiojo didžiuliai ledkalniai.

Ėmė temti, ir horizontą aptraukė migla, per kurią dar retkarčiais matydavau baltus ledų kalnus. Toliau rūkas ėmė tirštėti, ir naktį patekau į audros debes. Norėdamas išvengti apledėjimo, pakilau į 3000 metrų aukštį, tačiau ir šiame aukštyje buvo tankiai išsidėstiusios debesų viršūnės, kurių proterose matydavau žvaigždes. Mėnulio nebuvo. Audros debesų viršūnėse smarkiai mėtė ir lėktuvas ėmė apledėti. Norėdamas išvengti apledėjimo, pradėjau didesnes debesų viršūnes apelti. Maždaug

po poros valandų skridimo tamsoje horizonte pasirodė mėnulis ir skirsti pasidarė lengviau.

Apie 1 valandą (Niujorko laikui) ėmė žvisti. Tačiau kelyje vis dar buvo daug didžiulių debesų, kuriuos reikėjo perskristi akiai, skridimo krypties laikantis tik pagal kompasą parodymus. Juo aukščiau kilo saulė, tuo daugiau debesyse atsirado properšų, o per jas jau matėsi vandenynas. Debesyse lėktuvą vis dar dengė ledas, tad nusprendžiau nusileisti žemyn, į šiltesnio oro sluoksnius. Vienoje debesų properše nusileidau visiškai netoli vandens paviršiaus. Pūtė stiprus šiaurės rytų vėjas ir vandenyno bangos puosėsi baltomis putomis. Toliau vėl priskridau žemų debesų zoną, kurioje buvau priverstas nusileisti beveik iki vandens paviršiaus. Taip skristi buvo nesaugu ir debesyse pakilau į 450 metrų aukštį. Nieko nematydamas skridau daugiau kaip dvi valandas. Pasijutau pavargęs ir ilgai skrendant įvairaus tirštumo rūkė pradėjo rodytis mirazai. Kartais horizonte matydavau pakrančių juostas ir medžiais apaugusias salas. Ir jeigu netikėtai prie talsų parodymais bel Atlantome toli aplinkui nėra jokių salų, mirazai tikrai buvo galima palaikyti tikrove. Kai rūkas pasidarė beveik permatomas, nusileidau visiškai žemai, kad pagal bangų kryptį ir jų dydį nustatytčiau vėjo kryptį ir stiprumą. Dieną, išsiskaidžius rūkui, pamačiau daug paukščių, kurie paprastai būriais lydi laivus. Bet jokio plaukiančio laivo nemačiau. Vėliau po skridimo sužinojau, kad buvau pastebėtas iš dviejų praplaukiančių laivų ir iš jų buvo pranešta į žemyną apie mano sėkmingą skridimą.

Pirmąjį ženklą, kuris rodė, kad netoli jau turi būti Europos žemynas, pamačiau piečiau savo skridimo maršruto. Tai buvo nedidelis žvejybos laivas, tačiau jame nepastebėjau jokių gyvybės ženklų. Netrukus aplinkui nedideliame plote jau plaukiojo daug panašių žvejybos laivų. Aiškiai mačiau, kaip vieno jų žvejys stebėjo mano lėktuvą.

Po geros valandos šiaurės rytuose pasirodė spalvingas, kalnuotas krantas. Skridau apie 60 metrų aukštyje. Krantą mačiau aiškiai, jis buvo apie 20 kilometrų nuo manęs. Buvau įsitikinęs, kad tai Airija, tačiau nukreipiau lėktuvą link artimiausio iškyšulio krante. Nustačiau, kad esu prie Valensijos iškyšulio, atpažinau Dingl Bėjaus vietovę ir nuo čia pagal kompasą lėktuvą nukreipiau tiesiai į Paryžių. Praskridęs Airiją, jūroje jau visą laiką mačiau laivus ir prasilinkus maždaug dviem valandoms pasirodė Anglijos krantai. Skridau 400 metrų aukštyje virš pietinio Anglijos kranto. Žemėje matėsi nedidelės anglių fermos, kurios, palyginti su matytomis Amerikoje, atrodė neįprastai mažos. Gražiai atrodė nedideli, mūriniai, apodinti gyvatvorėmis gyvenamieji pastatai. Šalia Pilmuvo pasirodė Lamanšas. Prancūzijos krantus pasiekiau netoli Serburo. Matomumas buvo geras ir tuo metu pagalvojau, kad tikriausiai dabar geriau

matau šią Europos dalį negu čia gimę ir augę vietiniai gyventojai. Nes žmonės sako, kad niekad gerai nepažįsti savo gyvenamos apylinkės, kol jos nepamatai iš paukščio skrydžio.

Ėmė temti, ir nuo Serburo aiškiai matėsi lėktuvams žibintais nužymėta oro trasa Londonas—Paryžius. Paryžiaus šviesas pamačiau apie 10 valandą vakaro ir 1200 metrų aukštyje apšukau ratą virš Eifello bokšto. Gerai mačiau Buržė aerodromo šviesas, kurios man pasirodė esančios per daug arti. Praskridęs vakarus apie 5—6 kilometrų nuo miesto, priskridau apšviestą aerodromą ir sukdamas spirales pradėjau leisti. Mačiau angarų eiles ir kelias važiuojančius automobilius. Virš aerodromo paskridęs nedideliame aukštyje atsiskukau prieš vėją ir nutūpiau.

Kai pariedėjęs lėktuvą susto ir aš įj pasukau link aerouosto pastato šviesų, pamačiau prieš save minią žmonių. Jie, nujuodami rankomis ir šaukdamai, artėjo prie lėktuvo. Kai pirmieji priartėjo, norėjau jų paprašyti sustoti, bet pamačiau, kad sulai. Kyti minią nėra vilties. Kad propeleis ko nors neužmuštu, skubiai išjungiau variklį. Minios spaudžiamas lėktuvas ėmė braškėti. Aš lipdamas iš lėktuvo norėjau paprašyti nors truputi tvarkos, tačiau per minios šauksmą susikalbėti buvo neįmanoma. Vos spėjau vieną koją iškelti iš kabinos, kai buvau sugriebtas rankų miško ir ilgą laiką kojomis negalėjau pasiekti žemės. Matydami mano beviltišką padėtį, pagelbėjo prancūzų lakūnai. Kažkuris iš jų nutraukė mano pošalmį ir uždėjęs ant vieno iš korespondentų galvos sušuko: „Štai Lindbergas“. Pošalmis nukreipė visų dėmesį nuo manęs, ir aš ištrūkęs pasislėpiau viename netoliese buvusiu angaru. Policininkų ir kareivių grupė apšuko mano lėktuvą ir įritino jį į angarą.

Taip pasibaigė šis istorinis Carlzo Lindbergo skridimas. Pilotas skrido vienas, neturėdamas radijo kompasą, nepaprastai sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis ir, nepaisant to, tiksliai įveikė numatytą maršrutą. Per 33 valandas 30 minučių jis nuskrido 5800 kilometrų. Už šį skridimą jis gavo viešbučių savininko R. Ortegos paskirtą 25000 dolerių premiją, buvo garbingai sutiktas Prancūzijos prezidento ir apdovanotas šios šalies Garbės legiono ordinu, priimtas Belgijos ir Anglijos karalių.

Sekantis vienišo piloto perskridimas per Atlantą įvyko tik po penkerių metų. Jį atliko amerikietė Amelija Erhart, nuskridusi žymiai trumpesnį kelią iš Niūfaundlendo į Airiją.

A. ANTANAITIS

KARO PRAMONININKŲ ROJUS

„Jeigu JAV prezidentas būtų ne toks, koks jis yra, karinio pramoninio komplekso magnatai privalėtų jį sukurti“. — taip rašė apie JAV karo pramonės koncernų reikalus VFR laikraštis „Forverts“.

Paskelbęs 1983-aisiais savąją liūdnai išgarsėjusią „strateginę gynybinę iniciatyvą“, R. Reiganas, Marso kulto tarnams turtuoliams sudarė tokias puikias pelno galimybes, apie kurias taikos metais karo pramonininkai nė svajoti nesvajotų. Per praėjusius dabartinio Baltųjų rūmų šeimnininko valdymo metus iš kiekvieno dolerio, kurį sumoka JAV mokesčių mokėtojas, net 62 centai tenka karinėms išlaidoms! Suprantama, jog tokiu atveju stambiausiųjų koncernų pajamos auga, kaip ant mielių. Štai kaip atrodo Pentagono nuolatinių ir pagrindinių poreikių tinkintųjų pajamų 1983 ir 1985 m. sąrašas (milijardais dolerių):

1. „Makdonald Duglas“ 5,6 8,9
2. „Dženeral Dainemiks“ 5,9 7,4

3. „Rokvel Interneišni“ 2,7 6,3
4. „Dženeral Elektrik“ 3,6 5,9
5. „Boing“ 3,2 5,5
6. „Lokhid“ 3,5 5,1
7. „Junaited teknoložis“ 4,2 3,9
8. „Hadžas Eirkraft“ 3,1 3,6
9. „Reiton“ 2,3 3,0
10. „Martin Marieta“ 2,0 2,7

Tokiu būdu įsitikiname, kad 1983-aisiais dešimt karo pramonės gigantų pelnė 36,1, o po dviejų metų jau 52,3 milijardo dolerių. Ar galima, tokiu atveju, linkėti sau geresnio „duondavio“, negu Ronaldas Reiganas.

Bet šie duomenys dar toli gražu nesudaro išsamaus tikros padėties vaizdo. Simtas pagrindinių karinės pramonės koncernų drauge su savo pagalbinėmis firmomis 1985-aisiais pasigrobė net 105 milijardus dolerių — 70 procentų visų ginklų pramonei skirtų lėšų. O jų nuolatinių „žvaigždžių karų“ programoms skirtos produkcijos gamintojų yra 247!

Suprantama, jog į šį skaičių įeina visi dešimt karinio pramoninio komplekso „banginių“, kurie minėti aukščiau. Pasak JAV žurnalo „Ekonomik Nouts“, karinės pramonės koncernai turi daug pranašumų prieš civilinius. Jie nesibijo konkurencijos, nes net 96 proc. visų Pentagono užsakymų skiriamą „akiai“ — iš anksto, nesilaikant įprastinio pasiūlos ir paklausos principo. Be to, karo pramonės koncernai atstovaujami abejose derybų partnerių stalo pusėse: jų kasmet daug generolų, admiralų bei kitų aukšto rango karininkų pakelia savo uniformas ir pareigas vadovaujančiuose centruose ir karinėse vadovybėse civilius draubžius ir įvairiausių koncernų bei monopolijų direktorių ir direktoratų narių portfelius. Na, o kad varnas varnų akies nekerta — sena tiesa. Štai ir susidaro gan įdomi situacija — pastaruoju metu pagrindinės korporacijos, tenkinančios Pentagono poreikius, gauna vidutiniškai 25 proc. gryno pelno, kai tuo tarpu kitų — civilinės pramonės — įmonininkų pelnas tesudaro 12,8 procento. Nėgana to, karinės pramonės savininkams nuo-

lat mažinami mokesčiai. Per 1981—84 metus kariuomenei ginkluotė tiekiantys 25 pramonininkų susivienijimai mokesčius mokėjo su nuolaida, du koncernai buvo išvis atleisti nuo mokesčių mokėjimo, o keturi — įnešę į valstybės išdą vos vieną procentą visų pajamų. Tad nesunku suskačiuoti, kad karinės pramonės magnatų grynas pelnas sudarė net 35 procentus.

Mur rasi tokį antrą rojų žemėje? O jeigu prisiminsime, jog paprastai naujų ginklų tiriamiesiems darbams JAV vyriausybė skiria savo lėšų, suprasime, jog ištis nėra ko stebėtis išvada, kurią padarė „Forverts“ žurnalistas. Lygiai kaip ir tuo, kad Jungtinės Amerikos Valstijose piliečių socialinėms reikmėms skiriama vis mažiau lėšų. Tokia jau kapitalistinio gyvenimo tikrovė.

Nėju po viso to tenka stebėtis, kad JAV atstovai įvairiausiose nusiginklavimo, ginklų tės apribojimo, mažinimo bei uždraudimo derybose pilsto vandenį iš tuščio į kiurą?

A. SERMUKSNIS

IVAIRENYBĖS

75-ERI METAI SUOLIUI SU PARASIUTU

Šiandien parašytu nieko nestebins. O ar žinome jo atsiradimo istoriją?

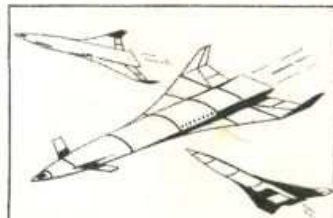
1306 metais, per Kinijos imperatoriaus karūnavimą, artistai demonstravo triuką, kuris sužavėjo žmones: paslėmę į rankas skėčius jie šoko žemėn iš didžiulio aukščio bokštų. Ko gero, būtent šiuos artistus ir reikėtų laikyti žmogaus gebėjimosi oro pagalba pradininkais. Beveik po dviejų šimtmečių, Leonardas da Vinčis sukūrė kvadratinio parašuto brėžinius. Bet... Jie taip ir liko gražūs prisiminimas, nes niekas parašuto pagal šiuos brėžinius nekūrė. Juk tik 1783-aisiais broliai Mongolfjė sukūrė pirmąjį oro balioną. 1897 metais prancūzas Anrė Zakas Garnerinas nušoko parašutu iš baliono, kuris skriejo 1000 m aukštyje. Praėjo keturiolika metų, ir pasaulis sužinojo apie nepaprastą išradimą — Glebas Kotelnikovas sukūrė pirmąjį žmonių istorijoje parašutą, skirtą lakūnams išsigelbėti. Po metų įvyko šio rusų mokslinės minties kūdikiu išbandymas iš skrendančio lėktuvo. Įvyko... už Atlanto, Jungtinėse Amerikos Valstijose.

Buvo 1912 metų kovo pirmoji. JAV karo lakūnas Entonis Dženasas tvirtai laikė rankose dvi sparnio lėktuvo vairuoklę. O šalia jo atvirame krėslė keletui nerimaudamas sėdėjo JAV kariuomenės kapitonas Albertas Beris. Lėktuvas skrodė padangę viršum augančio pramonės miesto Sent Lujo. Kai jis pasiekė 460 m aukštį ir po juo žemėje galima buvo įžvelgti Džefersono kareivinių kvartalų, Beris pradėjo traukti iš metalinio dėklo, pritvirtinto prie viršutinio sparno, gabalą medžiagos su virvėmis. Suėmęs juos į glėbį, iššoko iš 80 km per valandą greitį skrendančio lėktuvo. Netrukus jis nusileido Džefersono kareivinių teritorijoje. Pirmasis parašuto išbandymas skrendant lėktuvui pavyko! Po dešimties dienų kapitonas Albertas Beris pakartojo savo šuolį. Taip buvo įsitikinta, kad oras, pripildęs parašuto kupolą, geba iš žmogų, lėktuvą ištikus avarijai.

Tokia yra parašuto istorija.

Beje, įdomu, kad 1924-aisiais G. Kotelnikovas sukūrė pirmąjį žmonijos istorijoje parašutą, skirtą kroviniams, kuris galėjo saugiai nuleisti iš lėktuvo 300 kg svorį. Na, o 1935-aisiais Raudonoji Armija pirmą pasauliye per manevrus išbandė oro desantą, kuris nusileido į reikiama rajoną parašutais. Parašutas atliko labai svarbų vaidmenį per Antrąjį pasaulinį karą. Na, o pirmosios pasaulio parašuto sporto pirmenybės surengtos 1951-aisiais.

PER VALANDĄ — 5000 km!



Šį piešinį išspausdino Prancūzijos laikraštis „Figaro“. Jame pavaizduotas atletis oro laimeris, su kurio modeliu bus galima susipažinti jau šiemet Paryžiaus Buržė aerodrome rengiamame tradiciniame aviacijos salone.

Naująjį oro laimerį kuria Prancūzijos Nacionalinės kosminių tyrimų centras su firma SNEKMA, kuri gamina variklį raketai „Arian“. Šis lėktuvas, pasak jo konstruktorių, galės išvystyti 5000 km/val. greitį ir nusikristi be nutūpimo 12 tūkstančių kilometrų. Numatoma, kad laimeris nusikraidins 150 kilometrų iš Paryžiaus į Niujorką per valandą. Laimeris skris 30 km aukštyje, kur oro pasipriešinimas yra žymiai mažesnis. Jam nereikės specialaus pakilimo nusileidimo tako.

Tokiam lėktuvui būtina sukurti naujo tipo variklį, nes turbo-reaktyvinių variklių galimybės jau išseko. Pasak „Figaro“, konstruktoriai numato panaudoti principą variklio, kuris taikomas Prancūzijos „žemės-oro“ tipo raketose ASMP. Turint galvą didžiulį lėktuvą greitį, išleis komą naujų kompozicinių metalo lydinų. Mat įprastinis aliu-

minis netinka — jis, esant 5000 km/val greičiui, labai įkaista.

Sie reikalavimai ir yra priežastis, dėl kurios naujojo supergreito laimerio pasirodymas planuojamas tik naujojo amžiaus pradžioje.

Beje, pasak Prancūzijos spaudos, supergreitis oro laimerius kuria ir Didžioji Britanija, JAV bei VFR aviacijos konstruktoriai.

VAIRUOJAMOJO ORO LAIVO IŠRAIDĖJAS

Prieš septynis šimtus metų Kinijoje jau leisdavo į padangę šilto oro pripildytus balionus. Tačiau tikslingas jų naudojimas prasidėjo tik 1783 metais. Žodį tarė Prancūzijos piliečiai. Pradžioje broliai Mongolfjė rugėjo 13-ąją paskraidino aviną, galį ir antį, o po kelių savičių ir patys išbandė šilto oro pripildytą balioną. Kiek vėliau fizikas Sarlis išbandė vandenilio pripildytą oro balioną. Pastarasis patvirtino savo pranašumą prieš oru pildomą. Tad palaipsniui ir išstūmė iš orelyvstės Mongolfjė sukurtuosius, kurių skrydžio sėkmė žymiai dalimi priklauso nuo oro temperatūros svyravimų. Tiesa, sportininkai jų nepamiršo ir šiandien.

O Sarlio sukurtasis vandenilio pripildytas balionas populiarėjo. Pradėtas taikyti ir helis. Bet bene svarbiausia, kad iš jų iširutuliojo ir šiandien mokslo tikslais bei sportininkų naudojami balionai, taip pat oro laivai — diržabliai. O pastarųjų gimimą paskatino vokiečių gimininkas Ernstas Georgas Baumgartenas.

Prasidėjus vidaus degimo variklių erai, Baumgartenas nutarė, jog juos galima panaudoti oro laivui sukurti. Kas paskatino gimininką imtis tokios kūrybos, neaišku. Žinoma tik tiek, kad Baumgartenas ne tik aprašė tokio laivo principus, bet ir padarė jam reikalingus brėžinius, užpatentavo jį. Šis žmogus padarė ir kelis oro laivo modelius. Tik ne visi jų skrido, tiksliau — nebuvo užregistruoti (8 patentus gavo). Pirmasis oficialiai registruotas Baumgarteno oro laivo skrydis žymimas 1879 metų liepos 31-ąją. Jis pakilo savo laivo gondoloje 125 m aukštį ir nusikriejo geroką atstumą. Tai buvo geras akstinas šiai aviacijos rūšiai augti.

Po Baumgarteno oro laivus — diržablius kūrė daug žmonių. Istorijai žinomi jų skrydžiai,

avarijos. Nepaisant to, pastaruoju metu diržabliai pradeda naują gyvenimą — juos pradėta naudoti kroviniams pervežti, turistams skraidinti. Ir, ko gero, londoniečiai bei Didžiosios Britanijos sostinės svečiai, skrisdami viršum miesto, nė nepagalvoja, kad už tokį malonumą jie turi būti dėkingi Saksonijos gimininkui Ernstui Georgui Baumgartenui, kurio 150 metų gimimo sukaktis neseniai paminėta VDR skrydžių oro balionais mėgėjų varžybose.



TEISINGI ATSAKYMAI

1, 3, 7, 8, 10, 13, 16, 19,

Skaitlytojams, kurie pateiktas situacijas nori savarankiškai išnagrinėti ir įsiminti, nurodome, kokiais Taisyklių punktais reikia vadovautis, sprendžiant užduotus klausimus:

I — 2 ir priedo Nr. 1 punktą 4. II — 2 ir 14.2. III — priedo Nr. 1 punktą 3. IV — priedo Nr. 1 punktą 2. V — 20.5. VI — priedo Nr. 1 punktą 3. VII — 18.2. VIII — priedo Nr. 1 punktą 5.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI ! ATSARGA!



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

GYVENTOJŲ ĮDARBINIMO BIURAI PADĖS
IŠSIRINKTI DARBĄ IR ĮSIDARBINTI, NUKREIPS
Į KURSUS, PATARS, KUR GALIMA ĮGYTI NO-
RIMĄ PROFESIJĄ.

TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!

KREIPTIS:

VILNIUS, J. Paleckio g. 2/8;
KAUNAS, Lenino pr. 12;
KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, Spalio g. 8;
PANEVĖŽYS, Sodų g. 3;
ALYTUS, Komjaunimo a. 9a;
KAPSUKAS, Černiachovskio g. 50;
KĖDAINIAI, Josvainių g. 5;
MAZEIKIAI, Revoliucionierių g. 2;
UTENA, Tarybų a. 10;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
ROKISKIS, Respublikos g. 82;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6;
JONAVA, Žeminių g. 13;
SNIČKUS, Festivalio g. 10.

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

