



ISSN 0206—3867

SPARNAI

1
1985



INFORMACINIS PRANEŠIMAS

apie Tarybų Sąjungos Komunistų partijos Centro Komiteto plenumą

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

Eina nuo 1968 m. keturis
kartus per metus.

Redakcinė kolegija: Romas
BANKAUSKAS, Stasys BRUN-
DZA, Aleksandras IČIKAVI-
ČIUS (atsakingasis sekreto-
rius), Aleksandras JOMUŠAS,
Kazys KILČIAUSKAS (vyriausiojo
redakatoriaus pavaduoto-
jas), Savelijus LEVCENKA,
Vytautas PAKARSKAS, Riman-
tas RAKAUSKAS, Stanislovas
RAMOSKA, Vitas RAVINS-
KAS, Šarūnas SKAPCEVIČIUS
(vyriausiasis redaktorius).

Atiduota rinkti 1985.02.22.
Pasirašyta spaudai 1985.03.22.
LV 07341. Popieriaus for-
matas 60x92/8. Gillaspau-
dė. 4,9 sąlyg. sp. lanko, 5,69 leid.
lanko. Užs. Nr. 456. Tiražas
21 955 egz.

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

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

Rankraščiai negrąžinami.

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

Редaktor Шарунас СКАП-
ЦЯВИЧЮС.
Выходит четыре раза в год.
На литовском языке

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

© „Sparnai“, 1985/1

VIRŠELYJE: Žiema aerodrome.
M. KURAICIO nuotr.

1985 metų kovo 11 dieną įvyko Tarybų Sąjungos
Komunistų partijos Centro Komiteto neeilinis ple-
numas.

CK Politinio biuro pavedimu plenumą pradėjo
TSKP CK Politinio biuro narys TSKP CK sekretorius
dr. M. Gorbačiovas.

Ryšium su TSKP CK Generalinio Sekretoriaus,
TSRS Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo Pirmininko
K. Černenkos mirtimi plenumo dalyviai pagerbė
Konstantino Černenkos atminimą gedulingos tylos
minute.

Plenumas pažymėjo, kad Tarybų Sąjungos Komu-
nistų partija, visa tarybinė liaudis patyrė skaudų
nuostolį. Iš gyvenimo pasitraukė įžymus partijos ir
valstybės veikėjas, patriotas ir internacionalistas,
nuoseklus kovotojas už komunizmo ir taikos idealų
triumfą Žemėje.

Visą savo gyvenimą Konstantinas Černenka iki
galo atidavė Lenino partijos reikalui, tarybinės liau-
dies interesams. Kur tik siuntė jį partija, jis visada
su jam būdingu pasiaukojimu kovojo už TSKP po-
litikos įgyvendinimą.

Konstantinas Černenka labai rūpinosi, kad būtų
nuosekliai vykdomas išsivysčiusio socializmo tobu-
linimo, svarbių ekonominio ir socialinio vystymo
uždavinių sprendimo, tarybinės liaudies gerovės ir
kultūros kėlimo, masių kūrybinio aktyvumo tolesnio
didinimo, ideologinio darbo gerinimo, drausmės,
teisėtumo ir tvarkos stiprinimo kursas.

Didelį įnašą Konstantinas Černenka įnešė į toles-
nį visapusiško bendradarbiavimo su broliškomis
socializmo šalimis plėtojimą, socialistinį ekonomikos
integravimą, socialistinės sandraugos pozicijų stipri-
nimą. Jam vadovaujant, buvo tvirtai ir nuosekliai
realizuojami skirtingos visuomeninės santvarkos val-
stybių taikaus sambūvio principai, duodamas ryžtingas
atkirtis agresyvioms imperializmo užmačioms, nenu-
ilstamai kovojama už tai, kad būtų nutrauktos im-
perializmo primestos ginklavimosi varžybos, pašalinta
branduolinio karo grėsmė, užtikrintas patikimas
tautų saugumas.

Kaip akies vyzdį Konstantinas Černenka saugojo

mūsų Komunistų partijos vienybę, kolektyvinį Centro
Komiteto ir jo Politinio biuro veiklos pobūdį. Jis
visada siekė, kad partija visais lygiais veiktų kaip
susitelkęs, darnus ir kovingas organizmas. Komunistų
minčių ir darbų vienybę jis laikė visų mūsų laimėjimų,
trūkumų įveikimo laudu, nuoseklaus žengimo į
priekį laidu.

Plenumas pabrėžė, kad šiomis liūdesio dienomis
komunistai, visa tarybinė liaudis dar glaudžiau su-
sitelkia apie partijos Centro Komitetą ir jo Politinį
biurą. Partiją tarybiniai žmonės visiškai pagrįstai
laiko vadovaujančia ir vairuojančia visuomenės jė-
ga, yra tvirtai pasiryžę paslaukojamai kovoti už
TSKP lenininės vidaus ir užsienio politikos realiza-
vimą.

CK plenumo dalyviai pareiškė nuoširdžią užuojau-
tą velionio giminėms ir artimiesiems.

CK plenumas apsvarstė klausimą dėl TSKP CK Ge-
neralinio Sekretoriaus išrinkimo.

Politinio biuro pavedimu kalbą šiuo klausimu
pasakė Politinio biuro narys dr. A. Gromyka. Jis
pasiūlė išrinkti TSKP CK Generaliniu Sekretoriumi
dr. M. Gorbačiovą.

TSKP Centro Komiteto Generaliniu Sekretoriumi
plenumas vieningai išrinko dr. M. Gorbačiovą.

Po to plenumo kalbėjo TSKP CK Generalinis
Sekretorius dr. M. Gorbačiovas. Jis nuoširdžiai
padėkojo už didelį pasitikėjimą, kurį jam parodė
TSKP Centro Komitetas, pažymėjo, kad labai gerai
supranta, kokia didelė yra su tuo susijusi atsakomy-
bė.

Dr. M. Gorbačiovas užtikrino TSKP CK Centro
Komitetą, jog jis skirs visas jėgas, kad ištikimai
tarnautų mūsų partijai, mūsų liaudžiai, didiesiems
Lenino idealams, kad būtų nenukrypstamai įgyven-
dinamos programinės TSKP nuostatos, užtikrinamas
perimamumas sprendžiant uždavinius toliau stiprinti
ekonominę ir gynybinę TSRS galią, kelti tarybinės
liaudies gerovę, stiprinti taiką, atkakliai vykdoma
lenininė Komunistų partijos ir Tarybų valstybės
vidaus bei užsienio politika.

Tuo CK plenumas baigė savo darbą.

Michailas GORBAČIOVAS

Michailas Gorbačiovas gimė 1931 m. kovo 2 d. Stavropolio krašto Krasnogvardeiskojės rajono Privolnojės kaime valstiečio šeimoje.

Netrukus po 1941—1945 m. Didžiojo Tėvynės karo, jis, turėdamas 15 metų, pradėjo savo darbinę veiklą. Dirbo mašinų-traktorių stoties mechanizatoriumi. 1952 metais įstojo į TSKP narius. 1955 metais baigė Maskvos valstybinį M. Lomonosovo universitetą (teisės fakultetą), o 1967 metais — Stavropolio žemės ūkio institutą ir įgijo mokslinio agronomo ekonomisto specialybę.

Nuo 1955 metų M. Gorbačiovas dirba komjaunimo ir partinį darbą Stavropolio krašte: VLKJS Stavropolio miesto komiteto pirmuoju sekretoriumi, komjaunimo krašto komiteto propagandos ir agitacijos skyriaus vedėju pavaduotoju, o po to antruoju ir pirmuoju sekretoriumi.

1962 metų kovo mėnesį M. Gorbačiovas buvo iškeltas Stavropolio teritorinės gamybinės kolūkių ir tarybinių ūkių valdybos partiniu organizatoriumi, o tą pačių metų gruodžio mėnesį patvirtintas TSKP krašto komiteto partinių organų skyriaus vedėju.

1966 metų rugsėjo mėnesį jis išrenkamas partijos Stavropolio miesto komiteto pirmuoju sekretoriumi. Nuo 1968 metų rugpjūčio mėnesio M. Gorbačiovas dirba TSKP Stavropolio krašto komiteto antruoju sekretoriumi, o 1970 metų balandžio mėnesį išrenkamas pirmuoju sekretoriumi.

M. Gorbačiovas — TSKP Centro Komiteto narys nuo 1971 metų. Buvo partijos XXII, XXIV, XXV ir XXVI suvažiavimų delegatas. 1978 metais išrinktas TSKP CK sekretoriumi, 1979 metais — kandidatu į TSKP CK Politinio biuro narius. 1980 metų spalio mėnesį M. Gorbačiovas iš kandidatų pervestas į TSKP CK Politinio biuro narius. 8—11 šaukimų TSRS Aukščiausiosios Tarybos deputatas, Sąjungos Tarybos Užsienio reikalų komisijos pirmininkas. 10—11 šaukimų



RTFSR Aukščiausiosios Tarybos deputatas.

Michailas Gorbačiovas — žymus Komunistų partijos ir Tarybų valstybės veikėjas. Visuose postuose, kuriuos jam paveda partija, dirba su jam būdinga

iniciatyva, energija ir pasiaukojimu, skiria savo žinias, didelį patyrimą ir organizacinį talentą partijos politikos įgyvendinimui, pasiaukojamai tarnauja didiesiems Lenino idealams, darbo liaudies interesams.

Už nuopelnus Komunistų partijai ir Tarybų valstybei M. Gorbačiovas apdovanotas trimis Lenino ordinais, Spalio revoliucijos, Darbo raudonosios vėliavos, „Garbės ženklo“ ordinais ir medaliais.

VISADA RIKIUOTĖJE

GYVENIMAS, SUSIETAS SU SKAIČIUMI 13

1941-ųjų birželio 23-oji. Tą dieną dvidešimtmetį komjaunimo Teislių apskrities komiteto instruktorių Vytautą Rutkauską, jam prašant, priėmė savanorių 8-osios armijos 10-ojo korpuso padalinį.

1985-ųjų sausio 28-oji. Tą dieną, paminėti laisvės 40-mečio, į uostamiestį susirinko paskutinės lietuviškos žemės pėdos vaduotojai. Tarp kitų 16-osios Lietuvos laisvės Raudonosios vėlavos ordino Klaipėdos žuikų diviziono veteranų čia buvo ir Lietuvos TSR nusipelnęs žemės ūkio darbuotojas Vytautas Rutkauskas.



Šias dvi datas skiria daugiau kaip keturi dešimtmečiai. Ir visą tą laiką Vytautas buvo koviniame poste. Latvijos, Estijos gynyba, traukimasis degančiais laivais iš Talino į Kronštadą, sužeidimas, Leningrado blokada, kelionė su tautiečiais „gyvybės keliu“ per Ladogą į Didžiąją žemę, į Balachnos rajoną, kur buvo formuojama lietuviškoji divizija — tai tik dalis gyvenimo kelio, kuris, nepaisant visko, buvo kupinas komjaunimo organizatoriaus veiklos rūpesčių. Pagaliau Briansko, kur buvo dislokuotas atsargos pulkas, Vytautas Rutkauskas išrenkamas bataliono komjaunimo organizatoriumi.

Pasibaigė Didysis Tėvynės karas. Karys grįžo į savąją — 16-ąją diviziją. Bet neilgam — laukė didžiulis atstatomasis darbas, komjaunimui buvo reikalingi prityrę kadrų, ir Vytautas tampa LLKJS Klaipėdos miesto komiteto pirmuoju sekretoriumi, Centro Komiteto jaunųjų valsčių skyriaus vedėju. Vėliau komjaunimo ir politinis darbas žemės ūkio organuose. O kai partija paragino komunistus įnešti savo asmeninį indėlį į žemės ūkio pakėlimą, Vytautas

Teisūs žmonės sakydami, kad kaip negali būti poeto be tėvynės, taip negali būti tikro piliečio — patrioto, kuris neprisimintų savo šalies praeities, jos liaudies didvyriškų žygdarbių.

Mes prisimename viską. Prisimename kaustytus hitlerininkų batais ištryptus rugių laukus keturiasdešimt pirmaisiais ir raudonąją vėliavą viršum reichstago keturiasdešimt penktaisiais. Prisimename besąlyginę „antžmogų“ kapituliaciją ir pasirašytą rankovėm plūstančius pasitikėjimo kupinus fašistus. Tarp šių įvykių — 1418 dienų ir naktų. Ir visos jos vyko tarybinės liaudies Didysis Tėvynės karas. Jis pareikalavo iš kiekvieno, kuriam buvo lemta būti jo dalyviu, atiduoti visą vardan Pergalės. Negailėti nieko — net savo gyvybės. 20 000 000! Tiek tarybinų žmonių sudėjo savo galvas ant Tėvynės laisvės aukuro. Amžina šlovė jiems!

Šiandien žiupsneliu prisiminimų su skaitytojais dalijasi patriotinės draugijos veteranai — tie, kuriems ant savo pečių teko patirti karo negandas ir kančias, be kurių negalėjo būti PERGALĖSI

išrenkamas Alytaus rajono Raudonųjų kolūkių pirmininku, vėliau skiriamas Maišiagalos tarybinio ūkio direktoriumi.

— Visa, kas išgyventa, ir į penkias jaučio odas nesurašysi. Juk pats žinai, koks laikas buvo — pasakoja V. Rutkauskas. — Bet viena norėčiau pabrėžti: Didžiojo Tėvynės karo dalyvių atminimą bei draugystę su jaunimu.

Išties. Tai jo iniciatyva 1963-aisiais iš Alytaus į Aleksejevą nuvyko grupė veteranų, čia — Lietuviškosios diviziono kovinio krikšto vietoje — kritusiems draugams atminti pasodino Draugystės sodą.

Praėjo dvidešimt metų. Karo veteranas bei invalidas Vytautas Rutkauskas vėl Aleksejevkoje. Šioje kiekvieno lietuvių širdžiai brangoje vietoje jis, drauge su bendraminčiais, tarp Draugystės sodo ir Brolių kapų, sodino Memorialinį parką.

— Keturiasdešimt beržų simbolizuoja rusų tautą, keturiasdešimt liepų — mūsų, lietuvių, tautą, o keturiasdešimt ąžuolų — tvirtybę, stiprybę ir draugystės simbolis, — pasakoja Lietuvos TSR SDAALR CK narys Vytautas Rutkauskas.

Prieš daugiau nei keturis dešimtmečius iš arti susipažinęs su OSOAVIACHIM-o organizacijų veikla, jis liko ištikimas patriotinei draugijai iki šios dienos. Vytautas dažnas svečias rajonuose, mokyklose, ūkiuose, jis mielai atvyksta į susitikimus su jaunąja karta, padeda auklėti jė tarybinio patriotizmo dvasia. Juolab, kad yra ką papasakoti iš savo gyvenimo. Kaip juokais sako, pasakoti apie, savusius „tryliktukus“: 13 metų — komjaunimo darbuotojas, 13 — kolūkių pirmininkas, 13 — tarybinio ūkio direktorius, 13 — aktyvus SDAALR narys.

O kas įvyks per artimiausius 13 metų?

PER PUSĘ AMŽIAUS

Viduramžių filosofai žmogaus gyvenime labiau už viską vertino tris dalykus: kūną, sielą ir laiką. Kad laikas priklausytų žmogui, jis turi būti ne tik sveikas, bet ir kupinas energijos, kūrybinio aktyvumo, dvasinių jėgų — sakė jie.

Toks veiklaus žmogaus apibrėžimas puikiai atitinka Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto pirmininko pavaduotoją Anatolijų Speičį.

Būdamas dvylikmetis, Anatolijus dalyvavo pirmosiose Lietuvos aviamodeliuotojų varžybose. Penkiolikmetis — mokėsi sklandymo abėcėlės Nidoje. Po to sekė velkamieji skrydžiai Kaune, o 1940-aisiais — aukštesniosios grupės kursanto „duona“ Aukštągirio sklandymo mokykloje.



Prasidėjęs Didysis Tėvynės karas nutraukė OSOAVIACHIM-o aktyvistą, komjaunimo kandidato Anatolijaus Speičio aviacinę veiklą. Bet ne patriotinę.

1941-ųjų rudenį jis, kaip ir kiti Tarybų valdžiai prijauciantys jaunuoliai, susirinko Maironio gatvėje į komjaunuolės Nastės butą. Buvo čia ir Algirdas Zukauskas, Janina Čižinauskaitė, Al-



gis Indriūnas, kiti. Visus jaudino vienas klausimas — kuo ir kaip kenkti okupantams, kuo padėti Tarybų šaliai, Maskvai?

— Apie ginkluotą kovą kalbos nebuvo: neturėjome nei ginklų, nei patirties. Nutarėme platinti tarp Kauno jaunimo lapelius, raginančius klausytis Maskvos radijo, kenkti darbovietėse, sabotuoti kariuomenės užsakymus, ieškoti vienminčių, burtis. Juk visi tuo sunkiu laikotarpiu buvo išsibarstę, — prisimena A. Speičys.

Antifašistų grupė ypač daug pasidarbavo, kai okupantai ir vietos pardsidavėliai paskelbė Lietuvos vaikų mobilizaciją į planuojamus sudaryti karinius dalinius. Tiesa, tuomet atsisaukimus jaunuoliai rašė nebe patys. Juos Anatolijus gaudavo iš „dėdės Juozo“, su kuriuo jam buvo liepta užmegzti ryšius. Tik po daugelio metų Speičys sužinojo, jog tekstus atsisaukimų, kuriuos drauge su nūnai LTSR Mokslų Akademijos viceprezidentu Algirdu Zukausku platino Kaune, jam įduodavo vienas žymiausių Lietuvos partizaninio judėjimo vadovų, Tarybų Sąjungos Didvyris Juozas Vitas...

Ne visi draugai sulaukė šviešios Kauno išvadavimo dienos. Užtat tie, kurie liko gyvi, su ypatinga aistra pasinėrė į atkuriamąjį darbą. Anatolijus dirbo atstatant hitlerininkų sugriautą Kauno mėsos kombinatą ir tik po to tapo Kauno universiteto studentu. Aviacija ir vėl atitraukė. Bet...

Pradėjęs burtis aviatoriams, A. Speičys buvo išrinktas pirmuoju Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos prezidentu pirmininku. 1958-aisiais įsteigė prie respublikos Liaudies ūkio tarybos mašinų gamybos valdybos sklandymo klubą, tapusį dabartinio Vilniaus ATSK užuomazga. Iš liaudies Lenkijos buvo nupirkti trys sklandytuvai, vienoje Vilniaus įmonėje pradėtas statyti Balio Karvelio konstrukcijos bėmatoris skraidymo aparatas BK-6, organizuota seri-

jinė jo gamyba SDAALR gamykloje Simferopolyje.

Vėliau — Prienų ESAG, jos reorganizavimas. 1979-aisiais padėtas naujosios gamyklos statybos kertinis akmuo.

Džiaugiasi Anatolijaus Speičys, mitydamas augančius Tarybų Lietuvos aviacijos gamyklos naujuosius korpusus, nuspėdamas naujus didingus darbus, puikias veiklos sąlygas aviacijos kūrėjams. O mintys? Jos toli — naujuose SDAALR statybos objektuose, reginčios iš projektų augančius rūmus, mokyklas, gamyklas... O juk prasidėjo viskas nuo 12-mečio berniuko dalyvavimo pirmosiose mūsų krašto aviomodelizmo varžybose, lygiai prieš penkiasdešimt metų.

„REIKIA!“

„Prieš penkiolika metų į Rokiškį atvyko atsargos karininkas Aleksandras Nesterovas. Atvyko ir nutarė pasilikti. Rajono vadovai jam pasiūlė darbą.

— Mums reikalingas SDAALR rajono komiteto pirmininkas. Eisite?

Pagal seną įprotį, įgytą karinėje tarnyboje — spręsti greitai ir teisingai — jis nedvejodamas sutiko.

Taip apie Rokiškio rajono patriotinės draugijos komiteto pirmininką buvo rašoma Lietuvos TSR SDAALR CK plakate.



Penkiolika veiklos metų. Daug tai, ar mažai?

Kai Aleksandras Nesterovas palygina juos su TSRS Ginkluotuosiose Pajėgose praleistais dvidešimt penkeriais, atrodo labai nedaug. O ir metai tie kokie buvo!

Tolimo Sibiro kaimo jaunuolis, OSOAVIACHIM-o narys Nesterovas, pašauktas atlikti pilietinę pareigą, baigė aviacijos techninių mokymų. Po to — pasiskyrimas į Tolimuosius Rytus, į jūrų aviaciją. O Tolimieji Rytai tuo metu buvo daugelio susidūrimų vieta. Tad, kaip liaudis sako, ir ugnies, ir dūmų buvo daug...

Kai buvo pradėtas triuškindi

japoniškasis imperiализmas, dalinys, kuriame tarnavo Aleksandras Nesterovas, vykdė ne tik oro žvalgybą, bet ir bombardavo samurajų uostus. Lėktuvams teko ne kartą susidurti su priešais, pajusti zenitinės artilerijos ugnį. Grįždavo jie į bazę lyg rėtis. O tu, aviamechanike, galvok, dirbk dieną naktį, bet kad ryt lėktuvai ir vėl būtų parengti koviniams skrydžiams!

Kartą jie drauge su vadu pakilo į padangę. Skrydis buvo grupinis, dalyvavo jame ir kaimyninio dalinio lėktuvai. Ir pasitaikė tu man, kad vienu metu padangėje būtų du lėktuvai, pažymėti ketvirtuoju numeriu. Žinoma, nieko čia ypatingo, jeigu ne karas...

— Kaimyninio dalinio „ketveriukė“ buvo priešais atakuota, numušta. Lėktuvai nukrito į jūrą. Mūsiškiai paskubėjo į pagalbą, bet lakūnai jau buvo žuvę. Į vadavietę nuskriejo pranešimas apie šį įvykį. Čia ilgai nedvejojė nutarė, jog žuvo mūsų žuvis. Na, ir nuskriejo liūdna žinia į namus, pas žmoną ir du sūnus, — prisimena Aleksandras Nesterovas.

— Na, o toliau?

— Ką gi toliau? Po kurio laiko mes su vadu nusileidome į savo aerodromą gyvi ir sveiki... Žinoma, visi džiaugėsi, bet ir pergyveno dėl pernelyg ankstyvų pranešimų apie mūsų žuvimą. Puolėme prie telefono... Džiaugsmas susipynė su ašaromis. Ką darysi, karas...

Daugelio vyriausybinių apdovanojimų kavalierius Aleksandras Nesterovas ir patriotinės draugijos veikloje liko ištikimas karinėms tradicijoms. O jos apibūdinamos vienu žodžiu: „Reikia!“ Su šauktuku. Būtent su šiuo ženklu. Kaip tik dėl to Rokiškio rajono patriotinės draugijos organizacija yra viena pirmųjų respublikoje. Čia gerai organizuojamas patriotinis jaunimo auklėjimas, sportinė veikla, čia nuo paauglystės kruopščiai skiepijama pagalba ir meilė tiems, kurie nepagalbėjo nieko, vardan šviesaus ir laimingo mūsų šalies jauniosios kartos gyvenimo.

YPATINGAS APDOVANOJIMAS

Bronių Selvestraitį pažįstu kone keturis dešimtmečius. Susitikti ir kalbėti teko įvairiausiomis aplinkybėmis. Ir štai šis spaudai skirtas pokalbis.

Jis įvyko Druskininkuose. Vilkaviškio TSK pedagogas treneris sėmėsi sveikatos čia esančiame reabilitacijos centre. Sunegalavo karo veterano širdis. Kartas nuo karto ir ji reikalauja „remonto“.

Įsikūrėme snieguotame parke, kur, ošiant apšerkšnįsuiams pušims, paklausiau:



— Sakyk, Broniau, kiek turi apdovanojimų?

— Nė neatmenu. Medalių, berods, vienuolika ar dvylika, du LTSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo garbės raštus, aibę diplomų, garbės ženklų.

— O kurį vertini labiausiai?

— Jeigu atvirai, tai ne medalių...

— ?

— Man brangiausias visų apdovanojimų — Vyriausiojo kariuomenės vado Padėkos raštas.

— Nė nežinojau, kad ir toks buvo...

— Buvo, Berlyno šturmo dalyviams... Pats supranti...

Kur nesuprasi! Juk tai ne tik nuopelnų įvertinimas. Tai — gyvenimo dokumentas!

...Vilkaviškio statybininko sūnus anksti pažino darbo skonį. Mokėsi pas privatininką pakinkty meistro amato. Laisvalaikio sportavo. Ypač mėgo futbolą, kuris gerai sekėsi. Atkūrus Lietuvą Tarybų valdžią, dalyvavo steigiant „Pado“ artelę, joje ir pirmąjį savarankišką darbą pradėjo. Buvo priimtas kandidatu į komjaunimą. Aktyvistas daug pasidarbova populiariaudamas Lietuvos jaunimui naują dalyką — komjaunimo ir OSOAVIACHIM'o organizuotą „Vorošilovo šaulių“ ir PDG normų laikymą.

Prasidėjo karas. Slapstymasis. Okupacija. Vėliau Tarybinė Armija. Ne į vieną ataką kilo kulkosvaidininkas Selvestraitis. Sekėsi. Tai, žiūrėk, priešais kulka pilotę numušė, tai palaidinę „pradūrė“, tai vos kliudė... Taip ir žengė į Vakarų drauge su Baltarusijos fronto kariais viename dalinyje „pasiklydęs“ vilkaviškietis. Sypsojosi ta ypatinga, tik jam būdinga veido išraiška, kuri ir šiandien Bronių išsimty išskiria. Bet štai prasidėjo Berlyno šturmas. Sulingavo žemė, lyg sūpynės, naktis už saulėtą dieną šviesesnė tapo. Ugnis, lėktuvų gausmas, artilerijos pabūklų švilpesys, ir pažįstami žodžiai: „V ataką, vperiod!“

Bėgo, šaudė, krito, kėlėsi ir vėl bėgo, šaudė. Vydami priešą, pėstininkai sustojo ties vienu

Berlyno priemiesčių. Fašistai gynybai gerai pasiruošę. Puolė kontrataką. Prasidėjo artimas mūšis — priešas ranka pasiekiamas. Įtūžęs, rodo, gerkle dantimis pergrauž... Gina kiekvieną žemės pėdą. O Bronius su draugais žino tik vieną — veržtis pirmyn, į priešų urvą. Ten sunaikinti jį ir padėti tašką. Tik nebuvo lemta.

Prišoko prie kritusio draugo. Bet tam tėvukui baltarusiui jau neberekėjo pagalbos... Sukandęs dantis, atsikėlė su automatu rankoje. Smėstėlėjo šesėlis su šalmu. „Vokietis“ — sumojo, ir paspaudė gaiduką. Kulka papliūpa susiliejo į vieną su hitlerininko šautuvo šūviu. Spėjo, bjaurybė, į kairiosios kojos blauzdą...

Pergalės dieną jefreitorius Bronius Selvestraitis sutiko karo lauko ligoninėje. Į savo dalinį grįžo po atmintino fejerverko. Ir štai čia, Leipcige, Tarybinės Armijos kariui Broniui Selvestraitčiui įteikė Josifo Stalino pasirašytą Padėkos raštą už Berlyno šturmą.

— Štai ir visa istorija, — baigė Bronius.

— Na, o toliau?

— Toliau pats viską žinau...

Išties, žinau. Demobilizacija, sugriautas gimtasis Vilkaviškis, kurį reikėjo atstatyti. Klasių kova. LLKS apskrities komiteto karinio fizkultūrinio skyriaus vedėjas, vėliau sporto komiteto pirmininko, TSK viršininko pareigos.

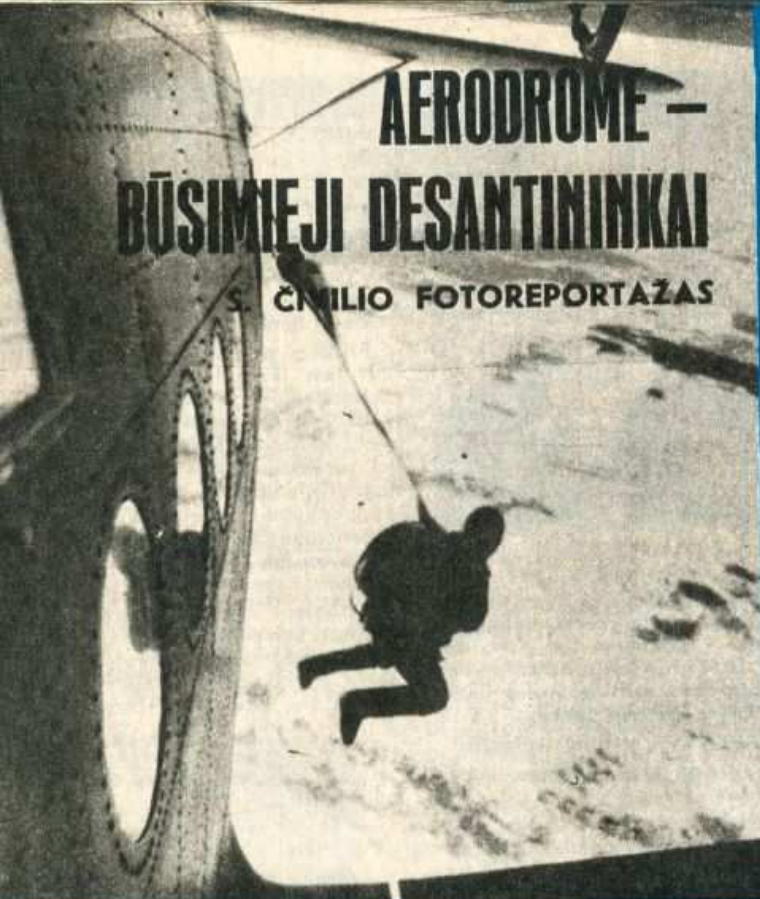
Energingas, guvus Bronius ir šiandien Vilkaviškio technikos sporto klube rūpinasi ne vien dėl savo keturių sporto šakų. Jo patyrimo, žinių, operatyvumo reikia visiems ir visur. Ir Selvestraitis spėja. Spėja, nors veterano širdis kartais ir primeina, jog jau nebe dvidešimt...

A. ICIKAVICIUS
Didžiojo Tėvynės karo veteranas



AERODROME — BŪSIMIEJI DESANTININKAI

S. ČIVILIO FOTOREPORTAŽAS



Pirmosios šuolio sekundės...

Po akimirkos pasigirs komanda: „Sokti!“.



Parašiutinės grandies vadas LTSR nusipelnęs treneris L. Trukšinas dar kartą primena būsimiesiems desantininkams pirmojo šuolio ypatumus.

Jaunimui tokio amžiaus, kai esi šaukiamas į Tarybinę Armiją, tarnyba desantininiuose daliniuose — įdomi ir viliojanti. Lietuvos jaunimui, kuris ruošiasi desantininkų gyvenimui, vienas tokio pasiruošimo etapų yra mokomoji stovykla Vilniaus Darlaus ir Girėno aeroklube.

Šių metų vasario šalčiai nesutrukdė aeroklubo parašiutinės grandies darbo. Kiekvieną giedresnę dieną virš Kiviškių aerodromo sukdavo ratus darbštuolis AN-2, valdomas lakūno instruktoriaus Zigmo Voverio, jau dešimt metų triūsiančio klube. O kol technikai paruošdavo lėktuvą skridimui, kol galingos mašinos nuo pakilimo ir nusileidimo tako nuvalydavo sniegą, jauni vyrukai, apsirengę patogia desantininko apranga, instruktorių padedami, kruopščiai ruošėsi būsimiems šuoliams, dėjęsi apsauginius šamus. Užkalbinau vieną vaikina:

— Nejaučiate baimės!

— Žodis „baimė“ šiuo momentu netinka, — atsakė G. Rinkevičius, vaikinai iš Kauno. — Kai atvykau į aerodromą ir pamatiau besileidžiančius parašiutininkus sportininkus, baugu buvo net pagalvoti apie šuolį. Mažai išmaniau apie parašiutą, ir jis kėlė nepasitikėjimą. Bet taip buvo pirmą dieną. Vėliau aeroklubo instruktoriai Zigmas Voveris ir Borisas Šesternikovas teoriniuose užsiėmimuose įrodė, kad parašutas yra patikimas draugas, išmokė, kaip juo naudotis, kaip išsokti iš lėktuvo. Bet pirmas šuolis — visada jaudi-

nantis. Jau vien dėl to, kad jis pirmas mano gyvenime...

Pašnekesį nutraukė komanda: „Užsidėti parašiutus!“

Po kelių minučių viena vaikinių grupė išsiriklavo patikrinimui. Grandies vadas Leonidas Trukšinas patikrino kiekvieno parašiutą, ar teisingai jis užsidėtas. Netoliese jau gaudė lėktuvas. Grandies vadas sukomandavo: „Į lėktuvą žengte marš!“

AN-2, nerangiai įsibėgėjęs snieguotu taku, šoktelėjo į padangę ir, sukdamas virš aerodromo ratus, kopė vis aukštin.

Minutės bėgo nepastebimai. Kažkur viduje kiekvieną gnaužė jaudinimasis. Nuaidėjo šaiži sirena, sužibo signalinė lemputė. Visi dar kartą pasitempė parašutų diržus, kilstelėjo nuo sėdynių. Pasigirdo komanda: „Pasiruošti šuoliui!“ Ir atrodo tą pačią sekundę, po komandos „Sokti!“, vienas po kito žengė prie lėktuvo angos, nors kiekvieno mestas pirmas žvilgsnis į žemai plytinčią sniegą nuklotą žemę, užgniaužė menkausio žypsno poreikį. Bet skatino vyriška drąsa.

Tą dieną 28 vaikinai, būsimieji desantininkai, sėkmingai atliko iš lėktuvo pirmuosius šuolius parašutu. Stebėjau vaikus po šuolių. Visų įraudę veidai žysojosi. Jie dalijosi patirtais įspūdžiais. Jautė kiekvieno savotišką pasididžiavimą, nes drąsiai išlaikė pirmąjį pasiruošimo karinei tarnybai egzaminą, vyriškumo patikrinimą.



Pasiruošimai žemėje baigti. Iki pirmojo „krikšto“ lieka keletas minučių.

MENA DIDVYRIŠKŲ KOVŲ RELIKVIJOS



Mokytojas P. Frolovas su mokyklos jauniaisiais pėdsekiais.

M. KURAIČIO nuotr.

Didžiojo Tėvynės karo ugningi metai savo skausmu ir širdgėla, žaizdomis ir netekimais vis dar atsiliepia neužmirštamais smūgiais ne vienoje šeimoje, nors jau pažymime ir keturis dešimtmečius nuo tos dienos, kai salietų salvės nuskaidino didžiosios Pergalės prieš fašizmą šventę. Niekas neužmirštas ir nieko nepamiršta! Šie žodžiai, farsai varpo skambesys, girdimi ir šiandien.

... Vilniaus 37-oji vidurinė mokykla. Nauja, žviesi mokykla Partizanų gatvės pradžioje. Pradinukui ir dešimtokui savaip mielos mokyklos klasės, mokymo kabinetai. Bet vienas kambarys trečiame aukšte, kur sueina du ilgi koridoriai, visiems vienodai mielas, visų lankomas ir visų bendras rūpestis. Tai kiekvienam brangus kambarys — šlovės muziejus. Čia Didžiojo Tėvynės karo didvyriškas kovas, Vilniaus,

Kauno, kitų Tarybų Lietuvos vietovių vaduotojus mena pačių mokinių surinktos kovų ir pergalių relikvijos, įrengti fotostendai, albumai, užrašyti pasakojimai ir atsiminimai.

Vieną centrinių vietų šlovės muziejuje užima fotostendas apie Trečiojo Baltarusijos fronto gvardijos 34-ojo Raudonosios vėliavos ordino bombonešių pulko lakūnų žygdarbius, pulko, kuris tais atmintiniais 1944-aisiais bazavosi prie Kauno. Mokyklos jaunieji didvyriškų Tėvynės karo žygdarbių pėdsekiai surinko medžiagą apie šį pulką, išaiškino daugelį lakūnų, kurie buvo apdovanoti ordinais, bet jie, karo audrai siaučiant, nebuvo tada įteikti. Išaiškino 37-osios vidurinės mokyklos jaunieji pėdsekiai, vadovaujami neišsenkančios energijos ir didelės erudicijos istorijos mokytojo Pavelo Frolovo, kad pulko lakūnas gvardijos majoras Sergejus Gerasimovas, ve-

jant fašistinius okupantus iš tarybinės žemės, pakartojė Tarybų Sąjungos Didvyrio Nikolajaus Gastelo žygdarbį. Jis 1944-ųjų metų rugpjūtyje prie Alvito (Vilkaviškio rajonas) nukreipė savo degantį lėktuvą į priešo technikos ešeloną. Vėliau gvardijos majorui Sergejui Gerasimovui buvo suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas (po mirties), o ten, kur jis atliko šį didvyrišką žygdarbį, mokiniams pasiūlius, pastatytas paminklas.

Greta — fotostendas apie Tarybų Sąjungos Didvyrį garsų lakūną Aleksejų Meresjevą, kuris buvo gvardijos naikintojų aviacijos pulko vado padėjėjas. Šis pulkas vadavo mūsų respublikos sostinę, ir jam vėliau buvo suteiktas Vilniaus vardas.

Jaunųjų pėdsekių kruopštus darbas ir didelio rūpestio dėka per laikotarpį, kai įsteigtas šlovės muziejus, išaiškinti 77 buvę kovotojai, apdovanoti Lenino or-

dinu, 12 kovotojų — Slovės pirmo laipsnio ordinu, bet šie apdovanojimai po mūsų jiems nebuvo įteikti. Ir po dešimčių metų garbingi Tėvynės apdovanojimai surado savo narsolius savininkus!

Daugeliui mokyklos pionierių būrių suteikti garbingi jaunųjų pėdsekių išaiškintų lakūnų didvyrių vardai. Čia šventai saugomas narsolių ir jų žygdarbių atminimas!

Pažymint Pergalės Didžiąjame Tėvynės kare 40-metį, atnaujinta daugelis mokyklos šlovės muziejaus stendų, papildomai surinkta brangių relikvijų, į didvyriškų žygdarbių metraščių įrašyti nauji įvykiai ir vardai, į albumus įsėgta ne viena nuotrauka, nors ir pageltusi, bet turinti neįkainojamą vertę.

Taip, čia niekas neužmirštas ir nieko nepamiršta.

K. NAUDZIUS

Apdovanojimai geriausiems



Lietuvos TSR SDAALR CK pereinamasis prizas aviacijos sporto klubui — socialistinio lenktyniavimo nugalėtojui.

Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas, vadovaujamas klubo viršininko, Respublikinės premijos laureato, LTSR nusipelnusio trenerio Zenono Brazausko, jau daugelį metų žengia pirmųjų gretose. Klubas auklėtiniai pelnė ne vieną aukščiausią apdovanojimą sąjunginėse ir respublikinėse sklandymo pirmenybėse. Čia nuolat rūpinamasi mokomosios sporto bazės gerinimu ir tobulinimu, racionaliai naudojama technika, klubo instruktoriai dirba novatoriškai, su ugnele. Todėl kasmet

įvykdomi ir viršijami sklandytojų atskyrininkių paruošimo planai, laimimos prizinės vietos sporto varžybose.

Susumavus 1984 metų sportinio darbo rezultatus, Vilniaus aviacijos technikos sporto klubui sąjunginiame socialistiniame lenktyniavime tarp aviacijos technikos sporto klubų trečius metus iš eilės pripažinta pirmoji vieta. Klubas apdovanotas TSRS SDAALR Centro komiteto ir sąjunginės Aviacijos darbuotojų profsąjungos Centro komiteto pereinamąja raudonąja vėliava. Sveikintinas ir tikrai šaunus vilniečių pasiekimas!

Savaime suprantama, Vilniaus ATSK pripažintas geriausiu sklandymo klubu ir respub-

likoje. Jis apdovanotas Lietuvos SDAALR Centro komiteto pereinamuoju prizų ir diplomu.

Respublikos aviacijos sporto klubų socialistiniame lenktyniavime geriausių rezultatų praėjusiais metais taip pat pasiekė Kauno ATSK (viršininkas V. Stankevičius), kultivuojantis lėktuvų sportą, ir Kapsuko ATSK (viršininkas G. Varnagiris), kultivuojantis parašiutizmą. Šiems kolektyvams įteikti Lietuvos SDAALR Centro komiteto pereinamieji prizai ir diplomai.

Antroji vieta tarp klubų, kultivuojančių sklandymą, pripažinta Klaipėdos ATSK (viršininkas A. Dulkė), o trečioji — Panevėžio ATSK (viršininkas S. Norėika).

MOTORINĖ SKRAIDYKLĖ — APARATAS SU STANDŽIA PASIKABINIMO SISTEMA

„Mane sudomino Kazlo Mikalausko motorizuota skraidyklė. Norėčiau sužinoti jos pagrindinius techninius duomenis“, — rašo redakcijai R. BUDRIUS iš Kėdainių rajono. Su panašiu pageidavimu kreipėsi A. PATLABA iš Šilalės rajono, I. ORLOVAS iš Klaipėdos.

Tik pažinę ir teisingai įvertinę neilgą skraidyklių vystymosi istoriją, galėsime pagrįsti ir ateities gaires. Kuo rytojui naudingas motorizuotas skridimas? Grynojo sklandymo neįteisime pasakę, kad skraidyklei motoras buvo pritaikytas anksčiau, nei sklandytuvui. Tai buvo padaryta Kalifornijoje kariškių tikslais. Vėliau ir sportininkai neliko nuošalyje: skraidyklių sporto pionierius Bilas Benetas Rogalo sklandytuvui pritaikė mini variklį. Tačiau tuo metu jo eksperimentas platesnio atgarsio nesusilaukė. Jau po gerų dešimties metų, skraidyklių sparno koncepcijai artėjant prie žiuolaikinių formų, jam įgijus gerus pavaldomo ir pastovumo parametrus bei sugebėjimą adaptuotis prie turbulentių smūgių, kūrybinė žmogaus mintis vėl atsisėgė į motorizuotą skraidyklių praeitį. Sportininkų ir pramonininkų interesai sutapo. Eksploatuojamų aparatų skaičius persirito per milijoną. Pritaikius jiems patikimus ekonomiškus variklius, neregėtu mastu išsiplėtė skraidymo veiklos galimybės: treniruotis ir be kalnų antvėjo, skraidyklei pakilti aerodinaminio buksyro pagalba.

Naujas masiškas skraidyklių naudojimas išjudino ir klasikinės schemas lėktuvėlių gėrbėjus. Netruko išsirutulioti ultralengvų skraidančių aparatų rūšis. FAI (Tarptautinė aviacijos sporto federacija) ir ICAO (Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija) išskiria dvi konstrukcijų kategorijas: motorizuotų, balansavimo principu valdomų skraidyklių ir lėktuvėlių su įprastais aerodinaminiais vairais. Buvo konkretizuoti pagrindiniai šių aparatų standartai: tuščio aparato masė netu-

ri viršyti 150 kg (JAV priimta — 115 kg), maksimalus lyginamasis sparno įkrovimas — 10 kg/m² (Prancūzijoje — 15 kg/m²), maksimali skridimo masė — 200 kg (vienviečiui) ir 300 kg (dviviečiui). Sparnų plotas turi būti didesnis už 10 m², maksimalus skridimo greitis — 102 km/val, sklandymo greitis leidžiantis su išjungtu varikliu — ne daugiau 45 km/val, konstrukcija turi išlaikyti perkrovimą nuo — 3,8 iki +1,5 (esant saugos koeficientui 1,5). Ribojamas ir variklio galingumas: vienviečiams — 30 AJ, dviviečiams — 40 AJ.

Nors ir ne tokiais mastais, ir mūsų šalyje, ir respublikoje rimtai susidomėta naujų skraidymo priemonių kūrimu. Lietuvoje 1980 metais vienas pirmųjų skraidyklę sukūrė kapsukietis Juozas Piliponis, pademonstravęs ją kaip mažutį lėktuvėlį. Įdomiausia, kad šiam skraidymo aparate visi pamatę įprastinę vairalazdę, pedalus ir... skraidyklės SK-2 sparną. Savarankiškai sugalvojęs nestandartinę valdymo sistemą, autorius nė neįtarė, kad aviakonstruktoriui Peteriui Gigardui iš San Diego už analogišką projektą 1964 m. buvo išduotas JAV patentas Nr. 3135483 (tai patikslino daug vėliau). Tas pats išradėjas 1968 m. užpatentavo motorinę skraidyklę su balansiniu valdymu skersine kryptimi ir anties tipo aukščio vairu (patento Nr. 3361388). Su minėtais ir kitais B64 C klasės patentų ir išradimų aparšymais konstruktoriai mėgėjai gali susipažinti Respublikiniame patentų fonde (Vilnius, F. Dzeržinskio 3).

1981 metais vilniečiai Kęstutis Baltrėtis ir šiaulietis Kintautas Juodėnas jau išbandė trirates motorines skraidykles, valdomas balansiniu principu. Tačiau šiems aparatams dar trūko techninio išbaigtumo. Vėliau pagrindinės kūrybinės jėgos buvo nukreiptos klasikinių sparnų tobulinimui ir sportinių skraidyklių su priverstiniu centroplano apipūtimu kūrimui. Visų dėmesys nukrypo į skraidyklių sporto veteraną Kazį Mikalauką. Žinojome, kad tai,



K. Mikalauskas.

AUTORIAUS nuotr.

ką Kazys sumano, bus atlikta aukščiausiu techniniu lygiu, nes jis — atkaklus, visų gerbiamas nenuilstantis darbuolis.

Motoro sukūrimas buvo opiausia problema. Pasirinkęs motociklo IZ-JU-4 alkūninį veleną, Kazys projektuoja ir pats frezuoja padidinto aušinamojo paviršiaus cilindro galvutę, karterį, rezonansinį išmetimo vamzdį, reduktorių propeleriui (perdavimo skaičius — 1:1,8). Juvelyriškai išdrožiamas medinis kompozicinis propeleris, sukljuotas iš keturiasdešimties 1 mm storio buko ir beržo medienos sluoksnių. Pasirenkamas propeleriui dažniausiai vartojamas CLARK-Y profilis (1,2 m skersmens ir 0,45 m žingsnio). Pateisino save ir motociklo „Voschod“ patobulintas karbiuratorius K-62. Kuro mišinys buvo paskirstomas be sutrikimų prie įvairiausių skrydžio evoliucijų. Išmatuota variklio statinė trauka siekė 45 kg, vietoj skaičiuotų 50. Triratė važiuoklė sukonstruota pagal dviejų sijų schemą: prie horizontaliosios (vamzdžio 40x1,5 mm, markė D16-T) sumontuoti rateliai ir piloto krėslas; o prie vertikalliosios (40x2 mm, D16-T) — variklis. Vertikallioji sija viršuje baigiasi dviejų asių šarnyru (2 mm lakštinis plienas), verčiančiu sparno kilio ir važiuoklės simetrijos ašis judėti vienoje plokštumoje. Važiuoklė sudaro standžią dinaminę pasikabinimo sistemą, kuri lygiai taip pat, kaip ir diržinės pasikabinimo sistemos atveju, prie sparno centrinio mazgo tvirtinama tik vienu varžtu. Sistema vadinama „dinamine“, nes ji papildomai yra veikama propelerio traukos vektoriaus. Standžioji

dinaminė pasikabinimo sistema (visas važiuoklės-motoro kompleksas) susilanksto į plokščią paketą ir gali būti transportuojama ant lengvojo automobilio stogo.

K. Mikalausko dinaminės, kaip ją norėtume vadinti, skraidyklės charakteristikos yra šios: sparno plotas — 15 m², laisvo sparno maksimali aerodinaminė kokybė — 9, jo masė — 32 kg, standžios dinaminės pasikabinimo sistemos (važiuoklės kartu su varikliu) masė — 37 kg, tuščios skraidyklės masė — 69 kg. Šio aparato (kai skridimo masė, įskaitant piloto ir kuro masę, sudaro 145 kg) horizontaliam skridimui palaikyti užtenka 30 kg propelerio traukos. 45 kg trauka davė galimybę kilti vertikaliu greičiu 0,75 m/sėk.

Skripti maršrutais su įjungtu ir išjungtu skraidyklės varikliu galima tik skraidymo vadovui arba instruktoriui prižiūrint ir tiksliai pagal skraidymo taisykles. Respublikoje kol kas tik Nefonių skraidyklai suteiktas skraidymo aikštelės statusas su skraidymų zona. Šio sporto entuziastams primename, kad kiekvienos skraidyklės sparną pagal galiojančias technines kokybės normas turi būti priimtas Respublikinės techninės-atestacinės komisijos ir privalo turėti šios komisijos išduotą techninį pasą bei registracijos numerį. Standžią dinaminę pasikabinimo sistemą, jos konstrukciją taip pat turi priimti ši techninė komisija.

S. PRIALGAUSKAS



LENKTYNĖS ŠIRVINTŲ HIPODROME

M. MARUKO nuotr.

Iš visų autosporto šakų žiūrovams prieinamiausias — treko lenktynės hipodrome taku. Sportininkai, startuodami po keturis (vis su kitais varžovais), renka taškus už prizines vietas važiuojant, o daugiausia jų surinkęs, tampa nugalėtoju. Žiūrovui svarbiausia, kad visa tai vyksta jo akys, o teisėjas informatorius supažindina jį su visais lenktynininkais ir paaiškina daug ką.

Tačiau paskutiniaisiais metais mūsų respublikoje šių varžybų nebuvo gausu, nevykdavo ir respublikos pirmenybės. Todėl po poros metų pertraukos šiemet vėl surengus respublikos čempionatą, Širvintų hipodromas prigužėjo pilnas. Dauguma žiūrovų atvyko iš Vilniaus, Kauno, Panevėžio ir kitų miestų bei rajonų.

O sportininkams — ar pagrindinė jų specialybė būtų ralis, ar žiedinės lenktynės — tai geras jėgų išbandymas. Tad varžovų netrūko. Tiesa, antros grupės automobiliais rungtyniauti jų susirinko tik ketvertas, tačiau likusiose klasėse vyko kova dėl vietos šešioliukėje.

Širvintiškiai gerai paruošę varžyboms hipodromą, svetingai priėmė didžiulį būrį žiūrovų, o sportininkai atsilygino už tai gražia kova, kuri mažiau gyvenime regėjusiems iš tikrųjų gniaužė kvapą. Žodžiu, visi — ir sportininkai, ir žiūrovai — norėtų, kad pertraukos tarp šių varžybų nebebūtų tokios ilgos.

Rungtyniaujant antros grupės automobiliais visus medalius iškovojo kauniečiai: V. Rožukas, Z. Balčiūnas ir E. Paulauskas. Dešimtos klasės automobilių vairuotojams skirti visi medaliai išvežti į Panevėžį. Jie atiteko R. Kavaliauskui, R. Petrauskui ir M. Matuliui. Kauniečiai užėmė visą garbės pjedestalą po varžybų aštuntos klasės automobiliais. Prizininkais tapo V. Slabšinskas, G. Ilčėna ir V. Laurinavičius. Tik septintoje klasėje vieno miesto atstovams nepavyko pelnyti visų apdovanojimų. Nugalėtojais tapo L. Gerasimovas (Klaipėda), I. Charitopula (Vilnius), R. Austinskas (Kaunas). Geriausios komandos: Panevėžio autoremonta gamykla, Klaipėdos „Maistas“ ir Kauno „Banga“.

S. ŠARKA

LIETUVOS TSR SDAALR CK PLENUMAS

Vasario 12 d. Vilniuje įvyko Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto plenumas, kuris apsvarstė klausimą dėl draugijos komitetų ir organizacijų veiklos įgyvendinant TSKP CK 1983 metų birželio plenumo nutarimus ir uždavinius tobulinti karinį patriotinį jaunimo auklėjimą, vykdamas TSKP CK nutarimą dėl partinio vadovavimo komjaunimui gerinimo.

Pranešimą padarė respublikos draugijos CK pirmininko pavaduotojas R. Einoris.

Plenumas taip pat apsvarstė organizacinį klausimą. Ryšium su išėjimu į pensiją generolas majoras R. Zalnerauskas atleistas iš Lietuvos TSR SDAALR CK pirmininko pareigų. Draugijos Centro komiteto pirmininku išrinktas pulkininkas G. Taurinskas.

Plenume kalbėjo Lietuvos KP CK antrasis sekretorius N. Dybenka, TSRS SDAALR Centro Komiteto pirmininko pavaduotojas, aviacijos generolas pulkininkas Tarybų Sąjungos Didvyris S. Charlamovas. Jame dalyvavo Lietuvos TSR Ministrų Tarybos pirmininko pavaduotojas A. Cesnavičius, Lietuvos KP CK administracinių organų skyriaus vedėjas S. Apanavičius.



G. Taurinskas gimė 1937 metais. Baigęs Kijevo karinę artilerijos mokyklą, tarnavo Tarybinėje Armijoje. Baigė Penzos aukštąją artilerijos-inžinerijos mokyklą. Pastaruoju metu dirbo Vilniaus miesto Lenino rajono kariniu komisaru.

LAIŠKAS REDAKCIJAI

„AR SUGRĮŽOME“ PERSKAIČIUS

1984 m. „Sparnų“ 41 nr. perskaičiau S. Sarkos straipsnį „Ar sugrįžome?“ Norėčiau šia proga pateikti keletą minčių.

Malonu, kad čia keliamas klausimas dėl „Nemuno“ žiedo rekonstrukcijos. Be jo treniruotis praktiškai negalima. Su „Vostok“ formulės lenktyniniu automobiliu niekur neleidžia išvažiuoti autoinspekcija. Manau, kad lengvosios atletikos, krepšinio, plaukimo ar kitų sporto šakų treneriai ir sportininkai tik pasijuoktų, jei iš jų, be treniruotės, reikalautume prizinių vietų TSRS čempionatuose. Mums, deja, tenka dalyvauti varžybose be jų. Kelių dienų stovykla prieš varžybas negali pakeisti kasdieninio darbo. Tiesa, tai automobilių sportas. Vadinasi, galima treniruotis ir su kitais lengvaisiais automobiliais. Iki šiol treniravausi tėvų automobiliu. Tačiau jis jau sudėvėtas. (Tėvai dėl to nesidžiaugia). Dabar važinėju autobusais ir troleibusais, arba vaikštau pėsčias. Gerai prisimenu TSRS nusipelnusio sporto meistro Stasio Brundzos žodžius, kad treniruojantis rei-

kia kasdien nuvažiuoti 200–300 kilometrų. O kaip įgyti vairavimo įgūdžius nevažiuojant?

Straipsnyje rašoma, jog man buvo paskirta nauja technika, kuri ne iš karto panoro „eiti“. Mano technika kol kas ta pati, su kuria važiauvau VIII TSRS tautų spartakiadoje. Su ja pravažiuota 14 lenktynių, ji sena ir nepatikima, todėl gedimai įvyksta pačiu netinkamiausiu laiku. Taip atsitiko ir Kijeve, kai, likus trims ratams iki finišo, dėl techninio gedimo teko atsisveikinti su antra vieta.

Dar viena. Būtina laiku sužinoti techninius reikalavimus, kad pagal juos būtų galima paruošti ir suderinti lenktyninį variklį.

Mano manymu, norint tvirtai sugrįžti, reikia sudaryti sportininkams galimybę treniruotis. Be darbo stebuklų nebūna. Vien entuziazmo mažai. Dirbti norime ir netingime, pasigalynėti taip pat nieko prieš, bet technikos ir varžybų trasos reikia.

V. JONUŠIS,
TSRS sporto meistras

Net ir tokio didelio patriotinės draugijos padalinio, kaip Vilniaus miesto organizacija, svarbiausi veiklos akcentai — pačioje pradžioje, pirminėse organizacijose.

Radio komponentų gamykloje susibūrė septynios karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų sekcijos. Per praėjusius metus šioje pirminėje organizacijoje surengta 40 vidaus varžybų, jose startavo per 3 tūkstančius įvairiausių sporto šakų mėgėjų. Gamyklos sportininkų žinioje yra 3 lengvieji automobiliai, 4 motociklai, 28 mažojo kalibro šautuvai, 5 kartai, kolektyvinė radijo stotis, kitas inventorių. Visa tai sudėjus, ir susidaro tas gyvas sportinis darbas, kuris prasideda nuolatiniais žūvių aidais, atskriejančiais iš nuosavos šaudyklos, ir baigiasi nuolatinio kolektyvinės radijo stoties aparatūros pypsėjimu.

Todėl netenka stebėtis, kad čia paruosti 4 TSRS tarptautinės klasės, 11 sporto meistrų, 16 kandidatų į meistrus, daug atskyrininkų. Visi jau įprato, kad stambiose varžybose dalyvauja šios organizacijos atstovai, kur radiškai, vadovaujami kolektyvinės stoties viršininko P. Mikalajūno, nuolat iškovoja geriausiųjų vardus šalyje, kad jų pasiekimai vertinami įvairiausių valstybių, Tarptautinės radijo sporto federacijos diplomais už aukštus rezultatus, pasiektus per pasaulio, Europos pirmenybes, kitas tarptautines varžybas. Nėra tokio stambaus renginio, kuriame nedalyvautų RKG radiškai. Lietuvos TSR radijo sporto federacija patikėjo jiems dalyvauti sąjunginėje radijo ekspedicijoje „Pergalė—40“, atstovauti joje mūsų respublikai. Šį pasitikėjimą radijo sporto mėgėjai stengiasi pateisinti kasdienine veikla.

Radijo mėgėjų laimėjimai — savotiška kelrodė žvaigždė kitų sporto sekcijų nariams. Šauliai, vadovaujami J. Tichomirovo, jau parengė du TSRS sporto meistrus, sėkmingai plečia savo veiklą M. Kirkiolo vadovaujami automobilinių sekcijų nariai, kelia meistriškumą kartininkai, motociklininkai. Gamyklos administracija, partinė ir visuomeninės organizacijos, matydamos SDAALR pirminės aktyvumą, noriai jai padeda spręsti opiausias tolesnės veiklos plėtojimo problemas, palaiko patriotinės draugijos narių iniciatyvą, remia pirminę organizaciją materialiai.

O štai kitas pavyzdys. 24-oje vidurinėje mokykloje nebuvo sąlygų aktyviai dirbti. Bet... buvo nuo mokyklos pastato statybos dienos paliktas plotas tarp pamatų, pripildytas 150 kubinių metrų žemių. Pirminės organizacijos pirmininko A. Kalganovo vadovaujami, moksleiviai nutarė čia įsteigti savo sporto bazę. Išnešę žemes, jie savo jėgomis įrengė šaudyklą, motociklams gara-

žą, klasę motociklų teorijai studijuoti, dirbtuves. Matydami tokį moksleivių aktyvumą, mokyklos šefai — „Neries“ žemės ūkio mašinų gamykla — padėjo įsigyti 12 motociklų. Šios sporto šakos sekcijos darbas ėmė augti, ir miesto varžybose 24-osios vidurinės mokyklos auklėtiniai nuolat užima prizines vietas.

Sėkmingai čia ruošiami ir radijo sporto mėgėjai, ypač sportinės radiotelegrafijos (priėmimo — perdavimo) bei sportinės radijo pelengacijos („lapių medžioklės“). O juk kaip tik šių specialybių sportininkai labai reikalingi miestui, dėl nepakankamo

pirminių organizacijų sekcijose, masiškai dalyvauja laikant PDG komplekso normas. Tuo pat metu jis, gerai susipažinęs su technika, sėkmingai tarnauja. Apie tai byloje laiškai, gaunami iš karinių dalinių vadų.

Gyva sportinė veikla būdingė ir VISI, Autoremontui, Kuro aparatūros gamyklų, Politechnikumo, Taksi parko, Radijo matavimo prietaisų mokslinio tyrimo instituto bei daugeliui kitų pirminių draugijos organizacijų. Sekdamos pavyzdžiu jau minėtų Radijo komponentų gamyklos ir 24-osios vidurinės, kurioms nuolat įteikiamos pereinamosios raudonosios vė-

meistriškumo rodo Vilniaus staibinių defalių tresto visuomeninis technikos sporto klubas „Medis“. Tai bazinis kolektyvas, kultivuojant automobilinį sportą.

Zinoma, sėkminga sportinė veikla pirminėse organizacijose bei TSK žymia dalimi priklauso nuo materialinės bazės. Šiuo metu sostinės patriotinės draugijos sportininkų žinioje — 50 automobilių, 87 motociklai, 67 kartingai, 673 įvairūs mažojo kalibro, 789 pneumatiniai ginklai. Veikia 45 šaudyklos. Šie skaičiai atrodo gan įspūdingai. Ir mes jais didžiujamės. Bet reikia pripažinti, jog, deja, dar kas ketvirta — penkta pirminė organizacija neturi nuosavos bazės technikos sporto šakoms kultivuoti. Tai rodo, kad dar turime neišnaudotų rezervų vykdant TSRS SDAALR IX ir respublikos patriotinės draugijos II suvažiavimų nutarimus.

Manau, jog artėjanti Tarybų Lietuvos IX spartakiada padės sėkmingiau spręsti šias problemas. O tam būtina, kad draugijos rajonų komitetai dažniau rengtų varžybas, siektų, kad jos būtų viešos, kad administracijos, visuomeninių organizacijų vadovai būtų informuoti apie jų atstovų dalyvavimą renginiuose, pasiektus rezultatus.

Ilgą laiką Tarybų rajono komitetas buvo gerokai atsilikęs, kultivuojant mūsų draugijai būdingas sporto šakas. Dabar reikala pagerėjo. Ir mes tikimės, kad pagreitis, įgytas gerinant organizacijų veiklą, padės rajono komitetui pakelti ją į naują lygį reiklavimų, kuriuos kelia šalies SDAALR IX suvažiavimo nutarimai.

Jog norint galima nemažai padaryti, rodo 8, 12, 32, 51 vidurinių mokyklų, 6 VPTM, Statybos technikumui, Plastmasinių dirbinių, Elektros suvirinimo įrengimų gamyklų pavyzdžiai. Pastaroju metu čia savomis jėgomis įrengtos šaudyklos. Ir reikalai iš karto pagerėjo, suaktyvėjo eiliniai draugijos nariai. Šiuo metu statosi šaudykla 3, 19, 46, 53, 55 vidurinės mokyklos. O tai reiškia, kad į aktyvių sportininkų gretas ir vėl įsijungs gausus būrys jaunimo, jog miesto šaulių rinktinė, Respublikinis šaudymo klubas gali tikėtis gero papildymo.

Miesto patriotinės draugijos rajonų spartakiados turėtų padėti pagyventi sportinę veiklą visose pirminėse organizacijose, visuomeniniuose TSK, atrasti naujų talentingų sportininkų. Tikimės per respublikos IX spartakiadą pasirodyti žymiai sėkmingiau, atkovoti pirmaujančias pozicijas ir nukreipti daugiau vilniečių į respublikos sportinę delegaciją, kuriai TSRS tautų IX spartakiadoje teks ginti Tarybų Lietuvos sporto garbę.

J. KINDURYS,
Vilniaus miesto SDAALR komiteto
pirmininkas

SDAALR DARBUOTOJO TRIBUNA

SPORTUOJA 85 000 VILNIEČIŲ

jų meistriškumo „nukenčiame“ čempionatuose, spartakiadose. Tikimės, kad jaunieji moksleiviai, pamėgę radijo sportą, ir ateityje liks jam ištikimi, gerokai pagerins savo asmeninius rezultatus.

Pateikiu du pavyzdžius. Jie, mano supratimu, įtikinamai parodo, kaip Vilniaus miesto patriotinės draugijos organizacijos įsijamono ir praktikoje taiko šalies SDAALR IX suvažiavimo nutarimus, ypač tuos jų punktus, kurie liečia būtinumą plačiau vystyti karines taikomąsias ir technines sporto šakas pirminėse draugijos organizacijose.

Pradėję skirti žymiai didesnę dėmesį žemutinės draugijos grandies mokomajai sportinei veiklai pasiekėme, kad sporto sekcijose komandose bei visuomeniniuose technikos sporto klubuose sportuojančių skaičius išaugo iki 85 tūkstančių — tai 16,5 tūkstančio draugijos narių daugiau, negu prieš kelerius metus. Šis augimas paaiškinamas įdomesne, gyvesne pirminių organizacijų veikla, augančiu draugijos narių aktyvumu. Nūnai mieste — 467 sporto sekcijos. Mes didžiujamės, kad jaunimas, kuris ruošiasi tarnybai TSRS Ginkluotosiose pajėgose, sportuodamas draugijos

liaivos už geriausių pasiekimų socialistiniame lenktyniavime, jos aktyviai įsijungė į šį lenktyniavimą, skirtą Pergalės 40-mečiui.

Kitas galingas svertas draugijos darbui gerinti yra visuomeniniai technikos sporto klubai, kurių mieste 16. Ir čia yra pirmūnų. Visų pirma norėčiau paminėti „Spartos“ kojinių ir trikotažo fabriko klubą „Saliutas“. Jis jau seniai tapo miesto bazinių kolektyvu, ruošiant radijo sporto rinktines. Čia, vadovaujant treneriui A. Zolotceviui, sėkmingai ruošiami sportinės radiotelegrafijos mėgėjai. Sukurta gera sporto bazė. „Saliuto“ TSK nariai ne kartą tapo respublikos čempionatu nugalėtojais. Arba antai „Rubino“ TSK, veikiantis prie Vilniaus 51-osios vidurinės mokyklos. Padedant partijos Naujosios Vilnios rajono ir vykdmojamajam komitetams, čia per trumpą laiką sukurta gera materialinė techninė bazė motociklų sportui vystyti. Įgyta 27 sportiniai motociklai, yra dirbtuvės. Suprantama, jog auga ir jaunųjų sportininkų rezultatai: parengta 2 TSRS sporto meistrai, 2 kandidatai į meistrus, 10 pirmaatstų rinkinių.

Gerą pavyzdį propaguojant technikos sportą, siekiant aukšto



Persikraustymas į naujas patalpas — dažniausiai teigiamas asociacijos keltantis įvykis, bet paprastai susijęs su begale rūpesčių.

Panevėžio miesto SDAALR vairuotojų mokykla, ruošianti karbiuratorinių sunkvežimių vairuotojus liaudies ūkiui ir Tarybinei Armijai, veikia nuo 1968 metų. Ji buvo įsikūrusi savo amžių atgavusiame pastate, kuriame caro laikais buvo gaisrinė, o vėliau vinių fabrikėlis. Tokiuose „rūmuose“ ir mokyti, ir mokyti menkas malonumas.

Naujasis mokyklos kompleksas Beržų gatvėje buvo pradėtas nuo garažų statybos, o 1983 metų pabaigoje prasidėjo ir naujo mokymo korpuso statyba. Panevėžio miesto vykdomojo komiteto, Statybos tresto ir mokyklos dėka objektas nevirto „šimtmečio“ statyba. Žinoma, nebuvo ramiai laukta, kol statybininkai malonės atnešti raktus. Nuo pirmų dienų objekte prasidėjo talkos. Visus darbus, kokius tik išmanė, nesiškaiydami su laiku, dirbo dėstytojai K. Činga, S. Zikaras, J. Bilinskas, R. Enzulaitis, viršininko pavaduotojai Z. Baltutis, A. Kutrevičius. Visų neišvardysi — nuošaly neliko niekas, dirbo ir visi kursantai. Prabėgo beveik metai, ir pabaigtuvės visiškai priartėjo. Per dvi savaites, nenutraukiant mokslo, buvo viskas išdažyta, išplauta, sumontuoti baldai, įrengti kabinetai, vaizdinės priemonės, standai. TSRS SDAALR CK komisija, kuri 1984 metams baigiantis tikrino respubliką, liko patenkinta.

Įsibėgėjus neverta sustoti, mano mokyklos viršininkas B. Rauduvė. Netoli ta diena, kai KMK viršininko B. Elzbutio ir vyr. darbų vykdytojo J. Ko-

ĮKURTUVĖS



Dėstytojas J. Bilinskas aiškina automobilio įrengimą.



Karinio vairuotojo klasėje.

AUTORIAUS nuotr.

pūsto vadovaujami vyrai, gerai padirbėję prie mokyklos, pradės bendrabučio ir naujų garažų statybą. O bendrabučio reikia, nes beveik pusė kursantų — iš Panevėžio zonos rajonų. Dalis bendrabučio bus viešbutis miesto svečiams.

Mokykloje įgytos žinios reikalingos ne vien armijoje. Vaikiniai, išmokę vairuoti „ZIL-us“, „GAZ-us“ ir „Uralus“, atitarnavę armijoje, dirba liaudies ūkyje. Maždaug pusė ateina į sa-

vo buvusią mokyklą kelti kvalifikacijos. Gerai juos ruošia praktinio vairavimo instruktoriai P. Visbarkas ir B. Zubavičius.

Neilgas pamainos mokslas — vos trys su puse mėnesio. Bet tai prasmingai praleistas laikas. Pirmą pažintį su karinio statuto reikalavimais, pasibaigus paskaitoms — sportinės varžybos, įvairi užklasinė veikla grūdina vaikus. Žengiant pirmus žingsnius Tarybinės Armijos gretose būna daug lengviau.

Mokykloje tvarka griežta, bet vaikai greit pripranta. Norinčių mokytis netrūksta. Į naują pamainą atvykęs Uliūnų tarybinio ūkio traktorininkas R. Danisevičius, atėjęs iš miesto statybų dailidė V. Sukys ir kiti jų draugai patenkinti, kad per trumpą laiką įgis dar vieną įdomią ir reikalingą specialybę, kad turi galimybę mokytis naujose, erdviose gerai įrengtose patalpose.

M. KURAITIS

TARP SEZONO LAUREATŲ

Kokie buvo Tarybų Lietuvos patriotinės draugijos sportininkams 1984-ieji, pirmieji metai po TSRS tautų VIII spartakiados? Atsakymą į šį klausimą pateikia geriausiųjų šalies karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų mėgėjų sąrašai, kuriuose

ir šeši Nemuno krašto atstovai. Tai automobilių ralį kultivuojantys S. Brundza ir E. Tumalevičius, automodeliavimo specialistas H. Visockas, motorlaivininkai V. Sakavičius ir A. Slapikas bei karinės taikomosios daugia-

Daug tai, ar mažai — šeši? Reikia manyti, jog nemažai. Juk šalies čempionais, sąjunginių pirmenybių nugalėtojais tapo kur kas daugiau Tarybų Lietuvos SDAALR narių, bet būti pagerbiais tarp geriausiųjų — patekti

į pajėgiausiųjų dešimtukus kiekvienoje sporto šakoje — lemta tik tiems, kurie stabilius aukšto meistriškumo rezultatus demonstruoja nuolat. Būtent toks ir yra aukščiau minėtas šaunusis šešetasis!

IŠDERINTOS STYGOS

Drauge su Lietuvos TSR automobilių sporto federacijos kartingo komitetu redakcijos surengtame pokalbyje Kaune, Respublikinio technikos sporto jūrų klubo patalpose, dalyvavo federacijos prezidento pirmininkas R. Zeromskas, kartingo komiteto pirmininkas S. Vitkauskas, RTSJK viršininko pavaduotojas A. Ščerbakovas, RTSK viršininko pavaduotojas R. Tamarinas, respublikinės Aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos direktoriaus pavaduotojas E. Udras, Vilniaus VJTSM direktorius V. Ponomariovas, treneriai, sportininkai, teisėjai, kartingą kultivuojančių organizacijų atstovai.

Kartingo komiteto pirmininkas S. Vitkauskas: Atėjo metas išsiaiškinti padėtį, kuri susidaro kultivuojant kartingą Lietuvoje. Išnagrinėti nesklaidumus, mūsų darbo trūkumus ir jų priežastis bei nutarti, kaip dirbsime toliau. Juk tiek moksleiviai, startavę sąjunginėse spartakiadoje, tiek ir suaugusieji — TSRS čempionate — buvo priversti tenkintis dviliktomis vietomis. Tai negali mūsų neįaudinti, juoba, kad tokių žemų vietų nesame niekad užėmę.

ZURNALISTO KOMENTARAS: Kartingo sportas Tarybų Lietuvoje kultivuojamas nuo 1962-ųjų. Šios sporto šakos lėpsys — Kaunas. Po to jis įgijo pilietines teises ir Vilniuje, Šiauliuose, uostamiestyje, netgi rajonuose. Parenkta nemažai aukšto meistriškumo sportininkų, TSRS sporto meistrų, kandidatų į meistrus. Būta mūsųose ir šalies čempionatų prizininkų, spartakiadų medalių laimėtojų. Deja, TSRS VII spartakiadoje kartininkai buvo penkti, o VIII — jau šešti. Aple prizininkus jau nebeužsimename. Visa tai nėra atsitiktinumas. Nepaisant gan didelio skaičiaus kultivuojančių kartingą, pasekmės auga lėtai. Susiduriama su neorganizuotumu, netvarka.

Vilniaus vaikų ir jaunų technikos sporto mokyklos treneris V. Vencius, kuriam 1984-aisiais buvo patikėtos vyriausiojo respublikos trenerio pareigos, ilgai ir kruopščiai aiškino nepatenkinamo pasirodymo priežastis, nesklaidumus, su kuriais teko susidurti, ruošiant komandas sąjunginiams startams.

— Mūsų respublikos kartingo ateitis — vaikai. Jie ruošiami sėkmingai. Laimėtos „Sidabrinio karto“ varžybos, daug jaunesniojo amžiaus sportininkų teikia viltį, kad reikalai netrukus pagerės. Tad ir ruošiantis moksleivių spartakiadai buvo planuojamos aukštos vietos. Bet... kai iki starto liko visiškai mažai laiko, gavome pranešimą, jog moksleivių spartakiados nuostatai keičiami — jaunesniojo amžiaus sportininkai varžybose nedalyvaus. Žinoma, po to tikėtis gerų rezultatų nebuvo ko.

Be to, būtina pažymėti, jog abiejų rinkinių nariai neturėjo normalių sąlygų ruošis sąjunginėms varžyboms. Vilniaus kartodromas nebuvo sutvarkytas. O kitur...

Kandidatas į TSRS sporto meistrus, prityręs kartingo treneris R. Ščiuckas: Keista, kad į šalies čempionatą nebuvo nuvežtas kelis kartus sąjunginėse varžybose penktas vietas užėmęs kartininkas Bilevičius, startuojantis „B“ klasės kartingu. O juk kiekvienas žinome, jog tik sąjunginėse varžybose yra galimybė pakelti savo meistriškumą, pagaliau įvykdyti meistro normą.

V. Vencius: Prašiau SDAALR CK, kad leistų Bilevičiui važiuoti, bet iš karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų skyriaus paramos nesulaukiau.

ZURNALISTO KOMENTARAS: Trenerio pasiaiškinimas sukėlė pokalbio dalyvių reakciją. Ir, prisipažinsiu, teisėtą. Tai nebe pirmas atvejis, kai sporto skyriuje, kuris privalėtų įsiklausyti į visuomenės balsą, klausimai sprendžiami, žiūrint iš savų pozicijų. Vienas tokio „tolariškumo“ faktas — pernai Respublikinio technikos sporto klubo sutauptos lėšos, skirtos kartingui. O tuo pat metu Bilevičius nebuvo nuvežtas į sąjungines varžybas, respublikos čempionatas surengtas neorganizuotai.

R. Ščiuckas: Puikiai žinome, jog respublika 1984 metais gavo penkis kartingus, kurie turėjo būti paskirstyti tarp rinktinės narių. Kur jie dingę, kas priglaudė? Ko gero, šio klausimo nekelčiau taip griežtai, jeigu šis atvejis būtų pirmas. Deja, kažkas kažkam tyliai paskirsto techniką, praneša apie tai, jog Maskvoje reikia gauti dalių, o jau tas, kuris nuvyksta jų parvežti, daugiausia ir gauna. Tuo tarpu rinktinės kandidatai, tie, kuriems teks ginti respublikos garbę, paliekami liki-

mo valiai. Taip būti negali! Kiekvienas rinktinės kandidatas privalo turėti du kartingus. Jie turi būti nuolat ruošiami, tvarkomi. Vienu — treniruojamasi, kitu dalyvaujama varžybose. O vykstant į jas būtina paimti gerai paruoštą ir antrojo variklį. Deja, taip nėra. Nors lėšų įgyti kartingus organizacijos turi ir jos mielai perduotų jaunesniems sportininkams tuos, kuriais dabar važinėja geriausieji.

ZURNALISTO KOMENTARAS: Visi penki kartai perduoti Vilniaus VJTSM, o ir žymi dalis detalių pateko į šios mokyklos rankas. Ar tai buvo būtina — labai abejotina. Reikia, atsižvelgiant į LTSR automobilių federacijos kartingo komiteto nuomonę, kad ji atitektų būtent į tas rankas, kuriose duotų didžiausią naudą. Tuo tarpu taip nėra. Tad ir nusiskundimų, ir nesusipratimų nemažėja. Juk TSRS VIII spartakiadoje klaidpėdėtiš G. Jokštas negalėjo dalyvauti dėl to, kad neturėjo technikos. Matyt, neteislinga ir tai, kad kartingo sporto vyriausiasis respublikos treneris kasmet keičiamas, kad nėra nuolatinio, kuris ir planuotų sportininkų veiklą, ir reikalaujantį jos iš trenerių.

Kauno kartingo treneris A. Čaplikas: Žmonių, ypač jaunių, besidominčių kartingu, nuolat daugėja. O varžybų skaičius — priešingai. Be to, dalis varžybų — nepilnavertės. Juk, pavyzdžiui, Akmenėje dalyvavo vos 6 sportininkai. Tai nerimta. Siekiant rezultatų, vertėtų pagalvoti ir apie tai, kur juos galima parodyti. Respublikoje nėra nė vieno reikiamų dydžių kartodromo (išskyrus žinybinių Smalininkų tarybinio ūkio-technikumo). Varžybų per metus turime labai mažai — 6—7 startai. Tad leistina paklausti, ką galvoja tie draugai, kurie atsakingi už kartingo vystymą?

— Mes, treneriai, jau kėlėme klausimą dėl netinkamos respublikos čempionatų vykdymo sistemos. Tikėsiu, jog padėtis pagerės. Tačiau vien čempionatais neatsiprinsime. Matyt, atėjo laikas, kad kiekvienas rimtesnis kolektyvas, kultivuojantis kartingą ir turintis bent kokią bazę, rengtų atviras taurės varžybas, žodžiu, reikia kažką daryti. Juk antai mūsų kaimynai latviai per sezoną gali lenktyniauti 30 kartų, o mes... Kaip tokiu atveju prilygti meistriškumui?

ZURNALISTO KOMENTARAS: Teisingas pasiūlymas. Tokioms

varžyboms rengti reikia tik noro. Tačiau būtina prisiminti, jog ir šios, saviorganizacinės varžybos, turi būti suderintos su kartingo komitetu, joms privalo būti paskirti teisėjai, o startai — organizuoti, kad duotų naudos sportininkams. Juk kiekvienas lėšų išbandymas — įnašas į žinių taupyklę, technikos patikimumo bandymas. Tačiau, jei taip trūksta varžybų, tai kodėl sportininkai nesusirinko į Akmenę? Šis klausimas skirtas kaip tik tiems, kas skundžiasi varžybų stoka.

Respublikinio technikos sporto klubo viršininko pavaduotojas R. Tamarinas: Dėl respublikos čempionato sistemos ir vykdymo būta daug kalbų ir kritikos. Esu įgaliotas pasiūlyti tokį variantą: rengti visus etapus vienu atvykimu. Tokiu atveju liktų daugiau lėšų stovykloms.

Respublikos kartingo teisėjų kolegijos pirmininkas alytiškis P. Černiauskas: Tokia sistema — ne išeitis. Užtenka vieno rimtesnio gedimo, ir sportininko ištisų metų triūsas nueis perniek. Respublikos čempionatą būtina rengti trimis etapais, kaip buvo anksčiau. Ir manau, jog netgi į šių etapų varžybas reikėtų įnešti patalų: leisti startuoti sportininkams, ypač jaunesniojo amžiaus, kurių labai daug, keilomis grupėmis. Tokiu atveju ir avarijų, susidurimų mažiau, ir pamatyti kiekvieną, įsiziūrėti į jį galėtume geriau.

ZURNALISTO KOMENTARAS: Šis pasiūlymas, deja, nerado reikiamo atgarsio. Pokalbio dalyviai į jį pažvelgė, mano manymu, kiek paviršutiniškai, neįsigilino. O vertėjo. Tačiau peržiūrėti šį klausimą niekad nevelu. Pagaliau kodėl nepabandžius per TSRS čempionatą pirmojo etapo varžybas? Na, o dėl RTSK pasiūlymo — jis visų susirinkusių buvo vieningai atmes-tas.

Respublikinės ASMM direktoriaus pavaduotojas E. Udras: Privalome, visų pirma, žymiai daugiau pareikalauti iš etatinio darbuotojų. Visais atžvilgiais: ir ugdant sportininkus, ir ruošiant techniką. O juk broko kartingo trenerių ir už šią sporto šaką atsakingų darbuotojų veikloje daug. Mano supratimu, dėl to rinktinės rezultatai žemesni, negu galėtų būti, o netvarka dangstoma „nesutarimais“ ir nepakankamu interesu „derinimu“. Kur tai girdėta, kad respublikos rinktinės narys neturi kuo vyksti į stovyklą, o jo treneris tyli, nekalia klausimo RTSK,

respublikos patriotinės draugijos CK karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų skyriuje? Nebe pirmus metus matome, jog dalis trenerių, gaunančių atlyginimą už sportininkų ruošimą, nesirūpina, su kokia technika, kaip paruošti auklėtiniai vyksta į stovyklas. Jie džiaugiasi visų pirma tuo, kad „savąjį įbruko“ į treniruotį stovyklą.

— Kiekvienas treneris atsakingas už savo auklėtinį, nepaisant to, ar jis vyks į stovyklą ir varžybas. Jis privalo informuoti aukščiau stovinčias instancijas dėl savo auklėtinio, perspėti, kas ir kaip darytina, jeigu nėra galimybių padaryti tai pas save, pagaliau jis privalo pergventi dėl auklėtinio rezultatų, padėti jam, suburti tėvų bei kartingo mėgėjų aktyvą. Deja, taip yra ne visur. Tad ir rezultatai silpni.

JURNALISTO KOMENTARAS: Vadovaujančių draugijos organizacijų už kartingų sportą atsakingi darbuotojai neranda bendros kalbos su kartingo komiteto vadovais (o S. Vitkauskas pirmininkauja nuo 1964-ųjų.), nesikalta su visuomenininkais, neįsiklauso į jų patarimus, reikalavimus. Dėl to ir treneriai nelabai teklauko kartingo komiteto, mat jie jam tiesiogiai nepavaldūs. Į stovyklas žmonės kartais kviečiami „iš akies“, rinktinės sudaromos ne pagal pajėgumą, o „per pažintį“.

Lietuvos TSR automobilių sporto federacijos prezidento pirmininkas R. Žeromskas: Susidaro įspūdis, jog kartingas — lyg duobėje. O juk ši sporto šaka arčiausiai visuomenės, patraukli, gerai stebima. Galima drąsiai teigti, jog per kartingą nuolat papildome respublikos automobilio ralio bei žiedinių lenktynių mėgėjų gretas. Jis lyg tramplynas: iš mažojo automobilio — į didįjį. Kad reikalai susiklostė nepatenkinamai, byloja ne tik šio „apskrito-stalo“ dalyvių pasisakymai, bet ir gausybė laiškų, kuriuos gauname iš tėvų, trenerių. Nemaža jų ir spaudoje. Tad būtina, qiliai išanalizavus padėtį, šio pokalbio dalyvių mintis, pasiraityti rankoves ir imtis darbo. Ypač turint galvoje pasirušimą pirmosioms šalies jaunių žaidynėms, TSRS tautų IX spartakiadai. Reikia pagaliau sureguliuoti vadovaujančių šiai sporto šakai patriotinės draugijos darbuotojų ir kartingo komiteto tarpusavio santykius. Manau, jog tai mūsų galioje, jog bendromis pastangomis sudarysime tą mikroklimatą, kuris užtikrins naujus laimėjimus.

„Sparnų“ redakcija dėkoja pokalbio dalyviams. Tikimės, jog iškeltos problemos bus skubiai ir dalykiškai išnagrinėtos, trūkumai pašalinti, padarytas posūkis į visuomenės pusę, pradėta dalykiškai ruošti naujam sporto sezonui.

Pokalbio dalyvių mintis apibendrinio A. SURKUS



„Medžio“ technikos sporto klubo aktyvas [iš kairės]: A. Šnioka, B. Nosevičius, V. Tarailė, J. Šiaudkulis ir G. Kupčikas.
M. KURAČIO nuotr.

Kai baigėsi 1984 metų TSRS automobilių žiedinių lenktynių čempionatas ir Lietuvos TSR rinktinė užėmė garbingą trečiąją vietą, paaiškėjo, kad iš keturių sportininkų, pelnusių komandai įskaitinius taškus, trys atstovauja tam pačiam technikos sporto klubui „Medis“ iš Vilniaus. Beje, ne vien komandai taškus jie pelnė. J. Šiaudkulis buvo apdovanotas sidabro, o V. Tarailė ir G. Kupčikas — bronzos medaliais. Ir taip jau nebe pirmi metai. Jei ne trys, tai bent du šio klubo sportininkai visada kovoja dėl šalies čempionato apdovanojimų. O respublikoje šis klubas lygių jau senokai neturi. Jei anksčiau grėsminga jėga būdavo ir Kauno „Politechnika“, ir Jonavos „Azotas“, dabar, nesant respublikoje žiedinės trasos, šie klubai, galima sakyti, „nukabino nosį“. O „Medis“ laikosi Nors ir šiam klubui nė kiek ne lengviau: jo vyrų sunkumai neprispaudė, o užgrūdino.

„Medis“, įkurtas 1975 metais, buvo vienas pirmųjų visuomeninių technikos sporto klubų. Jo šefai, tuometinis Statybos ministerijos medžio apdirbimo kombinatas, sudarė sportininkams geras sąlygas, o ir šie pasirodė esą gabūs bei užsispyrę. Jau 1978 metais TSRS čempionate „Medis“ tapo pirmuoju klubine įskaitoje. Ir nuo to laiko visada tarp lyderių. Reikia pripažinti, kad „Medžio“ pavyzdys paskatino daugiau organizacijų steigti tokius klubus, ir dabar ant jų pečių laikosi visos respublikos automobilių sportas.

Virš vandens kyšo tik ledkalnio viršūnė. O sporto klube — tai sportininkai. Tiesa, jie patys būna ir mechanikai, ir tiekėjai, ir vienas kito treneriai, tačiau atėjo varžybų diena, užsitempė jie „žventinius“ kombinezonus, sėdo į tviskančius automobilius, ir, varikliams dainuojant, ėmė lėkti žiedu. Tai lenkdami kitus, tai kitų lenkiama. Tokius juos mato žiūrovai, o sportininkų rezultatai žiūrovams — ir jų, ir viso klubo vizitinė kortelė.

Dažniausiai pirmuoju smuiku komandoje groja Jurgis Šiaudkulis. Kadangi jis yra vienas klubo įkūrėjų, tai, savaime aišku, klubo garbę gina nuo pirmosios jo gyvavimo dienos. Triskart TSRS čempionas, dukart sidabro medalininkas, beveik nuolatinis Lietuvos čempionas (ir tik retkarčiais prizininkas) savo pamėgtoje A-2/1 grupės 8 klasėje nemėgsta važinėti paskui varžovus. Turbūt nemažiau medalių ir Vikio Olekos kolekcijoje. Tiesa, nuo paskutinio apdovanojimo jau praėjo pora metų, tačiau galutinai su automobilių sportu veteranas dar neatsisveikina. Ką gali žinoti, ar nepateiks jis dar kokių staigmenų?

Vytautas Tarailė rungtyniauja

BENDRAKLUBIAI

Klubą dabar šefuoja Vilniaus statybinių detalių trestas, o jo reikalus tvarko klubo taryba, pirmininkaujama šio tresto valdytojo pavaduotojo Aloyzo Šniokos. Beje, klubo tarybos pirmininkas nevengia ir pats sėstis už sportinio automobilio vairo, daug metų dalyvauja miesto autosporto varžybose. Nuo pat pirmosios klubo gyvavimo dienos variklius sportiniams automobiliams ruošia Bogdanas Nosevičius. O tie varikliai klubo sportininkams jau atvežė tiek medalių, kad sudėjus į vieną vietą, nemaža dėžutė išeitų. Tačiau Gediminas Kupčikas variklius ruošiasi pats. Iš klubo lenktynininkų jis toks vienas. Ir ne todėl, kad Bogdeno nepasitikėtų. Tiesiog pats daug nusimano ir padaryti sugeba. Aukščiausios kvalifikacijos tekinimo ir šlifavimo darbus klube „šefuoja“ Dainius Uža. Stažas — taip pat nuo pirmos dienos. Jau kelinti metai geras talkininkas ir Vytautas Zubkaitis. Per klubo gyvavimo dešimtmetį buvo ir daugiau žmonių, tačiau laikas ir darbas pelus nuo grūdų atsijoję.

tos pačios klasės automobiliu, kaip ir J. Šiaudkulis. Dažniausiai jis ir finišuoja tuoj po savo bendraklubio, nors pastaroju metu kartais jį jau ir aplenkia. Tačiau klubui nuo jų susikeitimo vietomis, kaip sakoma, vienas ir tas pats. Vis tiek du medaliai „Medžiui“.

Gediminas Kupčikas „Medyje“ galbūt dar ir naujas žmogus (lyginant su kitais), bet automobilių sporte tai toli gražu ne naujokas. O jeigu dar pridėsime metus, praleistus motokroso trasose, darosi aišku, kad ir jis jau nuėjo garbingą kelią. Tarp respublikos sportininkų, rungtyniaujančių VII klasės automobiliais, G. Kupčikas jau daug metų tarp prizininkų, tačiau TSRS čempionatuose ar Tautų spartakiadoje jam dažniausiai tekdavo apsidoti garbės pjedestalo prieigose. Dabar jau iškovotas ir šalies pirmenybių medalis. Galbūt to ir tetrūko medaliui laimėti, kad reikėjo patekti į „rimtą kompaniją“. O TSK „Medis“ — kaip tik toks.

S. SKAPCEVIČIUS

BERNIUKAI LAKŪNAI

„Visi suaugusieji iš pradžių buvo vaikai. (Tik nedaugelis tai atsimena.)“

A. DE SENT-EGZIUPERI

Visą žiemą lankiausi viename aerodrome. Kartais pajusdavau, kad jam kažko trūksta. Gyvumo? Ne. Mat tiek konstruktoriai, tiek lakūnai buvo jauni žmonės. Ir tik pavasarėjant viską supratau.

Vieną vidurdienį, kaip paprastai, atėjau į aerodromą. Jau iš tolo pastebėjau besisukiojantį penkiametį berniuką. Pasiteiravau aplinkinių, iš kur atsiradęs tas šviesiaplaukis. Mane perspėjo: „Tai — ne paprastas berniukas. Tai — „auksinis berniukas“.“

Stovėdama kiek atokiau, stebėjau naujoką. Supratau, kad jis čia visus pažįsta. Aplinka nekelia jam jokių abejonų. Tik aš pati berniuko akyse esu naujokė.

Vaikiškai, bet protingai ir nuosekliai jis kalbėjosi su vienu instruktoriumi. Nutaikius progą, ištiesiau jam ranką, siūlydama pažintį. Šis nedvejodamas padavė savąją: „Aš — Vytautas Didysis!“

Nustebau ir nusikvatojau: „Nelaukta pažintis!“

Iš „Didžiojo“ veido ir rūšios akių išraiškos supratau, kad mano juokas ne vietoje. Tačiau jau buvo vėlu. Berniukas nusisuko ir nubėgo.

Paskui neriausi iš kailio, kad galėčiau ištaisyti savo klaidą. Labai norėjosi artimiau susipažinti su tuo keistuoliu. Ir mes net susidraugavome. Bet tai truko neilgai. Tik vieną dieną. Aš pati kalta, nes palikau tą aerodromą. O berniukas išliko atminty. Todėl, kad jis prisipažino, jog norėtų skraidyti; todėl, kad ir jo tėvelis — lakūnas.

„Kartais jūs (mama), dainuodavot apačioj, suguldžiusi mus. Man vaidendavosi, kad tai ne daina, o didelės šventės aidas. (...) Aš nesu tvirtai įsitikinęs, ar begyvenau po to, kai praėjo vaikystė“.

A. DE SENT-EGZIUPERI

Sekančią žiemą Vilniaus aeroklube aš pamačiau kitą Vyta. Tik šis jau buvo Vytautas didelis. Šviesūs plaukai ir apvalus veidas turėjo kažkokio panašumo su „Didžioju“. Tačiau visa išvaizda darė lyg pabrėžtino rimtumo ir santūrumo įspūdį.

Man visuomet labiau patikdavo bendrauti su paprastais žmonėmis. Su tais, kurie dar nėra apvainikuoti pirmavimo tarp kitų. Bet dažniausiai atsitinka priešingai. Tikri lakūnai žemėje yra kur kas paprastesni ir kuklesni.

Ir nesinori patikėti, kad kabinoje esantis lakūnas yra sukaupęs viską. Net ir ne itin gražius jausmus: įniršį, rūstumą, jėgą.

— Atliekant sudėtingiausias figūras, nežinau kas su tavim darosi. Lyg per gerklę kažkas lenda, ar dar kas. Ir, mano manymu, skraidantys pasaulinėje arenoje, dar nepakankamai įvertinami. Ta jėga, didelė rizika... Nežinau, kaip į kosmosą skrenda. Tik ar ten sunkiau?.. — svarsto Vytautas Lapėnas.

Sako: „Geras lakūnas skridamas pailsi“. Viena yra skraidyti, kita — būti lakūnu sportininku. Pastarojo dangus — prakaitas, ariamas laukas. Artojas turi labai mylėti savo žemę, kad galėtų pasakyti: „Dirbdamas aš išsiuosi“.

— Žiūrėdavau į lėktuvus mažas būdamas, — prisimena jis. — Mano laimei, netoli namų buvo Latvijos Bauskės ATSK sklandytojų tūpimo aikštelės. Kaip pradėdavau nuo ryto budėjimą, iki vakaro, užvertęs galvą į dangų žiūrėdavau. Bene pamatysiu kokį sklandytuvą. Nuo devintos klasės pradėjau važinėti į Biržų aviacijos technikos sporto klubą. Greit įsikibau į sklandytuvą. Neblogai sekėsi. Geras kolektyvas buvo. Ir viršininkas Vilijus Juodgudis. Kaip tėvas. Įstatė į geras vėžes. Ir vis kartodavo, kad aš esu sutvertas skraidyti. Vėliau vieną, du kartus per sezoną ir su lėktuvu paskraidindavo. Tai būdavo didžiausia šventė. Ir sklandymas nuo to laiko man liko šviesia praeitimi.

1968 metai — Biržų ATSK įsikūrimo data. Nedaugelis težino, kiek energijos įdėjo V. Juodgudis, kad Biržuose būtų įsteigtas šis klubas. Deja, to gero žmogaus jau nebėra...

Pavojai, rizika. Nesakau, kad lakūnai dažnai apie tai galvoja. Tik to paties negalima kalbėti apie jų motinas.

Meilė dangui ir meilė mamai — abi, kaip viena sąvoka, kaip nedalijamas vienas lašas. Negali pasirinkti tik pirmąją arba tik antrąją.

— Mažas, norėdamas už ką nors atsilyginti, kalbėdavau: „Kai užaugsiu, atskrisiu lėktuvu pas tave ir numesiu maišą pinigų“. Įsivaizduodavau, kad lakūnai — turtingi žmonės.

Septyneri metai Vyta tik svečias namuose. Dveji metai — tarnyba armijoje. Dabar jis — Vilniaus inžinerinio statybos instituto penktakursis. Būna, kad ištisą mėnesį namų nemato. Tačiau, jeigu kuris iš draugų pasigenda „Lapiuko“, ir jam pasi-

rodžius, pasiteirauja, kur buvo dingęs, atsakymas dažniausiai bus: „Pas mamą buvau“.

Lakūnai turi ir antrus namus. Tai aerodromai. Antras šeimas — sparnų brolius.

— Nė vienos dienos nepraleisdavau, kai pradėjau lankyti Vilniaus aeroklubą. Stengdavau visus suprasti iš pusės žodžio. Vasarai tik įpusėjus baigiau pirmų metų programą.

Sako: „Gali būti laisvas“. O rinktinės vyrai skraidė. Padėdavau jiems starto aikštelėje. Retkarčiais pavykdavo ir man kartą, kitą pakilti. Tai su vienu, tai su kitu.

Sekančiais metais, kai savarankiškai išleido skraidyti, jaučiausi drąsiai. Trečiaisiais metais daug skraidžiau. Instruktoriai, treniruočiai draugai, varžybos, padėjo tobulėti. Pasitikėjimas suteikė daugiausiai energijos. Aš manau, kad, kai sportininkas pasiekia tam tikrą meistriškumo lygį, reikia leisti jam improvizuoti. Sakykim, treniruotėje atlikti kokį čempiono kompleksą...

„Lėktuvų sportas — tai ir fiziškai puikiai išsivysčiusių žmonių varžybos“, — sako šalies rinktinės vyr. treneris K. Nažmudinovas. Todėl negaliu nutyliėti apie Vyto hobi — karatė. Skraidymai, studijos, treniruotės sekcijoje... Vienose karatistų varžybose jis yra iškovojęs antrąją vietą. Tik visa tai — praėityje...

„Is kur aš? Is savo vaikystės. Aš atėjau is savo vaikystės, kaip is šalies“.

A. DE SENT-EGZIUPERI

— Slavomiras Mačiakas? Jis kartais tave supranta. Žiūri, žiūri ir pastebi, kad tavo skridime yra susidaręs psichologinis barjeras. Sako: „Skrendam“. Paderom sukutką: plokščią, atvirkščią... Ir tokiais stebėjimais jis daug ką išskaito. Kai ką po to išsiaiškini ir pats. Paskui liepia „važiuot“ toliau.

Vilniaus aeroklubo šturmanas Slavomiras Mačiakas visada rūpinasi pradedančiais lakūnais. Turbūt ne vienas skraidančių, ir net tų, kurie nesiryžo pakilti į dangų, nepamirš, kaip šturmanas paskaitose aiškino lėktuvo valdymo „didžiąją abėcėlę“. Jis visuomet puikiai supranta tuos, kurie labai nori skraidyti. Gal todėl, kad ir jis, mažas būdamas, apie lėktuvus svajojo. Kalbėdamas apie savo vaikystę S. Mačiakas visuomet paminės lakūnus. Tuos, kurie karo metais gyveno visai netoli jo tėvų namų Salčininkų rajone, Juršiškių kaime. Geri vyrukai buvę tie lakūnai. Žavisi Slavomiras jais ir dabar, nes jie įžiebė meilės aviacijai kibirkštį.

R. SARPALIŪTE



Abu Vytautai.

L. JONIO nuotr.

TEISĖ SKRAIDYTI

Po to, kai prieš keletą metų mūsų šalies sklandymo sporto gimtinėje Koktebelyje buvo surengtas sąjunginis lengvų ir ultralengvų skraidymo aparatų saviveiklinių konstruktorių sąskrydis, jaunimo noras sukurti savitus lengvus lėktuvus, sklandytuvus, motoskraidykles, siekimas savarankiškai su savo kūriniu pakilti į dangaus žydrinę įgavo platų mastą. Kaip parodė praėjusių metų pabaigoje Plannerskoje įvykęs antrasis sąjunginis saviveiklinių aviakonstruktorių sąskrydis ir jų kūrinių konkursas-apžiūra, šiuo metu mūsų šalyje jie yra sukūrę daugiau kaip pora tūkstančių įvairių lengvų skraidymo aparatų.

O kaip jiems įgyvendinti savo didžiausią svajonę — skraidyti? Nuo šių metų atsivėrė plačios galimybės. Siekiant skatinti jaunimo techninę kūrybą, plėtoti saviveiklinių aviakonstruktorių veiklą kuriant ir statant ultralengvus skraidymo aparatus, užtikrinti saugų skraidymą pačių sukurtais aparatais, TSRS oro transporto vieningos valdymo sistemos organai (Jedinoji sistema upravlennija vozdušnym dvizenijem SSSR — ES UVD SSSR) nuo šiol leidžia aviatoriams mėgėjams, laikantis tam tikrų taisyklių, naudotis oro erdve ir skraidyti.

Skraidymų aikštelės turi būti įrengiamos toliau nuo aerodromų, vietos oro linijų, gyvenamųjų vietovių, elektros stočių ir kitų objektų, virš kurių neleidžiama ir nesaugu skraidyti. Pasirinkta skraidymų zona turi būti 5 km² ploto ir kad joje galima būtų skrieti ne mažiau kaip 300 m aukštyje. Suprantama, draudžiama skraidyti naktį ir kai horizontalus matomumas nesiekia 5 km, taip pat kai žemutiniai debesys slenka mažiau

kaip 500 m aukštyje nuo žemės.

Visas skraidymų zonas būtina suderinti su rajono, zoniniu ar respublikiniu ES UVD SSSR centru.

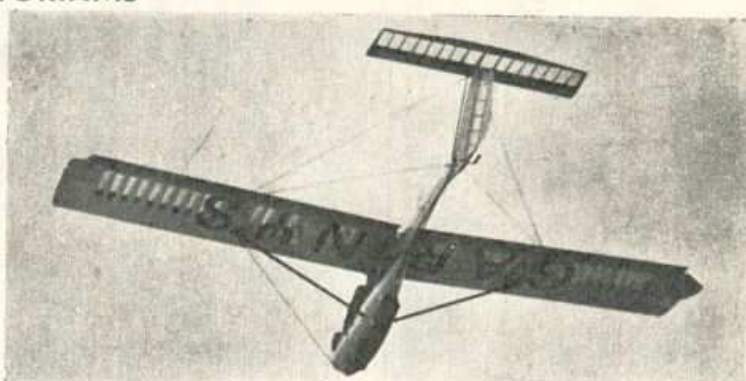
Norint gauti leidimą skraidyti pasirinktoje skraidymų aikštelėje, aviatoriai mėgėjai ES UVD SSSR centrui turi pristatyti šiuos dokumentus: klubo ar kito kolektyvo, prie kurio susikūręs saviveiklinis aviakonstruktorių būrelis, rekomendaciją arba vietos LDT vykdomojo komiteto rekomendaciją, nurodant būrelio vadovo pavardę ir kitų žmonių, kurie skraidys savos gamybos aparatais, pavardes.

Konkrečiai apie kiekvieną skridimą arba tos dienos skraidymus būtina raštu arba telefonu pranešti ES UVD SSSR centrui iš anksto (ne vėliau kaip prieš parą). Skraidymų dieną būtina gauti centro patvirtinimą, kad nurodytoje zonoje galima skrieti. Užbaigus skraidymus tuoj pat būtina apie tai pranešti centrui. Tikslinga, kad netoli skraidymų zonos būtų telefonas.

Aviatoriai mėgėjai, norintys skrieti savo pačių sukurtais lengvais skraidymo aparatais, privalo turėti piloto pažymėjimą, žinoti ir griežtai laikytis TSRS oro kodekso bei kitų dokumentų, reglamentuojančių oro transportą, reikalavimų.

Sie visi nurodymai duoti rajonų arba zonų ES UVD SSSR centrams. Kur arčiausiai nuo pasirinktos skraidymų zonos yra toks centras ir kaip su juo palaikyti ryšį, galima sužinoti aviacijos sporto klubuose arba Civilinės aviacijos aerouostuose.

Beliaika priminti patį svarbiausią dalyką: skraidymų saugumui, organizuotumui ir drausmei visur ir visada būtina skirti didžiausią dėmesį. Tik tokiu atveju šioje sudėtingoje veikloje lydės visapusiška sėkmė.



Apžiūra — konkursas

Lietuvos TSR aviacijos sporto federacijos mokslinė-techninė tarnyba ir skraidyklių sporto federacija šių metų balandžio-birželio mėnesiais organizuoja saviveiklinių konstruktorių sukurty ultralengvų skraidymo aparatų (ULSA) ir modulinį mazgų kūrimo apžiūrą-konkursą. Tikslas — skatinti jaunimo mokslinę-techninę kūrybą ir profesinį orientavimą aviacijos srityje, išaiškinti gabiausius saviveiklinius konstruktorius ir jų sukurty bei pastatytų skraidymo aparatų patikimumą, galimybę pritaikyti juos sportui ir liaudies ūkyje.

Apžiūros-konkurso pirmasis turas — sukurty skraidymo aparatų techninės dokumentacijos patikrinimas ir vertinimas — vyks balandžio-gegužės mėnesiais Kaune, o po to atrinkti darbai galės dalyvauti antrame ture — respublikiniame ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydyje, kur bus išaiškinti geriausi darbai. Šį sąskrydį numatoma surengti birželyje (vieta ir laikas bus praneštas atskirai).

Apžiūroje-konkurse gali dalyvauti visuomeniniai konstruktorius biurai, jaunųjų technikų stotys, klubai, sekcijos, o taip pat pavieniai konstruktoriai mėgėjai.

I pirmo turo apžiūrą priimama projektuojamų arba užbaigtų skraidymo aparatų (autožyro, malūnsparnio, skraidyklės ir motoskraidyklės, sklandytuvo ir motosklandytuvo) konstrukcijų bei modulinį mazgų (važiuoklių, vari-

klių, sparnų ir kt.) dokumentacija. Ją reikia atsiųsti šiuo adresu: 233000 Kaunas, Daukanto 15, Skraidyklių sporto federacija, Konkursui „ULSA-85“. Būtina pristatyti dvi aparato arba mazgo fotonuotraukas (9x12), brėžinius mastelyje M:10 arba M:20 (trijose projekcijose), konstrukcijos aprašymą, trumpai nurodant technines charakteristikas, gamybos technologiją, panaudotas medžiagas, atliktų bandymų schemas ir visus skaičiavimus, pažymėti skrydžių kiekį (jei jau skraidoma). Be to, reikia pristatyti visus duomenis apie kūrėjus (pavardę, vardą, tėvavardį, amžių, profesiją, išsilavinimą, o jei yra konstruktorių kolektyvas — pažymėti, prie kokios organizacijos jis susikūręs ir kas jo nariai). Apžiūros-konkurso pirmame ture atrinkty geriausiy aparatų kūrėjai į antrąjį turą bus iškviesti.

Pagal pirmo ir antrą turo rezultatus bus skiriama 15 apdovanojimų už originaliausią konstrukcinį sprendimą, konstrukcijos patikimumą, gamybos estetiką, geriausiai atliktus skaičiavimus, tiksliausius brėžinius, geriausias sparno aerodinamines charakteristikas, konstrukcijos praktiškumą, pritaikant ją sporte arba liaudies ūkyje, agregatų ir sistemų tobulumą, tinkamiausią motoskraidyklei variklį.

I antrąjį turą iškviesti apžiūros konkurso dalyviai atvyksta komandiruojančios organizacijos arba savo sąskaita.

SKRAIDĖ KAMBARINIAI LĖKTUVŲ MODELIAI

Sausio 5—8 dienomis Alytuje, 1-os vidurinės mokyklos salėje, vyko XIII respublikinės moksleivių varžybos kambariniams aviamodeliams, kuriose dalyvavo penkių miestų ir septynių rajonų komandos.

Rajonų grupėje nugalėjo Šiaulių rajono komanda, surinkusi 6,5 taško (vadovas — V. Steponavičius). Antrą vietą užėmė Plungės rajono ekipa — 10 tšk. (vadovas — V. Klova), o tretį liko Utenos atstovai — 10,5 taško (vadovas — R. Zaranka).

Miestų grupėje pirmavo Šiau-

lių komanda, surinkusi 10 taškų (vadovas — R. Steponėnas), antra — Panevėžio (vadovas Z. Velička), — 13 taškų, trečia — Vilniaus ekipa — 14,5 taško (vadovas L. Malachatka).

Asmeninėje įskaitoje geriausių rezultatų pasiekė ir prizines vietas užėmė: eksperimentinės klasės modeliais — Šiaulių miesto 5-os vidurinės mokyklos penktokas Darius Čibonis, antras — Klaipėdos 21-os vidurinės mokyklos aštuntokas Ramūnas Mataitis, trečias — Plungės 5-os vidurinės mokyklos septin-

tokas Darius Lygnugaris.

I grupės modeliais (sparnų ilgis iki 350 mm) nugalėjo Šiaulių 2-os vidurinės mokyklos abiturientas Gediminas Bačionis, antras — Kauno 1-os vidurinės mokyklos mokslins Linas Simkūnas, trečias — Kuršėnų 3-os vidurinės mokyklos septintokas Vytautas Klovas.

II grupės modeliais (sparnų ilgis iki 650 mm) geriausiai pasirodė Šiaulių 8-os vidurinės mokyklos abiturientas Vytautas Mačiūnas, antras — Panevėžio 15-os vidurinės mokyklos dešimtokas Ernestas Skrebė, trečias — Vilniaus 41-os vidurinės mokyklos dešimtokas Artūras Kairys.

Atviros (tarptautinės) grupės

modeliais nugalėtoju tapo šiaulietis Vytautas Mačiūnas, surinkęs 973 taškus.

Jauniausias dalyvis šiose varžybose buvo Anykščių Jono Bičiūno vidurinės mokyklos antrokas Algirdas Kavaliūnas.

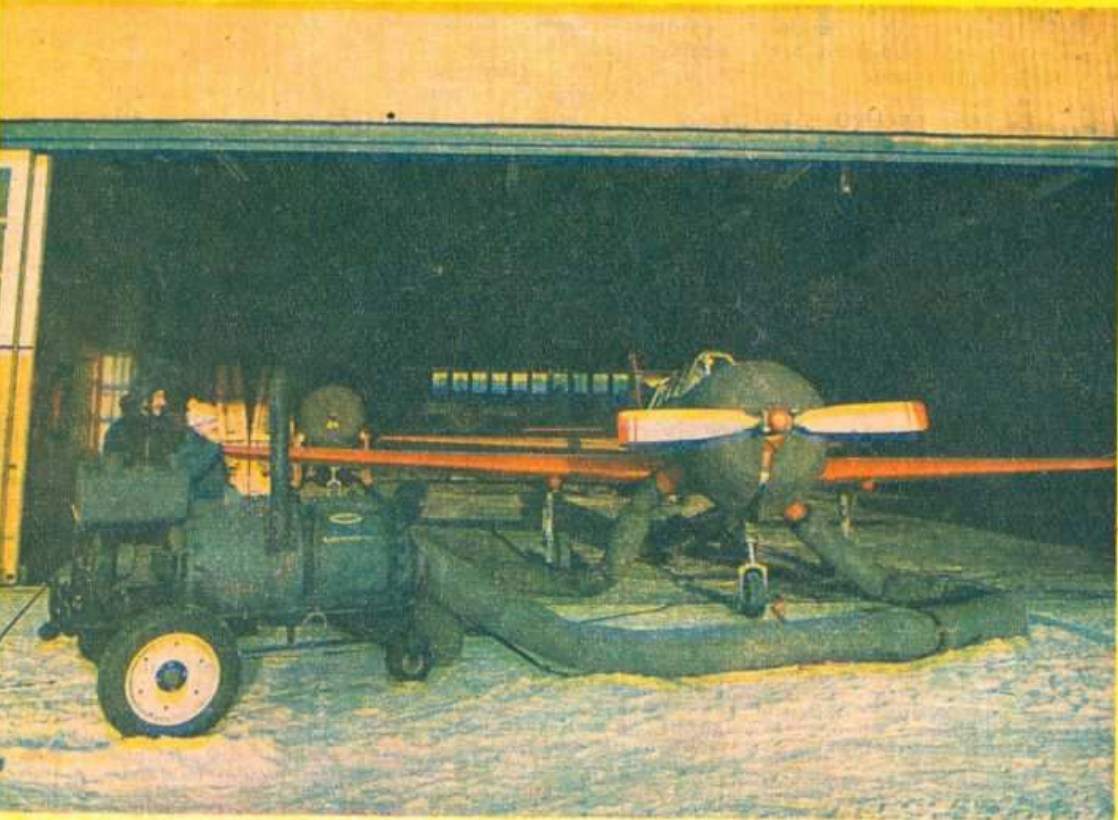
Iš pateiktų varžybų rezultatų matome, kad visų klasių aviamodelius geriausiai skraidino Šiaulių miesto atstovai, kuriuos varžybose ruošė Šiaulių miesto jaunųjų technikų stoties aviamodelizmo būrelio vadovas, 43-os profesinės techninės mokyklos mokymo meistras Rimas Steponėnas, 1982 ir 1984 metų respublikos čempionas.

N. KVIECINSKIENĖ,
S. LUKSYS

VIS TVIRTESNIU ŽINGSNIU



startą.



Taip, spiginant šalčiui, šildomi varikliai.

Ziemą sportiniame aerodrome — savotiškas grožis. Aplinkui jaučiama ramybė. Ir sportinio lėktuvo, pakilusio išžvalgyti žydrynę virš skraidymų zonos, vienišas motoro gausmas nubanguoja virš snieguotų tolių, aidu vos pasiekdamas aerodromo pakraštį ties angaru. O čia klubo inžinierius Rimantas Gedrimas, aviatechnikas Vaclovas Kalpavičius, lakūnas instruktorius Stanislovas Narvilas, rėsykliais patirindami paraudusias ir nuo svilinančio šaltuko subrinkusias rankas, atidžiai ruošia „JAK-us“. Mat vasario saulė, pragiėdrėjusi po nakties speigo, jau šypsosi aukštai virš pušyno. Geriausias metas treniruotei.

— Tokiu oru skristi maršrutu — vienas malonumas, — tarsi pats sau kalbėdamas prašneko grandies vadas sporto meistras Eugenijus Raubickas. — Sudėtingiau yra piešti pilotražines figūras. Akinančiu baltumu blizgantis aerodromas verčia lakūną būti labai akylam, nes panašiu skaidrumu gaubia ir dangaus žydrynė.

Gal todėl ir Eugenijus, prieš palydint lakūną į „JAK-o“ kabiną, dar kartą primena žiemišką aerodromo tylą ir gilų sniegą. Tokios sąlygos — ypatingos. Eugenijus žino iš savo skraidymų patirties, nes ore įvairių tipų pilotražiniais lėktuvais pats yra skraidęs daugiau kaip 1300 valandų.

— Taip jau esu įpratęs prieš skridimą kai ką priminti ir instruktoriui, ir sportininkui, — šypteli grandies vadas.

Skraidymai žiemą gal ir nesuteikia tokio malonumo, kaip gegužę, bet jie būtini. Lakūnų sportininkų žodžiais tariant — tai „kapitalo“ kaupimo metas. Šią nerašytą taisyklę per keturiolika gyvavimo metų Kauno aviacijos technikos sporto klubo aviatoriai ne kartą patikrino praktikoje. Dar veiklos pradžioje, kai klubui pradėjo vadovauti pirmasis viršinininkas, daugkartinis respublikos aukštojo pilotražo čempionas sporto meistras Pranas Vinickas, kai ir sportinių lėktuvų turėjo neapsčiai, skraidyti visada pradėdavo anksčiau kitų. Taip sportinio meistriskumo „kapitalą“ krovė ir Romas Pivnickas, Violeta Gedminaitė, ir Stepas Artiškevičius, Leonas Jonys ir Jurgis Kairys, šio klubo auklėtiniai, garsėję pergalemis sąjunginėse ir tarptautinėse varžybose, dalijęsi aukščiausius apdovanojimus respublikos čempionatuose.

Ir šiandieniniai klubo sportininkai bei instruktoriai su pasitikėjimu laikosi šios nerašytos, bet praktinėje veikloje patikrintos taisyklės. Apie tai akivaizdžiai byloja klubo lakūno-instruktoriaus Algimanto Jurgelevičiaus iškovoti čempiono aukso medaliai praėjusių metų Tarybų Lietuvos lėktu-



Lėktuvus ruošiamas skrydžiui. Iš dešinės: sporto meistrė O. Motiejūnaitė, inžinierius R. Gedrimas ir lakūnas instruktorius S. Norvilas.



Variklį tikrina aviatechnikas I. Jemeljanovas.

vų sporto aukštojo pilotazo čempionate, atvirose Ukrainos pirmenybėse, tradicinėse Dariaus ir Girėno taurės varžybose, sporto meistras Vytautas Stankevičius. — Vien pernai pirmą kartą pilotaziū lėktuvu JAK-52 pakilo į padangę aštuoniolika pirmamečių, o trys klubo auklėtiniai pirmą kartą įvykdė TSRS sporto meistro normatyvus. Įdomu ir toks skaičius: vien tik sportininkai treniruotėse pilotaziūniais lėktuvais pernai skraidė beveik 1400 valandų. Kai pasikelbi su aviacijos sporto veteranais, dar prieškario metais bandžiusiais veržtis į erdvę, užsienio žalių sportininkais, šie negali atsistebėti. Juk mokoma skraidyti, duodama visa technika, lėktuvai, benzinas — nemokamai. Tik sportuok, skraidyk treniruokis, įeigu myli sportinę aviaciją! Todėl nuo pat pirmosios pažinties, nuo pirmo prisilietimo prie lėktuvo vairalazdės mes stengiamės mokyti jaunuosius sportininkus — būsimus lakūnus vertinti tai, ką suteikia socialis-

tinė santvarka, mūsų valstybės, tarybinio gyvenimo būdas. Daug gali papasakoti klubo viršininkas Vytautas Stankevičius, matuojantis savo dvidešimt dvejus sportinės veiklos metus 2974 valandomis, išskraidytomis sklandytuvais ir lėktuvais, o klubo „vairą“ laikantis jau penkerius metus. Jis, kaip ir tą vasarą, kai tapo sporto meistru, toks pat energingas ir draugiškas. Atrodytų, kad metų našta neslegia. Kai kalba liečia klubo žiokiadienius, jis visada su pagarba ir didžia padėka mini daugelį LTSR maisto pramonės ministerijos Kauno įmonių: „Ragutį“ (direktorius L. Stuiņa), „Kovą“ (direktorius C. Rosickis), „Stumbrą“ (direktorius A. Džiugas), specializuotą autotransporto įmonę (direktorius B. Palionis). Tai klubo šefai, dėl kurių draugiškos paramos skraidymų bazėje Pociūnuose išaugo modernus mokymo pastatas su angaru, skaitlingam vaikinių ir merginų būriui kasmet sudaromos geros sąlygos spūrtuoti, siekti viliojan-

čių aukštojo pilotazo erdvių. Vien tik praėjusiais metais sporto meistras tapo Prienų ESAG inžinierė Palmyra Girskutė, Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institute einantis docento pareigas ekonomikos mokslų kandidatas Romas Piklys, to paties instituto studentas Aloyzas Cibarauskas. Į šiuos lakūnus, kurie per daugelį treniruočių metų pilotaziūniais lėktuvais yra priskraidę po tris, keturis šimtus valandų, o stropumu, išterme yra pavyzdys visiems, stengiasi lygiuotis jauni, gabūs sportininkai: Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto vyresnysis mokslo darbuotojas bendradarbis Kazimieras Kundrotas, šio instituto studentai Gintarė Armalytė ir Vytautas Tautkevičius, neseniai sukūrę lakūnišką šeimą, Kauno F. Dzeržinskio staklių gamyklos inžinierė Jūratė Vasiliauskaitė, Kauno 18-o vaikų darželio darbuotoja Dalė Mikulskytė, pastebimai kopiantys meistris kumo laipteliais. Skirtingos visų profesijos, tačiau juos vienija bendras pomėgis, atsineštas iš vaikystės — meilė lėktuvų sportui. Si nematoma grandis, jungianti ir vienijanti klube dešimtis bendraminčių entuziastų, yra savotiška spirālė, įgalinanti kasmet gerinti sportinius rezultatus, sėkmingai keliomis komandomis rungtyniauti respublikinėse varžybose, ugdyti jauną gabių lakūnų pilotaziūninkų pamainą.

Jaunatviškas ir darbštus Kauno ATSK kolektyvas, nepaisydamas nei šalčio, nei sniego, nuo pirmųjų vienuoliktojo penkmečio baigiamųjų metų mėnesių nuosekliai deda tvirtus pamatus naujiems darbo laimėjimams, būsimoms sporto pergalėms. O šių pergalų tikrai bus, nes su kiekvienais metais vis tvirtesni ir brandesni yra klubo veiklos žingsniai. Bus įvykdyti ir penkmečio socialistiniai įsipareigojimai.

Jaunatviškas ir darbštus Kauno ATSK kolektyvas, nepaisydamas nei šalčio, nei sniego, nuo pirmųjų vienuoliktojo penkmečio baigiamųjų metų mėnesių nuosekliai deda tvirtus pamatus naujiems darbo laimėjimams, būsimoms sporto pergalėms. O šių pergalų tikrai bus, nes su kiekvienais metais vis tvirtesni ir brandesni yra klubo veiklos žingsniai. Bus įvykdyti ir penkmečio socialistiniai įsipareigojimai.



JAK-52 kabinoje — P. Girskutė.

M. KURAIČIO nuotr.

K. KAZIŪNAS



KPC GIMIMAS

J. KARPOVAS. 1960 metų vasarį man oficialiai pavesta vadovauti įsteigiamam Kosmonautų parengimo centrui (KPC), nors su kai kuriais jo organizaciniais klausimais teko susidurti ir anksčiau. Reikėjo iš karto spręsti šiuos uždavinius: kurti centrą, komplektuoti kadrus, rūpintis statyba ir materialiniu aprūpinimu, formuoti pirmą treniručių mokymo bazę, pasinaudojanti tarybinės mokyklos patyrimu, pirmiausia lakūnų parengimo praktika, pradėti pirmojo kosmonautų būrio reguliarių treniručių ir mokymo procesą.

Visą parengimą įsivaizdavome kaip platų medicininių-biologinių, techninių ir skraidymo treniručių kompleksą. Svarbiausias mūsų uždavinys buvo paruošti žmones gyventi ir dirbti kosmose.

Kaip vyko užsiėmimai? Paskaitas derinome su intensyviais fizikiniais pratimais ir organizmo grūdinimu, šuoliais su parašutu, pažintiniais bandymais „pakilti“ barokameroje, tyrimais surdokameroje („tylos bokšte“), katapultu su įrengimais žemėje, vestibuliariniais tyrimais ir treniruotėmis, sukimu centrifūga, pažintiniais skrydžiais trumpoje nesvarumo būklėje specialiai pastatytu lėktuvu. Prieš ir po treniručių bei kitų bandymų vyko kruopštus medicininis patikrinimas.

Tuo pat metu kosmonautai buvo teoriškai apmokomi dangaus mechanikos ir raketinės technikos. Reikėjo išmokyti juos, kaip elgtis neeilinėse situacijose, reikalui

šį straipsnį, kiek sutrumpinę perspausdiname iš žurnalo „Aviacija ir kosmonautika“ Nr. 1. Jame apie Kosmonautų parengimo centro (KPC) kūrimą, pirmuosius veiklos ir kosmonautų ruošimo etapus pasakoja pirmasis Kosmonautų parengimo centro viršininkas J. Karpovas ir vienas pirmųjų atvykęs į KPC lakūnų, dabar dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, aviacijos generolas majoras, lakūnas-kosmonautas P. Popovičius.

esant nusileidimo iš orbitos rankinio valdymo sistema.

Sunkumų tuo metu nestigo. Didesnė jų dalis buvo susijusi su aparatūros ir įrengimų stoka, o jie buvo būtini mūsų darbui, nors kai kurių aparatų ir įrengimų dar nebuvo sukurta.

Didelis dėmesys rengiant kosmonautus buvo skiriamas jų moraliniam-psichologiniam pasiruošimui būsimajame skrydyje, nors atskiro skyriaus tokiu pavadinimu mokymo-treniručių programoje ir nebuvo.

1961 metų sausį speciali komisija, kurią sudarė žymūs mokslininkai, konstruktoriai ir gydytojai, egzaminavo „avangardinę šešiukę“ iš laivo „Vostok“ sistemos, mokėjimo jį valdyti ir savarankiškai spręsti, jei iš rikiuotės išeitų viena ar kita sistema. Ant stendofrenatieriaus vyko pirmas žmonių istorijoje egzaminas kosmonauto vardui gauti.

P. POPOVICIUS. Vieną 1960 metų kovo dieną aš atvykau į Maskvą su komandiruotės užduotimi, susiradau man reikalingą namą, kur turėjo būti įsikūręs Kosmonautų parengimo centras. Prieš tai aš Jėgvenijui Karpovui. Vos susipažinęs jis pasakė:

— Pasitikite draugus. Imkitės butų tvarkdario vaidmens.

Pasirodo, aš atvykau pirmas. Dar nebuvo nei grupės, nei būrio. Taip ir išbuvo tris dienas vienintelis kandidatas į kosmonautus. O pirmadienį jau kaip svetingas žemininkas priėmiau Jurijų Gagariną, Germaną Titovą, Valerijų Bykovskį, Vladimirą Komarovą, Andrijaną Nikolajevą, Aleksejų Leonovą. Padėjau draugams įsikurti. Paskui ėmėmės darbo: kląsė montavome įrengimus, aparatūrą. Greitai radome bendrą kalbą.

Būdamas vyresnis grupėje, pradėjau partinį susirinkimą. Komunistai kalbėjo karštai, dalykiškai, turėjo pasiūlymų, kaip geriau organizuoti užsiėmimus, tvarkyti buitį. Mane išrinko būrio partinės organizacijos sekretoriumi. Komjaunimo reikalais rūpinosi Germanas Titovas ir Valerijus Bykovskis, o vėliau ir Valentina Terškova. Būryje nebuvo žmogaus, kuris neturėtų partinio ar komjau-

nuoliško įpareigojimo. Bet, ko geriau, aktyviausias buvo Aleksejus Leonovas — mūsų satyrinio laikraščio „Neptūnas“ nepakeičiamas redaktorius. Niekas mūsų neprisimena, kad dėl kokių nors priežasčių „Neptūnas“ nebūtų išėjęs laiku. Būrys nesiskyrė su juo ir dideliuose, ir mažuose keliuose.

Balandžio mėnesį mūsų būrys atsidūrė prie Volgos krantų, kur kiekvienam reikėjo atlikti iki penkiasdešimt įvairaus sudėtingumo šuolių su parašutu — paprastų ir uždelstų, dieną ir naktį, paprastomis ir sudėtingomis meteorologinėmis sąlygomis, į sausumą, į vandenį, mišką ar pelkę. Parašutiniam parengimui vadovavo didelis meistras — daugkartinis pasaulio rekordininkas Nikolajus Nikitinas.

Po to grįžome į Maskvą. Pradidėjo mokslas.

Pagrindiniai užsiėmimai iš pradžių vyko pagal medicininio pasiruošimo programą. Atsimenu įdomias Grigorijaus Chlebnikovo, Olego Gazenkos paskaitas. Taip pat mokėmės astronomijos, skridimo dinamikos, navigacijos.

Atėjo liepa. Mes išvažiavome į Parnaskvę, arčiau statomo Kosmonautų parengimo centro. Ten, kur dabar išaugo Žvaigždžių miestas, tuo metu stovėjo dviaukštis.

Techninė bazė buvo sukurta taip pat ne iš karto. Todėl pradžioje kosminės technikos užsiėmimai ir treniruotės vyko institutuose, konstruktorių biuruose ir gamyklose. Žvaigždžių miestelyje mes turėjome Chilovo sūpuokles, bėgantį takelį, sukamąsias kėdes, plokštumas bei atramas. Treniruotės taip pat buvo naudojami stacionariniai įrengimai: barokamera, surdokamera.

Vasaros pabaigoje mūsų būrys buvo padalintas į dvi grupes. Pirmoji, kuriai priklausiau ir aš, tapo tarsi priešakine grandimi. Pagal mus tikrino ir apdorojo treniručių techniką, mes pirmieji atlikome bandymus surdokameroje, centrifūgoje ir ant vibrostendo. Trumpiau kalbant, buvo intensyviai tikrinama mūsų grupės ištvermė, arba, kaip taikliai pastebėjo Jurijus Gagarinas — patvarumas.

KOSMONAUTAS VLADIMIRAS AKSIONOVAS:

„SOCIALIZMAS IR MANO LIKIMAS“

KOKIA REIKSMĖ TURĖJO SOCIALIZMAS JOSŲ GYVENIMUI, JOSŲ SEIMOS IR JOSŲ KARTOS LIKIMUI?

Man buvo šešeri, kai prasidėjo karas, kuriame pačioje jo pabaigoje žuvo mano tėvas. O mama mirė, kai aš neturėjau nė keturiolikos. Visi mano auklėjimo sunkumai užgulė pečius senelių, kurie buvo mūsų Giblicų kaimo septynmetės mokyklos mokytojai. Našlaičio dalia ištiko ne vieną mano amžininką, tačiau mes nesijautėme palikti likimo valiai. Nors mes ir anksti išmokome galvoti apie duoną, anksti suaugome. Tėvynę pagal karo meto išgales mus aprenkė ir apavė, suteikė galimybę mokytis, padėjo įgyvendinti svajones.

Baigęs mokyklą, mokiausi techniku, vėliau — lakūnų mokykloje, dirbau konstruktorių biure ir tuo pat metu 1963 metais baigiau sąjunginį neakivaizdinį politechnikos institutą. Man buvo jau 26 metai. Neslėpsiu, jog aš didžiavausi savo kad ir kukliu indėliu į didelius tarybinio mokslo ir technikos pasiekimus — pirmojo palydovo paleidimą ir pirmojo kosmonauto pasauilyje Jurijaus Gagarino skrydį. Man teko laimėti dirbti su S. Koroliovu, konstruoti įrengimus palydovams ir kosminiams laivams.

Galimybė įgyti išsilavinimą ir inžinieriaus profesiją buvo svarbiausia mano likime prieš tariant lakūnu-kosmonautu. O jei prisiminsime, kad tokia galimybė suteikiama kiekvienam tarybiniam žmogui, suprasiame tą visapusišką rūpestį žmogaus gerovei, kuris sudaro mūsų santvarkos pamatą.

KOKIUS SOCIALISTINIO GYVENIMO BŪDO BRUOZUS JOS LAIKOTE SVARBIAUSIAIS?

Mano manymu, svarbiausias bruožas yra kelti visuomeninius interesus aukščiau už asmeninius. Jis jau patikrintas fronte ir užnugaryje, karo sugriauto liaudies ūkio atstatymo metais.

Anglų rašytojas Dž. Pristlis yra pasakęs: „Istrižai Anglijos juodomis raidėmis išrašyta: „Vėliniai tavęs nematė, leik man gėrall“ ir dar viena citata. Žinomame TSRS ir Prancūzijos filme „Normandija-Nemunas“ labai simpatiški, be abejonės teigiami ir tiesiog didvyriški prancūzų lakūnai prieš eldams į mūsų kaip užkeikimą sau kartoją: „Kiekvienas už save, vienas dievas — už visus“.

Socialistinio pasaulio žmonėms toks credo neprimtinas. Aš, be abejo, suprantu, kad atsirastų kritikų, kurie, pasitelkdami pavyzdžius, įrodinėsi priešingą. Bet vis tiek tų pavyzdžių bus mažuma. O aš norėčiau pateikti tik vieną. Rusė moteris Aleksandra Derevskaia ir jos vyras Jemeljanas Didžiojo Tėvynės karo metais priėmė ir išauklėjo 48 įvairių tautybių našlaičius. Ant jos kapo išgelbėti vaikai pastatė obeliską su užrašu: „Tu — mūsų sąžinė, mama!“

Te niekad nesibaigia ši jautrumo ir humanizmo estafetė!

Iki 1985 metų kovo 1 dienos pasaulyje į kosmosą skrido 159 žmonės iš 15 šalių, iš jų — 57 tarybiniai kosmonautai.

Ilgiausiai — 8685 val. 33 min. — kosmose išbuvo tarybinis kosmonautas V. Riuminas, skridęs tris kartus.

Daugiausiai kartų [šešis] į kosmosą skrido JAV astronautas J. Jangas, išbuvęs kosmose 835 val. 50 min.

Iš tarybinių kosmonautų daugiausiai kartų [keturis] skrido V. Džanibekovas, išbuvęs kosmose 804 val. 47 min.

NEMUNE PRIE ALYTAUS

...Alytaus eksperimentinio namų statybos kombinato „Poringės“ technikos sporto klubo viršininkas Jonas Eigminas pasakojo apie veikiančias keturias sekcijas. Automobilų ralio, taip pat motociklų sporto mėgėjai nemažai pasiekę, neseniai susibūrę radijo sporto mėgėjai įkūrė UTB kolektyvinę radijo stotį, o štai motorlaivininkai ir šalies čempionai, ir TSRS taurės finalinių varžybų dvigubą laimėtoją išsiugdė.

Pasidomėjau, kiek metų gyvuoja „Poringė“.

— Ketverius...

— Tad kokių būdu motorlaivininkai savo gyvavimo dešimtmetį atšventė?

— Tai jų reikia paklausti... Beje, štai abu pagrindiniai ir ateina — abu TSRS sporto meistrai — Maknauskas ir Štočkelis...

Kombinato stalius Vidas Štočkelis ne tik pirmasis motorlaivių sporto meistras mieste prie Nemuno. Su jo vardu susijusi visa šios sporto šakos Alytuje istorija.

...Dirbdamas Kauno radijo gamykloje, Vidas matė bangiečius motorlaivininkus, mokėsi šio meno iš Juozo Stankevičiaus. Bet po to išėjo į Tarybinę Armiją. O grįžęs jau į Alytų. Ir čia Vidui parūpo sena svajonė, juoba kad žmonių, turinčių savo laivus, turistuojančių motorlaiviais, buvo nemažai.

Susirado idėjos draugų: kartu su juo Namų statybos kombinatė dirbusius operatorius Vladą Valentinavičių, Vidmantą Lėlį, puikų organizatorių Danielių Skabą, ir nutarė imtis darbo. Nuvyko į Kauną pas Algį Bakšį, tuometinį „Pramprojekto“ darbuotoją, iškaliojo jo sukurto motorlaivio brėžinius, ir prasidėjo darbai.

Pirmieji laivai, pradėję skrosti Nemuną ties Alytumi, mėgėjų gretas dar pagausino: į sekciją atėjo vyno — šampano kombinato darbuotojai Juozas Baubonis, Aleksandras Borovojus, Vidmantas Laurinaitis bei aktyvus šios sporto šakos gerbėjas Jonas Matukas. Alytiškiai pradėjo reikštis respublikos čempionatuose, kitose varžybose, o Vidas Štočkelis ir TSRS sporto meistro normą įvykdė. Tai buvo šventė!...

Variklių dūzgimas nedavė ramybės ir autoserviso šaltkalvių brigadininkui, auksinių rankų vaikui Broniui Maknauskui. Ir jis turėjo turistinę valtį, ir jis mėgo pasivažinėti. Bet kad taip, su ugnėle ir vėjelium... Štai ir atėjo Bronius prašyti priimamas į sekciją. Kaip ji tuomet, 1979-aisiais, vadinosi, nė patys alytiškai neprisimena — keitėsi pavadinimai, darbo ir laivų kūrybos vietos. Bet buvo tolimų laimėjimų užuomazga. Ypač džiugino, kad šalia motorinėmis valtimis, skuteriais



Gliserininkai visad turi darbo. Iš kairės V. Laurinaitis, B. Maknauskas ir A. Rakauskas.

V. KRAYCOVO nuotr.

startuojančių, atsirado ir gliserininkų. O ši „specialybė“ respublikoje ilgokai merdėjo.

Bronius pasirinko iš karto patį sunkiausią — R-4. Ir nuo pat pirmojo starto atkreipė į save žinovų dėmesį: vis tarp prizininkų būdavo. Tiesa, ir tų dalyvių ne kažin kiek startuodavo. Maknausko tikslas buvo ne tik patekti į respublikos rinktinę, bet ir pasiekti joje aukštų rezultatų. O tai ne iš karto ateina. Ypač, kai ir tų sąlygų ne kažin kiek. Todėl, kai 1982-aisiais respublikinės Aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos direktorius Stasys Ramoška pasiūlė Maknauskui pradėti treniruoti motorlaivininkus, materialinę paramą, SDAALR rajono komiteto pirmininko, draugų pakalbintas, brigadininkas tapo treneriu. Atsirado ir rimti šefai — Eksperimentinis namų statybos, vyno šampano kombinatai bei mašinų gamykla. ENSK davė patalpas „Poringės“ klubui priklausančiame rūsyje, Jonas Eigminas padėjo medžiagomis, varikliais, dažais. Na, ir pajudėjo „Poringė“.

Tai vienose, kai kitose respublikos varžybose alytiškiai vis į prizines vietas taikydavo. Pernai V. Lėlys sėkmingai pasirodė respublikos čempionato SB klasės varžybose, trečius metus iš eilės čempionu SA klasėje tapo mokslivis Mindaugas Saveikis, pirmuoju numeriu respublikoje SC klasėje tapo Saldytuvų gamyklos frezuotojas Edmundas Peseckas. Bet sėkmingiausi — Broniaus Maknausko pasirodymai.

Jau 1983-aisiais jis tapo respublikos rinktinės nariu. Dalyvavo TSRS tautų VIII spartakiados varžybose Stučkoje. Sunku buvo. Ypač psichologiškai, po to, kai patyrė avariją. Bet su koku kovingumu ir azartu jis ir draugai „žaiabu“ sutvarkė „povandeniniu laivu“ tapusį gliserį! Ir jeigu ne koją pakišusi technika, ko gero, šalies čempionu 10 mylių distancijoje būtų tapęs. Juk tokį pranašumą prieš visus turėjo!...

Pernai Bronius drauge su kitais poringiečiais sėkmingai pasirodė ne tik LTSR čempionate, bet ir ša-

lies taurės Pabaltijo zonos varžybose. „Poringės“ klubo komanda iškovojo teisę dalyvauti Budionovske vykusiame šių varžybų finale. Čia jie liko aštunti. Debiutantams tikrai geras rezultatas. Ir liūto dalį į šį laimėjimą įnešė Bronius, nugalėjęs savuoju R-4 tiek 4x5 jūrmylių, tiek 10 jūrmylių distancijose. Na, o po to...

Tarybų Sąjungos čempionatas Grozne pernai sutapo su šios sporto šakos mūsų šalyje aštuoniasdešimtmečiu. Ir štai čia Bronius Maknauskas visiems įtikinamai parodė, ką gali „periferijos“ sportininkas — jis laimėjo 4x5 jūrmylių serijos plaukimą, ir tik per plauką atsiliko nuo bronzos medalio 10-mylių distancijoje.

Šiandien „Poringėje“ — 5 TSRS motorlaivių sporto meistrai, tarp kurių trys — nauji: E. Peseckas, V. Laurinaitis, startuojantis gliseriu R-2, ir Bronius Maknauskas, 5 kandidatai į sporto meistrus, 4 — pirmojo ir apie dešimtį — antrojo atskyrio sportininkų. Sekcijos branduolį sudaro 18 aktyvių motorlaivininkų, na, o apskritai jų per 50. Aišku, būtų gerai, kad visiems užtektų technikos, laivų, kad žymiai pagerėtų skuterininkų pasekmės. Šios rungties mėgėjai tuo tarpu tempia atgal visą kolektyvą. Pernai „Poringė“ respublikoje tapo trečia. O jeigu skuterininkų pasekmės būtų geresnės...

...Alytaus eksperimentinio namų statybos kombinato teritorijoje dėmesį patraukė šūkis. Jame parašyta: „Žyglais, o ne žodžiais mes tėvynę mylim!“ „Poringės“ motorlaivininkų veikla — geriausia šio šūkio taikymo gyvenime iliustracija.



Naujo laivo korpusą stato Vidas Štočkelis (dešinėje).

A. BACINIO nuotr.

A. JANKUS

JIE ARTINO PERGALE

Daug aviacijos mėgėjų kolekcionuoja atvirukus. Jų tematika įvairi — senoviskų skraidančių aparatų, pirmojo pasaulinio karo, Didžiojo Tėvynės karo, šiandieninių civilinių ir sportinių lėktuvų kolekcijos. Vertinami aviakampanijų ir aviacijos sportinių varžybų proga išleisti atvirukai.

Pažymint Pergalės prieš vokiškusios fašistinius grobikus 40 metų, skaitytojus supažindiname su Maskvos „Izobrazitelnoje iskustvo“ leidyklos išleistais Didžiojo Tėvynės karo tarybinių lėktuvų atvirukais.

Dvisparnis konstruktoriaus V. Polikarpovo lėktuvas PO—2 savo ilgaamžiškumu yra neaplenkiamas. Pirmieji mokomieji U—2 šalies aviacijos mokyklose ir aeroklubuose atsirado 1928 m. O serijinė gamyba (po konstruktoriaus mirties lėktuvas pavadintas PO—2) vyko iki 1953 m.

Nors lėktuvas buvo medinės konstrukcijos ir turėjo nedidelio galingumo — 110 AJ variklį bei nedidelį skridimo greitį, pasižymėjo geromis sklendimo savybėmis ir, varikliui dirbant mažais sūkiomis, tyliai pasiekdavo taikinius prieš užnugaryje. Antroje kabinoje įrengus kulkosvaidį, o po sparnais pakabinus bombas, jis tapo nepakeičiamu lengvu taktiniu bombonešiu.

Lėktuvas PO—2 suvaidino didelį vaidmenį ir kitose liaudies ūkio šakose. Gavę populiarų „kukurūzniko“ vardą, jie taip pat buvo naudojami žemės ūkyje, sanitarinėje ir transporto aviacijoje, geologijos ir archeologijos ekspedicijose.

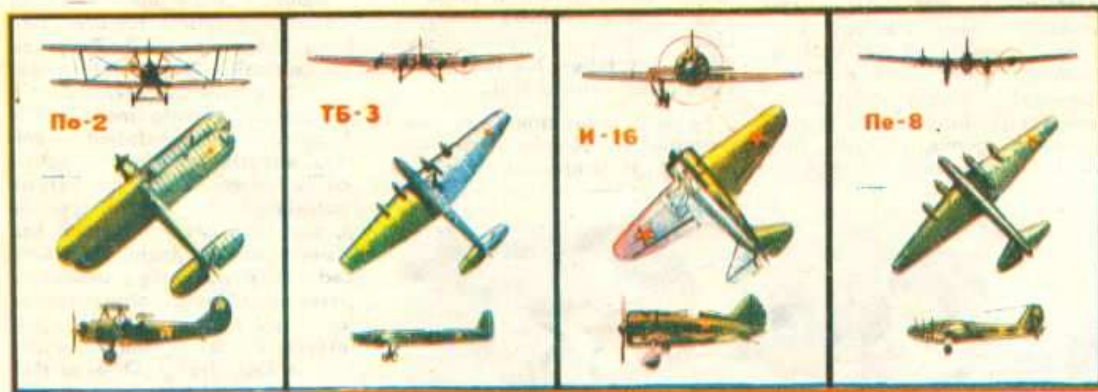
Konstruktoriaus A. Tupolevo sukurtas lėktuvas ANT-6 išbandytas ore 1930 metais. Tai buvo ištisai metalinės konstrukcijos, laisvai nešančiais sparnais monoplanas. Jis turėjo keturis 970 AJ variklius M—34RN. Lėktuvas ANT—6 lakūnas A. Jumaševas pasiekė keletą pakilimo į aukštį su svoriu pasaulio rekordų. 1937 metais keturiais šio tipo lėktuvais pirmą kartą pasaulyje I. Papanino mokslinė ekspedicija nuskrido į Šiaurės ašigali. Lėktuvas ANT-6 (karinis variantas TB-3) pirmą kartą koviniams tikslams buvo panaudoti 1939 metais prie Chalchin Golo. Pirmaisiais Didžiojo Tėvynės karo metais bombonešiai TB-3 skraidė Smolenske ir Šiaurės frontuose. Jie taip pat buvo naudojami oro desantininkų operacijose ir šalies Šiaurėje kaip keleiviniai ir transporto lėktuvai. Lėktuvas TB-3 buvo ginkluotas šešiais kulkosvaidžiais ir gabeno 2000 kg bombų.

N. Polikarpovo konstrukcijos naikintuvu I-16 lakūnas V. Čkalov-

vas pirmuosius skridimus atliko 1933 metų pabaigoje. Naikintuvas turėjo žvaigždinį oru aušinamą 715 AJ variklį M-25. Jis buvo žemasparnis ir turėjo ore įtraukiamą važiuoklę. 1936 metais buvo plačiai naudojamas Ispanijos Respublikos kariuomenėje, o 1939 metais virš Chalchin Golo.

Pagrindinis krūvis naikintuvams I-16 teko ir atremiant pirmuosius fašistinės Vokietijos aviacijos puolimus Didžiąjame Tėvynės kare. Grupei lakūnų, kovojusių naikintuvais I-16, suteiktas Tarybų Sąjungos Didvyrio vardas. Naikintuvas I-16 buvo ginkluotas dviem kulkosvaidžiais.

Konstruktoriaus V. Petliakovo sunkusis bombonešis PE-8 (TB-7) buvo gaminamas nuo 1936 metų. Jis turėjo keturis 1200 AJ skysčiu aušinamus variklius AM-35. Jau nuo pirmųjų Didžiojo Tėvynės karo mėnesių lėktuvais PE-8 ne kartą buvo bombarduojamas Berlynas. 1942 metų vasarą šiuo lėktuvu Tarybų Sąjungos Didvyris E. Pusepas atliko skridimą iš Maskvos į JAV ir atgal su diplomatine misija. PE-8 buvo ginkluotas dviem 20 mm patrankėlėmis ir dviem kulkosvaidžiais. Gabeno 2000 kg bombų krūvį.



PAGRINDINIAI LĖKTUVŲ TECHINIAI DUOMENYS

Lėktuvo pavadinimas	Sparnų ilgis m	Lėktuvo ilgis m	Lėktuvo aukštis m	Tuščio svoris kg	Skridimo svoris kg	Maksimalus greitis km/val.	Aukščio lubos m	Skridimo nuotolis km
PO-2	11,40	8,17	3,10	740	890	152	5000	430
TB-3	39,49	24,40	8,45	1480	17200	196	7700	2000
I-16	8,90	6,10	3,25	1050	1460	455	9000	500
PE-8	39,01	23,59	7,00	2730	32000	410	11000	3000

JUBILIEJAUS PROGA

Praėjusių metų pabaigoje Maskvos M. Frunzės vardo Centriniai aviacijos ir kosmonautikos namai atšventė įkūrimo šėšiasdešimtmetį. Muziejiniuose šių namų fonduose sukaupia unikalios istorinės medžiaga apie oreivybę. Smulkiai nušviestas V. Lenino ir Komunistų partijos vaidmuo kuriant tarybines Karinės Oro Pajėgas ir karinę pramonę. Fotostenduose pavaizduotas pilietinio karo periodas, aviacijos veikla Didžiąjame Tėvynės kare ir pokario metais.

Ekspozicijoje demonstruojami istoriniai ir šių dienų skraidančiųjų aparatų modeliai, stumokliniai bei reaktiviniai lėktuvų varikliai, lėktuvų ginkluotė. Atskiruose skyriuose pasakojama apie Civilinio oro laivyno veiklą šalies liaudies ūkyje ir apie SDAALR aviacijos sportininkų pasiekimus.

Kosmonautikos salėse matome sudėtingą žmonijos kelią į kosmoso užkariavimą, teorijos pagrindų kūrėjo K. Ciolkovskio darbus, kosminių laivų statybos pradininko S. Koroliovo konstrukcijas, raketų, dirbtinių žemės palydovų ir kosminių laivų modelius. Pavaizduoti kosmonautų, pradedant pirmojo pasaulyje J. Gagarino, didvyriški skrydžiai.

TSRS ryšių ministerija išleido specialų voką M. Frunzės aviacijos ir kosmonautikos namų garbingo jubiliejaus proga.



NORI KEISTIS MODELIAIS

32 metų maskvietis Levas Sprincas nori susirašinėti ir keistis 1:72 mastelio plastmasiniais modeliais su mūsų respublikos kolekcionieriais.

Adresas: 123364 Maskva, Chimkinskij bulvar 7, korpusas 1, bt. 296.

Vidmantas Reklavičius, Alytaus rajonas, Butrimonių paštas, Būriškių kaimas, nori keistis pastmasiniais lėktuvų modeliais (masteliai 1:50, 1:72, 1:100).

DABARTIS, PERSPEKTYVOS, PROBLEMOS



Naujosios gamyklos korpusas

K. MINČIAUS nuotr.

Jau trys penkmečiai, kai Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos pavadinimas siejamas su mūsų respublikos ir visos šalies sklandymo sporto pasiekimais ir ateitimi. Turint dėmesyje dabartinės sklandymo technikos sudėtingumą, konstrukcijų iš polimerinių kompozicinių medžiagų gamybos technologinius ypatumus, per šį laikotarpį padaryta lyg ir nemažai. Suprojektuota, išbandyta ir pagaminta daugiau kaip 90 rekordinių atviros klasės sklandytuvų „Lietuva“ (iš jų du trečdaliai sudaro LAK-12), apie 100 pradinio mokymo sklandytuvų LAK-2 (BRO-11M) „Zylė“, beveik 90 mokomųjų sklandytuvų LAK-14 „Strazdas“, pusšimtis priekabų-angarių rekordinių sklandytuvų pervežimui ir saugojimui, suremontuota šimtai „Blanikų“, „Fokų“, „Koburų“, ne viena dešimtis radijo stočių, elektroninių variometrų ir kitų prietaisų. Tai apčiuopiama parama sklandytojams. Beveik nebeliko šalyje aviacijos sporto klubų, kuriuose nesikraidyti technika, pagaminta ESAG, nekalbant jau apie suremontuotą. Tačiau užsimota buvo nepalyginamai daugiau.

Jau 1976 metais, vos pasirodžius pirmiesiems serijiniams sklandytuvams „Lietuva“, kuriuos dar daug metų teko smarkiai tobulinti, ant gamyklos konstruktorių brailymo lentų (o jas suskaiciuoti būtų užėmę rankų pirštų) atsirado pirmi brėžiniai

su naujų projektų žifrais. Tai 15-os metrų klasės sklandytuvas „Nida“, dvivietis rekordinis motosklandytuvas „Nemunas“, specialus variklis su propeleriu šiam motosklandytuvui, elektroninis variometras su greičio optimizatoriumi, o po poros metų — dar ir priekaba-angaras bei naujas mokomasis sklandytuvas „Strazdas“. Gal ir ilgokas sąrašas temų jaunam, nepatyrusiam kolektyvui, be didelių norų ir energingo vadovo, neturinčiam jokio materialinio techninio pamato sėkmingam tokių uždavinių vykdymui!

Šiuo metu su aukščiau minėtais darbais jau daugmaž susidorota, nors kalbėti apie visišką serijinės gamybos įsisavinimą, turint galvoje esamą techninės dokumentacijos ir technologinės įrangos bei įrengimų ir visos gamybinės bazės lygį, negalima. Ruošiant gamykliniams ir valstybiniais bandymams motosklandytuvą, pagrindiniai darbai liko prie variklio ir propelerio. Tačiau kiek praėjo metų nuo tų gaminių projektavimo pradžios! Per tą laiką pasaulyje atsirado nauji profiliai, teikiantys nepalyginamai aukštesnes galimybes, toli į priekį pažengė technologija, o mūsų geri sumanymai paseno moraliskai, dar nepasiekę serijinės gamybos pradžios. Nebijokime prisipažinti, kad per pastarąjį penketą metų mes iš esmės ne tik nesukūrėme nieko naujo, bet netgi „pri-

miršome“ kai kurias technologines vingrybes, kadangi, sušlavus anglies pluošto tiekimui, gamyba išsiderino iki pavojingos ribos. Esamomis sąlygomis, be naujų brangių technologinių įrengimų ir kapitalinių įdėjimų, žengti į priekį polimerinių kompozicinių medžiagų gamybos technologijos srityje nėra jokių galimybių.

Na, bet turime ir gerų naujienų, leidžiančių nusiteikti optimistiškai. Pagaliau artėja į pabaigą naujosios gamyklos statyba — galėsime švęsti taip ilgai lauktas įkurtuves. Vienas kompleksas jau priimtas ir didesnė inžinerinio-administracinio korpuso dalis jau „apgyvendinta“ įvairiomis tarnybomis. Žinoma, iki visos gamyklos paleidimo dar begalės darbų: reiklia užbaigti gamybinį korpusą, ištaisyti projektavimo klaidas, pasigaminti naujus įrangos komplektus sklandytuvų „Lietuva“, „Nida“, „Nemunas“ kevalų formavimui, įsirengti šiuolaikinę automatizuotą antžeminių bandymų laboratoriją ir t. t. Tačiau jau dabar aišku, kad sena gamyklos veteranų, jos įkūrėjo Vytauto Pakarsko ir kitų aviacijos sporto entuziastų svajonė turėti respublikoje šiuolaikinę įmonę, gaminančią visų tipų sportinius skraidančius aparatus, netrukus taps realybe!

Kartais pagalvoji, kiek metų dar būtų užsitęsusi ta „amžiaus statyba“, jeigu ne LTSR SDAALR

Centro komiteto pirmininko pavaduotojas Anatolijus Speičys. Kiek dienų jis praleido statybų aikštelėje, kiek tūkstančių kilometrų nuskrido ir nuvažiavo statybų reikalais, gali pasakyti nebent tik gamyklos direktoriaus pavaduotojas kapitalinės statybos reikalams Juozas Buganauskas, beveik prieš dvejus metus pakeitęs daugelį savo pirmtakų. Šio „dueto“ ir kitų darbuotojų pastangomis pagaliau įsisuko statybų mechanizmas. Dažnas svečias gamykloje ir kitas LTSR SDAALR CK darbuotojas — planavimo ir ekonomikos skyriaus viršininkas Algirdas Kaminskas, taip pat turintis didžiulį gamybinį patyrimą. Malonu, kad pagaliau turėsime naują gamyklą, kad aukščiau stovinčioje organizacijoje atsirado žmonių, nuširdžiai padedančių gamyklai išbristi iš krizės. Malonu ir tai, kad mumis vis dar tiki TSRS SDAALR Centro komiteto vadovai, paskyrę papildomą finansavimą, skirtą užbaigti kurti naują techniką.

Nauja gamykla naujame penkmetyje... Tikimės, kad tai bus naujo gamyklos pakilimo penkmetis ir apie ESAG bus galima spręsti ne pagal užsibrėžtų darbų apimtį, bet, kaip ir kiekvienoje socialistinėje įmonėje, — pagal gamybos ir visos ūkinės veiklos ekonominius rodiklius.

V. MEKŠRIŪNAS,
Prienų ESAG
direktoriaus pavaduotojas

IŠRINKTA NAUJA FEDERACIJOS VADOVYBĖ

Kasdieniški jau tapo Tarybų Lietuvos aviacijos sportininkų pasiekimai: aukštojo pilotazo meistrai iškovoja aukščiausius apdovanojimus Europos ir net pasaulio čempionatuose, sklandytojai tęsia pergalių šalies čempionatuose tradicijas, paraštininkus matome šalies ir pasaulio rekordininkų gretose, aviamodeliuotojai „oro kautynėse“ bei valdantys radijų sklandytuvo modelį tapo vieni pajėgiausių šalyje. Įdomus ir toks faktas. Praėjusiais metais buvo pagerinti keturi Tarybų Sąjungos sklandymo rekordai. Trijų naujų rekordų autoriais tapo mūsų respublikos sportininkai. Per ketverius metus mūsų sklandytojai net 31 kartą gerino rekordus.

Kaip buvo pažymėta Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos penktojoje ataskaitinėje konferencijoje, įvykusioje vasario 17 d. Vilniuje, 1984-aisiais metais respublikos aviacijos sporto klubuose treniravosi 4168 sklandymo, parašiutizmo, aviamodelizmo, skraidyklių ir lėktuvų sporto mėgėjai.

Konferencija išrinko naują federacijos tarybą iš 80 žmonių ir 26 žmonių prezidiumą. LTSR aviacijos sporto federacijos prezidiumo pirmininku vėl išrinktas Antanas Karpavičius, Tarybų Lietuvos Ministrų Tarybos mokslo ir technikos skyriaus vedėjas. Prezidiumo pirmininko pavaduotojais išrinkti Liudas Buifkus, Vilniaus ATSK viršininkas, Alek-

sandras Jonušas, Kauno Jono Žiburkaus ASK viršininkas, ir Juozas Zilionis, Vilniaus Dariaus ir Girėno aviaklubo viršininkas. Federacijos atsakingojo sekretoriaus pareigas vėl patikėtos Viktorui Ašmenskui.

Atskirų sporto šakų federacijų pirmininkais išrinkti: sklandymo — Vladas Smulskis, „Dovenos“ susivienijimo direktoriaus pavaduotojas, aviamodelizmo — Vytautas Norkevičius, Vilniaus miesto Spalio rajono LDT vykdomojo komiteto technikos priežiūros inspektorius, parašiutizmo — Danutė Penkovienė, Vilniaus rajkoopsąjungos vyresnioji prekybos inžinierė, lėktuvų sporto — Vladas Drupas, Lietkoopsąjungos teritorinio sta-

tybos tresto Kauno mechanizuo-
tos kolonos viršininkas, skrai-
dyklių sporto — Saulius Prial-
gauskas, Kauno Antano Snieč-
kaus politechnikos instituto vy-
resnysis mokslinis bendradarbis.

LTSR aviacijos sporto federa-
cijos mokslinės techninės tary-
bos pirmininku išrinktas Anta-
nas Kuzmickas, Vilniaus inžine-
rinio statybos instituto docentas,
darbo su jaunimu tarybos pirmi-
ninku — Raimondas Zaluba,
TSRS vidaus reikalų ministerijos
Minsko aukštosios milicijos mo-
kyklos Vilniaus fakulteto vyr.
dėstytojas, aviacijos istorijos ko-
miteto pirmininku — Jonas
Balčiūnas, Kauno Antano Snieč-
kaus politechnikos instituto la-
boratorijos vedėjas, veteranų
komiteto pirmininku — Vid-
mantas Motieka, LTSR civilinės
gynybos štabo karininkas, pro-
pagandos komiteto — Edmun-
das Ganusauskas, žurnalistas.

TSRS lėktuvų sporto federacija patvirtino šalies šešis geriausius praėjusių metų lakūnus sportininkus. Pirmaisiais į sąrašą įrašyti TSRS nusipelnę sporto meistrai Ch. Makagonova (Maskva) ir V. Smolinas (Leningradas). TSRS nusipelnęs sporto meistras vilnietis J. Kairys — antras, o sporto meistras vilnietis V. Lapėnas — šeštas.

Į šalies lakūnų pilotąžininkų rinktinę ruošis Europos čempionatui pakviesti vilniečiai J. Kairys, R. Paksas bei O. Motiejūnaitė iš Kauno ATSK.

LTSR aviacijos sporto federacija 1984-aisiais respublikoje geriausius pripažino: lakūnų pilotąžininku — TSRS nusipelnusį sporto meistrą vilnietį Jurgį Kairį, sklandytoju — sporto meistrą panevėžietį Vytautą Liniauską, parašutininku — sporto meistrę kapsukietę Birutę Kailiuvienę, skraidyklininku — pirmojo atskyrio sportininką iš Kauno Gediminą Kazakevičių.

Šalies motorlaivių sporto federacija suvedė praėjusių metų pasirodymų rezultatus. Kaip žinome, mūsų respublikos atstovai A. Bakšys, B. Maknauskas, V. Sakavičius ir A. Šlapikas iškovojo šešis čempionų medalius, be to, A. Bakšys ir J. Mitkus apdovanoti dar ir TSRS čempionato bronzos medaliais. Sėkmingai Nemuno krašto motorlaivinkai B. Maknauskas, V. Sakavičius, M. Savelkis, A. Taranda ir P. Zalkauskas pasirodė šalies taurės varžybų finale, o jaunių pirmenybėse bei VJTSM varžybose A. Kščenauskas, E. Labanauskas, A. Matelionis bei A. Taranda. Kauno vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklos komanda, treniruojama V. Petrūno, tapo varžybų nugalėtoja. Sėkmingai Tarybų šalies sporto garbę tarptautinėse varžybose gynė R. Matelionis. Bulgarijoje vykusiose tradicinėse socialistinės sandraugos šalių varžybose dėl „Draugystės ir brolybės taurės“, kuriose TSRS komanda užėmė pirmąją vietą, R. Matelionis, lenktyniaavęs OB klasės skuteriu, buvo penktas. Tokią pat vietą jis užėmė ir „Pasaulio taurės“ varžybose, surengtose Vakarų Berlyne.

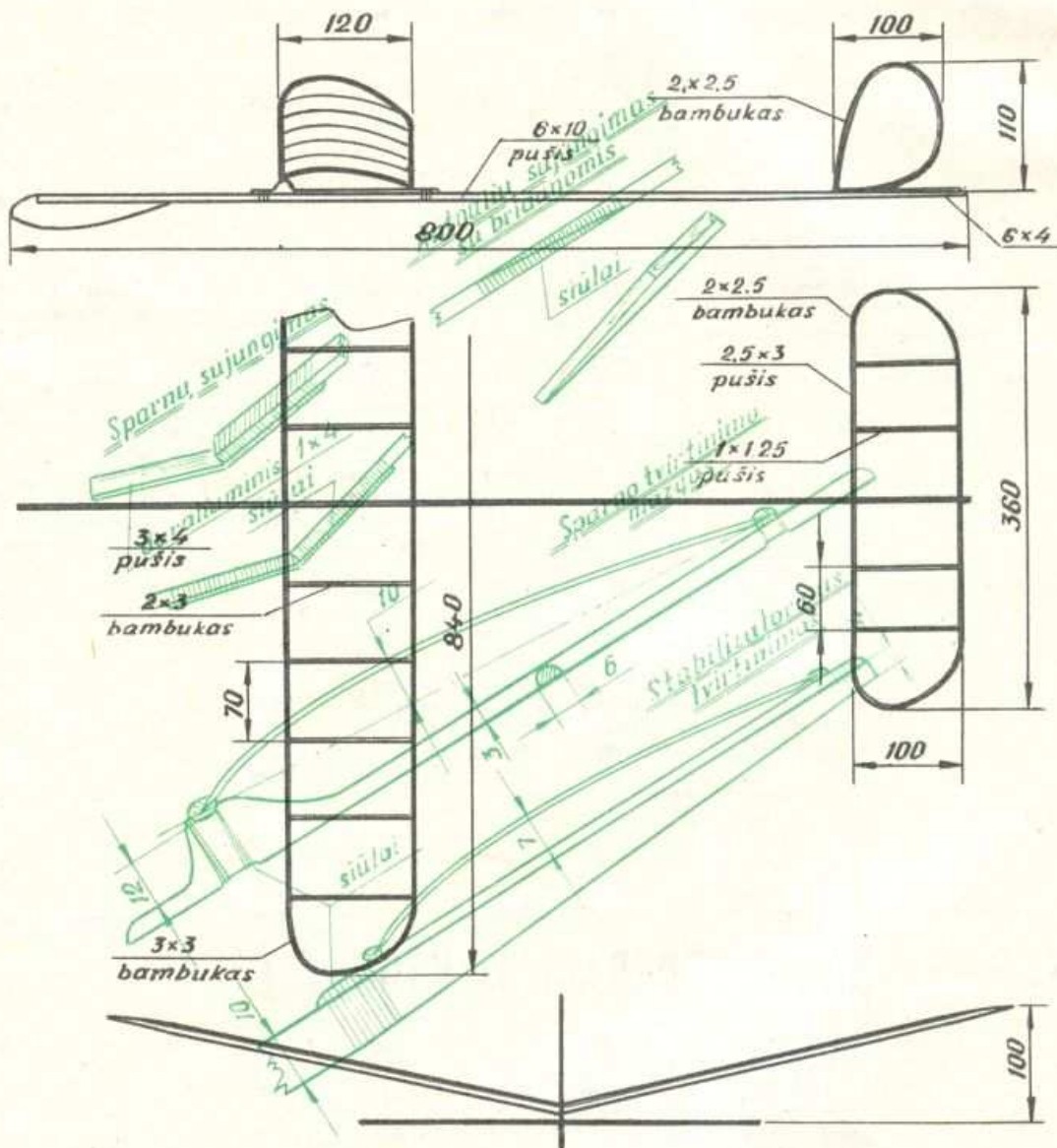
Suvedus Tarybų Lietuvos motorlaivių sporto federacijos tradicinio konkurso rezultatus, jo laureatais tapo: tarp komandų — „Politechnika“, tarp trenerių — B. Maknauskas (Alytaus „Porinėlė“), atskirose laivų klasėse A. Bakšys (OA ir SB), R. Matelionis (OB), E. Peseckas (SC), V. Sakavičius (OB), R. Zalkauskas (OCN), E. Grišaravičius (R-1), A. Šlapikas (R-2), B. Maknauskas (R-4), A. Matelionis (SA jauniajai) ir A. Taranda (SB, jauniajai). Tarp suaugusių motorlaivinkų geriausių respublikos sportininkų ketvertą sudaro A. Bakšys, A. Šlapikas, B. Maknauskas ir V. Sakavičius, o iš jaunių — A. Taranda, A. Matelionis, E. Labanauskas ir V. Mickevičius. Šalies geriausių teisėjų sąrašas — Respublikinio technikos sporto jūrų klubo viršininkas R. Bankauskas, kuriam suteikta TSRS garbės teisėjo kategorija, o respublikos teisėjų konkurso nugalėtoju, kaip paprastai, tapo V. Survilas.

Aviamodelizmas mūsų respublikoje sulaukė savo penkisdešimtmečio. Pažymint šią datą įvyks daug renginių: Vilniuje — iškilmingas minėjimas, respublikinėje Jaunųjų technikų stotyje bus surengta aviamodelių ir fotoparoda.

Įdomios žada būti š. m. birželio mėnesio 1 d. Dariaus ir Girėno aeroklubo bazėje, Ki-

viškėse, rengiamos aviamodelizmo varžybos. Jose šio sporto veteranai rungtyniaus laisvai skraidančiais aviamodeliais. Na, o tiems, kurie neišsaugojo varžyboms tinkančio skraidančio modelio, siūloma pasigaminti paprastą schematinį sklandytuvo modelį pagal šiame numeryje pateikiamus brėžinius pradedančiajam aviamodeliuotojui. Jie sudarys atskirą klasę.

Tad visus aviamodelizmo veteranus, ne jaunesnius kaip 40 metų, kviečiame dalyvauti varžybose. Smulkesnė informacija, varžybų taisyklės ir iškvietai į varžybas bus išsiųsti paštu aviamodelistams, kurie iki š. m. balandžio mėn. 15 d. atsiųs paraišką šiuo adresu: 232016, Vilnius, Plytinės g-vė 27, Dariaus ir Girėno aeroklubo.



PAGAL TRADICIJĄ — VASARĮ

„Oro kautynių“ geriausiems respublikos aviamodeliuotojams gerai žinomos pastaraisiais metais pasiektų laimėjimų priežastys: būtina intensyviai treniruotis ir dažnai rungtyniauti. Tuo tikslu kasmet ir rengiamos varžybos dėl Lietuvos SDAALR Centro komiteto taurės. Šį kartą jos vyko vasario pradžioje, spaudžiant beveik poras dešim-

čių laipsnių šalčiui. Į Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubą buvo susirinkę dešimt Vilniaus ir Kauno sportininkų ekipažų. Šaltu oru ypač sunku buvo kiekvieno ekipažo mechanikui. Todėl starte buvo leista naudoti tik vieną modelį.

Keturias valandas trukusi įdomi sportinė kova išaiškino finalininkus — vilniečių G. Šab-

linsko — V. Stabrausko ir R. Jasmonto — S. Krienio ekipažus. Finalinę dvikovą laimėjo pilotas G. Šablinskas su mechaniku V. Stabrausku. Jiems ir atitinko pereinamoji taurė.

Varžybos buvo geras įėjų patikrinimas prieš būsimas, respublikos ir sąjungines pirmenybes.

J. ADAMONIS

1984 metų Lietuvos TSR SDAALR rajonų organizacijų socialistiniame lenktyniavime Prienų komitetas užėmė antrąją vietą, užleidęs pirmenybę tik akmeniškiai.



V. Kazlauskas.

Kai pasveikinau Vytautą Kazlauską su šia pergale, Prienų rajono patriotinės draugijos komiteto pirmininkas kiek sutriko.

— Tiesą pasakius, taip aukštai netaikėme. Na, bet kartą taip išėjo, vadinasi, reikės dirbti dar geriau...

Tie laimėjimai, kuriuos per dvejus savo darbo draugijoje metus pasiekė Vytautas Kazlauskas, savaime neatėjo. Kaip ten bebūtų, tačiau įėjus komitetas ilgą laiką buvo paliktas vos ne likimo valiai, ypatingos veiklos požymių nebuvo ko tikėtis. Bet nebijojo darbo atsargos karininkas, kai atėjo į patriotinės draugijos komitetą. Tik žinių šioje veiklos srityje nebuvo. Tad įniko Vytautas Kazlauskas į knygas, brošiūras, stengėsi pasisemti naudos iš kiekvieno pokalbio su seniau dirbusiais kolegomis, perimti patyrimą. O jis SDAALR veikloje trumpai apibūdinamas taip: būti tarp žmonių, dirbti su žmonėmis, remtis žmonėmis. Šia tiesą naujas pirmininkas greit perprato.

Per 1984 metus Prienų rajone į draugijos narių gretas įstojo 1500 žmonių, ir dabar tarp dirbančių bei besimokančių 94 procentai yra SDAALR nariai. Draugijos nario mokesčio planus rajono komitetas nuolat įtvirtina ir viršija, lygiai, kaip ir SDAALR loterijos bilietų platinimą. Beje, Vytautas Kazlauskas šioje srityje išties pirmūnas: išplatinęs ne tik planinius bilietus, bet kiekvieno tiražo dar papildomai už 500 rublių. Na, o šiemet, atrodo, reikalai klostysis dar sklandžiau: visas rajonas žino, kad „Draugystės“ kolūkiečiai Jozas Kazlauskas automašiną GAZ-24 „Volga“ laimėjo.

Tad SDAALR loterijos bilietų pareikalavimas gerokai išaugo.

Aišku, narystė, nario mokesstis, loterijos bilietai — visa tai svarbu. Tačiau dar didesnę reikšmę turi gyvas darbas su gynybinės draugijos nariais, organizacijų pirmininkais, ūkių ir įmonių vadovais. Šią tiesą Vytautas Kazlauskas įsisąmonino nuo pat darbo pradžios. O jau organizacinio darbo įgūdžių pirmininkui skolintis nereikia. Štai ir vyksta visi renginiai šventiškai, pakiliai. Visa respublika matė, kaip prieniškiai šiemet pradėjo gynybinio masinio darbo mėnesį. Įvyko tai rajono mastu Kalinino kolūkyje. Televizija transliavo. Bet argi viską galėjo parodyti? Ir pirmininkų bei komjaunimo organizacijų sekretorių seminarą, ir pokalbį apie artėjantį pergalės Didžiąjame Tėvynės kare 40-metį, ir planus sportiniam sezonui...

Sportinė veikla. Ji daugeliui draugijos darbuotojų kelia nemažai rūpesčių. Prienuose šis klausimas seniai išspręstas. Ir gan paprastai — SDAALR rajono komitetas dirba organizacinį darbą, rūpinasi inventoriumi, materialiniu tiekimu, o rajono technikos sporto klubas tiesiogiai vysto sportinę veiklą. Na, o kai abu dirba ranka rankon, reikalai į priekį juda neblogai.

Prieš dvejus metus vykusioje respublikos VIII spartakiadoje prieniškiai pasirodė ne kaip — užimta bendra 30 vieta. Tiesa, čia neapsieita ir be nesklandumų — sklandytojų rezultatai užskaityti kitiems, kartingio mėgėjų pasirodymų išvis neužskaitė... Bet „šaltas dušas“ paveikė teigiamai. Rimtas, labai rimtas buvo išplėstinis rajono komiteto posėdis, kuriame dalyvavo ne tik TSK viršininkas Viktoras Tamošiūnas, bet ir kiti už sportą atsakingi žmonės. Išnagrinėjo viską, iki smulkmenų. Ir nutarė — Prienų rajono patriotinės draugijos sportininkai verti geresnės vietos. Už tai reikia kovoti!

Iš tiesų, vargu ar rasime rajoną, kuriame net 3 TSRS tarptautinės klasės sporto meistrai, 19 sporto meistrų, nemažai kandidatų į meistrus, pirmaatskyrininkų. Tiesa, dėl dalies jų, ko gero, rūpintis nereikia — tai sklandytojai, kurie būriuojasi prie Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos. Bet juk rajone ne tik sklandymas kultivuojamas! Patriotinės draugijos nariai, pamėgę aviamodeliavimą ir kartingą, šaudymą ir autodaugiakovę, karinę taikomąją daugiakovę. Ir visiems reikia sudaryti sąlygas sportuoti, visi turi įvairiausių poreikių, nuo kurių tenkinimo

priklauso sportuojančiųjų entuziazmas, noras dar atkakliau treniruotis, kelti savo meistriškumą.

Antai kartingo mėgėjai. Jie jau kurį laiką dirba, treniruojami aistringų technikos porto mėgėjo mokytojo Romo Stabinčio. Bet ką jie galėjo nuveikti, įėjus ir kartų trūko, ir laikyti juos nebuvo kur? Klausimą rajono komiteto pirmininkas iškėlė visu rimtumu. Ir štai pradėjo augti Prienuose TSK boksalai, kurių vienas atiteks kartingo mėgėjams. Na, o be to ir dirbtuvės bus. Tad jau nebereikės dėl kiekvienos detalės kažin kur lakstyti. Padėjo rajono komitetas įgyti kartų ir vienai stambiausią rajone 68 VPTM. Įgijo jų ir Balbieriškio vidurinė. Tad dabar per miesto centre rengiamas treniruotes ir ypač varžbas jėgas mėgins ne tik 18 prie TSK esančios sekcijos narių. O sveika sportinė konkurencija visada buvo meistriškumo augimo akstinas. Žinoma, vargu ar kas greitai pralengs pirmaatskyrininkų Vidą Pauliukevičių, Dainių Kireišą arba Kęstutį Vilkauską. Bet juk ir balbieriškiai ne pėsti. Ruošiasi, žada drauge su prieniškiais per respublikos varžbas dalyvauti.

Balbieriškyje esantis Kalinino kolūkis drauge ir savotiškas šaudymo sporto centras rajone. Okio šauliai, besitreniruojantys kartu su 68 VPTM jaunimu pastarojo šaudykloje, dažnai dalyvauja varžybose. Net penki sportininkai — rajono rinktinės nariai. Mokyklos dėstytojo Antano Sorokos vadovaujami jie sudaro rimtą konkurenciją prieniškiams, kurie net į tris sekcijas susiskirstę — dvi šaudymo kalibro šautuvais, viena — pistoletais. O vadovauja rajono šauliams aistringas šios sporto šakos mėgėjas, treneris visuomenininkas Vytautas Raulinaitis, kurio paleistos kulkos į taikinį sulekia pirmojo atskyrio reikalavimų ribose.

Kai praėjusiais metais Varėnoje vyko Tarybų Lietuvos karinės taikomosios daugiakovės čempionatas, tarp jaunių prizininkais tapo ir Prienų atstovai. Tai TSK instruktoriaus metodininko Vido Marcinkevičiaus veiklos rezultatas. Drauge su pirmosios ir antrosios vidurinių mokyklų mokytojais jis ragina jaunimą masiškai kultivuoti šią tikrai įdomią ir naudingą sporto šaką, dažnai rengia varžbas 2-osios vidurinės sporto bazėje, į kurią noriai atvyksta ir Kalinino kolūkiečiai, 68 VPTM sportininkai. Tiesa, iki sportinio meistriškumo aukštumų dar gerokas kelio galas...

Rajono MSV — bazinis kolektyvas, kultivuojant autodaugia-

kovę. Čia dirba pirmaatskyrininkis vairuotojas Juozas Liepa, drauge su juo nuolat savo meistriškumą kelia Autokelių valdybos mechanikas Arūnas Jančiauskas, kiti. Na, o suburia vyrus gyvai sportinei veiklai Vidas Marcinkevičius, mokantis rasti bendrą kalbą su visų sporto šakų mėgėjais. Juk Prienai dabar ir vienas iš autokroso centrų. Net dvejus sąjungines bagių varžbas prieniškiai šiemet užsiplanavo. Specialią trasą paruošė. Na, ir laimėjimų tikisi. Ir ne tik iš pripažintu meistru tapusio Rimo Brundzos.

Daug žmonių rajone kultivuoja karines taikomasias bei technines sporto šakas, tad ir poreikiai skirtingi. Antai susibūrė skraidūnai. Bet jiems prie TSK nei prisiglausti, nei apsisukti nebuvo kur. Vytautui Kazlauskui ir vėl teko rajono vadovų kabinetyje duris varstyti. Užtat dabar skraidūnai Algis Kučinskas ir Jonas Paulauskas, kurie yra šios sporto šakos rajone iniciatoriai, patenkinti. Sekcija plečia savo veiklą, aktyviai ruošiasi naujam sezonui. Sekančioje respublikos spartakiadoje prieniškiai jau ir šios sporto šakos komandą išstatys. O kuo daugiau komandų, tuo daugiau taškų. Nežada atsiliekti ir ESAG darbuotojo Nikolajaus Kiseliovo treniruojami aviamodeliuotojai. Ir jie į medalius nusiteikę.

— Žemiau dešimtos vietos IX spartakiadoje užimti neturėtume, — sako Viktoras Tamošiūnas. Šią mintį palaiko ir Vytautas Kazlauskas. Mat jie yra numatę, jog spartakiadoje startuos jau net aštuonių sporto šakų komandos. Be jau minėtų, žadama paruošti ir radijo sporto mėgėjus. Sužinojo, jog AT dirba aistringas trumpabanginis Stasys Ališauskas, ir nutarė su juo arčiau susipažinti. Tikisi prikalbinti vyrą, kad ne vien pats radijo signalas „gaudyti“, bet ir jaunimui savo patirtį perduotų, radijų komandą paruošty. Laiko juk dar yra. O pageidaujančių atsiras. Bereikia jaunimui pranešti, jog kuriama sekcija — kaipmat sulėks.

Džiugu, kad Prienuose ranka rankon, vienas kitą papildydami dirba SDAALR rajono komitetas ir technikos sporto klubas. Veiklos sferų jiems dalintis nereikia — kiekvienas žino, kas ir kaip. Užtat ir klesti draugijos veikla, vis labiau apčiuopiami tampa sportiniai rezultatai. O tai ir yra svarbiausia ne tik siekiant aukštųjų laimėjimų socialistiniame lenktyniavime, bet ir kad kiekvienos pirminės organizacijos veikla būtų gyva.

A. ANTANAITIS

ABC auto ABC

AR EKONOMIŠKESNIS VAZ-2108!

Pagrindiniai automobilio ekonomiško faktoriai — tai pasipriešinimo automobilio judėjimui mažinimas ir variklio ekonominių savybių gerinimas. Naujajame automobilyje VAZ-2108 pavyko gerokai sumažinti jo svorį. Čia buvo panaudota daug daugiau aliuminio bei plastmasių, negu ankstesniuose VAZ modeliuose.

VAZ-2108 taip sukomponuotas, kad jo kūbulas yra aerodinamiškai daug patogesnės formos. Priekinio pasipriešinimo koeficientas sumažėjo nuo 0,47 iki 0,38. Todėl sumažėjo kuro sunaudojimas oro pasipriešinimui įveikti.

Automobiliui VAZ-2108 sukonstruotas visiškai naujas variklis. Savo galingumu jis praktiškai prilygsta VAZ-2105 varikliui, bet 20 kg lengvesnis. Suspaudimo laipsnį variklyje pavyko pakelti nuo 8,5 iki 9,6, kas irgi pagerino jo ekonomišumą. Prie to prisideda ir naujas karbiuratorius, uždegimo sistema bei kt.

Didelė dalis automobilio VAZ-2108 bus sukomplektuota su penkių laipsnių pavarų dėžėmis. Penktoji aukščiausioji pagraitinanti pava leidžia varikliui dirbti palankesniu ekonominiu režimu.

Dėl visų čia paminėtų priežasčių naujasis automobilis sunaudoja kuro mažiau nei automobilis VAZ-2105. Su penkių pavarų greičių dėže šis skirtumas yra 18–26 procentai, o su keturių pavarų dėže — 18–20 procento.

Pasirinkti ekonomiškiausią judėjimo režimą padės ir ekonomėtras, kuris pirmą kartą serijiniu būdu pritaikomas tarybiniuose lengvuosiuose automobiliuose.

...ILGAAMŽIŠKESNIS!

Kaip žinoma, kiekvieno šiuolaikinio automobilio amžius priklauso nuo to, kiek laikys jo kūbulas. Kad padidėtų automobilio VAZ-2108 atsparumas korozijai, imtasi daugelio priemonių. Visų pirma, kai kurios kūbulo detalės gaminamos iš cinkuoto plieno. Be to, naudojami apsauginiai tepalai ir naujas gruntavimo būdas.

Kadangi pirmiausia korozijos židiniai tampa taškinių suvirinimo siūlės, čia bus naudojamas naujas specialus tepalas. Šių prie-

monių dėka automobilio VAZ-2108 kūbulo atsparumas korozijai prailgintas iki aštuonerių metų.

...LENGVIAU APTARNAUJAMASI!

Šiuolaikinių automobilių kūrime aiškiai matyti tendencija mažinti jų techninio aptarnavimo sunkumus. Automobilio VAZ-2108 kūrėjai irgi pasuko šiuo keliu. Tarybinės automobilių pramonės praktikoje šioje mašinoje pirmą kartą sutiksime akumuliatorių, nereikalaujantį aptarnavimo, elektroninę uždegimo sistemą, nereikalaujančią reguliavimo. Stabdžiai šiame automobilyje reguliuojasi patys. Daugelis mazgų patepti taip, kad to užtenka visam jų tarnavimo laikui. Dėl šių ir kitų priemonių gerokai rečiau atliekamas automobilio techninis aptarnavimas. Jis daromas bei tepalo ir oro filtrai keičiami kas 15 tūkstančių kilometrų.

NAUJAS „UNIVERSALAS“ — VAZ-2104

Volgos automobilių gamykla vis labiau atnauja savo produkciją. Šiais metais iš senųjų modelių bus gaminami tik „2103“ ir „2106“. Automobilis „2108“ jau pradėta visai nauja gama, o seriją, kurią iki šiol sudarė modeliai „2105“ ir „2107“, papildė naujas universalus kūbulo automobilis VAZ-2104, kuris pakeitė nebegaminamą VAZ-2102.

Naujasis automobilis gaminamas VAZ-2105 bazėje. (Tik nedidelė dalis automobilių bus gaminama su VAZ-2103 1458 ccm darbo apimtį varikliais, jų indeksas VAZ-21043). Tačiau ir su „penktuko“ varikliu naujojo automobilio keliamoji galia 25 kg didesnė negu VAZ-2102. Naujasis universalas bus komplektuojamas su užpakalinio lango valytuvais ir plautuvais. Be to, užpakalinio lango stiklas apšildomas. Automobilio bake telpa 45 l benzino. Kartu su 5 keleiviais galima vežti 80 kg krovinio, o važiuojant vairuotojui su vienu keleiviu, krovinio gali būti 305 kg. 100 kilometrų kelio automobilis naudoja 7,5 (esant greičiui 90 km/val.), 10,2 (120 km/val.) ir 10,2 (miesto sąlygomis) litro benzino.

IR „ŠKODOS“ NAUJOS

Cekoslovakijos gamykla „Skoda“ lengvuosius automobilius gamina nuo 1905 metų ir visą

laiką turi gerą vardą tarp automobilių. Dabar ši gamykla pradėjo gaminti naujus lengvųjų automobilių modelius: „Skoda-130L“ ir „Skoda-Rapid-130“, kurie yra gerokai tobulėsi už ankstesnius modelius: „Skoda-105“ ir „Skoda-120“. Abu naujieji modeliai aprūpinti 1289 ccm darbo apimtį 62 AJ galingumo varikliais.

Automobilio „Skoda-Rapid-130“ charakteristikos (skliaustuose — skirtingi „Skoda-130L“ duomenys): durų — 2 (4); vietų — 4 (5); visas svoris — 890 (885) kg; greitis — 153 (150) km/val.; įsibėgėjimas iš vietos iki 100 km/val., laikas — 14 sek.; kuro sunaudojimas (90 km/val., 120 km/val. ir miesto ciklas — 5,5 (5,7); 7,4 (8,1) ir 8,1 l./100 km.

VARIKLIS IŠ KERAMIKOS

Jau esame rašę apie automobilių pramonės bandymus sukurti keraminį variklį, apie tokio variklio privalumus, trūkumus bei sunkumus, iškilusius konstruktoriams. Spauda vėl praneša, kad Japonijos firma „Isuzu-motors“ pagamino naują variklį, kurio svarbiausios dalys (stūmokliai, kompresiniai žiedai, vožtuvai ir kitos) pagamintos iš įvairių keraminių medžiagų. Jos pakelia iki tūkstančio laipsnių temperatūrą, ir toks variklis nereikalauja aušinimo sistemos. Teigiama, kad keraminiai žiedai daugeliu pažūriu pranašesni už plieninius. Firma ruošiasi artimiausiu metu pradėti serijinę keraminių motorų gamybą. Automobilių pasaulyje tuo labai domimasi pirmiausia todėl, kad tokiame variklyje išvengiama energijos nuostolių aušinimo sistemoje.

PASAULIO AUTORALIO ČEMPIONAI

Skaitlytojai V. Akelis iš Kauno ir J. Bačiauskas iš Vilniaus teiraujasi, kas pernai geriausiai pasirodė pasaulio autoralių trasose.

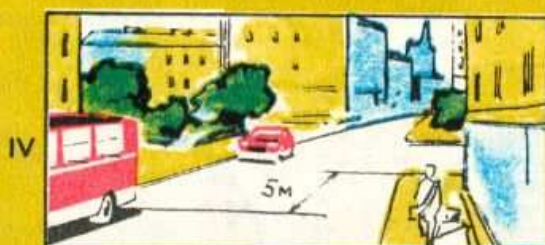
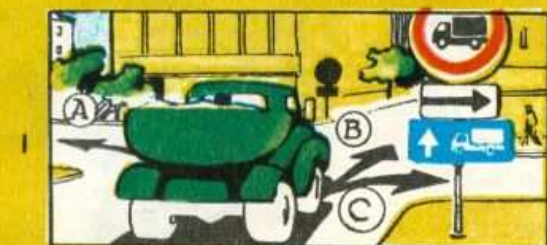
Pasaulio pirmenybės vairuotojams vyksta 12 etapų: Monte Karle, Svedijoje, Portugalijoje, Kenijoje („Safari“), Prancūzijoje („Korsika“), Graikijoje („Akropolis“), Naujojoje Zelandijoje, Argentinoje, Suomijoje („1000 ežerų“), Italijoje („San Remo“), Dramblio Kaulo Krante ir Aglijoje („RAC“).

1984 metais geriausiai pasaulyje važiavo švedas Stigas Blomkvistas, laimėjęs keturis etapus, viename buvęs antras, viename — ketvirtas ir dar viename — penktas. Rimčiausias jo konkurentas pernai buvo suomis Hanus Mikkola. Jo sąskaitoje viena pirmoji, trys antriosios ir trys trečiosios vietos. Jo tautietis Markus Alenas, laimėjęs vieną pirmąją, tris antrąsias ir vieną trečiąją vietą, galutinėje įskaitoje liko trečias. Į dešimtuką dar pateko suomis A. Vatanenas, italai A. Betega ir M. Biasionas, švedai P. Eklandas ir B. Valdegardas, S. Mehta iš Kenijos, suomis T. Salonen, V. Riorlas iš VFR. Prancūzė Mišelė Mufon įkart liko vienuolikta.

Dar atkaklesnė kova vyko tarp automobilių gamintojų. Įskaiton čia imami rezultatai tų pačių varžybų, išskyrus autoralius Svedijoje ir Dramblio Kaulo Krante. Eilės tvarka vietos dešimtuose užėmė: Audi, Lančia, Pežo, Tojota, Reno, Opelis, Nissanas, Folksvagenas, Subarus, Alia Romeo.



KAIP VAŽIUOJAM KUR SUSTOJAM?



I. Kuriomis kryptimis gali važiuoti sunkvežimiai?
1 — visomis; 2 — tik kryptimi B; 3 — tik kryptimi A ir B.

II. Ar galima aplenkti autotraukinį, jei jis juda mažesniu kaip 30 km/val greičiu?

4 — galima; 5 — negalima.

III. Kuris vairuotojas gali važiuoti parodyta kryptimi degant šioms žviesoforo signalams?

6 — tik lengvojo automobilio vairuotojas; 7 — gali abu; 8 — abu negali.

IV. Kuris vairuotojas teisingai pastatė automobilį stovėti?

9 — autobuso vairuotojas; 10 — abu vairuotojai.

V. Kokiu maksimaliu greičiu galima važiuoti šiuo keliu?

11 — 60 km/val.; 12 — 90 km/val.

VI. Ar galima sustoti šioje vietoje?

13 — galima; 14 — negalima; 15 — galima, jeigu tai netrukdo autobusų eismui.

Atsakymai spausdinami 31 psl.

VERTA ŽINOTI

Per pastaruosius dešimt metų Austrijos keliuose žuvo beveik 1200 vaikų. Ryšium su tuo šios šalies specialistai dar kartą primena, kad vaikų regėjimo laukas sudaro tik trečdajį to, ką mato suaugusieji. Be to, vaikų visai kitas supratimas apie erdvę ir laiką, todėl jie labai dažnai netiksliai įvertina automobilio greitį.

Anglijos kelių policija dabar griežtai baudžia tuos vairuotojus ir keleivius, kurie neprisigaugę saugos diržais. Pažeidėjams tenka mokėti 50 svarų sterlingų baudą.

Kanadoje parengtas įstatymo projektas dėl kelių eismo nelaimių kaltiems neblaiviems vairuotojams bausių. Didžiausia bausmė — 14 metų kalėjimo — laukia kaltininko tokios nelaimės, kuri baigėsi nukentėjusiojo mirtimi. Mažiausia bausmė — didelė piniginė bauda, vairuotojo teisių atėmimas trims mėnesiams ir automobilio konfiskavimas vieneriems mėnesiams.

Pastaraisiais metais Vakarų Vokietijoje nakties metu žviesoforai išjungiami kelioms valandoms. Apskalčiuota, kad tai užtikrina tolygesnį transporto pasiskirstymą ir leidžia sutaupyti 20—30 tūkstančių tonų kuro per metus.

Nuo šių metų Sveicarijoje maksimalus transporto greitis gyvenamosiose vietovėse sumažintas iki 50 km/val. Ankstesnis greičio limitas — 60 km/val. — paliktas tik retai užstatytose gyvenvietėse ir gatvėse su ryškiu automobilių judėjimo prioritetu.

Svedijos specialistai mano, kad, nepaisant didesnės vairavimo praktikos, 25 procentais už moteris didesnę tikimybę padaryti avariją turi vyrai. Pagrindinė to priežastis — savo galių pervertinimas.

PRIEŠ TECHNINĘ APŽIŪRĄ

Artėjant pavasariui vis daugiau automėgėjų ruošia savo automobilius kasmetinei techninei apžiūrai. Kadangi nuo praėjusių metų rugsėjo 1 d. pradėjo galioti papildymai Eismo taisyklių 27 skyriui, juos trumpai primena LTSR valstybinės automobilių inspekcijos poskyrio viršininkas Antanas URBONAVIČIUS.

Stabdžių sistema. Čia draudžiama bet ką perdirbti. Stabdžiai dabar išbandomi įsibėgėjus iki 40 km/val. greičio. Stabdant automobilis neturi keisti judėjimo krypties be vairuotojo įsikišimo.

Vairavimo sistema. Draudžiama eksploatuoti automobilį, kurio vairo mechanizmo detalės deformuotos, įtrūkusios ar turi kitų defektų. Negalima naudoti detalių ir darbo skysčių, kurie nėra numatyti šiai automobilio markai.

Išoriniai žviesos prietaisai. Šių prietaisų skaičius, tipas ir išdėstymas turi atitikti tai, kas numatyta automobilio konstrukcijoje.

Padangos. Draudžiama ant vienos ašies sumontuoti diagonalines ir radialines padangas, arba

padangas su skirtingu protektorius raštu.

Variklis. Draudžiama daryti pakeitimus variklio konstrukcijoje, pritaikyti jį dirbti kita kuro rūšimi.

Be to, važiuojant į techninę apžiūrą, nereikia pamiršti, kad dabar jau ir taisyklės draudžia naudoti automobilyje veidrodinius ar užtemdytus užpakalinių lango stiklus arba plėveles ant jų. Automobilyje turi būti veikianti jo apsaugos priemonė.

Apžiūrą būtina praėti iki liepos 31 dienos.

VIENAS IŠ BANDYTOJŲ PLEJADOS

Apie lakūnus bandytojus beveik niekada nerašoma esamųjų laikų. Į bandymų aerodromais vadinamas vietas, kaip žinome, ekskursijų nebūna, todėl ir tų aerodromų herojai mums pažįstami tik iš knygų. Jos dažniausiai ir parašytos pačių bandytojų, — apie žmones, kurie „mokė lėktuvus skraidyti“. Pustapis po puslapio, tarsi atsiskleistų kokia paslaptis uždaną, ima ryškėti jau nutolę įvykiai ir veikiantys asmenys. Tiksliau sakant, veikę aprašomuoju laiku — reikia tam tikro laiko tarpo, kad apie tai sužinotume. Tų žmonių darbai neretai prilygsta žygdarbiams.

Prieš porą vasarų Pociūnų aerodrome mačiau, kaip TSRS nusipelnęs lakūnas bandytojas Igoris Selestas stačiai suglumo, kai, tiesdami rankose jo knygas, apstojo sklandytojai. Prisiminiau patyręs panašų įspūdį, kai pirmą kartą iš arti pamatiau Igorio Selestą bendražygių, Tarybų Sąjungos Didvyrį Sergejų Anochiną. Kokie nepanašūs tie žmonės į legendų herojus! Veiduose — šviesi nebejaunų inteligentų ramybė, tyli daug mažusių žmonių išmintis. Tik vėliau lyg ir ėmiau kažką suprasti, vis aiškiau smelkėsi mintis, jog be reikalo nusi-vyliu, pasigedęs išorinių heroizkumo požymių. Tikroji žmogaus jėga, jei, žinoma, jos lemta turėti, slėpi viduje ir iškyla paviršium tik lemtinų grumtynių valandą. Tuos žmones ji gal dešimtis kartų gelbėjo mirtinos grėsmės akivaizdoje, kai jie degdavo ore, kai lūžinėjo lėktuvų sparnai. Kada, atrodytų, niekas negalėjo padėti, tada ir plykstelėdavo ši jėga, nuslopindama minties ir rankos tikslumą trikdančią baimę, sutelkdama į kumštį visas žmogaus galias.

Nė už ką netikėk, jei išgirsi sakant, kad nebaisu. Ne pagal save sprendžiu. Pagal save ir negalima — jei man baisu, tai nebūtina ir kiti turi bijoti. Bet aš nesyki kalbėjau su pačiais autoritetingiausiais bandytojais ir negirdėjau kitokios nuomonės — visiems baisu. Baimė, kaip reakcija į pavojų, yra užslėpta žmogaus prigimtyje. Ją įveikti, būti savo nervų šeimininku — yra vyriškumas. Turi įtikinti save, kad esi pasiruošęs, kad ore susitvarkysi, nes apgalvojai visus niuansus, numatėi, ką darysi vienoje ar kitoje situacijoje. Beje, kruopštas būsimos skridimo apmąstymas — rezultatyvus darbo pagrindas. Geras bandytojas ne tas, kuris daug kartų gelbėjosi parašutu. Pagaliau ir dirbi tam, kad išbandytum lėktuvą, o ne išgarsėtum kaip tapultavimesi. Labai ryškus yra Georgijaus Sijanovo pavyzdys. Tai lakūnas, kuris vien naujų lėktuvų, pirmųjų egzempliorių pa-

kėlė į orą ir išbandė ne viena dešimtį. O kas apie jį žino? Visa bėda, kad Georgijus nė karto nepaliko lėktuvo, nors apsieitų turėjo situacijų, kurios nežadėjo jam nieko gero.

Kaip ir visi tikri aviatoriai, Igoris Selestas pradėjo nuo modelių. Penkiolikos metų jau statė sklandytuvą ir svajoto patekti į aviacijos gamyklą. Kuo ten būti — kiemsargiu ar jo padėjėju, — jam buvo visai nesvarbu. Kad tik arčiau lėktuvų. Ir tada likimas suvedė Igorį su jaunu tos gamyklos inžinieriumi, kuris motociklu atsivežė jį pas direktorių. Darbininkų direktoriui netrukėjo, juoba paauglių, ir jis atlaidžiai šypsojosi, klausydamasis atkaklių jaunojo inžinieriaus reikalavimų. „Bet Koroliovas jau tada buvo Koroliovas, jeigu jis mane atvežė į gamyklą, tai ir turėjo įkalti į galvą direktoriui, kad priimtų“. Taip ir atsitiko. Netrukus Igoris tapo laimingiausiu pasaulyje kniedytojo mokiniu ir, gavęs seną kombinezoną, be galo didžiudamasis kartu su darbininkais ėjo šventinėje Gegužės Pirmosios demonstracijoje.

Tą pat pavasarį pradėjo skraidyti savo rankomis statytu sklandytuvu.

Kai pirmą kartą atsiplėšiau nuo žemės ir sklandžiau pusės metro aukštyje, spėjau aiškiai suprasti, kad tai vienintelis mano kelias. Manau, labai svarbu jaunystėje surasti save, pajusti potraukį kokiai nors veiklai, realiai įvertinti savo galimybes.

Sergejus Anochinas, Nikodemus Simonovas ir Igoris Selestas pirmieji „atidarė“ oro traukinių maršrutą Maskva—Koktebelis: pilotavo tris lėktuvo velkamus sklandytuvus. Jie — pirmieji sklandymo sporto meistrai, išmokę skrieti kalno antvėjyje ir terminėse srovėse, sklandytuvais atlikti daugelį aukštojo piloto žmogų, įvaldę atvirkščią, nugarinį skridimą.

Užpraeitą vasarą mes vaikštinėjome išdegsia, smulkiais akmenukais nusėta Sklandytojų kalno žole. Tolumoje pajūrio dulksoje skendėjo Koktebelis. Šalia, it rūstus monumentas, padangę rėmė Karadago gubrys. Bandžiau įsidėmėti kiekvieną Igorio Selestą žodį. Nejaugi tiems įvykiams jau penkiasdešimt metų? Į galvą lindo paika nuostaba — nejaugi aš kalbu su žmogumi, kuris pusę amžiaus nuolat matė naujos aviacijos technikos gimimą ir pats buvo pačiame to nuostabaus vyksmo sūkuryje.

Sklandymas tuo metu buvo lyg kokia praktinė laboratorija. Mokslininkai čia, ant kalno, pa-

tikrindavo instrukcijas, kurias vėliau pritaikydavo didžiojoje aviacijoje. Labiau patyrę sklandytojai savaime tapdavome saviveikliniais tų konstrukcijų bandytojais. Man teko išbandyti sklandytuvą, kuris neturėjo aukščio vairo — pilotas sparno atakos kampą keisdavo vairalazde. Nebuvo ir eleronų — visas sparnas sukiojosi apie išilginę ašį. Pakilęs pajutau, kad vairalazdę plėšia iš rankų — toks didelis buvo jos apkrovimas. Tada sugalvojau pritvirtinti prie vairalazdės keturias spyruokles į visas puses, ir taip sėkmingai skriedavau virš žlaito. Dabar dirbtinio vairų apkrovimo principas taikomas kone visuose lėktuvuose.

Tuokart prisiminiau, ką matęs Prienų ESAG. Svečiai jau pabuvojo visuose gamyklos cehuose, pamindžiukavo kiemuose, o Igoris Selestas vis dar klausinėjo Balį Karvelį, vis dar negalėjo atsitraukti nuo formose stingdomo „Lietuvos“ sparno. Tai buvo ne žiaip mandagumo ženklas — konstrukcija ir technologija domėjosi specialistas, daugelio išradimų autorius, TSRS valstybinės premijos laureatas.

Tapti profesionaliu bandytoju irgi padėjo sklandymas. Centriniam aerohidrodinamikos institutui prireikė prityrusio sklandytojo atlikti naktinius telemechanikos valdymo bandymus. Sklęsdamas tamsioje, bandytojas nutaikydavo aparatą į galingą spindulį. Tada imdavo veikti automatinis valdymas, ir sklandytuvus smigdavo į taikinių virtusį žviesos šaltnį. Vadybė liko patenkinta bandymų rezultatais ir sklandytojo darbu.

Aerodrome buvo taip — lakūnui bandytojui nedera skraidyti su instruktoriumi. Juk jei tu bandytojas, tai turi būti pasiruošęs skristi lėktuvu, kuriuo dar niekas neskrido. Kiekvieną kartą, kildamas nauju lėktuvu, pats save patikrini, ir žmonės pamato, ko iš tavęs tikėtis. Toks patyrimas labai svarbus psichologiškai. Todėl aš esu tvirtai įsitikinęs, kad jaunimą mokyti skraidyti reikia vienviečiais sklandytuvais. Tegu ir mažas greitis bei aukštis, bet tai jau — asmenybės gimimas, jaunuolis pats eina pažinimo keliu. Didelis dalykas besiformuojančiam charakteriui yra šis pritapimas prie tokios rimtos veiklos, kaip sklandymas. Ir jei man niekad neprireikė mokomųjų skridimų, tai tik todėl, kad aš, penkiolikmetis, pirmą kartą į orą pakilau vienas.

Vienas žodis medicininio patikrinimo knygelėje visiems laikams atskiria lakūną nuo lėktuvų. Tas nelemtas „netinkamas“ plėšė išplėšia iš žmogaus viską, kas dar



vakar reikšė būtis pilnatvę. Lėktuvai liko tarsi už kokios neįveikiamos sienos. Jis pasijunta painioje kryžkelėje.

Apsilankęs žmogaus bute, gali įspėti, kuo gyvi šie namai. Lakūno bandytojo Igorio Selestą bute knygos pasitinka prie pat durų, ant sienų kabo paties Igorio tapybos darbai. Pamatai ir lakūnų biografinės atminimų, ir nuotraukų, kurioje šių namų šeimininkas įamžintas Germano vaidmenyje.

Imtis plunksnos jis niekad nemanė. Kol skraidė, nerašė dienoraščio, joks įspūdis, faktas neliko užfiksuotas užrašų knygelėje. Tik tada, kai visa tai tapo negrįžtama praeitimi, syki susimąstė, kodėl taip retai literatūroje lakūnas iš tiesų panašus į lakūną? Keturiuose jo knygosse įvykiai autentiški, o herojai — aerodromų bendražygiai. Vieni jų tebegyvena ir šiandien, kiti — tik autorius atmintyje. Jie atgijo knygų puslapiuose tokie, kokie buvo gyvenime, kiekvienas su savo įpročiais ir nei keistenybėmis, rimti ir želmiški linksmuoliai. Tačiau visi jie buvo taurūs ir drąsūs, beatodairiškai pasižventę aviacijai žmonės. N. Ostrovskio premijos laureato Igorio Selestą knygos — tarsi kartos vardu ištarta padėka tiems, kurie buvo pirmieji.

Man patiko jūsų respublikoje statomi puikūs sklandytuvai, išradinga gamybos technologija. Tačiau, kad ir koki įspūdį darytų technika, labiausiai sužavėjo žmonės — nuoseklūs, turintys didelių tikslų, įsimylėję aviacijos sportą entuziastai. Dažnai juos visus prisimenu ir iš visos širdies myliu. Perduokite linkėjimus mano naujiems draugams — visiems Lietuvos sklandytojams, — taip užbaigė mūsų pašnekės Igoris Selestas. Tai aš ir norėjau padaryti.

E. GANUSAUSKAS

JUOZO VALŪNO SRAIGTASPARNIS

Skraidymo aparatų vertikalios pakilimo idėja jam nedavė ramybės nuo mokyklos dienų. Gal ji gimė tada, kai berniukas akimis lydėdavo lėktuvus gimtojo Alytaus padangėje? O gal ji išryškėjo jo vaizduotėje vėliau, konstruojant aitvarus ar kordinius aviamodelius? Ne, tai nebuvo vaikiško smalsumo rezultatas. Tai buvo lyg ir kelrodė žvaigždė, nulėmusi jo gyvenimą.

Didelį įspūdį berniuko vaizduotėje paliko 1957 metų vasarą Kauno aviacijos sporto klubo sklandytojų stovykla Alytuje. Jis ištisomis dienomis prapulavo aerodrome. Tada pirmą kartą ir susipažino su sklandytuvais MAK-15, A-2.

Dvylikos metų — jis jau Juozas Vaitkevičiaus vadovaujamo jaunųjų sklandytojų būrelio prie Alytaus pionierių rūmų narys. Tuomet jaunieji sklandytojai statė savo gamybos treniruočių sklandytuvą „Gervė“. Sparnus pritaikė nuo sklandytuvo BRO-11, o liemenį, sklandytuvo uodegą, važiuoklę pasigamino patys. 1957-ųjų rudenį buvo atliktas pirmas skridimas sklandytuvu „Gervė“, kurį draugai pamėtėdavo aukštyn amortizatoriumi.

1961 m. pradėjo lankyti vienuomeninį Alytaus sklandymo klubą. Sėkmingai skraidė dviviečiais sklandytuvais KAI-12, „Primorec“, vėliau L-13 „Blanik“.

Įstojo į Alytaus mechanikos technikumą, pasirinkęs metalo apdirbimo specialybę. Mokslo netrukė skraidymams.

Neliko užmiršta ir vaikystės svajonė. Bet norint ją įgyvendinti, reikėjo siekti žinių. Juozas Valūnas, jau sklandymo sporto instruktorius, įstojo į Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto mašinų gamybos fakulteto neakivaizdinį skyrių, o nuo 1975 m. pradeda dirbti Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje (ESAG). Čia atsiskleidžia visos galimybės pačiam pamatyti, kaip kuriami ir statomi sklandytuvai. Bendras entuziazmas tada jungė visus: buvo statomas sklandytuvų „Lietuva“, kuriuo tarybiniai sportininkai turėjo startuoti 1976 metais pasaulio sklandymo čempionate Suomijoje. Reikėjo spręsti aibę konstrukcinių ir technologinių problemų. Juozui Valūnui, technologinio biuro inžinieriui-technologui, buvo patikėti sparnų, kabinos gaubto gamybos technologijos klausimai.

Netruko prabėgti ir studijų metai. Juozas Valūnas 1979 m. baigia Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institutą. Valstybinė komisija gerai įvertina jo diplominį darbą — šešių cilindrinio aviacinio variklio su patobulinta kuro padavimo sistema projektą. Dabar Juozas Valūnas gamykloje pereina dirbti į variklių skyrių, kuriam vadovauja Vincas Lapėnas, imasi konstruoti variklį naujam motosklandytuvui „Nemunas“. Dar daugiau. Jis nusprendžia įgyvendinti ir savo vaikystės idėją — suprojektuoti ir pastatyti sraigtasparnį. Kaip pats prisimena, sraigtasparnio ir variklio projektavimas užtruko apie pusę metų.

Savo kūrinį konstruktorius Juozas Valūnas statė Prienuose, tiesiog kambaryje, kur ir gyveno. Kambaryje sraigtasparnis tilpo tik įstrižai ir be vienos mentės. Po ketverių metų įtempto darbo sraigtasparnis buvo užbaigtas. 1983 m. gruodžio 4 d., pririštas trosais trijuose taškuose, sraigtasparnis su konstruktoriumi atspilė nuo žemės. Svajonė tapo realybe. Pirmasis skridimas suteikė ne tik džiaugsmo, bet ir rūpesčių — išryškėjo kai kurie konstrukcijos trūkumai: kaito variklis, teko perdirbti ventiliatorių, skirtą priverstiniam variklio aušinimui oru, pakeisti

užpakalinį sraigą. Po to vėl sekė skridimo bandymai, o praėjusį rudenį įvyko ir pirmas oficialus naujos konstrukcijos sraigtasparnio pakilimas Kryme vykusiame sąjunginiame mėgėjiškos konstrukcijos skraidymo aparatų kūrėjų sąskrydyje. Į sąskrydį Kryme Juozas Valūnas sraigtasparnis buvo nuskraidintas didžiulio transportinio lėktuvo An-8 bagažo kabinoje. Kryme sraigtasparnį bandė nuspelnę lakūnai bandytojai. Jie gerai atsiliepė apie konstrukcijos savybes, patogią sėdėjimui kabiną, davė vertingų pastabų dėl nešančiojo sraigto traukos padidinimo. Konstruktorius perreguliuavo ir patį sraigą.

Nežinomo aviacijos konstruktoriaus iš Lietuvos atsivežtas sraigtasparnis su savo konstrukcijos varikliu sukėlė sensaciją šalies aviacijos specialistų tarpe. Juozas Valūnas buvo apdovanotas VLKJS CK diplomu ir medaliu „Auksarankis meistras“, žurnalo „Technika molodioži“ diplomu už sraigtasparnio ir variklio konstrukciją, o M. Milio konstruktorių biuro atstovas įteikė Juozui sraigtasparnio Mi-8 modelį kopiją. Reikia pasakyti, kad konstruktoriaus-mėgėjo skaičiavimus tikrino buvęs Kamovo konstruktorių biuro generalinio konstruktoriaus pavaduotojas V. Barševskis ir patvirtino jų teisingumą.

Skaitytojams turbūt bus įdomu sužinoti Juozo Valūno sraigtasparnio Va-1 pagrindinius duomenis. Paruošto skridimui aparato svoris — 312 kg (su 75 kg svorio pilotu), nešančio sraigto skersmuo — 5,32 m, uodegos sraigto skersmuo — 1 m, sraigtasparnio ilgis — 5,96 m, aukštis — 1,95 m, horizontalus greitis — 80 km/val, kilimo greitis — 2,7 m/s, kuro 15 litrų atsargos užtenka 60 min. skridimui. Variklis — savos konstrukcijos, 4 cilindrinis, 50 AJ galios, jo svoris — 45 kg.

Konstruktorius ir dabar daug dirba prie savo pirmagimio. Juozas rengiasi perdirbti reduktoriaus tepimo sistemą, padidinti užpakalinio sraigto žingsnio eigą, vietoj „slidžių“, sraigtasparniui nori pritaisyti ratus, kad jie daugiau amortizuotų smūgį nusileidimo metu. O svarbiausia — reikia gerai išmokyti skraidyti.

M. VIDMANTAITIS



J. Valūnas savo sraigtasparnio kabinoje.

A. VERBIEJAUS nuotr.

SU-26



NAUJAS PILOTAŽINIS LĖKTUVAS

1984 m. rugpjūčio pradžioje viename Parnavės aerodromų pirmą kartą pakilo į orą nedidelis grakštus sportinis pilotražinis lėktuvas SU-26, sukurtas žymaus aviakonstruktoriaus Pavelo Suchojaus vardu pavadintame bandomajame konstruktorių biure.

Kuo skiriasi naujasis lėktuvas nuo savo pirmtakų, pavyzdžiui, JAK-50 arba JAK-52? Projektuojant SU-26 buvo panaudotas specialus sparno profilis, leidžiantis lėktuvui pasiekti didelius kampinius greičius, kas ypač svarbu atliekant aukštojo pilotražo figūras. Per bandomuosius skrydžius lėktuvas pasiekė maksimalų 330 km/val greitį. Bet svarbiausia, kad lėktuvas pagamintas iš kompozitinių medžiagų — stiklo ir anglies pluošto, kas užtikrina didelį konstrukcijos patikimumą ir leido pasiekti minimalų paruošto skridimui lėktuvo svorį (900 kg), kurį, pakeitus uodegos konstrukciją į ferminę (sumontuotą iš lengvo metalo vamzdelių, aptrauktų drobe), tikimasi sumažinti iki 850 kg. Bendras lėktuvo ilgis — 6,8 m. Liemens konstrukcija — ferminė, iš plieno vamzdžių su trisluoksniu stiklo kevalu. Važiuklė — triratė su uodegos ratuku, o priekiniams ratams panaudota metalinė lingė. Stabdžiai — diskiniai, turintys hidraulinę sistemą. Variklis — M14P, 360 AJ galingumo. Sraigėtas — trijų menčių. Sparnas pagamintas vien iš kompozitinių medžiagų. Konstrukcija — dviejų angliaplastinių lonžeronų su dangą palaikančiu putplasčio užpildu. Danga — iš stiklo. Sparno ilgis — 7,8 m, plotas

11,9 m². Sparnas — ištisinis. Sujungtas su liemens ferma, jis sudaro vientisą jėginę konstrukciją. Ateityje gaminant sparnus, numatoma taikyti Prienų ESAG patirtimą ir sparnų kevalus gaminti trisluoksnių konstrukcijos, kas leis dar labiau sumažinti lėktuvo svorį.

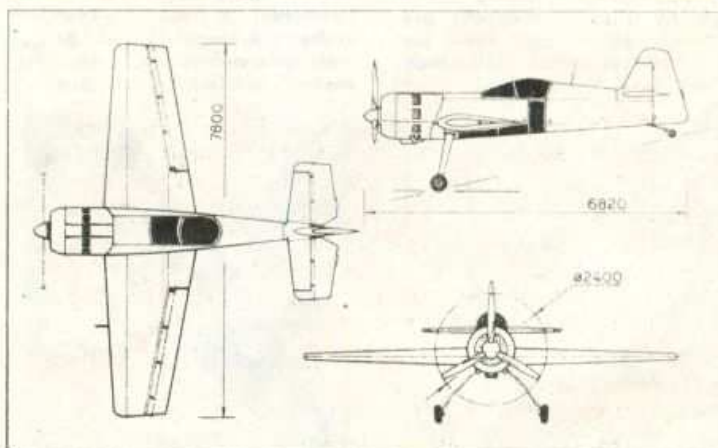
Naujajame SU-26 pilotas, sėdėdamas kabinoje, mato užpakalinę sparno briauną net 15 laipsnių kampu. Be to, visa kabina aplinkui pagal liemens perimetrą yra skaidri, pagaminta iš organinio stiklo. Piloto sėdynės nugarėlė atlošta net 45 laipsnių kampu. Todėl pilotas turi geras matomumo sąlygas, žymiai lengviau pakelia skridimo metu atsirandančius perkrovimus (jų diapazonas skridimo metu gali siekti +11 g — -9 g).

Kuro sistema turi du po 50 litrų talpos benzino bakus, įtaisytus sparne. Perskridimuose kuro užtenka dviem valandoms, arba 400 km kelio. Pilotui pilama 50 litrų (25 minutėms).

SU-26 originalios konstrukcijos pilotražinis lėktuvas. Juo per pasaulio čempionatą, vykusį praėjusiais metais Vengrijoje, skrido du šalies rinktinės nariai, mūsų respublikos sportininkai J. Kairys ir R. Paksas.

Sių eilučių autoriams teko patirti džiaugsmo minutes, kada tarptautinių sportininkų komanda, sugrįžusi iš čempionato, buvo iškilmingai sutikta Maskvos Tušino aerodrome.

**V. MANKUS,
A. REMEIKA,
Prienu ESAG inžinieriai**



PIRMIEJI ĮSPŪDŽIAI

TSRS aukštojo pilotražo rinktinėi skubiai buvo reikalingi šiuolaikiniai lėktuvai, kuriais būtų galima sėkmingai treniruotis ir rungtyniauti tarptautinėse varžybose. Problema jau brenė senokai, nes vis didesnius reikalavimus kėlė sparčiai augantis aukštojo pilotražo lygis: padidėjo figūrų atlikimo tempas, atsirado griežtas, bet greitas pilotavimo stilius, kas metai vis sudėtingesni tapo privalomi kompleksai, klastingos nežinomų kompleksų figūrų kombinacijos, dinamika bei artistiškas, laisva programa ir finalas reikalavo atitinkamų pilotražinės technikos savybių.

Kuriant lėktuvą SU-26 konstruktorių kolektyvas palaikė ryšius su geriausiais mūsų šalies lakūnais pilotražininkais, nes, kaip rodo praktika, geriausia technika, kurios kūrimo procese dalyvauja patys sportininkai, patys juos bando.

Kuriant naują lėktuvą, pasirinkta iš pagrindų nauja konstrukcija ir naujos medžiagos.

Išorinės lėktuvo formos pasižymi savitumu. Lengva teisėjams ir žiūrovams stebėti lėktuvą normaliam ir atvirkštiniam skridimui. Lėktuvo sparnas — simetrinio profilio, trapecinės formos plane, vientisas, be sujungiamų mazgų, o jo charakteristikos vienodos normaliam ir atvirkštiniam skridimui. Profilis ties užpakaline briauna — priplotas, kas sudaro palankesnes darbo sąlygas eleronams, padidina jų efektyvumą.

Esant dabartiniam lėktuvo svoriui, nešančių sparno savybių ryškiai trūksta, nes pernelyg didelis sparno svoris. Ateityje, patobulinus technologiją, būtina sumažinti šį svorį.

Lakūno kabina išnešta atgal už sparno. Tokia jos padėtis ir „įstiklinimas“ iš visų pusių leidžia lakūnui stebėti žemę erdvėje, nepriklausomai nuo lėktuvo padėties. Sportininkas sėdi pusiau gulščioje padėtyje. Tai padeda intensyviau dirbti, mažiau pavargti, o taip pat per-

[Nukelta į 30 psl.]

GERBIAMAS TECHNIKOS SPORTO MĖGĖJAU! AR JAU ĮSIGIJOTE SDAALR LOTERIJOS BILIETŲ? 1985 metų pirmasis lošimas įvyks liepos 6-ąją Brianske

SIAME LOŠIME 76320 DAIKTINIŲ IR 7603680 PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ. TAI — 640 AUTOMOBILIŲ „VOLGA“, „ŽIGULI“, „ZAPOROŽEC“ BEI 1440 ĮVAIRIŲ MARKIŲ MOTOCIKLŲ, 17600 TURIZMO IR SPORTO REIKMENŲ, 10560 MAGNETOFONŲ IR ELEKTROFONŲ, 8000 LAIKRODŽIŲ, 6400 RADIO APARATŲ, 6080 FOTOAPARATŲ, 3200 KINO KAMERŲ IR ŽIURONŲ, 2080 KILIMŲ, 800 TELEVIZORIŲ, 800 MAGNETOLŲ, DAUG KITŲ PREKIŲ BEI PINIGINIŲ LAIMĖJIMŲ NUO 1 IKI 100 RUBLIŲ.

PASKUBĖKITE ĮSIGYTI 1985 METŲ SDAALR LOTERIJOS PIRMOJO LOŠIMO BILIETŲ!



KLAUSIATE — ATSAKOME



„Sparnų“ skaitytojas A. Kaunas atsiuntė šią lėktuvo nuotrauką. Nori sužinoti, koks tai lėktuvas ir plačiau apie jį. Nuotraukoje lėktuvas ANT-9

(PS-9), 1928 metais sukurtas A. Tupolevo vadovaujamame konstruktorių biure. Vienu pirmųjų šio tipo lėktuvų „Krylja Sovetov“ trijų žmonių įgula, vado-

vaujama žinomo tarybinio lakūno-bandytojo M. Gromovo, ir aštuoni keleiviai 1929 metais liepos 10 dieną pakilo rekordiniam skridimui maršrutu Maskva — Berlynas — Paryžius — Roma — Marselis — Londonas — Paryžius — Berlynas — Varšuva — Maskva. 9037 kilometrų nuotolis buvo nuskrastas per 53 valandas (vidutinis greitis 177 km/val.).

Vėliau lėktuvas ANT-9 buvo gaminami serija, ir dauguma jų buvo naudojami jungtinėje TSRS ir Vokietijos aviakompanijoje „Deruluft“ (vienas šios kompanijos lėktuvas „Koršun“ kaip tik ir matomas nuotraukoje). Kompanija „Deruluft“ aptarnavo oro linijas Maskva — Smolenskas — Kaunas — Karaliaučius ir Leningradas — Talinas — Ryga —

— Kaunas — Karaliaučius.

Lėktuvas ANT-9 buvo ištisai metalinės konstrukcijos. Turėjo tris žvaigždinius oru aušinamus variklius „Titan“, kurių kiekvienas buvo 230 AJ galingumo. Erdviame salone buvo vietos 9 keleiviams. Ekipožą sudarė du pilotai.

Pagrindiniai lėktuvo techniniai duomenys

Sparnų ilgis	23,73 m
Lėktuvo ilgis	16,80 m
Nešančių plokšt. plotas	84 kv. m
Tuščio svoris	3353 kg
Skridimo svoris	4575 kg
Maks. skridimo greitis	210 km/val.
Kelionės greitis	170 km/val.
Kilimo distancija	280 m
Aukščio lubos	3750 m
Skridimo nuotolis	1000 km



D. Čeponis iš Vilniaus prašo papasakoti apie lėktuvą IL-4.

Konstruktorius S. Iljušino lėktuvo IL-4 prototipas (fabrikinis Centrinio konstravimo biuro žymėjimas CKB-26) buvo išbandy-

tas 1935 metais. Tais pačiais metais lakūnas bandytojas V. Kokinakis šiuo lėktuvu pasiekė nemažai pasaulio rekordų. Lėktuvai IL-4 nuo 1938 iki 1946 metų buvo gaminami serijomis

ir naudojami TSRS Karinėse Oro Pajėgose. Didžiojo Tėvynės karo metais jie tapo bombonešiais DB-3 (dalnyj bombardirovščik), suvaidino didžiulį vaidmenį naikinant priešo aviacijos bazines, karinius įrengimus ir gamyklas tolimame užnugaryje. Lėktuvai IL-4 buvo naudojami ir tolimajai žvalgybai, o Karinėse Jūrų Pajėgose buvo torpednešiai. Šiais lėktuvais į priešo užnugarį buvo velkami ir desantiniai sklandytuvai.

Tai buvo paskutinis konstruktoriaus S. Iljušino bombonešis, turintis vidaus degimo variklius. Lėktuvas IL-4 buvo dvimotoris,

ištisai metalinės konstrukcijos. Varikliai M-88B, kurių kiekvienas buvo 1000 AJ galingumo. Ginkluotas trimis kulkosvaidžiais.

Pagrindiniai lėktuvo techniniai duomenys

Sparnų ilgis	21,44 m
Lėktuvo ilgis	14,80 m
Lėktuvo aukštis	4,10 m
Nešančių plokšt. plotas	66,70 kv. m
Tuščio svoris	5490 kg
Skridimo svoris	8000 kg
Bombų krūvis	1000 kg
Maks. skridimo greitis	429 km/val.
Kelionės greitis	340 km/val.
Aukščio lubos	9700 m
Skridimo nuotolis	1200 km

A. Janulis iš Kauno ir J. Petrukaitis iš Šiaulių prašo papasakoti apie pastarąjį amerikiečių kosminio laivo „Diskaveris“ skrydį Pentagono užsakymu.

Amerikos daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Diskaveris“ su penkiais kosmonautais skrydis truko apie tris paras. Jis vyko visiškai slaptai ir buvo kontroliuojamas tik JAV karinės žinybos. Visi kosmonautų ryšiai su žeme buvo šifruojami skaičiavimo mašinų.

J amerikiečių spaudą prasmelkė žinių apie tai, kad laive buvo naujausias palydovas — šnipas. Jis skirtas radiotelefoniniams ir palydovų ryšiams sekti, o taip pat informacijai apie tarybinių raketų bandymus registruoti. Specialiu buksyru palydovas buvo pristatytas į stacionarinę orbitą tam, kad nuolatos būtų virš vakarinės TSRS teritorijos dalies.

Naujas kosminis šnipas papildys jau egzistuojančią amerikiečių elektroninės žvalgybos

palydovų sistemą (jų yra 4—5) ir pasižvalgys į Tarybų valstybės gyvenimą.

Šio elektroninės žvalgybos palydovo išvedimas į orbitą buvo tik vienas kosminio laivo „Diskaveris“ uždavinių. Kita užduotis buvo įgyvendinti programą „Til rubi“, kurioje numatoma eksperimentas dėl galimybės iš kosmoso stebėti aviacijos ir kitus veiksmus žemės paviršiaus fone su infraraudonųjų spindulių aparata.

Artimiausioje ateityje Pen-

tagonas ketina dar labiau pajungti „Speis šat!“ programą Vašingtone puoselėjamiems kosmoso militarizavimo planams įgyvendinti. Vien tik iki 1989 metų, agentūros JUPI duomenimis, užplanuota 15 visiškai slaptų šios serijos kosminių laivų skrydžių. Amerikos karinė žinyba „rezervavo“ sau beveik trečdalį visų būsimų daugkartinio naudojimo kosminių laivų skrydžių.

PIRMIEJI ĮSPŪDŽIAI

[Atkelta iš 28 psl.]

nešti didesnius perkrovimus. Lyginant su kitų šalių sportiniais lėktuvais, lakūno darbo vieta lėktuve SU-26 turi kai kurių privalumų. Tačiau prisirišimo sistema dar ne visai praktiška, nes atvirkštinių skridimų metu diržai labai trina: jie nepatogiai išdėstyti kūno padėties atžvilgiu.

Vienas svarbiausių pilotazių lėktuvų rodiklių — energogalingumas. Kuo jis didesnis, tuo di-

desnės lėktuvo galimybės. Lėktuvo SU-26 energogalingumas siekia 0,4. Bet, reikia pastebėti, kad kai kurie užsienio lėktuvai jau turi 0,6. Todėl būtina sumažinti SU-26 skridimo svorį bent 200 kg ir forsuoti variklį, kad energogalingumas siektų nors 0,6. Esant mažam energogalingumui lėtokai auqa greitis.

Aukštojo pilotažo figūras reikia sutalpinti kilometriniame kubu. Lėktuvas turi lengvai piešti atliekamas figūras šioje riboto-

je erdvėje. Todėl būtinas geras lėktuvo pavaldumas visų ašių atžvilgiu. SU-26 kampinis greitis apie išilginę ašį gana didelis. Vieną valdomą apsisukimą galima padaryti greičiau nei per sekundę. Tai visiškai atitinka šiuolaikinį lygį. Bet elektronai dėl savo didelio svorio kol kas inertiški. Efektyvūs posūkio ir aukščio vairai.

Dėl blogų sparno nešančių savybių susidaro dideli atliekamų pilotazių figūrų spinduliai, o stipriau patraukus vairuotėdė,

lėktuvas labai greitai pradeda drebėti. Labai jautrūs vairai reaguoja į patį švelniausią judesį.

Prietaisai lakūno kabinoje įrengti tik būtiniausi: aukštimatis, greičio prietaisas, laikrodis ir prietaisai variklio darbo kontrolei.

Lėktuvo SU-26 pasirodymas sportinėje arenoje yra naujas aukštojo pilotažo sporto etapas mūsų šalyje.

J. KAIRYS,
TSRS nusipelnęs sporto meistras

TRUMPABANGININKO SKILTIS

Turint galvoje, kad respublikoje daug patriotinės draugijos narių, kultivuojančių radio sportą irumposiomis bangomis, redakcija nutarė įvesti „Trumpabangininko skiltį“, kurioje supažindinsime sporto mėgėjus su naujovėmis, reikalavimais, liečiančiais TB mėgėjus.

Patvirtinti trumpųjų bangų radio ryšio varžybų sąjunginiai atskyrių vykdymo normatyvai 1985–1988 metams. Šie reikalavimai vyrams ir moterims per varžybas telefonu arba telegrafu šie:

TARPTAUTINĖS KLASĖS SPORTO MEISTRO VARDUI GAUTI: užimti 1–5 asmenines vietas arba 1–2 komandinę vietą pasaulio čempionate; 1–3 asmenines vietas Europos čempionate; pirmas vietas asmeniškai arba komandoje stambiose tarptautinėse varžybose;

SPORTO MEISTRO VARDUI GAUTI: užimti 1–5 vietas asmeniškai arba 1 vietą komandoje per TSRS čempionatą; 1–3 vietas asmeniškai sąjunginėse varžybose; 1–2 vietas asmeniškai arba 1 vietą komandoje sąjunginėse akivaizdinėse varžybose (tik akivaizdinėms dalyviams); pasiekti TSRS rekordą per sąjungines varžybas.

KANDIDATO Į SPORTO MEISTRO VARDUI GAUTI: užimti 6–10 vietas asmeniškai arba 2–3 komandą per TSRS čempionatą; 4–5 vietas asmeniškai arba 1 vietą komandoms sąjunginėse varžybose; 3–5 vietas asmeniškai arba 2–3 vietas komandoje per sąjungines akivaizdines varžybas (tik akivaizdinėms dalyviams); 1–3 vietas asmeniškai respublikinėse varžybose.

I ATSKYRIUI GAUTI: užimti 6–10 vietas asmeniškai arba 2–3 vietas komandoje per sąjungines varžybas; 4–5 vietas asmeniškai arba 1 vietą komandoje per respublikines varžybas.

ATSKYRIŲ ĮVYKDYMO NORMOS TASKAIS. Sąjunginėse varžybose už dvipusius ryšius per 8 valandas surinkti taškai (vyrams, moterims, individualių stočių operatoriams vyrams, moterims, kolektyvinių stočių operatoriams): **SPORTO MEISTRO VARDUI GAUTI** — 3000, 2600/3400, 2800; **KANDIDATO Į SPORTO MEISTRUS VARDUI GAUTI** — 2600, 2200/2850, 2400; **I ATSKYRIUI GAUTI** — 2200, 1800/2400, 2000; **II ATSKYRIUI GAUTI** — 1500, 1200/1900, 1600; **III ATSKYRIUI GAUTI** — 1100, 700/1500, 1300; **IV ATSKYRIUI GAUTI** — (per 4 valandas visiems) — 300/600; **V ATSKYRIUI GAUTI** (per 4 valandas visiems) — 200/400.

Per respublikines varžybas už dvipusius ryšius per 4 valandas surinkti taškai: **I ATSKYRIUI GAUTI** — 500, 450/550, 500; **II ATSKYRIUI GAUTI** — 450, 400/500, 450; **III ATSKYRIUI GAUTI** — 350, 300/400, 350; **IV ATSKYRIUI GAUTI** — 200/250; **V ATSKYRIUI GAUTI** — 100/150. Už radio ryšių stebėjimus per 8 valandas surinkti taškai: **I ATSKYRIUI GAUTI** — 600, 400/900, 700; **II ATSKYRIUI GAUTI** — 400, 250/600, 400; **III ATSKYRIUI GAUTI** — 300, 200/400, 300; **IV ATSKYRIUI GAUTI** — 100, 200; **V ATSKYRIUI GAUTI** — 50/150 (IV ir V atskyriui — per 4 valandas).

Reikalavimų yra ir daugiau. Apie juos smulkiau galima sužinoti radio mokyklose. TSK.
L. BALSYS (UP2BHP),
radio sporto teisinjas

IVAIRENYBĖS

BENDRADARBIAVIMAS GELBSTINT ŽMONES

1982-ųjų birželio 30-ąją pradėjo veikti Tarybų Sąjungos, JAV, Prancūzijos ir Kanados sudarytoji tarptautinė kosminė sistema KOSPAS-SARSAT (apie ją „Sparnai“ plačiau rašė 1983 metų 4 numerį), skirta į avarijas patekusių lėktuvų ir laivų paieškoms. Ši sistema jau išgelbėjo apie tris šimtus žmonių. Tai akivaizdus tarptautinio bendradarbiavimo naudą faktas. Būtent dėl to prie KOSPAS-SARSAT sistemos prisijungė ir daugiausia valstybių. Tačiau lemiama valdymo gelbstint į nelaimę patekusius žmones tenka mūsų šaliai.

Šios tarptautinės kosminės sistemos pradžioje TSRS paskyrė du Žemės palydovus, o JAV — vieną. Tačiau pastarasis, NOAA-8, paleistas 1983-ųjų kovo 28-ąją, po keturių savaičių nuslojo egzistavęs. Atsarginio JAV neturėjo. Tad mūsų šalis paleido dar ir trečiąjį — juk juo didesnis palydovų skaičius, juo dažniau jie apskrieja Žemę ir turi daugiau galimybių įsikišiusi į specialių radio švyturių, įmontuotų lėktuvuose ir laivuose, į eterį siunčiamus SOS signalus.

Dabar orbitoje aplink Žemę kursuoja keturi palydovai — praėjusių metų gruodžio mėnesį JAV pagaliau paleido NOAA-9. Tad realios galimybės padėti į nelaimę patekusiems žmonėms žymiai padidėjo.

DIDELIS AKTYVUMAS...

„Jaučiamas JAV nacionalinės astronautikos ir kosminės erdvės tyrimo agentūros (NASA) veikloje, verbuojant užsienio valstybių atstovus skristi į visatą Jungtinių Valstijų daugkartinio naudojimo kosminiais laivais.

Pernai pradžią padarė VFR mokslininkas Ulfas Marboldas. Po jo sekė kanadietis Markas Garnju. O štai šių metų vasario mėnesį, drauge su keturiais JAV atstovais, į visatą turėjo iškristi Prancūzijos karininkas Patrikas Bodris. Šis karo laūnas mūsų šalyje išėjo visą kosmonautų parengimo programą. P. Bodris buvo Zano Lu Kretjeno, 1982-ųjų vasarą drauge su V. Džanibekovu ir A. Ivančenkovu skridusio į kosmosą laivų „Sojuz T-6“, dubleris. Bet skridimas atidėtas. Na, o sekantis užsieniecis, skrisiantis į kosmosą su JAV astronautais, bus Indonezijos atstovas. NASA, norėdama atsirevanšuoti už nesėkmingą šios šalies dirbtinio palydovo „Palapa B-2“ paleidimą (jį teko grąžinti į Žemę), pasiūlė Indonezijai sekančiais metais išskraidinti į kosmosą vieną žmogų ir paleisti naują „Palapos“ sistemos palydovą. Indonezija priėmė pasiūlymą, bet dar neparinko kandidato.

Dar sunkiau sekasi parinkti kandidatą į kosmoso užkariautojus Italijai. Pagal susitarimą su NASA, 1987 metais vienas italas turėtų skristi JAV laivu į visatą. Bet Apeninų pusiasalyje tuo tarpu neatsirado kandidato. Mat Italijos vyriausybė, žadanti sudaryti su astronautu kontraktą penkeriems metams, siūlo tik 1,2–1,5 milijono liru mėnesinį atlyginimą. O tai nuolatinės infliacijos sąlygomis nėra daug. Universiteto dėstytojas dabar gauna 2 milijonus lyrų, ir tokia alga numatyta šimtaprocentiniam kosminio skrydžio kandidatui. Tad italai ir neskuba siūlyti savo paslaugų...

MOTOCIKLŲ FIRMOS BANKROTAS

1917 metais įkurta firma „Ciundap“ masinę motociklų gamybą pradėjo 1921-aisiais. Ir pradedant šiais metais pasaulyje motocyklų sporto istorijoje prasidėjo „Ciundapo“ era — nebuvo nė vieno stambių tarptautinių varžybų, per kurias šiais motociklais nebūtų iškovoti stambūs laimėjimai. Tiek lenktyniaujant kroso trasose, tiek žiede. Tačiau nesnaudė ir konkurentai. Ypač Japonijos firmos, taip pat VFR koncerno — „Herkules“ bei „BMW“. „Ciundapo“ motociklų gamyba palaipsniui mažėjo, kol neseniai buvo paskelbta, jog „Ciundap“ bankrutavo — visi darbininkai atleisti, gamyba nutraukta. Taigi, nebeįsivaizduojame stambios motociklininkų varžybose sportininkų, startuojančių šios firmos mašinomis.

Dar viena sportininkų bei keilonininkų motociklus gaminanti firma nebeįsilaikė konkurencijos. Beveik 3 milijonų VFR bedarbių armija papildys ir buvęs „Ciundapo“ darbininkai. O Naimalerių šeima, kurios nuosavybė buvo „Ciundap“, dėl to nė kiek nesijaudina — jos 10 milijonų markių kapitalas liko nepaliestas.

I REKORDŲ MEDŽIOKLĖ

JAV konstruktorius Bartas Ratenas plačiai žinomas, kaip lengvos konstrukcijos, ančių stiliaus lėktuvų kūrėjas. Naujausias jo darbas — lėktuvas „Vojadžeris“, skirtas pasiekti rekordinį skrendant aplink pasaulį. Iki šiol šiuose skrydžiuose dalyvavę skraidymo aparatai turėdavo papildyti degalus. Rateno „Vojadžeris“, pasak autoriaus, apskries Žemės rutulį per 12–14 parų be degalų papildymo. Tam tikslui konstruktorius sukūrė 8,90 m ilgio ir 33,75 m sparnų mosto dvimotorį lėktuvą, skirtą dviem žmonėms. Tuščio „Vojadžerio“ svoris 843 kg, skridimo svoris — 5173 kg.

69 PARASIUTININKŲ SUOLIS

Prancūzijos Orleano aeroklubo parašiutininkai pasiekė savotišką rekordą — 69 sportininkai atliko grupinį suolį ir sudarė ore figūrą. Suolai atlikti iš transportinio lėktuvo C-160 „Transal“, buvusio 4250 m aukštyje. Mėginimas pasiekti pasaulio rekordą, kuriame dalyvavo net 90 parašiutininkų, nepavyko. Bet prancūzų sportininkai kupini entuziazmo ir optimizmo atsikrovė geriausiųjų vardą iš JAV sportininkų, kurių „žvaigždė“ sudarė 72 žmonės.

AVIACIJOS PRAMONĖS MIESTAS

Prieš tris dešimtmečius plyname lauke išaugo Liaudies Lenkijos oro susisiekimo įrengimų gamykla „Svidnik“. Ji ir dabė pradžią „aviaciniam“ miestui, gavusiam įmonės pavadinimą. Mat, dauguma Svidniko gyventojų — tiesiogiai susiję su civilinės, žemės ūkio bei sportinės aviacijos aparatų gamyba. Tai jie ir stengiasi pabrėžti, puošdami jauniausią šalies miestą. Viename jo rajonų ant postamento pastatytas pirmasis „Svidniko“ gaminyo — sraigtasparnis „SM-1“, o prieš švenčiant miesto trisdešimtmetį, kitą jo rajoną papuošė mūsų respublikos sportinės aviacijos mėgėjams gerai pažįstamas sklandytuvas „Pirat“.

DAR VIENA NAUJOVE

Ankstesnių žmogaus jėga varomų lengvų skraidymo aparatų kūrėjas Paulis Makredis sukonstravo ir pastatė dar vieną nau-

jovę — balioną „Vait Dvarf“. Ji sudaro savotišką burę, pripildytą helio, ir 1,63 m diametro sraigtas. Naujasis skraidymo aparatas, kaip ir ankstesnieji Makredžio „kūdikiai“, varomas žmogaus raumenų jėga. Išbandė jį ir per parodomąjį skrydį pedalaus mynė dviejų Kramerio premijų laimėtojas pilotas Brajenas Alenas.

KO TIK ŽMONES NESUGALVOJA...

Degalų brangumas, kamšatis gatvėse verčia ne tik konstruktorius mėgėjus, bet ir stambias automobilių gamybos korporacijas ieškoti kelių „masių“ masinai. Kaip jiems tai sekasi, jau antri metai stebi Didžiosios Britanijos miesto Silvestrono autotreke susirinkę žmonės. O mato jie...

Cigary formos „laiveliai“, kuriuose įmontuoti mikrovarikliai įstumiama iki 30–40 km/val greičio. Po to variklis išjungiamas, ir mikromišinėlis mažais dviratuko ratais važiuoja toliau iš inercijos. Kai greitis sumažėja iki 16–20 km/val, varikliukas ir vėl įjungiamas. Jis pastūmėja mašinėlę, kuri po to ir vėl laisvai rieda ratu.

Ar galima tikėtis, kad tokia susisiekimo priemonė, 3 kartus žemesnė už žmogų, kurioje vairuotojui tenka gulėti ant nuaros, susilauks populiarumo? Atsakyti į šį klausimą labai sunku. Ko gero, dauguma žmonių, užuot važinėję tokiais mikromobiliu, sunaudojančiais 1350 km nuotolius įveikti vos 1 litrą degalų, suteiks pirmenybę dviračiui. Tai gi minėtas laivėlio formos minimobilis vargu ar taps „Fordo“ ir kitų automobilių koncernų „aukso kasykla“ gaminant „masių“ mašiną.

...Pagal Džordžtauno universiteto strateginių tyrimų instituto pranešimą, Izraelis šiuo metu gali turėti nuo 50 iki 100 atominių bombų.

...Buenos Airių aerodrome įvyko nepamirštama avarija. Avialaineris „Boeing-747“ su 390 keleivių, stalga nutraukė išibėgėję. Ma, nušiuožė nuo pakilimo tako ir užsėdė. Gaisra pavyko užgesinti, aukų nėra. Avarija įvyko dėl to, kad stalga nustojo veikęs vienas lėktuvo variklis, į kurį pateko keletas paukščių.

...Didžioji Britanija atliko diržablio „Skaišip-600“ bandomąjį skrydį. Jis yra 59 m ilgio, gėndoloje yra vietas 20 keleivių ir trims tonoms krovinių. Esant didžiausiam 74 km/val greičiui, diržablis gali išbūti ore 40 valandų. Tai pirmas mėginimas vėl pradėti naudotis šia pigiausia oro susisiekimo priemone, kuri po skaudžios 1931-ųjų metų avarijos, pareikalavusios 40 žmonių aukų, buvo uždrausta.

TEISINGI ATSAKYMAI I KLAUSIMUS

3, 5, 6, 9, 11, 15.

Skaitytojams, kurie nori savarankiškai išnagrinėti nurodytas situacijas, nurodome, kuriais taisyklių punktais remiantis randa mas teisingas atsakymas:

I — 4.3.1, 3.4 ir 4.5.1, 5.30.1, II — 12.6, III — 4.3.1, 3.18.2 ir 4.7.4, IV — 13.5, V — 4.5.3 ir 9.1, VI — 13.5.

TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, IŠLEISTI | ATSARGĄ!



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, Komjaunimo g. 60;
KAUNAS, Lenino pr. 12;
KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, Spalio g. 8;
PANEVĖŽYS, Sodų g. 3;
ALYTUS, K. Poželos g. 4;
KAPSUKAS, Černiachovskio g. 50;
KĖDAINIAI, Josvainių g. 5;
MAŽEIKIAI, Pramonės g. 5;
UTENA, Molėtų g. 23;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
ROKIŠKIS, Respublikos g. 82;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6.

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

El. žurnalo variantą parengė:
www.PlienoSparnai.lt

