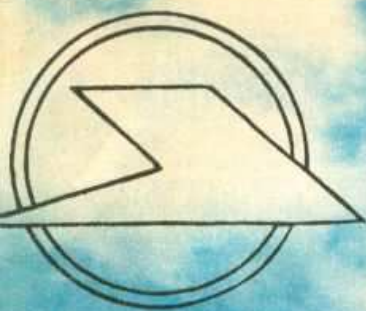


ISSN 0206—3867



SPARNAI

3
1987



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 SKAPCEVICIUS
Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Rimigaudas EINORIS,
Aleksandras IČIKAVIČIUS,
Aleksandras JONUŠAS, Kazys
KILČIAUSKAS [vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas], Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Juozas ZU-
JUS.

Atiduota rinkti 1987.07.22.
Pasirašyta spausdinti 1987.
08.10. LV 08213. Popieriaus
formatas 60×90/8. Giliaspau-
dė. 5,2 sąlyg. sp. lanko. 5,79
leid. lanko. Užs. Nr. 1762.
Tiražas 22 285.

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

Spausdino LKP CK leidyklos
spausfuve 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

Редатор 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. Тiesos, 1.

С „Sparnai“, 1987/3

VIRŠELYJE: Vilniaus ATJ-3
skraidyklių sekcijos sportininkas
Darius Vilkinis treniruojėje.

M. KURAIČIO nuotr.

Gyvenimas reikalauja bendradarbiavimo

SAJUNGINIS ŽURNALISTŲ SEMINARAS KAUNE

Paklausk eilinį sporto mėgėją, kokią čempioną jis geriau pažįsta — futbolo ar sklandymo, ir „apklausos“ rezultatas nebus sklandytojo naudai. Gal kiek geresnė autorialio žvaigždžių padėtis, bet daugelio techninių sporto šakų atstovai spaudos ir publikos dėmesiu nėra lepinami. O SDAALR veikla — tai ne tik čempionai ir varžybos. Draugijos gyvenimas įvairus ir įdomus, o sprendžiami uždaviniai reikalauja glaudaus bendradarbiavimo su spauda, radiju ir televizija.

TSRS SDAALR Centro komitetas ir TSRS sporto žurnalistų federacijos techninių sporto šakų komisija kasmet rengia sąjunginius seminarus žurnalistams, rašantiems patriotinės draugijos tematika. Siemet toks seminaras įvyko Kaune. Žurnalistai neatsitiktinai buvo sukviešti prie Nemuno ir Neris santakos. Tokio aukšto lygio seminaro dalyviams reikia parodyti kuo visapusiškesnę SDAALR veiklą, o Kaune draugijos gyvenimas visada įtemptas.

Centrinę ir respublikinių laikraščių žurnalistai, televizijos ir radijo darbuotojai, kino studijų atstovai dvi dienas stebėjo drau-

gijos pirminių organizacijų gyvenimą, klausėsi SDAALR vadovaujančių darbuotojų pranešimų, dalyvavo diskusijose. Žurnalistai savikritiškai pripažino, kad dar daug kas nepadaryta bendradarbiaujant su patriotine draugija. Tačiau ir TSRS SDAALR Centro komiteto vadovybė bei draugijos kitų grandžių darbuotojai su spauda bando bendradarbiauti senoviškai, ne visada sugeba išnaudoti galimybes, kurias mūsų veiklos plėtojimui suteikia persitvarkymas ir demokratizavimas.

Pasiskirstę į dvi grupes seminaro dalyviai lankėsi Kauno radijo gamyklos ir Antano Sniečkaus politechnikos instituto kolektyvuose, po to visi stebėjo sportininkų treniruotes „Nemuno“ žiede. Svečiai buvo maloniai nustebinti kauniečių sukurta materialine baze, rūpestinga sportinės technikos priežiūra ir jų darbų mastais. Kartu jie galėjo akivaizdžiai įsitikinti, kad ten, kur dirbama intensyviai, ir problemos kyla sudėtingesnės.

Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje Prienuose svečius sutiko gamyklos direktorius A. Jonušas, kuris papasakojo

apie kolektyvo darbą, jo laimėjimus ir tas kliūtis, kurias pašalinti turėtų padėti spauda. Gamykloje seminaro dalyviai susipažino su naujausia sklandytuvų statybos produkcija.

Žurnalistams dalijantis patyrimu aktyviais pokalbio dalyviais tapo ir mūsų respublikos sportininkai bei sporto darbuotojai: KPI radijų vadovas, tarptautinės klasės sporto meistras A. Macas, Kauno rajono Nevėžio kolūkio pirmininkas, autorialio sporto meistras A. Stočkus, Politechnikos instituto SDAALR komiteto pirmininkas, sporto meistras A. Jurevičius ir kiti.

Seminaro darbe dalyvavo LKP Kauno miesto komiteto pirmasis sekretorius R. Rimaitis, LKP CK administracinių organų skyriaus vedėjas S. Apanavičius, TSRS SDAALR CK pirmininko pavaduotojas V. Mosiaikinas, TSRS SDAALR CK organizacinio masinio darbo ir karinės-patriotinės propagandos valdybos viršininkas A. Mamajevs, Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininkas G. Taurinskas.

„SPARNŲ“ inf.



Seminaro dalyviai susitikime su Prienų ESAG direktoriumi Aleksandru Jonušu [kairėje].

SVEČIAI IŠ SOCIALISTINIO VIETNAMO

Pagal TSRS SDAALR Centro komiteto tarptautinių ryšių planą Tarybų Lietuvoje viešėjo Vietnamo liaudies gynybinio auklėjimo organizacijos delegacija, kuriai vadovavo einantis šios organizacijos Centro komiteto pir-

mininko pareigas generolas leitenantas Zoan Tuė.

Svečiai iš Vietnamo aplankė SDAALR mokomąsias ir sportines organizacijas Vilniuje, Kaune, Alytuje, susipažino su mokomąja technika, materialine draugijos baze, techninių sporto šakų išvystymu, jaunimo kariniu patriotiniu auklėjimu ir jo rengimu tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgos, Delegacijos ariai dalyvavo parodomosiose automobilių ir motociklų, kartingo ir vandens sporto šakų varžybose, pirminėse SDAALR organizacijose kal-

bėjosi su aktyvistais ir pajėgiausiais respublikos techninių šakų sportininkais.

Svečius iš socialistinio Vietnamo priėmė Lietuvos Komunistų partijos Centro Komiteto antrasis sekretorius N. Mitkinas. Pokalbyje dalyvavo LKP Centro Komiteto administracinių organų skyriaus vedėjas pavaduotojas V. Geržonas, TSRS SDAALR Centro komiteto pirmininko pirmasis pavaduotojas generolas leitenantas V. Diominas, respublikos SDAALR CK pirmininkas generolas majoras G. Taurinskas.

Ataskaitinė rinkiminė kampanija visada didelis mobilizuojančios reikšmės įvykis patriotinės gynybinės draugijos gyvenime.

Praejo daugiau kaip metai, kai mes gyvename pagal naująjį politinį kalendorių, TSKP XXVII suvažiavimo kalendorių. Visuomenėje vyksta persitvarkymo ir socialinio-ekonominio spartinimo procesai.

Kokie per šį laikotarpį įvyko pakitimai, kokius uždavinius teks spręsti gynybinei draugijai?

Į šiuos klausimus išsamius atsakymus galime rasti TSKP CK (1987 m.) sausio ir neseniai įvykusio birželio plenumų nutarimuose.

Ataskaitiniai ir rinkiminiai susirinkimai bei konferencijos ypatingi dar ir tuo, kad vyks tuo metu, kai visa mūsų šalis iškilingai sutiks Didžiojo Spalio 70-metį, susumuos dvejų XII penkmečio metų rezultatus, ruošis respublikos ir sąjunginiam SDAALR suvažiavimams.

Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto VI plenumas priėmė nutarimą dėl ataskaitų ir rinkimų gynybinės draugijos organizacijoje, suformulavo pagrindinius uždavinius, kuriuos teks spręsti pirminėms bei miestų ir rajonų organizacijoms.

Susirinkimus ir konferencijas pirminėse draugijos organizacijose nutarta rengti 1987 metų rugsėjo—lapkričio mėnesiais, miestų ir rajonų ataskaitines-rinkimines konferencijas — 1987 metų lapkričio—gruodžio mėnesiais, eilinių respublikos SDAALR III suvažiavimą suaukti 1988 metų sausio 22 dieną Vilniuje. X sąjunginis suvažiavimas vyks 1988 metų vasario 16—17 dienomis Maskvoje.

Gynybinės draugijos susirinkimuose, konferencijose, suvažiavimuose turi vykti rimtas, principingas pokalbis apie persitvarkymo problemas, kadų ir visuomeninio aktyvo parinkimą, paskirstymą ir auklėjimą, apie darbo efektyvumo didinimą bei kovą už aukštus galutinius rezultatus, apie nepanaudotus rezervus ir praleistas galimybes.

Miestų ir rajonų draugijos forumuose būtina patikrinti, kaip buvo vykdomi suvažiavimo, ataskaitinių ir rinkiminių susirinkimų bei plenumų nutarimai. Mes turime išsiaiškinti, kodėl buvome nepakankamai reikšmūs vykdam TSKP CK ir TSRS Ministrų Tarybos 1966 metų gegužės 7 d. nutarimą.

Ataskaitos ir rinkimai turi padėti toliau stiprinti draugijos organizacijų veiklą, numatyti konkrečius kelius toliau kelti SDAALR darbo kokybę ir efektyvumą, mobilizuoti draugijos narius dykiojo penkmečio uždaviniams įvykdyti.

Kaip žinoma, ataskaitiniai ir rinkiminiai susirinkimai bei konferencijos pirminėse organizacijose gali vykti tik pasibaigus ataskaitoms ir rinkimams grupių, cechų ir jiems lygiose SDAALR or-

ganizacijose, o miestų ir rajonų konferencijos — tik visiškai baigus ataskaitinius ir rinkiminius susirinkimus pirminėse SDAALR organizacijose.

Konferencijų delegatų atstovavimo normos nustatomos miestų ir rajonų organizacijų plenumuose, o suvažiavimo delegatų — SDAALR Centro komiteto plenumuose.

Ataskaitų ir rinkimų dalykiškumas priklausys nuo to, kaip jų pasiruošimui ir eigai vadovaus draugijos Centro komitetas, miestų ir rajonų SDAALR komitetai. Išskirtini trys organizacinio darbo

pagerėjo gynybinio ir sportinio darbo rezultatai, turiningiau ir emocionaliau vyksta masiniai patriotiniai renginiai.

Ataskaitų ir rinkimų metu yra palankios galimybės per respublikinį ir vietinį radiją, televiziją, kolektyvų, miestų, rajonų, respublikinius laikraščius ir žurnalus, vaizdinę agitaciją geriau propaguoti gynybinės draugijos veiklą, skleisti teigiamą darbo patirtį, kelti viešumon pasitaikančius trūkumus ir klaidas.

Rajonų ir miestų SDAALR organizacijų vadovai turi pasinaudoti profsąjungų, komjaunimo,

ataskaitinius ir rinkiminius susirinkimus bei konferencijas, būtina griežtai laikytis įstatų ir instrukcijų dėl ataskaitų ir rinkimų SDAALR organizacijose rengimo reikalavimų. Bet koks nukrypimas nuo šių reikalavimų turi būti pasmerktas ir principingai įvertintas. Būta atvejų, kai draugijos pirminėse bei rajonų organizacijose neatškaitė revizinių komisijų pirmininkai. Šių klaidų privalome nekartoti.

Gera žinoma, kad ataskaitinių ir rinkiminių susirinkimų bei konferencijų dalykiškumas didele dalimi priklauso nuo komitetų, revizinių komisijų ataskaitinio pranešimo turinio. Todėl būtina, kad ataskaitiniai pranešimai būtų ruošiami iš anksto, apgalvotai, juose išanalizuojami organizacinio, karinio patriotinio, jaunimo ruošimo tarnybai Tarybinėje Armijoje, techninio sporto bei materialinės bazės vystymo klausimai, informuojama, kas padaryta vykdam ankstesnio ataskaitinio ir rinkiminio susirinkimo, konferencijos nutarimą, konkrečiai nurodomi aktyvūs draugijos nariai ir tie, kurie nevykdė įpareigojimų. Trumpai tariant, pranešimas turi skatinti, sukelti delegatų interesą principingam pokalbiui.

Per ataskaitas ir rinkimus reikia papildyti komitetus ir kitus renkamus organus naujais energingais aktyvistais, prityrusiais gynybinio bei karinio patriotinio darbo organizatoriais, drąsiau kelti tuos, kurie praktiškai įrodė, kad sugeba dirbti su žmonėmis. Gerai, kada renkamuose draugijos organuose atstovaujama jaunimui, karui ir darbo veteranams, tiems, kurie garbingai vykdė savo internacionalinę pareigą Tėvynei, karinio patriotinio darbo organizatoriams, techninių ir karinių taisyklų sporto šakų ir visuomeninių organizacijų atstovams. Tuomet, be abejojimo, galima reikšmingai įvairiapusę organizacijos veiklą.

Ne mažiau svarbus ataskaitų ir rinkimų SDAALR organizacijose momentas — konkretus ir realus nutarimo priėmimas, jo vykdymo kontrolė, naujai išrinktų etatinių darbuotojų ir aktyvo diferencijuotas mokymas. Šiems klausimams SDAALR CK, miestų ir rajonų komitetai turi skirti nuolatinę dėmesį.

Iki ataskaitinių ir rinkiminių susirinkimų bei konferencijų SDAALR organizacijose pradžios liko nedaug laiko. Draugijos miestų ir rajonų komitetai per likusį laikotarpį turi gerai pasiruošti šiam ypatingam veiklos etapui, mobilizuoti darbuotojus, aktyvą garbingai įvykdyti antrąjį XII penkmečio metų planus, užduotis ir socialistinius įsipareigojimus, naujomis darbo dovanomis sukurti respublikos gynybinės draugijos III suvažiavimą.

R. EINORIS,
Lietuvos TSR SDAALR CK
pirmininko pavaduotojas

ATASKAITOS IR RINKIMAI SDAALR ORGANIZACIJOSE

ATSAKINGAS VEIKLOS ETAPAS

etapai: paruošiamasis, ataskaitinių ir rinkiminių susirinkimų, konferencijų rengimo bei baigiamasis.

Ruošiantis ataskaitoms ir rinkimams respublikos SDAALR Centro komitetas Alytuje surengė trijų dienų seminarą draugijos miestų ir rajonų komitetų pirmininkams. Buvo pasidalinta praėjusių ataskaitų ir rinkimų darbo patirtimi, nurodyta, į ką reikia atkreipti pagrindinį dėmesį, vyko praktiniai užsiėmimai, diskusijos. Atsižvelgėme ir į tai, kad beveik trečdalis miestų ir rajonų komitetų pirmininkų ir kas ketvirtas pirminės organizacijos pirmininkas pirmą kartą organizuos šią kampaniją. Jiems paruoštos metodinės rekomendacijos kaip ruoštis ir vykdyti ataskaitas ir rinkimus SDAALR organizacijose.

Ataskaitinę ir rinkiminę kampaniją būtina panaudoti kaip priemonę pirminių, miestų ir rajonų gynybinės draugijos organizacijų darbui aktyvinti, patraukti kuo daugiau jaunimo į karinius-patriotinius renginius, į techninių ir karinių taikomųjų sporto šakų sekcijas ir būrelius. Vertas dėmesio Klaipėdos, Panevėžio miestų bei Kauno, Anykščių, Biržų, Kupiškio rajonų organizacijų patyrimas, sukauptas per praėjusią ataskaitinę ir rinkiminę kampaniją. Šiose organizacijose buvo rengtos parodomosios techninių sporto šakų varžybos, įkurtos naujos sekcijos, būreliai, pirminės organizacijos vadovauti išrinkti iniciatyvūs, aktyviausi draugijos nariai. Todėl čia žymiai

įvairių kitų organizacijų pasitarimų bei seminarų tribūna, informuoti įmonių ir organizacijų vadovus, partinių organizacijų sekretorius apie artėjančius ataskaitinius ir rinkiminius susirinkimus bei konferencijas, jų ruošimą, eigą ir rezultatus.

Šia darbo kryptimi teigiamą patirtį yra sukaupusios Vilniaus ir Kauno miestų, Prienų, Varėnos, Skuodo, Tauragės rajonų organizacijos.

Svarbi vieta per ataskaitinę ir rinkiminę kampaniją tenka miestų ir rajonų komitetų darbuotojų atestacijai.

Didelę reikšmę turi visapusiškai apgalvotas, argumentuotas planas, kuriame numatytos konkrečios priemonės, jų vykdytojai, ataskaitinių ir rinkiminių susirinkimų bei konferencijų datas. Visa tai reikia suplanuoti iš anksto, nepraleidžiant nė mažiausios detalės.

Patirtis rodo, kad ankstesniais metais ataskaitos ir rinkimai organizuoti vyko ten, kur jie buvo tinkamai suplanuoti, griežtai kontroliuojama jų eiga, laiku užkertamas kelias įstatų pažeidimams, teisingai paskirstytos etatinių darbuotojų bei draugijos aktyvo jėgos.

Teisingai elgėsi Pakruojo, Švenčionių, Plungės rajonų draugijos organizacijų komitetai, operatyviai informuodami rajonų vadovus apie esamus trūkumus, realizuodami delegatų kritines pastabas bei pasiūlymus.

Nereikia užmiršti, kad vykdam

ŠVENTINIAI PAMINĖJIMŲ AKCENTAI



Technikos paroda Vilniaus aviacijos šventėje.



Tokį radiju valdomą aviamodelį — raganą ant žluotos — skraidino šventės metu Vilniaus sportininkai (iš kairės): A. Markevičius, S. Brazdžius ir A. Gedvilas.



Su parašiutais PO-9.

Turtinga Lietuvos aviacijos sporto istorija. Ją kūrė darbštūs, įvairaus amžiaus ir pačių skirtingiausių profesijų žmonės. Bet visus vienijo bendri siekliai — troškimas pakilti į žyd-rą padangę ir skraidyti. Šie žmonės steigė aviacijos sporto klubus, konstravo ir statė sklandytuvus bei kitus skraidymo aparatus, skatino ir mokė jaunimą skraidyti. Kaip tik šiais metais respublikos visuomenė, aviatorių žeimą pažymėjo brandų pirmojo Lietuvos aeroklubo įsteigimo šėšiasdešimtmetį.

Ta proga Kaune, Politinio švietimo namuose, gegužės 23 dieną įvyko iškilmingas minėjimas. Apie respublikos lėkūnų ir sklandytojų, parašiutininkų ir aviamodeliuotojų laimėjimus kultivuojant aviacijos sporto šakas, jų pergalės respublikinėse, sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose, apie aviacijos konstruktorių darbus, sklandytuvų ir kitų skraidymo aparatų lietuviškų konstrukcijų kūrimą bei statybą papasakojo technikos mokslų kandidatas Juozas Zujus.

Gausiai susirinkusiems iškil-

mingo minėjimo dalyviams įdomesnius prisiminimus papasakojo vienas pirmųjų Lietuvos aviatorių, skraidęs dar su Steponu Dariumi, kauniečiu Simas Stanaitis, sklandymo veteranas Leonas Gastila, daugkartinė Tarybų Lietuvos sklandymo čempionė prie-nietė Janina Leonavičienė, kurl yra skraidžiusi net su dvylikos tipų sklandytuvais, respublikos Skraidyklių sporto federacijos pirmininkas Saulius Prialgauskas. Minėjimo dalyvius, o jų asmeny-je ir visą daugiataūkstantinę Ta-rybų Lietuvos aviacijos sporti-

ninkų žeimą, pasveikino TSRS Sa-vanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti Centro komiteto Aviacijos sporto ir avia-cinio rengimo valdybos viršinin-kas generolas Sergejus Maslovas. Jis grupei aktyviausių aviacijos sporto veteranų, visuomenininkų įteikė TSRS SDAALR Centro ko-miteto bei sąjunginės Aviacijos sporto federacijos garbės raš-tus. Susirinkime taip pat kalbėjo Lietuvos TSR valstybinio kūno kultūros ir sporto komiteto pir-mininkas Zigmas Motiekaitis. Jis įteikė vyriausybinius ir sportinius



apdovanojimus. Didelei grupei žmonių Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos prezidento pirmininkas Antanas Karpavičius įteikė specialius jubiliejinius ženklelius ir atminimo medalius. Minėjime dalyvavo Lietuvos SDAALR Centro komiteto pirmininkas generolas majonas Ginutis Taurinskas.

Pažymint Lietuvos aeroklubo jubiliejų, Kauno aerodrome, kur prieš 60 metų aviacijos sporto entuziastai atliko pirmuosius skridimus, buvo surengta įspūdinga aviacijos sporto šventė. Sportinį meistriskumą demonstravo geriausi mūsų sklandytojai, lakūnai ir parašiutininkai. Šventę pradėjo virš aerodromo praskridęs oranžinis lėktuvas „Lituanika“, Dariaus ir Girėno „Lituanikos“ tikslė kopija, kurią pastatė aviacijos konstruktorius panevėžietis Vladas Kėnsgaila.

Aviacijos sporto šventės mūsų respublikoje turi senas, gražias ir turtingas tradicijas. Jos organizuojamos ne tik Vilniuje arba Kaune, bet ir mažuose miesteliuose bei rajonų centruose. Ir visada šios šventės sutraukia daug žiūrovų. O štai gegužės paskutinį sekmadienį minios žmonių specialiu traukiniu iš Vilniaus, automobiliais iš kitų miestų ir aplinkinių rajonų plūdo į Kyviškių aerodromą, Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo skraidymų bazę. Čia, pažymint klubo įkūrimo keturiasdešimtmetį, buvo surengta didelė aviacinės technikos paroda, įvyko įdomi aviacijos sporto šventė. Šie renginiai, skirti Spalio 70-mečiui, buvo ryškūs jubiliejinį minėjimų akcentai.

K. BAKŠTYS

Vilniaus aviacijos šventės metu aerodrome vėl susitiko prieš 40 metų aeroklube pradėję skraidyti pirmosios laidos lakūnai sportininkai (iš kairės): V. Tichonovas, L. Vasauskas, A. Podurujevas, L. Artemjevas, G. Nekrasovas ir A. Nazarenka.



Skrenda šventės puošmena „Lituanika“.



Mokomasis sklandytuvas LAK-16.

M. KURAIČIO nuotraukos

Gerbiamas skaitytojai!
Nepamiršk užsiprenumeruoti
„SPARNUS“ 1988 metams

Netrukus sukaks lygiai trisdešimt metų, kai Šakių rajono gynybinei organizacijai vadovauja Jurgis Valiukas.

Tik vyresniojo amžiaus šakiečiai gali prisiminti, kaip vieną 1957-ųjų vasaros dieną mieste pasirodė gražiai nuaugęs, pasitępęs jūrų karininkas. Ir ne vienas spėliojo: iš kurgi čia Šakių sausumoje Karin'o Jūrų Laivyno kapitonas pasirodė? Tik greitai atpažino, kad tai Valiukų Jurgis, tas pats, kuris gimnazijoje krepšinį ir futbolą, šaudymą mėgo.

Komjaunimo rajono komitetui pasiūlįs, tuomet jis buvo išrinktas patriotinės draugijos rajono komiteto pirmininku.

— Kai dabar pagalvoju, net bails darosi: nei žinojau kaip dirbti, nei buvo ką veikti. Draugijos pirminės organizacijos kai kur jau buvo įkurtos, bet kad kokią veiklos žymę paliktų — tai ne. O ir tų narių... Tų laikų pinigais vos 600 rublių nario mokesčio per metus surenkama 4000 rublių. Na, ir SDAALR loterijos bilietų platinimo reikalai neblogoi klostosi. Ypač po to, kai per pernykštį antrąjį lošimą šakiečiams teko laimėjimų už 15600 rublių, iš kurių stambiausias, žinoma, Keturnaujienos kolūkio fermos darbuotojo Algimanto Rudevičiaus išlošti „Žiguliai“...

Per tris dešimtmečius žmogaus įgytas patyrimas daug vertas. Juo labiau, kad per tą laiko tarpą būta ir šilto, ir šalto, pergyventa įvairiausių posūkių ir pasikeitimų.

— Skaičiai... Kai pasižiūri į ataskaitas, be abejo, gražūs, — samprotauja jis. — Bet juk pats žinai, kas už jų slepiasi. Yra, be abejonės, labai kovingų pirminių, kuriose gyvenimas stačiai kunkuliuoja. Bet yra ir tokių, kad net prisiminti nesinori. O reikia... Pagaliau, ko norėti: jeigu ūkyje nėra jaunų specialistų ir technikos sportu besidominčių žmonių, o apie organizatorius ir kalbėti netenka, tai reikalai pirmyn neis. Vazinėk ten nevažinėjęs, kad ir kasdien. Tuo seniai įsitikinau. Ir todėl manau, kad artėjant rinkiminei kampanijai draugijoje reikėtų gerokai perkrauti tuos „popierinius“ kolektyvus. Kokia iš jų nauda? Vien akis vienas kitam dūmiam. Jeigu vienas kitu nepasitikėsime, vien popieriukais gyvensime — netoli tu neušiesime... To mus partija moko. Tad, ma-

KAIP SEKASI, PIRMININKE!

Iš metų aukštumos

tyt, pats laikas ir gynybinėje draugijoje persilaužimo siekti. Pasitikėjime labiau vienas kitu. Leiskime kiekvienam spręsti jo reikalus taip, kaip jis išmano, kaip jam, vietoj dirbančiam, atrodo būsiant geriau. Dabar privalėtume gyventi pagal principą: pasitikėk ir padėk! O paramos tikrai reikie. Net man — veteranui...

Negaliu nesutikti su Valiuku. Antai kiek žmonės nesiplūkė, o Kriūkuose, kur įsikūręs LKP 60-mečio kolūkio centras, reikalai į priekį nejudėjo. Bet štai atėjo į ūkio kultūros namus dirbti metodininku radijo mėgėjas Vladas Nikšta, ir „popierinis“ kolektyvas tapo gyvu, sportuojančiu. Dabar čia neklusinėja vienas kitas „už ką mokame nario mokesť?“. Veikia kolektyvinė radijo stotis. Ūkis įsigijo kartingų, pasigaminti bagiai. Patriotinės draugijos nariai buriasi prie kultūros namų. Ir tik todėl, kad žino rasią čia žmogų, kuris patars, supras, paaiškins, o jeigu reikia — ir rajono komitetui galvą ims kvaršinti. Taigi sukruto Šakiuose ir tie radijo mėgėjai, kurie anksčiau lyg ir antrame plane buvo. Kai įsisteigė radijo sporto sekcija, teko išduoti ir penkis leidimus individualioms stotims. Gerai. Bet, kai pagalvoji, kad LTSR spartakiados radijo sporto varžybose rajonas nedalyvavo, nebesuprantama darosi.

— Niekio čia ypatingo. Nėra žmonių, nusimanančių apie sportinę radiopelengaciją, radijo daugiakovę arba greituminę radiotelegrafiją, — tad ir komandų nėra. Būtų, kas pamoko — seniai dalyvaudume, — sako Jurgis Valiukas. Ir priduria: — Mes praėjusiais metais vykusioje respublikos spartakiadoje pasidalijome 30—31 vietomis su Ukmerge. Iš dalies tai nepakankamos mano iniciatyvos rezultatas. Bet...

Per respublikos spartakiadą 1—27 vietas rajonų grupėje užėmė komandos tų vietovių, kuriose veikia arba etatiniai technikos sporto klubai, arba specializuotos vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokyklos. Ar gali su jais lenktyniauti rajonai, kuriuose viso to nėra? Ir nesutikti su Jurgiu Velluku, kad draugijai reikia rimto dialogo dėl spartakiados nuostatų, dėl vertinimo kriterijų — negalima.

— Būtent dialogo reikia, o ne

polemikos. Polemizuojant nė viena problema neišsprendžiama. Polemizuojant tik gimsta nauji nesutarimai. O štai rimto dialogo, diskusijos rezultatai — kitojie. Jie padeda išsiaiškinti visų nuomones, o ne tik tų, kuriems atrodo, kad jie viską žino geriau. Vertėtų apie tai pakalbėti Lietuvos TSR SDAALR III suvažiavime.

Visuomenės nuomonės evoliucija nėra įmanoma be dialogo, nuomonių skirtumo. Būtent per jį — tą ginčą — gimsta geros mintys, randami keliai, kuriais žengiant ir pasiekiami laimėjimai.

Ir vėl prisimenu patriotinės draugijos Šakiuose istoriją. Ji puikiai iliustruoja aukščiau išdėstytą minčių tikroviškumą.

Komiteto pirmininkas sakė, kad Šakiuose labai populiarius automobilių krosas. Ar visa tai savaime atsirado? Niekio panašaus! Pradėjo reikštis automobilių sporto mėgėjai tais laikais, kai Valiukas, pasitaręs su daugeliu technika ūkiuose prižiūrinių vyrų, priėjo išvadą, jog būtina kreiptis į Kauno automokyklą, kad Šakiuose savo filialą įsteigtų. Pavyko. Žinia apie šią naują pasklidę žaibo greitumui. Prie komiteto ir filialo pradėjo šlietis ne tik tie, kuriems rūpėjo įgyti vairuotojo teises, bet ir geriau technika įvaldę, galvoti vyrai — kas teoriją, kas eismo taisykles dėstyti pradėjo, o kas ir vairavimą, praktinius įgūdžius.

Atvyko kartą į Šakius sporto veteranas Viktoras Severinas su LTSR kartingo komiteto pirmininku Stasiu Vitkausku. Ieškojo vyrų trasos kartingo varžyboms, ieškojo paramos. Ir rado. Šakiečiai padėjo ir varžybas suruošti, ir apnakvindino, maitinimą organizavo. Atmintinos tai buvo varžybos. Tiek atmintinos, kad šiemet jau 20 kartą geriausiai kartininkai dėl Šakių rajono taurės rungtyniauti ruošiasi.

Tiesa, pradžioje šakiečiai tik žiūrovai buvo. Užgavo tai jų širdis. Pasikalbėjo gynybinės draugijos pirmininkas su aktyvu, ūkių vadovais ir nutarė — reikia kreiptis paramos į „Laisvės“ kolūkio mechaniką Romą Barkauską. Sis ne tik nagingas, bet ir labai sumanus vyras pasirodė. Kai vienas kitas ūkis įgijo kartingų, atsirado ir Romo Barkausko parengti kartininkai. Didesnių lai-

mėjimų jie, tiesa, nėra pasiekę. Užtat jaunimas, susibūręs prie SDAALR rajono komiteto ir butų ūkių valdybos vaikų klubo, — treniruoja, ruošia techniką, rungtyniauja. O kiek sekcijų ūkiuose! Tai ir yra svarbiausia. Be to, pasak Romo Barkausko, „mes tuo tarpu į kartingų sportą žiūrime, kaip į trampliną automobilių sporto mėgėjams ruošti“.

Tai jo pastangomis Šakiai dabar gerai žinomi tarp automobiliukų. Ir ne tik dėl to, kad tradicines Griškabūdžio kolūkio ralio, Kidulių autokroso varžybas ruošia, bet ir dėl to, kad čia, Šakiuose, Romui asmeniškai labai daug padedant, išaugo Tarybų Lietuvos rinktinės nariai, būvę čempionai ir stambių varžybų prizininkai.

Kadaise, kai Jurbarko buvo aviacijos technikos sporto klubas, nemažai šakiečių važinėjo ten treniruotis. Buvo ir aviamodeliuotojai. Yra aviatorių ir dabar. Komjaunimo Šakių rajono komiteto antrajam sekretoriui, SDAALR rajono komiteto prezidentui nariui Donatui Bleifertui asmeniškai parodžius iniciatyvą, susidarė nemažas parašiutų sporto mėgėjų būrelis. Vazinėja į Kapsuko ATSK. Rajono gynybinės draugijos komitetui tenka padėti transportu. Kiek gali — padeda. Bet pats faktas — vertas dėmesio. O štai kitas: kelečius metus Šakių tvėnkinyje rengiamos respublikos laivų modeliavimo varžybos. Stebi jas kone visi Šakiai. O savų dalyvių — nemato. Kodėl? Nėra kas ruošia. Skaudu. Kai kas pradinio karinio rengimo vadovų, mokytojų noriai padėtų kultivuoti šias sporto šakas, bet... ir jų niekas nemoko. O ar gali rajono komitetas savo jėgomis paruošti žmones? Negali. Ir tai liečia ne tik Šakius. Vadinasi — klausimas respublikinės svarbos. Jis reikalauja kardinalaus sprendimo. Antra, fizinio lavinimo mokytojai savo kvalifikaciją LTSR švietimo ministerijos rengiamuose kursuose kelia nuolat, o kodėl pamirštami pradinio karinio rengimo vadovai, kodėl jų neišmoko perteikti jaunimui karinės taktikos daugiakovės paslapčių, kodėl fizikai, darbų mokytojai neapmokomi lėktuvų, laivų, automobilių modeliavimo pagrindų?

Šakiečiai siekia, kad laimėjimų būtų daug ir įvairiose sporto šakose. Jų aktyvas davė rajono komitetui prezidentui priesaką gausinti rajono gynybinės draugijos šlovę. Žmonės stengiasi. Tad padėkime jiems! A. ICIAVIČIUS

DELEGACIJA IŠ DEBRECENO

Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto kvietimu mūsų respublikoje lankėsi Vengrijos Haidu—Biharo srities gynybinės draugi-

jos delegacija, vadovaujama srities tarybos pirmininko Jožefo Totcho. Svečiai iš Vengrijos domėjosi Vilniaus, Kauno, Panevėžio, Trakų SDAALR organizacijų veikla, susipažino su ataskaitiniais ir rinkiminiais susirinkimais ir konferencijomis pasirodymo eiga, lan-

kėsi Vilniaus V. Kapsuko universiteto, Kauno radijo gamyklos pirminėse organizacijose, Vilniaus 24-oje vidurinėje mokykloje, Vilniaus 52-os vidurinės mokyklos technikos sporto klube „Rubinas“. Kolegos iš Vengrijos domėjosi pradinio karinio rengi-

mo sistema, karinių sporto šakų organizavimo tvarka. Buvo nutarta ir toliau plėsti draugiškus internacionalinius ir sportinius ryšius, pasikeisti draugijų darbuotojų delegacijomis, rengti draugiškas technikos sporto šakų varžybas.

VILČIŲ STARTAI

Tarp daugelio tikslų, kuriuos sau kėlė pirmą kartą mūsų sporto istorijoje surengtos Moksleivių žaidynės, skirtos Didžiojo Spalio 70-mečiui, buvo ir siekimas iš pagrindų išjudinti pirmines gynybinės draugijos organizacijas mokyklose ir technikuose, pagerinti jų sporto sekcijų darbą. Juk ne veltui mes šias žaidynes vadiname vilčių startais. Jaunimas, kuris dalyvavo respublikos žaidynėse, ypač geriausieji, kuriems teks garbė atstovauti mūsų respublikai sąjunginėse žaidynėse — mūsų sporto ateitis! Pagaliau šiandieninių moksleivių startas — tai pirmieji taškai į respublikos karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų mėgėjų pasirodymą TSRS tautų X spartakiadoje.

Redakcijai baigiant leisti šį „Sparnų“ numerį, Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto karinių techninių sporto šakų skyrius dar neturėjo visų respublikos žaidynių rezultatų. Kai kurių sporto šakų varžybos buvo nukeltos, kad jaunieji sportininkai turėtų galimybę tinkamiau pasiruošti atšakingam startui. Nepaisant to, išvadas iš mūsų sporto vilčių startų padaryti galime. Ir netgi tikslinga.

Džiugu, kad populiariaja prieinamiausia sporto šaka — karinė taikomoji daugiakovė, kad vis daugiau rajonų pradeda kultivuoti motociklų krosą, kartingą. Būtent šių sporto šakų atstovų ir matėme gausiausiai per žaidynių varžybas. Bet tuo pat metu kelia nerimą, kad kai kurios sporto šakos ne tik „tradiciškai“ nepopuliarėja, bet netgi siaurėja jų „geografija“.

Puikiai prisimename Raseinių automodeliuotojus. Tai buvo kone brandžiausias kolektyvas respublikoje. Jie teisėtai buvo vadinami šios įdomios ir labai jaunimui naudingos sporto šakos pionieriais, bet... per žaidynių varžybas savo modelius matėme išleisti iš Vilniaus į trasą tik Vilniaus, Kauno bei Panevėžio rajono moksleivius. Kaip tai reikia vertinti? Panaši padėtis ir su laivų modeliavimu. Ir vėl tik trys komandos — Kauno, Klaipėdos ir Panevėžio rajono. Keista, kad Vilniaus miesto SDAALR komitetas nepajėgė suburti komandos varžyboms. Juk sostinėje veikia Respublikinė jaunųjų technikos stotis, joje buvo susibūrę pajėgūs modeliotojai. Tad kas trukdo dirbti ranka ranson, kodėl skriaudžiami sportininkai, dirbtinai žeminamas varžybų lygis (vilniečiai ne kartą buvo respublikos čempionai, spartakiados nugalėtojai), o drauge ir respublikos rinktinės meistriškumas?

Nenuodžiugino ir greituminės radiotelegrafijos mėgėjai. Jų su-

sirinko vos iš keturių vietovių — Vilniaus, Kauno, Anykščių ir Vilkaviškio. O kur Biržų, Šiaulių, kitų ankstesniais metais varžybose startavusių miestų ir rajonų komandos? Jų nesulaukėme. O ką parodė pirmasis startas sąjunginėse žaidynėse? Kovos krikštą priėmė radiotelegrafininkai buvo priversti savo komandą papildyti klaipėdiečiais (beje, nedalyvavusiais respublikos žaidynėse). Ir kaip tik uostamiesčio atstovas gavo „riestainį“. Tad komanda atsidūrė 11 vietoje. Vertas dėmesio faktas. Jis, beje, byloje apie tai, kad eksperimentuoti, sudaryti rinktines pasikliaujant kalbomis, jog „ten ir ten esą geri sportininkai“, nevalia. Reikia, matyt, kartą visiems laikams atsisakyti praktikos, kai ginti respublikos garbę važiuoja sportininkai, neiškovoję šios teisės respublikos varžybose.

Rimtų priekaištų turime šiauliečiams. Iš vykusių dvylikos sporto šakų varžybų Šiaulių atstovus matėme tik trejose. Kodėl? Kyla klausimas, kodėl nestartavo Vilniaus karinės taikomosios daugiakovės komanda. Argi toks faktas tinka sostinės organizacijai? Beje, per pernai vykusią respublikos spartakiadą sostinės komanda pralaimėjo kauniečiams vien dėl to, kad nestartuota keliose sporto šakose. Nejuo praėjusio laiko nepakako, kad būtų padarytos rimtos išvados, pasirūpinta visų draugijos kultivuojamų sporto šakų sekcijų steigimu? Vilniuje tikrai galima rasti ir aikštynų, ir gerai karinę taikomąją daugiakovę išmanančių žmonių. Pagaliau čia tiek technikumų, mokyklų. Tad ko bereikia? Matyt, trūksta deramo darbo, tenkinamasi senu požiūriu į draugijos organizacijų veiklos vertinimą. Gyvenimas reikalauja keisti šią pažiūrą, pradėti rimtai domėtis sportu, siekti jo masiškumo ir meistriškumo.

Dabar dar anksti kalbėti apie vietoves, kurios ir vėl nenusiuntė rungtyniauti nė vienos komandos į žaidynių programoje numatytą frylikos sporto šakų varžybas. Tačiau esu įsitikinęs, kad tų rajonų ir miestų gynybinių draugijų komitetų vadovų atžvilgiu būtina imtis griežtų priemonių. Be principinio panašios „veiklos“ įvertinimo, neišgudysime deramos pažiūros į technines bei karines taikomasias sporto šakas. Ir per artėjančią atskaitinę ir rinkiminę kampaniją, atestuojant draugijos padalinių vadovus, vienu jų veiklos vertinimo kriterijumi turėtų būti komandų dalyvavimas respublikos moksleivių žaidynėse.

Beje, kai kalbamės su draugijos padalinių vadovais, ypač tais, kurių žinioje nėra vaikų ir jaunių

specializuotų technikos sporto mokyklų bei TSK, dažnai girdime nusiskundimus, kad populiarinti sportą, deramai vystyti jį trukdo... minėtų organizacijų stoka. Iš dalies tai gal ir teisinga. Bet vien tuo grįsti savo neveiklumą nevalia. Štai konkretus pavyzdys, kuris minėtų teiginį paneigia.

Per karinės taikomosios daugiakovės varžybas tarp kitų komandų buvo ir mažeikičiai. Trečioje grupėje, be abejonės, favoritai buvo Varėnos sportininkai. Čia turtingos daugiakovės tradicijos, sėkmingai dirba LTSR nusipelnęs treneris V. Mickėvičius. Bet... nesnaudė ir Viekšnių profesinės technikos mokyklos pradinio karinio rengimo vadovas Povilas Sverėbas. Pradžioje niekas nė neatkreipė dėmesio į jo parengtą moksleivių komandą. Bet palaipsniui visų specialistų akys pradėjo krypti į mažeikičius. O šie, gerai treniruoti, atkakliai padirbėję laimėjo pirmąją komandinę vietą! Štai ką galima padaryti, kai yra noro! Daugiau tokių žmonių, daugiau tokių pavyzdžių, ir respublikos rinktinės komandos turės stiprų rezervą, jų neprivalėsime komplektuoti vien iš VJTSM auklėtinių, kurių parengimo lygis kartais visai neatitinka išieškojamų lėšų.

Visuomenininkai yra didelė jėga. Bet juos reikia sugebėti atrasti, paskatinti dirbti bendram labui, mūsų sporto vystymo interesams. Štai tuomet būsime ramūs dėl kiekvienos komandos starto.

Na, o kokia padėtis, išleidžiant rinktines į šalies moksleivių žaidynių finalines varžybas?

Gerų rezultatų tikimės iš karinės taikomosios daugiakovės, kartingo bei motociklų kroso mėgėjų. Sėkmingai startuoti sąlygas turi ir kitas sporto šakas pamėgę merginos ir vaikinai. Jiems buvo surengtos treniruočių stovyklos, su jauniaisiais sportininkais dirbo pajėgiausi treneriai. Be to, daugelio sporto šakų federacijų prezidiumai, respublikos rinktinų trenerių tarybos iš anksto stebėjo jaunimą, ruošė jį atšakingam startui, „apšaudė“ persąjungines varžybas, turnyrus. Tad mūsų sporto ateities starto laukime nusiteikę optimistiškai. Ir visų pirma dėl to, kad iš sąjunginių žaidynių programoje numatytų 11 sporto šakų, respublikos galutinis rezultatas bus paskaičiuotas iš geriausių pasirodymų šešiose. Tai viena. Antra — viltis, kad iš daugelio šiandieninių moksleivių per X spartakiados varžybas sulauksime pilnavertės pamainos respublikos rinktinų komandų nariams ir kandidatams.

V. RIMAITIS

TIK SEPTYNIŲ KLUBŲ

Didžioji dauguma respublikos aviacijos sporto klubų kultivuoja sklandymą, tačiau respublikos pirmenybėse standartinės klasės sklandytuvais, kurios birželio 24 — liepos 7 dienomis vyko Šiaulių ATSK skraidymų bazėje Seduvoje, matėme sklandytojus tik iš septynių klubų. Skaitlingiausia buvo Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo delegacija (10 sklandytojų), o štai Šiaulių ATSK, kaip ir biržiečiai, į pirmenybes atsiuntė tik po du sportininkus. Panevėžio, Šiaulių ir Biržų aviacijos technikos sporto klubai į pirmenybes nedelegavo moterų. Iš kitų klubų varžybose rungtyniavo tik penkos sklandytojos, todėl jų rezultatai buvo sumuojami bendroje įskaitoje su vyrais.

Trylika sporto meistrų, tiek pat kandidatų į meistrus ir penki pirmaatskyrininkai skraidė trijų modifikacijų sklandytuvais „Jantar-standart“, LAK-11 „Nida“ ir PIK-20. Per visą varžyboms skirtą laiką tik tris dienas buvo paanklos sąlygos rungtyniauti. Buvo baigti trys pratimai. Pirmąsias vietas atskiruose pratimuose užėmė: skrendant 271 km distanciją — vilnietis sporto meistras Algis Miklaševičius, įveikiant du kartus 110 km maršrutą — kandidatas į sporto meistrus iš Kauno Stasys Skalskis, 509 km greičio skridime — Algis Miklaševičius (nuotraukoje).



Pilnės visose rungtyse daugiausiai taškų (2956), Vilniaus ATSK sklandytojas sporto meistras Algis Miklaševičius iškovojo absoliutaus respublikos čempiono vardą, skraidant standartinės klasės sklandytuvu. Antrąją vietą bendroje įskaitoje (2936) užėmė Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo atstovas sporto meistras Vytautas Mačiulis, o trečiuoju priziniu (su rinko 2863 taškus) tapo taip pat kaunietis sporto meistras Rimas Koronkevičius. Iš moterų bendroje varžybų įskaitoje geriausių rezultatų pasiekė vilnietė sporto meistrė Rima Stašaitytė. Jai atiteko ketvirtoji vieta.

K. LAIMONAS

Kur tu nukeliausi, „LADA EVA“?



Pasaulyje automobilių ralių sportas taip išrikiuotas, kad pagrindinė konkurencija vyksta tarp automobilių gamintojų. Žinoma, kad tokiu atveju didžiausias galimybes turi gigantiškieji automobilių koncernai iš Italijos, VFR, Japonijos, Prancūzijos. Investuodami į automobilių sportą milžinišką kapitalą, jie sugeba sukoncentruoti savo automobiliuose visą šiuolaikinės technikos gretinėlę. Apie jų automobilių variklius, elektroniką, net apie padangas galima parašyti ištisas studijas. Nenuostabu, kad šioms firmoms tarnauja ir geriausieji svetimšaliai lenktynininkai, kurių tarpusavio konkurencija, nors ir labai intriguojanti, vis tiek tėra papildomas štrichas koncernų varžybose. Beje, lenktynininkų lyderiai — dažniausiai suomiai ir švedai. Matyt, šiaurietiški charakterio bruožai itin tinka vairuoti automobilių ekstremaliois sąlygomis. Ta prasme ne pro šalį prisiminti, kad Tarybų Sąjungoje pirmąjį kartą yra Pabaltijo lenktynininkai.

Tiesa, palyginti mūsų šalių meistriskumą su užsienio sportininkų nėra lengva. Kadangi anie rungtyniauja maždaug tris kartus galingesniais automobiliais. Teoriškai galima kažką samprotauti, bet praktiškai tai neturi jokios prasmės, nes bet kokios išvados neatrodys įtikinančios. O štai palyginti automobilius visiškai nesunku. Ir praktiškai tai jau padarėme, sakydami, kad galimumu nusileidžiame triskart. Yra dar ir kitų niuansų, bet jie reikšmingi būtų tik tada, jei lygintume panašius dalykus.

Taigi dabar situacija tokia, kad tarybinė komanda vis rečiau pasirodo pasaulio pirmenybių etapuose, kartais nuvykdama tik ten, kur „Avtoeksportas“ yra sudaręs daugiau kontraktų „Ladoms“ parduoti. O norint rimtai konkuruo-

ti tarptautinėse trasose, reikalingas naujas tarybinis sportinis automobilis, specializuotas autoraliiui ir nenusileidžiantis, kaip dabar sakoma, pasauliniams standartams.

Kai kam gal ir pasirodys akim plėšiška, kad tokį automobilį sukurti bei pagaminti ėmėsi Stasio Brundzos vadovaujamas Vilniaus autoremontu gamyklos sportinių automobilių rengimo baras. Eidamas gamyklos teritorija tikrai nesiduootum įtikinamas, kad čia ruošiamasi mesti iššūkį „Lančijai“, „Audi“ ir jų kompanijai. Tiesa, pats baras nuteikia kiek kitaip, tačiau superjmonės vaizdo visvien neturi. Tačiau ką padarysi, kad būtent šiam barui toks uždavinys teko. Juk daugiau šalyje nėra kam...

Pradėję savo veiklą prieš dešimtmetį, vilniečiai jau po keletrių metų monopolizavo sportinių automobilių ruošimą TSRS rinktinėi tarptautinėms varžyboms. Dabar bare vyksta serijinė modelio „Lada-2105-VFTS“ gamyba. Modelis įregistruotas Tarptautinėje automobilių sporto federacijoje, jau nebe pirmi metai skaus laurus socialistinių šalių taurės varžybose, eksportuojamas į daugelį užsienio šalių. O Tarybų Sąjungoje jam konkurencijos neturėtų būti, ko gero, iki 2000-ųjų metų.

Bet ramybės nėra nei Stasiui Brundzai, nei jo kolektyvui. Taip jau likimas sluoksnelis po sluoksnelio klįjavo Stasį, kad išėjo jis būtent toks, koks dabar yra: turi milžinišką lenktynininko patyrimą, inžinieriaus išsilavinimą, konstruktoriaus fantaziją ir organizatoriaus talentą. Taigi sustabdyti tokį „šarvuotą“ praktiškai neįmanoma. O kadangi pats jis ir negalvoja sustoti, reikalai taip ir klostosi. Pradžioje — baro steigimas, po to — vienas sportinio automobilio modelis, kitas, o

dabar — ir trečias. Ir dar statybos, ir dar baro reorganizacija. Tik apie tai gal vėliau, nes visus labiausiai turbūt domina naujasis automobilis.

Tiesa, jau daug kas jį matė. Jei ne natūroje, tai bent nuotrauką laikraštyje. Bet automobilio yra tik vienas egzempliorius. Taigi ir vardas jo — „Lada EVA“ — dar neįteisintas ir vardynų dar nebuvo. Tačiau buvo jau tiek dirbta ir tiek jau padaryta, kad apie automobilį kalbėti galima. Žinoma, kiek leidžia „etiketas“. O kalbant apie bet kokią naują techninę konstrukciją, ypač iki galo nebaigtą, „jo“ reikalavimai gana griežti. Ypač patartina ne daugiažodžiauti. Bet kadangi nesinori ir tuščiažodžiauti, apie „Ladą EVA“ pasakytina tik, kad tai iš pagrindų naujas kūrinys. Ir su savo prototipu — automobiliu VAZ-2108 — jis turi labai mažai bendrų sąlyčio taškų. Bet geriausiai spėskite patys.

Automobilį VAZ-2108 jau visi gana gerai žino. O štai naujojo sportinio automobilio trumpa charakteristika. Variklis perkeltas į saloną, kur nuo vairuotojo ir šturmano jis atskirtas specialia pertvara. Varomieji ratai užpakaliniai. Kėbulas — originalios konstrukcijos, daugiausiai iš kompozicinių plastinių medžiagų, įgalina lengvai ir patogiai prieiti prie variklio ir kitų svarbiausių mazgų.

O kodėl taip toli nužengta nuo automobilio-prototipo? Visų pirma, autoralio varžybose su priekiniais varomaisiais ratais nėra ko rodytis. Tad variklio komponavimas ties užpakaline ašimi duoda daug privalumų: tiek svorio išdėstymo, tiek jėgos perdavimo (tik, žinoma, visą šią sistemą reikia sukonstruoti). Naujas kėbulas kuriamas ne vien tam, kad patogiai atsidarytų. Bene svarbiau jo aerodinaminės savy-

bės. Ir čia svarbu ne vien sumažinti oro pasipriešinimo koeficientą, bet ir panaudoti tą oro pasipriešinimą automobilio stabilumui kelyje padidinti.

Manau, drąsiai galima teigti, jog pirmą kartą TSRS automobilių kūrimo istorijoje toks rimtas uždavinys teko aviacijos specialistams. Ir jį be priekaištų atliko Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos konstruktoriai ir darbininkai.

Vis dėlto daugiausiai galutinį rezultatą automobilio kūrime lemiama variklis. Kaip teigia mechanikas Zbignevas Kivertas, jo galimumas bus 350 arklio jėgų! O Kivertas žino, ką sako, nes žino, ką daro. Prisiminkime, kad „Lada-sport VFTS“ turi 160 AJ variklį, apie kurį sakoma, kad iš serijinio forsuojant čia jau išspaus-ta viskas. O naujam varikliui jau pritaikytas turbopripūtimas. Jo efektyvumas seniai žinomas ir neginčijamas, tačiau priderinti importinę japonišką turbosistemą varikliui VAZ-1600 prireikė ne vienerių metų atkaklaus darbo ir bandymų.

Aišku, kad patikimai funkcionuotų tokiu varikliu aprūpintas automobilis, reikėjo sukonstruoti daugybę originalių mazgų ir agregatų, iš kurių paminėtina ir savos konstrukcijos penkių pavary greičių dėžė. „Lada EVA“ egzistuoja kol kas tik viename egzemplioriuje. Ir tas pats kartais vis dar išardomas, jo organizmas vis derinamas, balansuojamas. Sumažinus automobilio svorį iki 900 kilogramų, maksimalus greitis turėtų siekti 250–260 km/val. Šių metų pasaulio pirmenybių etape, „1000 ežerų“ ralyje Suomijoje vilniečių kūrinys jau turėtų debiutuoti. Tiesa, dar tik kaip nulinis ekipažas. Bet pradžia ir tai labai gerai, nes nulinio ekipažo uždavinys yra at-

kreipti publikos dėmesį. O ko naujam aparatui daugiau reikia?

Labiausiai jam reikia turtingo sportinio gyvenimo ir, žinoma, pergalė. „Lada EVA“ yra puikus automobilis, kuris turi nemažai galimybių pasaulio autorali trasose, jis, kaip ir numatyta, yra B grupės automobilis. Būtent šioje grupėje kryžiausiai ginklai pasaulinėje arenoje, būtent čia sprendėsi firmų prestižo klausimas. Tačiau tą kelią, kurį entuziastų dirbtuvės Vilniuje nuėjo per dešimtmetį, didieji koncernai jau senokai nušoliavo. Jie jau užtvindė autorali trasas galingsomis mašinomis, o išaugę greičiai ne tik graso lenktynininkų bei žiūrovų gyvybėms, bet ir skina jas vieną po kitos. Todėl Tarptautinė automobilių sporto federacija apribojo maksimalų variklio galumą — 300 AJ, o darbą turi — 1600 ccm.

Tokiomis sąlygomis, kokios yra sukoncentruotos Vilniaus autoremonto gamyklos sportinių automobilių ruošimo bare, negalima konkuruoti pasaulinėje arenoje. Reikia pagaminti atitinkamą automobilių kiekį — 200 egzempliorių! Bet taip negali būti, kad Stasys Brundza nebūtų sugalvojęs, ką reikia daryti.

Dabar jo tikslas — šį barą paversti sąjunginiu Centrinu konstravimo-technologiniu ir tyrimų biuru su bandomąja gamykla ir bandymų autodromu. Ateityje jis turėtų tapti širdimi išsilo tarpžinybinio komplekso, sutelkto greitai ir kokybiškai konstruoti sportinių automobilius bei atlikti įvairius užsakymus automobilių gamybos pramonei.

Toks problemos traktavimas visiškai atitinka šiandienos reikalavimus ir atsižvelgia į sukaupą patirtį. Juk kaip nunečia dabar mūsų automėgėjai, nesulaukdami naujojo automobilio ZAZ-1102. O kiekviena konstrukcija sensta ir negaminama. Šiuolaikiniai pervertimai pramonėje ir moksliniame techniniame darbe leidžia sukurti modernią ir lanksčią automobilių gamybos sistemą, ir kuriamam centrui joje tektų didžiulis vaidmuo. Tik sukurti ji reikia žvelgiant pirmyn, o ne į praeitį likusius pėdsakus. Nepamirškime, kad kai TSKP CK Generalinis Sekretorius M. Gorbačiovas Toljatyje kreipėsi į „Zigulį“ gamintojus su klausimu, ar automobilių pasaulyje mes galėtume diktuoti madą, tai nebuvo vien skambi frazė. Tik tokius reikalavimus turi atitikti visa mūsų kuriama technika ir technologija, taip pat ir automobiliai. O sportinė technika visada buvo ir lieka serijinių automobilių ateities prognozavimo laboratorija.

S. SKAPCEVIČIUS

NUGALI RYŽTAS

Sklandymas — įnoringas sportas. Didelės svarbos dalykai čia yra technika, kuria skraidoma, sklandytojo pasiruošimas ir meistriškumas. Nemažiau reikšmingas veiksnys, ypač varžybose, yra ir meteorologinės sąlygos. Gerokai suvėlavusio pavasario pasukinis mėnuo, kaip reiš, sklandymo sporto mėgėjams buvo nepalankus. Todėl gegužės antroje pusėje Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo skraidymų bazėje Pociūnuose, netoli Prienų, vykusiose Tarybų Sąjungos sklandymo 49-tojo čempionato pirmosios lygos varžybose, kuriose dalyvavo 40 sklandytojų, tik atviros klasės sklandytuvais rungtyniavę sportininkai sugebėjo atlikti tris pratimus ir įvykdyti pirmenybių nuostatų numatytą programą. Ir tai buvo padaryta tik paskutinę varžybų dieną. Visą laiką trukdė dargana ir lietūs. Standartinės klasės sklandytuvais rungtyniavę vyrai ir moterys (jų buvo 13) sugebėjo atlikti tik du pratimus ir absoliutūs šalies čempionai nebuvo išaiškinti. Už pergales šiuose pratimuose aukso medalius pelnė: 318 km skridime trikampių maršrutu — sporto meistrė iš Prienų Janina Leonavičienė, 225 km distancijoje — vilnietė sporto meistrė Rima Stašaitytė, 385 km skridime trikampių — sporto meistras iš Ukrainos Borisas Dombovskis, o įveikiant 252 km nuotolį taip pat trikampių maršrutu — kitas Ukrainos atstovas, tarptautinės klasės sporto meistras Viktoras Sevčenko. Įdomu pažymėti, kad visi „standartininkai“ skraidė dviejų modifikacijų lenkiškos konstrukcijos sklandytuvais „Jantar-standard“. Kaunietis sporto meistras Vytautas Mačiulis pirmame pratime užėmė trečią vietą ir buvo apdovanotas bronzos medaliu, o antrame pratime buvo aštuntas.

Kaip kad akademiniame įrklavime prestižiniu laikomas aštuonviečių valčių įgulų plaukimas, taip sklandymo dėmesio centre yra skridimai atviros klasės sklan-

dytuvais. Šiose pirmenybėse jais rungtyniavo septyni sporto meistrai ir net šeši tarptautinės klasės sporto meistrai. Tik trejetas jų startavo sklandytuvais „Jantar-standard 2B“. Visiems kitiems patikimiausi buvo ir geriausiai tarnavo Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje sukurti ir pastatyti sklandytuvai LAK-12 „Lietuva“. Mūsų respublikai čia atstovavo tarptautinės klasės sporto meistrai iš Prienų Antanas Rukas ir Vytautas Sabeckis bei kaunietis sporto meistras Algis Jonušas. Tiek pat sportininkų buvo iš Ukrainos, keturi iš Rusijos Federacijos ir po vieną iš Baltarusijos, Latvijos ir Maskvos.

Sakoma, kad sporto varžybose neretai padeda „namų sienos“. Jeigu, šachmatininkų terminologija tariant, imsime debiutą — pirmąjį pratimą, čia mūsų šalis „namų sienos“ buvo palankios. Skrendant 385 kilometrus uždaru maršrutu, visi trylika sportininkų sėkmingai įveikė distanciją. Visi skrido neblogu greičiu. Net tryliką vietą užėmęs Baltarusijos sklandytojas A. Sirokvaša išvystė trasoje vidutinį 88,57 km/val greitį. Bet pirmenybė skiriama tiems, kurie skrido greičiausiai. Čia pasižymėjo mūsų respublikos sklandymo meistrai. A. Jonušas įveikė nuotolį 102,99 km/val vidutiniu greičiu, užėmė pirmą vietą ir iškovojo čempiono aukso medalį už pergalę pratime, o A. Rukai, skridusiam 102,82 km/val greičiu, atiteko antroji vieta ir sidabro medalis. V. Sabeckis liko penktas.

Po poros dienų sklandytojai buvo pakviesti į antro pratimo startą. Užduotis — skridimas 320 km trikampių maršrutu. Mūsų respublikos sportininkai startavo vieni paskutiniųjų, kai dauguma jau buvo išskridę ir maršrutą. Dabar tik reikėjo įdėmiai sekti priekyje skrendančius pagrindinius savo varžovus ir, išnaudojant visus palankiausias termikus, kuo greičiau skubėti į finišą Pociūnų aerodrome. Šiuos planus mūsų

kiams pavyko įgyvendinti. Visi trys atskrido beveik kartu. Pirmą vietą užėmęs A. Rukas įveikė maršrutą vidutiniu 101,17 km/val greičiu. Antroji vieta atiteko V. Sabeckui (101,16 km/val), o trečioji vieta ir bronzos medalis — A. Jonušui (100,88 km/val). Šie pasiekimai sutvirtino mūsų šalis pozicijas bendroje varžybų įskaitoje po dviejų pratimų: pirmoje vietoje buvo A. Rukas, turėjęs 1997 taškus, antroje — A. Jonušas (1995), o į trečiąją vietą iškopė V. Sabeckis (1937). Tiesa, abiejuose pratimuose užėmęs ketvirtąsias vietas RTFSR sportininkas A. Morozovas nuo V. Sabeckio tebuvo atsilikęs dvylika taškų.

Lietūs ir šalti orai privertė sportininkus net savaitę laukti trečiojo pratimo. Tik paskutinę varžybų dieną išaušo giedra. Apie vidurdienį pilkšvi debesėliai nedrąsiai pradėjo žaismą virš aerodromo. Buvo nutarta vakarui atidėti varžybų baigties ceremoniją ir nieko nelaukiant vėl pakviesti visus sklandytojus į startą. Pakelti į padangę sklandytuvai ilgai suko ratus virš aerodromo, Birštono apylinkių miškelio, dar nesužaliavusių vasarojais apšėtų laukų. Beveik po poros valandų, nepasiekusios pirmojo posūkio punkto, į aerodromą sugrįžo pirmosios sklandytojos. Neįrūkus, pabūgusios audringų debesų „slenksčių“, atsisakė sportinės kovos ir draugių pavyzdžiu pasėkė kitos sklandytojos. Tik vyrai vis dar „kabojo“ ore ir ieškojo keliančių srovių. Bet „standartininkams“ tokia „ekvilibristika“ tęsėsi neilgai. Visi buvo priversti nusileisti į aikšteles.

Teisėjai maršrutą buvo paskyrę neilgą — tik 161,5 km. Ir atviros klasės sklandytuvais rungtyniavę sportininkai ieškojo galimybių skristi. Tai sekėsi labai nelengvai. Tik tarptautinės klasės sporto meistras iš Ordžonikidzės Leonidas Vaskovas ir sporto meistras iš Kazanės Anatolijus Silvanovičius, startavę patys pirmieji, kai pačiame vidurdienyje debesėliai dar bandė rikiuotis menkose „gatvėlėse“, drąsiai veržėsi į priekį. Po pusvalandžio startavęs A. Rukas ir V. Sabeckis jau nesugebėjo pavyti pirmą išskridusiųjų. Buvo pražiopsoti pagrindiniai varžovai ir pretendentai į nugalėtojus. Ir už tai mūsų šalis turėjo kaltinti tik patys save. Juk jie niekuo nenusileidžia, pavyzdžiui, L. Vaskovui. Nei meistriškumu, nei patyrimu, nei varžybų „pamokomis“. Beveik visi kartu buvo pakelti į orą, kartu pradžioje suko ratus netoli aerodromo, ieškodami dekingesnių termikų. Tik įžvelgti esamas oro sąlygas ir galimybes sugebėjo skirtingai. Teisingiausia taktiką pasirinko L. Vaskovas, A. Silvanovičius bei A. Morozovas. Distancijoje nesižvalgę atgalios, o atkakliai ieškojo mažiausios galimybės nuskristi bent keliolika kilometrų į priekį, drąsiai ver-



Sklandytuvai laukia starto.



žėsi pirmyn, atiduodami skridimui visas jėgas, sugebėjimus, ryžtą ir meistriškumą. Ryžto kaip tik pritrūko mūsų respublikos sklandymo meistrams, kurie, ar tai manydami, kad niekam nepavyks įveikti maršruto, ar nusivylę tuo, kad nesugebėjo „priskabinti“ prie ankščiau išskridusių pagrindinių varžovų, neįveikę nė trečdalis distancijos, atsisakė sportinės kovos ir nusileido į aikštelės. A. Jonušas tenuskrido tik 29,5 km, A. Rukas ir V. Sabeckis — po 57 kilometrus.

Kai mūsų šaliai iš aikštelių per radiją perdavė teisėjams nusileidimo vietas, Leonidas Vaskovas, visą skridimo laiką beveik nieko nepranešinėjęs, drąsiai įspėjo teisėjų kolegiją, kad jis artėja į finišą. Daug jėgų ir didelio meistriškumo pareikalavusioje sportinėje kovoje Leonidas po 2 val. 57 min. ir 43 sek. trukusio skridimo labai sudėtingomis sąlygomis įveikė 161,5 km distanciją ir vienintelis iš visų pasiekė baigmę. Iškovotas šiame pratime čempiono aukso medalis — tikrai didelės vertės apdovanojimas. Antrąją vietą užėmęs A. Silvanovičius nuskrido 154 kilometrus, o bronzos medalio laimėtojas A. Morozovas įveikė 129 km. Šis Anatolijus Morozovas, tarptautinės klasės sporto meistro iš Ordžonikidzės, pasiekimas leido jam bendroje varžybų įskaitoje užimti pirmąją vietą. Jis po trijų pratimų surinko 2143 taškus ir iškovojo Tarybų Sąjungos absoliutaus čempiono aukso medalį. Tik keturiais taškais atsiliko antrosios vietos bendroje įskaitoje laimėtas Anatolijus Silvanovičius. Pirmuosiuose dviejuose pratimuose geresni mūsų šios pasirodymai, nepaisant nesėkmės trečiame pratime, leido jiems užimti sekantįs tris vietas. Bet tik Antanui Rukui buvo įteiktas prizinio bronzos medalis. Jis po trijų pratimų surinko 2093 taškus. Algis Jonušas turėjo tenkintis ketvirtą vietą (2044), o V. Sabeckis liko penktas (2032 taškai).

Kaip vertinti mūsų respublikos sklandytojų startus čempionate? Aišku, pratimuose iškovoti visų spalvų medaliai, keturios pirmosios vietos — malonūs dalykai. Bet didžiausią pergalę sumuoja visų varžybų rezultatai. Mūsų šaliai, debiute pasirodę puikiai, finišo tiesiojoje, ir ypač sunkiausios sportinės kovos etape, kai sprendėsi absoliutaus čempiono medalio likimas, nesugebėjo išlaikyti didelės įtampos, nors skrido labai gerai žinomais maršrutais. „Namų sienos“ nepadėjo tiksliai apskaičiuoti laiko ir gerai suprasti to meto oro sąlygų. Tad kaip ten bebūtų, meistriškumas, ryžtas, mokėjimas sukaupti lemiamam veiksmui visas žmogiškas jėgas ir sugebėjimus, buvo ir lieka pagrindinės ir svarbiausios sportinių pergalų prielaidos.

K. KILČIAUSKAS

Skridimų sunkumai, meistriškumas ir sėkmės šypsniai

TSRS sporto meistro, šalies sklandymo rinktinės nario priemonės Vytauto MACIULIO dienoraštis, rašytas socialistinės sandraugos šalių sklandymo varžybose

DALYVIAI. Birželio 7—21 dienomis Oriole vykusios tradicinės socialistinių šalių sklandymo meistrų varžybos buvo svarbiausias metų meistriškumo egzaminas, o sklandytojoms — paskutinė repeticija prieš Bulgarijoje vyksiančias Europos pirmenybes. Moterys (19 sklandytojų) rungtyniavo standartinės klasės, o vyrai — standartinės (20 žmonių) ir atviros klasės (16 sportininkų) sklandytuvais. Kiekvienos komandos sudėtyje (dalyvavo Bulgarijos, Lenkijos, Čekoslovakijos, Vengrijos, Rumunijos, Vokietijos DR, Korėjos LDR ir dvi Tarybų Sąjungos rinktinės) atskirų klasių sklandytuvais startavo po du sportininkus.

Mūsų šalies rinktinėse: atviros klasės sklandytuvais — Antanas Rukas ir Anatolijus Morozovas pirmojoje, Algis Jonušas ir Aleksandras Silvanovičius antrojoje; standartinės klasės sklandytuvais — Eda Laan, Daina Vilnė, Vladimiras Ševčenka ir Vytautas Maciulis pirmojoje, o Irina Barkovskaja, Valentina Toporova, Michailas Desiatovas ir Mafis Silane antrojoje komandose. Asmeninėje įskaitoje dėl prizų buvo leista rungtyniauti dar šešioms tarybinėms sklandytojoms, tarp kurių buvo ir Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo sportininkė Edita Smilgevičiūtė. Tarybinės komandos varžyboms ruošė treneriai Olegas Pasečnikas, Jurijus Kuznecovas ir Vladimiras Izvekovas.

TECHNIKA. Didžioji dauguma mūsų šios skraidė sklandytuvais LAK-12 „Lietuva“, o kitų komandų sportininkai — sklandytuvais „Nimbus-B“, „Jantar-2 B“, ASW-15 B, ASW-19 B, „Bravo“, „Jantar-standart-3“ (trisdešimčia kilogramų palengvintas variantas) bei kitų serijų šio tipo sklandytuvais. Naujausių, pasaulinį lygį atitinkančių sklandytuvų nebuvo.

BIRŽELIO 7 d. Iškilmingas varžybų atidarymas ir aviacijos šventė. Sekančią dieną, esant nelabai giedram orui, buvo leista išbandyti turimą techniką ir susipažinti su būsimų skraidymų nebuvo.

BIRŽELIO 9 d. Skiriamas pirmasis pratimas. Atviros klasės sklandytuvais — 362 km, standartinės klasės sklandytuvais — 286 km (moterims) ir 312 km (vyrams) trikampiai maršrutai. Oras — 23 laipsniai šilumos. Vėjas — pietų, 5—7 m/sec., kamuolinių

debesų aukščio riba — apie 800—1100 metrų. Finišas uždarymas 19 val. Deja, niekam nepavyko pasiekti baigmės. Visi buvo priversti tūpti į aikšteles. Toliausiai nuskrido A. Silvanovičius ir A. Rukas — po 310 km. Pirmenybė buvo pripažinta vėliau startavusiam Silvanovičiui. Iš moterų geriausiai pasirodžiusios V. Toporova ir D. Vilnė nuskrido po 158 km. Pirmą — Valentina. Iš vyrų „standartininkų“ toliausiai nuskrido Lenkijos komandos atstovai Stanislasas Zientekas ir Adamas Krasnodebskis.



Tarybų Sąjungos pirmenybių ir socialistinių šalių sklandymo varžybų prizininkas Antanas Rukas.

A. SILVANOVIČIUS: „Malonu skristi su Antanu Ruku. Jo patyrimas, greita orientacija debesų labirintuose padėjo nuskristi toliausiai“.

V. TOPOROVA: „Nesukubėjau į pirmąjį posūkio punktą, nes būgštavau dėl galimų klaidų. Tik po trijų valandų skriejimo pavyko nufotografuoti pirmąjį posūkio punktą. Bet neužteko laiko finišuoti. Tačiau už kantrybę mudvi su Daina buvome apdovanotos laimėjimu šiame pratime“.

S. ZIENTEKAS: „50 km nuskridome be problemų. Čia, skrendant 400 m aukštyje, suradome termikėlį, kuris kėlė 0,5 m/sec, ir, pasinaudoję juo, pakilome į 1000 m aukštį. Daug dėmesio teko skirti navigacijai, nes maršrutas buvo nežinomas. Po antrojo posūkio punkto mudu su komandos draugu Adamu jau buvome pasiekę 1400 m aukštį. Likus iki aerodromo apie 25 km, skridome dar 300 m aukštyje. Kol čia sukome ratus ir apie 40 minučių virš arimų ieškojome keliamų srovių, vėjas mus nu-

nešė dar apie 5 km link aerodromo. Neradę didesnių kėlimų, skubėjome į finišą. Bet nebespėjome. Pritrūko 15 kilometrų“.

BIRŽELIO 10 d. Pranešius meteorologines sąlygas (vėjas — apie 7 m/sec, debesų apatinė riba — iki 1800 m, vidutinis termikų stiprumas — apie 2 m/sec, 25 laipsniai šilumos, už 100 km į vakarus — šalto oro frontas), paskelbiamas antrasis pratimas: atvira klasė — 316 km, standartinė klasė — 220 km (moterims) ir 252 km (vyrams) trikampiais maršrutais. Visi „laisvūnai“ pasiekė finišą. Nugalėjo Antanas Rukas, išvystęs vidutinį 95 km/val greitį. Iš „standartininkų“ pirmąsias vietas užėmė Tamara Sviridova (75 km/val) ir Vytautas Maciulis (81,2 km/val). Nepasisekė Editai Smilgevičiūtei. Ji po antrojo posūkio punkto buvo priversta nusileisti aikštelėje.

A. RUKAS: „Šį kartą stengiausi skristi poroje su Algiiu Jonušu. Esu įpratęs kartu rungtyniauti. Jam nestokoja drąsos ir sumanumo. Pasirinkta taktika neapvylė. Man pavyko laimėti pratimą, o Algis užėmė antrąją vietą“.

T. SVIRIDOVA: „Retai maršrute pasitaiko tokios „dovanos“ — kėlimai 4 m/sec, sutikti po antrojo posūkio punkto. Pakilau ir leidžiamą didžiausią aukštį ir dideliu greičiu pasiekiau finišą“.

Na, o aš skridau poroje su Ševčenka. Vinglių maršrute stengėmės nedaryti. Palankius termikus greit rasdavome. Viskas sekėsi. Likus iki finišo 55 km, kai skridome pavėjui 1400 m aukštyje, padidinau greitį ir pradėjau finišuoti.

Po dviejų pratimų pirmavo Lenkijos komanda. Beveik 400 taškų pralaimėjo TSRS pirmoji ekipa, o 900 taškų — mūsų antroji komanda.

BIRŽELIO 13 d. Teisėjai vis atidėliojo starto laiką, nes reikėjo laukti palankesnių skridimui sąlygų. Bet veltui.

BIRŽELIO 14 d. Pradedamas trečiasis pratimas. Temperatūra — 29 laipsniai šilumos, didelės audrų galimybės, vėjo greitis — apie 5 m/sec, debesų riba — iki 1600 m. Skiriami trikampiai maršrutai: atviros klasės sklandytuvais — 202 km, standartinės klasės — 155 km (moterims) ir 177 km (vyrams). Finišavo tik keturi atviros klasės sklandytuvais startavę sportininkai, bet tarp prizininkų nebuvo mūsų šios. Nugalėjo bulgaras Valeris Dimitrovas, įveikęs maršrutą 61 km/val. vidutiniu greičiu. Standartinės klasės sklandytuvais nei moterys, nei

vyrų maršrutų nebaigė. Pirmosios vietos pratime pripažintos mūsiškams, kurie nuskrido daugiausia kilometrų: Dainai Vilnei (107 km) ir Aleksandrui Diatlovui (137 km). Už šį pratimą Aleksandras gavo 220 taškų. Man prisėjo tūpti aikštelėje, nuskridus 134 km. Užemiau antrąją vietą ir iškovoju 216 taškų.

V. DIMITROYAS: „Startavęs, ilgai neradau kėlimo. Nutariau leistis į aerodromą ir, dar kartą pakeltas į orą, startuoti pakartotinai. Startavau pusvalandžiu vėliau už kitus, bet 45-tame kilometre pavilau priekyje skridusius. Dabar pradėjau sekti lyderius. Prieš pat antrą posūkio punktą grupė suskilo į du būrius ir nuskrido skirtingomis kryptimis. Kai vėl susitikome, man su kai kuriais sklandytojais pavyko būti visu puskilometriu aukščiau už tuos, kurie buvo pasukę dešiniau. Man pavyko sėkmingiausiai išnaudoti sklandytuvo greitį, atsižvelgiant į jo kokybės galimybes“.

D. VILNĖ: „Labai išvargino termikėlių ieškojimas nepalankiomis oro sąlygomis. Tik didelių pastangų dėka sugebėjau nuskristi toliausiai, nors už pratimą uždirbau tik tryliką taškų. Kitas dvi prizines vietas užėmusios Vengrijos sportininkės Eva Doroci ir Marija Bola nuskrido 89 km ir gavo po vienuoliką taškų“.

A. DIATLOVAS: „Skridimas visiems buvo labai sunkus. Prieš antrą posūkio punktą ore buvo tik aštuoni sklandytuvai. Skridome kartu su Mačiuliu. Antrąjį posūkio punktą nufotografavau iš 350 m aukščio. Po to sukaupiau visas jėgas, norėdamas aplenkti jau aikštelėse nusileidusius kitus sklandytojus“.

BIRŽELIO 15 d. Skiriamas ketvirtas pratimas. Oro temperatūra — 31 laipsnis karščio. Jokio vėjo. Apatinė debesų riba — 1500 m aukštyje. Žemėlapiuose visi žymi skridimo trikampių maršrutus: atviros klasės sklandytuvais — 229 km, standartinės klasės — 157 km (moterims) ir 170 km (vyrų). Iš ilgiausiai nuotolį skridusį finišuoti pavyko tik labai didelį patyrimą turinčiam Čekoslovakijos sklandytojui Františkui Matoušekui (įveikė distanciją 70 km/val vidutiniu greičiu) ir Algijui Jonušui (55 km/val). Dvi sportininkės — sklandytoja iš Čekoslovakijos Lenka Kučerová ir mūsiškė Daina Vilnė pasiekė finišą standartinės klasės sklandytuvais. Tačiau Dainai, nufotografavusiai ne tą antrąjį posūkio punktą, kuris buvo nurodytas žemėlapyje, buvo paskirti tik 66 taškai, kaip už įveiktą nuotolį, kai tuo tarpu pratimo laimėtoja gavo 1000 taškų. O štai iš vyrų „standartininkų“ baigmę pasiekė tik vienas sklandytojas — Pavelas Cernis iš Čekoslovakijos. Nepavyko jo komandos draugui Milošui Dederai. Jam iki finišo linijos pritrūko mažiau kaip 500 metrų.

F. MATOUŠEKAS: „Gaila, kad pasitaikė blogi orai ir baigta nedaug pratimų. Tokiu atveju daug lemia atsitiktinumas. Esu patenkintas, kad šiandien visose trijose klasėse pirmąsias vietas užėmė Čekoslovakijos sklandytojai“.

L. KUČEROVA: „Skridimas buvo tikra loterija. Startavau vėlai, lyjant. Teisėjai mano fotojuostoje vos įžiūrėjo starto laikrodį. Trasoje vienu metu buvau nužemėjusi net iki 100 metrų. Jau pasidarė baisu. Laimei, šiaip taip išsikapsčiau, nors kai kurios sklandytojos, skridusios kartu, tuo metu skubėjo tūpti į aikštelę. Antrąjį posūkio punktą fotografavau, būdama 2100 metrų aukštyje, lyjant. Po to žemėjimas siekė 5 m/sec. Aš ir namie, treniruotėse nevengiu skraidyti blogesniais orais, todėl sėkmingai sugebėjau užbaigti ir šį pratimą“.

P. ČERNIS: „Tokiu oru, kaip šiandien, nedažnai prisijė skraidyti. Teko lankais apeidinėti lietingus debesis. Sunku buvo dar ir todėl, kad skridau vienas. Komandos draugą Dederą sulikau tik po antrojo posūkio punkto. Jis skrido 900 m aukštyje, o aš — beveik triskart žemiau. Nuskridęs 15 km, suradau 1,5 m/sec kėlimo termiką ir sugebėjau įkopti beveik į dvejų kilometrų aukštį. Iki aerodromo buvo likę 55 km. Žemėjau apie 8 m/sec. Kai iki finišo buvo likę vos aštuoniolika kilometrų, skridau tik 400 m aukštyje. Finišo liniją perkirtau sklandytuvui riedant žeme. Milošas puskilometrio aukštyje dar mėgino daryti spiralę, bet... Iki finišo linijos pritrūko kelių šimtų metrų“.

Po sėkmės ketvirtame pratime, Čekoslovakijos komanda iškopė į antrąją vietą, pralaimėdama pirmavusiems Lenkijos sklandytojams 650 taškų ir aplenkdamą TSRS antrąją komandą 214 taškų, o pirmąją rinktinę — 316 taškų.

Birželio 17—20 dienomis skraidymų rajoną apgaubė žemi debesys. Skraidyti nebuvo galimybės. Buvo nutarta galutinius varžybų rezultatus sumuoti pagal keturių pratimų pasekmes. Tad komandomis, kaip jau minėjau, geriausią balansą turėjo Lenkijos rinktinė — 11546 taškai.

Asmeninėse įskaitose pirmąsias vietas užėmė ir socialistinių šalių varžybų nugalėtojai tapo: atviros klasės sklandytuvais — Čekoslovakijos sportininkas F. Matoušekas, o standartinės klasės sklandytuvais — mūsų šalies sklandymo veteranė Eda Laan ir Čekoslovakijos sportininkas Milošas Dederas.

Varžybose dalyvavę mūsų respublikos sklandytojai bendroje įskaitoje užėmė tokias vietas: A. Rukas — antrą, A. Jonušas — septintą, E. Smilgevičiūtė — penkioliktą. Aš turėjau tenkintis ketvirtą vietą, praleidęs į priekį dar abu Lenkijos sklandytojus.

KARTU SU KAIMYNAIS

Kuo daugiau pajėgių (ir net iš kitų respublikų) sportininkų dalyvauja varžybose, tuo geresnių sportinių rezultatų pasiekiamą, gaunamos turtingesnės meistrų pamokos. Kaip tik tokių tikslų buvo užsibrėžta pakviečiant į Tarybų Lietuvos sklandymo pirmenybes atviros klasės sklandytuvais penkis sportininkus iš Latvijos bei Estijos. Iš mūsiškių šiose pirmenybėse Vilniaus ATSK bazėje Paluknyje moterų standartinės klasės ir vyrų atviros klasės sklandytuvais rungtyniavo šeši vilniečiai, penki kauniečiai, trys sklandytojai iš Prienų, du panevėžiečiai, taip pat klaipėdietė V. Ausoriūtė bei sklandytoja iš Telšių A. Nakutytė. Tarp dalyvių — vienas tarptautinės klasės sporto meistras (prieniškis V. Sabeckis), vienuolika sporto meistrų.

Gaila, bet nepalankūs birželio orai neleido įvykdyti pirmenybių programos. Nebuvo išaiškinta absoliuti moterų čempionė. Tik keturios sklandytojos antrame pratime sugebėjo nuskristi 106 km maršrutą, o trys sportininkės distancijos nebaigė. Pirmąją vietą šiam pratime užėmė prienietė J. Leonavičienė, antrąją — vilnietė E. Ramelienė, o trečiąją — viešnia iš Talino K. Jaško. Vilnietė R. Stašaitytė turėjo tenkintis ketvirtą vietą. Pirmame pratime nė vienas sklandytojas nepavyko įveikti 204 km trikampi maršrutą. Toliausiai (152 km) nuskrido R. Stašaitytė, kuriai ir atiteko pirmoji vieta.

Panašai susiklostė reikalai ir per vyrų pirmojo pratimo varžybas. Dėl blogų meteorologinių sąlygų nė vienas iš penkiolikos sklandytojų nepavyko nuskristi 304 km trikampi maršrutą. Nugalėtojas ir prizininkai bei kitų užimtos vietos buvo nustatomi, atsižvelgiant į nuskristus kilometrus. Toliausiai — 196 kilometrų — nuskrido panevėžietis sporto meistras V. Liniauskas. Penkiais kilometrais nuo jo atsiliko V. Sabeckis, o trečiąją vietą užėmęs kandidatas į sporto meistrus kaunietis S. Skalskis įveikė 176 km.

Geriau sekėsi skrendant antrojo pratimo 135 km trikampi maršrutą. Tik keturi nepasiekė finišo. Pirmąsias tris vietas atitinkamai užėmė V. Sabeckis, V. Liniauskas ir pirmaatskyrininkis



Absolūtus respublikos čempionas, skrendant atviros klasės sklandytuvu, Vytautas Sabeckis.

iš Panevėžio A. Vilkas. Po šio pratimo V. Sabeckis nuo lyderio V. Liniausko buvo atsilikęs tik trim taškais. Tokia situacija iki kraštutinumų padidino sportinės kovos įtampą.

Rungtyniaujant trečiame pratime (118 km trikampi maršrutu), lyderis, kaip dažniausiai būna varžybose, stengėsi nerizikuoti, budriai saugoti savo pagrindinius varžovus ir... startuoti vėliau už juos. Tad V. Liniauskas startavo 3,5 minutės vėliau už V. Sabeckį. Deja, senas taktinis manevras šį kartą nedavė laukiamų rezultatų. Net tryliką sklandytojų dėl blogų meteorologinių sąlygų buvo priversti tūpti savo sklandytuvus į aikštelę (nuskridus tik 57 km tai prisijė daryti ir V. Liniauskui), o štai vieni pirmųjų startavę vilnietis sporto meistras V. Mikalauskas ir V. Sabeckis sėkmingai įveikė maršrutą ir pasiekė finišą. Greičiausiai distanciją nuskrido V. Mikalauskas. Kauniečiui sporto meistrui V. Kukčikačiui buvo pripažinta trečioji vieta (nuskrido 106 km), o V. Liniauskas, užėmęs tik devintą vietą ir gavęs už nuskristus kilometrus dvigubai mažiau taškų negu V. Sabeckis, kuris finišavo antras, turėjo užleisti absoliutaus respublikos čempiono vietą ant nugalėtojų garbės pakylės aukščiausio laiptelio tarptautinės klasės sporto meistrui V. Sabeckui. Vilniečio V. Mikalausko pergalė trečiame pratime užtikrino jam bendroje įskaitoje trečiąją prizinę vietą, o V. Liniauskas tenkinosi sidabro medaliu.

V. BERENTA

KIEKGI TAIP TĖSIS?

Respublikos aviacijos sporto klubų jaunųjų sklandytojų mokyklų auklėtiniai kasmet laukia jiems skirtų respublikinių varžybų. Jos — vienintelė galimybė susitikti su savo bendraminčiais iš kitų kolektyvų, išbandyti treniruotėse sukaupą meistriskumą, sugebėjimus ir pa-

siruošimą skriejimams. Šiemet šeštosios respublikinės varžybos liepos 12—16 dienomis vyko Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo bazėje Paluknyje. Atvyko rungtyniauti jaunieji sklandytojai iš Kauno, Panevėžio, Kėdainių, Telšių, Pakruojo, Kaišiadorių ir vilniečiai (panevė-

žiečiams, kaip būsimųjų sąjunginių jaunių varžybų rengėjams, buvo leista atstovauti dviem komandoms).

J varžybas jaunieji sklandytojai važiuo su noru, bet neapleido jų rūpesčių, abejonės. Ir ne tik sportininkų, bet ir trenerių. Juk tik varžybų išvairėse jie gavo pirmenybių nuostatus, o iki tol, nieko nežinodami nei apie varžybų programą, nei apie sąlygas bei reikalavimus, ruošėsi savo klubuose kaip kas išmanė. Nebuvo iš anksto žinoma nei kokius dokumentus mandatinei komisijai reikės pristatyti. Tad ir nesistėbi, kodėl varžybų teisėjų kolegijai tik panevėžiečiai ir Kėdainių komanda pateikė paraiškas, patvirtintas antspaudu ir parašu. O štai kitos paraiškos parašytos ranka ir... be jokių antspaudų. Tai netvarka. Bet kad nė viena paraiška nepatvirtinta gydytojo — daugiau negu netvarka. Tai jau abejingumas su nusikalstamumu šešėliu. Stebėsi tik, kokią abejingą tam buvo ir mandatinės komisijos nariai, ir Aviacijos sporto skyrius. Bet kai sužinai, kad ir varžybų nuostatai Aviacijos skyriaus viršininko buvo patvirtinti tik liepos 1 dieną, belieka paklausti: kiek ilgai taip tęsis? Ne tik šias varžybas rengiant (beje, nebe pirmas kartas), varžybų nuostatai į klubus siunčiami paskutiniu momentu. Kada pasi-

ruošti komandoms, kokių pratimų mokytis sportininkams? Juokinga būtų manyti, kad nuostatams iš anksto paruošti stigtų laiko. Čia — akivaizdus respublikos SDAALR CK Aviacijos skyriaus darbo brokas, apsilėidimas ir abejingumas.

Jaunieji sklandytojai, nors ir nelabai sveikintai sutikti (kai kuriems pritrūko nakvynės), rungtyniavo taip, kaip buvo pasiruošę, kaip gebėjo. Berniukų varžybose tris pratimus (skridimus vieno ir dukart penkių metrų aukštyje) laimėjo vilnietis Giedrius Pauža, o skridimus dešimties metrų aukštyje grakščiausiai atliko jo komandos draugas Romas Pūronas. Asmeninėse varžybose didžiausia sėkmė lydėjo ir panevėžietę Jurgitą Belošicką, kuri taip pat laimėjo tris pratimus. Tik trečiame pratime, skrendant iki penkių metrų aukščio, nugalėjo kėdainietė Gintarė Bačiauskaitė. Tad respublikos jaunių sklandymo varžybų absoliučiais nugalėtojais tapo Giedrius Pauža ir Jurgita Belošickaja. Antrąsias vietas užėmė telšietė Edita Bagaslauskaitė ir vilnietis Romas Pūronas, o trečiąsias — kėdainietė Gintarė Bačiauskaitė ir vilnietis Tomas Šalavėjus. Komandomis nugalėjo Panevėžio pirmoji ekipa, o kitas dvi prizines vietas užėmė Kėdainių ir Kauno komandos.

A. ŠAKYS

TRADICINIAME TURNYRE

Šiemet tradicinės Pabaltijo respublikų klasikinio parašiutizmo varžybos liepos 5—11 dienomis vyko mieste prie Nevos. Jūros įtaka ir besiformuojantis ciklonas trukdė pasiekti stabilinių rezultatų. Nepastovios krypties, gūsingas 7 m/s. vėjas nusileidimo tikslumo pratime net pačius aerodromo šeiminkus nubloškė į turnyrinės lentelės pabaigą. Mūsų respublikos komanda irgi neišvengė dramatiškų momentų. Pirmavusi varžybų eigoje, paskutiniame šuolyje užleido lyderės vietą Latvijos rinktinėi. Jauni mūsų rinktinės nariai nebuvo treniravęsi pajūrio vietovėms būdingomis sąlygomis.

Apskritai esu patenkinta varžybų eiga, savo sportininkų nuotakomis, jų pasirodymu. Varžybos reikalavo didelio susikaupimo. Jos buvo ypatingos. Dviejuose pratimuose visi sportininkai rungtyniavo klubinių komandų įskaitoje, o trečiame pratime kovojo jau tik respublikų rinktinės nariai. Rezultatai buvo vertinami dviguba įskaita. Klubinės komandos šiose Pabaltijo zonos varžybose rungtyniavo dėl teisės vykti į sąjunginių „Krylja Rodiny“ varžybų finalą „Alma Atoje“, o respublikos rinktinės — dėl „Pabaltijo taurės“. Tarp kl-

binų komandų nugalėjo Kapsuko ATSK ekipa. Iš viso varžybose dalyvavo 7 komandos.

Nesportškai pasielgė Kauno aviacijos sporto klubas, kuris neišsiuntė komandos į šias varžybas. Tik dviem Kauno sportininkams respublikos Aviacijos sporto federacijos dėka pavyko išvykti į Leningradą. Ryztas nenuėjo veltui. „Mados“ fabriko siuvėja Lina Grajauskaitė tapo Pabaltijo čempione nusileidimo tikslumo pratime, o „Drobės“ fabriko kontrolierė Anžela Litvinova — sidabro prizininke šiame pratime ir absoliucioje įskaitoje.

Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo komandai taip pat buvo iškilusi reali grėsmė nedalyvauti šiose tradicinėse varžybose. Bet ir vėl padėjo Aviacijos sporto federacija. O štai dabar galima pasidžiaugti. Vilnietis Edvardas Benaševičius tapo abiejų varžybų absoliučiu nugalėtoju ir įvykdė TSRS sporto meistro normatyvą. Vilnietė, Automatų valdymo projektavimo-konstravimo biuro inžinierė Rasa Kolvaitytė iškovojo bronzos apdovanojimą nusileidimo tikslumo pratime.

Daugiausiai taškų pelnė abiejose varžybose absoliučia čempione tapusi kapsukietė sporto

meistrė Birutė Kailiuvienė. Ji — taip pat parašiutinės akrobatikos Pabaltijo čempionė. Kapsukietis R. Grincevičius įvykdė kandidato į sporto meistrus normatyvą, zonišoje įskaitoje užėmęs antrąją vietą šuolių tikslumo varžybose, o trečiąją — parašiutinės akrobatikoje.

Varžybų uždarymas vyko Leningrado aeroklubo (pirmojo Rusijos imperatoriškojo aeroklubo, įkurto 1908 m. sausio 29 d.) puošnioje kolonų salėje. Buvo

be galo malonu regėti savo sportininkus ne tik ant aukščiausios varžybų nugalėtojų garbės pakyls pakopos, bet ir lankantis Ermitaže, Rusų muziejuje, teatre. Šiose varžybose įgijome daug patyrimo, išmėginome jėgas su būsimaisiais varžovais sąjunginėse pirmenybėse.

J. BRUNDZIENĖ,
LTSR klasikinio parašiutizmo
rinktinės trenerė

PAGAL NAUJAS TAISYKLES

Liepos 1-ąją Kapsuke pasibaigė savaitę trukusios klasikinio parašiutizmo varžybos Lietuvos aviacijos sporto federacijos taurėi laimėti. Jeigu respublikos čempionate dalyvauja tik SDAALR klubų komandos, tai į šias varžybas kviečiamos visų respublikos organizacijų, kultivuojančių parašiutizmą, ekipos ir broliškių respublikų aviacijos sporto klubų komandos. Atvyko Latvijos rinktinė, Bresto (Baltarusija) ir Tiraspolio (Moldavija) klubų parašiutininkai. Tad varžybose dalyvavo vienas tarptautinės klasės sporto meistras (Rimas Kaščiuskevičius, šiuo metu tarnaujantis Tarybinėje Armijoje), 28 sporto meistrai ir 14 kandidatų į sporto meistrus, atstovavę septynioms komandoms. Dvi tarptautinės klasės sporto meistrės buvo teisėjų kolegijoje — tai buvusi daugkartinė šių varžybų laimėtoja kaunietė Jūratė Gutnikienė (jai buvo patikėtos varžybų vyr. teisėjo pavaduotojos pareigos) ir tikslaus nusileidimo pratimo vyresnioji teisėja Albina Kiseliuva.

Šiais metais klasikinio parašiutizmo varžybų nuostatuose yra žymių pakeitimų: tikslaus nusileidimo „taikinio“ skersmuo sumažintas nuo 5 iki 3 cm, atsiakyta individualių tikslumo šuolių (jie pakeisti grupiniais tikslumo šuoliais, vedant kartu ir asmeninę įskaitą). Siekiant kompensuoti mažesnį šuolių skaičių nusileidimo tikslumo varžybose, įvesti pusfinaliniai ir finaliniai šuoliai (pusfinalyje dalyvauja 30 proc. geriausių dalyvių, finale — 50 proc. pusfinalininkų). Malonu buvo stebėti varžybas, kurios sukvietė gana daug žiūrovų. Mat parašiutinis sportas tvirtai skamba Suvalkijos sostinės sportinio gyvenimo ritme. Klube daug besimokančio ir dirbančio jaunimo. Jauni pradendantieji sportininkai stropiai talkininkavo teisėjams. Toks jau sportininko kelias: pradžioje pagalbininkas teisėjams, paskui — komandos narys, o balgės aktyviai sportuoti — vėl sporto teisėjas (jei nenori visai atsisveikinti su aerodromu). Šį kelią nuėjo dauguma šių varžybų teisėjų, o pulkelis jaunų kapsukiečių — dar tik šio sportinio

kelio pradžioje. Štai Audronė Miliauskaitė aerodrome „paukščių“ skrajojo, o šiemet jau mėgina parašiuto „sparną“.

O oras nelepino sportininkų. Pirmąją varžybų dieną, kai buvo atliekami tikslaus nusileidimo šuoliai, beveik pusė šuolių teko pakartoti, nes vėjas vis viršydavo leistiną 7 m/s. normą. Po penkių tikslaus nusileidimo šuolių pirmavo kaunietė sporto meistrė Liudmila Bulavina ir LTSR rinktinės narys sporto meistras Jonas Salčiūnas, nutolę nuo „taikinio“ atitinkamai 6 ir 1 centimetrais. Pusfinalyje ir finale L. Bulavina buvo nepaženkiama. Ji ir tapo šio pratimo laimėtoja. Gaile, kad po keletrių metų pertraukos vėl sėkmingai startuojantis Juodšilių paukštyno stalius J. Salčiūnas, pusfinalyje ir finale nukrypęs nuo centro 7 ir 3 centimetrais, užėmė tik ketvirtą vietą. Nugalėjo tiraspolietis sporto meistras Igoris Ciubėnka.

Akrobatiniuose šuoliuose pirmavo kaunietė L. Malkina (jai varžybų uždarymo ceremonijoje buvo įteiktas sporto meistrės ženklelis) ir R. Kaščiuskevičius, visuose trijuose šuoliuose nepadaręs nė vienos klaidos ir atlikęs kompleksą per 7,4, 8 ir 7,6 sekundės. Susumavus šių dviejų pratimų rezultatus, išaiškėjo nugalėtojai — tai L. Bulavina ir R. Kaščiuskevičius. Dabar jau nieko nestebino mažyliai — su pergale mamą ir tėvelį sveikino Romanas Bulavinas ir Raimonda Kaščiuskevičiūtė.

Grupiniuose šuoliuose, skaičiuojant visos komandos rezultatus, laimėjo Bresto ATSK moterys ir Pabaltijo karinės apygardos vyrų komandos. LTSR rinktinės vyrai — antroje vietoje, o respublikos SDAALR rinktinės moterys — trečioje.

Geru žodžiu paminėtini varžybų organizatoriai. Kapsuko ATSK (viršininkas Gintautas Varnagiris) puikiai organizavo darbą, o varžybas aptarnaujantys lakūnai ir technikai, vadovaujami klubo grandies vado Česiaus Bendoravičiaus, dirbo kvalifikuotai, padėdami sportininkams pasiekti aukštų rezultatų.

O. HORODNIČIUTĖ,
TSRS sporto meistrė

Startai padangėje



Lėktuvu SU-26 M pilotą žinę figūrą atlieka TSRS nusipelnęs sporto meistras Jurgis Kairys.

Tarybų Sąjungos lakūnų pilotų rinktinė, treneriai ir delegacijos vadovai su likovais prizais.

AUTORIAUS nuotr.



Šiemet geriausių socialistinės sandraugos šalių lakūnų tradicines aukštojo piloto varžybas vėl surengė (jau trečią kartą) vengrai. Jos birželio antroje pusėje vyko Miškolco aeroklube. Čekai, lenkai, rumunai ir vengrai pilotavo lėktuvus Z-50 LA ir Z-50 LS, o tarybiniai lakūnai — naujus SU-26 M. Šis mūsiškių lėktuvas žiemet, regis, jau nešokiravo varžovų — nuostabos šūksniai bei ditirambai SU-26 M kūrėjų garbei pelnytai aidėjo po pernykšio pasaulio čempionato.

Nikolajus Nikitiukas TSRS rinktinėje — jau dvyliką metų, tačiau sėkmė ištis neskubėjo jam įvyptis. Tik pastaraisiais metais jo itin preciziški skridimai susilaukė tikro didelio pripažinimo. 1983 m. Vilniuje ir pernai Ploeshtyje (Rumunijos SR) jis laimėjo šias tradicines varžybas, o pernykštis Nikolajaus skridimas Anglijoje, atliekanti privalomąją programą, pelnė jam pasaulio čempiono vardą. Ir šį kartą, varžyboms artėjant į pabaigą, visi įsitikino, jog sportinė sėkmė neabejotinai palanki šiam talentingam pilotui. O kol kas geriau negu kitų įvertinta Nikolajaus privalomoji programa nesukelia nei plojimų, nei abejonių. Kas kita pirmą kartą užsienyje rungtyniaujantis Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo lakūnas Vytautas Lapėnas! Tie keliolika taškų, kurių jam pritrūko iki nugalėtojo rezultato, charakterizuoja didelį Vytauto meistriškumą. Tik penkiolika taškais nusileidęs draugui, trečioje vietoje liko TSRS

nusipelnęs sporto meistras Jurgis Kairys.

Kartu su vyrais rungtyniavo ir šešios moterys — mūsiškės L. Nemkova, Ch. Makagonova, I. Adabaš, jauna čekų lakūnė J. Sablikova ir dvi Vengrijos sportininkės — O. Daka ir A. Domonkos. Tikrai Olga Daka nužlugino tautiečius, pelniusi bronzos medalį už laisvą kompleksą. Šiaip jau tarybinių lakūnų pranašumas buvo akivaizdus — pirmąjį pratimą laimėjo Ch. Makagonova, o tris kitus — absoliuti pasaulio čempionė Ljuba Nemkova, nugalėjusi ir bendroje įskaitoje.

Vytautas Lapėnas laisvąją programą pradėjo taip pakiliai, jog, pasak lakūnų, padangėje suskambo medalis. Tiesa, neilgam, nes trečioji įspūdinga komplekso figūra, dešė, neatitiko teisėjams įteikto piešinio: vietoj trijų suktukinių „statinių“, Vytauto pilotuojamas SU-26 M keturis sykius apsisuko aplink savo išilginę ašį. Nulis už figūrą! Taigi tauraus medalio garsas nutilo, tačiau padangė skambėjo ir toliau — visas likusias komplekso 17 figūrų Vytautas atliko meistriškai ir daugelis ėmė manyti, jog lakūnas nepastebėjo klaidos. Pasigirdo balsų, kad, gal ir teisėjai nespėjo atliktamų figūrų suskaičiuoti! Greit viskas paaiškėjo. Pasirodo, lėktuvui įsisukus, Vytautas suabejojo, ar tik ne keturios buvo „statinės“, bet greit užgniaužė abejonę. Teisėjai vis dėlto suskaičiavo...

Jurgis Kairys ir dėl savo nežaboto ryžto, ir dėl savitos aukštojo piloto sampratos varžybose demonstravo labai sudėtingus laisvuosius kompleksus. Bet teisėjai kiek geresnius balus vėl skyrė N. Nikitiukui. Į trečiąją vietą pakilo kitas mūsų šalies rinktinės narys V. Smolin.

Pasak lakūnų, varžybų žiuri šįsyk sudarė nesudėtingą nežinomąją programą. Beje, tendencija paprastinti privalomuosius kompleksus irgi ėmė ryškėti atsiradus didelių galimybių tarybiniam lėktuvui SU-26 M. Atrodytų, paradoksas, tačiau viskas apskaičiuota — kuo paprastesnės figūros, tuo didesnė tikimybė sėkmingiau pasirodyti vidutinio lygio sportininkams. Vieni paskutiniųjų skridę J. Kairys ir V. Smolinas aplenkė ilgal pirmavusius N. Nikitiuką ir V. Lapėną. Šįsyk „auksas“ atiteko komandos kapitoniui Viktorui Smolinui, Jurgis Kairys — vėl antras.

Netrukus sekretoriatas pateikė lakūnų dėmesiai suvestinę rezultatų lentelę, kurioje vietoj pavadinimo buvo skaičiai 1+2+3. Jie tvirtino, kad komandomis užtikrintai nugalėjo tarybiniai lakūnai. Antrą vietą užėmė vengrų pilotai, apie kuriuos prieš dvejus metus Kijeve, atsimenu, J. Kairys pasakė: „Greit jie bus rimti varžovai“. Prieš ketverius metus Vilniuje vengrai buvo šešti, užpėrnai Kijeve — treči, o štai dabar aplenkė net garsius pasauliye čekoslovakijos pilotus. Beje, neišvengiama kartų kaita šiuo metu ypač skaudžiai palietė ČSSR rinktinę. Regis, pačiu laiku nusprendė ne nugalėtas pasitraukti dukart ab-

soliutus pasaulio čempionas Peteris Irmus, nuo šiol „Skodos“ koncerno lėktuvo L-410 pilotas. Kitas garsus čekų piloto meistras Iržis Salleris pilotuoja žemės ūkio lėktuvėlį Z-37 „Čmelak“. Iš senosios gvardijos liko tikrai draugiškas ir simpatingas Pavelas Čičė — drugelių kolekcionierius, didelis Polinezijos žinovas, astronomas ir, žinoma, puikus akrobatinio skraidymo meistras.

Naujų veidų atsirado ir Rumunijos rinktinėje. Tik komandos veteranas, nepaisant jaunystės, aviakompanijos „Taron“ lėktuvu AN-24 pilotas Valeriu Zamfiras, atrodo, nė nemano skirtis su aukštuoju pilotu.

Ir dar viena naujiena. Šįsyk po trijų pratimų išaiškėjo ne tik komandų rikiuotė, bet ir absoliutus nugalėtojas. Finalinis pratimas nuo šiol — tarsi atskiros varžybos dėl specialios taurės. Finalas įvyko kitą dieną, po ekskursijos į Budapeštą. Kaip rodė rezultatų lentelė, prieš finalą Jurgis Kairys, surinkęs 13498,9 taško, pralaimėjo Nikolajui Nikitiukui tik vieną tašką. Finaliniame pratime šįsyk aiškiai nepasisekė J. Kairiui. Griežtas, vyriškai kietas, reto sudėtingumo Jurgio Kairio atliktas finalinis kompleksas, manysčiau, buvo vertas kur kas didesnio teisėjų dėmesio, nepaisant to, kad jis skrido pirmas. Kaip ir praėjusiais metais, geriausiui finale buvo pripažintas Budapešto aeroklubo lakūnas instruktorius Peteris Beženojus.

Po to, kai varžybų apdovanojimai atiteko juos iškovojusiems



lakūnams, įvyko spalvinga aviacijos šventė. Artimesnė pažintis su Vengrijos aviacijos sportu, aeroklubų struktūra, pokalbiai su šventinėje programoje dalyvavusiais žemės ūkio aviacijos ir aviakompanijos „Malev“ pilotais bemat nuteikė palyginimams ir ne visai linksnoms mintims apie pas mus nusistovėjusius apgailėtinus civilinės ir sporto aviacijos tarpusavio ryšius. Priežastis, regis, aiški — Vengrijoje, kaip, beje, ir kitose šalyse, sporto aerodromai yra vienintelė visokios profesionalios aviacijos pradžia.

Atsisveikinti su svetingais vengrų aviatorais bei kitų socialistinių šalių lakūnais mudvieni su Rolandu Pakšu, dar nesenoje praeityje žinomu aukštojo piloto meistrui, šįsyk buvo paprasčiau — sakėme: „Iki pasimatymo Vilniuje!“ Kitą vasarą šios tradicinės varžybos įvyks Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo aerodrome Kyviškėse.

Tiesa, toje laiko atkarpoje tarp Miškolco ir Vilniaus įsiterpė ir svarbiausias pilotaišrinkams šių metų renginys — Europos čem-

pionatas, vykęs liepos viduryje VFR mieste Speichersdorfe. Tarybiniai lakūnai, po socialistinių šalių varžybų trumpam sugrįžę į Tėvynę, tris dienas treniravosi Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo aerodrome, o liepos aštuntosios rytą V. Smolinas, N. Nikitiukas ir J. Kairys glaudžioje rikiuotėje jau atsisveikinimui praskrido virš aerodromo. Kitą dieną tarybinių sportininkų valdomi varžėsi SU-26 M nusiėjo Speichersdorfo aerodrome. Čia jie vėl sutiko gerai pažįstamus draugus ir varžovus iš Lenkijos, Vengrijos ir Čekoslovakijos. Tik rumunai neatvyko į čempionatą. Šį kartą komandų skaičius išaugo iki dešimties. Kai kurios šalys, nesugebėjusios deramai paruošti komandų, atsiuntė pavienius lakūnus. Beje, čempionato organizatoriai griežtai apribojo dalyvių skaičių: komandoje — trys vyrai ir trys moterys.

Tarybiniai lakūnai čempionatą pradėjo be žvaigybės, neslėpdami ketinimo susigrąžinti stipriausių žemynė vardus. Atliekant privalomąjį kompleksą nu-

galėjo N. Nikitiukas. Vėl vienu tašku atsiliko mažąjį sidabro medalį iškovojęs J. Kairys. Trečias — V. Smolinas. Moterų rikiuotėje pirmavo L. Nemkova, o antra — I. Adabaš. Nepasisekė Ch. Makagonova. Ji užėmė tik šestą vietą.

N. Nikitiukas laimėjo ir antrąjį pratimą. Šįsyk prie lyderio priartėjo šveicaras E. Miuleris, o V. Smolinui vėl atiteko trečioji vieta. Pora nedidelių netikslumų skridime lėmė J. Kairių šestąją vietą [ji dar aplenkė prancūzas P. Paris ir Šveicarijos pilotaišrinkas H. Šveiceris]. Tarp moterų vėl pirmavo L. Nemkova. Į antrąją vietą pakilo Ch. Makagonova, o trečia, kaip ir pirmame pratime, — prancūzė K. Maundury.

Tarsi susitarę, trečiame pratime vyrai prizines vietas pasidalino ta pačia tvarka, kaip ir antrame: N. Nikitiukas, E. Miuleris, V. Smolinas. Ketvirtas — J. Kairys. Moterų varžybose prizininkėmis šįsyk pratime tapo vien tik tarybinės lakūnės: L. Nemkova, Ch. Makagonova, I. Adabaš. Visos jos pirmavo ir absoliučioje įskai-

toje, faktai Chalida ir Irina pasikeitė vietomis.

Absoliučiu Europos čempionu pirmą kartą tapo maskvietis N. Nikitiukas, aplenkęs komandos draugą V. Smoliną ir šveicarą E. Miulerį, kuriems atitinkamai atiteko sidabro ir bronzos medaliai. Vilnietis Jurgis Kairys ir absoliučioje įskaitoje turėjo tenkintis ketvirta vieta.

Finale, kuriam dabar suteikta visiška autonomija, įžkari teisėjam geriausiai įvertino Ch. Makagonovos programą, o L. Nemkova — antra. Kaip ir Miškolce, į varžybų pabaigą įsismagino V. Smolinas. Finale jo skridimas buvo pripažintas geriausiu. Antroje vietoje — prancūzas P. Paris, o trečias — J. Kairys.

Komandų ginčą užtikrintai laimėjo Tarybų Sąjungos rinktinė, antri — prancūzai, o trečioji vieta atiteko Šveicarijos komandai. Žemynų eksčempionai Čekoslovakijos pilotaišrinkai liko ketvirtoje vietoje. Toliau sekė: Lenkijos, VFR, Vengrijos, Didžiosios Britanijos, Ispanijos ir Italijos rinktinės.

E. GANUSAUSKAS

Vaikino iš Raudondvario rekordai

Tarybų Lietuvos skraidyklių sporto čempionato pirmos lygos varžybų dalyviai į Almą Atą skrido nepuoselėdami didelių vilčių. Pernai, taip pat Kazachijos sostinėje gegužį vykusioje treniruočių stovykloje dėl blogų orų beveik nesikraidėme. Šį kartą orai neapvylė. Tik kelios dienos buvo prarastos dėl to, kad, važiuojant į 1000 m aukščio kalną, gedo automobiliai. Iš dviejų planuotų pratimų užbaigtas buvo vienas — skridimo į tolį. Malonią staigmeną pateikė jaunimas. Kauno rajono Raudondvario vidurinės mokyklos vienuoliktokas Ugnius Trečiokas ir Kauno 4-osios vidurinės mokyklos abiturientas Mindaugas Kurtinaitis aplenkė labiau patyrusius varžovus ir per dvi skraidymų dienas bendroje sumoje nuskrido atitinkamai 42,1 km ir 28,5 km. Trečias liko Lietuvos žemės ūkio mechanizacijos ir elektrifikacijos instituto konstruktorius V. Černiauskas. Geriausią varžybų rezultatą pasiekė U. Trečiokas, nuskrیدęs 34 km.

Ruoštis TSRS čempionatui Alma Atoje treniruotėms liko trys sportininkai: V. Černiauskas, R. Dudas, U. Trečiokas. Dėl pastarojo dalyvavimo šalies čempionate buvo gautas TSRS SDAALR CK leidimas, nes Ugniui dar nebuvo sukakę 18 metų. Per treniruotes teko skraidyti gan tirtame skraidyklių būryje, nes ruoštis pirmenybėms čia suvažiavo daug komandų. Visą laiką buvo geri orai. Per septynias skraidymų dienas V. Černiauskas nuskrido 113 km, U. Trečiokas

82,5 km, R. Dudas — 92 km. Neblogai buvo ištyrinėtas skraidymų rajonas, patobulinta skriejimo termininė srovėse technika ir faktika.

Čempionato išvakarėse atvykus G. Mackoniui, žinomam skraidūnui ir visuomeniniam treneriui, visa komanda jautėsi gerai pasiruošusi būsimai sportinei kovai. Bet, palyginus su praėjusiais metais, jautėsi išaugęs ir kitų komandų sportininkų meistriškumas bei maršrutinių skridimų patyrimas. Išsiskyrė RTFSR, Ukrainos ir Maskvos komandos, kurių pagrindą sudaro šalies rinktinės nariai.

Čempionatas vyko pagal naują teisėjavimo sistemą: startuojama buvo vienu metu iš trijų startaviečių, geriau parinkti skridimų maršrutai, įvesta posūkio punktų perskridimo fotokontrolė, o nusileidimo vietos fiksavimas buvo patikėtas patiems sportininkams, patvirtinant tai dviejų liudininkų parašais.

Buvo atlikti trys pratimai: greičio skridimai į tikslą, į tolį ir trikampių maršrutu. Lyderiai išryškėjo po pirmųjų skridimų — tai minėtos Rusijos Federacijos, Ukrainos ir Maskvos komandos. Jos atitolo nuo likusiųjų ir tarpusavyje lygioje sportinėje kovoje siekė apdovanojimų. Laimėjo RTFSR rinktinė, antri — ukrainiečiai, tretį — Maskvos skraidūnai.

Per antrąjį pratimą — skridimo 25 km trikampių maršrutu — Ukrainos sportininkas A. Korkačius pasiekė 25 km/val. vidutinį greitį (šis rezultatas pateiktas FAI patvirtinti pasaulio rekordui).

Absoliučiu TSRS čempionu tapo RTFSR atstovas I. Sobolevas, antroji vieta atiteko S. Grišenčiukui iš Ukrainos, o trečioji — maskviečiui A. Ivaniukoviui.

Ne mažiau atkakli sportinė kova vyko dėl 4—7 vietų tarp Lietuvos, Latvijos, Uzbekijos ir Kazachijos komandų. Viskas išsisprendė tik po šeštosios, paskutinės skraidymų dienos. Ketvirtoji vieta atiteko geriau skraidžiusiems Tarybų Lietuvos sportininkams. Tai aukščiausias mūsų skraidūnų pasiekimas šalies čempionatuose. Asmeninėje įskaitoje U. Trečiokas užėmė 11 vietą, V. Černiauskas — 23, R. Dudas — 30, G. Mackonis — 42. Čempionate dalyvavo 60 skraidūnų, atstovavusių trylikai komandų.

U. Trečiokas buvo jauniausias čempionato dalyvis, bet jis demonstravo ne pagal amžių ir skraidymo patirtį aukštus ir stabilius rezultatus. Paskutinės dvi varžybų dienos jo pasiekti skridimų į tolį rezultatai viršijo sporto meistro normatyvą ir buvo nauji Tarybų Lietuvos rekordai (51, 55 km ir 84,2 km). Ugnius iškovojo teisę atstovauti respublikai TSRS taurės asmeninėse varžybose. Vaikinas neliko nepastebėtas šalies rinktinės trenerių ir buvo pakviestas dalyvauti šalies geriausių skraidūnų treniruočių stovykloje Tuvos ATSR sostinėje Kyzyle.

Tarybų Lietuvos antros lygos skraidyklių sporto čempionate, liepos 8—12 dienomis vykusiam Nefonių skraidykloje, dalyvavo rekordinis komandų skai-

čius — 11, atstovavusių daugeliui respublikos miestų ir rajonų. Per keturias skraidymų dienas buvo atlikti du pratimai: skridimas per skirtą laiką nusileidimo tikslumui ir skridimas į tolį. Geriausiai rungtyniavo Kauno atstovai K. Zelnys, G. Kazakevičius, ir A. Sabrinskas. Kauno skraidūnai laimėjo komandinę pergalę susumavus čempionato ir abiejų lygų rezultatus. Kitas prizines vietas užėmė Kauno rajono ir Alytaus miesto komandos.

Per varžybas Vilniaus skraidūnai demonstravo savo sukurto hidraulinio skraidyklio išvilktuvą. Sėkmingi mūsų skraidūnų startai šalies pirmenybėse džiugina. Tačiau iškovota ketvirta vieta — dar ne viršūnė. Įsitikinome, kad jau nebeužtenka maršrutinių skridimų, atliekamų išvykose į kalnus. Reikia išnaudoti visas esamas ir kurti naujas sąlygas tokiems skridimams atlikti Lietuvoje. Tam turėtų pasitaikyti vilniečių sukurtas minėtas naujo tipo skraidyklių išvilktuvas bei aerobuksyrai. Respublikos skraidyklių sporto federacijai reikėtų pakelti respublikos čempionato nuostatus, kad jie skatintų meistriškumą ir keltų didesniai dalyvių skaičiui aukštesnius reikalavimus. Nemažą reikšmę turi ir skraidyklės. Šalies čempionate nematėme ypatingų technikos naujovių. Pajėgiausių sportininkų skraidyklių viena svarbiausių savybių — geras jų pavaldumas, leidžiantis maksimaliai išnaudoti oro srautus net skriejant didelei grupei, ir išverti nepavargus ilgą (5—6 val.) skridimą.

R. DUDAS

PASAKOJIMAI APIE INSTRUKTORIUS

IR RŪPESTIS, IR DŽIAUGSMAS

Apie juos galima būtų pasakyti — vieno likimo broliai. Iš knygų ir girdėtų pasakojimų susikurti lakūnų žygdarbių, jų nepakartojamo didvyriškumo paveiksai, laikraščiuose perskaitytos žinutės apie pirmųjų Tarybų Lietuvos sklandymo meistrų pergales sąjunginėse ir net tarptautinėse varžybose kurstė tą nenumaldomą alstrą skraidyti, didžiulį troškimą išmokyti pačiam valdyti sklandytuvą ir lėktuvą. Kiekvienas jų pats surado kelią į sportinį aerodromą, nepaisydamas sunkumų mokėsi aerodinamikos, meteorologijos, navigacijos teorinių žinių, skraidymo aparatų praktinio valdymo įgūdžių. Dienos, praleistos sportiniame aerodrome, jiems buvo tarsi universitetai: reikėjo tvarkyti aviacijos sporto klubo ir aerodromo aplinką, valyti sklandytuvus, padėti tempti juos į startą ir atgal į angarą, laikyti ruošiamam skridimui sklandytuvo sparną. Taip — nuo ryto iki vakaro. Jeigu pasisekdavo pačiam bent kartą sklandytuvu apskukti ratą aplink aerodromą kartu su instruktoriumi — tai būdavo geriausias atpildas už viską, didžiausias džiaugsmas.

Nepasakysi, kad jie buvo ypatingų gabumų. Gal tik entuziazmu ir troškimu skraidyti išsiskyrė iš kitų. Tai tikriausiai ir buvo pagrindiniai „svertai“, kurie padėjo per vieną vasarą baigti „aerodromo universitetus“ ir pakilti savarankiškam skrydžiui sklandytuvu. Juozas Rimkevičius, kaip ir Vincas Mikeliūnas, išmoko skraidyti Panevėžio aviacijos technikos sporto klube. Čia tapo ir sklandymo sporto meistras, o vėliau, pakviesti dirbti instruktoriais ir išmokę skraidyti dar ir sportinius lėktuvais, patys mokė jaunimą sklandymo paslapčių, perteikdami jiems žinias ir praktinius įgūdžius.

Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo viršininkas Sigitas

Noreika, žinodamas instruktoriaus Vinco Mikeliūno darbštumą, rūpestingumą ir ypač jo žvelnų, geranorišką būdą, pasiūlė treniruoti jaunuosius sklandytojus, o kai buvo įkurta Jaunųjų sklandytojų mokykla — vadovauti jai.

— Pirmąją vasarą, 1979-aisiais, — prisimena Vincas Mikeliūnas, — treniruotis mokykloje panoro daugiau kaip devyniasdešimt jaunųjų sklandytojų. Sukitis prisiejo vienam. Buvo daug rūpesčių. Bet ir džiaugsmo nestigo. Iš vyresniųjų berniukų pasirinkau savo pagalbininkus, kurie sparčiau su „Zyle“ sugebėjo tvarkytis, gerai talkino organizuojant mokomuosius skridimus su šiuo vaikams skirtu sklandytuvėliu. Jie ir meistrauti išmoko, nes neretai „Zylę“ palaūždavome, ir remontuoti reikėjo patiems. Per dieną tada atlikdavome po 60 — 70 skridimų. Su saulės laida baigdavom skraidymus. Gal todėl ir rezultatų ilgai laukti neteko. Po poros metų, 1981-aisiais, Panevėžyje surengtose pirmosiose sąjunginėse jaunųjų sklandytojų varžybose, klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklos pirmosios laidos auklėtiniai Rima Nuobaitė ir Aidas Vilkas tapo nugalėtojais.

Perprasti bendravimo su paugliais „užuolankų“ iš Vinco mokėsi tuo metu Panevėžio aviacijos technikos sporto klube sklandymo instruktoriumi dirbęs Juozas Rimkevičius. Jis pats — kėdainietis, o mokyti skraidyti važinėjo į Panevėžio aviacijos technikos sporto klubą. Galbūt šie prisiminimai ir paskatino jį pasiūlyti klubo vadovybei įkurti jaunųjų sklandytojų mokyklą Kėdainiuose, nes iš susitikimų su kėdainiečiais moksleiviais žinojo, kad čia nemažai aviacijos gerbėjų. Klubo viršininkas S. Noreika pritarė instruktoriaus pasiūlymui. Jaunųjų sklandytojų mokykla buvo įsteigta Kapliuose prie 73-os viduri-

nės profesinės technikos mokyklos, o šefuoti ją sutiko Kėdainių TSRS 60-mečio chemijos gamykla.

Sunkiausi buvo pirmieji darbo metai. Bet Juozas Rimkevičius su savo pagalbininkais negailėjo jėgų. Vaikai dirbo, su didžiuliu noru treniravosi. Per porą mėnesių išmoko valdyti mokomąjį sklandytuvą „Strazdą“ ir rudėnį jau dalyvavo respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose. Nors didesnių laimėjimų ir nepasiekė, bet varžovų dėmesį atkreipė. Kaip vėliau pasirodė, ši „paraiška“ slėpė nemažus ketinimus. Po metų (tai įvyko 1985-aisiais) tokiose pat respublikinėse varžybose jaunieji kėdainiečiai Egidijus Surma tapo čempionu skrendant iki 10 metrų aukščio, o Irena Vaitkevičiūtė, Rasius Benevičius ir Ričardas Rutkauskas tapo prizininkais rungtyniaujant skridimuose perpus mažesniame aukštyje.

Panašus į Juozo Rimkevičiaus „skrydį aviacijon“ ir Telšių aviacijos technikos sporto klubo instruktoriaus Alfredo Vairo sportinio gyvenimo kelias. Dar mokydamasis Plungės vidurinėje mokykloje pradėjo gaminti aviamodelius, padedant žinomam aviacijos veteranui konstruktoriui Broniui Oškiniui, rajono Pionierių namų technikos būrelyje statė mokomąjį sklandytuvą, pasikui važinėjo į Telšių aviacijos technikos sporto klubą mokyti skraidyti sklandytuvu. Dabar jis šiame klube dirba instruktoriumi. Paties nueitas kelias „nuo aviamodelio — iki sklandytuvo ir lėktuvo“ paskatino Alfredą imtis treniruoti klubo jaunimą. Į Jaunųjų sklandytojų mokyklą su-būrė ne tik telšiečius, bet ir norinčius skraidyti Plungės moksleivius, aplinkinių mokyklų jaunimą. Tik antrą kartą šiemet telšiečiai dalyvavo respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose, bet jau ne be pėdsako. Tiesa, komandinėje įskaitoje netapo prizininkais, bet tai, kad Edita Bagaslauskaitė skridime iki 5 metrų aukščio užėmė antrąją vietą, daug ką pasako, o svarbiausia — yra rimta paraiška ateičiai.

Arvydai Vaicekauskui buvo kiek lengviau. Jis skraidė Kauno aviacijos sporto klube, pasikui čia instruktoriavo, matė kaip išbandomas kiekvienas aerodromo pašonėje esančioje Eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje pastatytas mokomasis vaikiškas sklandytuvus, nekalbant jau apie rekordinius sklandytuvus „Lietuva“. Prie gamyklos ir buvo įkurta jaunųjų sklandytojų mokykla, bene pirmoji respublikoje. Dar ir mokykla tada nebuvo vadinama, o jaunųjų sklandytojų būreliu. Bet ne tai svarbu. Svarbiausia — čia visų rūpesčių ir visų džiaugsmui geras darbas buvo skiepijama jaunimui meilė aviacijai. Dabar Jaunųjų sklandytojų mokykla, veikianti prie Kauno aviacijos technikos sporto klubo, ugdo pamainą sklandymo meistrams, nors tai nereiškia, kad iš mokyklos auklėtinių kas nors nepasirinks lakūno pilotąžininko sportinio kelio.

Instruktoriaus Arvydo Vaicekausko nuoširdaus darbo vaisiai akivaizdūs. Prieš porą metų Goda Bičkauskaitė respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose tapo nugalėtoja pratime, o štai šių metų jauni pirmenybėse Panevėžyje prizininke tapo Jurgita Baliūnaitė.

Malonu pažymėti, kad šių metų respublikinėse jaunųjų sklandytojų varžybose sėkmę lydėjo ne tik kaunietė Jurgita Baliūnaitė bei telšietė Edita Bagaslauskaitė, bet ir instruktoriaus Juozo Rimkevičiaus auklėtinis kėdainiečius Daugirdą Nemudrovą ir Gintarę Bačiauskaitę bei veikiausiai dirbančio Panevėžio aviacijos technikos sporto klubo jaunųjų sklandytojų mokyklos trenerio Vinco Mikeliūno išugdytus čempionus ir prizininkus Jurgitą Bolšecką, Jolantą Požarskytę bei Algirdą Sakėną. Belieka pridurti ir pasidžiaugti, kad Jurgita Baliūnaitė ir Algirdas Sakėnas gražiai tęsia savo tėvų Valentino Baliūno ir Bernardo Sakėno, praeityje žinomų aviacijos sportininkų, šeimynines tradicijas.

K. NAUDZIUS



NUOTRAUKOSE (iš kairės): V. Mikeliūnas su savo auklėtiniais; A. Vaicekauskas (kairėje) ir J. Rimkevičius; A. Vauras (dešinėje).



ESKADRILĖS RUOŠIASI, TRENIRUOJASI, SKRAIDO

Smalsių aviacijos sporto mylėtojų dideli norai skraidyti pastaraisiais metais rado atgarsį. Respublikos aviacijos sporto klubuose buvo pradėtos steigti jaunųjų sklandytojų mokyklos (JSM), organizuoti paruošiamieji užsiėmimai, treniruotės, nesudėtingos varžybos, atliekant nedidelius skridimus vos pakylant nuo žemės. Treniruotis į Vilniaus ATSK, be sostinės moksleivių, atvažiuodavo būrelis entuziastų iš Šilalės vidurinės mokyklos. Panevėžio

ATSK, kartu su vietos jaunimu, mokėsi skraidyti grupė Kėdainių ir Kupiškio paauglių.

Didėjant jaunųjų aviacijos sporto mėgėjų entuziazmul, buvo imta steigti aviacijos sporto klubų JSM filialus. Panevėžio ATSK įsteigė JSM filialus Kėdainiuose ir Kupiškyje, Šiaulių ATSK — Pakruojyje, Biržų ATSK — Rokiškyje, Kauno ATSK — Prienuose. Subūrė jaunimą taip pat Klaipėdos, Telšių, Šilutės, Alytaus aviacijos technikos sporto klubai.





Zinant, kad vaikai ir paaugliai daugiau laisvo laiko turi per vasaros atostogas, klubai, remiami respublikos patriotinės gynybos draugijos Centro komiteto ir aktyviai padedant LTSR aviacijos sporto federacijai, žviefimo bei profsąjungų organizacijoms, vasarą pradėjo rengti jaunesiems aviatoriams mokomasias treniruočių stovyklas, o štai nuo šių metų liepos Balbieriškyje (Prienų rajonas) ir Alytuje organizuotos respublikinės stovyklos.

Į tokios stovyklos pirmos palmos užsiėmimus Alytaus aviacijos technikos sporto klube susirinko 40 alytiškių ir 19 skraidymų mėgėjų iš Druskininkų. Jie, atsižvelgiant į amžių (12–13 metų, 14 metų ir 15–16 metų), buvo suskirstyti į tris eskadriles. Gyvendami aerodrome, jie mokėsi sudėti paraišutus ir aviacijos teorijos žinių, ruošėsi fizikai, treniravosi gerai valdyti sklandytuvą ir sportinį lėktuvą. Deramai pasiruošus, vienų laukė pirmieji skridimai su mokomuoju

Prienų ESAG pastatytu sklandytuvu LAK-16, kitų — skriejimui virš aerodromo kartu su instruktoriumi sklandytuvu „Blanik“, dar kitų — pirmųjų įgūdžių tvirtai laikyti sportinio lėktuvo vairalazdę įtvirtinimas. Su pilotaziiniu lėktuvu JAK-52 ruošėsi skraidyti net dvi dešimtys vaikinių, šešetas būsimųjų sklandytojų iš vyresniųjų eskadrilės „Blaniku“ atliko pirmuosius savarankiškus skriejimus, o 28 stovyklos dalyviai — būsimieji parašiutininkai liepos pradžioje jau buvo atlikę pirmuosius savarankiškus šuolius iš lėktuvo parašiotu. Su jaunaisiais aviacijos sporto gerbėjais, vadovaujami grandies vado Rimgaudo Matukonio, dirba instruktoriai, buvę klubo sklandytojai Jurgis Dubickas, Romas Zekonis ir Limantas Ballukonis.

Rugpjūtyje Alytaus aviacijos technikos sporto klube, kaip ir Balbieriškyje, pradėjo dirbti tokios pat skaitlingos jaunųjų aviatorių stovyklų antrosios pamainos.

K. KAZIONAS

1	2
	3
4	5

NUOTRAUKOSE:

1. Jaunieji aviacijos sporto mėgėjai rikluotėje — prasideda stovyklos darbo diena Alytaus aviacijos technikos sporto klube.
2. Taip įgyjami sklandytuvo valdymo įgūdžiai ant sklandytuvo-treniruoklio.
3. Pažintis su pilotaziiniu lėktuvu JAK-52.
4. Ruošiamasi startui su sklandytuvais „Blanik“.
5. Alytaus 4-os vidurinės mokyklos dešimtokas D. Žėčius (priekinėje kabinoje) su instruktoriumi J. Dubicku po sėkmingo skridimo „Blaniku“.

M. KURAIČIO nuotraukos



Dar kartą apie „varovus“, reikalingus „lapių medžioklei“

Kodėl mūsų respublikos radiopelengatorininkai užleidžia savo pozicijas šalies mastu? Mano nuomone, visų pirma dėl to, kad labai mažai tenka dalyvauti stambesnio masto varžybose. Ir ne dėl to, kad nenori. Paprasčiausiai, mūsiškiams nesusidaromos tam sąlygos. O tuo tarpu kaimynai latviai važinėja rungtyniauti į įvairias respublikas. Esant nuolatinei konkurencijai, kyla ir sportininkų meistriškumas. Aišku, tam reikalingos lėšos. Jų mūsų kaimynai turi dvigubai daugiau, negu mes.

Kita bėda, manding ta, kad turime daug būrelių, kurie nieko neveikia. Jie tik reikalauja technikos, perka pelengatorius, o veiklos požymių nerodo. Na, ir pagaliau pati didžiausia bėda, kad atsirado pernelyg daug „metodininkų“, kurie visus moko, o patys praktiškai nieko nedaro. Tai stačiai nelaimė radiopelengacijos sportui.

„Sparnų“ antrajame numeryje apie radiopelengacijos būklę pasisakė Biržų rajono Nemunėlio Radviliškio vidurinės mokyklos mokytojas S. Kubiliūnas, Ukmergės rajono Taujėnų vidurinės mokyklos mokytojas K. Narkevičius. Jų mintys labai aiškios, teisingos. Jie reikalauja to, ko tikrai reikia, jie konkrečiai nurodo, ko trūksta, nes dirba iš širdies, mėgsta šį darbą, atlieka jį iš pašaukimo.

Kaip tik to neradau J. Abromavičiaus pasisakyme. Pasak jo, viskas blogai: ir ne taip parenkami kandidatai į rinktinę, ir ne taip organizuojamos sportinės stovyklos. Vienu žodžiu, visi

dirba blogai. Nenoromis kyla klausimas: o ką padarė J. Abromavičius „lapių medžioklei“ vystyti. Juk jis — radijo sporto federacijos Kauno zonos radiopelengacijos komiteto pirmininkas. Deja, apie tai nieko nesužinosime. Bet taip jau yra: kur pasirodo J. Abromavičius, ten daug kalbų, ginčų, kurie nepuošia jo, kaip trenerio. Tuo radiopelengatorininkai seniai įsitikino.

Esu įsitikinęs, kad reikia ne ginčų, o darbo. Problemų nemažai, ir spręsti jas reikia bendromis pastangomis. Mūsų rajone ši sporto šaka turi turtingas tradicijas, tad norėčiau taip pat pareikšti savo nuomonę dėl „lapių medžioklės“ ateities.

Visų pirma siūlyčiau įvesti tvarką Vilniaus ir Kauno miestuose, kultivuojant sportinę radiopelengaciją. Būtina ruošti aukšto meistriškumo sportininkus. Tuomet atsirastų sveika konkurencija, o nuo to laimės tik sportas. Laikas pareikalauti iš šiuose miestuose dirbančių trenerių, kad jie dirbtų produktyviai. Juk čia ir specialios mokyklos yra, daug etatinių darbuotojų. O rezultatai? Per daugelį metų Vilniuje ir Kaune neparuošiamas nė vienas aukšto meistriškumo sportininkas. Dar blogiau tai, kad atvykę iš rajonų mokyti į šiuos miestus „lapių medžiotojai“ dingsta. Mat niekas su jais nedirba.

Štai, mano nuomone, tos priežastys, kurios trukdo kelti sportininkų meistriškumą.

R. MAKASKAS,
SDAALR Šiaulių rajono komiteto pirmininkas

sportui, techninės bazės kūrimui. Kasmet pavasario ir rudens laikotarpiu rengiamos kartingų sporto varžybos tarp profesinių technikos mokyklų moksleivių. Kartingų sporto varžybos yra įtrauktos į profesinių technikos mokyklų moksleivių spartakijos programą. Kartingų sporto šaka yra populiari tarp profesinių technikos mokyklų moksleivių. Tačiau jos didesniai populiarinimui trukdo technikos stoka. Dabar mokyklos, kultivuojančios kartingų sportą, turi po 4–5 kartingus. Mokyklų, norinčių kultivuoti kartingų sportą, yra daugiau, tačiau Lietuvos TSR SDAALR Centro komitetas nepatenkina Valstybinio profesinio techninio mokymo komiteto paraiškų dėl kartingų įsigijimo. Lėšų kartingams įsigyti kiekviena profesinė technikos mokykla turi pakankamai.

ČEMPIONATO IŠVADOS



Motorvaltę varžyboms ruošia vėl kovingai nusiteikęs Arvydas Bakšys.

Šių metų respublikos motorlaivių sporto čempionatas vyko tradicinėje akvatorijoje — ant Margio ežero. Buvo lenktyniujama tradicinėse rungtyse — plaukiant seriją 3x5 mylios ir 10 mylių.

Ką naujo pamatėme čempionate? Visų pirma — tai nauja gliserių klasė R-3. Kaip žinoma, motorlaivių sporto klasių keitimas vyksta nuolat. Buvo metų, kai sportininkai lenktyniavo šešiolikioje klasių. Dabar jų, neskaitant greituminių — importiniais varikliais — liko vienuolika. Naujovė — R-3. Reikalas tas, kad iki šiol gliserininkai startavo su varikliais, kurių darbo tūris buvo iki 1000 ccm — klasė R-1, iki 1500 ccm — R-2N ir nuo 2000 iki 2500 ccm — R-4N. Naujoji klasė R-3 — tarpinė. Joje startuoja sportininkai, kurių gliserio variklio darbo tūris iki 2000 ccm. Be to, matyt, vertėtų priminti, jeigu R-2N ir R-4N yra racionalinės klasės gliseriai ir jų variklių forsuoti beveik negalima, R-1 ir R-3 klasės atveria kūrybinei minčiai daug galimybių.

Mes nė kiek nenustebome, kad kaip tik naujosios klasės gliseriu startavęs alytiškis, „Poringės“ TSK narys Bronius Maknauskas iškovojo du aukso medalius. Juk Bronius — pripažintas gliserių variklių „burtininkas“. Aukštinės šio vyro rankos padeda siekti svorių pergalių ne vien jam, bet ir visam „Porin-

gės“ TSK gliserininkų būriui.

Neveltui B. Maknausko gliseris pasiekė absoliučiai didžiausią greitį per čempionatą — 102,21 km/val. Nedaug atsiliko prityręs A. Rakauskas (93,81 km/val) bei jaunasis Tomas Laurinaitis (86,63 km/val). Ypač džiugus pastarojo sportininko startas. Pirmas rimtas jėgų išbandymas, ir iš karto pergalė. Tai bene geriausias įrodymas, kad alytiškiai gliserininkai dirba labai kruopščiai, energingai, kad čia ruošiamas gera pamaina prityrusiems meistrams.

Kita džiugi naujovė — išaugęs jaunimo masiškumas, ypač jaunių SBN motorvalčių klasėje. Ši valčių klasė yra paskutinė pakopa pereinant į suaugusių laivus, ir todėl ji populiariausia tarp jaunimo. Kovos įtampą padidino dar ir tai, kad per šį čempionatą turėjo būti išaiškintas dviejų kelialapių į respublikos jaunių rinktinę likimas. Juos atkakliose lenktynėse iškovojo bangietis A. Kščenavičius ir N. Kalasinskis iš „Kelininko“. Artūras visus važiavimus baigė pirmas, tapo du kartus respublikos čempionu ir tuo pačiu gerokai prisidėjo prie „Bangos“ komandos pergalės jaunių grupėje. SAN klasėje po vieną nugalėtojo žetoną pelnė ir į jaunių rinktinę pateko alytiškis A. Šilalė ir Z. Stugis iš „Politechnikos“ komandos.

Suaugę motorlaivininkai šįkart lenktyniavo dviejų klasių valtimis vietoj anksčiau buvu-

„Sparnams“ atsako

Lietuvos TSR valstybinio profesinio techninio mokymo komiteto pirmininkas V. MORKONAS;

„Sparnų“ 2 nr. straipsnyje „Aukso vidurys nepatenkina“ buvo pareikšta kritika, kad pernelyg mažai dėmesio kartingų sportui skiria Lietuvos TSR valstybinis profesinio techninio mokymo komitetas. Pranešame, kad šiuo metu 25 respublikos profesinėse technikos mokyklose yra įsteigtos ir veikia kartingų sporto sekcijos. Ypač reikia pažymėti Kauno 49, Vilniaus 61, Anykščių 62, Panevėžio 84, Aukštadvario 85, K. Naumiesčio 87 VPTM, kur daug dėmesio skiriama kartingų

Meistrai „galanda ginklus“

šių keturių. Tai taip pat pakėlė kovingumą, padidino konkurenciją. Kovas SBN klasės motorvaltėmis papuošė sėkmingas TSRS tarptautinės klasės sporto meistro, Europos vicečempiono Arvydo Bakšio pasirodymas. Jis puikiai stiliumi laimėjo visus varžavimus ir patvirtino, kad ir po ilgesnės pertraukos nepamiršo įsisavinto meistriškumo.

Malonį staigmeną pateikė SC klasės laivu startavęs sporto meistras Erikas Labanauskas. Kad ir atlikdamas tarnybą TSRS Ginkluotosiose Pajėgose, Erikas sugebėjo labai gerai paruošti variklį, tapo respublikos čempionu, o plaukdamas 10 mylių distanciją pagerino LTSR rekordą.

Kaip paprastai per respublikos čempionatą optimalią sportinę formą įgyjo skuterininkai. OBN klasėje čempionų medalius pasidalijo Vytautas Sakavičius ir Rimas Kavaliauskas, o OCN — Edmundas Pabrinkis ir jaunas Arūnas Gladčenka. Įdomu, kad startavę OBN klasės skuteriais sportininkai pasiekė didesnę greitį, nei galingesniais varikliais lenktyniavę OCN klasės mėgėjai. Kur glūdi priežastis? Manome, jog tai visų pirma rinktinės trenerio L. Kavaliausko nuopelnas. Jis padėjo sėkmingiau parnginti variklius. Juk Leonas pats startavo šios klasės skuteriais, puikiai juos žino.

Džiugu, kad pagaliau šioje skuterių klasėje, kurioje ilgą laiką nebuvo pastovaus lyderio, rimtai pradėjo konkuruoti jau minėti sportininkai bei prityrę lenktynininkas, šalies čempionas Juozas Mitkus.

Komandomis respublikos čempionatą laimėjo geriausiai jam paruošęs savo lenktynininkus jūrų klubo kolektyvas. Praėjusių metų čempionai „Kelininko“ sportininkai buvo priversti tenkintis antra vieta, o tretį ir vėl liko „Poringės“ sportininkai iš Alytaus. Šis jų laimėjimas pasiektas labiausiai gliserininkų pastangomis.

Kai lyginame respublikos čempionų greičius su praėjusių metų respublikos spartakiados varžybų nugalėtojų parodytais rezultatais, pažanga akivaizdi. Didesni greičiai ir lyginant su TSRS tautų IX spartakiados varžybose pademonstruotais rezultatais.

Be abejonės, kai ką teks dar padaryti, kad komandų sudėtys būtų stabilesnės visuose trijų laivų tipuose, kad technika veiktų sklandžiai, patikimai. Galimybių pakilti aukščiau negu pernai yra. Asmeninėse varžybose realias galimybes iškovojo šalies čempionato apdovanojimus turį be ne visi respublikos rinktinės nariai. To jiems ir norime palinkėti.

A. JANČAUSKAS,
Lietuvos TSR motorlaivų
sporto vyr. treneris
V. PETRONAS,
Lietuvos TSR nusipelnęs
treneris

Šalies 1986-ųjų metų spartakiados ir čempionato laimėtojai — Lietuvos daugiakovininkai — neilgai galėjo ilsėtis. Ir žiemą vyko treniruotės, varžybos. Bet vis dėlto bene svarbiausias „prisitaikymas“ naujam sezonui, kovai, kurioje teks apginti garbingiausius titulus, buvo TSRS karinės taikosmosios daugiakovės taurės varžybos, vykusios Frunzėje.

Tenenustamba mūsų sporto mėgėjai, bet respublikos rinktinė, startuodama geriausios sudėties, užėmė tik aštuntą vietą. Aišku, toks pasirodymas vargu ar gali patenkinti sportininkus bei trenerius. Tad vos parvykę, trenerių tarybos posėdyje kruopščiai išanalizavome pasirodymą, užimtos žemos vietos priežastis.

Su karine taikomąja daugiakove esu susijęs jau septyniolika metų. Per tą laiką šios sporto žakos varžybų programa keitėsi... dešimt kartų! Tad vos spėjame „lėkti“ paskui sąjunginės federacijos vadovų „mintis“. Būtent taip! Atsitiko ir per TSRS taurės varžybas. Jų programa buvo visiškai nauja. Šalia anksčiau buvusių tradicinių kliūčių ruožo, sukarinto kroso rungčių bei šaudymo dvikovės (pastaroji iš komandinės tapo asmenine), prisidėjo plaukimo ir šaudymo iš kovinio šautuvo rungtys. Žinia, kai tam ruošiamasi iš anksto, kai įgyta reikiama amunicija, ginklai, parengta bazė — ir persikvalifikuoti galima. Bet šiuo atveju, deja, viskas buvo kitaip.

Nuo RTFSR rinktinės, per taurės varžybas užėmusios pirmąją vietą, atsilikome 5885 taškais. Daug tai, ar mažai? Nagrinėjame. Skaudžiausias pralaimėjimas patirtas įveikiant kliūčių ruožą. Komanda buvo trylikta, ir pralaimėjo nugalėtojui net 2912 taškų. Reikalas tas, kad į startą sportininkai stojo kone tiesiai iš lėktuvo, praleidę kelionėje net dvi su puse paras. Tai negalėjo neatsiliepti. Bet noriu drauge pažymėti, kad kliūčių ruožas jau kuris laikas tapo savotiška mūsų daugiakovininkų „kliūtimi“. Juk ir pernai, kai buvo laimėti visi aukščiausi titulai, kliūčių ruožą mūsų rinktinė baigė tik ketvirtai!

Po to sekė plaukimas. Rungtis,

kurios anksčiau, kaip jau minėjau, nebuvo. Bet mes visą laiką ruošdami daugiakovininkus, kultivavome ir plaukimą — bendram fiziniam parengimui gerinti. Tai praverė. Komanda buvo antra, pralaimėjusi nugalėtojui tik 340 taškų. Treti buvome per krosą, šaudymo dvikovės varžybose naujomis sąlygomis užimta šeštoji vieta. Bet štai šaudant iš kovinio šautuvo teko tenkintis net paskutine — septyniolika vieta. Pralaimėta 2200 taškų. Kodėl? Ogi dėl to, kad iki šių varžybų nė vienas mūsų rinktinės daugiakovininkas nebuvo šaudęs iš kovinio šautuvo (neskaitant tarnybos TSRS Ginkluotosiose Pajėgose), neturėjo ir savo šautuvo, amunicijos. Ką tokiu atveju kalbėti apie pasirodymą?

Niekam iš rinktinės narių nebuvo keliama užduotis labai sėkmingai startuoti per krosą, plaukti. Reikėjo prisitaikyti, „apsišaudyti“. Kad ši taktinė gudrybė davė teigiamą rezultatą, patvirtino šalies stipriausių daugiakovininkų varžybos žurnalo „Vojennyje znaniya“ prizui laimėti. Jose dalyvavo visi rinktinės nariai, išskyrus Audrą Budėnienę. Komanda užėmė trečiąją vietą. Angelė Kislauskaitė tapo 1500 m sukarinto kroso laimėtoja. Sėkmingai pasirodė ir kiti kandidatai į šalies rinktinę: Virginijus Gailius buvo antras bėgant krosą ir įveikiant kliūčių ruožą, Saulius Binkis buvo atitinkamai trečias ir penktas, Darius Regelskis — penktas ir trečias, jaunimo grupėje startavęs Alvidas Sakalauskas — du kartus trečias. Tad TSRS karinės taikosmosios daugiakovės rinktinės sudėtyje į Bulgariją, dalyvauti tradicinėse socialistinės sandraugos šalių varžybose vyks Kislauskaitė, Binkis, Gailius ir Sakalauskas. Vadinesi, čempionų parakinės sausos, jie kupini jėgų ir ryžto apginti savo titulus.

Džiugu, kad greta suaugusiųjų sėkmingai startavo ir jaunoji pamaina. Į šalies varžybas Frunzėje buvome nuvežę ir jaunimą — tuos, kuriems vėliau teks perimti meistriškumo estafetę, ginti respublikos garbę šalies moksleivių žaidynėse. Ir jaunimas neapvykę. Klaipėdietė Irena Nikitina buvo

24-ta, nepraleidusi į priekį nė vienos savo amžiaus merginos, kauniečiai Nauris Survila ir Raimondas Roseckas užėmė atitinkamai 9 ir 16 vietas. Tai geri rezultatai, kurie nuteikia optimistiškai. O kad toks optimizmas turi savo pagrindą, patvirtino dar ir Leningrade vykusios varžybos dėl „Baltųjų naktų“ prizo, kuriose startavo A. Budėnienė ir jaunimas. Užimta bendra antroji vieta. I. Nikitina, R. Roseckas bei Alvidas Lukaševičius įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus.

Šių metų šalies čempionatas vyks Alma Atoje rugsėjo mėnesį. Tikimės, kad iki to laiko pavyks gerokai padirbėti. Ir ne tik dėl to, kad gavome kovinių šautuvų bei jiems reikalingų šovinių, sutarėme dėl treniruočių Garliavos ir Jonavos šaudyklose (reikia 100 m nuotolio), bet ir dėl to, kad Dubravos miškų tyrimo stoties direktoriaus profesoriaus A. Vasiliausko dėka pagaliau perėmėme anksčiau naudotą plotą Kačerginėje ties „Nemuno žiedu“, kur galime nuolat treniruotis bėgant sukarintą krosą, naudotis čia įrengta šaudykla.

Suprantama, asmeninės šaudymo dvikovės varžybos kelia mums nerimą — juk tai savotiška loterija. Kiekvienas sportininkas su kiekvienu nekovuoja, sudaro mišrų grupelį, o tokiu atveju daug lemia tai, su kokiais varžovais susitiksi. Mat nėra ir finalų. Tikimės įsisavinti ir kitas sportinio sezono naujoves ir drąsiai stoti į kovą Alma Atoje dėl čempioniškų titulų asmeninėse bei komandinėse varžybose. Siekdami šio tikslo labai kruopščiai dirba prityrę mūsų rinktinės treneriai Povilas Varna ir Povilas Punelis.

Pastebimas mūsų sporto žakos plitimas (moksleivių žaidynėse dalyvavo net 32 komandos), gerai ruošiami jauni sportininkai leidžia tikėtis, kad karinės taikosmosios daugiakovės mėgėjai dar ne vieną kartą džiugins respublikos sporto gerbėjus puikiomis pergalėmis.

N. GUDKOVAS,
Respublikinio technikos sporto
jūrų klubo karinės taikosmosios
daugiakovės skyriaus viršininkas

DĖL KRIŠTOLO TAURĖS

Kauno apylinkėse rungtyniavo respublikos miestų ir rajonų sportinės radiopelengacijos mėgėjai. Kaip paprastai, buvo varžomasi dviejų skirtingų radijo bangų diapazonais.

Dvigubą pergalę šventė ir ab-

soliečių nugalėtoju tapo vyrų grupėje startavęs Šiaulių rajono Raudėnų nepilnos vidurinės mokyklos mokytojas TSRS sporto meistras G. Ambražas. Tokį pat pasiekimą tarp vaikų pakartojo šiaulietis E. Bučias. O tarp moterų sėkmę lydėjo 3,5 MHz diapazone pergalės pasiekusias kandidatę į sporto meistrės šiaulietę A. Kleinauskienę ir Kuršėnų 3-

osios vidurinės mokyklos auklėtinę I. Kožukauskaitę, sugebėjusias tapti taip pat absoliučiomis laimėtojomis.

Tarp komandų pirmąją vietą ir Lietuvos TSR SDAALR CK kriošto taurę iškovojo Šiaulių rajono komanda, vadovaujama LTSR nusipelnusio trenerio R. Fabijonavičiaus.

M. ROMAITIS

ALYTAUS SPORTI- NINKŲ ŠIOKIA- DIENIAI

M. KURAIČIO
FOTOREPORTAŽAS



Prieš trejetą dešimtmečių Jonas Vaitkevičius prie Alytaus pionierių namų įsteigė vaikų sklandymo būrelį. Vaikai pradėjo skraidyti guminiu amortizatoriumi išvelkamu sklandytuvu miesto aerodrome, kuriame per karą bazavosi prancūzų lakūnų eskadrilė „Normandija—Nemunas“. Aviacijos mėgėjų būrelis virto klubu, daugelį metų reprezentavusiu rajono SDAALR veiklą.

Bet žmonės technikos amžiuje nesitenkina vien aviacijos sportu. Pamėgo jaunimas ir kitas techninės sporto šakas aerodromą apjuosusiuose pramonės gigantuose — Eksperimentiniame namų statybos ir Medvilnės kombinatuose, Saldytuvų gamykloje.

Alytaus LKP 60-mečio medvilnės kombinato visuomeniniame „Varsos“ technikos sporto klube skraidyklininkus į sekciją subūrė vėlgi tas pats sklandymo sporto entuziastas J. Vaitkevičius. Jis su bendraminčiais V. Petrovu, V. Dekenevičium, A. Sarpalium, M. Mikalaičiu ir kitais ant aukštos priemiesčio kalvos įkūrė pradinio skraidymo apmokymo bazę. Ge-

riausieji dalyvauja respublikos skraidūnų varžybose.

„Varsoje“ atgimė kartingas, kažkada vegetavęs mašinų gamykloje. Sekcija buria 60 vaikų. Jos vadovas — daugkartinis respublikos čempionas V. Surdokas. Šiuo metu klube kuriama motociklininkų sekcija. Jos nariai ruošiasi dalyvauti trialo varžybose.

Per „Varsos“ klubo langus matyti kaimynų — Eksperimentinio namų statybos kombinato korpusai. Čia įsikūręs dar vienas visuomeninis TSK — „Poringė“, būriantis didelį techninių sporto šakų mėgėjų skaičių. Klubo motorlaivininkai turi įsirengę neblogą bazę ant Nemuno kranto. Jiems paskirtas netoliese esantis Daugirdelio ežeras. Garsėja gliserininkai, kurių komanda — pirmaujanti respublikoje. A. Rakauskas, T. ir V. Laurinaičiai, B. Maknauskas pelnė daug medalių respublikos ir TSRS tautų IX spartakiadose. Kruopščiai ruošiamą pamainą. Moksleiviai K. Vasiljevas ir R. Silalė sėkmingai rungtyniavo TSRS jaunių pirmenybėse. Sportininkams laivus konstruoja ir statyti padeda V. Stočkelis, o

technikos srityje — sraigčių specialistas R. Kundrotas.

Apie Alytaus radistus kol kas nieko ypatingo neteko girdėti. Bet yra ženklų, rodančių, kad jų šaukinys — UPIBY — greit bus žinomas plačiajame pasaulyje.

1984 metais iniciatyvą parodė Eksperimentinio namų statybos kombinato (ENSK) valdybos viršininkas T. Raguckas. Jis su radijo mėgėjais T. Šileikiu, V. Kazakevičium ir J. Lukoševičium kombinato administracinio pastato palėpėje įsirengė patalpą kolektyvinei radijo stotiai. Vyrai supranta, kad vieniems sunku, todėl miesto mokyklose įkūrė mėgėjų grupes. Iš jų ir tikimasi suburti stiprią komandą. Dar trūksta ir aparatūros, geros antenos, bet varžybose jau dalyvauja. 1985 m. respublikos čempionate tenkintasi vieta antrame dešimtuose, pernai — jau pirmame. Žodžiu, jei „pareko“ nepritrūks, artimiausiu metu alytiškiai bus tarp stipriausių.

Respublikos IX spartakiadoje antroje miestų grupėje Alytaus techninių sporto šakų atstovai užėmė antrą vietą. Tai pagirtina.

Ypač turint galvoje, kad mieste nėra nė vieno etatinio technikos sporto klubo.

Laimėjimai pasiekiami dėl to, kad sėkmingai visuomeninių klubų veiklą koordinuoja SDAALR Alytaus miesto komiteto pirminkininkas A. Zemaitis, randantis bendrą kalbą su Medvilnės kombinato ir ENSK vadovais, kurie neapsiriboja siaurais žinybiniais interesais. Į „Varsos“ ir „Poringės“ klubus įsileidžiami kitų organizacijų žmonės, plačiai organizuojamos technikos sporto šakų grupės miesto mokyklose. Įdėtos lėšos ne visada iš karto duoda pageidaujamy rezultatų. Bet tie, kurie tiki savo TSK veikla, sugeba teisingai suprasti šiandieną ir drauge matyti ateitį.

NUOTRAUKOSE:

ENSK radistai T. Šileikis, V. Kazakevičius ir J. Lukoševičius radijo stoties patalpose.

Mechanikas R. Kundrotas su auklėtiniais K. Vasiljevu ir R. Silale.

„Varsos“ kartininkai V. Surdokas ir A. Šimanskas.

1987 metų liepos 22 dieną 5 valandą 59 minutes Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Sojuz TM-3“. Laivą pilotavo tarptautinė įgula: laivo vadas Aleksandras Viktorėnka, bortinžinierius Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Aleksandras Aleksandrovas ir kosmonautas tyrėjas Sirijos Arabų Respublikos pilietis Muhamedas Farisas.

ALEKSANDRAS VIKTORENK gimė 1947 metų kovo 29 dieną šiaurės Kazachstano srityje Sergejevkos rajono Oliginkos kaime. 1969 metais baigęs Orenburgo I. Polibino aukštąją karo aviacijos mokyklą, tarnavo Karinėse Oro Pajėgose. Skraidydamas įsivainiko dešimties tipų lėktuvus, turėdamas pirmos klasės lakūno ir trečios klasės lakūno bandytojo kvalifikaciją.

A. Viktorėnka — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1968 metų. Kosmonautų būrį jis buvo priėmęs 1978 metais. Išėjo visą pasiruošimo kosminiams skridimams laivais „Sojuz T“ bei „Sojuz TM“ ir orbitinėmis stotimis „Saliut“ bei „Mir“ kursą.

Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas **ALEKSANDRAS ALEKSANDROVAS** gimė 1943 metų vasario 20 dieną Maskvoje. Kosmonautų būryje — nuo 1978 metų. Savo pirmąjį skridimą atliko kaip orbitinio pilotuojamo komplekso „Sojuz T-9“ — „Saliut-7“ bortinžinierius 1983 metais. A. Aleksandrovas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1970 metų.

Sirijos Arabų Respublikos pilietis **MUHAMEDAS AHMEDAS FARISAS** gimė 1951 metų gegužės 26 dieną Alepo mieste. 1973 metais baigęs karo lakūnų mo-

ORBITOJE — TARPTAUTINĖ ĮGULA

kyklą tarnavo Sirijos Arabų Respublikos karinių oro pajėgų aviacijos dalyse. 1985 metais papulkininkis Muhamedas Ahmedas Farisas pradėjo treniruotis Jurijaus Gagarino kosmonautų rengimo centre. Jis išėjo visą pasiruošimo skridimams kosminiu laivu „Sojuz TM“ ir orbitiniu kompleksu „Mir“ kursą. M. A. Farisas — Arabų socialistinio atgimimo partijos narys nuo 1973 metų.

1987 metų liepos 24 d. 7 valandą 31 minutę Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz TM-3“ susijungė su mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“. Orbitoje aplink Žemę pradėjo dirbti tarptautinė įgula: keturi Tarybų Sąjungos kosmonautai — Jurijus Romanėnka, Aleksandras Laveikinas, skrendantys orbitoje aplink Žemę nuo 1987 metų vasa-

rio 6 denos, Aleksandras Viktorėnka, Aleksandras Aleksandrovas ir Sirijos kosmonautas Muhamedas Farisas.

1987 metų liepos 30 dieną 5 valandą 4 minutes Maskvos laiku tarptautinė įgula — A. Viktorėnka, A. Laveikinas ir Sirijos pilietis M. Farisas, baigusi bendrų tyrimų ir eksperimentų pilotuojamame komplekse „Mir“ programą, grįžo į Žemę. Skridimą mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“ tęsia Jurijus Romanėnka ir Aleksandras Aleksandrovas.

Laivo „Sojuz TM-2“ nuleidžiamasis aparatas nutūpė numatytame Tarybų Sąjungos teritorijoje rajone už 140 kilometrų į šiaurės rytus nuo Arkalyko miesto.

Pilotuojamame komplekse „Mir“ tarptautinė įgula atliko

visą Tarybų Sąjungos ir Sirijos mokslininkų ir specialistų parengtą bendrų tyrimų ir eksperimentų, turinčių didelę reikšmę mokslui ir liaudies ūkiui, programą. Tarptautinė įgula taip pat atliko kompleksą medicininių tyrimų, kuriais siekiama toliau nagrinėti žmogaus organizmo adaptacijos prie nesvarumo ypatybes.

Sėkmingas Tarybų Sąjungos ir Sirijos kosmonautų orbitinis skridimas yra svarbus indėlis plėtojant įvairiapusišką Tarybų Sąjungos ir Sirijos Arabų Respublikos bendradarbiavimą.

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaku už sėkmingą kosminį skridimą orbitiniu mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“ — „Sojuz“ ir parodytą narsumą bei didvyriškumą Aleksandrui Viktorėnkai ir Aleksandrui Laveikinui suteikti Tarybų Sąjungos Didvyrio vardai, teikiant Lenino ordinus ir „Aukso žvaigždės“ medalius. Jiems taip pat suteikti TSRS lakūno kosmonauto vardai.

TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaku Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas taip pat suteiktas Sirijos Arabų Respublikos piliečiui Muhamedui Ahmedui Farisui, teikiant Lenino ordina ir „Aukso žvaigždės“ medali. Už aktyvų dalyvavimą darbe, kuris užtikrino Tarybų Sąjungos ir Sirijos įgulos kosminį skridimą orbitiniu kompleksu „Mir“ — „Sojuz“, buvus kosmonauto M. Fariso dubleris Sirijos Arabų Respublikos pilietis Muniras Habibas Habibas apdovanotas Tautų draugystės ordinu.



Kosmonautai [iš kairės]: M. Farisas, A. Viktorėnka ir A. Aleksandrovai.

Aukštas įvertinimas

Tarptautinės astronautikos federacijos (IAF) prezidentas Johannes Ortneris (Austrija) davė VDR savaitraščiui „Vochenpost“ interviu, kuriame plačiai komentuoja naujos universalios tarybinės raketos nešėjos „Energija“, paleistos iš Baikono kosmodromo 3. m. gegužės 15 d., naudojimo galimybes.

„Energijos“ sėkmingas bandymas — stebėtinai tarybinės kosmosinės technikos kūrėjų pasiekimas. Tai, be abejonės, galingiausia pasaulio kosminė raketa. Tos pačios klasės raketų, kaip antai „Saturn V“ nebėra, raketos nešėjos, galinčios iškelti į visatą daugkartinio naudojimo kosminius laivus, nebetinkamos naudoti, o likusių raketų, kurias įvairios valstybės žada naudoti šiame dešimtmetyje, kaip antai Vakarų Europos raketa „Arian V“, galinčios, palyginti su „Energija“, siekia kone vieną dešimtadalį. Taigi Tarybų Sąjunga, įsivainikusi ir sėkmingai išbandžiusi „Energiją“, dabar turi tikrai neaplenkiamą ir daugeliui tikslų tinkamą naudoti dviejų pakopų raketą. Ji gali iškelti į kosminę erdvę labai sudėtingus ir sunkius krovinius, taip pat kosmines stotis bei kitus darbai visatoje skirtus objektus.

Raketa labai originaliai su-

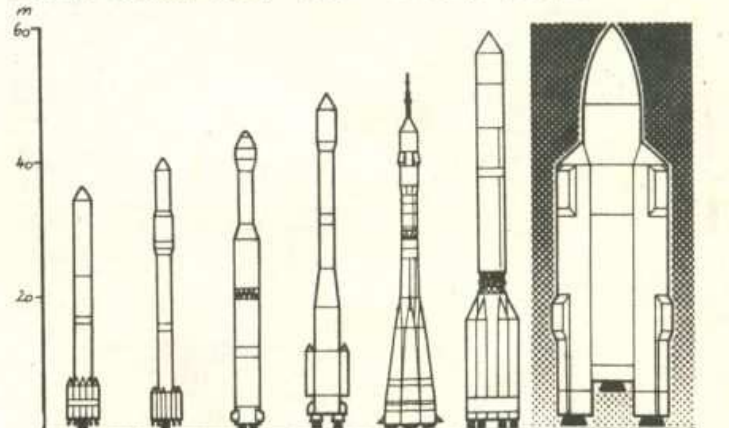
konstruota. Būdamas palyginti maža — jos aukštis vos 60 m („Saturn V“ buvo net 100 m!) ji turi net 2000 tonų starto masę. Vairiklių galingumas — 170 milijonų A. „Energija“ gali iškelti į kosminę erdvę 100 tonų svorio naudingą krovinį — tai penkios „Mir“ tipo kosminės stotys vienu metu! Ši raketa pajėgi iškelti į visatą dideles į Žemę nukreiptas astrofizines observatorijas, biologines medicines laboratorijas, platformas Žemei tirti iš kosmoso, fabrikus vaistams bei medžiagoms gaminti bei ištaisius gyvenamuosius blokus, kurių naudingas plotas siektų per 500 kubinių metrų, kas Žemės sąlygomis atitinka 150 kvadratinių metrų plotą. Ja galima pagaliau iškelti į kosmosą sukomplektuotas Žemėje orbitines stotis — uigantus. Be to, tarybinė raketa pajėgi nugabenti į Mėnulį arba Venerą bei Marsą 20 tonų sveriančius kosminius laivus.

Manau, kad turint tokią raketą, atsiveria galimybė nugabenti į Marsą „Marsochodą“, kuris galėtų vėliau pristatyti į Žemę raudonosios planetos gruntą. Bet ir tuo visos šios raketos galimybės dar nebūtų išsemtos. „Energija“ — unikali ir didelės kosminės erdvės tyrimo perspektyvas atverianti raketa. Neapsiriksiu pasakęs, kad su šia raketa galima drąsiai

sieti žmogaus išsilaipinimo kitose planetose perspektyvą.

Redakcijos Informacija: Tarptautinė astronautikos federacija (IAF) įkurta 1976 metų gegužės 31 d. Jos tikslas — koordinuoti ir skatinti valstybių bendradarbiavimą taikiais tikslais įsivainikant kosmosą. Federacijai priklauso per 100 nacionalinių organizacijų ir institutų, atstovaujančių 40 valstybių. Profesorius daktaras Johannes Ortneris — biofizikas, pradėjęs mokslinę veiklą 1957-

aisiais. Jis dirbo Švedijos Kirunos observatorijoje, tobulinosi JAV, yra vienas Vakarų Europos kosmosinės erdvės tyrimo organizacijos (ESA) įkūrėjų ir daugelį metų buvo jos direktoriaus pavaduotojas mokslinių programų klausimams. 1986 metais Budapešte vykusioje IAF kongrese jis buvo išrinktas Tarptautinės astronautikos federacijos prezidentu. Kartu jis eina ir Austrijos saulės energijos ir kosmoso klausimų bendrovės (ASIA) reikalų valdytojo pareigas.



"DELTA" "H-1" "CZ-3" "ARIAN" "SOJUZ" "PROTON" "ENERGIJA"

JAV	Jap.	KLR	ESA	TSRS	TSRS	TSRS
91	140	202	215	305	700	2000
(starto masė tonomis)						

PABALTIO PIRMENYBĖS

Estijos mieste Kochla Jarvėje birželio pabaigoje buvo surengtos parašiutinės daugiakovės mėgėjų Pabaltijo pirmenybės. Jose mūsų respublikai atstovavo Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo, Kauno J. Žiburkaus aviacijos sporto klubo ir Kapusko aviacijos technikos sporto klubo ekipos. Klubų varžybose vilniečiai užėmė pirmąją vietą ir iškovojo teisę rungtyniauti sąjunginių „Aukšinio rudens“ varžybų „Sovetskij patriot“ laikraščio prizui laimėti finale. Bendroje įskaitoje nugalėjo Lietuvos rinktinė.

Mūsų respublikos sportininkai

neblogai pasirodė parašiutinės daugiakovės plaukimo, bėgimo ir šaudymo rungtyse. Suolių su parašutu varžybų nusileidimo tikslumui laimėjimus teko pasidalinti. Nugalėti pavyko tik vilniečiui Viktorui Maslovui. Tuo tarpu mūsų moterys nepateko net į prizininkų gretas. Čia nugalėjo Vera Ulešova iš Narvos. Šie laimėjimai V. Ulešovai ir V. Maslovui užtikrino pirmąsias vietas ir absoliučioje visų rungčių įskaitoje. Antrosios vietos atiteko mūsų šeimai Olga Kozlovai ir Vidmantui Zubei.

M. RIMKUS

Pats sezono įkarštis

Jau kelintas mėnuo, kai nėra nė vieno savaitgalio, kad nevyktų kokios nors automobilio sporto varžybos. Nors kai kurių varžybų, vykstančių keliais etapais, nugalėtojai dar nepaaiškėjo, „Sparnų“ skaitytojų prašymu pateikiame ne tik jau žinomus čempionus, bet ir atskirų etapų nugalėtojus.

LTSR ŽIEDINIŲ AUTOMOBILIŲ LENKTYNIŲ ČEMPIONATAS. (Skiliausteliuose nurodyta vieta, užimta lygiagrečiai vykusiam Pabaltijo čempionatui).

A-2/1 GR. VII KL.: 1(1). R. Statnickas (Vilniaus „Autoservisas“), 2(4). S. Andreika (Kauno „Politechnika“), 3(9). V. Safjanovas (Vilniaus „Elfa“). A-2/1 GR. VIII KL.: 1(1). V. Ivanovas (Vilniaus ARG), 2(2). E. Ramonas (Panevėžio ARG), 3(3). J. Malevskis (Vilniaus „Dinamo“). A-2/1 GR. X KL.: 1(1). V. Charaimas (Šiaulių AP), 2(8). A. Pakalka (Vilniaus „Viržas“), 3(12). V. Vasinas (Vilniaus ARG). **FORMULĖ „VOSTOK“:** 1(1). V. Jonušis (Vilniaus „Elfa“), 2(15). N. Kubertavičius (Jonavos „Azotas“). III **FORMULĖ:** 1(4). S. Mironenka (Kauno AP), 2(10). P. Spokauskas (Kauno RTSJK).

MIESTAI: 1. Vilnius, 2. Kaunas. **RAJONAI:** 1. Jonava, 2. Radviliškis. **KLUBAI:** 1. Vilniaus „Elfa“, 2. Vilniaus ARG, 3. Panevėžio ARG.

Pabaltijo čempionate: 1. Latvija, 2. Lietuva, 3. Estija.

TSRS ŽIEDINIŲ AUTOMOBILIŲ LENKTYNIŲ ČEMPIONATAS. PIRMASIS ETAPAS. (Nurodomos mūsų sportininkų vietos).

A-2/1 GR. VII KL.: R. Statnickas — 7, G. Kupčikas — 16. A-2/1 GR. VIII KL.: E. Ramonas — 5, V. Tarailė — 12. A-2/1 GR. X KL.: V. Charaimas — 8, A. Pakalka — 12. **FORMULĖ „VOSTOK“:** M. Dainauskas — 11, V. Jonušis — 28.

ANTRASIS ETAPAS. A-2/1 GR. VII KL.: R. Statnickas — 2, S. Andreika — 8, V. Safjanovas — 10, A. Ivanovas — 14. A-2/1 GR. VIII KL.: E. Gražulis — 4, V. Tarailė — 11, E. Ramonas — 23. A-2/1 GR. X KL.: A. Pakalka — 13, V. Charaimas — 14. **FORMULĖ „VOSTOK“:** V. Jonušis — 2, M. Dainauskas — 8.

TREČIASIS ETAPAS. A-2/1 GR. VII KL.: G. Kupčikas — 1, R. Statnickas — 3. A-2/1 GR. VIII KL.: V. Tarailė — 2, E. Gražulis — 4, J. Malevskis — 7. A-2/1 GR. X KL.: A. Pakalka — 12, V. Charaimas — 22. **FORMULĖ „VOSTOK“:** V. Jonušis — 10.

TSRS čempionai paaiškėjo po finalinio etapo Rygoje rugpjūčio 20–23 d.

LTSR AUTOMOBILIŲ RALIO ČEMPIONATAS.

A-2/1 GR. VII KL.: 1. I. Charitopula—G. Dovydenas (Raudond-

varis), 2. Z. Balčiūnas—V. Vaitkus („Politechnika“), 3. R. Kriauškas—I. Kvašinskas (Alytaus „Poringė“). A-2/1 GR. VIII KL.: 1. V. Sabataitis—A. Bukmanas (Kauno „Banga“), 2. A. Gruodis—A. Gelžinis („Politechnika“), 3. J. Matkevičius—A. Arlauskas (Alytaus „Snaigė“). A-2/1 GR. X KL.: 1. D. Buividas—N. Komarovas (Vilniaus taksis parkas), 2. V. Kovneris—A. Silobridas (Vilniaus agropromoninio susivienijimo spec. automobilis), 3. T. Teras—J. Teras (Vilniaus AT-7). A-1 GR. VII—VIII KL.: 1. V. Juška—R. Vitkus (Kauno agropromoninio susivienijimas), 2. A. Gricius—J. Dorraus (Kauno RMT), 3. S. Juknevičius—L. Vaitkevičius (Kauno ARG). **ABSOLIUTI ĮSKAITA:** 1. K. Girdauskas—A. Lesys (Kauno „Banga“), 2. V. Sabataitis—A. Bukmanas, 3. I. Charitopula—G. Dovydenas.

MIESTAI: 1. Kaunas, 2. Vilnius, 3. Alytus. **KLUBAI:** 1. „Banga“, 2. „Politechnika“, 3. Kauno agropromoninio susivienijimo tiekimo įmonė. **PIRMINIS ORGANIZACIJOS:** 1. Vilniaus taksis parkas, 2. „Politechnika“, 3. Kauno ARG.

LTSR AUTOKROSO ČEMPIONATAS. PIRMASIS ETAPAS. A-2/1 GR. VII—VIII KL.: 1. V. Laurinavičius, 2. A. Vadauskas, 3. K. Gudžiūnas. A-2/1 GR. X KL.: 1. P. Stanickas, 2. V. Mitka, 3. J. Gadliauskas. B-9/1 KL.: 1. M. Marcinkevičius, 2. R. Geležūnas, 3. A. Zemgulis. B-9/2, 3, 4 KL.: 1. A. Bezaras, 2. V. Berneckis, 3. A. Gudeliauskas. B-10 KL.: 1. L. Rudys, 2. G. Jasionis, 3. V. Bogda. B-12; 13 KL.: 1. S. Skurdellis, 2. V. Pilipavičius, 3. V. Zivyla.

ANTRASIS ETAPAS. A-2/1 GR. VII—VIII KL.: 1. A. Vadauskas, 2. D. Juozelskis, 3. S. Malinauskas. A-2/1 GR. X KL.: 1. R. Petrauskas, 2. P. Statnickas, 3. V. Mitka. B-9/1 KL.: 1. M. Marcinkevičius, 2. K. Krakys, 3. G. Andriūnas. B-9/2, 3, 4 KL.: 1. L. Vėdeikis, 2. V. Brazilius, 3. A. Gudeliauskas. B-10 KL.: 1. G. Jasionis, 2. K. Paulikas, 3. L. Rudys. B-12; 13 KL.: 1. S. Skurdellis, 2. V. Pilipavičius, 3. V. Zivyla.

TREČIASIS ETAPAS. A-2/1 GR. VII—VIII KL.: 1. V. Sabataitis, 2. A. Vadauskas (abu Kauno „Banga“), 3. R. Bindokas (Kapsukas). A-2/1 GR. X KL.: 1. R. Petrauskas (Panevėžys), 2. P. Orvidas (Pakruojis AT), 3. P. Statnickas (Kauno taksis parkas). B-9/1 KL.: 1. M. Marcinkevičius, 2. V. Keršys (abu LZO), 3. G. Andriūnas (Panevėžio „Ekranas“). B-9/2 KL.: 1. S. Mačionis (Akmenės autoservisas), 2. V. Brazilius (Klaipėdos MV-5), 3. A. Gudeliauskas („Rieduva“). B-9/3 KL.: V. Pleirė (Panevėžio ARG), 2. R. Zaviatas (Nukelta į 25 psl.)

KLAUSIATE — ATSAKOME

„Sparnų“ skaitytojai **DZIUGAS STARKUS** iš Obelaukių (Biržų rajonas) ir **DARIUS MIKUSAUSKAS** iš Kauno prašo papasakoti apie lėktuvų modelių maketų gamybą.

Kiekvieno skraidančio aparato gamyba prasideda nuo maketo. Jis reikalingas tam, kad galima būtų patikrinti suprojektuotus pagrindinius konstrukcijų elementus — lakūnų kabinos komponavimą, valdymo įrengimų ir prietaisų išdėstymą, keleivinių kėdžių, bagažo patalpinimą, važiuoklės tvirtinimą ir jos įtraukimo sistemas bei kitus techniškus projekto brėžiniuose numatytus sprendimus. Todėl statomas natūralaus dydžio maketas.

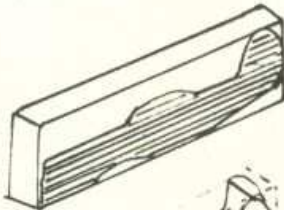
Specialiai sukurtuose aerodinaminuose vamzdžiuose, oro sraute bandant tikslus maketus, yra atliekami visų skraidančiojo aparato skridimo savybių tyrimai. Didžiulius (mastelyje 1:10 arba 1:20) lėktuvų maketus aviacijos parodoms gamina lėktuvus kuriančios įmonės. Specialūs lėktuvų maketai gaminami ir keleivių pervežimų aviacijos kompanijų reklamai. Kruopščiai pagaminti lėktuvų maketai išstatyti aviacijos muziejų ekspozicijose. Turėti savo namuose lėktuvų kopijų modelių maketus mėgsta ir daugelis aviacijos mėgėjų.

Norint pasigaminti tikslią lėktuvo kopiją, visų pirma būtina turėti jo brėžinius trijose projekcijose — iš viršaus, iš šono ir iš priekio. Pravartu vieną lėk-

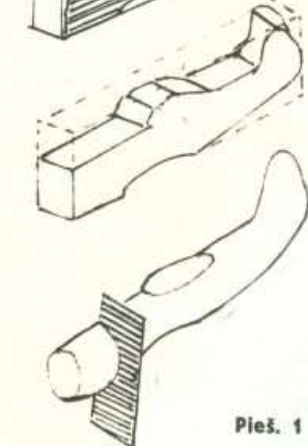
tuvo pusės projekciją pavaizduoti iš apačios. Gerai, kai brėžiniai papildyti atskirų detalių ir prietaisų lentos piešiniais bei fonuottraukomis. Naudojantis šia informacija galima tiksliai pagaminti atskiras lėktuvo detales.

Maketo gamybą pradėdame nuo darbo brėžinių paruošimo. Lėktuvas trijose projekcijose nubraižomas norimo mastelio. Mėgėjų populiariausi maketai yra 1:50, kai modelis-kopija daromas 50 kartų mažesnis už natūralų lėktuvą. Norint maketą galima pagaminti ir standartinių mastelių — 1:72 arba 1:48. Didesniame lėktuvo makete galima pavaizduoti daugiau smulkių detalių, pagaminti kabinos vidaus įrengimus, prietaisų lentą, vairalazdę, piloto kėslą ir t. t.

Aviacijos mėgėjams, norintiems pasigaminti lėktuvų modelių-maketų, pateikiame lėktuvo JAK-18 PM brėžinį. Jį perbraižys norimo mastelio, galima pradėti modelio gamybą. Lėktuvų modelių-maketų geriausia gaminti iš liepos medienos. Liemens gamybai reikia paruošti keturkampį liepos medžio brūselį, kurio matmenys turi atitikti arba truputį viršyti liemens dydį trijose projekcijose (1 pieš. — liemuo įvairiose gamybos stadijose). Ant brūselio šono yra perbraižomas liemens vaizdas iš šono kontūras ir aštrių peiliuku tiksliai išdrožiamas ruošinys. Kartu išdrožiami ir kabinos bei vertikalių uodegos plokštumų kontūrai. Pagaminus ruošinį su liemens vaizdu iš šono, jo apatinėje dalyje nubraižomas lėktuvo liemens vaizdas iš viršaus. Pagal nubraižytą kontūro liniją ruošinys išdrožiamas ir nušlifuojamas. Kampuotą liemens ruošinį drožiame ir šlifuojame pagal brėžinyje pateiktą atskirų liemens vietų skerspjūvius. Norint išgauti tikslią liemens formą, darbo metu atitinkamas skerspjūvių vietas reikia kontroliuoti iš storesnio popieriaus arba plonos klijuotės padarytais negatyviniais skerspjūvių šablonais. Kartu su liemeniu yra apdorojama ir piloto kabina bei vertikalios uodegos plokštumos. Kabinos gaubtą galima nudažyti tamsiai pilkai arba melsvu atspalviu. Puošniai kabinos gaubtas atrodo išformuotas iš plono (0,5 mm) organinio stiklo. Norint pasigaminti tokį gaubtą, reikia kabiną atidžiai nupjauti nuo liemens ruošinio ir ją nušlifuoti tiek, kokio storio yra organinis stiklas. 3 mm storio klijuotėje išpauname kabinos formos (iš viršaus) projekciją. Paėmę gaubliuką organinio stiklo ir jį judindami (kad neužsidengtų), ant



Pieš. 1



Pieš. 2

dujinės plytelės liepsnos pakaitiname iki minkštumo ir, padėję ant klijuotės kieurmės su kabinos ruošiniu, išspaudžiame kabinos gaubtą (pieš. 2). Stiklui sukietėjus, nereikalingi organinio stiklo kraštai atsargiai nušlifuojami, kad kabinos gaubtas gerai pritaptų prie liemens. Jeigu modelis gaminamas didesnio mastelio, galima liemenyje išskaptuoti piloto kabiną su prietaisų lente, piloto kėdsu ir valdymo įrengimais.

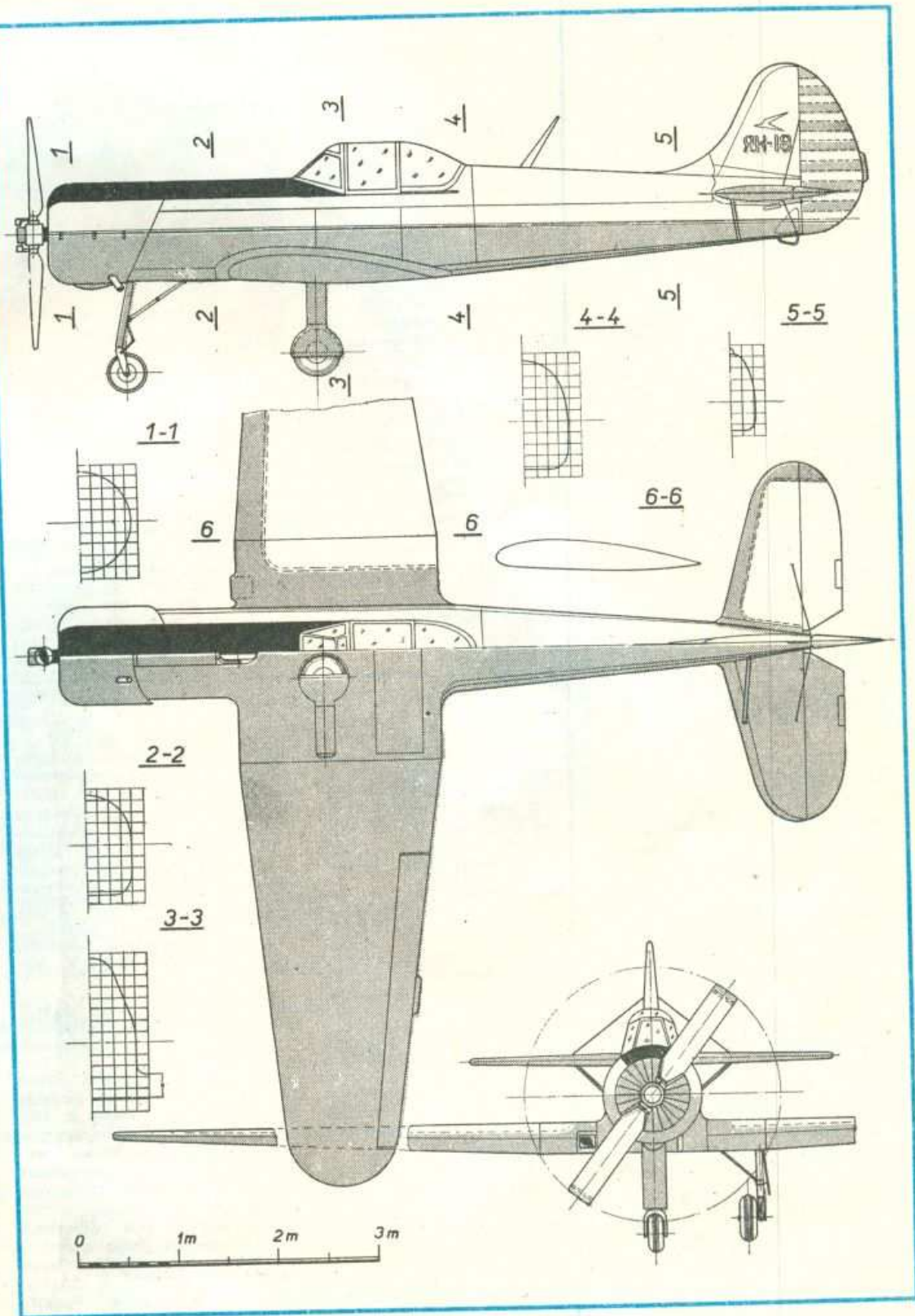
Iš atskiro medžio ruošinio pagaminame sparną, kurį įklijuojame į liemenyje padarytą atitinkamą išpjovą sparnui. Į liemens užpakalinėje dalyje padarytas išpjovas įklijuojamos ištisos horizontalios uodegos plokštumos (stabilizatorius ir aukštumos vairo). Tiek sparnų, tiek uodegos plokštumų įklijavimo vietoje dažnai susidaro nedideli plyšiai. Juos reikia užtaisyti epoksidiniu arba nitro glaistu. Neturint pramoninio glaisto, jį galima pasigaminti iš nitro laką arba epoksidinės dervos klijus įmaišius vaistinėje gaunamų talko miltelių. Iš glaisto išformuojami liemens ir sparno sujungimo vietoje esantys pereinamieji aerodinaminiai pračiūžikliai. Iš vielos pagaminami važiuoklės stovai lėktuvo ratams ir prie jų priklijuojami iš plonos klijuotės pagaminti važiuoklės dangčiai. Jeigu turima viela yra per plona, ją reikia apvynioti siūlu su klijais, aptepti glaistu ir nušlifuoti. Tokiu būdu gausime nevienodo skerspjūvio važiuoklės amortizatoriaus dalis. Ratukus galima pasigaminti iš medžio arba kitos medžiagos. Kartais juos galima pritaikyti iš vaikų žaislų. Lėktuvo propeleris išdrožiamas iš medžio.

Prieš dažant pagamintą modelį, jį patartina ištepti atskiestu nitro glaistu, o jam išdžiūvus, paviršių nušlifuoti labai smulkiu švitrinio popieriumi. Dažyti galima įvairiais aliejiniais, sintetinėmis arba nitro dažais.

Lėktuvo modelį galima gaminti ir su įtraukta važiuokle. Tuomet modeliui yra pagaminamas stovas. Kad susidarytų skrendančio modelio vaizdas, vietoj propelerio lėktuvo priekyje tvirtinamas propelerio skersmens dydžio skaidraus celuloido skritulys.

Modelis papuošiamas skiriamaisiais ženklais ir registracijos numeriais.

Pagrindiniai lėktuvo JAK-18 PM geometriniai duomenys: sparnų ilgis — 10,8 m, lėktuvo ilgis — 8,38 m, sparnų plotas — 17 m².



Skaitytųjų K. Girdžiūno iš Mažeikių ir L. Kubickio ši Kauno

pageidavimu spausdiname profilių NACA 23015, NACA 4412

ir Göttingen 533 koordinates.

Profilis	X%	0,00	1,25	2,50	5	7,50	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	0,00
NACA 23015	Yv	0,00	3,34	4,40	5,89	6,90	7,64	8,52	8,92	9,08	9,05	8,59	7,74	6,61	5,25	3,73	2,04	1,12	0,00
	Ya	0,00	-1,54	-2,25	-3,04	-3,61	-4,09	-4,84	-5,41	-5,78	-5,96	-5,92	-5,50	-4,81	-3,91	-2,83	-1,59	-0,90	0,00
NACA 4412	Yv	0,00	2,44	3,39	4,73	5,76	6,59	7,89	8,80	9,41	9,76	9,80	9,19	8,14	6,69	4,89	2,17	1,47	0,00
	Ya	0,00	-1,43	-1,95	-2,49	-2,74	-2,86	-2,88	-2,74	-2,50	-2,26	-1,80	-1,40	-1,00	-0,65	-0,39	-0,22	-0,16	0,00
Göttingen 533	Yv	3,20	6,05	7,20	8,80	10,05	11,10	12,40	18,25	-	13,70	13,05	11,65	9,65	7,50	5,20	2,70	1,40	0,00
	Ya	3,20	1,75	1,35	0,95	0,65	0,50	0,25	0,10	-	0,00	0,15	0,60	1,10	1,40	1,35	0,85	0,45	0,00

DRAUGYSTĖ

Artėjančiai išvykai į Apoldą Kretingos „Zemūktechnikos“ sportininkai ruošėsi rimtai. Žinojo, kad ten, Vokietijos Demokratinėje Respublikoje, teks žaisti neįprastoje žolėtoje aikštėje. Lyg ir atprasta nuo to. Tad ir treniruotės buvo kryptingos. Rūpesčių buvo nemaža, bet vyrai stengėsi. Tik Augustinas Šliauderis dvejavo. Namie laukiama šeimos pagausėjimo... Bet ir komandai rungtyniauti be jo, prityrusio žaidėjo, sporto meistro, TSRS tautų devintosios spartakiados sidabro medalininko nebūs lengva. Juolab, kad laukė ne tik tradiciniai susitikimai su Apoldos dinamiečiais, dešimt kartų VDR čempionais, bet ir turnyras.

Pirmosios rungtynės prieš Apoldos dinamiečius mūsų motobolininkams nebuvo sunkios. Laimėta santykiu 3:1. Vieną įvartį pelnė ir Augustinas.

Po sekančių rungtynių, kurios buvo baigtos lygiomis (2:2), vėl kalbėjau su redakcija. Ir sužinojau, kad Šliauderiams gimė duktė. Kalbėjau iš Apoldos „Dinamo“ klubo viršininko Gerdo Tamo sodo, kuriame buvo susirinkę daugiau mūsų žaidėjų bei apoldiečių. Tad žinia apie Šliauderį šeimos padidėjimą greitai pasiekė draugus. Kai sekančią dieną prasidėjo motobolo turnyras, kuriame dalyvavo dar ir Halės komanda, nutaikę progą sveikinti Šliauderio atėjo Apoldos „Dinamo“ klubo vadovai bei žaidėjai. Įteikė dovaną naujagimei, linkėjo sveikatos, laimės. O jaunas tėvas, džiaugsmo įkvėptas, į Halės sportininkų vartus įmušė du įvarčius (laimėta santykiu 9:0).

Po to buvo nugalėti dar ir Apoldos veteranai (6:0). Bet varžovus įveikė ir Apoldos „Dinamo“ pagrindinė sudėtis. Rungtynės su ja turėjo išaiškinti, kas taps turnyro nugalėtoju.

Kad ir kaip stengėsi šeimnininkai, vis dėlto turnyrą laimėjo kretingiškiai. Lėmiamo susitikimo rezultatas — 5:1. „Zemūktechnikos“ komandos kapitonas sporto meistrui Zenonui Normanui įteiktas gražus prizas.

Aviamodeliuotojų laimėjimai

Vasara aviamodeliuotojams yra lyg egzaminas, parodantis, kokius jie sukūrė per žiemą skraidančius aparatus, kaip išaugo pačių sportinis meistriškumas. Treniruotėse sureguliuotais modeliais aerodromuose ir kordodromuose per vasarą įvairiose varžybose buvo išaiškinami geriausieji.

Šiauliuose vykusioje LTSR čempionate „oro kautynių“ F2D klasės modeliais nugalėjo kaunietis, daugkartinis respublikos čempionas, TSRS rinktinės narys R. Jasmontas. Jam poroje talkininkavo S. Krienis. Iš 19 čempionate dalyvavusių ekipų kauniečiai buvo stipriausi ir komandinėje įskaitoje.

X X X

Laisvo skridimo modeliais sportininkai rungtyniavo Biržų aviacijos technikos sporto klubo aerodrome. Sklandytuvų F1A klasės modeliais čempionu tapo pasvalietis R. Indrišonis. Lėktuvą su gumos varikliais (F1B klasė) geriausiai skraidino vilnietis L. Malachatka. Taimerinių lėktuvų modeliais su vidaus degimo varikliais (F1C klasė) nugalėjo aviamodeliuotojas iš Akmenės A. Mika. Komandinėje įskaitoje pirmąją vietą užėmė Vilniaus II ekipa.

X X X

Silutėje rungtyniavo aviamodeliuotojai radijo bangomis valdomais modeliais. Aukštojo pilotų figūras F3A klasės lėktuvo

modeliu geriausiai atliko Alytaus ATSK sportininkas R. Ramaniūckas. Jo komandos draugas N. Navickas tapo čempionu daugiakovės varžybose F3B klasės sklandytuvų modeliu.

Radiju valdomų lėktuvų kopijomis (F4C klasė) nugalėjo Vilniaus aviamodeliuotojas S. Nugaras, demonstravęs lėktuvo „Lituanika“ kopiją.

X X X

Kauno kordodrome vykusiose varžybose F2A klasės greičio modeliais respublikos čempionu tapo klaipėdietis R. Stonkus. Jo modelis išvystė 216,36 km/val. greitį.

Kordiniais pilotražiniais F2B klasės modeliais nugalėjo V. Vasiliauskas iš Klaipėdos.

Kordinių modelių lenktynėse (F2C klasė) geriausiai pasirodė vilnietis G. Orlovas su mechaniku V. Sidlausku.

X X X

Ypač sėkmingai mūsų respublikos aviamodeliuotojai startavo Alytuje vykusiose TSRS taurės varžybose radijo bangomis valdomais sklandytuvais ir pilotražinių lėktuvų modeliais. TSRS rinktinės narys Vilniaus ASMM direktoriaus pavaduotojas J. Adamonis, skirdinantis sklandytuvų modelį, tapo nugalėtoju, o jo komandos draugas J. Kanišauskas užėmė antrąją vietą.

Taurę už geriausiai atliktas aukštojo pilotražio figūras radiju valdomais lėktuvų modeliais iškovojo vilnietis A. Narkevičius.

TSRS čempionate Charkove „oro kautynių“ aviamodeliais nugalėjo RTFSR komanda. Mūsų respublikos rinktinė užėmė trečiąją vietą. Geriausiai iš mūsų



Augustinas Šliauderis (dešinėje).
J. ŽALODOS nuotr.

šeimininkai padarė viską, kad mūsų žaidėjams būtų patogus, duotų daug naudos, kad geriau pažintume jų gyvenimą, buitį. Per poilsio dieną vaikinai lankėsi draugų ir varžovų šeimose, surengtos išvykos į Erfurtą ir Leipcigą, aplankyta 750-metų

šventinė Berlynas. Įspūdžių — gausybė.

Išlydint mūsų delegaciją buvo pasakyta daug gražių žodžių, linkėta sėkmės darbe, sportinių pergalių TSRS čempionate.

A. LEKSYS

kių pasirodė R. Jasmontas su mechaniku S. Krieniu. Jie — šešti.

Ten pat įvykusiose kordinių modelių varžybose greičio modeliais mūsų respublikos atstovo, panevėžiečio Z. Veličkos modelis išvystė 243,3 km/val. vidutinį greitį (15 vieta). Šioje klasėje nugalėjo Karinių oro pajėgų komandos narys V. Piskaliovas, kurio modelis skrido 297 km/val vidutiniu greičiu.

Kordinių pilotražinių modelių varžybose klaipėdietis V. Va-

siliauskas užėmė 13 vietą, o lenktyninių aviamodelių varžybose vilnietis G. Orlovas ir mechanikas V. Sidlauskas užėmė 9 vietą. Jų modelis 100 ratų apskrido per 3 minutes 49 sekundes. Tai naujas LTSR rekordas.

Kordinių lėktuvų kopijų varžybose vilnietis P. Akinis buvo dešimtas.

Komandinėje įskaitoje Lietuvos aviamodeliuotojai kordiniais modeliais užėmė ketvirtą vietą. Nugalėjo RTFSR rinktinė.

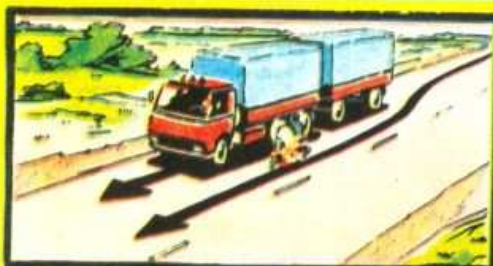
R. VAICIULIS

Dėl prizų ir medalių

Šiais metais blogi orai buvo pagrindiniai trukdžiai, neleidę iki galo įvykdyti vienų ar kitų aviacijos sporto varžybų programos. Taip atsitiko ir su klasiikinio parašiutizmo respublikos 30-tuoju čempionatu, kuris nuo birželio 8-osios penkias dienas vyko Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodrome Pociūnuose. Negalima buvo atlikti žuolių iš 2200 m aukščio, todėl nebuvo išaiškinti nugalėtojai bendroje komandinėje įskaitoje. O juk čempionate rungtyniavo po dvi ekipas iš Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo vyrų ekipa, nutolusi 1 m 35 cm.

Nors svečiai iš Lenkijos neužėmė prizinių vietų, šios varžybos jiems buvo gera meistriškumo mokykla, o užsimezgusi tarp parašiutininkų sportinė draugystė padės plėsti Lietuvos ir Lenkijos aviacijos sporto klubų bendradarbiavimą.

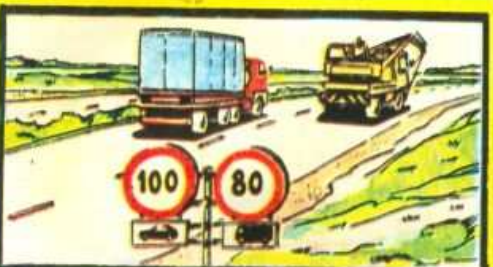
V. ARONAS



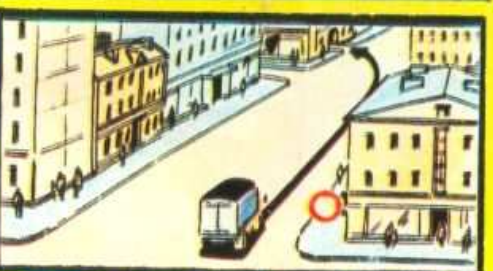
I



II



III



IV



V



VI



VII



VIII

I. Ar motociklininko veiksmai prieštarauja Eismo taisyklėms, jei šiame kely ruože lenkti draudžiamai?

1 — taip; 2 — ne; 3 — taip, jei autotraukinio greitis viršija 30 km/val.

II. Kas šioje situacijoje turi užleisti kelią? 4 — autobuso vairuotojas; 5 — motociklininkas ir automobilio vairuotojas.

III. Kuris vairuotojas turi teisę važiuoti 80 km/val. greičiu?

6 — abu vairuotojai; 7 — autotraukinio vairuotojas.

IV. Ar vairuotojas šiuo keliu gali važiuoti iškrauti krovinį?

8 — taip; 9 — ne.

V. Kas teisingai pastatė savo automobilį? 10 — abu vairuotojai; 11 — tik vairuotojas A.

VI. Kokia eilės tvarka reikia pravažiuoti sankryžą?

12 — autobusas, tramvajus, taksi ir motociklas, sunkvežimis; 13 — autobusas ir tramvajus, taksi ir motociklas, sunkvežimis; 14 — sunkvežimis, autobusas ir tramvajus, taksi ir motociklas.

VII. Kuris vairuotojas pažeidė ženklo reikavimus?

15 — vairuotojai A ir B; 16 — tik vairuotojas A.

VIII. Kuris vairuotojas šioje situacijoje turi teisę atlikti nurodytą manevrą?

17 — abu vairuotojai; 18 — tik lengvojo automobilio vairuotojas.

VERTA ŽINOTI

● Malaizijoje įsigaliojus naujoms kelių eismo taisyklėms, vairuotojams dabar draudžiama už vairo rūkyti, valgyti, gerti ir netgi mojuoti pasisveikinant ir atsisveikinant. Taisyklių sudarytojai tikisi, jog eismo nelaimių šioje šalyje turėtų sumažėti.

● Marselio apylinkėse trys vairuotojai norėjo išvengti juodo katino, ėjusio per kelią. Vienas jų trenkėsi į tilto turėklus, kitas — į namo sieną, o trečias — į šalikelėje stovėjusį automobilį. Katinas nenukentėjo.

● Vieno Londono priemiesčio policijos vadovai nutarė savo pavaldinius aprūpinti dviračiais. Tokios priemonės lmtasi, norint padėti jiems greičiau patekti į autoįvykio vietą, kai aplink susidaro automobilių kamščiai.

● 20 procentų eismo nelaimių, įvykusių Danijos keliuose, kaltininkai būna neblaivūs vairuotojai. Lyginant su kitomis Skandinavijos šalimis, danai šioje srityje pralenkia norvegus septynis kartus, o švedus — devynis kartus.

● Ištikimiausi savo šalies produkcijos pirkėjai yra anglai. Net 72 procentai jų važinėja savo šalies gamybos automobiliais. Tarp prancūzų tokių yra 65 procentai, italų — 55, o švedų — 35.

● Amerikos mokslininkai ragina vairuotojus prieš kelią nežiūrėti televizoriaus. Jie teigia, kad po kelių valandų, praleistų prie televizoriaus, organizme perpus sumažėja vitamino A kiekis, o tai lemia mūsų regėjimo kokybę. Regėjimas atsislato tik po dviejų valandų poilsio.

● Naurų saloje Ramiajame vandenyne gyvena 8 tūkstančiai gyventojų, kuriems priklauso 2 tūkstančiai automobilių. Vieninteliam salos kelyje, kurio ilgis 19 km, nuolatinė grūstis. Autoavarijose kas savaitę žūsta vienas žmogus.

(Atkelta iš 22 psl.)

(Alytaus „Snaigė“), B-9/4 KL.: 1. L. Vedeikis (L20A), 2. R. Brundza („Rieduva“), 3. A. Bezaras (Panevėžio „Ekranas“), B-10 KL.: 1. A. Komiliauskas (Kauno raj. S. Nėries kolūkis), 2. G. Jasionis, 3. K. Paulikas (abu Ukmergės RMG), B-12 KL.: 1. V. Zilvyta (Kapsuko raj. „Bangos“ kolūkis), 2. R. Gruodis (Kapsukas), 3. R. Baltrušaitis (Siaulio RSV), B-13 KL.: 1. S. Skurdelis (Kapsukas), 2. A. Drulys (Pasvalys), 3. A. Vosylius (Biržų raj. „Pabiržės“ kol.).

LTSR ČEMPIONATO PRIZININKAIS TAPO: A-2/1 GR. VII—VIII

KL.: 1. A. Vadauskas, 2. A. Malinauskas (Kauno „Granitas“), 3. A. Akstinas (Kauno autoservisas), A-2/1 GR. X KL.: 1. R. Petrauskas, 2. P. Statnickas, 3. P. Orvidas, B-9/1 KL.: 1. M. Marcinkevičius, 2. K. Krakys (Klaipėdos MSV), 3. G. Andriūnas, B-9/2 KL.: 1. S. Mačionis, 2. A. Gudeliauskas, 3. V. Berneckis (Tauragė), B-9/3 KL.: 1. V. Pleirė, 2. A. Ručinskis (Akmenės elektros tinklai), 3. R. Zavištauskas, B-9/4 KL.: 1. L. Vedeikis, 2. A. Bezaras, 3. R. Brundza, B-10 KL.: 1. G. Jasionis, 2. L. Rudys (Ukmergės RMG), 3. K. Paulikas, B-12 KL.: 1. V. Pilipavičius (Kapsukas), 2. V. Zilvyta, 3. R. Gruodis, B-13 KL.: 1. S.

Skurdelis, 2. A. Vosylius, 3. A. Drulys.

KLUBAIS: 1. L20A, 2. „Bangą“, 3. Ukmergės RMG.

LTSR KARTINGO ČEMPIONATAS „PIONIERIAUS“ KLASE: 1. P. Visockas, 2. M. Rolius, 3. K. Stankaitis (visi Kauno VJTSM). „SAJUNGINĖ“ KLASE. JAUNIAI: 1. S. Rudokas (Vilniaus SVJTSM), 2. A. Mockus (Kauno AP), 3. D. Jonušis (Vilniaus SVJTSM). „SAJUNGINĖ“ KLASE: 1. R. Visockas (Kauno VJTSM), 2. S. Antanaitis (Smalininkai), 3. A. Gureckas (Nida). C-2 KLASE: 1. S. Girdauskas (Kauno „Bangą“), 2. A. Šnara (Kauno VPTM-49), 3. R. Mac-

kevičius (Kauno „Bangą“), B KLA-SĖ: 1. A. Šnara, 2. V. Surdokas (Alytaus „Varsa“), 3. S. Girdauskas.

LTSR AUTODAUGIAKOVES ČEMPIONATAS. 1. P. Martinavičius (Klaipėda) — 941,3 taško, 2. P. Zuklija (Kaunas) — 962,0 t., 3. K. Sereika (Ukmergė) — 1002,1 t. MIESTAI: 1. Klaipėda — 3099,8, 2. Kaunas — 3213,8, 3. Vilnius — 3254,8. RAJONAI: 1. Akmenė — 3289,5, 2. Ukmergė — 3345,2, 3. Vilkaviškis — 3474,4.

K. LAPĖ
J. SAGATAUSKAS

Dariaus kelias į aviaciją

Lietuvos lakūnų Stepo Dariaus ir Stasio Girėno skrydis „Lituanika“ per Atlanto vandenyną buvo ir liko reikšmingas įvykis mūsų aviacijos istorijoje. Apie lakūnus, jų didvyrišką skridimą daug rašyta. Tačiau, žvelgiant iš laiko nuotolio, sužinoma naujų faktų, keičiasi ir vertinimas.

Nemažai naujų įvykių aprašoma Stepo Dariaus dukters medicinos mokslų kandidatės Nijolės DARIOTĖS-MASTARIENĖS spaudai ruošiamoje knygoje apie tėvą. Spausdiname nedidelę jos ištrauką.

VISIEMS lietuviams gerai žinomas Stepono Dariaus vardas dėl žygdarbio, kurį jis atliko kartu su Stasiu Girėnu.

Šiam, tapusiam legendiniu, skrydžiui per Atlanto vandenyną pažymėti spaudoje yra paskelbta dokumentinių straipsnių, sukurta grožinės literatūros, kino juostų. Mažiau nušviestas Dariaus kelias į aviaciją.

Darius, dar būdamas vaikas, augdamas miškais apsuptoje savo gimtinėje Rubiškėse (Judrėnai, Klaipėdos raj.), puoselėjo didelę svajonę — skraidyti, kaip paukščiai.

Prisimindamas savo vaikystės dienas, praleistas Lietuvoje, jau gyvendamas Amerikoje, į kurią išvyko dešimtmetis vaikas, ir ruošdamasis didžiajam skrydžiui per Atlantą, jis savo atsiminimuose 1933 m. birželio mėnesį rašė: „Aš ten gimiau, ten basas po laukus ir miškus bėgiojau. Ten parietęs savo galvelę, akimis sekiau, skraidančius paukščius ir galvojau, kad turbūt labai gera ir smagu iškilti taip aukštai ir plasnėti iš vietos į vietą. Nei kojos pavargsta, nei akmenys, nei dilgėlės į jas duria.“

Tai buvo tik naivios kūdikio svajonės!

Jau pradžios mokykloje Stepukas pamėgė techniką ir, parėjęs iš pamokų, savo mažomis rankomis mėgdavo vis ką nors meistrauti. Mokslas jam sekėsi gerai, buvo stropus ir pavyzdingas mokinys, ir motinai niekada netekdavo jo raginti, kad ruošytų pamokas. 1916 metais Čikagoje, baigęs vidurinę technikos mokyklą, įstojo į aukštesniosios — koledžo (Lane Junior College) inžinerijos skyrių.

Suprantama, kokį didžiulį įs-

pūdį penkiolikmečiui technikui padarė pirmosios sparnuotos skraidančios mašinos — lėktuvai, kai jų išradėjai, aviacijos pradininkai broliai Vilberis ir Orvilis Raitai (Wright) jas bandė Čikagos priemiestyje.

Būdamas žiūrovų, stebinčių šį technikos stebuklą — skrendantį lėktuvą, minioje, jaunasis Steponas buvo tiesiog sužavėtas. Troškimas skraidyti jį užvaldė visam gyvenimui.

Pamatęs šį jį apstulbinusį įvykį Stepas pradėjo dažnai lankyti brolių Raitų aviacijos reikmenų parduotuvėje, kur nusipirkdavo lėktuvų paveikslus ir įvairių jų modelių dalis. Susipažinęs su kai kuriais aviacijos dalykais ir lėktuvo skridimo galimybėmis, pats pasidarydavo skraidančius lėktuvų modelius, kuriuos su dideliu džiaugsmu demonstruodavo mamai, broliui ir sesutėms.

Jis taip dažnai lankydavosi Raitų parduotuvėje, kad, įgijusiam pasitikėjimą, entuziastingam lėktuvų mėgėjui, paaugliui Stepui ten buvo leista dirbti pasiuntiniu.

Pirmojo pasaulinio karo metais dvidešimtmetį jaunuolį Steponą jaudino žinios apie vokiečių, užgrobusių daugelį kraštų, tarp jų ir Lietuvą, žiaurumus.

Kai 1917 metų balandžio 6 dieną Jungtinės Valstijos paskelbė karą Vokietijai, jis, vos praslinkus šešioms dienoms, nežiūrėdamas motinos ir seserų atkalbinėjimų, stojo savanoriu į Amerikos kariuomenę. Jis troško padėti greičiau nugalėti okupantus ir išlaisvinti tėvynę.

Tie įvykiai labai svarbūs jo gyvenime. Darius savo dienoraštyje kruopščiai juos aprašinėja. Kaip matyti iš dienoraščio, dar vykstant naujokų apmokymui, Darius ne kartą bandė patekti į aviaciją. Jau pačią pirmąją dieną užrašo: „1917 m. balandžio mėn. 12 d. įstojau į Ilinojaus valstijos 1-jo lauko artilerijos pulko bateriją C²; rengiausi stoti į aviaciją“. Arba vėl: „Rugsėjo 8 d. buvau nuvykęs į Mineolos aviacijos mokyklą patirti apie galimumą įstoti į ją“.

Į aviaciją jis nepateko. Baigęs apmokymą ir pakliuvęs į Prancūzijos frontą, kur dalyvavo kovose prieš kaizerinę Vokietiją, stebėdamas greitą aviacijos pažangą, dar labiau troško tapti lakūnu. Apie tai galima spręsti iš jo užrašų dienoraštyje ir laišku, rašytų iš fronto artimiesiems, kuriuose labai dažnai ir

detaliai aprašomi įvairūs atvejai, susiję su oro mūšiais ir kitais aviacijos veiksmais.

Praejo ne vieneri metai, kol Dariaus svajonė tapti lakūnu išsipildė. Skraidyti jis išmoko ir tapo lakūnu ne Amerikoje, bet Lietuvoje, į kurią atvyko 1920 metais.

Tų metų spalio 19-tą dieną jis buvo priimtas į Kauno karo mokyklą. 1921 m. gegužės 8 dieną paskiriamas į artileriją, nes karo metais buvo tarnavęs artilerijoje, o jam pasibaigus, Amerikoje dar lankęs artilerijos atsargos karininkų kursus. Tačiau ir būdamas artileristas, Darius vis galvojo tapti lakūnu ir ieškojo progos patekti į aviaciją.



S. Darius prie Pirmojo pasaulinio karo laikų lėktuvo „Fokker D.7“.

1921 m. savo dienoraštyje įrašė: „Birželio 9 d., kuopos vado kapitono Juozaičio esu pristatytas kaip kandidatas aviacijon. Birželio 10 dieną (tą datą jis ryškiai apibrėžė rėmeliais) su kandidatais Cemerka, Vyta. Valteriu, Vyta. Zakšausku ir Remelka nuvykstu patikrinimui. Skraidžiau viršum Kauno ir Garlievos. Pirmas bandymas sėkmingas“.

Taiigi, šį džiaugsmingą birželio 10-ji diena, kai jis pirmą kartą skraidė ir kai išsipildė jo svajonė — atsiplėšus nuo žemės pakilti į dangų, buvo lemtinga jo tolesniam gyvenimui.

1921 metų gruodžio 18 dieną išlaikė karininko egzaminus ir tapo leitenantu, 1922 m. sausio 7 dieną Darius atvyko į aviaciją ir buvo paskirtas į mokomąją eskadrilę, o sausio 23 dieną — aviacijos teorijos kursų klausytoju. Čia jam teko mokytis įvairių teorinių aviacijos mokslo dalykų, o kartu ir praktinio skraidymo įgūdžių.

Pusę metų užtrukusius kursus baigęs gerais pažymiais ir pradžioje daug skraidęs su mokytoju-instruktoriumi, jis ir pats išmoko skraidyti.

1922 m. spalio 12 dieną jaunam mokiniui-lakūnui Steponui Dariaui buvo patį svarbiausioji. Jam leista skristi savarankiškai Dariaus valdomas „Albatrosas B II“ pakyla virš žydros Nemuno ir Neries santakos. Tada jam buvo dvidešimt penkeri metai.

Netrukus jis išmoko skraidyti ir kitokių lėktuvų — „Albatrosu C-1“. 1923 metais šiuo lėktuvu Darius iškilo į 2.200 metrų aukštį, įvaldė įvairių kitų tipų lėktuvus ir pagaliau — kovos lėktuvą (L. V. G. C. 5). Tai buvo, kaip pasakojo Dariaus amžininkas, buvęs lakūnas ir draugas S. Stanaitis, seni, statyti Pirmojo pasaulinio karo pabaigoje vokiškos gamybos lėktuvai. Nors tie lėktuvai nebuvo greiti (jų

kreiserinis greitis neviršydavo 110-140 km per valandą), iš piloto reikalaudavo jautrios rankos. Įvairūs pilotavimo netikslumai ir klaidos būdavo apmokamos avarijomis, katastrofomis.

Mokydamasis skraidyti, Darius labai domėjosi aviacijos pažanga pasaulyje. Rašydamas laiškus į Ameriką savo artimiesiems, prašydavo jam iš ten atsiųsti aviacijos žurnalų ir iškarpų iš laikraščių, kuriuose būdavo rašoma apie įvairius aviacijos dalykus. Sesuo Kastutė mielai tą jo prašymą įvykdavo ir ką nors įdomesnio iš aviacijos srities spaudoje suradusi, nusiųsdavo broliui.

Taiigi, nuo 1923 m. birželio 13 dienos, kai Darius pradėjo skraidyti kovos lėktuvu, jis jau buvo laikomas galutinai parengtu aviacijos tarnybai lakūnu.

1923 m. birželio 23 dieną iš mokomosios eskadrilės Darius buvo paskirtas lakūno pareigoms į trečią eskadrilę.

Lakūnas Darius vis tobulinosi, siekdamas aukščiausiojo lakūno laipsnio. Įvaldė aukštąjį pilotazą ir, įvykdęs 65 sunkius skraidymų uždavinius, 1924 m. gruodžio

1 d. įgijo karo lakūno vardą. Buvo laikoma, kad jis yra galutinai parngtas skraidymui ir sugeba lėktuvu erdvėje atlikti aukštojo pilotazo figūras.

Gruodžio 18 d. Dariui suteiktas vyresniojo leitenanto laipsnis.

Iš pašaukimo tapęs lakūnu, Darius labai mylėjo savo lėktuvą, brangino kiekvieną progą paskraidyti. Skraidydavo su dideliu noru, tiksliai atlikdamas jam pavestus uždavinius.

Zavėdamasis skraidymuose prieš akis atsivieriančiais nuostabaus grožio reginiais, Darius ir savo žmoną ne kartą kvietė su juo paskraidyti, sakydamas: „Jau, nute, skrendam su manimi, aš tave virš debesėlių užskraidinsiu, pamatysi, kokia graži iš aukštai mūsų žemė“. Ji atsisakydavo skristi, prisipažindama bijanti. Šis jai atsakydavo, kad lovoje mirti nė kiek nebūsią drąsiau. Jis mirė ne lovoje!

O juk jaunosios Darienės baimė skraidyti tuometiniais lėktuvais, net vadinamais „skraidančiais karštais“, nebuvo nepamatuota. Ji bijojo ne tik dėl savęs, bet ir dėl lakūno vyro gyvybės. Ir pats Darius nusiminęs ne kartą jai pranešdavo apie vieno ar kito jauno lakūno žuvimą. Darienė ir pati matė liūdnas lakūnų laidotuvių procesijas, lėtai slenkančias per Žaliąjį (geležinkelio) tiltą link miesto kapinių, kuriose vis gausėjo skaičius kapų, paženklintų juodais, bronziniais sukryžiuotais propeleriais.

Praejus dešimtmečiui, greta jų atsirado Dariaus ir Girėno kapas – mauzoliejus.

Darius, suprasdamas didelę aviacijos vystymosi reikšmę, buvo vienas svarbiausių Lietuvos aeroklubo sumanytojų ir steigėjų.

1927 m. gegužės 1 d. lakūnų S. Dariaus, A. Gustaičio, V. Jablonskio, visuomenės veikėjų prof. Z. Zemačio, K. Petrausko, J. Bulotos ir kitų iniciatyva įvyko steigiamasis Lietuvos aeroklubo (LAK) susirinkimas. Įsteigto klubo tikslas – plėsti skraidymo mokslą, rengti lakūnus ir t. t.

Lietuvos aeroklubo parangė keliasdešimt civilinių lakūnų, tarp kurių buvo J. Dovydaitis, J. Steikūnas, V. Ašmenskas, V. Butkevičius, konstruktoriai B. Ožkinis, B. Karvelis.

Tų, 1927-ųjų, gegužės 1-oji reikšminga ir Dariaus gyvenime – jam suteiktas kapitono laipsnis.

Apie Darių gerai atsiliepia su juo viename lakūnų name gyvenę ir jį gerai pažinoję buvę lakūnai: aukštojo pilotazo meistras, profesorius J. Mikėnas ir vienas seniausių Lietuvos lakūnų S. Stanaitis. Jų nuomone, Darius buvo išsiskirianti asmenybė, geras lakūnas, nuoširdus draugas, didelės energijos žmogus, pasižymėjęs ne tik aviacijoje, bet ir turintis didelių nuopelnų Lietuvos sportui.

1. PO PENKIASDEŠIMTIES METŲ

ISTORINIŲ V. ČKALOVO IR M. GROMOVO SKRYDŽIŲ VIETOMIS

Prieš 50 metų, 1937 metų ankstyvą birželio 18 dienos rytą, iš Maskvos Ščelkovo aerodromo 1 valandą 04 minutes Grinvičiaus laiku (4 valandos 04 minutės Maskvos laiku) neįprastais, labai ilgais raudonais sparnais lėktuvus pakilo skristi į Jungtines Amerikos Valstijas per Šiaurės ašigalį. Taip prasidėjo tarybinių lakūnų Valerijaus Čkalovo, Georgijaus Baidukovo ir Aleksandro Bielia-kovo dramatiška epopėja A. Tupolevo konstruktorių biure specialiai tolimiems perskridimams sukurtu lėktuvu ANT-25.

Birželio 20 dieną 16 valandą 20 minučių lėktuvus nusileido Jungtinėse Amerikos Valstijose, kariniame Vankuverio miesto

aerodrome. Per 63 valandas 16 minučių V. Čkalovo ekipažas nuskrido 9130 kilometrų.

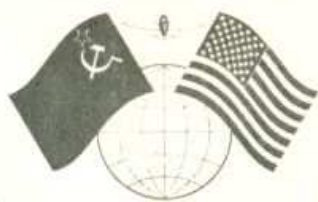
Skridimo penkiasdešimtmečio jubiliejus buvo plačiai pažymėtas mūsų šalyje ir užsienyje.

Gerbiamas V. Čkalovo atminimas ir JAV Vašingtono valstijos Vankuverio mieste. Čia aktyviai veikia JAV–TSRS draugystės draugijos įkurtas V. Čkalovo skridimo komitetas. Šio komiteto kvietimu istorinio perskridimo jubiliejinėmis dienomis Amerikoje lankėsi tarybinė delegacija, kurios sudėtyje buvo ir „Sparnų“ redakcijos specialus korespondentas, sklaidytojas ir lakūnas, sporto meistras ANTANAS ARBACIAUSKAS. Spausdiname jo kelionės įspūdžius.

mu, kad skrendant iš parodos atgal į Maskvą, V. Čkalovas su lėktuvu ANT-25 buvo nusileidęs ir Kauno aerodrome.



V. Čkalovo ekipažo skridimo per Šiaurės ašigalį maršruto schema.



Emblema, išleista JAV, pažymint skridimo jubiliejų.

Nepaisant šių sėkmingų skridimų, reikėjo nepaprasto ryžto vienmotoriu lėktuvu, neturint hermetiškos kabinos, leistis į kelionę per Šiaurės ašigalį.

V. Čkalovo ekipažui skridimas virš žemyno nesudarė sunkumų. Buvo geras matumas ir pagal kelius, miestus, ežerų ir upių išdėstymą nesunku sutikslinti aeronavigacinius skaičiavimus. Tačiau, praslinkus dešimčiai valandų (lėktuvo ANT-25 kreiserinis greitis buvo apie 165 km/val), skridimas tęsėsi virš begalinių vandens ir ledynų plotų. O tokiomis sąlygomis lėktuvą galima valdyti tik naudojantis prietaisų parodymais. Kadangi Žemės polius, artėjant prie ašigalio, nesutampa su magnetiniu poliumi, vadovautis magnetinio kompasu parodymais buvo neįmanoma, ir lakūnai savo vietai nustatyti dažnai naudojo sektantus. Skrendant tarp debesų virš Šiaurės ledynų, lėktuvą pradėjo dengti ledas. O jis tokiame lėktuvui, kaip ANT-25, turinčiam 34 metrų ilgio sparnus, pavojingas, nes jo sparnai ir uodegos plokštumos neturėjo nuo apledėjimo apsaugančios sistemos. Teko kilti į didesnį aukštį ir skridimą tęsti su deguonies kauke. Po 37 skridimo valandų, keičiant skridimo aukštį, netikėtai sumažėjo aušinančio skysčio kiekis variklyje ir jis ėmė kaisti. Laiku tai pastebėjęs, ekipažas surado išeitį.

Baigiantis antrajai skridimo dienai, pasibaigę propelerį nuo apledėjimo saugančio skysčio kiekis, mažai beliko deguonies. Kanados Amerikos valstybinę sieną lakūnai praskrido debesyse. Praskridę Sietlą ir nusistatę Portlendo radijo žvyturį, nusprendė ties juo žemėdami iškristi iš debesų. Aukščio prietaisai rodė nulį, kai apačioje sujudavo Kolumbijos upė ir už tilto pasirodė Portlendo aerodromas. Aerodrome buvo daug žmonių su automašinomis. Tai išgąsdino beaimį lakūną Valerijų Čkalovą, valdžiusį lėktuvą, ir jis nutūpė priešingame upės krante esančiame aerodrome Vankueryje.

Mes per skridimą tik trumpai debesų properėjo pamatėme stačius vakarinius Skandinavijos pusiasalio, Norvegijos krantus. Tolesnė kelionė vėl tęsėsi virš

debesų. Po septynių valandų skridimo mūsų lėktuvas nusileido Kanadoje, netoli Niūfaundlendo, Ganderio aerodrome. Čia lėktuvas buvo papildytas kuru ir po valandos vėl tęsėme kelionę. Netruko prabėgti dar keturios skridimo valandos, ir mes nutūpėme Vašingtono tarptautiniame Dalaso aerodrome. Sekančią dieną, jau su Amerikos aviacijos kompanijos „Delta“ lėktuvu „Boing-727“, perskridę iš rytų į vakarus visą Šiaurės Amerikos žemyną, pasiekėme Sietlą.

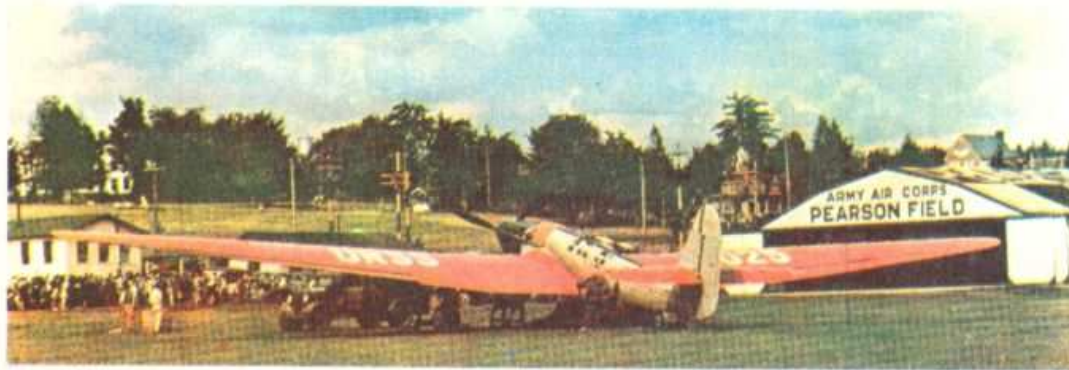
Kai po dienos viešnagės Sietle nusileidome Portlendo aerodrome, pamatėme mūsų delegaciją sveikinantį transparentą. Mus pasitiko su gėlėmis Vankuverio V. Čkalovo skridimo komiteto ir JAV—TSRS draugystės draugijos nariai ir aktyvistai. Iš karto buvome pakviesti į buvusį generolo Žoržo Maršalo namą. Šiame mediniame dviejų aukštų name gyvenęs amerikiečių generolas Ž. Maršalas 1937 metais, nusileidus lėktuvui ANT-25, Vankuveryje pas save apgyvendino visą V. Čkalovo ekipažą.



Prie Ž. Maršalo namo Vankuveryje, kuriame įkurtas V. Čkalovo memorialinis muziejus: tarybinės delegacijos nariai Tarybų Sąjungos lakūnas kosmonautas, „Sojuz“—„Apolon“ kosminio skrydžio dalyvis, du kartą Tarybų Sąjungos Didvyris Valerijus Kubasovas ir rašinio autorius, „Spartnų“ specialus korespondentas Antanas Arbačiauskas [kairėje].



TSRS ir JAV delegacijų iškilmės prie monumto Vankuveryje, pažymint Valerijaus Čkalovo ekipažo skrydžio per Šiaurės ašigalį penkiasdešimtmečio jubiliejų.



Ši lėktuvo ANT-25, su kuriuo tarybiniai lakūnai nuskrido iš Maskvos per Šiaurės ašigalį į Jungtines Amerikos Valstijas, nuotrauka Vankuverio aerodrome buvo padaryta prieš penkiasdešimt metų.

Dabar šiame name, papuoštame gėlėmis ir TSRS bei JAV valstybinėmis vėliavomis, įrengtas V. Čkalovo memorialinis muziejus. Čia mūsų delegaciją sutiko Vankuverio V. Čkalovo skridimo komiteto pirmininkas majoras B. Seidas. Nustebino gausi ir skoningai paruošta muziejaus ekspozicija. Be gausių nuotraukų, stendų, čia yra daug originalių V. Čkalovo ekipažo narių relikvijų: lakūnų skridimo metu vilkėti drabužiai (kaip žinia, ekipažas skrido su žieminė lakūniška apranga — kailiniais kostiumais ir batais), užrašų knygtės, aeronavigacinių skaičiavimų įrankiai, skridimo žemėlapiai. Surinkta to meto ir vėlesnio laikotarpio spaudoje spausdinta medžiaga apie legendinį perskridimą. Atskiri stendai pasakoja apie kiekvieną ekipažo narį. Daug eksponatų, kuriuos dovanojo ekipažo šeimų nariai. Pagamintas ir lėktuvo ANT-25 maketas.

V. Čkalovo skridimui skirtą ekspoziciją taip pat matėme



Monumentas San Džesinte, kur prieš 50 metų nusileido Michailo Gromovo ekipažas, atlikęs rekordinį skridimą per Šiaurės ašigalį.

Vankuverio kraštotyros muziejuje.

Apsilankė ir buvusiam kariniame aerodrome Vankuveryje, kur 1937 metais nusileido lėktuvas ANT-25. Dabar čia — privačių lėktuvų aerodromas.

Susitikimuose su gyventojais, aviacijos veteranais, Amerikos jaunimu, jubiliejaus proga surengtuose minėjimuose Vankuveryje ir Portlende didelį pasisekimą turėjo mūsų delegacijos buvusių artistų koncertai. Apie tai operatyviai ir labai šiltai atsiliepė vietos spauda. Apsilankė evangelikų parapijoje pradinėje mokykloje Portlende, kur vaikai visiems delegacijos nariams padovanojo savo piešinių, atliko nedidelę koncertinę programą. Įdomus susitikimas įvyko Portlende, JAV—TSRS draugystės draugijos patalpose. Čia draugijos nariai mokosi rusų kalbos, organizuoja susitikimus su tarybiniais žmonėmis, sekmadeniais rengia koncertus. Name įrengta antena, kuria priimamos tiesioginės televizijos laidos iš Maskvos per kosminius ryšius palydovus.

Pagrindinė tarybinių lakūnų skrydžio jubiliejui paminėti skirta šventė įvyko birželio 20 dieną prie V. Čkalovo monumento Vankuveryje. Šis gražus, netoli aerodromo ant kalvos stovintis paminklas buvo atidengtas 1975 metais, žvenčiant miesto įkūrimo 150-ąsias metines. Prie valstybinėmis TSRS ir JAV vėliavomis ir gėlėmis papuošto monumento susirinko daug žmonių. Ne tik iš Vankuverio, bet ir iš aplinkinių miestų ir gyvenviečių. Orkestras sugrojo Tarybų Sąjungos ir JAV valstybinius himnus. Iškilmingą minėjimą pradėjo V. Čkalovo skridimo komiteto pirmininkas majoras B. Seidas. Savo kalboje jis nušvietė šio skrydžio reikšmę aviacijos istorijai, pažymėjo tarybinių lakūnų žygdarbio svarbą stiprinant abiejų šalių draugystę, JAV ir TSRS bendradarbiavimą.

— Mes dabar tarpusavyje tiesiame tiltus, — pareiškė kalbėto-

jas. — O pirmąjį draugystės tiltą tarp mūsų šalių dar 1937 metais nutiesė V. Čkalovo ekipažas, atlikęs didvyrišką perskridimą iš Maskvos į Vankuverį per Šiaurės ašigalį.

Šventėje kalbas pasakė TSRS lakūnas kosmonautas V. Kubasovas, TSRS draugystės ir kultūrinių ryšių su užsienio šalimis draugijos JAV skyriaus vedėja N. Semenichina, mūsų delegacijos vadovas V. Rešetnikovas. Buvo perskaitytas JAV prezidento R. Reigano sveikinimo laiškas. Minėjimo ceremonija pasibaigė nuotaikingu moksleivių ansamblio koncertu. Programos pabaigoje rusų kalba jie atliko populiarią dainą „Te visad šviečia saulė“.

Su pagarba JAV menamas ir kitas tokio pat tipo lėktuvo ANT-25 ekipažas, kuris netrukus po V. Čkalovo ekipažo skridimo, 1937 metų liepos 14 dieną, nusileido nedideliame Kalifornijos valstijos miestelyje San Džesinte, netoli Los Andželo, atlikęs rekordinį skridimą iš Maskvos per Šiaurės ašigalį. Skridimui vadovavo tarybinis lakūnas Michailas Gromovas, o ekipažą sudarė Andrejus Jumaševs ir Sergejus Danilinas. Jie pasiekė skridimo tolįo pasaulio rekordą, be nusileidimo tiesiąja nuskridę 10148 kilometrus. Mūsų delegacija buvo pakviesta į San Džesintą paminėti šio rekordinio skrydžio aukso jubiliejaus. Apsilankė neseniai įkurtame kraštotyros muziejuje, kur pusę ekspozicijos skirta M. Gromovo ekipažo skridimui. Didelis mitingas įvyko M. Gromovo lėktuvo ANT-25 nusileidimo vietoje, San Džesinto aerodrome, kur šiam skrydžiui pažymėti atidengtas monumentas.

Amerikoje žinomi, prisimenami ir gerbiami tarybiniai lakūnai, kurie prieš 50 metų atliko istorinius skrydžius. Niekad nevysta gėlės prie šiems didvyriškiems skrydžiams atminti skirtų monumentų.

[Tęsinys kitame numeryje]

SU DRAUGYSTĖS MISIJA

Šių metų birželio 18 dieną Maskvos Seremetjevo aerodrome nusileido nedidelis, ryškio- mis spalvomis nudažytas vienmotoris lėktuvas. Ant liemens priekinės dalies — užrašas „Friendship flight“ (Draugystės skridimas), ant uodegos plokštumų — lėktuvo pavadinimas „Ten Romeo“ ((Dešimt Romeo).

Šiuo lėktuvu, pažymint Valerijaus Čkalovo perskridimo be nusileidimo iš TSRS į JAV per Šiaurės ašigalį 50-metį, į mūsų šalį su draugu, televizijos prodiuseriu Stefanu Honebilu, atskrido amerikiečių lakūnas Milardas Harmonas. Skridimas truko 41 valandą 31 minutę.

Milardas Harmonas jau per žengė šešiasdešimt metų slenks- tį. Būdamas 17-os, jis tapo karo lakūnu, tačiau koviniuose skridimuose jam dalyvauti neteko.

Pasibaigus Antrajam pasauliniam karui, jis pasirinko taikią mokytojo profesiją. Dėstė matematiką, fiziką, gamtos mokslus. No-

rėdamas sužinoti, kaip Tarybų Sąjungoje dėstomi tikslieji mokslai, 1958 metais jis pirmą kartą apsilankė mūsų šalyje.



Pirmieji Seremetjevo aerodrome Milardą Harmoną (viduryje) pasveikino garsojo lakūno Valerijaus Čkalovo sūnus Igoris (kairėje) ir anūkas Valerijus.



SKIRTA PERSKRIDIMŲ JUBILIEJAMS

Valerijaus Čkalovo ekipažo perskridimo per Šiaurės ašigalį iš Maskvos į Vankuverį (Vašingtono valstija, JAV) 50-ųjų metinių proga TSRS ryšių ministerija išleido voką, kuriame nupieštas skridimo maršrutas. Specialiame spausdintame pašto ženkle pavaizduotas ant pašto mento A. Tupolevo konstrukcijos lėktuvas ANT-25.

Šiam skridimui pažymėti pirmas vokas buvo išleistas JAV dar 1937 metais. Jame grafiškai pavaizduotas lėktuvo ANT-25 siluetas. Sekantis vokas, kuriame

matome V. Čkalovo lėktuvą ANT-25, skrendantį per Šiaurės ašigalį, taip pat JAV buvo išleistas 1975 metais, minint Vankuverio miesto įkūrimo 150-ąsias metines.

Michailo Gromovo vadovaujamu ekipažo rekordinio skridimo per Šiaurės ašigalį iš Maskvos į San Džesinto miestą prie Los Andželo 50-ųjų metinių proga išleistas specialus vokas. Ant jo užklijuotas pašto ženklas, skirtas bendram TSRS ir JAV kosmonautų skridimui kosminiais laivais „Sojuz“ — „Apolo“, o kitame ženkle — lėktuvas „Spirit of St. Louis“ NYP, kuriuo Carlizas Lindbergas 1927 metais perskrido per Atlantą iš Niujorko į Parizį. Šis pašto ženklas išleistas 1977 metais skrydžio 50-mečio proga.

Viešėjo Maskvoje, Kijeve, Leningrade. Skraidydamas lėktuvais yra pasiekęs 134 JAV ir pasaulio rekordus. Praėjusiais metais vienas atliko skridimą į Šiaurės ašigalį. Nuosavu lėktuvu „Bjorkraft“, kurį pasistatė draugams padedant, jis pavadino „Ten Romeo“, jis yra nuskridęs daugiau kaip 1200000 kilometrų. Lėktuvas — penkių vietų. Vietoj trijų keleivių kreslų įtaisyti papildomi kuro bakai.

Mes atvykome į Tarybų Sąjungą, norėdami nutiesti dar vieną draugystės tiltą tarp dviejų mūsų šalių sostinių, — pasakė jis. — Skridimo metu atlikome du tarpinius nutūpimus — Reikjavike ir Helsinkyje — miestuose, kurie tapo taikos ir tarpusavio supratimo simboliais. Visas pasaulis su viltingu žvelgia į mūsų šalių tarpusavio suartėjimą. Ir aš laimingas, galėdamas įnešti savo kuklų indelį į šį svarbų reikalą.

Milardas Harmonas aplankė Maskvą žymybes, susitiko su aviacijos visuomene, garsojo tarybinio lakūno Valerijaus Čkalovo sūnumi.

Birželio 8—11 dienomis Biržų ATSK aerodrome vyko 34-osios respublikinės moksleivių aviamodelizmo varžybos laisvo skridimo modeliais. Tarp rajonų komandų nugalėjo Utenos ekipa (vadovas R. Zaranka). Antrąją vietą užėmė Lazdijų (vadovas V. Masėnas), o trečią — Šiaulių rajono (vadovas V. Steponavičius) komandos. Miestų grupėje pirmąją vietą, kaip ir pernai, užėmė Klaipėdos komanda (vadovas V. Butkinas). Toliau sekė Šiaulių (vadovas V. Goštautas) ir Vilniaus (vadovas J. Žemaitis) komandos.

Asmeninėje įskaitoje nugalėjo: sklandytuvų modeliais (A-1) — L. Pakalnis iš Utenos, lėktuvų modeliais su gumos varikliais (B-1 klasė) — S. Mačaitis iš Klaipėdos, sklandytuvais (F 1 A klasė) — A. Nakvosas iš Pasvalio rajono, lėktuvų modeliais su gumos varikliais (F 1 B klasė) pirmą — antrą vietą pasidalijo R. Mačaitis iš Klaipėdos ir šiaulietis V. Kairys, taimeriniai modeliais (F 1 C klasė) — vilnietis K. Kojelis, radijo bangomis valdomais sklandytuvų modeliais (F 3 B klasė) — R. Kungys iš Šiaulių.

Varžybose dalyvavo tik aštuonių rajonų ir šešių miestų komandos. Tiek mažai komandų ir dalyvių šiose respublikinėse jaunųjų aviamodeliuotojų varžybose jau seniai bematėme. Vilnius ir Kaunas išstātė vos po vieną komandą, o Telšiai, Kėdainiai, Šilutė, Kapsukas į varžybas komandų visai neatsiuntė, nors šių rajonų liaudies švietimo skyriai buvo pateikę paraišką dalyvauti.

Norint gerai rungtyniauti ir pasiekti meistriškumo, vargu ar užtenka moksleiviams rengiamų dveju-frejų aviamodelizmo respublikinių varžybų per metus. Ir šios varžybos vyko tik dvi dienas (rungtyniauta net penkių klasių aviamodeliais). Tad kokia gali būti kalba apie meistriškumą, gerus rezultatus. Mažai varžybų jauniems aviamodeliuotojams rengia ir SDAALR. Neorganizuojami seminarai treniriams, pasidalijimo darbo patirtimi pasitarimai. Dėl to ir pastebimas toks didelis meistriškumo skirtumas tarp kelių pirmaujančiųjų sportininkų ir didžiosios daugumos miestų ir rajonų aviamodeliuotojų. Pastarieji užmiršti aprūpinant medžiagomis (šponu, kokybiška guma), gerais varikliais, radijo aparatūra. LTSR švietimo ministerija šio klausimo viena negali išspręsti, o SDAALR sporto organizacijos ir respublikos partiotinės draugijos Centro komiteiui priklausanti smulkaus urmo paruošėvių miestų ir rajonų aviamodelizmo sekcijų aprūpinimo medžiagomis problemos vis dar deramai nesprendžia.

Atominės bombos, kurių energija gaunama skaidant branduolį ir sukeliant branduolinę reakciją, buvo pavadintos PIRMIOSIOS KARTOS branduoline ginkluote. ANTROJI KARTA pradėta kurti ir taip pat pirmą kartą žmonijos istorijoje išbandyta JAV moksleivinkų. Tai — vandeninė bomba.

Si bomba galėjo „gimti“ tik po to, kai jos dekliruoti buvo panaudota anksčiau sukurtosios atominės bombos energija. Po to buvo kuriamos neutroninės ir kitos bombos. Bet visos jos priklauso dviejų pirmųjų kartų branduolinei ginkluotei.

O TREČIOSIOS KARTOS BRANDUOLINIAI GINKLAI? Tai tie, kuriuos Jungtinės Amerikos Valstijos stengiasi panaudoti savąją „strateginę gynybinę iniciatyvą“ įgyvendinti. Šios ginkluotės įvairiausiomis sistemoms naudojama abiejų anksčiau minėtų bombų energija, atlikdama savotiško dvigubo degiklio funkciją. Si nepaprastai galinga energija reikalinga tam, kad iš įvairiausių įrengimų, metalų bei medžiagų būtų išgautas kryptingas, puokštė sklidantis spinduliuojamas. Jo pirmoji, šviesos greičiu sklindanti banga ir yra tas ginklas, kuris, jo už-

Piteris Heigelštainsas Jungtinės Amerikos Valstijose plačiai žinomas fiziko vunderkindo vardu. Dar neturėdamas 30 metų jau dirbo su medicininio lazerio. Moksleivinkas ieškojo kelių sukurti tokį lazerį, kuris galėtų atkurti žmogaus organizmo molekulinę struktūrą. Si darbą jis dirbo Livermore laboratorijoje, kurioje, šalia daug ko kito, „gimė“ ir neutroninė bomba.

Kai baigėsi kontrakto numatytas laikas, talentingam fizikui buvo pasiūlyta pratęsti darbą laboratorijoje. Pentagonas patikėjo laboratorijai, o si — Heigelštainui sukurti specialų lazerį. Moksleivinkas laiku ir gerai atliko jam pavestą darbą. Jis buvo patenkintas ir laimingas. Iki pat tos dienos, kai sužinojo, kad jo sukurta lazeris — „karinis“, skirtas... „žvaigždžių karams“.

Moksleivinkas užsiklėdė savyje. Jis vaikščiojo susimastęs, rūstus, ėmė domėtis kitų darbais. Vieną dieną Piteris Heigelštainsas oficialiai pareiškė, kad jis atsisako savo „kūdikio“ ir nutraukia kontraktą su Livermore laboratorija.

Faktas, žinoma, įdomus. Daug pasakantis. Iš tikrųjų kiekvienas tiesą supranta savaip!

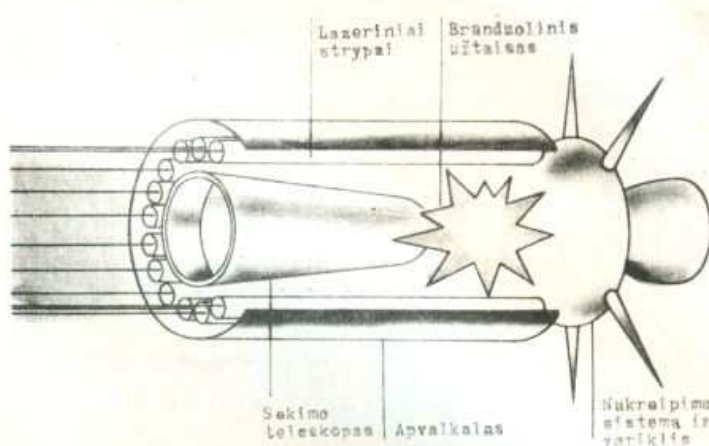
Piteris Heigelštainsas dirbo išsijusęs, nesusimastędamas, kam bus taikomi jo darbo rezultatai. Drauge su juo arba šalia dirbo dar šimtai moksleivinkų. Jie taip pat kūrė. Veltui amerikiečiai, o juo labiau Pentagonas, duodantis naudingus užsakymus Livermore laboratorijai, pinigų nemoka. Tik, deja, ne kiekvienas JAV moksleivinkas, gaunantis šioje laboratorijoje labai gerą atlyginimą, susimąstė: „ka aš darau?“ Dauguma jų, kaip ir Heigelštainsas, net nežinojo, kad jie savo protu ir rankomis kuria TREČIOSIOS KARTOS BRANDUOLINĮ GINKLĄ.

„Kai JAV moksleivinkai, skaidydami uraną ir plutoną, kūrė atominę bombą, vyko karas su fašistine Vokietija ir militaristine Japonija. Kariškiai, kurių žinioje buvo visas šis ypaci išlaptintas darbas, nutiekė moksleivinkus, kad jų kūryba reikalinga baigti karui, reikalinga pergalėi.

Atominės bombos, kurių energija gaunama skaidant branduolį ir sukeliant branduolinę reakciją, buvo pavadintos PIRMIOSIOS KARTOS branduoline ginkluote. ANTROJI KARTA pradėta kurti ir taip pat pirmą kartą žmonijos istorijoje išbandyta JAV moksleivinkų. Tai — vandeninė bomba.

Si bomba galėjo „gimti“ tik po to, kai jos dekliruoti buvo panaudota anksčiau sukurtosios atominės bombos energija. Po to buvo kuriamos neutroninės ir kitos bombos. Bet visos jos priklauso dviejų pirmųjų kartų branduolinei ginkluotei.

O TREČIOSIOS KARTOS BRANDUOLINIAI GINKLAI? Tai tie, kuriuos Jungtinės Amerikos Valstijos stengiasi panaudoti savąją „strateginę gynybinę iniciatyvą“ įgyvendinti. Šios ginkluotės įvairiausiomis sistemoms naudojama abiejų anksčiau minėtų bombų energija, atlikdama savotiško dvigubo degiklio funkciją. Si nepaprastai galinga energija reikalinga tam, kad iš įvairiausių įrengimų, metalų bei medžiagų būtų išgautas kryptingas, puokštė sklidantis spinduliuojamas. Jo pirmoji, šviesos greičiu sklindanti banga ir yra tas ginklas, kuris, jo už-



RENTGENINĖS LAZERINĖS „PATRANKOS“ SCHEMA.

sakovų ir kūrėjų noru, turi sunaikinti taikinį iki to momento, kai branduolinės detonacijos ugnies kamuolys sunaikins pačią sistemą. Todėl visos šios sudėtingos ir nepaprastai brangios sistemos turi vieną trūkumą — jos gali būti panaudotos tik vienintelį kartą.

Susipažinkime su kai kuriais trečiosios kartos branduoliniais ginklais bei sistemomis.

RENTGENINĖ LAZERINĖ „PATRANKA“ „žvaigždžių karų“ vadeivų pripažinta favorite. Ji sudaryta iš ilgų plonų metalinių strypų, kurie tam tikra sistema išdėlioti aplink vandenilinę bombą. Per branduolinį sprogdimą dalis gautos energijos šiuose strypuose pavirsta rentgeno spinduliais. Iki penkiasdešimties tokių branduoline energija užtaisytų lazerinių strypų nukreipiama į priešų tarpmėnines raketas, kurias jie turi sunaikinti.

Sukurta jau ir **ELEKTROMAGNETINĖ BOMBA**. Aukštai virš atmosferos susprogdintos bombos energija išlaisvina ir sklaidžia žemyn labai stiprų elektromagnetinį impulsą. Si savotiškas superžaibas „apakiną“ žemėje bei žemiau atmosferos esančią elektroniką, kompiuterius, optinę elektroniką, energijos bei ryšių sistemas. Tai gi elektromagnetinė bomba skirta priešų ryšių, sekimo, taikymo bei kitoms sistemoms sunaikinti.

Kuriamas ir **MIKROBANGŲ** ginklas. Jo veikimo principas panašus į aukščiau minėtos elektromagnetinės bombos. Skirtumas tik tas, kad jis sukoncentruoja gautą energiją į siaurą elektromagnetinio spektro bangų juostą, kuri skirta išvesti iš riklų tės priešų raketų navigacines sistemas.

Mikrobangos sklinda siaura juosta į raketą, išveda iš riklų tės joje esančius kompiuterius. Tačiau jos negali sunaikinti raketos arba priversti ją sugrįžti į žemę. Kitaip tariant, po tokio mikrobangų ginklo panaudojimo kosminėje erdvėje atsiranda papildoma nevaldomų skraidančių objektų. Turint galvoje, kad kiekviena numatyta neutralizuoti raketa pripildyta didelio kiekio šiuolaikinių sprogdmenų, panaudojus mikrobangų ginklą visatoje pradės laisvai skrieti didžiulės naiki-

namos jėgos objektai. Kokius padarinius gali sukelti dviejų tokių objektų susidūrimas arba vieno jų atsitrūkimas į kitą nevaldomą skraidantį kosminį objektą, numatyti sunku...

Dar vienas trečiosios kartos branduolinis ginklas — **DALELYČIŲ SPINDULIAI**. Šio ginklo pagrindą sudaro didžiuliu greičiu skriejantys elektronai, jonai, protonai, kuriuos „suka“ branduolinis sprogdimas. Ir šio ginklo bandymai laboratorijos sąlygomis save patiesino.

Minėti ginklai bei sistemos — vienkartinio naudojimo. O štai naujaisi. Tai labiausiai antihumaniška, jos kūrėjų pavadinta „**BRAINBOM**“ — „smegenų bomba“. Pasak jos „tėvo“ — Livermore laboratorijos karinio planavimo vadovo Paulio Chšanoskio — tai kosmos bazuojamas ilgalaikio veikimo ginklas.

Specialiame JAV lazerių bandymo poligone Vait Sende atliekami bandymai ir su **MIRACL** (Mid-Infrared Chemical Laser) — infraraudonųjų spindulių cheminiu lazeriu. Jo variantas „Alfa“ — penkių megavatų galingumo. Tačiau tuo nesitenkinama. Dirbama toliau, siekiant padidinti šio „žvaigždžių karų“ ginklo galingumą iki dešimties megavatų. Po to jis, pasak JAV gynybos ministro K. Vainbergerio, jau sekančiais metais, atkūrus kosminių keltų skraidymą, galėtų būti dislokuotas visatoje.

Būtent pastarosios „naujovės“, skirtos ilgalaikiam darbu kosmoso ir nukreiptos tiesiogiai prieš žmones bei raketas, ir perpildė JAV fiziko vunderkindo Piterio Heigelštaino kantrybės taure...

Kaip matome, „žvaigždžių karų“ vadeivos, pasisamdę didžiulę moksleivinkų armiją, verčia ją kurti vis naujus, vis galingesnius branduolinius ginklus. Visais jų naudojimo atvejais reikalinga labai didelė energija. Jai išgauti, kitaip tariant — SGI kovinėms sistemoms kurti ir tobulinti. Nevados dykumoje ir buvo įvykdyti tie 25 požeminiai branduoliniai sprogdinimai, kuriuos Jungtinės Amerikos Valstijos atliko per Tarybų Sąjungos vienašališko branduolinių sprogdinimų moratorijaus laiką.

A. SERMUKSNIS

IVAIRENYBĖS

BENDRAS SKRYDIS Į MARSĄ

Zymus Jungtinių Valstijų astrofizikas Karlas Saganas interviu tarybiniam savaitraščiui „Nedelia“ tarpe kitų kosmonautikos klausimų, qvildeno ir bendro Tarybų Sąjungos ir Jungtinių Valstijų ekipažo skrydžio į Marsą galimybes.

Kodėl JAV astrofiziko nuomone tolesnis TSRS ir JAV bendradarbiavimas taikiai įsisavinant kosmosą liečia skrydį į Marsą?

Visų pirma dėl to, kad visa, kas reikalinga tokiam skrydžiui, faktiškai jau parengta. Tai liečia tarybines orbitines stotis, ilgalaikius tarybinių kosmonautų skrydžius, kurių trukmė siekia net aštuonis mėnesius. Na, o skrydžiui į Marsą, K. Sagano nuomone, prireiktų apytikriai devynių mėnesių.

Mes, amerikiečiai, pasakė K. Saganas, puikiai suprantame, kad jeigu nerodysime iniciatyvos ir nepradėsime tartis dėl bendro skrydžio, tarybiniai mokslininkai ir kosmonautai jį įgyvendins ir be mūsų.

1988—89 metais TSRS, pagal tarptautinį projektą, paleis du zondus, kurie tirs tarpplanetinę erdvę, Marsą bei du jo palydovus. O jeigu skristų žmonės? Toks skrydis būtų jau ne vien mokslinis eksperimentas, bet ir bendras žmonijos laimėjimas.

Kada galėtų būti įgyvendinta

tokia bendra pilotuojama ekspedicija? Pagrindiniai paruošiamieji darbai jai, mano supratimu, pasakė K. Saganas, galėtų būti atlikti 1992-aisiais. Tai Spalio revoliucijos 75-mečio metal, ir, realiai vertinant padėtį, TSRS galėtų pasiūti į Marso tolius savo ekipažą. Tais metais žmonija minės ir 500 metų, kai Kristupas Kolumbas atrado Naująją Žemę. Tad šie metal būtų parankūs pradėti rimtą pasirengimą skrydžiui į Marso planetą.

Manau, kad iki to laiko jau bus įsisavintas kosminių laivų montavimas Žemės orbitoje. Astronautai ir kosmonautai daugkartinio naudojimo laivais-šaudyklėmis qabentų į tokį kosminį uostą, esantį orbitoje netoli Žemės, įrengimus, prietaisus, kurie čia būtų montuojami. Iš šio kosminio uosto erdvėlaivis su bendru TSRS ir JAV ekipažu ir turėtų pakilti skrydžiui į Marsą. Tai gi viskas priklauso nuo gerų norų. Jeigu jų bus, manau, kad žmonija pažymės savo atstovų atskridimą į Marsą dar iki 2000-ųjų metų, pasakė Karlas Saganas.

KARTUS PRISIPAŽINIMAS

1985 metų ketvirtame „Sparnų“ numeryje rašėme, jog Japonijos aviacijos kompanijos „Džapan airlains“ lėktuvą „Boing-747“ ištiko avarija, per kurią žuvo 520 žmonių. Žinutėje buvo minima, jog kaltė dėl katastrofos tenka „Boing“ koncerno montuotojams, kurie per lėktuvo remontą paliko nesandarią uodegos dalį.

Per Sietlo mieste (Vašingtono valstija, JAV) vykusį teismo

procesą „Boing“ koncerno atstovai buvo priversti prisipažinti, jog 520 žmonių žuvimo priežastimi buvo jų žinioje esančios remonto gamyklos darbininkų nepakankamai kruopštus darbas. Kad ir skaudančia širdimi, bet vis dėlto teko prisiminti kaltę. O drauge ir išlaidas — kompensaciją žuvusių šeimoms bei artimiesiems, taip pat atlyginti „Džapan airlains“ už lėktuvą.

„VILGA“ NUKONKURAVO „SESNA“

Suomijos aeroklubui patikėta surengti šių metų pasaulio laikūnų navigacinių skridimų čempionatą. Tarp jo dalyvių — ir Švedijos pilotai, kurie 1986 m. Europos pirmenybėse užėmė trečiąją vietą.

Pasikalbėjime su VDR aviacijos žurnalo „Flyger revju“ korespondentu, daugkartinis pasaulio ir Europos navigacinių varžybų aukso ir sidabro medalių laimėtojas Janas Olofas Friskmanas nurodė, kad Švedijos komanda varžyboms pasirinko LLR gamybos lėktuvą „Vilgą“. Ankstesniais metais švedai startuodavo JAV gamybos „Sesna-150“. Kuo grindžiamas šis sprendimas? Pasak J. O. Friskmano, išbandę „Vilgą“ per pernai vykusį Europos čempionatą, švedų pilotai įsitikino, kad lenkų gamybos lėktuvas turi daug pranašumų. Visų pirma — iš jo geresnės apžvalgos, o tuo pačiu ir orientavimosi galimybės, lėktuvas labai patvarus, skrendant juo navigacinius maršrutus labai patogiai laikytis naudingiausio — 130 km/val greičio, o esant reikalui „Vilgą“ laisvai pasiekia ir 170 km/val greitį.

PARAŠIUTININKŲ PREMJERA

Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) parašiutų sporto komisija (CIP) apsvaustė parašiutininkų būsimus pasirodymus Seule per ikioolimpinę savaitę bei Olimpines žaidynes. Rugšėjo 23—29 d. Seule bus surengtos pasaulio taurės varžybos. Kiekvienai valstybei atstovaus šalių čempionai — po vieną vyrą ir vieną moterį. Jie poromis atliks šuolius į olimpinį stadioną.

O po metų, per Seulo žaidynių atidarymą, įvairių pasaulio valstybių parašiutininkai atliks grupinį šuolį į stadiona. Kiekvienai olimpiadoje dalyvaujančiai valstybei atstovaus po vieną sportininką, kuris bus prisivertinęs savo šalies vėliavą ir ją po šuolio įneš į stadioną. Tad galima pagaliau kalbėti apie aviacijos sporto premjerą olimpinėse žaidynėse. Juolab, kad vadovaujantis FAI ir TOK susitarimu, 1992-ųjų metų olimpinėse žaidynėse Barselonoje parašiutininkai demonstruos savo meistriškumą per parodomąsias varžybas. Na, o dar po ketverių metų...

GTS — 35

Siemet sukanka trisdešimt penkeri metal nuo VDR patriotinės draugijos „Gesellschaft fuer Sport und Technik“ (Sporto ir technikos draugija) įkūrimo. Ta proga vyksta daug varžybų, susitikimų, kitų renginių.

Ypač iškilmingai vyko draugijos pionierių — sklandytojų — susibūrimas Šionhageno mokykloje, esančioje netoli Potsdamo.

Šionhagene 1950-aisiais pirmą kartą VDR istorijoje į padangę pakilo sklandytuvus. Jaunieji aviatoriai, kurių daugumą sudarė Laisvojo vokiečių jaunimo sąjungos (FDJ) nariai, pasiryžę savo rankomis įkurti šioje vietovėje sklandymo mokyklą bei pradėti skraidymo aparatų gamybą. Tai pareikalavo nemažai darbo ir pastangų. Bet bū-

tent čia, 1952-aisiais tuometiniam FDJ pirmininkui Erichui Honekeriui ir sekretoriui Haincui Kesleriui buvo pademonstruoti savos gamybos sklandytuvai SG-38 ir „Bebi“.

Praėjus 35-iems metams modernioje Šionhageno aviacijos sporto mokykloje lankėsi VDR gynybos ministras armijos generolas Haincas Kesleris, kuris teikė VDR aviacijos sporto veteranams bei labiausiai pasižymėjusiems sklandytojams, parašiutininkams ir pilotazinininkams vyriausybinius apdovanojimus.

AUTOMOBILIŲ MILIJONIERIAI

Pasaulyje nuolat gausėja lengvųjų automobilių, ir tai ne naujiena. O kas kapitalistiniame pasaulyje jų daugiausiai gamina?

Nepralenkiamas lyderis pagal praėjusių metų duomenis yra JAV koncernas „Dženeral motors“, patelkęs 1985-aisiais rinkai 6 milijonus 800 tūkstančių lengvųjų automobilių. Detroito mieste įsikūręs koncernas savo gamyklas turi 113 JAV miestų bei 27 pasaulio valstybėse. Toliau seka „Ford“ koncernas, gaminantis šalyje bei užsienyje 3,3 milijonus automobilių. Sekančiose pozicijose — japonų koncernai „Tojota“ — 2,6 ir „Nisan“ — 1,8 milijono. Tik penktoje vietoje yra stambiausias Europos koncernas „Folksvagen-Audi“ — apie 1,5 milijono. Toliau seka prancūzų „Pežo-Sitroen“ ir „Reno“ bei JAV koncernas „Kraisler“ ir italų „Fiat“, kurie pagamina per milijoną mašinų. Dešimtoje vietoje japonų „Honda“, kurios produkcija dar nėra pasiekusi milijono lengvųjų automobilių per metus.

NESEKMĖ PO 60 METŲ

Praėjusiame „Sparnų“ numeryje rašėme apie 1927-aisiais įvykusį Carlizo Lindbergo skrydį iš Niujorko į Paryžių. Pakartoti jį po šešiasdešimties metų panoro JAV pilotas Markas Hirtas. Tačiau 24-erių metų aviatorius patyrė nesėkmę. Jo vienvietis lėktuvas buvo priverstas nusileisti po aštuonias valandas trukusio skridimo Niūfaundlando salos Sent Džonso aerouoste. Mat skridamas visą laiką prieš vėją, jo lėktuvas suėkvojo pernelyg daug degalų.

IŠGELBĖJO AUTOMATINĖ SISTEMA

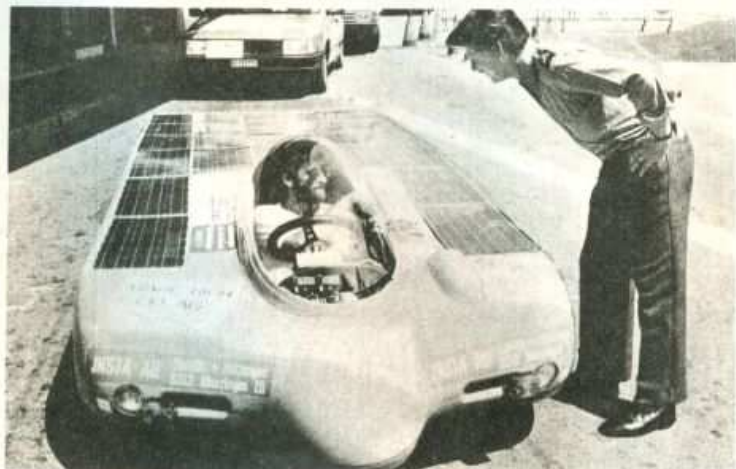
Per Otavoje vykusius parašiutininkų parodomuosius šuolius vienas Kanados sportininkų, iššokęs iš lėktuvo, atsitrenkė į lėktuvo uodegą ir neteko sąmonės. 300 metrų aukštyje automatinė sistema išskleidė atsarginį parašiutą ir sportininkas buvo sėkmingai nuleistas į žemę.

TEISINGI ATSAKYMAI

2, 4, 6, 9, 11, 14, 15, 18.

Skaitytojams, norintiems savarankiškai išnagrinėti pateiktas užduotis, nurodome, kokias taisyklių punktus reikia vadovautis:

I — 2 skyrius, „Ienkinimas“;
II — 14.1 ir 14.9; III — 11.3;
IV — priedas Nr. 1; V — 13.5; VI — 14.10 ir 14.12;
VII — priedas Nr. 1, 3.28;
VIII — priedas Nr. 1.



Vis dažniau skaitome apie lenktynes automobiliais, naudojančiais saulės energiją. Ypač daug tokių varžybų vyksta Šveicarijos teritorijoje.

Kad lenktynininkai galėtų pakrauti automobilių baterijas, šioje šalyje sukonstruota specia-

li saulės energijos pakrovimo „degalinė“.

NUOTRAUKOSE: saulės energiją vartojančių automobilių tarptautinių lenktynių „Saulės turas“ dalyvis važiuoja į trasą.

Prie saulės energijos „degalinės“.

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.

TAUPLYKITE 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;
MAŽEIKIAI, Revoliucionierių g. 2;
UTENA, Tarybų a. 10;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
ROKIŠKIS, Respublikos g. 82;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6;
JONAVA, Žeminių g. 13;
SNIEČKUS, Festivalio g. 10.
JURBARKAS, Revoliucijos g. 25;
RASEINIAI, Tarybų g. 5.

SPARNAI 

40 kap.

INDEKSAS 76783

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

