



LIETUVOS TSR SAVANO-
RISKOS DRAUGIJOS ARMI-
JAI, AVIACIJAI IR LAIVY-
NUI REMTI (SDAALR) CENT-
RO KOMITETO VISUOME-
NINIS-MOKSLINIS-PRAKTI-
NIS IR SPORTO INFORMA-
CINIS BIULETENIS.

Eina nuo 1968 metų keturis
kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius Ša-
rūnas SKAPCEVIČIUS. Redak-
cinė kolegija: Romas BAN-
KAUSKAS, Stasys BRUNDZA,
Rimgaudas EINORIS, Alek-
sandras IČIKAVIČIUS (atsa-
kingasis sekretorius), Alek-
sandras JONUŠAS, Kazys
KILČIAUSKAS (vyriausiojo re-
daktoriaus pavaduotojas), Ro-
landas PAKSAS, Aleksandras
RAMANAUSKAS, Jozas ZU-
JUS.

Atiduota rinkti. 1986.04.25.
Pasirašyta spausdinti 1986.
05.23. LV 15347. Popieriaus
formatas 60x90/8. Giliaspau-
dė. 4,9 sąlyg. sp. lanko. 5,74
leid. lanko. Užs. Nr. 1165.
Tiražas 22670.

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

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

Rankraščiai negrąžinami.

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

Редактор 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. Тисос, 1.

© „Sparnai“. 1986/2.

VIRŠELYJE: Aukštojo pils-
tažo TSRS čempionas vilnie-
tis sporto meistras Vytautas
Lapėnas.

M. KURAIČIO nuor.



TARYBŲ SĄJUNGOS KOMUNISTŲ PARTIJOS XXVII SUVAŽIAVIMAS

Vasario 25 — kovo 6 d. Maskvoje, Krem-
liaus Suvažiavimų rūmuose, vyko Tarybų
Sąjungos Komunistų partijos XXVII suvažia-
vimas. Jo darbe dalyvavo 4993 delegatai.
TSKP CK kvietimu į suvažiavimą atvyko 152
komunistų, darbininkų, revoliucinių demo-
kratinių, socialistų, socialdemokratų, leibo-
ristų ir kitų partijų delegacijos, demokrati-
nių visuomenės organizacijų atstovai iš 113
pasaulio šalių.

Partijos Centro Komiteto Politinį praneši-
mą suvažiavime padarė TSKP CK Generali-
nis Sekretorius Michailas Gorbačiovas.

Suvažiavimas išklausė TSKP Centrinės re-
vizijos komisijos ataskaitinį pranešimą, kurį
padarė TSKP Centrinės revizijos komisijos
pirmininkas G. Sizovas.

Suvažiavimas pritarė partijos Centro Ko-
miteto politiniam kursui ir praktinei veiklai,
teiginiams, išvadoms ir uždaviniams, išdė-
stytiems Centro Komiteto Politiniame prane-
šime ir įpareigojo visas partines organiza-
cijas vadovautis jais savo darbe. Vienbalsiai
buvo priimta rezoliucija dėl TSKP Politinio
pranešimo partijos XXVII suvažiavimui.

Suvažiavimas vienbalsiai patvirtino TSKP
Programos naują redakciją ir TSKP įstatų
tekstą su juose padarytais pakeitimais.
Patvirtinti nauji TSKP Centrinės revizijos ko-
misijos nuostatai ir pavesta partijos Centro
Komitetui kartu su TSKP Centrine revizijos
komisija, remiantis šiais nuostatais, parengti
atitinkamus respublikų, kraštų, sričių, apy-
gardų, miestų ir rajonų partinių organiza-
cijų revizijos komisijų nuostatus.

Pranešimą „Dėl TSRS ekonominio ir so-
cialinio vystymo pagrindinių krypčių 1986—
1990 metams ir laikotarpiui iki 2000 metų“

padarė TSRS Ministrų Tarybos pirmininkas
Nikolajus Ryžkovas.

Suvažiavimas patvirtino TSRS ekonominio
ir socialinio vystymo pagrindines kryptis
1986—1990 metams ir laikotarpiui iki 2000
metų su padarytais papildymais bei pakeiti-
mais ir šiuo klausimu priėmė nutarimą.

Kovo 6-ąją, paskutinę suvažiavimo dieną,
buvo paskelbti partijos centrinių organų
rinkimų rezultatai. Tą pačią dieną įvyko par-
tijos XXVII suvažiavimo išrinkto TSKP Centro
Komiteto plenumas ir TSKP Centrinės re-
vizijos komisijos posėdis.

TSKP CK Generaliniu Sekretoriumi plenu-
mas vienbalsiai išrinko Michailą Gorbačiovą.
Išrinktas TSKP CK Politinis biuras. Jo na-
riai: M. Gorbačiovas, H. Alijevas, V. Čebri-
kovas, A. Gromyka, D. Kunajevs, J. Liga-
čiovas, N. Ryžkovas, M. Solomencevas, V.
Ščerbickis, E. Ševardnadzė, V. Vorotnikovas,
L. Zaikovas.

Kandidatai į Politinio biuro narius: P. De-
mičevs, V. Dolgichas, B. Jelcinas, N. Sliun-
kovas, S. Sokolovas, J. Solovjovas, N. Taly-
zinas.

TSKP CK sekretoriais išrinkti: M. Gorba-
čiovas — Generalinis Sekretorius, A. Biriu-
kova, A. Dobryninas, V. Dolgichas, A. Ja-
kovlevas, J. Ligačiovas, V. Medvedevas, V.
Nikonovas, G. Razumovskis, L. Zaikovas, M.
Zimianinas.

Partinės kontrolės komiteto prie TSKP CK
pirmininku plenumas patvirtino M. Solo-
mencevą.

Kovo 6 d. įvyko ir TSKP Centrinės revizi-
jos komisijos posėdis.

Komisija išrinko TSKP Centrinės revizijos
komisijos pirmininku I. Kapitonovą.

PATRIOTINĖS DRAUGIJOS PLENUMAS

Balandžio 17 d. Vilniaus kari-
ninkų namuose įvyko Lietuvos
TSR SDAALR Centro komiteto
penktasis plenumas, kuris ap-
svarstė SDAALR respublikos or-
ganizacijos uždavinius, vykdamas
TSKP XXVII suvažiavimo nutari-
mus. Pranešimą šiuo klausimu
padarė Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto pirmininkas pul-
kininkas G. Taurinskas.

Pranešėjas ir diskusijose kalbė-
ję Klaipėdos miesto SDAALR
komiteto pirmininkas V. Pulkaus-
kas, Kauno vairuotojų mokyklos

viršininkas J. Davidsonas, Prienų
rajo SDAALR komiteto pirmi-
ninkas V. Kazlauskas, Vilniaus
Dariaus ir Girėno aeroklubo vir-
šininkas R. Paksas, Prienų ekspe-
rimentinės sportinės aviacijos
gamyklos direktorius A. Jonušas,
SDAALR aukštojo sportinio meis-
triškumo mokyklos direktorius S.
Ramoška bei kiti pažymėjo, kad
dabar visos gynybinės draugijos
pastangos turi būti sutelktos
praktiniam partijos XXVII suva-
žiavimo reikalavimų gynybinio
masinio darbo srityje įgyvendini-

mui. SDAALR komitetams ir or-
ganizacijoms reikia nuolat stip-
rinti draugijos narių moralinį-po-
litinį ir psichologinį grūdinimą,
gerinti ikišaukiamojo ir šaukia-
mojo amžiaus jaunimo karinį te-
chninį ir fizinį parengimą. Būti-
na kelti pirminių organizacijų
vaidmenį, didinti jų atsakomybę
už jaunimo paruošimą karinei
 tarnybai, už materialinės moky-
mo bazės bei mokomojo auklė-
jamojo proceso tobulinimą, už
technikų, karinių taikomųjų
sporto šakų masiškumą.

Plenumo darbe dalyvavo ir
kalbėjo Lietuvos KP Centro Ko-
miteto administracinių organų
skyriaus vedėjas S. Apanavičius.

Formuoti naują, dvasiškai turtingą ir fiziškai tobulą žmogų — uždavinys, kurį visiems komunistams kelia TSKP Programa. Lietuvos Komunistų partijos Kretingos rajono komitetas šį uždavinį visad sprendė ir sprendžia vertindamas karinį patriotinį auklėjimą, karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų vystymą, kaip sudėtinę komunistinio auklėjimo dalį.

Partijos rajono komiteto nukreipiamos visos organizacijos, vykdydamos šį darbą, sukaupė nemažą ir vertingą patyrimą. Auklėti darbo žmones, ypač jaunimą padeda glaudus nūdienos ryšys su garbinga rajono istorine ir revoliucine praeitimi, su koviniais tarybinių pasieniečių žygdarbiais, pradedant pirmąja Didžiojo Tėvynės karo diena, kurios 45-metį netrukus minėsime, rajono pagrindininkų kova, darbo žmonių pasiaukojimu gelbstint brolių tarybinių tautų atstovus hitlerinės okupacijos metais, su didvyriškais Tarybinės Armijos veiksmis vaduojant rajoną.

Galima būtų suminėti daugelį renginių, nepamirštamus susitikimus, kurie iki širdies gelmių jaudina kiekvieną žmogų, įvairiausio rango varžybas. Visi jie turi aiškų tikslą ir įneša didelį indėlį į patriotinį auklėjimą, į kovą dėl taikos stiprinimo, į jaunimo parengimą reikalui esant garbingai apginti mūsų socialistinę Tėvynę, stiprinti mūsų šalies gynybinę galią. Žinia, kiekvienas kolektyvas turi savus uždavinius, savas karinio patriotinio auklėjimo darbo galėse. Ruošiant jaunuosius tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose, proforientuojant juos pasirinkti garbingą karininko specialybę dirbamas vienkoks darbas, o rengiant masinius karinio pobūdžio žaidimus „Erelukas“ ir „Žaibas“ — kitoks. Vienaip savo pradinės karinės žinias taktikos ir šaudymo srityje per trumpalaikes stovyklas papildoma dešimtųjų klasių vaikinai, kitaip dirbama rengiant masiškas varžybas. Vienokios darbo formos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti organizacijose, vienijančiose koūkiečius ir darbininkus, kitokios jos jaunimo kolektyvuose. Darbo formų daug, jos įvairios ir visos geros. Svarbiausia galutinis tikslas — karinis patriotinis darbo žmonių, jaunimo auklėjimas, jų parengimas Tėvynės gynybai. Malonu, kad sprendžiant šį uždavinį aktyviai talkina per 150 Didžiojo Tėvynės karo bei partizaninio judėjimo dalyvių. Jie perduoda jaunimui savo patirtį, asmeninį pavyzdžių skatiną jį būti jų vertais. Didelį darbą atlieka ir rajone veikiantis karinio patriotinio auklėjimo universitetas. Trijuose jo fakultetuose, septyniuose filialuose ruošiamas aktyvas, kuris mums padeda sėkmingai spręsti partijos Programoje iškelto uždavinio. O jie suformuluoti

tiksliai: „Svarbus partijos idėinio auklėjimo uždavinys tebėra karinis patriotinis auklėjimas, pasiryžimo apginti socialistinę Tėvynę, atiduoti jai visas savo jėgas, o jeigu reikės ir gyvybę, ugdymas“.

Siekdami kuo sėkmingiau įgyvendinti šį didelės svarbos uždavinį mes esame tos nuomonės, jog kaip teorija be praktikos negali duoti pageidaujamo rezultato, taip ir karinis patriotinis auklėjimas, atliekamas vien žodžiais, ne ką tegali lemti. Didžiulis vaidmuo kiekvienos patriotinės draugijos pirminės organizacijos veikloje tenka karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų kultivavimui, gyvai sporto veiklai. Ji — geriausias draugijos tikslų ir siekių propaguotojas ir agitatorius, raginantis kiekvieną jauną žmogų stoti į patriotinės draugijos gretas, aktyviai reikštis. Rajone kul-

vyno dieną vykdomos tarpgrupinės šaudymo varžybos Tarybų Sąjungos Didvyrio Viktoro Jacevičiaus taurei laimėti.

Gera mokyklos sporto bazė prieinama ne tik jos moksleiviams. Čia sportuoja ir kitų mokyklų, tarybinio ūkio technikumų moksleiviai, Karolio Poželos kolūkio, Melioravimo statybos valdybos sportininkai. Na, o rengiantis respublikinėms varžyboms — ir visa rajono šaudymo bei karinės taikomosios daugiakovės rinktinė. Ne veltui mes 81-ąją VPTM vadiname baziniu kolektyvu šioms sporto šakoms rajone vystyti.

Žinia, ko gero, ne prie kiekvienos mokyklos dėl objektyvių priežasčių galima įsirengti tokią pat materialinę bazę karinėms taikomosioms bei techninėms sporto šakoms plėsti. Tačiau kas riboja pirminio karinio rengimo

Praktika diktuoja, kad norint turėti stiprią meistrų komandą, reikia iš anksto galvoti apie jos rezervą. Rajono TSK organizuoja „jaunųjų motobolininkų“ mokyklą, kurios nariai be abejojimo, ateityje taps šauliais sporto meistrais. Mes didžiulioje tūto, kad nuolat auga motobolininkų meistriškumas, kad rajono įmonėms padedant, visuomeninių tautų būdu įrengtas visus standartus atitinkantis motodromas su garažais, kitomis pagalbėmis patalpomis.

Šis pavyzdys aiškiai rodo, kad rajono organizacijos dalykiškai domisi karinėmis taikomosiomis bei techninėmis sporto šakomis. Tačiau ne jos, ne partijos komitetas turi ateiti į sporto sekcijas ir siūlyti savo pagalbą bazei plėsti, daryti žygius įvairioms sporto šakoms plačiau ir kokybiškiau kultivuoti. Reikia daugiau iniciatyvos, reiklumo, būtinyje žiningiau ir atsakingiau žiūrėti į visuomenines pareigas. Juk patriotinės draugijos Kretingos rajono komiteto nariais išrinkta daug žmonių. Vadinasi, turėtume jausti ir jų rūpestį už SDAALR narių patikėtas visuomenines pareigas. Tai liečia ir visus SDAALR pirminių organizacijų pirmininkus, pagaliau visus ūkių ir organizacijų vadovus. Kiekvienas komunistas puikiai žino karinio patriotinio auklėjimo reikšmę. Tad reikia stengtis, kad šis darbas vyktų nuolat, kryptingai, kad kiekvienas SDAALR narys jaustų rūpinimąsi jo reikmėmis, matytų, kad daroma viskas, kas įmanoma, joms tenkinti.

O kad galima padaryti labai daug, įtikinamai kalba ir šis pavyzdys. Automobilų sportas rajono mastu — jauna šaka. Atsirado ji Autotransporto įmonėje. Vėliau entuziastai susibūrė ir Vydmantų agropromoninėje tarybinėje ūkyje. Jame buvo įkurtas visuomeninis technikos sporto klubas, labiausiai tuo tarpu kultivuojantis automobilizmą. Prasidėjo sistemingos pratybos, technikos ruošimas varžyboms, startai. 1985-aisiais klubo rinktinė sėkmingai dalyvavo respublikinėse pirmenybėse, o jos vyr. treneris V. Vaišvila tapo respublikos lenktynių nugalėtoju. Jis sėkmingai pasirodė ir per Rygoje vykusias zonines žiedinių automobilų lenktynes, užėmė šalies čempionatą 6-ąją vietą. Toks pavyzdys skatina vydmantiškius labiau plėtoti šią sporto šaką. Ūkyje numatoma statyti autodromą, plėsti bazę automobilų sportui plačiau kultivuoti.

Žengti pirmieji žingsniai kultivuojant ir radijo sportą. Bet čia susiduriama su, mano supratimu, daugeliu rajonų būdinga problema. Norinčių sportuoti — labai daug. Bet visų pirma nėra paprasta įgyti reikiamą aparatūrą, o dar aktualesnis klausimas

TĖVYNĖS LABUI

tivuojama nemažai karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų. Per praėjusią — VIII respublikos vasaros — sportikadią užimta penkioliktoji vieta. Atrodytų, reikalai ir šioje srityje klostosi lyg ir neblogai. Bet LKP Kretingos rajono komitetas kitos nuomonės. TSKP XXVII suvažiavimas mus ragina žengti ryžtingo persilaužimo keliu. O tai reikalauja kitais vertinimo kriterijais žvelgti į mūsų pasiekimus, būti kritiškesniems. Kaip tik dėl to LKP Kretingos rajono komitetas kelia uždavinį žymiai plėsti sporto būrelių bei sekcijų darbą rajono organizacijose, kad jų būtų daugiau ir veiklesnių. Tuo labiau, kad padaryti išties galima daugiau, o ir pavyzdžių kringiškiais svetur ieškoti nereikia.

81-osios vidurinės profesinės technikos mokyklos pirminio karinio rengimo vadovu daug metų dirba Didžiojo Tėvynės karo veteranas Lietuvos TSR SDAALR Centro komiteto narys Tichonas Nazdračkovas. Puikiai suprasdamas jaunimo reikmes ir komunistui keliamus uždavinius, T. Nazdračkovas sugebėjo drauge su mokyklos vadovybe įrengti karinį miestelį, puikų 50 m šildomą šaudyklą, kliočių ruožą karinei tai komejai daugiakovei. Tad ir suprantama, kad jaunimas čia masiškai sportuoja, gilina savo žinias ne tik minėtose sporto šakose. Čia nuolat vyksta treniruotės, varžybos. Bet bene masiškiausios jų — kasmetinės Tarybinės Armijos ir Karinio Jūrų Lai-

vadovus, SDAALR organizacijas, mokytojus plėsti bazę priklausomai nuo esamų sąlygų, maksimaliai išnaudoti tai, kas yra ir gali būti sukurta? Juk karinių taikomųjų bei techninių sporto šakų draugija kultivuoja per 301 Lėktuvų, automobilių bei laivų modeliavimas tikrai nereikalauja ypatingų sąlygų. Bet, deja, šios sporto šakos rajone dar neįgijo pilietinių teisių. O kartingas, mopedai? Kiek jaunimo kasdien mato važinėjant tautų nupirktais mopedais, kiek rūpesčių per juos, dažnai pažeidžiančius eismo taisykles ir važinėjančius be teisių, turi milicijos darbuotojai. Tad kodėl nesuburiamas šis jaunimas, kodėl bendrai nesitreniruojama, kodėl jam nesudaromos sąlygos ruošti varžyboms specialioje uždaroje trasoje?

Tai tik keli klausimai mūsų patriotinės draugijos aktyvistams, mokytojams bei karinio rengimo vadovams, pagaliau sportininkams, ypač tiems, kurie nebėdalyvauja didžiajame sporte, bet turi sukaupę didžiulį patyrimą. Rajono SDAALR komitetas, technikos sporto klubas visad ateis į pagalbą, juo labiau, kad Kretingoje, kaip žinome, motociklų sportas ypatingoje pagarboje. Turiu galvoje motobolą. Jį žaidžia vaikai dviratukais, paaugliai — mopedais, na, o meistrai, susibūrę „Žemūktėchnikos“ komandoje, jau daugelį metų garsina rajoną ne tik respublikoje, bet ir šalyje bei už jos ribų. Tačiau tuo, kas pasiekiama, nesitenkiname.

[Nukelta | 19 psl.]

TAI, KAS PADARYTA — NE RIBA

Dalykiškai ir pakiliai šiuo metu dirba visi tarybiniai žmonės. Didžiulį poveikį jiems padarė TSKP XXVII suvažiavimas, kuris tapo Tarybų šalies gyvenimo istorine gaire. Didelę reikšmę TSKP XXVII suvažiavimo nutarimai turi tolesnei politinei, ekonominei, socialinei bei kultūrinei visos šalies, taip pat mūsų respublikos raidai. Dabartiniu metu visose veiklos sferose šalyje vyksta persiorientavimas, inertiškumo, konservatyvumo ir kitų reiškinių, kurie stabdo visuomeninį progresą įveikimas.

Didelį uždaviniai iškyla ir gynybinės draugijos komitetams, mokymo ir sporto organizacijoms. Konkretumas, dalykiškumas, žodžių ir darbų vienovė, mokestis dirbti su aktyvu ir visuomenininkais — toks darbo stilius nuo šiol turi būti kasdien ir visada.

Gynybinės draugijos organizacijose milijonai tarybinių žmonių praeina patriotizmo ir didvyriškumo mokyklą, įgyja karines-technines žinias ir įgūdžius, būtinus vykdant švenčių pareigas ginant socialistinę Tėvynę. Lietuvos TSR SDAALR organizacija per savo 45-erių metų gyvavimo laikotarpį pasiekė žymių laimėjimų kariniame patriotiniame darbo žmonių ir jaunimo auklėjime ruošiant specialistus TSRS Ginkluotosioms Pajėgoms, vystant technines ir karines-taikomąsias sporto šakas.

Partiniams ir tarybiniais organams vadovaujant, ūkinėms, profsąjungų ir komjaunimo organizacijoms aktyviai padedant, išsiplėtė ir sustiprėjo gynybinės draugijos organizacijų materialinė techninė bei mokomoji sporto bazė. Vienuoliktojo penkmečio metais pastatyti ir atiduoti naudoti Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos, Šalčininkų gamybinio kombinato gamybos korpusai, Panevėžio vairuotojų rengimo mokyklos mokomasis pastatas karinio techninio mokymo namai Ukmergėje ir Mažeikiuose, 11 šaudyklų šaudymui iš pneumatinių ir iš mažojo kalibro ginklų, kiti objektai, kurių bendra sąmatinė kaina 5,8 mln. rublių.

Respublikos gynybinės draugijos pirminės organizacijos, miestų ir rajonų komitetai, mokymo ir sporto kolektyvai ypač akcentuoja jaunimo karinį patriotinį auklėjimą. Tapo gražia tradicija bendradarbiauti su 22 ministerijomis ir žinybomis, kompleksškai sprendžiant jaunimo karinio-patriotinio auklėjimo uždavinius. Ypač šis darbas suaktyvėjo sustinkant Pergalės prieš fašistinę Vokietiją 40-meį ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 45-ąsias metines. Gynybinio masinio darbo mėnesiai, savaitės, žygiai tarybinės liaudies revoliucinėmis, kovos ir darbo šlovės vietomis, patriotinės akcijos „Didžiojo Tėvynės karo metra-

tis“, „Revoliuciniai žingsniai“, kariniai sporto žaidimai „Ereliukas“ ir „Žaibas“, susitikimai su karo darbo ir armijos veteranais, lenininės ir didvyriškumo pamokos — tai toli gražu ne visos patriotinės priemonės, padedančios auklėti mūsų draugijos narius, jaunimą būti ištikimais mūsų Tėvynės patriotais.

Tačiau mes puikiai suprantame, kad ir šį darbą būtina tobulinti, daryti viską, kad kariniai-patriotiniai renginiai būtų įdomūs, emocionalūs, atitiktų jaunimo poreikius, laikmečio dvasią, būtų gerai apgalvoti ir darytų teigiamą įtaką formuojant marksistinę lenininę pasaulėžiūrą.

Šiuo metu draugijos beveik 5 tūkstančiuose pirminių organizacijų yra per 1,5 mln. SDAALR narių. Praėjusiais metais socialistinio lenktyniavimo nugalėtojais ir prizininkais gynybinio masinio ir karinio patriotinio darbo srityje tapo Vilniaus, Kauno ir Šiaulių miestų bei Šakių, Rokiškio, Prienų rajonų organizacijos. Joms įteiktos LKP Centro Komiteto ir LTSR Ministrų Tarybos pereinamosios raudonosios vėliavos ir piniginės premijos. Gerų rezultatų pasiekė ir Kupiškio, Anykščių, Akmenės, Kretingos, Panevėžio, Plungės rajonų gynybinės draugijos organizacijos.

Tačiau dar silpnai dirba Kapuskio, Raseinių, Jonavos, Silutės, Kėdainių miestų ir rajonų komi-

tetai. Čia daugelis kolektyvų turi silpną materialinę bazę, apsiriboja nario mokesčio rinkimu ir loterijos bilietų platinimu, o komitetų pirmininkai nerodo reikiamos iniciatyvos ir atkaklumo taisant susidariusią padėtį.

Technines ir karines taikomąsias sporto šakas respublikoje kultivuoja daugiau kaip 430 tūkstančių sportininkų. Išaugo jų meistriskumas. Sąjunginėse spartakiadose, pirmenybėse ir čempionatuose respublikos techninių sporto šakų atstovai užima aukštas vietas, o aukštojo pilotožo, sklandymo, automobilių sporto varžybose jie yra vieni geriausių šalyje. Daugiau kaip 50 respublikos geriausių sportininkų gina TSRS sporto garbę Europos ir pasaulio čempionatuose. Tokio skaičiaus respublikos atstovų mes dar neturėjome. Tarybų Sąjungos čempionais tapo E. Tumalevičius, P. Videika, V. Pilipavičius, A. Šlaipikas, A. Bakšys, J. Mitkus, B. Maknauskas, E. Delfuva, V. Lapėnas, o R. Jasmontas ir J. Kairys iškovojo Europos čempionų vardus.

Gerų rezultatų vystant technines ir karines taikomąsias sporto šakas yra pasiekę Klaipėdos miesto, Kauno, Anykščių, Kupiškio, Radviliškio rajonų komitetai, kurių rinktinės dalyvauja beveik visose respublikinėse varžybose. Reikiamo lygio varžybos rengiamos kolektyvuose bei rajonų centruose.

Respublikoje žinomi Kauno Antano Sniečkaus politechnikos instituto Šiaulių rajono Kuršėnų profesinės technikos mokyklos, Vilniaus 51-osios vidurinės mokyklos, Jurbarko rajono Smalininkų tarybinio ūkio-technikumo, Varėnos rajono kaimo profesinės technikos mokyklos, Vilniaus radijo komponentų gamyklos, Alytaus eksperimentinio namų statybos ir medvilnės kombinatų bei daugelio kitų pirminių organizacijų sportiniai laimėjimai. Mus džiugina ir aviacijos sporto pasiekimai, platus aviacijos sporto klubų tinklas. Simtai vaikų ir merginų kasdien sėda už lėktuvo arba sklandytuvo vairo, kultivuoja parašytą sportą. Didelį darbą atlieka aviacijos sporto klubų darbuotojai, proforientuojant jaunimą stoti į šalies karo mokyklas. Vien pernai 48 vaikinai pasirinko didvyrišką lakūno profesiją. Dabar svarbu tinkamai pasiruošti svarbiausiems šių metų startams — TSRS tautų IX spartakiados finalinėms varžyboms.

Tačiau techninių ir karinių taikomųjų sporto šakų plėtojimo lygis respublikoje dar ne visiškai atitinka šio meto reikalavimus. Jaunimas dar per mažai įtraukiamas į šaudymo, motociklų, automobilių, aviacijos ir



Vis dažniau respublikos rajonuose rengiamos įvairiausių technikos sporto šakų varžybos. Ypač gausiai automobilių krosą lanko prieinčiai, kurių į lenktynes susirenka keli tūkstančiai.

R. STRIKAIČIO nuotr.

motorlaivių sportą, o ypač į modeliavimą, radijo sportą, karinę taikomąją daugiakovę ir kai kurias kitas sporto šakas. Argi normalu, kad praėitų metų respublikinėse varžybose nematėme Kelmės, Lazdijų, Pasvalio, Telšių, Šilalės, Švenčionių rajonų atstovų, o tokias prieinamas technines sporto šakas kaip jūrų daugiakovę, laivų modeliavimą, radijo daugiakovę, radioqramų priėmimą bei perdavimą kultivuoja tik maža dalelytė moksleivių ir studentų. Šalies čempionatuose ir pirmenybėse šių sporto šakų respublikos rinktinės užima vietas tarp pašutiniųjų.

Gynybinės draugijos miestų ir rajonų komitetams, sportinėms organizacijoms dvylikajame penkmetyje reikia atlikti didelį darbą plėtojant technines ir karines taikomąsias sporto šakas. Draugijos miestų ir rajonų komitetų bei organizacijų vadovai turi pakeisti darbo stilių pagal naujus reikalavimus, padėti tinkamai organizuoti jaunimo laisvalaikį, įtvirtinant blaivų gyvenimo būdą, glaudžiau bendradarbiauti su profsąjungų ir komjaunimo organizacijomis.

Ypač dideli darbai laukia plečiant materialinę techninę SDAALR bazę. Pradėta Vilniaus jungtinės technikos mokyklos statyba, 1986—1990 metais bus pastatytas Klaipėdos vairuotojų rengimo mokyklos korpusas, baigta įrengti „Nemuno žiedo“ lenktynių trasa Kaune, dvylikoje respublikos rajonų reikės pastatyti Alytaus eksperimentinio namų statybos kombinato namus ir atidaryti technikos sporto klubus, Panevėžio mieste į rikiuotąsias techninių sporto šakų stadione, Akmenėje ir Kaišiadoryse bus pastatyti sporto kompleksai, Kapsuke, Panevėžyje, Anykščiuose, Kelmėje ir Šiauliuose — šaudyklos, aštuoniolikoje miestų ir rajonų — pneumatiniai tirai.

Visa tai padės žymiai pagerinti karinį-patriotinį bei gynybinį darbą, kokybiškiau ruošti jaunuolius tarnybai Tarybinėje Armijoje. Tačiau daugiausia nutems draugijos darbuotojų ir aktyvistų ryžtas ir išdradingumas.

TSKP XXVII suvažiavimo nutarimų įgyvendinimas — kiekvieno draugijos miesto ir rajono komiteto, mokymo, sportinių ir gamybinių organizacijų garbės reikalas. Visi SDAALR darbuotojai, daugiataukstantiniai aktyvūs, visi draugijos nariai turi padaryti viską, kad šie ypatingai svarbūs nutarimai būtų įgyvendinti. Ir todėl jie turi tapti kiekvieno ir visų kasdienine veiklos programa.

R. EINORIS,
Lietuvos TSR SDAALR
Centro komiteto
pirmininko pavaduotojas



TRENERIO TRIBŪNA

Sėkmės garantija

Ruošiantis varžyboms sklandytojo treniruotę sudaro pilotavimo technikos tobulinimas, psichologinis, fizinis ir taktinis pasiruošimas bei technikos paruošimas. Šiame straipsnyje noriu pakalbėti apie sportininkų pilotavimo technikos tobulinimo ir taktinio pasiruošimo klausimus.

PILOTAVIMO TECHNIKOS TOBULINIMAS

Aukštos klasės sportininkų pilotavimo technika praktiškai mažai skiriasi. Tačiau jauni sklandytojai, pradedantys skraidyti naujo tipo sklandytuvu, su kuriuo ruošiasi dalyvauti ir varžybose, pilotavimo technikos tobulinimui turi skirti didelį dėmesį. Sklandytuvo tipą, su kuriuo numatote dalyvauti varžybose, reikia pasirinkti jau pačioje sezono pradžioje, kad iki varžybų sugebėtumėte gerai įvaldyti naują sklandytuvą. Su juo iki varžybų būtina priskraidyti 40—50 valandų. Tiek valandų turėtų užtekti sklandytojams, turintiems priskraidymų „stažą“ 200—400 valandų. Treniruotėse reikia nevengti skridimų ir blogesnėmis oro sąlygomis. Skrietį plačiuose ir stipriuose termikuose moka visi, o skriejimas silpnuose ir siauruose termikuose reikalauja dėsnių meistriškumo. Todėl reikia išmokyti skrietį kuo mažesniu greičiu su dideliais (40—50' laipsnių) pokrypiais. Skriejimas turėtų būti su vos vos juntamu slydimu į spiralės centrą. Šiuo atveju, esant nedideliu greičiu, bus mažesnė galimybė patekti į suktuką. Toks slydimas lengvai kontroliuojamas priklijavus ant gaubto maždaug 30 cm ilgio siūlą. Jo nukrypimas nuo ašies turi būti ne didesnis kaip 1—2 cm.

Jei naujas sklandytuvą turi vandens balastą, juo skrendant sportininko pilotavimo technika turi būti ypač gera, nes įkrovimas į sklandytuvo sparnus padidėja beveik 50 procentų. Be to,

pasikeičia sklandytuvo inerciniai momentai apie išilginę ašį, dėl to kinta ir sklandytuvo pavaldumas. Jis pasidaro žymiai inertiškesnis, išauga minimalūs skriejimo greičiai, pasidaro sunkiau įscentruoti ir filpti termikuose. Tam, kad greičiau galima būtų įvaldyti tokį sklandytuvą, reikia keletą pirmų skridimų juo atlikti be vandens balasto, o visus kitus treniruotės skridimus — su balastu, ir stengtis vandens balastą išlaikyti net skrendant blogesnėmis meteorologinėmis sąlygomis. Tokiomis sąlygomis gerai įvaldžius sklandytuvą su vandens balastu, varžybų metu nebus problemų net tuo atveju, jeigu tekstų nužemėti iki kritinio aukščio, kur termikai būna labai siauri ir silpnai, arba reikėtų praskristi nedidelę antiterminę zoną.

Nuo to, kaip greitai sugebėsite centruotis termike, kaip techniškai suksime spirales, priklausys vidutinis kėlimas, o tuo pačiu ir vidutinis kelionės greitis maršrute. Labai dažnai sportininkai, skrisdami naujais aukštos klasės sklandytuvais, centruojasi termike pagal senus „blanikinius“ įgūdžius: sklandytuvą 1—2 sekundėms išveda iš spiralės į tiesų skridimą link numatomo termiko centro, po to vėl energingai sklandytuvą įverčia į spiralę. Šitokiu būdu su sklandytuvais „Jantar-standart“ arba atviros klasės sklandytuvais „Lietuva“, „Jantar-28“ termike įscentruoti neįmanoma. „Blaniko“ skriejimo greitis siekia apie 70 km/val, o minėtų aukštos kokybės sklandytuvų skriejimo greičiai su didžiausiu leistinu įkro-

vimu į sparną kartais siekia apie 110—120 km/val. Be to, ir inercija jų žymiai didesnė. Štai kodėl „blaniškai“ centruojantis galima net visai prarasti termiką. Centruotis tokiais sklandytuvais tenka tik trumpam sumažinant skriejimo pokrypį, esant reikalui tai pakartojus keletą sykių. Sklandytuvo išvedimas į tiesų skridimą dviem sekundėms jau bus termiko ieškojimas, o ne centravimas. Reikia taip pat nepamiršti, kad centruotis termike reikia nuo pat įėjimo į termiką pradžios iki pat išėjimo iš jo, nes, kylant į viršų, labai dažnai termikas dėl skirtingų vėjo kryptų ir greičių įvairiuose aukščiuose keičia savo vietą.

Posūkio punktų fotografavimas — taip pat svarbus pilotavimo technikos elementas. Per vieną ketvirtadalį spiralės reikia išmokyti suspėti nufotografuoti objektą su dviem fotoaparatais. Spiralės pokrypis turi būti ne mažesnis, kaip 45 laipsniai, kad kuo mažiau reikėtų nuskristi už punkto. Be to, reikia tiksliai išlaikyti fotografavimo sektorių. Jaunų sklandytojų dažniausiai daromos klaidos fotografuojant posūkio punktus būna šios: sektoriaus neišlaikymas, objekto fotografavimas iš per didelio atstumo mažų pokrypiu, bandymas nufotografuoti objektą su vos ne 90 laipsnių pokrypiu, dėl ko prarandamas aukštis. Prieš fotografavimą būtina skristi ne mažesniu kaip 140—160 km/val. greičiu.

Ne mažiau svarbu išmokyti gerai tūpti su nauju sklandytuvu. Esant į nepalankiam orui, reikia nepatingėti paskraidyti sklandytuvu ratu virš treniravimosi zonos, tupiant į apribotą plotą. Tokios treniruotės padės sportininkui užtikrintai jaustis tupiant į aikštes.

Atlikus pagal treniruotės programą reikalingus skridimus, toliau būtina skraidyti maršrutais, iš pradžių skiriant daugiau dėmesio pilotavimo technikai. Maršrutinį skridimą apsprendžia meteorologinės sąlygos.

[Nukelta į 12 psl.]



Didžiojo Tėvynės karo veteranas pulkininkas Bronius Adomaitis Oriolo srities Mirties slėnyje ties Aleksejevka, kuriame žuvo nemaža 16-osios Lietuviškosios divizijos karių.
A. GYLIO nuotr.

KAREIVIŲ MEMUARAI

Nėra respublikoje tokios vietovės, kurioje negyventų Didžiojo Tėvynės karo dalyviai. Klek vienas veteranas — liudininkas rūščių kovų už Tėvynės laisvę. Jų pasakojimai, prisiminimai turi didžiulės reikšmės patriotiškai auklėjant jaunimą, ugdo jaunosios kartos meilę Tėvynei, siekį būti panašiu į veteranus. Jų yra būtent taip, geriausiai patvirtinta šimtai jaunimo susitikimų su Tėvynės karo dalyviais — frontininkais ir partizanais, kurie buvo surengti pernai — tarybinės liaudies Pergalės prieš fašistinę Vokietiją 40-mečio ir Tarybų valdžios atkūrimo Lietuvoje 45-mečio metais. Juose dalyvavo per 600 tūkstančių draugijos narių.

Visa tai, be abejo, turėjo didelės reikšmės ir davė teigiamą rezultatų patriotiškai auklėjant jaunimą. Tik štai bėda — per susitikimus mes, patriotinės draugijos nariai, dalyvavę juose, netgi organizavę juos, nepagalvojome apie tai, kad gerbiamo svečio prisiminimus reikėjo užrašyti, jam žinti.

Didžiojo Tėvynės karo veteranų būrys, deja, turi neišvengiamą tendenciją mažėti. Nejaugi visa tai, kas susikaupė šių žmonių atmintyje, kuo turtingas jų ne lengvas ir didelių aukų pareikalavęs gyvenimas — prapuls? Nejau drauge su mus paliekančiais žilagalviais karo dalyviais mes prarasime ir jų prisiminimus, pa-

sakojimus apie tarybinių karių heroizmą, beatodairišką meilę Tėvynei? Juk be tų skaudžių ir negrąžinamų aukų nebūtų taikaus dangaus, ramybės pasaulyje, nebūtų džiugaus ir šviesaus dabartinio kartų gyvenimo!

Pergalės 40-mečio išvakarėse susidomėjė stebėjome Centrinės televizijos laidas, pavadintas „Kareivių memuarai“. Nebėra tarp mūsų jų jam žinimo iniciatoriaus ir daug jėgų toms laidoms paskyrusio rašytojo patrioto Konstantino Simonovo. Nebėra ir kai kurių pasakotojų. Bet mums, taip pat būsimoms kartoms, liko videoįrašai, magnetofono juostelės. Tai turtas, kurį sunku pervertinti. O kas liks iš daugelio mūsų respublikos karo veteranų prisiminimų? Labai nedidelis jų būrys pateikė spaudai savo atsiminimų knygas. Kukulės žmonės žūbtutinėse kautynėse su priešu, o vėliau — taikaus atkuriamojo laikotarpio dienomis nerašė dienoraščių, pagaliau netgi neįamžino, už ką gautas tas arba kitas apdovanojimas. O juk laikas silpnina atmintį, nekalbant jau apie visišką frontininkų prisiminimų praradimo grėsmę.

Kur išeitis? Matyt, visų pirma, patriotinės draugijos komitetai, pirminės organizacijos privalo mobilizuoti jaunimą, kad būtų išaiškinti visi apylinkės, miesto frontininkai. Didelę paramą šioje veikloje gynybinės draugijos nariams gali suteikti kariniai komi-

sariatai, kurie Pergalės 40-mečio išvakarėse patikslino visų Didžiojo Tėvynės karo dalyvių sąrašus. Na, o toliau reikalinga konkreti veikla, raginanti veteranus perteikti savo prisiminimus, perduoti relikvijas. Jaunieji patriotai turėtų užrašyti frontininkų prisiminimus, o dar paprasčiau — įrašyti juos į magnetofono juosteles, nufotografuoti gerbiamus veteranus.

Pažįstu frontininkų, kurie savo iniciatyva kaupė ir kaupia vertingą medžiagą. Kai kas perduota LTSR Revoliucijos muziejui. Bet dar daugiau užrašų, laiškų, iškarpų iš laikraščių, kitų relikvijų — veteranų stalčiuose. Plačiosioms jaunimo masėms prieinama tik nedidelė kareivių memuarų dalis. O kaip bus ryt, poryt? Jei nesiimsime priemonių jiems išsaugoti, netrukus, ko gero, bus per vėlu. Ir tai liečia ne tik frontininkus.

Drauge su Raudonosios Armijos reguliariaisiais daliniais prieš hitlerinį fašizmą narsiai kovėsi pogrindininkai, partizanai. Ar susidomėjome jų atsiminimais apie patriotų žygdarbius prieš užnugarį, apie tuos, kurie nesusilaukė šviesios Pergalės dienos?

Esu giliai įsitikinęs: nėra geresnės ir efektyvesnės jaunimo patriotinio auklėjimo formos, kaip Didžiojo Tėvynės karo veteranų — frontininkų ir partizanų — prisiminimų rinkimas. Tai puikiai patvirtina Molėtų ra-

jono Giedraičių apylinkės pavyzdys. Vidurinės mokyklos direktoriaus Serapino Guobio iniciatyva drauge su Giedraičių tarybinio ūkiu ir apylinkės Liaudies deputatų taryba buvo nutarta įsteigti apylinkės kovinės ir darbo šlovės muziejų. Šioje veikloje gausiai dalyvavo moksleivių bei tarybinio ūkio patriotinės draugijos pirminių organizacijų nariai. Bendravimas su karo veteranais, kovotojais už Tarybų valdžią, nuosirdūs šių žmonių pokalbiai, prisiminimai, pasakojimai, relikvijų rinkimas, jų tvarkymas, muziejaus įrengimas padarė didžiulį įspūdį jaunimui.

Dabar Giedraičių apylinkės kovinės ir darbo šlovės muziejus — rajono pasididžiavimas. Jame dažnai organizuojami įvairiausi renginiai, čia jaunimas palaidojamas į TSRS Ginkluotąsias Pajėgas, čia vyksta pokalbiai, susitikimai. Patriotinės draugijos nariai stengiasi praturtinti muziejų naujais eksponatais, čia specialiaje stende matome nuotraukas jaunuolių, dar atliekančių savo patriotinę pareigą Tėvynei.

Šis pavyzdys rado pasekėjų ir kitose rajono SDAALR pirminėse organizacijose. Tiesa, nėra tokio puikios muziejaus, bet įrengti stendai, rašomi šlovės metraščiai, kaupiama vertinga medžiaga.

Panašiai reikėtų dirbti visur. Tačiau šito, deja, dažnai nematome ne tik daugelyje pirminių draugijos organizacijų, bet ir klubų, komitetų.

Kaip būtų gražu, jeigu čia matytume kareivių memuarus, frontininkų metraščius. Ilustruotus nuotraukomis, piešiniais, iškarpomis iš fronto, didvilių laikraščių, perteikiančius karo veteranų prisiminimus bei laiškus. O šalia jų — teisėtai — turėtų puikuotis šiandien TSRS Ginkluotosios Pajėgose tarnaujančių vaikinių nuotraukos, jų laiškai apie kasdieninę tarnybą, apie naudą, kurią kariui davė užsiėmimai patriotinės draugijos technikos būrelyje, aktyvi sporto veikla. Iš šių nuolat atnaujinamų stendų ne viena kartą semtųsi išminties, atkaklumo, ryžto.

Kareivių memuarai — neišsenkančio liaudies masinio patriotizmo, didvyriškumo ir pasiaukojimo liudininkai. Jų kaupimo, įamžinimo būdų labai daug. Visų neišvardinsi. Pagaliau čia negali būti ir receptų. Svarbu, kad šis judėjimas būtų masinis, kad šį darbą dirbtų kiekviena pirminė SDAALR organizacija, kad iš visų karo dalyvių, kovos liudininkų lūpų būtų rašomas liaudies šlovės metraščių. Svarbu išsaugoti kiekvieno Didžiojo Tėvynės karo dalyvio prisiminimus, relikvijas, kad jie auklėtų jaunąją kartą, skatintų ją būti verta veteranų.

A. IČIKAVIČIUS,
Didžiojo Tėvynės karo veteranas



Prasideda sąjunginė apžiūra

TSRS SDAALR CK prezidiumo biuras priėmė nutarimą „Dėl techninių ir karinių-taikomųjų sporto šakų būklės ir vystymo sąjunginės apžiūros, skirtos 70-osioms Didžiosios Spalio socialinės revoliucijos metinėms, surengimo“.

Apžiūroje privalo dalyvauti visų pirminių SDAALR organizacijų nariai, taip pat miestų, rajonų TSK, mokomosios organizacijos, VJTSM [vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokyklos]. Si-

aplinkybė ir nusako pagrindinius apžiūros uždavinius: sudominti kuo daugiau gyventojų techninėmis ir karinėmis-taikomomis sporto šakomis, tobulinti ir plėsti paprasčiausių sporto įrenginių tinklą.

Apžiūroje bus atsižvelgiama ir į karines taikomąsias šakas kultivuojančių skaičių, taip pat į tai, kiek per dvejus metus naujai įkurta sekcijų, parengta sportininkų — atskyrininkų, išlaikusių PDG kulkinio šaudymo normas, surengta varžybų ir kiek jose dalyvavo sportininkų, pastatyta paprasčiausių sportinių įrenginių. Tačiau apžiūra vykdoma ne tik tam, kad būtų su-

muojami pasiekimai. Daug svarbiau išnagrinėti techninių ir karinių-taikomųjų sporto šakų būklę ir išsivystymą kiekvienoje pirminėje organizacijoje, rajone, srityje, išaiškinti trūkumus, numatyti rezervus ir pagerinti darbą, diegiant geriausių patyrimą atsiliekančių organizacijų veikloje.

Kad apžiūra vyktų sėkmingai, prie SDAALR komitetų būtina įsteigti specialias komisijas, kurias sudarytų komitetų pirmininkų pavaduotojai, SDAALR mokomųjų ir sporto organizacijų, federacijų, įvairių visuomeninių organizacijų atstovai. Šios komisijos privalo ne tik kontroliuoti apžiūros eigą ir sumuoti jos rezultatus, bet ir teikti praktinę pagalbą pirminėms SDAALR organizacijoms. Kuriant sekcijas, organizuojant jų darbą, teisiąvimą varžyboms, taip pat statant paprasčiausius sportinius įrenginius daug padėti gali Ginkluotųjų Pajėgų ir darbo veteranai, techniniai ir kariniai

-taikomųjų sporto šakų entuziastai.

Iš kiekvienos sąjunginės respublikos apžiūroje dalyvauja 25 geriausios pirminės organizacijos. Pirminybė bus sprendžiama atskirai kiekvienai tos pačios rūšies kolektyvų grupei (vidurinių mokyklų, PTM, aukštųjų mokyklų, gamyklų, kolūkių ir t. t.).

Sąjunginių respublikų, sričių, kraštų, ATSR nugalėtojus išaiškins mažiausia žėsių rodiklių suma, kurią parodys dvidešimt penkios pirminės organizacijos.

Apžiūros rezultatai sumuojami kiekviename — rajone, mieste, srityje, sąjunginėje respublikoje ir TSRS SDAALR CK (iki 1987 m. gruodžio 31 d.).

Nugalėtojai ir prizininkai tarp pirminių organizacijų bus apdovanoti TSRS SDAALR diplomais ir piniginėmis premijomis. Sąjunginės respublikos, sritys, kraštai ir ATSR, užėmusios 1—3 vietas, apdovanojamos TSRS SDAALR CK pereinamomis vėliavomis ir diplomais.

NUGALĖTOJAI IŠAIŠKINTI, PROBLEMOS LIEKA

PRADĖTOS TARYBŲ LETUVOS IX SPARTAKIADOS VARŽYBOS

Kaip ir ankstesniais metais, garbė pradėti respublikos karinių-taikomųjų bei techninių sporto šakų spartakiados varžybas teko radijo sporto mėgėjams. Kovo pabaigoje į Kauną susirinko greituminės radiotelegrafijos gerbėjai.

Šios sporto šakos rezultatai išaiškinami susumavus dvejų rungių — radiogramų priėmimo ir perdavimo — taškų sumą. Tarp moterų ji buvo gausiausia Vilniaus studentės, pripažintos respublikos radiistės TSRS sporto meistrės I. Murzinos. Prizininkėmis tapo jos komandos draugės siuvėja I. Makevič ir moksleivė R. Plotnikova. Vyrų varžybų nugalėtojo vardas atiteko taip pat vilniečiui TSRS sporto meistriui darbininkui G. Sakėnui. Toliau sekė jo komandos draugas žėšiolikmetis moksleivis kandidatas į sporto meistrus A. Rudakas bei devyliolikmetis Kauno studentas kandidatas į sporto meistrus S. Zelnerauskas. Visas tris pirmas vietas radiščių-mašininkų varžybose pelnė Klaipėdos atstovės, prityrusios sportininkės radiooperatorės R. Krupina, Z. Pleševskaja ir E. Trojan.

Džiugiai laimėjimu baigė merginų varžybas penkiolikmetė Vilniaus moksleivė kandidatė į

meistres I. Jančiauskaitė. Per spartakiadą ji pirmą kartą įvykdė TSRS sporto meistrės normatyvą. Jos komandos draugės trylikametės moksleivės E. Semionova ir A. Bartaška iškovojo sidabro ir bronzos apdovanojimus. Tarp vaikų sėkmingai varžybose debiutavo dvylikametis kaunietis, vaikų ir jaunųjų technikos sporto mokyklos auklėtinis P. Levickis. Sekančias prizines vietas užėmė sostinės moksleivis I. Račkovskis ir kaunietis O. Kristutis.

Komandomis pirmoje grupėje pajėgiausi buvo vilniečiai, kurie surinko 4282,5 taško. Kauno sportininkai atsiliko nuo nugalėtojų per 1500 taškų! Antros grupės nugalėtojai tapo klaipėdiečiai, o tarp rajonų sėkmingiausiai pasirodė Anykščių, Kauno ir Plungės sportininkai.

Respublikos spartakiados varžybose bei drauge vykusiame 36-ame čempionate dalyvavo 68 sportininkai. Net 43 jų — jaunieji. Tai džiugus reiškinys. Išvis, išsiplėtus radijo sporto geografija vertintina, kaip teigiamas poslinkis. Bet...

Į varžybas neatvyko nei Panevėžio, nei Alytaus miestų sportininkai, tarp rajonų matėme tik Anykščių, Biržų, Kauno, Plungės,

Siaulių ir Vilkaviškio sportininkus. O kitų rajonų atstovai? Juk žinome, kad esama radijo sporto būrelių daugelyje rajonų, kad prie jaunųjų technikų stočių, pionierių rūmų su dideliu entuziazmu dirba šios įdomios ir patrauklios taikomios sporto šakos gerbėjai. Tad kodėl jų niekas neparuošė varžyboms, arba nenusiuntė į Kauną? Tai klausimai, kuriuos privalėtų rimtai apsvarstyti minėtų miestų bei daugelio respublikos rajonų SDAALR komitetai. Juolab kad ir meistriškumu LTSR IX spartakiados varžybos nenudžiugino.

Jeigu moterų bei merginų varžybų dalyvės pasiekė meistriškų bei kandidatų į meistrus rezultatų, vyrų ir ypač vaikų pasiekimų verčia labai rimtai susimąstyti. Iš įregistruotų 33 vaikų tik keturi sugebėjo parodyti antrojo atskyrio pasekmes.

Respublikoje yra galimybių sėkmingai vystyti radijo sportą, ir tai patvirtina Vilniaus visuomeninio TSK, esančio prie „Spartos“ fabriko, pavyzdys. Respublikos nusipelnęs treneris A. Zolotcevas čia subūrė gausų jaunimo būrį, kuris sėkmingai kelia savo meistriškumą. Dauguma šio trenerio auklėtinių pelnė Vilniaus miestui komandinę pergalę spartakiadoje. Ir žymi jų dalis, be abejonės, sudarys respublikos rinktinės pagrindą. Tačiau vienu klubu visko neaprepsime. Ypač aktualu vyrų problema. Juk per

varžybas nebuvo išaiškintas nugalėtojas tarp radištų mašininkų, nes... nebuvo nė vieno šios rungties dalyvio!

Gyvenimas reikalauja, kad žymiai efektyviau dirbtų Vilniaus ir Kauno radijo technikos mokyklos. Sporto ateitis priklauso jaunimui, tad ir ruošti jį varžyboms reikia žymiai geriau, siekti, kad mokyklų auklėtiniai papildytų respublikos rinktinės.

Neseniai respublikos radijo sporto federacija buvo susirinkusi į savo atskaitinį rinkiminį plenumą. Išrinkta nauja federacijos vadovybė, numatyti planai ateičiai. Manau, jog laikas respublikos radijo sporto federacijos prezidiumui atkreipti didesnę dėmesį taikomoms radijo sporto šakoms, kurios įtraukiamos į spartakiadų programą, dalykiškiau propaguoti radijo sportą tarp moksleivių, paraginti didžiulį būrį radijo mėgėjų, kurių gausu daugelyje rajonų, padėti jaunimui įsisavinti šios sporto šakos pagrindus, paraginti jaunimą kultivuoti ir radiotelegrafiją, ir daugiakovę, ir radiopelengaciją. Be plačiosios visuomenės, federacijos aktyvo paramos sunku įveikti atsilikimą, kuris mūsų respublikos komandas dažnai nustumia į vietas pirmojo dešimtuko gale.

O. KUBRAKOYSKIS,
Lietuvos TSR SDAALR Centro
komiteto vyr. instruktorius



BENDRA- MINČIAI



Į eilinę treniruotę išsirusę įmonės skraidyklininkai.

M. KURAIČIO nuotr.

Kai praėjusiais metais respublikinėse antros lygos skraidyklių sporto pirmenybėse Vilniaus 3-os autotransporto įmonės skraidūnai komandomis užėmė pirmąją vietą, daugelį debiutantų laimėjimas stebino. Patiems sportininkams ši jų pergalė buvo dėsninė.

Profesionalūs autotransportininkai, kuriems automobilio sportas — įgimtas, nenorėjo užsisklęsti vien šio sporto rėmuose. Valruotojas A. Čiurkinas, prieš pora metų atėjęs dirbti į įmonę, ir jo geras bičiulis S. Achmetovas iš Pagirių šiltnamių kombinato, kur skraidyklių sportas jau turėjo brandžią užuomazgą, įžiebė pomėgį šiai patraukliai sporto šakai naujame kolektyve. Surado daug bendraminčių. Šaltkalvis

P. Jusys, eksploatacijos skyriaus viršininkas J. Vilkinis, inžinierius T. Bogdanovičius, kiti entuziastai, gavę brėžinius ir susiradę reikalingų medžiagų, patys kniedijo skraidyklių konstrukcijas, siuvo iš lavsano audinio dangą joms, kaupė teorines žinias apie skraidymą ir skraidyklių valdymą. O kol buvo gaminamos trys skraidyklės, kad galima būtų organizuoti praktinius užsiėmimus ir treniruotes, kolektyvas įsigijo standartinę skraidyklę UT „Slavutič“, skraidė su ja. Į treniruotes Kernavėje, respublikos skraidūnų bazę Netonyse, Pakalniškiaus netoli Vievio važiuodavo kartu su Pagirių skraidūnais, kurie turėjo keletą skraidyklių bei duodavo jomis paskraidyti ir autotransportininkams.

Iki šio sportinio sezono kiekvienas su skraidykle ore yra praleidęs beveik po 10 valandų. Užsikrėtė šiuo sportu ir septyniolikmetis Vilkinio sūnus Darius, kuris stengiasi neatsilikti nuo vyresniųjų.

Kad galima būtų pakilti bent į poros šimtų metrų aukštį nuo lygios vietos, įmonės skraidymų entuziastai pasigamino mechaninį skraidyklių išvilktuvą, kurį sukonstravo S. Achmetovas.

Išaugus masiškumui, buvo nartata prie įmonės įsteigti visuomeninį skraidyklių klubą. Jis subūrė ne tik autotransportininkus, bet ir kitų kolektyvų vilniečius skraidūnus. Visuomeniniam klubui jo praktinėje veikloje didelę paramą teikia skraidūnų rinktinės treneris, respublikos SDAALR

Centro komiteto instruktorius R. Dudas.

— Nelengva yra saviveikliniu būdu patiemis gaminti skraidykles, — pasakoja J. Vilkinis. — Vargas, kol gauni reikiamų medžiagų. Būtų gerai, jeigu visuomeninius skraidyklių klubus, sekcijas aliuminio vamzdžiais, specialiu lavsano audiniu, reikalingu skraidyklių statybai, centralizuotai aprūpinti respublikos SDAALR CK.

Kaip ir dera autotransportininkams, populiarius kolektyve ir automobilio sportas. Sekcijos nariai, vadovaujami didelio šio sporto entuziasto dirbtuvių viršininko Z. Klenovskio, baigia pasigaminti bagį. Sportininkai jaučia visokeriopą įmonės viršininko V. Zabarauko paramą, kuriam autosportas — mėgiamiausias. Jie šį pavasarį buvo nuvažiavę į Prienus, kur vyko respublikinės bagio varžybos. Domėjosi kitų, automobilininkų sukonstruotomis lenktyninėmis automašinomis, treniruotėlių bei varžybų organizavimu, gavo šio sporto specialistų patarimų. Juk sekcijos darbo planuose — ne tik pasigaminti bagį, bet ir rungtyniauti, startuoti miesto bei respublikinėse varžybose

K. BAKŠTYS

VIENU SKRIDIMU — TRYIS REKORDAI

Kauno skraidyklių klubo pilotas Kęstutis Zelnys, praėjusiais metais pelnęs specialų „Sparnų“ prizą už sukurtą originaliausios konstrukcijos skraidyklę, pasiekia puikių rezultatų ir skraidydamas. Šį pavasarį, pakilęs nuo Nemuno šlaito Netonyse, su savo skraidykle pakilo į 1400 m aukštį, nuskrido 51 km ir išbuvo ore 2 val. 50 min. Visi šie trys pasiekimai — nauji respublikos rekordai.



Šaltkalviai [iš kairės] V. Rakovskis, G. Barkovskis ir V. Arbekovas ruošia varžyboms 12-tos klasės bagį.

IŠ VIENOS ORBITINĖS STOTIES — Į KITĄ

L. Kizimas atliko du kosminius skridimus: pirmąjį 1980 metais kaip laivo „Sojuz T-3“ ir orbitinės stoties „Saliut-6“ vadas, antrąjį, kuris truko 237 paras, — 1984 metais kaip laivo „Sojuz T-10“ ir orbitinės stoties „Saliut-7“ vadas.

Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Solovjovas gimė 1946 m. lapkričio 11 d. Maskvoje.

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

Į kosmonautų būrį Vladimiras Solovjovas buvo priimtas 1978 metais.

Savo pirmąjį kosminį skridimą, kuris truko 237 paras, atliko 1984 metais kaip laivo „Sojuz T-10“ ir orbitinės stoties „Saliut-7“ borti-inžinierius.

1986 metų kovo 15 dieną 16 valandą 38 minutės Maskvos laiku kosminis laivas „Sojuz T-15“ sujungtas su orbitine mokslinė stotimi „Mir“, kuri buvo paleista į orbitą aplink Žemę 1986 m. vasario 20 d. Patikrinę sujungi-

mo mazgo hermetiškumą, kosmonautai Leonidas Kizimas ir Vladimiras Solovjovas perėjo į stoties pataipas.

Atlikę orbitinėje kosminėje stotyje numatytus darbus bei užkonservavę ją, L. Kizimas ir V. Solovjovas laivu „Sojuz T-15“ nuskriejo link orbitinio komplekso „Saliut-7“, „Kosmosas-1686“ ir gegužės 6 d. 22 val. 58 min. sujungė laivą su juo. Pirmą kartą pilotuojamų skridimų praktikoje įgula perskrido iš vienos orbitinės stoties į kitą.

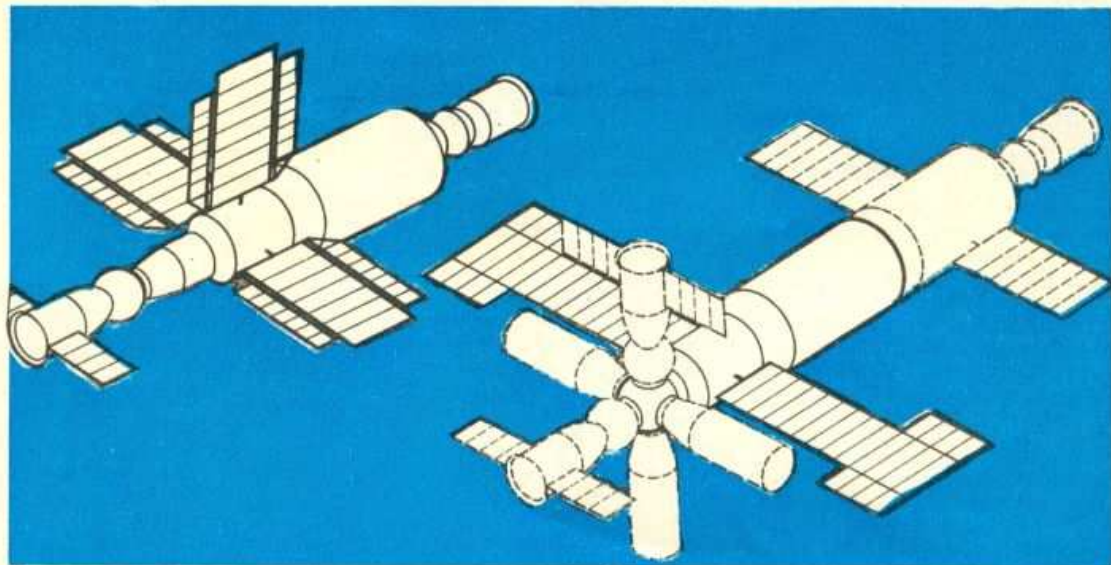
Pagal kosminės erdvės tyrimo programą 1986 m. kovo 13 d. 15 val. 33 min. Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje paleistas kosminis laivas „Sojuz T-15“, kurį pilotuoja įgula — laivo vadas dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas puikinkas Leonidas Kizimas ir borti-inžinierius Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Vladimiras Solovjovas.

Dukart Tarybų Sąjungos Didvyris, TSRS lakūnas kosmonautas Leonidas Kizimas gimė 1941 m. rugpjūčio 5 d. Donecko sritys Krasnyj Limano mieste.

L. Kizimas — Tarybų Sąjungos Komunistų partijos narys nuo 1966 metų.

Į kosmonautų būrį Leonidas Kizimas buvo priimtas 1965 metais.

1975 metais Leonidas Kizimas, nepasitraukdamas iš pagrindinio darbo, baigė J. Gagarino karo aviacijos akademiją.



Plešinyje palyginimui pateikiamos naujoji orbitinė stotis „Mir“ (dešinėje) ir „Saliut-7“. Kaip matome, stotis „Mir“ yra žymiai didesnė — ji turi papildomą skyrių. Energijos sistemai maitinti stotis turi galingas saulės baterijas. Prie stoties vie-

nu metu gali būti prijungti net žei įguly arba transportiniai kosminiai laivai. Penki jų jungiami prie specialaus stoties gale įrengto sujungimo agregato, o žėstasis — priekinėje stoties dalyje. Žymiai geresnė įgulos darbo ir poilsio sąlygos.

KLAUSIATE — ATSAKOME

Kas bus 200-asis

Skaitlytojai V. SIMANAVIČIUS ir Šlaullis, A. JAKUBAUSKAS iš Klaipėdos ir daugelis kitų norėtų sužinoti, kiek žmonių yra skraidę kosmose, kas ilgiausiai ir daugiausiai skraidė, taip pat apie naujai įsteigtą kosmoso tyrėjų asociaciją.

Kosminiai skrydžiai tapo tokie įprasti, jog dažnai suklustama, kai reikia nurodyti tikslų skaičių žmonių, kurie pabuvojo visatoje. Statistika byloja, kad per 25-erius metus kosminės eros, kurią pradėjo 1961-ųjų balandžio 12 d. Jurijus Gagarinas, kosmose skraidė 199 žmonės. Iš jų 189 vyrai ir 10 moterų. Tarp jų daug tokių, kurie atliko po kelis skrydžius. Daugiausiai kartų — žėšis — visatoje buvo JAV astronautas Džonas Jangas, penkis — Tarybų Sąjungos pilietis Vladimiras Džanibekovas. Ilgiausiai kosmose skraidė Valerijus Riuminas — 8686 val. 33 min., o at-

virame kosmose ilgiausiai išbuvo Leonidas Kizimas ir Vladimiras Solovjovas — po 22 val. 50 minučių.

Iš 199 žmonių, kurie iki š. m. balandžio 1-osios skraidė visatoje, gyvųjų tarpe nebėra trylikos: aviacijos katastrofoje žuvo pirmasis pasaulio kosmonautas Jurijus Gagarinas, du žmonės mirė nuo ligų, o dešimt žuvo per kosminės ekspedicijas.

Visi šie duomenys pateikti naujai įkurtos Kosmoso tyrėjų asociacijos, kuri buvo įkurta praėjusiais metais Kernali Vilyje (netoli Paryžiaus) vykusiame pasaulio kosmoso tyrėjų kongrese. Dvidešimt penki kosmoso užkariautojai iš 13 valstybių atvyko į šią netoli Paryžiaus esančią vietovę pakviesti Žano Lu Kretjeno — pirmojo prancūzų kosmonauto. Jo žėimai priklausiančiuose rūmuose posėdžiavo kosmonautai ir astronautai. Nepaisant to, kad „kosminė žėima“ dar palyginti

negausi, svarba uždavinių, kuriuos ji sprendžia, domėjimasis jos veikla bei kosmoso panaudojimo taikiams tikslams perspektyva paskatino visatoje buvėjusius žmones sukurti savą tarptautinę organizaciją. Ji pavadinta „Association of Space Explorers“ (su trumpintai ASE), išvertus iš anglų kalbos — Kosmoso tyrėjų asociacija (KTA). Pagal jos įkūrėjų pasiūlymą, KTA nariais gali būti visi žmonės, kurie bent vieną kartą apskrido Žemę kosmose. Sudarytas KTA vykdomasis komitetas. Jam vadovauja Raselis Sveikartas, kuris yra JAV Kalifornijos valstijos energetikos komisijos pirmininkas. Vykdomojo komiteto nariais išrinkti Maskvos Baumano aukštosios technikos mokyklos rektorius, profesorius daktaras Aleksejus Jelisejevas ir Jurijaus Gagarino kosmonautų ruošimo centro viršininko pavaduotojas generolas majoras Aleksejus Leonovas, VDR liaudies armijos generolas majoras Zigmundas Jenas, Prancūzijos nacionalinio kosmoso tyrimo centro bendradarbis pulkininkas Žanas Lu Kretjenas, JAV korporacijos Mechanik Konstrakinz Normandi prezidentas daktaras Edgaras Mitčelas bei Saudo Arabijos komercinės televizijos valdybos di-

rektorius princas Selmanas Al-Saudas.

Šių metų pradžioje KTA vykdomasis komitetas savo posėdyje San Franciske nutarė išplėsti asociacijos veiklą. Jis išsiuntinėjo laiškus visiems 186 pasaulio kosmonautams ir astronautams, kuriuose visi kosmoso tyrėjai raginami tapti KTA nariais ir atvykti į spalio mėnesį Budapešte vykstantį antrąjį Kosmoso tyrėjų asociacijos kongresą. Jo tema „Kosmosas — žmonijos taikaus tiriamojo darbo arena“. Šio kongreso vyriausiuoju koordinatoriumi paskirtas Vengrijos Liaudies armijos papulkininkis Bertalanas Farkašas.

Duodamas interviu VDR savaitraščiui „Voehenpost“ B. Farkašas nurodė, jog ne tik KTA bei šios sritys specialistai, bet ir visa žmonija labai domisi klausimu: kas bus 200-asis žmogus, pirmąkart skrisiantis į kosmosą. Pateikdamas savo nuomonę šiuo klausimu lakūnas kosmonautas pasakė: „Tai, be abejonės, bus Tarybų Sąjungos pilietis. Naujai paleidus tarybinę orbitinę stotį „Mir“, TSRS yra vienintelė valstybė, kuri kosmose turi dvi veikiančias stotis, o tai atveria didžiules tolesnio kosminės erdvės tyrimo perspektyvas“.

mes žinome, kad tik trims Lietuvos autoraliu lenktynininkams — Leontijui Potapčikui, Kastyčiui Girdauskui ir Stasiui Brundzei yra suteiktas garbingas TSRS nusipelnusio sporto meistro vardas. S. Brundza ir K. Girdauskas dar aktyviai lenktyniauja, juos esame matę varžybose, daug apie juos skaitėme, girdėjome. O štai apie L. Potapčiką mes, aštuoniolikmečiai, beveik nieko nežinome. Ar negalėtumėte papasakoti apie šį autoraliu vėteraną?

Grupė Kauno profesinių technikos mokyklų moksleivių

MARATONAS „Moskvičiuje“

Leontijus Potapčikas gimė 1936 metų rugpjūčio 5 dieną Gardino srityje, Orlės kaime. Automobilų sportu susidomėjo 1962-aisiais, po metų debiutavo komandinėse autoraliu varžybose. TSRS čempionatuose iškovojo tris aukso, po du kartus sidabro ir bronzos medalius. 1964 m. jam buvo suteiktas TSRS sporto meistro vardas.

Supermaratone Londonas-Mechikas L. Potapčiko ekipažas absoliučioje įskaitoje buvo 12 ir geriausiai pasirodė iš tarybinių lenktynininkų. Po šių varžybų tals pačiais metais Leontijui suteiktas TSRS nusipelnusio sporto meistro vardas.

Vaikystėje apie jokių sportus Leontijus negalvojo. Tiesa, šešiolikmetis paauglys padėdavo ruošti motociklus garsiam vilniečiui lenktynininkui V. Izotovui. Už tai gaudavo pavažiuoti, ir šito visiškai pakako. Nė minties apie autoralių nebuvo ir tada, kai 1958-aisiais L. Potapčikas pasiprašė priimamas dirbti vairuotoju taksii parke. Jam, gausios septynių vaikų šeimos vyresniajam, tada labiau reikėjo pinigų, o ne lenktynių. Norėjosi bent truputį padėti tėvams.

Pirmosiose savo gyvenime varžybose Leontijus Potapčikas dalyvavo laimingo atsitiktinumo dėka. Saulėtą 1962 metų gegužės sekmadienį jiedu su Vieslava, kuri lygiai po metų tapo jo žmona, vaikštinėjo Vilniaus senamiestyje, kol dėmesį atkreipė žmonių minia, užtvindžiusi Gedimino aikštę. „Tai figūrinio vairavimo varžybos tarp Vilniaus ir Kauno sportininkų. Eime pasižiūrėti. Ten ir mūsų taksistai važinėja“, — prisiminė Leontijus. Po meistrų pasirodymo per garsiakalbius buvo paskelbta, kad dabar jėgas ir savo sugebėjimus gali išbandyti žiūrovai, kurie turi mašinas bei pakankamai drąsos. Nestovėtų žalia Vieslava, kažin ar Leontijui būtų žovusi galvon tokia mintis... L. Potapčikas prisipažino prie žinomo ralisto, kolegos iš taksii parko Sergejaus Simoniano ir paprašė paskolinti mašiną. Sėdęs į „Volgą“ (GAZ-21) trasą įveikė be klaidų, nenugriovė nė vienos vėliavėlės, o po finišo sužinojo, kad jo laikas — absoliučiai geriausias, pralenkti tikrieji sportininkai.

Kitą rytą S. Simonianas, patyręs lenktynininkas, TSRS ralio

čempionato prizininkas, pakvietė Leontijų į taksii parko komandos treniruotę. Tada, dar to nežinodamas, L. Potapčikas pradėjo pasiruošimą sunkiausiam vairavimo egzaminui — supermaratonui Londonas-Mechikas. Iki jo starto Anglijos sostinės „Vemblio“ stadione buvo likę aštuoneri metai...

Buvo laikai, kai dauguma geriausiųjų Lietuvos lenktynininkų dirbo Vilniaus taksii parke. Vienu metu taksistų komandos garbę gynė net 12 TSRS sporto meistrų — S. Simonianas, J. Vaitėnas, V. Janikovskis, Z. Paskočimas, J. Levinas, kiti. Visi ne tik aistringai sportavo, bet garsėjo kaip auksarankiai meistrai, puikiai nusituokę technikoje. Leontijus Potapčikas godžiai gaudė jų patarimus, svarbiausius, patikrintus praktikoje dėjosi galvon. Visam gyvenimui įsiminė, kad „autoraliu prasideda nuo įsėdimo į mašiną“. Vieną vyresniųjų draugų pamokymą vėliau, patardamas pradedantiejiems, mėgo ir pats kartoti: „Stenkitės ralio trasoje važiuoti savo greičiu, sportinio kelio pradžioje neskubėk į lyderius, turėk vieną tikslą — sveikas finišuoti. Kai teisėjai suskaičiuos lenktynėse sugaištas minutes, sužinosi savo vietą. O tada jau lygink rezultatus, analizuok klaidas, galvok, kokią vietą pajėgsi užimti sekančiose varžybose, jeigu vėl kur distancijoje neapsižioplinsi“.

Pirmąjį TSRS čempionato medalį — bronzos — Leontijus Potapčikas su šturmanu Zenonu Paskočimu, taksii parko vyriausiuoju inžinieriumi, laimėjo 1966 metais. Sekantį sezoną jiedu pelnė sidabrinį apdovanojimą. Komandos draugai juokavo: pra-

bėgs dar metai ir jūs — šalies čempionai. Juokai juokais, o patys lenktynininkai apie aukščiausius titulus galvojo kuo rimčiausiai, nes užkopti ant nugalėtojų garbės pakylės pirmojo laiptelio pora kartų sutrukdė smulkmenos. Ir štai 1968-aisiais L. Potapčikas ir Z. Paskočimas toje pačioje „Volgų“ klasėje iškovojo TSRS čempionų aukso medalius.

Atrodė, ilgam susicementavo puikus lenktynininkų duetas. Deja, čempioniškas autoraliu Z. Paskočimui buvo ir paskutinis jo sportiniame kelyje. Netrukus jis gavo sunkią traumą.

— Zenonas — vienas pirmųjų mano šturmanų, — pasakojo L. Potapčikas. — Žavėjo ir pasitikėjimą kėlė jo ramumas, drąsa. Ir žaibiškai sprendėmas, jis dar spėdavo pagalvoti. Taksii parke Z. Paskočimas ėjo aukštas pareigas, bet, nepaisant to, pats iki smulkmenų pažinojo automobilį, sugebėjo pataisyti bet kokį gedimą...

Po to L. Potapčikas „stygą“ pradėjo derinti su kitu kolega iš taksii parko Ervilu Povilaitiu. Nors gyvenime buvo karštokeras, pats gerai vairavo mašiną, šturmano vietoje E. Povilaitis tarsi pasikeisdavo: įgaudavo ramybės, solidumo, net ir gincytose situacijose napanikuodavo, pasitikėjo vairuotoju. Išlipęs iš mašinos, tiesa, išdėdavo savo nuomonę... Naujasis ekipažas greit surado bendrą kalbą ir 1969 metais „Volgų“ klasėje vėl pirmi buvo taksistai iš Vilniaus L. Potapčikas — E. Povilaitis.

— Pamenu, kokia malonumo banga užliedavo krūtinę, kai sugrįžusius iš lenktynių mus priimdavo Lietuvos automobilių transporto ir plentų ministras Vladislavas Martinaitis. Vyriškas rankos paspaudimas, atminimo dovanos. Paskui susėsdavome prie vieno stalo: jis — pagarus ministras ir mes — kuklūs taksistai. „Dėstykit, vyrai, pasakokitės, girkitės, bet ir bėdų neslėpkite...“ — sakydavo ministras.

Atėjo 1970 metų balandžio 19 diena. 25 tūkstančiai londoniečių susirinko į Didžiosios Britanijos futbolininkų Meką — „Vemblio“ stadioną palydėti į pragariškai sunkų 26 000 kilometrų kelią 86 autoraliu ekipažus iš 40 žalių. Daugumoje mašinų — po tris žmones — du vairuotojai, iš kurių vienas oficialiai vadinosi mechaniku, ir šturmanas. L. Potapčikas su J. Lisovskiu ir šturmanu E. Baženovu pro stadiono vartus išsuko dvidešimt aštuntai. Kauniečiui K. Girdauskui bei jo ekipažo nariams maskviečiui V. Bubnovui ir estui H. Holmui teko 71-mas starto numeris. Gausiai susirinkę žurnalistai spėjo, kiek mašinų finišuos senojoje actekų sostinėje Mechike.

Europoje, kaip rašė to meto įvairių žalių spaude, ypatingų nuotykių nebuvo. Į Lisaboną pirmasis atvažiavo R. Trautmanas, po jo — Suomijos komandos ly-

deris H. Mikola. Iš mūsų žalių „prologe“ geriausiai sekėsi I. Astafjevui, kurio ekipažas buvo 31-as. K. Girdauskas finišavo 35-tas, L. Potapčikas — 42-as.

Iš Portugalijos į Braziliją lenktynininkai atskrido lėktuvu, kur vėl sėdo į mašinas ir tęsė varžybas Amerikos žemyne. O ten jau buvo visko: linksmy ir liūdnų nuotykių, tragiškų atsitikimų. Policininkai apšaudė iš trasos netyčia išklydusią anglų mašiną. Prieš šautuvo vamzdį, ilgai nę neįtariant kokia proga, teko pastovėti ir Potapčikui. Išvažiuojant iš San Paulo, mūsų žalių „Moskvičių“ pradėjo persekioti nežinomas „džipas“. Dar kiek pavažiavus, jis privertė L. Potapčiką sustoti. Prie durelių puolė būrys ginkluotų vyrų. Vėliai žino, ko jie nori? Šiaip taip paaškę, jog tie žmonės norėjo atkeršyti kažkokiams europiečiams, lyg anglams, suvažinėjusiems jų giminitį.

Ir vėl į kelią — sunkų, kai kam tragišką. Avarijai pakliuvo lenktynių lyderis R. Trautmanas, autoavarijoje žuvo teisėjas meksikietis, susižeidė vienas lyderių anglas R. Klarkas. Iš lenktynių pasitraukė dar 19 ekipažų. O sveikieji, kurių mašinos, nors čiudėjo, purkštavo, bet dar važiuavo, traukė pirmyn — Mechiko link. Po eilinio etapo I. Astafjevas pakilo į 16 vietą, L. Potapčikas — į 21-ąją, K. Girdauskas — į 22-ąją.

Cilės sostinėje L. Potapčikas finišavo tryliktas. Jei tikėti prietarais, skaičius ne pats laimingiausias. Bet tąsyk Leontijų puolė sveikinti net Anglijos princas, beje, pats dalyvavęs lenktynėse, bet jau pasitraukęs iš jų. „Kokia proga? Iki gimtadienio dar toloka“, — traukė pečiais L. Potapčikas. „Nežinau? — dabar jau nustebo princas, — tu su kitais laimėjai vieną greičio ruožą, eik atsiimti prizo“. Bet ne dovanos rūpėjo: po 3000 kilometrų pasikartymo blakstienos sulipo. Kol lenktynininkai saldžiai pūtė, teisėjai susumavo rezultatus dar po vieno etapo. L. Potapčikui jie buvo džiugūs — jo ekipažas pakilo į 15 vietą. K. Girdauskas — septynioliktas. Lenktynės tęsė 43 mašinos, perpus mažiau negu startavo Londone. Šiaip jau santūrus, retokai mėgstantys prognozuoti, Anglijos laikraščiai rašė: „Mechiką pasieks gal tik 5 automobiliai, nes sunkiausi — kalnų etapai — priekyje“. Prie visų „malonumų“ Peru sinoptikai pridėjo ir savo prognozes — „trasos rajone numatomas nedidelis žemės drebėjimas“.

Iš Santjago — kalnais kalneliais į Limą. Anduose susižeidė E. Kovenos ekipažas, nuo kalvos nukrito I. Astafjevo vairuojama mašina. O lenktynės tęsiamos. Bolivijoje, norėdami iš arčiau apžiūrėti įvairiaspalvius automobilius, vietiniai gyventojai užtvėnkė sekų upeliuką. Vanduo gerokai pakilo, apsėmė Potapči-

ko „Moskvičiaus“ variklį. Mašina vos ne ligi pusės paniro ir sustojo. Trise neištumsi. Pagelbėjo tie patys automobilių „naudotojai“: linksmai šūkdamiesi peonai subrido į vandenį ir išvilko mašiną į krantą...

Gegužės 18 dieną Peru buvo duotas startas sunkiausiai 1700 kilometrų kalnų etapui: siauri keliai vingiavo virš bedugnių, apie 600 kilometrų teko važiuoti vien pirma ar antra pavara. Pakilus beveik į 5000 metrų aukštį, po dviejų valandų reikėjo nusileisti iki jūros lygio, vėl kilti, leistis žemyn. Duso varikliai, lenktynininkams svaigo galvos, net geležinės sveikatos žmonėms nuo dažnų aukščio skirtumų spaudė smilkinius, baisiai kratė, lyg popierinės plyšinėjo garsiausių firmų pagamintos padangos. Išlipę iš mašinos, sportininkai galėjo pastovėti tik ko nors įsitvėrę. Varžybų organizatoriai buvo numatę, kad 200 kilometrų

Gvatemalos keliais. Tiesa, trasa jau ėjo autostradomis. Išvarginti žvyrkelių, kalnų perėjų asfaltuotose greitkelioose lenktynininkai lengviau atsikvėpė, greičiau spūstelėjo. Kai, atrodo, finišas ranka pasiekiamas, avarijon pakliuvo anglai, vienas lenktynininkas ligoninėje mirė... Kiekvieną atokvėpio valandėlę treneriai kartojo: „Pajutę po ratais lygią ir kietą dangą prieš pat finišą nesitikiškite atsigriebti už visas lenktynes!“

Po 38 varžybų dienų visiškai striukas vos dvidešimt dviejų automobilių ralio karavanas pasiekė nedidelį Meksikos miestuką Fortiną. Ten buvo fiksuojamas techninis finišas. Supermaratono Londonas-Mechikas nugalėtoju skelbiamas suomis H. Mikola, važiuojęs „Fordu-Ekskurtu“. Antroji prizą pelnė anglo B. Kalčeto ekipažas, lenktyniaujęs „Triumfu“. Trečią vietą užėmė dar vienas suomis R. Altonenas, kaip ir

kamuolio meistrai kovojo prieš ketverius metus.

Vidutiniu 65 km/val greičiu per 400 valandų 25 pasaulio žalių keliais ir šunkeliais sportininkai nuvažiavo 26000 kilometrų. Tai buvo ilgiausios lenktynės šios sporto šakos istorijoje ir sunkiausios, pareikalavusios iš sportininkų milžiniškų fizinių ir dvasinių jėgų. Iš 86 startavusių mašinų finišavo tik 22. Londone Leontijus Potapčikas svėrė 78 kilogramus, Mechike — 68 kg. Dešimt kilogramų svorio išsibarsė kažkur pakeliui... Dvidešimt penkių žalių vaizdai pralėkė pro akis tarsi kino juostoje, įsiminė tik pakelių gamta ir sepičiai lenktynėms parinkta varginanti trasa.

Futbolo pasaulio čempionato organizatoriai kvietė lenktynininkus nemokamai žiūrėti visų rungtynių, siūlė viešėti iki finalinio mačo. Tačiau išvarginti savų var-

verme, fizine jėga. Jo įgūdžiai, važiuojant nė sykiu neregėtai keliais, lėmė ne mažiau, o gal net daugiau, negu vairuotojo meistriškumas. Su „Moskvičiais“ visam pasauliui įrodė, kad juos ne tik lengva vairuoti, bet galima toli ir saugiai važiuoti. Jau sekančiais metais Anglija nupirko 10000 „Moskvičių“. Solidžias partijas tarybinių automobilių panoro įsigyti ir kitos užsienio prekybos firmos.

Su aktyviuoju sportu Leontijus Potapčikas atsisveikino 1975-aisiais, nesulaukęs net keturių dešimties. Paprasčiausiai pasiilgo ramesnio, sėslaus gyvenimo. Juk ne paslaptis, kad žymūs sportininkai, ypač TSRS rinktinės nariai, retai būna namuose, daugiau dienų metuose praleidžia treniruotėlių stovyklose, varžybose, kelionėse. Norėjosi ilgėliau pabūti su žmona, sūnumi, baigti aukštąjį mokslą.

Suprasdamas, kad ne sportiniai titulai pelno pareigas, jis ir toliau dirbo vairuotoju, pasiliko specialybę, kurioje, galima sakyti, buvo profesoriumi. Tik iš taksii „Volgos“ persėdo prie sunkiasvorio krovininio automobilio vairo. Tuo pat metu neakivaizdžiai studijavo Maskvos kūno kultūros institute. Laisvalaikiu atvažiuodavo į autoralius ir būdavo reikliausias žiūrovas, autorifetingiausias patarėjas bei vertintojas.

Ir sunkioje maratono distancijoje, ir nelengvoje ilgųjų reisų vairuotojo trasose L. Potapčikas visada stengėsi pareigas atlikti dorai, kad nei kolegos, nei vadovai neturėtų priekaištų. 1980 metais už sąžiningą darbą Leontijus Potapčikas buvo apdovanotas Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo garbės raštu. Prie gausių apdovanojimų, iškovotų lenktynėse, prisidėjo dar vienas — pelnytas darbo trasose. Vėliau, tapęs autotransporto įmonės vadovu, L. Potapčikas vėl netruko įgyti autoritetą.

... Respublikinėse varžybose vis drąsiau dėl prizų kovoja jauni ralio mėgėjai iš technikos sporto klubo, pasirinkusio skambų „Vilnelės“ vardą. Apie „Vilnelės“ atstovus neretai išgirsti — „Potapčiko vaikinai!“ Taip, tai L. Potapčiko iniciatyva Vilniaus miesto prekybos organizacijų valdybos Autotransporto įmonėje suburti jaunų vairuotojų komanda. Prieš kelerius metus „Vilnelėje“ ant pirštų galėjai suskaičiuoti trečiaatskyrininkius, o 1986-aisiais jau buvo ir kandidatų į TSRS sporto meistrus. Jei netrukdė kiti darbai, paskutiniąsias saviškių treniruotes prieš varžybas atidžiai stebi ir TSRS nusipelnęs sporto meistras Leontijus Potapčikas. Jo patarimus jaunieji ypač vertina.

B. ČEKANAUSKAS



Leontijus Potapčikas [kairėje] ir Zenonas Paskočimas.

susiraižiusiu tarsi gyvatė kelių sportininkai pralėks 125 km/val greičiu. Tačiau bereikalingos rizikos mėgėjų neatsirado. Visi, net lyderiai, ramiai rinko baudos minutes, bet neskubėjo. Vėliau L. Potapčikas prisipažino: „Antro kartą tuo keliu aš nevažiuočiau...“ Limoje, sudėjęs visas baudos minutes, lyderiu liko suomis H. Mikola, antras — jo tėvynainis R. Altonenas, trečias — prancūzas Gi. Verjė. L. Potapčikas — tryliktoje vietoje, o savo klasėje (iki 1600 cm³) vilniečiai buvo antras, tarsi džentelmenas pirmąją vietą užleisęs žaivigai damai iš Anglijos R. Smit. Į paskutinį etapą Pietų Amerikoje išsiruosė tik 32 mašinos, o iki galutinio taško — Mechiko — reikėjo nuvažiuoti dar ne vieną šimtą kilometrų Kosta Rikos, Nikaragvos, Hondūro, Salvadoro,

čempionas važiuojęs „Fordu-Ekskurtu“. Trys sėkmingai finišavę tarybiniai „Moskvičiai“ absoliučioje įskaitoje užėmė tokias vietas: L. Potapčiko — dvyliką, K. Girdausko — septynioliktą, S. Teniševą — dvidešimtą. Komandinėje įskaitoje nugalėjo „Fordai“. Pelnę visuotinį pripažinimą už patvarumą, ištvėrę ir greitį, tarybiniai „Moskvičiai“ užėmė garbingą trečią vietą.

Į Mechiką maratono dalyvių lydėjo policijos garbės sargyba, pakeliui sveikino liaudies orkestrai ir tūkstančiai žmonių. Kaip tikri didvyriai lenktynininkai įvažiavo į „Acteko“ stadioną, kur po kelių dienų turėjo prasidėti pasaulio futbolo IX čempionatas. Ralistai Meksikos rinktinės kapitoniui įteikė žaliasios vėjos lopinėlių iš „Vemblio“ stadiono, kuriame dėl aukso medalių odio-

žybų, automobilininkai tik vieną kartą stadione nuoširdžiai pasirogo už mūsų futbolininkus ir pasiprašė... namo.

— Praėjus nuo šimtinio maratono finišo daugiau kaip 15 metų, galiu objektyviau įvertinti mūsų pasirodymą, — delijosi mintimis L. Potapčikas. — Iš 26000 kilometrų maratono distancijos aš pats vairuodamas nuvažiavau arti 20000 km. Likusius 6000 km įveikė Jurijus Lisovskis — patikimas vairuotojas, nagingas mechanikas, bet ne lenktynininkas-sportininkas. Vis dėlto sunkiausia buvo šturmanui Eduardui Baženovui. Nors retokai, bet Lisovskis mane pakeisdavo prie vairo ir aš nuvertdavau menkas poilsio valandėles pagulėti susirietęs. O Eduardas praktiškai nemiegodavo. Ir šiandien tebesitėbiu, žaviuosi to žmogaus iš-

KONKURSAS AVIACIJOS MĖGĖJAMS



[Atkelta iš 3 psl.]

TAKTINIS PASIRUOŠIMAS

Skridimui maršrutu reikia ruoštis dar žemėje. Meteorologinių sąlygų: debesų formavimosi, vėjo krypties ir stiprumo, debesų „gatvių“ išsidėstymo stebėjimai leis jums iš anksto numatyti būsimo skridimo taktiką, pasirinkti tinkamiausią starto laiką.

Per treniruotes buksyruotojai, išvilkę sklandytuvus, dažniausiai atkabina juos tiesiai po debesuokais 800–900 m aukštyje. Reikėtų kaip tik treniruotėse sudaryti sąlygas, artimas varžybinėms, arba net sunkesnes, pvz., atkabinti sklandytuvus 500–600 m aukštyje ir tik nustatytoje zonoje.

Po atsikabinimo, įgijus reikiama aukštį, prasideda oro žvalgyba maršrute. Šiuo metu rekomenduotina nuskristi maršruto pusėn 10–15 km, kad galima būtų tiksliau įvertinti situaciją, pasirinkti tinkamiausią starto laiką, starto kryptį pagal debesų išsidėstymą maršruto linijoje. Prieš startą reikia nusistatyti darbinį skridimo aukštį, vidutinį kėlimą, tikslią vėjo stiprumą ir kryptį darbiniam aukštyje. Dažnai sklandytojai susigundo pavėjinėje pusėje nusidriekusi nedidelių debesėlių „gatvėle“ arba vienu kitu didesniu debesėliu. Kol jis juos pasiekia ir įgyja norimą aukštį, vėjas sklandytuvą nuneša toli nuo maršruto linijos ir po to prisieina sunkiai skristi prieš vėją. Jei vėjas šoninis ir stiprus, po starto reikia laikytis priešvėjinėje pusėje.

Skrendant maršrutu, reikia maksimaliai išnaudoti debesų „gatvę“, kad kuo mažiau reikėtų suklipti spiralę. Pagal teoriją skridimas priverstinis „delfino“ stiliu, kada skrendama sumažintu greičiu, nesukant spiralę, yra blogesnis už skridimą klasikiniu būdu, kai perėjimo greitis užduodamas „Makredi“ žiedu pagal vidutinį kėlimą. Tačiau jei maršruto linija yra prieš stiprų vėją, pranašesnis būna priverstinis „delfino“ stilius. Pužiant stipriam vėjui, termikai dažnai būna

siauri, išblaškyti, todėl daug laiko sugaištama norint įscentruoti termiką, be to sunku spiralėse išnaudoti maksimalaus kėlimo zoną. Skrendant tiesiai galima skristi su didesniu balasto kiekiu, su kuriuo, dėl termikų siaurumo, negalėtume paskrieti spiralėse. Maršrute reikia stengtis išlaikyti dinamišką skridimo režimą, o skriejimo teorijos žinias praktikoje taikyti kūrybiškai.

Skrendant trikampi maršrutu arba į tikslą ir atgal, po kiekvieno posūkio punkto pasikeičia ir skridimo, ir vėjo kryptis. Skrendant link posūkio punkto prieš vėją, reikia pasiskaičiuoti atskridimo į posūkio punktą laiką taip, kad turėtumėte minimalų aukštį, kurio užtektų posūkio punkto nufotografavimui ir termiko suradimui iki kritinio aukščio jau pavėjinėje maršruto kraštinėje. Skrendant į posūkio punktą pavėjui, kai sekanti maršruto kraštinė bus prieš vėją, fotografuoti posūkio punktą reikia stengtis maksimaliame aukštyje. Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad tai padaryti yra labai paprasta. Tačiau, kaip rodo praktika, tai gana sunkus uždavinys, o varžybų įtampoje ši taisyklė kartais visai pamirštama. Neretai sklandytojai, kurie laiku nesustoja pavėjinėje maršruto kraštinėje, nuskrenda fotografuoti posūkio punkto mažame aukštyje. Po to jiems tenka mažame aukštyje ieškoti kėlimo prieš vėją, neturint jokios aukščio atsargos manevrui, siekiant surasti gerą kėlimą.

Treniruotėse, kai vėjo greitis 8–10 m/sec, ir kai skraidymų režimas neleidžia atokiau nutolti nuo aerodromo, reiktų miklintis fotografuoti posūkių punktus. Tikslinga pasirinkti vieną posūkio punktą apie 10 km atstumu nuo aerodromo, skrendant prieš vėją, kitą tokiu pat atstumu – pavėjinėje pusėje. Susidarys apie 20 km ilgio kraštinė, kurios viduryje bus aerodromas. Jame reikalui esant, galima nusileisti, neieškant kitos aikštelės.

Skrendant būtina visada prisiminti ir apie nukrypimus nuo

aviacijos mėgėjų konkursą, paskelbtą 1986 metų „Sparnų“ pirmame numeryje, redakcija gavo didelį pluoštą atsakymų. Malonu, kad skaitytojai gerai pažįsta lėktuvus ir daug apie juos žino. Visuose atsakymuose išsiųstuose laiškuose atsakymai yra teisingi. Nuotraukoje pavaizduotas konstruktorius O. Antonovo lėktuvas An-2. Apie jį plačiau buvo rašyta 1978 metų „Sparnų“ 2 nr.

Tačiau kai kurie skaitytojai skubėdami užmiršo parašyti savo adresą arba net pavardę. Esama laišku, kuriuose nurodytos tik lėktuvo pavadinimas.

Atrinkusi išsamiausius atsaky-

maršruto linijos. Kuo trumpesnė skridimo atkarpa, tuo mažiau leistina nukrypti. 30 km atkarpoje nukrypę nuo maršruto apie 5 km, pailginame jį dviem kilometrais. Penki tokie zigzagai 100 km maršrute trikampių pailgina maršrutą net dešimčia kilometrų (10 proc.), o tuo pačiu atitinkamai sumažės ir vidutinis kėlimo greitis. Ilgesnėse distancijose nukrypimas nuo maršruto gali siekti 10–20 km, bet tuo pačiu susidaro didesnės taktinės galimybės.

Varžybose labai svarbu teisingai apskaičiuoti finišavimo laiką ir baigiamąjį skridimo etapą. Finišavimui greitis pasirenkamas pagal paskutinį vidutinį kėlimą. Finišuojant baigiamąjį maršruto atkarpą galima įveikti ir naudojantis sklandytuvo maksimalios kokybės greičiu, pasukus „Makredi“ žiedą ant nulio. Šiuo atveju finišavimas bus pradėtas iš žymiai didesnio nuotolio, negu finišuojant iš tokio pat aukščio greičiu, pasirinktu „Makredi“ žiedą užfiksavus pagal vidutinį kėlimą. Beje, skrendant kokybės greičiu, jeigu pakeliui pasitaikytų nenumatyta žemėjimo zona, rizikuojama nenuskristi iki aerodromo, o sustojus įgyti aukščio, prarandamas laikas. Finišuojant visada reikia turėti aukščio atsargą. Geriau prarasti kiekvienam pratime minutę, siekiant įgyti atsargai 50–100 metrų aukščio (tai sudarys 5–10 taškų), negu rizikuoti nepasiekti finišo ir prarasti iškart 300–400 taškų. Rizika pateisinama tada, kai iš priekyje netoliese skrendančio draugo gaunate tikslią informaciją apie meteorologines sąlygas finišo tiesiojoje, kai kėlimas toks silpnas, jog, norint įgyti aukščio, reikės sugaišti daugiau kaip 5 minutes, arba kai vėjas stipriai neša atgal, ir su tokiu kėlimu praktiškai nebus galima laimėti aukščio, kai įveikiamas paskutinis varžybų pratimas ir tūpimas į aikštelę negalės pakeisti galutinės vietos.

V. SABECKIS,
TSRS tarptautinės klasės
sporto meistras

mus redakcija burtų keliu paskirstė apdovanojimus. Suklijuotų plastmasinių lėktuvo IL-2 modelių apdovanojamas Raimundas Sutkaitis iš Sakių rajono Morkų kaimo, Petras Bulka iš Rokiškio apdovanojamas brošiūra „Aviacijos sportas Tarybų Lietuvoje“. Brošiūra „Lično otvetsven“ su autoriaus, Tarybų Sąjungos Didvyrio S. Charlamovo autografu, apdovanojamas Gediminas Povilaitis iš Kaišiadorių rajono, Gilučių gyvenvietės.

„Sparnų“ skaitytojams skelbiame naują užduotį.

Koks lėktuvas žioje nuotraukoje? Ką apie jį žinai?

APIE MUS RAŠO

Socialistinių šalių aviacinė spauda dažnai rašo apie mūsų respublikos sportininkus, jų techniką. Ne išimtis ir pastarasis laikotarpis.

Lenkijoje leidžiamo savaitraščio „Skrydlat Polska“ 8 nr. išspausdinta socialistinių šalių sklandymo varžybų nugalėtojo laisvoje klasėje Antano Ruko spalvota nuotrauka. Pateikiamas ir jo sklandytuvų LAK-12 „Lietuva“. Tas pats savaitraštis 11 nr. pateikia TSRS ultralengvų skraidymo aparatų konkurse pirmojo laipsnio diplomu apdovanotą Česlovo Kišono konstrukcijos motorizuotą sklandytuvą BRO-23KR „Garnys“. Drauge išspausdinta ir Alfonso Liekio nuotrauka su savo gamybos motorizuota skraidykle. Pažymima, kad jo variklio konstrukcija pripažinta geriausia ir apdovanojama Centrinio aviamotorų gamybos instituto diplomu.

VDR mėnesinis žurnalas „Flyer reviu“ 2 nr., bei „Skrydlat Polska“ daug vietos paskyrė Prienų eksperimentinės aviacijos gamykloje sukuriam 15-os metrų sklandytuvui LAK-11 „Nida“. Pateikiamas išsamus jo aprašymas bei brėžiniai. Šie leidiniai rašo ir apie Lietuvos kino studijoje sukuriam Raimondo Vabalo meninę juostą „Skrydis per Atlantą“. Pažymima, kad filmavimui pastatyta lėktuvo „Lituanika“ skraidanti kopija taps gražiu Kauno aviacijos muziejaus eksponatu.

A. ANTANAITIS



Treniruotėlių stovykloje.

KAS SVARBIAUSIA SKRAIDŪNAMS

Skraidyklių sporto mėgėjams nuolat tenka spręsti įvairius techninius ir metodinius klausimus, susijusius su skraidymų saugumo problemomis. Šiuo metu labai svarbu plėsti respublikos skraidyklių sporto masiškumą, išmokyti skraidyti termikuose. Visa tai ir buvo nagrinėjama vasario pradžioje Kauno Antano Sniečkaus politechnikos institute įvykusioje metodinėje techninėje konferencijoje, kurioje dalyvavo šios sporto šakos entuziastai iš Kauno, Vilniaus, Klaipėdos, Ukmergės, Utenos, Anykščių, Gargždų ir kitų respublikos miestų.

Sie metai — spartakiados metai. Tik turėdami gero techninio lygio skraidyklės galėsime sėkmingai skraidyti spartakiados varžybose. Praėjusių metų pabaigoje konstruktorių grupė, vadovaujama skraidūnų G. Mackonio ir K. Zelnio, ėmėsi projektuoti ir paruošti gamybai seriją sportinių skraidyklių rungtyniauti varžybose. Savo pranešime K. Zelnys išsamiai aptarė pagrindinius šiuolaikinės skraidyklės projektavimo momentus. Gamybos ruošimo klausimu pranešimą padarė G. Mackonis. Beje, nedidelę skraidyklių seriją respublikos sportininkams sutiko pagaminti Prienų ESAG.

Konferencijoje padaryti kiti



Virš kalnų...

R. DUDO nuotr.

pranešimai lietuvių ne mažiau svarbią dalyką — buksyrinio skraidymo įsisavinimą. Norint skraidyti termikuose, būtinas pradinis aukštis, kurį įgyti, skriejant antvėjuje, pasiseka nedažnai. Įsisavinus skraidyklės buksyravimą, labai sumažėtų vėjo krypties įtaką skraidymams, atsirastų naujų galimybių mokytis saugiai skraidyti pradedančiuosius skraidūnus. Apie vilniečių gaminamą originalų autoišvilktuvą konferencijos dalyviams papasakojo R. Dudas, o apie Kaune gaminamą kitą skraidyklių autoišvilktuvą, jo projektavimą ir gamybos ypatumus kalbėjo V. Genys ir A. Stanikūnas. Skraidymų su autoišvilktuvu metodinius klausimus, jų taikymo šalyje bei užsienyje patyrimą aptarė G. Mackonis.

Skraidyklių sportas seka sklandymo „pėdomis“. Jau naudojami

skraidantys buksyrai, skirti pakelti skraidyklę į didelį pradinį aukštį terminiams skridimams. Tokią skraidyklę projektuoti ir gaminti ėmėsi kauniečiai V. Cerniauskas ir K. Mikalauskas. Kieto sparno skraidyklę, skirtą buksyravimui, šiauliuose kuria K. Juodėnas. Konferencijos metu buvo nagrinėti tokių skraidyklių eksploatavimo klausimai.

Mintimis apie terminius skraidymus pasidalijo respublikos rinktinės narys kaunietis G. Kazakevičius. Jis pastebėjo, kad šiuo metu dauguma sportininkų, skriedami antvėjuje, dažnai neišnaudoja galimybių pereiti į terminį skridimą. Skraidant dideliame aukštyje, skraidūnui būtina turėti patikimą gelbėjimosi sistemą. Apie parašiusius, skirtus skraidūnams, pasakojo LTSR skraidyklių sporto federacijos pirminkas S. Prialgauskas. Jis pabrėžė, kad būtina neatidėliojant aprūpinti respublikos rinktinės skraidūnus parašiusiais, kad, nesant specialių, tinka ir atsarginis parašius Z-5.

Praėjo metas, kuomet skraidyklių sportas buvo skiriamas prie pavojaus sporto šakų, o pradinis mokymas skristi skraidyklių vyko „bandymų-klydimų“ metodu. Sukaupia ir apibendrinta patirtis padeda kolektyvams paruošti ir mokyti saugiai skraidyti pradedančius sportininkus. Šiuo klausimu kalbėjęs A. Griškās taip pat papasakojo apie Klaipėdos ir Gargždų skraidūnų laimėjimus ir problemas.

Konferencijos metu veikusioje parodoje buvo pademonstruota naujausia technika: K. Zelnio skraidyklė ir pasikabinimo sistema, E. Alūzo prietaisų lenta, V. Radavičiaus motorizuotas vežimėlis ir kt.

K. VALIULIS-PETKEVICIUS

TRUMPABANGININKO SKILTIS

Viena įdomiausių mėgėjų radijo ryšio trumposiomis bangomis sričių — ryšiai su retomis, tolimų kraštų stotimis (vadinamosiomis DX stotimis). Jų signalai dažniausiai būna girdimi ne labai garsiai, todėl radijo mėgėjų praktikoje naudojami tam tikri dažnumai trumpųjų bangų diapazonuose skirti ryšiams tik su retomis stotimis. Mezgant ryšius telegrafu tai yra pirmieji dešimt kilohercų nuo diapazono pradžios, o ryšiams telefonu atskiruose diapazonuose yra nušatyti šie dažnumai: 3 645 — 3 650 khz, 14 190 — 14 200 khz, 21 290 — 21 300 khz, 28 590 — 28 600 khz. Šiais dažnumais megzti ryšius su vietinėmis, artimomis stotimis draudžiama.

Užmegzti ryšį su reta stotimi nėra lengva: ją vienu metu šaukia daugybė radijo mėgėjų ir žinoma, pavyks tiems, kurių geresnės antenos, galingesni siųtuvai. Ką daryti tiems, kurie neturi ekstra klasės aparatūros? Geriausia išeitis, garantuojanti ryšį su jos dominančia stotimi, — užsirašyti į retų stočių sąsąuką (DX NET). Sąsąuka pradeda darbą, kai jos vedantysis (vadinamas NET CONTROL) ima sudarinėti sąsąuką radijo mėgėjų pagedaujančių užmegzti ryšį su šioje sąsąukoje dalyvaujančia DX stotimi. Sąsąuką vedantysis paprastai sudarinėja pagal pasaulio žalis ir kontinentus.

Kai sudarinėjamas sąsąukas, vedėjo negalima trukdyti, draudžiama paleikti bet kokius klausimus. Paties ryšio su reta stotimi metu taip pat apsieikiama tik minimalia informacija — girdimumo įvertinimu. Štai populiariausios sąsąukos (apie jas per eterį pranešė kaunietis R. Zakarevičius (UP2NX)). Iš eilės — Grinvičo laikas, sąsąukos vedėjo šaukinys, dažnumas khz, darbo dienos: 03.30 WB6FBN 14309 kasdien; 05.00 JY3ZH 14222 pirmadienis; 05.00 KB7SO 14240 antradienis; 05.00 KB7SO 14240 antradienis; 06.00 ZL2AAH 7080 kasdien; 06.00 VK3AH 14265 antradienis; 06.30 VK9NS 14220 kasdien; 06.30 VK9NL 14220 pirmadienis; 07.00 OE6EEG 14245 šeštadienis; 08.00 5WIDZ 14286 trečiadienis; 10.00 DK9KE 21157 kasdien; 11.00 RFOFWW 14195 trečiadienis; 12.00 DK2OC 21350 kasdien; 13.00 JA6BEE 21230 penktadienis; 15.00 W7PHO 14225 kasdien; 15.00 UA150 pirmadienis; 16.00 VU2TN 14150 kasdien; 16.00 KA1DE 21335 kasdien; 17.00 RA4HA 14175 kasdien; 17.30 FY7AN 14170 kasdien; 17.30 W6/KH6 NET (vedėjo nėra) 14340 penktadienis; 19.00 Round Table DX NET (vedėjo nėra) 3750 trečiadienis, sekmadienis; 7070 pirmadienis, šeštadienis; 14175 antradienis, penktadienis.

BALSYS (UP2BHP)

! NAUJAS PLATUMAS

Yra įvykių, tokių kaip TSKP XXVII suvažiavimas, kurie verčia mus iš pagrindų pakeisti mąstyseną, darbo vertinimo kriterijus. Nagrinėdami suvažiavimo medžiagą, keliamus ryžtingo persilaužimo uždavinius, randame daug momentų, kurie liečia kiekvieno komunisto, kiekvieno patriotinės draugijos darbuotojo veiklą. Semdami išminties iš partijos forumo, mes drauge mokomės naujai žiūrėti į tai, kas pasiekta, naujoviškai dirbti. Juk patriotinis jaunimo auklėjimas, kuris neatsiejamas nuo bet kurios SDAALR veiklos — sudėtinė komunistinio auklėjimo dalis. Ir būtent iš šių pozicijų privalome vertinti viską, ką darome, ir ypač tai, ką numatome daryti.

Esu įsitikinęs, kad šia dvasia vykęs mūsų klubo ataskaitinis ir rinkiminis susirinkimas įneš gaivaus vėjo į kasdieninę klubo veiklą, padarys esminių poslinkių plečiant masiškumą ir keltiant meistriškumą. Be garsių frazių, dalykiškai ir realistiškai įvertinę padėtį, mes numatėme konkrečius kelius svarbiausioms užduotims realizuoti.

Visi priėjo išvadą, kad pagrindinė mūsų veiklos klaida buvo pernelyg didelis dėmesys meistriškumo klausimams, paliekant antrame plane masiškumo problemą. Suprantama, klubas privalėjo rūpintis ir rūpintis tomis devyniomis sporto šakomis, už kurių vystymą ir rinktinių parengimą jis atsakingas. Tačiau tai jokių būdu neturi užtemdyti dalykiškos veiklos, kuri turėjo būti skirta šioms sporto šakoms labiau populiarinti, jų masiškumui plėsti. Deja, įpročio įsėję pernelyg didelė.

Treji metai — ne toks jau mažas laiko tarpas. Bet per juos mūsų klubas nepajėgė išjudinti iš mirties taško jūrų daugiakovės, motorlaivių sporto, karinės taikomosios bei autodaugiakovės, motociklų sporto plėtojimo klausimų. Dalis šių sporto šakų ne tik plačiai prieinamos jaunimo masėms, bet ir labai svarbios ji rengiant tarnybai TSRS Ginkluotosios Pajėgos. Būčiau neteisingas, jeigu pasakyčiau, kad šie klausimai nerūpėjo klubo vadovams, treneriams, eiliniams nariams. Bet trūko principingumo, reiklumo sau ir kitiems. Išties, ar galima taikstyti su tokia padėtimi, kai Klaipėdoje — uostamiestyje! — nekultivuojama jūrų daugiakovė, motorlaivių sportas, silpnai — laivų modeliavimas? Panaši padėtis ir Šiauliuose, Panevėžyje, daugel-

lyje rajonų. Atskirai vertėtų kalbėti apie Vilniaus miestą. Čia pasigendama daugelio sporto šakų tarprajoninių, miesto varžybų, nekultivuojamos labiausiai draugijoje pripažintos sporto šakos.

Džiugu, kad ūgtelėjo laivų modeliavimo masiškumas. Bet pasakyti, kad jau išnaudotos visos galimybės šiai sporto šakai respublikoje plėsti, negalima. Tolesniam darbe reikia kardinalių priemonių: bendrų su LTSR švietimo ministerija seminarų, kuriuose mūsų specialistai perteiktų savo žinias fizikos, darbų mokytojams. Reikalingi panašūs seminarai ir patriotinės draugijos sistemos darbuotojams. Trūksta ir metodinės medžiagos. Jos stokoja visų mūsų draugijos kultivuojamų sporto šakų mėgėjai. Ir manau, kad dalykiškai neišsprendę šių klausimų, ko gero, didesnių laimėjimų plečiant masiškumą nepasieksime.

Atskirai norėčiau pakalbėti apie motociklų sportą. Mūsų klubas atsakingas tik už žiedines lenktynes. Bet juk paaugliai neskirstomi į žiedininkus ir krosininkus. Mopedus turinčių paauglių — albės, o darbas su jais iki šiol vis dar nėra reikiamai organizuotas. Matyt, pernelyg ilgai mes ruošiamės dirbti, o paties darbo daugelyje miestų ir ypač rajonuose pasigendama. Jeigu kiekvienas mūsų draugijos ra-

jono komitetas, TSK, mokyimo organizacija imtųsi rengti varžybas savo miesto centre, aikštėse, kurių yra visur, susilauktume ir krosininkų, ir žiedininkų. O tam nereikia kažko ypatingo: saugumo priemonių posūkiuose, keleto sudėvėtų padangų, virvių trasai aptverti ir aktyvo, ypač Automėgėjų draugijos narių, paramos. O koks būtų efektas! Kiek naujo įneštų tokios varžybos į rajono centro paauglių, jaunimo gyvenimą! Po tokių mėginimų, ko gero, atsirastų daug norinčių nuolat treniruotis, kelti meistriškumą, dalykiškiau paruošti techniką....

Laikas pakalbėti ir apie autodaugiakovę. Pagrindinis sportininkų kontingentas — vairuotojai: ūkių, organizacijų, ypač autojmonių darbuotojai. Jiems pats gyvenimas liepia tobulėti. Bet, deja, nepaisant didžiulio skaičiaus vairuotojų, autodaugiakovininkus galime suskaičiuoti vos ne ant pirštų. Ir, matyt, dėl to kalti ne vien mes — patriotinės draugijos darbuotojai, bet ir autotransporto sistemoje dirbantys žmonės. Esama čia ir metodininkų, ir profsąjungų komitetų kultūrinio-masinio sektoriaus darbuotojų. Bet priemonių nesilimama. O juk tai būtina! Mes privalome padaryti viską, kad autodaugiakovininkų būtų kiekviena ūkyje, autojmonėje, rajone, mieste, kad jų skaičius gausėtų,

o geriausieji ruoštųsi ir dalyvautų vietos, o po to ir respublikinėse, sąjunginėse varžybose, kad Tarybų Lietuvos rinktinė TSRS tautų IX spartakiadoje pasirodytų sėkmingiau negu iki šiol.

Manau, kad laikas tiek mums, tiek ir kitiems už atskiras sporto šakas atsakingiems klubams, treneriams ir etatiniams darbuotojams iš pagrindų pakeisti požiūrį į masiškumo problemą. Mes privalome pasiekti, kad kiekviena pirminė organizacija kultivuočių mažiausiai dvi techninės sporto šakas, kad jų būreliai būtų vidurinėse ir profesinėse technikos mokyklose, ūkiuose ir pagal gyvenamąją vietą miestuose. Pagaliau reikia įsisąmoninti, jog kiekvienas draugijos narys turi teisę reikalauti, kad pirminė organizacija patenkintų jo poreikius. Masiškas sporto šakas, kaip karinę taikomąją daugiakovę, motociklų sportą, modeliavimą, o prie vandens telkinių — jūrų daugiakovę turėtų kultivuoti visi. Štai tie masiškumo rezervai, apie kuriuos dažnai kalbame, bet kurie taip ir lieka nepaliesti.

Matyt, būtų neteisinga reikalauti, kad RTSJK, RSK, kiti klubai vykdytų pirmines organizacijas ir siūlytų joms imtis tos arba kitos sporto šakos. Bet pas draugus į rajonus ir miestus, ypač tuos, kur yra tinkamos sąlygos, nuvykti privalome. Ir ne tuščiomis: su agitacinėmis brigadomis, geriausiais sportininkais, aišku, iš anksto susitarę, pavedę organizacinę šio renginio pusę vietos darbuotojams. Suprantama, žmonėms pagėdaujant, po to privalome vykdyti padėti įsisavinti šių sporto šakų pagrindus, mokyti žmones, kurie dirba su jaunimu.

Beje, ta proga norėčiau priminti ir štai ką: klubas seniai siūlo daugeliui respublikos rajonų pradėti kultivuoti jūrų daugiakovę, siūlo



Žiedinės motociklų lenktynės — viena devynių sporto šakų, kurias kultivuoja RTSJK. NUOTRAUKOJE: motociklu skrieja šalies čempionato prizinininkas Vygasdas Preikša. R. ROŽICKO nuotr.

ir būtina inventorių — jėgas. Bet iki šiol niekas taip ir nesikreipė į mus, nepaprašė pamos. Tai liečia ir modeliavimo, karinę taikomą daugiaakvę, motociklų sportą. Vadinasi, nežino mūsų jaunimas visų galimybių, kurias turi savo laisvalaikio įvalinti, bendram fiziniam parengimui, pažinčiai su technika gerinti. Tuo pat metu negalime pasigirti, kad visos mūsų jaunimas, einantis atlikti tarnybos į TSRS Ginkluotąsias Pajėgas, yra gerai fiziškai paruoštas, susipažinęs su technika. Tai rimtos mūsų visų darbo klaidos, ir daryti išvadas reikia nedelsiant.

Džiugu, kad kellant meistriskumą Respublikinio technikos sporto jūrų klubo pasiekimai daug geresni. Per atskaitinį periodą paruošti 2 TSRS tarptautinės klasės, 49 TSRS sporto meistrai, 124 kandidatai į meistrus ir 222 pirmojo bei 1205 kitų atskirų sportininkai.

Reikia pabrėžti ir tai, kad praėjusios — TSRS tautų VIII — spartakiados finalinėse varžybose užimtos trečios komandinės vietos automobilių žiedinėse lenktynėse bei motorlaivių sporte, kad ketvirtą lko jūrų daugiaakvininkai, šeštas vietas užėmė autodaugiakovės, motociklų žiedinių lenktynių bei karinės taikomosios daugiaakovės mėgėjai. Žodžiu, tų devynių sporto šakų atstovai, už kurių parengimą atsakingas RTSJK, per spartakiadą surinko 638 taškus vietoj planuotų 547.

Bet tai — jau praėjęs etapas. Mus jaudina artėjantys TSRS tautų IX spartakiados startai, pasirodymas finalinėse varžybose. Suprantama, tai, kas yra klubo žinioje, bus padaryta. Bet susiduriame su daugeliu klausimų, kurių sprendimas priklauso ne nuo mūsų. Turimi galvoje aktualų patalpų klubui ir ypač vaikų ir jaunių technikos sporto mokykloms klausimą.

Džiugu, kad artimiausiu laiku prasidės vandens sporto bazės projektavimo ir statybos darbai, mokomojo ūkinio pastato prie „Nemuno žiedo“ statyba. Tačiau tai, vaizdžiai kalbant, lašas jūroje. Laivų modeliotojai neturi ne tik deramų dirbtuvių, bet ir vandens, kur galėtų bandyti savo flotilės, nėra ploto autodaugiakovės mėgėjams, stokojame dirbtuvių motorlaivininkams, motožiedininkams, o dvi vaikų ir jaunių technikos sporto mokyklos, iškeltos iš rekonstrukcijai numatytų patalpų, išvis neturi kur dirbti.

Mes įsitikinę, kad Kauno miesto partiniai ir tarybiniai organai, nuolat skiriantys klubo veiklai didelį dėmesį ir besirūpinantys patriotinės draugijos veikla, ras išeitį iš susidariusių padėčių. Bet dabar svarbu laikas, kiekvieną dieną. Spartakiados finalinės varžybos nebe už kalnų, dalis jų vyks Kaune. Ar galima tikėtis, kad mūsų sportininkams namuose padės sienos, jeigu jie neturi normalių sąlygų treniruotis?

Tikimės, kad sprendžiant daugelį opių klausimų, kurie stabdo pagedaujama judėjimą pirmyn, deramos paramos susilauksime ir iš naujosios klubo tarybos, kurios pirmininku išrinktas Kauno miesto plano komisijos pirmininko pavaduotojas M. Zeščurinskas, kad įgyvendinant priimtą nutarimą dalykiškai padirbės visi tarybos nariai, treneriai, etatiniai darbuotojai. Privalome suprasti, jog reikia nedelsiant keisti darbo stilių, palaikyti glaudesnius ryšius su rajonais ir miestais, būti ne tik geri specialistai, sportininkai, bet ir pamėgtos sporto šakos propaguotojai.

V. ŠTUOPIS,
Respublikinio technikos sporto jūrų klubo viršininko pavaduotojas poitiniam auklėjamajam darbui

SKRAIDĖ KAMBARINIAI LĖKTUVŲ MODELIAI



Ekperimentinių modelių klasės varžybų nugalėtojas Šiaulių 5-os vidurinės mokyklos VI klasės mokinys Darius Cibonis.

A. ARBAČIAUSKO nuotr.

Kovo mėn. 23—26 dienomis Ukmergėje, 4-osios vidurinės mokyklos salėje, vyko respublikinės moksleivių techninių sporto šakų spartakiados aviamodeliuotojų varžybos kambariniais modeliais, kuriose dalyvavo delimties rajonų ir žėžių miestų komandos. Rajonų grupėje, kaip ir pernai, nugalėjo Šiaulių rajono Kuršėnų pionierių namų komanda (vadovas Vytautas Steponavičius), surinkusi 10 taškų. Antrą vietą užėmė Plungės rajono jaunųjų technikų stoties komanda (vadovas Bronius Klova), surinkusi 15,5 taško, o trečią — Kapsuko rajono Kalvarijos modeliotojai (vadovas Kazys Armalis), surinkę taip pat 15,5 taško.

Miestų grupėje, kaip ir pernai, nugalėjo Šiaulių miesto komanda (vadovas Vytautas Gaškauskas), surinkusi 8,5 taško. Antra — Klaipėdos (vadovas Vladimiras Butkinas) — 9 taškai, trečia — Pa-

nevėžio (vadovas Žutėkas Velička) ekipa, surinkusi 14,5 taško.

Asmeninėje įskaitoje geriausiai pasirodė ir prizines vietas užėmė: eksperimentinės klasės modeliais — šiaulietis Darius Cibonis (dviejų geriausių skridimų suma 7 min. 59 sek.), pirmos grupės modeliais (sparnų ilgis iki 350 mm) — klaipėdietis Vladimiras Feoktistovas (9 min. 11 sek.), antros grupės modeliais (sparnų ilgis iki 650 mm) — Klaipėdos atstovas Remigijus Urbis (14 min. 35 sek.), o atviros (tarptautinės) klasės modeliais taip pat klaipėdietis Gediminas Kybartas (12 min. 59 sek.).

Varžybos vyko sklandžiai, organizuotai, sportininkams buvo surengta turininga kultūrinė programa. Varžybų dalyviai dėkingi Ukmergės 4-osios vidurinės mokyklos pedagogų kolektyvui.

S. LUKSYS,

varžybų vyriausiasis teisėjas

GERIAUSI TARYBŲ SAJUNGOS AUTORALIO MEISTRAI LENKTYNIAUJA AUTOMOBILIAIS „LADA VFTS“, KURIUOS GAMINA VILNIAUS AUTOREMONTO ĮMONĖS

EKSPERIMENTINIS SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ BARAS

EKSPERIMENTINIAM SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ BARUI REIKALINGI:

- tekintojai (5—6 kategorijos),
- frezuotojai (5—6 kategorijos),
- suvirintojas elektra ir dujomis (5—6 kategorijos),
- valruotojas (kategorijos D ir E),
- dažytojas (5—6 kategorijos).

KREIPTIS: VILNIUS, Verkių g. 29, Autoremontu gamyklos EKSPERIMENTINIS SPORTINIŲ AUTOMOBILIŲ BARAS, tel. 77-72-01.



ŽINGSNIAI

Telšių aviacijos technikos sporto klubas [ATSK] sklandytuvais skraido 1 sporto meistras, 5 kandidatai į sporto meistrus, 12 pirmo atskyrio ir daugiau kaip 20 antro ir trečio atskyrio sportininkų.

Ketvirtis amžiaus, kai gyvuoja klubas — nemažas laiko tarpas. Jo veikloje kiekvienais metais pažymėti įsimintinai pasiekimai. Savo jėgomis, padedant šefams iš „Masčio“ fabriko, kitų miesto įmonių, buvo pastatytas anгарas, tarnybinis korpusas su mokymo klasėmis, instruktorių, technikų, medicinos kabinetais, pasigaminotos vaizdinės priemonės, techniniai įrenginiai pradedantiems sklandytojams mokytį, įsirengtas sportinis aerodromas su asfaltuota pakilimo juosta.

Tokia jau gyvenimo proza: kiekvieną darbą lydi ne tik džiaugsmas, bet ir sunkumai. Jų telšiečiams būta nemažai. Pasitaikė ir nesėkmių, net nelaimingų atsitikimų. Sklandymo entuziastai su žemaišišku užsispyrimu stengėsi įveikti sunkumus, mokėsi iš nesėkmių ir klaidų. Tuo įgijo ir pasitikėjimą. O pasitikėjimas ir patyrimas daug reiškia kiekviename darbe. Šie du „kertiniai akmenys“ buvo telšiečių sportinių pasiekimų pamatas. Štai vien tik per pastaruosius dvejus metus klube buvo paruošti penki sklandytojai kandidatai į sporto meistrus, o Alma Nakutytė ir Antanas Jokubavičius pernai respublikinėse sklandymo varžybose pasiekė tokių rezultatų, kad jų meistriškumas neliko nepastebėtas gausiame geriausių Lietuvos sklandytojų būryje. Jie-

du buvo pakviesti kandidatais į respublikos rinktinę.

Vien tik praėjusią vasarą klubo sklandytojai skraidė 1619 valandų. Kad klubo sklandytojai pastaraisiais metais pasiekė gerų sportinių rezultatų, kad rajono Tarptautinės statybos organizacijos darbų vykdytojas Vytautas Vidmantas ir Autotransporto įmonės vairuotojas Algis Sakalauskas pirmą kartą įvykdė kandidatų į sporto meistrus normatyvus, o dešimt pirmamečių sklandytojų sėkmingai baigė apmokymą ir atliko pirmuosius savarankiškus skrydžius, tai yra didelis instruktorių Antano Baublio, Antano Kliknos, grandies vado Stasio Svoto, klubo aviatechnikų darbo indėlis.

Klubo inžinieriaus Antano Jokubavičiaus sumanymo dėka sklandytuve įrengtas prietaisas, leidžiantis sportininkui skridime maršrutu pasirinkti ir išlaikyti optimalų greitį, racionaliausiai išnaudojant esamas keliamąsias sroves, o tai varžybose (taip pat ir treniruotėje) įgalina laimėti laiko. Tiesa, panašius elektroninius prietaisus gamina Prienų ESAG. Bet juos įsigyti gali ne kiekvienas klubas, nes jie labai brangūs. Telšiečiai randa tinkamą ir gerą išeitį. Senuolis inžinierius! Dėkingi jam klubo vadovai ir sklandytojai.

— Aukštes klases sklandytojų galima paruošti ir periferijos klube. Tam reikia pamėgtam darbu atsidavusių žmonių ir geros skraidymo technikos. — sako klubo viršininkas.

Stasys Kasperavičius ATSK pradėjo dirbti 1970-aisiais, o balandžio 14 pradėjo skaičiuoti penkioliktus metus, kai vadovauja klubui. Per tuos metus visko teko patirti, kaip sakoma, — ir šilto, ir šalto. Bet jis ir šiandien, kaip ir prieš ketvirtį amžiaus, toks pat ramus, kupinas entuziazmo, naujų sumanymų, visada įsiskaitantis ir nehurimstantis.

Siekdamas patvirtinti pradžioje pasakytą savo mintį, klubo viršininkas svajoja įsigyti sklandytuvą „Lietuva“. Ir šios svajonės, kaip jis pats papasakojo, yra realios. Tektų jį atsivežti iš kitos respublikos, nors, kaip žinome, šiuos sklandytuvus stato Prienų ESAG. Keisti „kryžiaus keliai“, tiesa? Savoje respublikoje gaminame, o atsivežti turime iš kitur. Kaip paaiškino viršininkas, tokie rūpesčiai slepia tik periferijos klubus. Tikrai labai negera praktika!

„Kai keturiolikos metų susipažinau su sklandytuvu, pamėgau sklandymą, niekas dabar nebeįsprašys iš aerodromo“. Taip apie save, vienmečius draugus iš klubo Jaunųjų sklandytojų mokyklos kalbą Telšių 3-os vidurinės mokyklos aštuntokė Edita Bagaslauskaitė.

Tik prieš metus prie klubo buvo įkurta Jaunųjų sklandytojų mokykla. Jai vadovauti buvo patikėta instruktoriui Alfredui Vaurui. Vaikinas — pačiame jėgų žydėjime. Entuziazmas, troškimas išmokyti paauglius skraidyti — veržiasi per kraštus. Pats dar gerai prisimena, kaip, būdamas septintos klasės moksleivis, Plungės jaunųjų technikų stotyje lankė aviamodeliuotojų sekciją, kaip penketas aistringiausių, tarp kurių buvo ir jis, žinomam sklandytuvų konstruktoriui Broniui Oškiniui padedant, statėsi sklandytuvą ir svajojo apie skrydžius, kaip iš Plungės važinėjo



Lakūnas instruktorius A. Vauras su jauniaisiais sklandytojais.



„Vilgą“ skrydžiui ruošia aviacijos technikai R. Jagminas [kairėje] ir J. Kasperavičius.



Klubo viršininkas S. Kasperavičius [kairėje], grandies vadas S. Svotas ir lakūnai instruktoriai A. Baublys, S. Stasytis ir A. Kliksa.

beveik trejetą dešimčių kilometrų į Klaipėdos ATSK aerodromą mokyti skraidyti.

Visa tai buvo jo jaunystės metais. Bet juk ir šiandien, Alfredo žodžiais tariant, pasugliai nori atsiplėšti nuo žemės, svajoja apie aviaciją ir skrydžius, trokšta paimti į rankas sklandytuvo vairalazdę ir skrietį debesų keliais.

Pasiklausęs Alfredo Vauro pasakojimų įsitikinau, kad ir tie 37 vaikinai ir merginos iš jaunųjų sklandytų būrio, kurie dar tik spėjo susipažinti su aerodinamika, kitais aviacijos dėsniais, susidraugavo su „Blanikais“, padėdami vyresniesiems, tikriems sklandytojams išvilkti juos iš angaro į kilmą, tą aerodromą, užsikrėtę šio sporto „skonių“ ne vienai dienai. Tai, beje, patvirtina ir Editos Bagaslauskaitės žodžiai. Gaila tik, kad ir šią vasarą minėti jaunieji sklandymo



Grupė klubo sportininkų pavasariniam aerodrome.



entuziastai iš Telšių ir Plungės, baigę klubo Jaunųjų sklandytų mokykloje pirmų metų apmokymo kursą, negalės patirti skrydžio džiaugsmo. Klubas neturi nė vieno mokomojo sklandytuvo.

— Mūsų šefai sutinka ir gali nupirkti porą vaikiškų mokomųjų sklandytuvų, bet visą bėdą ta, kad Prienų ESAG vis dar negali jų pagaminti tiek, kad gautume ir mes, — su žirdgėla pasakojo Stasys Kasperavičius ir Alfredas Vauras. — Didelę skriaudą darome paaugliams.

„Ju kelias į aviaciją prasiėjo Telšių aviacijos sporto klube“. Šalia albumo su tokiu pavadinimu mačiau didžiulį aplanką apie karo lakūno Viktoro Revuckio, žuvusio netoli Šatrijos kalno 1944-ųjų rudenį, vaduojant Telšius, gyvenimą ir kovinius žygdarbius.

Kur tik nesutiksi šiandien buvusių Telšių ATSK sportininkų. Skleidžiau albumą su buvusių klubo auklėtinių nuotraukomis, ir tarsi metraštį skaičiau ties kiekviena jų pažymėtas datas.

Buvo pažymėti metai, kada sportininkas atsisveikino su klubu, paskui sekė įrašas, kur jis dabar įdomu.

Tarptautinės klasės sporto meistras, daugkartinis šalies ir respublikos sklandymo čempionas Vytautas Sabuckis, 1968 m; dirba Prienų ESAG lakūnu bandytoju.

Sporto meistras Rimantas Vainagis, 1970 m; dirba Vilniaus ATSK lakūnu instruktoriumi.

Sporto meistras Edvardas Ramonas, 1971 m; Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininko pavaduotojas skraidymų reikalams.

Petras Jonušas, 1971 m; dabar karo lakūnas.

Sporto meistras, šalies aukštojo pilotų rinktinės narys Rolandas Pakas, 1972 m; Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas.

Vacys Gembutis, 1978 m; dirba Akmenės ATSK lakūnu instruktoriumi.

Andrius Klimas, 1979 m; dirba civilinės aviacijos techniku.

Giedrius Jasaitis, 1979 m; dabar karo aviacijos lakūnas.

Tai tik keletas iš mielo lizdo išskridusių, kuriems Telšių aviacijos technikos sporto klube buvo įskiepyta mellė aviacijai, kurie čia įgijo sparnus ir pakilo dideliame gyvenimo skrydžiui. Bet jie liko pavyzdžiu jaunimui, tiems, kurie vėliau atėjo į klubą. Gal todėl ne vienas, gavęs brandos atestatą ir klube įgijęs skraidymo įgūdžių, pasirenka aviatoriaus profesiją. Šiuo metu aukštosiose karo aviacijos mokyklose studijuoja buvę klubo auklėtiniai Arūnas Klova, Antanas Rečkauskas, Darius Adomaitis, Sigitas Pagalis. Nėra abejonės, jie, išbandę sparnus skrydžiuose virš žemaitijos aukštumų, kaip ir Giedrius Jasaitis bei Petras Jonušas, bus ištikimi taikios mūsų tarybinės Tėvynės padangės sargybiniai.



Pirmaatskyrininkė A. Nakutytė ir kandidatas į TSRS sporto meistrus A. Jakubavičius.

M. KURAIČIO nuotr.

K. KAZIŪNAS

KARTINGĄ GALI KULTIVUOTI VISI

TOKIOS NUOMONĖS YRA RESPUBLIKINIO TECHNIKOS SPORTO KLUBO VĖRŠININKAS EGIDIJUS UDRAS

Gan triukšmingi, bet labai patrauklūs mažieji automobilukai pavergė Tarybų Lietuvos jaunimą. Vien praėjusiais metais Lietuvos TSR SDAALR CK smulkaus urmo pardavė jų pardavė 128 vienetus. Kartingus įsigyja patriotinės draugijos pirminės bei mokyimo organizacijos, technikos sporto klubai, rajonų SDAALR komitetai. Tai džiugus reiškinys. Bet yra ir kita medalis pusė: nemaža organizacijų, įsigijusių kartingus, nežino pagrindinių šios sporto šakos reikalavimų, taisyklių. Tad technika stovi nenaudojama, jaunimas neturi galimybės sudaryti kartingo būrelių, sekcijų. Kur išeitis?

Su tokia klausimu redakcija kreipėsi į Respublikinio technikos sporto klubo vėršininką Egidijų Udrą. Štai ką jis papasakojo:

— RTSK gauna daug laišku, kuriuose jaunieji patriotinės draugijos nariai, pirminių organizacijų pirmininkai prašo padėti įsivieinti kartingo sportą. Mielu noru. Tačiau klubo darbuotojai fiziškai nepajėgūs apankyti kiekvieną pirminę organizaciją, įsigijusią kartingus, pamokyti. Bet prašymų pamiršti nevalia. Zadaime parengti ir padauginti pagrindines šios sporto šakos taisykles ir reikalavimus. Tačiau tai — ateities klausimas.

— O ką daryti dabar, kad visos organizacijos, įsigijusios techniką, galėtų ją įsivieinti, kad jaunimas galėtų treniruotis, ruoštis ir dalyvauti respublikos spartakiados varžybose?

— Manau, jog geriausia išeitis — pasinaudoti „Sparnų“ redakcijos suteikta galimybe ir išdėstyti svarbiausius kartingo sporto reikalavimus bei varžybų taisykles.

Visų pirma reikia įsidėmėti, jog šio šimtmečio viduryje atsiradę kartingai skirstomi į dvi grupes: 12-ąją ir 13-ąją.

13-osios grupės (G-13) kartingai yra nacionalinių klasių. Tai yra:

„sąjunginės“ klasės kartingai, kuriuose įmontuoti serijiniai mūsų šalies gamybos kėloninių motociklų varikliai. Jų maksimalus darbo tūris 125 kubiniai centimetrai (ccm);

„pionierių“ klasės mikroautomobilai, kuriuose įmontuoti mūsų šalies gamybos serijiniai mopėdų varikliai, kurių maksimalus darbo tūris 50 ccm.

12-os grupės (G-12) kartingai — tarptautinių klasių, kurie priklauso nuo variklių, skirstomi į tokias klases:

„A“ klasė — vieno cilindro variklis, be pavarų dėžės, kurio darbo tūris ne daugiau 100 ccm; „B“ klasė — bet kurios konstrukcijos variklis be pavarų dėžės, kurio maksimalus darbo tūris 125 ccm;

„C“ klasė — variklis su trijų pavarų dėže, kurio darbo tūris neviršija 125 ccm;

„C-1“ klasė — bet kurios konstrukcijos variklis;

„C-2“ klasė — vieno cilindro oru aušinamas variklis, taikomas serijiniams sportiniams motociklams;

„E“ klasė — serijinis, oru aušinamas socialistinių šalių gamybos variklis, turintis ne daugiau dviejų cilindrų ir trijų — šešių pavarų dėžę. Jo maksimalus darbo tūris 250 ccm. Šis kartingas naudojamas tik žiemos treko lenktynėms.

Priklausomai nuo sportininkų amžiaus, jie skirstomi į tris grupes:

a) 9—14 metų vaikai gali lenktyniauti tik „Pionierių“ klasės kartingais;

b) 14—16 metų — „sąjunginės“ klasės kartingais;

c) lenktynininkai, kuriems sukako 16 metų — „sąjunginės“ bei visų kitų klasių kartingais.

Dalyvauti kartingo varžybose gali abiejų lyčių asmenys, kurie turi dokumentus, suteikiančius teisę vairuoti automobilį (suaugusieji — vairuotojo teises), federacijos patvirtintą licenziją su tėvų ir trenerio sutikimu.

Stodamas į oficialių varžybų startą lenktynininkas privalo pateikti teisėgę kolegijai klasifikacinę knygėlę, gydytojo leidimą dalyvauti šiose varžybose, licenziją, taip pat galiojantį draudimo polisą (1000 rb) ir Valstybinės automobilų inspekcijos išduotas vairuotojo teises (pastaruosius du dokumentus — tik pilnamečiai).

Sportininkų ekipuotę sudaro: kelnės ir striukė (marškiniai) ilgomis rankovėmis, sportinis šalmas, odinės pirštinės, nedožiūtančio stiklo akiniai, auliniai batai arba batukai su aulikuais, o lenktyniaujant žiemos sąlygomis — dar ir veidą sauganti kaukė.

Kartingas — automobilų sporto šaka. Todėl asmenys, organizuojantys treniruotes ir varžybas, privalo atkreipti ypatingą dėmesį



į saugumo klausimus. Pradėti reikia nuo to, kad šalia mokymosi pažinti techniką, valdyti ją, kartingo mėgėjai privalo įsivieinti automobilų sporto varžybų taisykles, griežtai laikytis drausmės rengiantis startui bei lenktynėse.

— Tai liečia taisykles. O trasa?

Paprastai kartingo varžybos rengiamos stacionariame žiedinė trase. Pradedantiesiems ją galima įrengti įvairiose asfalto arba betono dangos aikštėse, neturinčiose viršų. Pakilimai ir nuožulnumai neturi viršyti 3 proc. Kitaip tariant, reikalinga lygi aikštė, kurioje galima įrengti trasą. Joje — neribotas kiekis posūkių, bet būtina 40—150 m tiesi atėža. Trasos ilgis, priklausomai nuo turimos aikštės dydžio, 300—1300 m, o plotis — 6—10 m.

Privalomų nuvažiuoti per varžybas ratų skaičius priklauso nuo trasos ilgio, nes bet kurios klasifikacinės varžybos turi būti rengiamos ne mažesnėje negu 20 km distancijoje (jauniems nuotolis gali būti perpus mažesnis).

Trasa turi būti gerai pažymėta 10—15 cm pločio išorinėmis linijomis arba punktyru iš abiejų trasos pusių. Esant tiesiai atėžai arba ne mažesniai kaip 40 m ilgio posūkiui, žymėjimai daromi kas 25 cm, o esant mažesniems posūkiams — ne rečiau kaip kas 3 m. Ties posūkiais būtina žymėti ir išorines trasos linijas.

Trasa turi būti taip įrengta, kad ji būtų nepavojinga sportininkams. Vienu metu trasoje gali startuoti toks skaičius kartingų, kuris atitiktų jos ilgį, padaugintą iš pločio ir po to iš skaičiaus 4 (pavyzdžiui, trasos ilgis — 1 km, plotis — 6, vadinasi: $1 \times 6 \times 4 = 24$ — startuoti gali ne daugiau 24 mikroautomobilų).

Kiekvieno sportininko vieta nustatoma priklausomai nuo to, kokia eilės tvarka jis baigė važiavimą ir priklausomai nuo pravažiuotų ratų skaičiaus. Jeigu varžybos rengiamos keliais važiavimais, sportininkams už kiekvieną važiavimą skiriami taškai, numatyti varžybų nuostatuose. Bendra vieta nustatoma susumavus visų važiavimų taškus.

Iki prasidedant lenktynėms sportininkai privalo išsiričiuoti iki

startinėje aikštėje (neveikiantis varikliai). Iš jos, teisėjams patikrinus sportininko pozicijas teisingumą žachmatų tvarka nužymėtoje ikistartinėje zonoje, užvedus variklius važiuojama į starto zoną, kuri sužymėta tokia pat tvarka.

Startas — labai atsakingas varžybų momentas. Paprastai jame sportininkai išsiričiuoja pagal išvakarėse surengtų kvalifikacinių varžybų rezultatus. Starto zonoje gali būti tik sportininkai ir teisėjai. Siekiant užtikrinti sportininkų saugumą, nuo starto linijos iki pirmojo posūkio rekomenduojama 30—40 metrų ilgio tiesioji.

Patogioje trasos vietoje turi būti įrengtas techninės pagalbos punktas. Čia sportininkas arba jo mechanikas, treneris, netgi pašaliniai asmenys gali remontuoti kartingą. Gavęs teisėjo sutikimą, sportininkas po to turi teisę tęsti varžybas. Bet kurioje kitoje vietoje suteikti sportininkui techninę pagalbą kategoriškai draudžiama.

Žiūrovų vietas būtina atitverti nuo trasos deramomis apsaugos priemonėmis (šieno briketai arba automobilų padangos). Įrengiant jas reikia galvoti apie sportininkų ir žiūrovų saugumą. Panašios saugumo priemonės ir pačioje trasoje, jeigu atskirose jos vietose priešpriešinį eismą skiria mažiau nei 10 m. Beje, trasa turi būti priimta ir patvirtinta vietos SDAALR komitete.

— Į ką rekomenduotumėte atkreipti ypatingą dėmesį organizuojant lenktynes?

— Visų pirma įsisaugoti, jog kaip ir kiekvienų kitų, taip ir kartingo varžybų pagrindas yra jų nuostatai bei galiojančios kartingo sporto varžybų taisyklės. Ten, kur yra automoto sporto teisėjų kolegijos, nuostatus privaloma su jomis suderinti. Būtina atkreipti ypatingą dėmesį į sportininkų ir žiūrovų saugumą. Todėl ypač svarbu teisingai sužymėti trasą turimame lygiamame plote, prisilaikyti kartingo varžybų taisyklių įrengiant starto bei ikistartinę zoną, tiesiąją po starto.

Per varžybas trasoje privaloma laikytis griežtos drausmės ir tvarkos. Kategoriškai draudžiama bet kam, išskyrus teisėjus, vaikščioti po trasą. Būtina įsidėmėti: be gaisrininkų bei greitosios medicinos pagalbos darbuotojų su parengtais ir šalia trasos stovinčiais jų automobilais varžybų vykdyti negalima!

Varžybų nuostatuose privaloma nurodyti jų tikslą ir uždavinius, rengimo principus ir programą, starto ir finišo tvarką, sistemą, paraiškų pateikimo tvarką, numatomus apdovanojimus.

Pirminėms SDAALR organizacijoms, klubams būtina iš anksto išsiuntinėti varžybų nuostatus, kad juose būtų gerai ruošiamasi artėjančiam startui, kad jaunimas nebūtų nuskriaustas.

Varžybų vietoje privaloma įrengti patalpą teisėjams, aikšiai

Kalbėjosl A.JANKUS

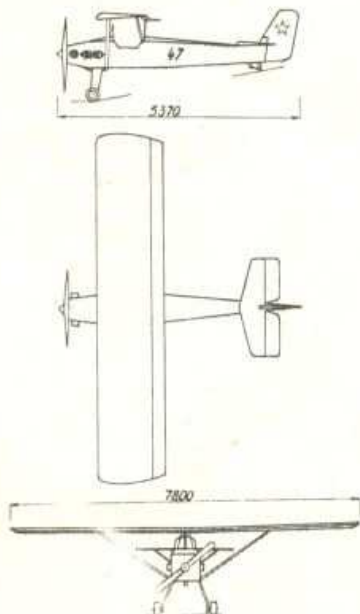
Lektuvus VNK yra monoplanas, aukštai iškeltais sparnais, kurie atvirkštinai spjūrys ir atatampomis. Turl 32 AJ galینگumo motociklo MT-99 variklį MT 801 su savos gamybos krumpuriaratinu reduktoriumi (2,5 perdavimo skaičiaus). Kad reduktorius krumpuriaraziui švelniau priimtų sukimosi momenta staigus apsisukimo skaičiaus pasikeitimo metu, įtaisyta demferinė mova. Prope-

R. VAICIULIS

LĖKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Spārņu ilgis	7,80 m
Lēktuvu ilgis	5,37 m
Lēktuvu aukstis	2,10 m
Nesānciņu plūkstumų platā	11,20 m ²
Tuščālo svoris	220 kg
Skrīdīmo svoris	300 kg
Maksimālais skrīdīmo gretis	
	130 km/vai.
Kelļonējs gretis	100 km/vai.
Tūpīmo gretis	70 km/vai.

O. LIUTKIENĖ,
Lietuvos KP
Kretingos rajono
komiteto sekretorė



SVEČIUOSE

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

„KRYLIA RODINY“

AVIACINIŲ ŽINIŲ
PROPAGUOTOJAS

Redakcijos darbuotojai tarsi ypač kruopščiai ruošėsi „Apskrito stalo“ posėdžiui. Reikėjo apsvaistinti klausimą, kuris įaudino vienos masiškiausios sporto šakų — aviamodeliavimo mėgėjų. Iš jų žurnalas gavo daugybę laiškų, griežtai kritikuojančių Gomelio, Maskvos autoremonto gamyklose gaminamus aviamodelius, taip pat daugelio aviacijos pramonės įmonių produkciją.

„Apskrito stalo“ posėdis buvo spūdingas. Atvyko SDAALR įmonių, gaminančių aviamodelius, direktoriai ir vyr. inžinieriai, Aviacijos pramonės ministerijos atstovai, susivienijimo „Junyj teknik“ darbuotojai, aviamodeliavimo sporto vadovai, instruktoriai, nusipelnę sporto meistrai, šalies ir pasaulio čempionai.

Prieš „Apskrito stalo“ atidarymą visi posėdžio dalyviai pasižiūrėjo geriausių įmonių gamybos pavyzdžių, susipažino su perspektyviais modeliais. O

paskui prasidėjo didelis ir principingas pokalbis apie modelių gaminių kokybę, apie gamybos vaidmenį vystant šią perspektyvią ir masinę aviacijos sporto šaką.

Gamybininkai išgirdo iš aviamodeliuotojų daug rimtų priekaištų: dėl brokuotų gaminių, sulankstytų rinkinių, dėl mūsų pavyzdžių atsilikimo nuo pasaulinių standartų ir t. t. Savo ruožtu, ir gamyklų direktoriai iškėlė daug svarbių klausimų — dėl geresnio aprūpinimo šiuolaikiniais įrengimais, kondicine medžiaga, limitų didinimo gamybinėse bazėse, plėsti SDAALR gamybinių įmonių valdybos vadovaujantys darbuotojai, dalyvavę šiose redakcijos posėdyje, priėmė veiksmingus nutarimus. Buvo peržiūrėti visi gaminiai aviamodeliuotojams, 19 pavadinimų atsisakyta, priimta 17 naujų. Nutarta iš pagrindų pertvarkyti Gomelio gamyklos gamybinių bazę, pakeisti įmonės direktorių, įkurtas Centrinis mode-

Grupinė akrobatika: žvilgsnis į ateitį



Padangų akrobatai per treniruotę. Šiame parašiutininkų būryje ir mūsų respublikos atstovas TSRS sporto meistras Vytautas Janušauskas.

A. KARTASOYO nuotr.

Oro akrobatams praėjus sportinis sezonas buvo savotiškas išbandymas, jėgų patikrinimas. Mūsų parašiutininkai pirmą kartą dalyvavo pasaulio čempionate ir, reikia pasakyti, debiutavo neblogai: aštuonetas užėmė ketvirtą vietą, ketvertas — įėjo į stipriausiųjų ekipų dešimtuką. Išaugusi sportininkų meistriškumą liudija ir šalies pirmenybių rezultatai. Karinių Oro Pajėgų parašiutininkai, nugalėję tarp aštuonetų komandų, per dešimt žuolių padangėje sudarė iš viso 76 figūras (geriausias ankstesnio čempionato rezultatas — 54 figūros). Pasiekti sąjunginiai rekordai leisvame kritime sudarant figūrą „grotelės“, kuriai vyrai „surinko“ 50 žmonių, moterys — 19.

Kaip matome, pasiekta nemažai, nors grupinė akrobatika — viena jauniausių parašiutinio sporto šakų mūsų šalyje. Tačiau mūsų komandos dalyvavimo pasaulio čempionate pamokos verčia kritiškai pažiūrėti į visą nuveiktą darbą ir numatyti būdus grupinei akrobatikai vystyti, varžybų organizacijai ir treniruotėms tobulinti, mokymo metodikai gerinti, parinkti sportininkus šiai sporto šakai. Šiais klausimais savo nuomonę pasakyti paprašėme sportininkus, kurie specializuojasi grupinėje akrobatikoje.

JURIJUS MAJOROVAS, sporto meistras, Karinių Oro Pajėgų parašiutininkų rinktinės komandos treneris:

— Mūsų sportininkai — V. Vostrikovas, V. Gavrilovas, S. Šišinas, J. Bachtinas, V. Cupko, A. Falelejevas, A. Martynovas, A. Zapolonovas — šalies V čempionate užėmė pirmąją vietą, laimėdami septynių taškų persvara. Ar mes patenkinti savo dabartiniais rodikliais? Ne. Juk skirtumas tarp pasaulio čempionato nugalėtojų ir mūsų pasirodė esąs labai didelis — beveik 50 taškų. Kaip rodo patyrimas, norint pasiekti laimėjimų kolektyvinėje sporto šakoje, reikia nepaprasto komandos susiklausymo. O mes dėl įvairių priežasčių drauge nedaug treniravomės. Tai, suprantama, turėjo įtakos kruopščiam elementų nudailinimui, perėjimams, ne visada tiksliai ir greitai buvo reaguojama į komandas persigrupuoti, judesiai nepakankamai suderinti. Aš manau, kad ateityje būtina daryti štai ką: jei komanda sąjunginėse pirmenybėse iškovojo pergalę, ji turi įeiti į šalies rinktinę visos sudėties. Tada šis aštuonetas galės treniruotis kartu. Be to, kiekviena žinyba bus suinteresuota paruošti komandą kaip galima geriau.

Mus jaudina ir aprūpinimo parašiutine technika klausimai. Reikia lengvo, patogaus parašiuto — tandem, kuriuo būtų galima laisvai manevruoti oro erdvėje. Kombinezonus kol kas siuvasi pa-

[Nukelta | 22 psl.]

liavimo konstruktorių-technologų biuras.

Tai tik vienas mūsų žurnalo, kuris leidžiamas nuo 1950 metų ir šiuo metu spausdinamas 75 000 egzempliorių tiražu, bendradarbių veiklos pavyzdys. Aišku, mes suprantame, kad, norint tobulinti modelių gamybą, tokiu būdu skatinti ir jaunimo techninę kūrybą, reikės dar daug nuveikti. Ir žurnalistai šį darbą dirba, įdėmiai seka tuos procesus, kurie būdingi aviamodeliavimo sporto augimui. Mes pasakojame apie sporto technikos naujoves, apie čempionų modelius, skelbiame informaciją, kuri padeda kopijų gamintojams, turime skyrelį „Modeliuotojo dirbtuvė“.

Mes džiaugiamės, kad didžioji žurnalo skaitytojų dauguma — jauni aviacinės technikos mylėtojai. Jiems ir skiriame daugiausia dėmesio. Ir tai suprantama. Aviacinės technikos, aviacinių žinių, garbingų mūsų lakūnų tra-

dicijų propagavimas — svarbiausias žurnalo uždavinys. Dabar, kai visa tarybinė laudis turi tikslą įgyvendinti partijos XXVII suvažiavimo nutarimus, mūsų uždavinys — rodyti aviacinę techniką, sudominti jaunimą aviacijos sportu ir tokiu būdu skatinti technikos pažangą, naujų jaunimo būrių atėjimą į aviaciją.

Pirmuosiuose šių metų numeriuose, pavyzdžiui, Socialistinio Darbo Didvyris P. Balabujevas smulkiai pasakoja apie sparnuoto milžino lėktuvą An-124 „Ruslanas“ savybes. Ruošiamas straipsnių apie kitus naujus lėktuvus ir mašinasparnius, kurie XII penkmetį pasirodys oro frasoje.

Bus tęsiami ir mūsų tradiciniai skyreliai „Pokariniai tarybiniai lėktuvai“, „Originalių schemų lėktuvai“, „Sportiniai lėktuvai“. Kaip ir anksčiau, žurnale bus pasakojama apie tarptautines aviacijos parodas. Mes jau išspausdinome mūsų korespondentų straipsnių serijas iš Pa-

ryžiaus aviacijos salono, iš parodų Hanoveryje. Barselonoje ir kt. Šiose publikacijose pasakojama apie šių dienų aviacinės technikos naujoves, skaitytojas supažindinamas su aviacijos mokslo plėtra šalyje ir užsienyje.

Skaitytojų pageldavimu šiais metais mes įsivedėme du naujus skyrelius. Vienas jų — „Tėvynės padangėje“. Jame pradėjome pasakoti apie įdomiausius mūsų šalies lėktuvus: A. Možaiskio, P-1 ir kitus. Kitas skyrelis, tikimės, patiks aviacijos istorijos mėgėjams. Mes taip jį ir pavadiname „Nuo Ikaro iki... [iki „Ruslano“]“. Straipsniuose apžvelgsime, kaip idėja, svajonė skraidyti nuo legendos išaugo iki šiuolaikinių skraidymo aparatų kūrimo.

Žurnalas dalyvavo visuose sąjunginiuose saviveiklinių konstruktorių sąskrydžiuose. Dabar mes spausdiname korespondencijas apie geriausius konstruktorius mėgėjus, apie studentiškus konstruktorių biurus. Pasistengsime jas iliustruoti sche-

momis, brėžiniais. Tai padės sudominti jaunimą technine kūryba, įtrauks jį į aktyvų aviacinio konstravimo darbą.

Mūsų skaitytojai žino, kad mes rengiame sąjungines parašiutininkų klubų varžybas žurnalo prizai laimėti. Ne kartą jose dalyvavo ir Lietuvos sportininkai. Šiais metais mes išplėtėme parašiutinę tematiką: žurnalo puslapiuose rodome kupolinę ir grupinę akrobatiką, parašiutinę techniką, išsamiai informuojame apie šio sporto augimą užsienyje.

Redakcijos planai dideli. Mes, kaip ir anksčiau, daug rašysime apie didvyriškus aviatorių žygdarbius karo ir taikos metais, apie aviacijos mokyklas, SDAALR parašiutizmo klubų veiklą. Manome, kad mums pavyks geriau patenkinti ir mūsų aviacijos sportininkų poreikius.

L. JASNOPOLSKIS,
žurnalo „Krylja Rodiny“
vyriausiasis redaktorius

PIRMA KARTĄ aš jį sutikau sąjunginio žygio tarybinės laudies revoliucijos, kovų ir darbo šlovės vietomis dalyvių sąskrydyje. Paskui buvo ir kitų susitikimų. Ir kiekvieną kartą žurnalisto bloknotą papildydavo nauji bruožai Tarybų Sąjungos Didvyrio, komunisto Aleksejaus Artiomenkos portretui.

Jis gimė ir augo Jaroslavo žemėje, mokėsi Rybinsko (dabar Andropovo miesto) aviaklube. Dieną dirbo motorų gamykloje, laisvadieniais bėgo į aerodromą. Tą dieną, kai į padangę pirmą kartą pakilo su lėktuvu U-2, Alioša galutinai suprato: aviacija — visiems laikams. 1940 metų vasarą Aleksejus tapo Tambovo aviacijos mokyklos kursantu.

Zinia apie karo pradžią pasiekė jį mokyklos aerodrome. Kursantai rašė pareiškimus, prašydami greičiau juos išsiųsti į frontą. Bet mokyklos viršininkas ant kiekvieno pareiškimo rašė kategorišką rezoliuciją: „Nepatenkinti!“.

— Svarbiausia dabar, — sakė jis, — kaip reikiant pasiręmti mūšiams.

Tik baigęs mokyklą, Aleksejus buvo pasiųstas į frontą. Tuo metu jis ėjo dvidešimt pirmus metus.

Pamaskvio aerodrome jauniems lakūnams įteikė naujutėlius lėktuvus IL-2. Daugiau kaip žimtą septyniadešimt kartų į ugninę karo padangę kilo A. Artiomenka. Trisdešimt kartų skrido į žvalgybą. Vienas iš tų kovinių skridimų ypąč įsiminė. Lakūnas jau grįžo iš užduoties, kai staiga iš saulės pusės užgriuvo „meseršimas“. Staigiu posūkiu Aleksejus išvengė nutaikytos jį lėktuvą žūvių paplūpos. Užsiėmęs ataka, „meseris“ prašvilpė vos už kelių dešimčių metrų nuo

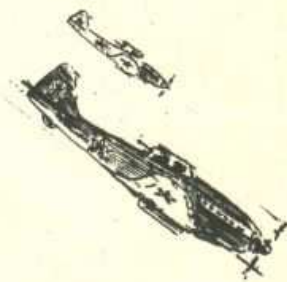
šturmuotojo. Tokios galimybės praleisti Aleksejus, aišku, negalėjo. Greitai apsukęs mašiną, jis pagavo „meserį“ taikikliu. Nugriaudėjo žūviai. Apimtas liepsnos, Me-109 subyrėjo ore.

Ir vėliau leitenantas Artiomenka sėkmingai triuškinė priešą. Didėjo kovinių skridimų skaičius. Bet nė vienas jų nebuvo lengvas. O kai kurie — ypatingi.

... Dar tik aušo, kai iš nedide-

Tuokart pulke jau surašė pranešimus, kad žuvo Artiomenka ir jo oro šaulys, vaikinas iš Turkmėnijos Chamra Caryjevas. O jie štai... per stebuklą išliko gyvi. Pagulėjo karo ligoninėje — ir vėl į rikiuotę.

1944 metų birželio 19 dieną Artiomenka vykdė eilinę kovinę užduotį. Grįždamas namo, Aleksejus pamatė didelę priešų tankų koloną. Per radiją išsikvietė



Puolamųjų smūgių snaiperis

lės lauko aikštelės pakilo šeši „ilai“. Vieną jų pilotavo vyresnysis leitenantas Artiomenka. Šturmuotojams reikėjo atakuoti priešų aerodromą netoli Šiaulių. Po pirmos atakos Aleksejus pamatė, kaip suliepsnojo degalų cisternos ir „junkersai“. Pakartoję ataką šturmuotojai baigė triuškinėti aerodromą ir pasuko link namų. Iš to, kaip krūptelėjo mašina, tartum susidūrusi su nematoma kliūtimi, lakūnas suprato, kad lėktuvą pašovė zenitinė. Vargais negalais perskridęs fronto liniją, Aleksejus ėmė leistis. Apačioje plytėjo miškas. Ir staiga... stiprus smūgis vos neįmetė piloto iš krėslų. Veriantis skausmas, vaivorykštės ratilai akys. Paskui apleido sąmonė.

pagalbos, jis nelaukė, kol atskris kovos draugai — tankai galėjo suspėti išsisklaidyti. Nupikravęs į kolonos priekį, lakūnas apmėtė įarvuotas mašinas bombomis, reaktyviniais sviediniais. Priekinis tankas, suskaldytas sprogimo, užtvėrė kelią kitoms mašinoms. O atsukę į dvilika „ilų“ baigė triuškinėti koloną.

... Su Aleksejum Artiomenka sklaidome jo seną skraidymų knygelę. Pradėjęs karo tarnybą eiliniu lakūnu, vaduojant Tarybų Lietuvą Aleksejus jau vadovavo eskadrilei, tapo kapitonu. Aleksejus ypąč gerai prisimena mūšius Pobaltij: čia jam buvo įteiktas partinis bilietas. Apdovanojimo lape pristatyti Tarybų Sąjungos Didvyrio vardui suteikti

yra tokios eilutės: „Kapitonas Artiomenka asmeniškai sunaikino: tankų — 22, įarvuotų — 5, automašinų — 60, vežimų — 75, vagonų — 16, garvežių — 3, amunicijos sandėlių — 1 ir iki 385 priešų kareivių ir karininkų. Oro mūšiuose asmeniškai numušė du naikintuvus Me-109 ir FV-190“.

Ir pokario metais likimas Artiomenkai buvo palankus. Jis sėkmingai baigė Karinę Oro Pajėgų akademiją, tarnavo aviacijos daliniuose. Pablogėjus sveikatai, išėjo į atsargą. Atrodo, galima būtų ir pailsėti. Tačiau būti nuošalyje nuo gyvenimo — ne karinio lakūno būdai. Ir jis stoja mokyti į Politechnikos instituto inžinerijos-ekonomikos fakultetą. Baigęs gavo inžinieriaus diplomą.

... Praėjo daug metų. Pabalo veterano smilkiniai. Bet kaip ir anksčiau, širdis ramaus gyvenimo neieško. Komunistas Artiomenka ir toliau dirba dėstytoju Maskvos tarpžakiniame liaudies ūkio specialistų kvalifikacijos kėlimo institute. Susitikimuose su jaunimu jis prisimena kovinius frontininkų žygius, moko jaunuolius narsumo, Tėvynės meilės, dosniai dalijasi savo turtinga patirtimi.

A. MALKOVAS

ULSA — ATGIMUSI SVAJONĖ

Lietuvos atstovai duoda toną ne tik šalies sklandymo ir lėktuvų sporto komandose, bet ir tarp saviveiklinių aviakonstruktorių. Pirmajame sąjunginiame ULSA konstruktorių sąskrydyje 1983 metais triumfavo mažas lėktuvėlis „Garnys“, kurį pastatė Česlovas Kišonas. 1984 metais ultralengvų skraidymo aparatų (ULSA) kūrėjų sąskrydyje visus sužavėjo Juozas Valūnas su savo sraigtasparniu VA-S. 1985 metų ULSA konkurso nugalėtoju tapo grakštus Ginto Končiaus aparatas „Antis“. Tad ir norėčiau su „Sparnų“ skaitytojais plačiau pakalbėti apie ULSA ir jų problemas.

Dabar daugelis gali pasigaminti skraidymo aparatą nedidelėje ir netgi namų dirbtuvėje, ir čia

nėra nieko nuostabaus. Atsirado naujų prieinamų medžiagų — lengvų ir patvarių. Dauguma šalies gyventojų turi nemažai inžinerijos-technikos žinių. O tada, trečiajame dešimtmetyje, mėgėjams buvo žymiai sunkiau.

Kokių trūkumų žiuolaikiniame atgimusiame ULSA sąjūdyje randa veteranai? Žodis tiems, kurie aviatoriaus darbe patyrė visko — ir pergalės džiaugsmą, ir nesėkmių kartėlį.

I. SELESTAS, lakūnas bandytojas: „Tai, kad mes praradome visą didžiulę Koktebelio patirtį ir dabar turime kurti ją iš naujo — apsileidimas. Ant kalno, kur buvo nemokama vėjo energija, mes faktiškai turėjome aerodinaminę bandymų laboratoriją, kur gimdavo, buvo tikrinamos ir čia pat įgyvendinamos naujos idėjos. Visa, kas geriausia buvo sukurta mūsų sklandymo pionierių entuziazmo, — ir žmonės, ir techniniai sprendimai — nuėjo į „didžiąją“ aviaciją. Atkurti šalyje „mažąją“ aviaciją — sunkus ir garbingas uždavinys. Ir jeigu dabar kas nors šio klausimo svarbos kol kas nesupranta, entuziastų garbės reikalas — įrodyti, jog lėktuvą galima paversti tokia paplitusia mašina socialistiniame liaudies ūkyje, kokie yra traktoriai, kombainai ir automobiliai“.

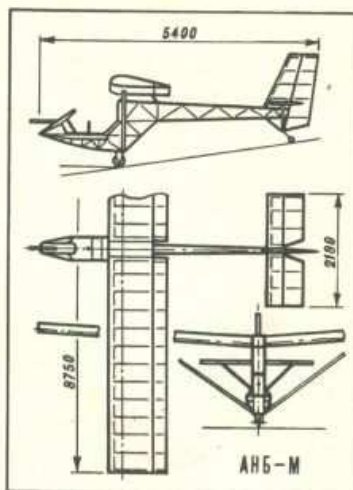
I. TOLSTYCHAS, konstruktorius: „Kažkaip nepastebimai, susižavėję viršgarsiniu, strėlišku ir stratosferiniu skridimu, mes visiškai pametėme „koridorių“ danguje, kuris ekonominiu požiūriu labai vilioja. Aš turiu galvoje aukštį nuo žemės, na, sakykim, 500—800 metrų. Nedidelės, mažo galimumo aviacijos transporto priemonės galėtų ten atlikti daugybę darbų. Šių dienų entuziastams, man rodos, stinga aiškumo ir tikslo konkretumo. Dar 1949 metais mes sudarėme reikalavi-

mus lengviems lėktuvams — mokomiesiems, sportiniams, ryšių, sanitariniams kurti. Štai kad dabar konstruktorių mėgėjų kolektyvai imtusi kurti tokias mašinas!“.

S. ANOCHINAS, lakūnas bandytojas: „Nesunaudodami nė gramo degalų, ant Klementjevo kalno mes bendrai priskraidydavome iki 70 val. per dieną. Ir ši masinė skraidymų patirtis karo metais mums išgelbėjo gyvybę. Tai, kad tiek daug jaunų žmonių šiandien veržiasi į padangę, džiugina. Tačiau ir verčia susimąstyti. Vienintelis tikslas — pakilti į orą bet kuo ir kaip galima greičiau — negali būti pateisinamas jokių entuziazmu ir romantika. Reikia ieškoti. Atkakliai ir kantriai. Jei kartą nusprendei būti aviatorius — viską daryk gerai ir iki galo. Ir būtinai reikia tvirtos drausmės. Saviveikliniams konstruktoriams tai — savidrausmė.“

Bet svarbiausia — reikia būti kantriems. ULSA — dalykas naujas. Ateis laikas, ir mėgėjams bus tiekiamos patikrintos medžiagos su garantinėmis charakteristikomis, aprūpinama skraidymo aparatų kūrimo metodika. Manau, kad saviveikliniams kolektyvams, suprojektavusiems šaliai reikalingus skraidymo aparatus, bus teikiama ir finansinė globa. Ryšium su tuo norėčiau konstruktoriams patarti — jau dabar mokykitės atsakomybės, mokykitės duoti ataskaitą.

Ar sugebės žiuolaikinis mėgėjas tapti vyriausiuoju konstruktoriumi? Taip! Pridursiu: mūsų visų džiaugsmui. Kuibyševe buvo įsteigtas dar vienas KB, vėliau pavadintas „Poliot“. Nutarė pastatyti sklandytuvą. Paprastą, skirtą pradiniam sklandytų mokymui. Apie jį lakūnas bandytojas V. Parfionovas pasakė: „Sklandytuvai ANB — gana stabilūs ir lengvai valdomas, jo pilotavimo technika paprasta ir prieinama pradedantiems sklandytams. Sklandytuvą gali-



S. ZAVALOVO brėž.

ma naudoti jaunimo sklandymo mokyklose pradiniam sklandytų mokymui“.

Sklandytuvo ANB techniniai duomenys: greitis — 55—165 km/val, svoris — 75 kg, ilgis — 5,4 m, sparnų ilgis — 8,75 m, sparnų plotas — 10,5 m². Sklandytuvo konstrukcija — metalinė, su drobė aptarauktomis nešančiomis plokštumomis ir fiuzeliažu. Fiuzelažas — formuotas, kniedytas. Visi fermos elementai štampuoti guma iš diuralio lakšto. Sparnas — stačiakampio formos. Lonžeronas — vamzdis ir ant jo įtaisytos išsitiesio štampavimo nepjaustytos nerviūros.

TSRS SDAALR CK ir Aviacijos pramonės specialistai pripažino ANB-M (1984 metų modifikacija) geriausiu pradinio mokymo sklandytuvu, geresniu už serijinius. Saviveiklinę konstruktorių grupę parėmė Kuibyševo aviacijos gamyklos vadovybė, partijos komitetas, profkomitetas ir komjaunimo komitetas. Klubas „Poliot“ gavo naujas patalpas ir buvo pertvarkytas į sportinės aviacijos konstravimo biurą (KB) prie gamyklos, jam patvirtinti 5 žmonių etatai.

J. PAVLOVAS

[Atkelta iš 20 psl.]

tys sportininkai, bet ir čia susiduriame su dideliais sunkumais — nelengva gauti tinkamos medžiagos. Reikėtų pradėti siūti kombinonus nedidelėmis partijomis, kad būtų galima jų nusipirkti. Reikia aukščio radiosignalizatorių, videoaparatus.

JEVGENIJUS BROVKINAS, tarptautinės klasės sporto meistras, TSRS grupinės komandos-čempionės kapitonas:

— Mūsų KOP desantinės kariuomenės parašiutininkų ketvertas antrus metus išsikovoja pirmąją vietą. Jeigu atkreipsime dėmesį į tai, kad mes kartu mažai žokinėjame, pasirodymą vertinti galima turbūt patenkinamai. Vidutiniškai per skirtą „darbo“ laiką — 35 sekundes — mes sudarėme po 10 figūrų (pasaulio čem-

pionate mūsų rezultatas — 8 figūros). Deja, ruošiantis pasaulio čempionatui ketvertas (A. Beloglazovas, J. Brovkinas, J. Parfenčikovas, A. Lochanovas) buvo išformuotas. Didžiausią dėmesį tada skyrė aštuonetams ruošti. Rinktinės treneriai manė, kad, jeigu šios sudėties sportininkai gerai dirbo, jie lengvai galės atlikti ketveto programos figūras. Todėl mūsų komandos parašiutininkai buvo dažnai keičiami, net per varžybas. O juk ketveto darbo stilius gerokai skiriasi nuo aštuoneto figūrų sudarymo. Mūsų pratime ypač svarbu, kad sportininkai turėtų gerą judesių ir minties reakciją — ketvertams būdingas labai greitas darbo metodas.

Į šalies rinktinę būtina įjungti tris-keturias komandas, iškovoju-

sias prizines vietas sąjunginiuose startuose. Ir sportininkai turi treniruotis tik pagal savąją programą. Jiems reikia savo trenerio, vadovaujančio operatoriaus. Būtina filmuoti nuo žemės į videojuostą. Ruošiantis tarptautinėms varžyboms, aišku, komandoje galimi ir keitimai, bet tik tada, kai patys sportininkai sutinka ir dar pradinėje treniruočių stadijoje. Žmonės turi priprasti vienas prie kito, elementų atlikimo, spartos, darbo ritmo. Ketvertą geriau formuoti iš vieno klubo.

OLEGAS CERNYSENKA, tarptautinės klasės sporto meistras, grupinės akrobatikos dukart TSRS čempionas, Maskvos 3-ojo SDAALR aeroklubo auklėtinis:

— Aš — gynybinės draugijos atstovas, ir mane visų pirma jaudina grupinė akrobatika ir rez-

vy ruožimas SDAALR bei šalies rinktinėms komandoms. Jeigu ruožime tik žinybų rinktinės komandas, aukštų rodiklių bus sunku pasiekti. Juk žinoma, kad masiškumas yra svarbiausias meistriškumo kriterijus. Į SDAALR rinktinę kviesdami sportininkus iš klubų, pasiekusių didelių laimėjimų klasikinėje parašiutizme, mes, manau, kažin ko nepasieksime. Juk treniruočių stovyklą surengti įmanoma tik tris keturis kartus per metus, o to nepakanka. Vadinasi, sportininkai neturės galimybės kartu treniruotis laikotarpio tarp varžybų. Išeitį galima rasti kultivuojant grupinę akrobatiką aviaklubuose teritoriniu principu. Tuose klubuose galėtų treniruotis ir artimiausių miestų parašiutininkai.

B. VASINA

PADANGĖJE — 19!

Kai tokioje vyriškoje sporto šakoje, kaip parašiutizmas, rekordų pasiekia vyrai — suprantama. Bet kai laisvai krisdamos 60 m/sec greičiu sumaniai įvairias akrobatines figūras atlieka moterys — tai visada sukelia susižavėjimą. Aukštą sportininkų meistriskumą liudija naujas pasiekimas, apie kurį jau buvo rašyta žurnale „Krylja Rodiny“. Šalies Karinių Oro Pajėgų ir priešlėktuvinės gynybos kariuomenės parašiutininkės padangėje sudarė figūrą iš 19 žmonių. TSRS V. Čkalovo Centrinio aeroklubo (CAK) aviacijos sporto komisija šį pasiekimą patvirtino kaip sąjunginį rekordą.

A. MAŠINO NUOTRAUKOJE: rekordinė „žvaigždė“ iš 19 parašiutininkių.

SKLANDYMO VARŽYBŲ REZULTATŲ VERTINIMAS

Skraidant įvairių tipų ir skirtingos kokybės sklandytuvais, nelengva varžybose objektyviai įvertinti kiekvieno sklandytojo pasiektą rezultatą. Tam reikalui yra sudaromos atitinkamos formulės. Kaip tik apie sklandymo varžybų teisėjavimą ir taškų skaičiavimo metodiką praėjusiais metais žurnale „Krylja Rodiny“ rašė respublikinės kategorijos arbitrai J. Paškovas iš Vorosilovgrado („Apie sklandymo varžybų taisykles“, Nr. 6) ir A. Romaniukas iš Vinicos („Mikrokalkuliatoriaus panaudojimo sklandymo varžybų teisėjavime praktika“, Nr. 7). Įdomius, naudingus pasiūlymus pateikia ir Tarybų Lietuvos aviacijos sporto federacijos teisėjų kolegijos pirmininkas V. Sriubas.

Sklandymo varžybose dažniausiai skraidoma 100, 200, 300, 500 kilometrų trikampiais maršrutais. Tai — greičio pratimai, kuriuose vertinimo kriterijus yra sportininko pasiektas vidutinis greitis maršrute. Greičio pratimo nugalėtoju laikomas tas sportininkas, kuris apskrido maršrutą per trumpiausią laiką, t. y. didžiausiu vidutiniu greičiu. Jeigu nė vienas varžybų dalyviui nepasisėkė sugrįžti į aerodromą ir finišuoti, pratimo vertinimo kriterijus pasidaro nuskristas nuotolis ir nugalėtoju tampa toliausiai nuskridęs sportininkas. Kiekvieno sklandytojo pasiektas rezultatas vertinamas taškais, kurie apskaičiuojami pagal tam tikrą metodiką. Pratimo nugalėtojas gauna daugiau taškų (bet ne daugiau, kaip 1000), o kiti sportininkai — mažiau, priklausomai nuo pasiekto rezultato.

Nuo 1986 m. įsigaliojo nauja taškų skaičiavimo metodika, kuri pakeitė senąją, įvestą 1983 metais. Pagal šią metodiką taškai apskaičiuojami taip:

$$P = f \cdot P_m \left[1,875 \frac{n}{N} \left(\frac{T}{t} - 0,6 \right) + \left(1 - 0,75 \frac{n}{N} \right) \frac{d}{D} \right] \quad (1)$$

kur: T — pratimo laimėtojo skridimo laikas (sek.), t — dalyvio skridimo laikas (sek.), N — pakeltų į orą pratimo vykdymui dalyvių skaičius, n — skaičius dalyvių, kuriems santykis $\frac{T}{t} > 0,6$, d — dalyvio nuskristas atstumas (km), D — maršruto ilgis (km), f — dienos faktorius.

$$f = 1,25 \frac{n_{100}}{N} \quad 16 \text{ iš } 20 \text{ tai } f = 1 \quad \dots (2)$$

n_{100} — dalyvių, nuskridusių ne mažiau kaip 100 km atstumą, skaičius.

Pastaba: jeigu $f > 1$, priimama $f = 1$. Jeigu n didesnis arba lygus 1, pratimas skaitomas greičio pratimu.

Jeigu $n = 0$, pratimas skaitomas atstumo pratimu.

Koeficientas P_m greičio pratimui: $P_m = 500 T - 250 \dots (3)$; atstumo pratimui: $P_m = 5d_{\max} - 250 \dots (4)$. d_{\max} — maksimalus nuskristas atstumas km.

Formulėje (3) T išreikštas valandomis, dešimtaine trupmena.

Abiem atvejais P_m — ne daugiau, kaip 1000.

Formulėje (1) pirmasis dėmuo yra taškai už greitį, o antrasis — už atstumą.

Ši formulė tinka varžybose, skraidant aukštos klasės sklandytuvais, kaip pvz. LAK-12 „Lietuva“, „Jantar-standart“ ir kt. Varžybose, kur sportininkai skraido L-13 „Blanik“ tipo sklandytuvais, minėta formulė objektyviai neišaiškina rezultato. Tokioms varžyboms reikėtų taikyti ir švelnesnes pratimo įvykdymo sąlygas. Pagal galiojančius nuostatus pratimas skaitomas įvykdytu, kai įskaitinį atstumą (100 km) nuskrandė ne mažiau kaip 25 proc. dalyvių. Galbūt pakaktų 10 ar 15 proc., o gal skaityti pratimą įvykdytu, jeigu tą atstumą įveikia nors vienas pilotas. Tai turėtų nuspręsti trenerių taryba. Tačiau vienas dalykas — įveikti sunkiomis sąlygomis 100 km su sklandytuvu LAK-12, o visai kas kita — su L-13.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytus samprotavimus, varžybose žemesnės klasės sklandytuvais rezultatams vertinti siūloma tokia taškų skaičiavimo metodika:

1. Taškų skaičiavimo formulę (1) pakeisti taip:

$$P = f \cdot P_m \left[\frac{n}{N} \left(\frac{T}{t} - 0,2 \right) + \left(1 - 0,64 \frac{n}{N} \right) \frac{d}{D} \right] \quad \dots (5)$$

2. Koeficientą P_m greičio pratimams skaičiuoti pagal (3), o atstumo pratimams — pagal (6): $P_m = 5d_{\max} \dots (6)$.

3. Įskaitinį atstumą dienos faktoriaus skaičiavimui L-13 tipo sklandytuvams priimti 70 km, ir dienos faktorių skaičiuoti pagal (7): $f =$

$$f = 1,25 \frac{n_{70}}{N} \dots (7)$$

Cia n_{70} — dalyvių, nuskridusių ne mažiau kaip 70 km, skaičius.

Pagal penktą (5) formulę objektyviai taškus už greitį gaus praktiškai kiekvienas finišavęs pilotas.

V. SRIUBAS,
LTSR aviacijos sporto federacijos
teisėjų kolegijos pirmininkas

F 3 B klasės modelis

Vokietijos Demokratinės Respublikos aviamodeliuotojas R. Dekeris modelio gamybai panaudojo keliais specialaus audinio sluoksniais armuotą plastiką. Detalės buvo gaminamos specialiose formose.

Sparne panaudotas modifikuotas HQ 25 9 procentų profilis, sparnų galiuose pereinantis iki 8 procentų. Sparnas — vientisas, su užsparniais per visą sparno ilgį, aprūpintas oro stabdžiais.

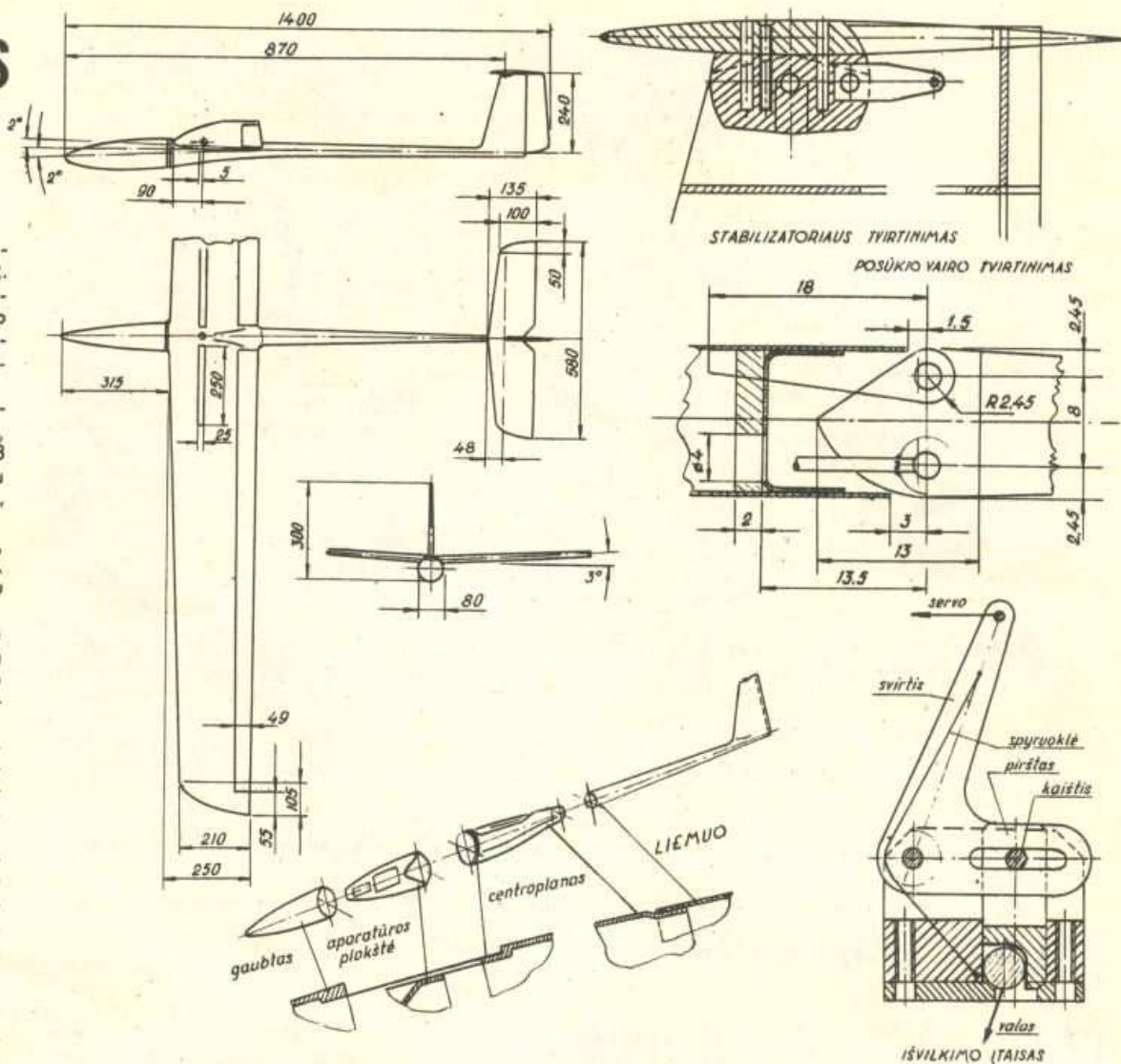
Liemuo surinktas iš kelių dalių, skerspjūvyje apskritimo formos. Aparatūra tvirtinama ant gaubtu uždengtos plokštės.

Stabilizatorius — vientisas, be gilumos vairo, profilis 6 procentų NACA 63 A 006. Jis prie kilio tvirtinamas dviem kaiščiais ir vienu M2 varžtu.

Radijo aparatūra valdomas stabilizatorius, posūkio vairo, užsparniai, oro stabdžiai ir išvilkimo įtaisai. Modelį galima atkabinti bet kurioje kilimo fazėje, suveikus oro stabdžių servomechanizmui. Modelio svoris — 3200 g. Modelio konstrukcijai panaudoti naujausi aerodinamikos pasiekimai, moderni radijo valdoma aparatūra.

R. Dekeris, gerai įsisavinęs valdymo techniką, šiuo modeliu iškovojo pasaulio čempiono vardą.

J. MISIONAS



GUMOS VARIKLIŲ CHARAKTERISTIKOS

Tarp modeliuotojų, rugtyniaujančių modeliais su gumos varikliais (F1B klasė), dažnai kyla ginčų. Aiškinama, kad be importinės itališkos „Pireli“ gumos neįmanoma pasiekti aukštų rezultatų, o šios gumos gaunama ribotais kiekiais. Galbūt dėl to ir sumažėjo šios modelių klasės masiškumas.

Taganrogo sportinio modeliz-

mo klube S. Degteriovas ant specialiai sukonstruoto stendo išbandė variklius, pagamintus iš skirtingų gumos siūlų. Stendiniams bandymams buvo panaudoti 40 gramų masės gumos varikliai, patepti ricinos aliejumi. Patalpoje tyrimų metu buvo palaikoma 22–26 laipsnių temperatūra. Pateiktame grafike pavaizduoti trijų rūšių gumos variklių rezultatai. Tai populiariausia tarp pirmaujančių šalies aviamodelistų importinė itališka guma „Pireli“, turinti 1×3 mm skerspjūvio gumos siūlą, lenkiška (1×4 mm skerspjūvio) guma ir tarybinė — šviesi, 1×2 mm skerspjūvio guma. Pastarosios mūsų aviamodelizmo būreliai neribotais kiekiais

gali įsigyti SDAALR parduotuvėje.

Braižant grafiką panaudota koordinačių sistema, kurios horizontalėje atidėtas apsisukimų skaičius, o vertikalėje — sukimosi momento reikšmės (kg, cm). Gumos variklio darbą apibūdina sutartiniai ploto vienetai — variklio darbas bus lygus plotui, kurį apibrėžia koordinačių ašys ir sukimo momento kitimo kreivė. Tai bus intensyvus variklio darbas, žymimas Ap.

Didžiausias variklio sukimo momento kritimas pastebimas starto metu nuo 0 iki 50 apsisukimų (grafike zona Ast). Siame periode modelis įgauna greitį ir išeina į kilimo trajektoriją. Toliau modelis kyla nusistovėjusia trajektorija ir grafike visų rūšių variklių darbas šio periodo metu yra beveik tiesi linija. Šis darbas grafike pažymėtas Atr.

Paskutiniame variklių veikimo etape, likus 25 apsisukimams (grafike Arin), variklio darbas labai mažas, ir modelis iš kilimo

trajektorijos pereina į sklendimą.

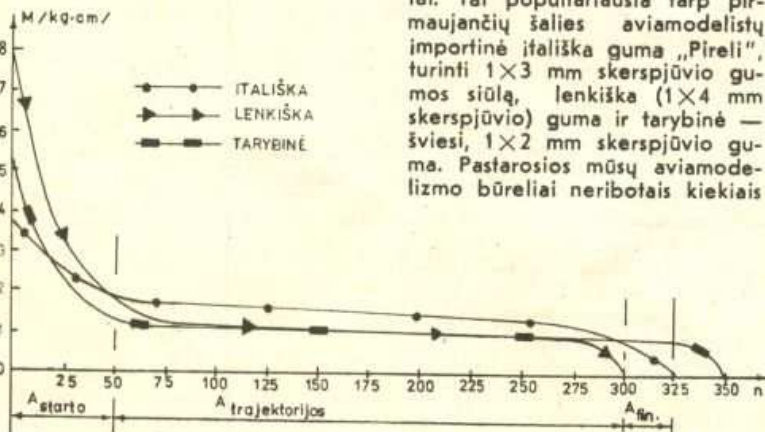
Grafike pavaizduoti variklių darbo rezultatai apibendrinti pateikiamoje lentelėje:

Gumos rūšis	A _{st}	A _{tr}	A _{rin}	A ₀
Itališka	26	60	2	88
Lenkiška	36	43	2	81
Tarybinė	26	48	2	76

Kaip matome, rezultatai rodo, kad starto periode tarybinė guma pagal atliekamą darbą nenusileidžia itališkai, o intensyviame darbe atsilieka tik 13,5 procento. Kaip parodė bandymai per pakartotinus variklių prisukimus, itališkai gumai reikia žymiai ilgesnio poilsio laikotarpio savo savybėms atstatyti. Tarybinė guma ilgiau išlaiko savo savybes ir suspausta.

Naudojant tarybinę gumą, galima gerokai padidinti treniruočių skaičių. O tik pastoviai treniraujantis galima pasiekti gerų sportinių rezultatų.

J. KANIŠAUSKAS



JIE ARTINO PERGALE

Skaltųjų A. PETRAUSKO, A. ČERNECKIO, T. MASAIČIO pagėdavimu pažindiname su Didžiojo Tėvynės karo lėktuvais.

MIG-3

1940 metais buvo išbandytas konstruktorių A. Mikojačio ir M. Gurovičiaus naikintuvas MIG-1. Didžiojo Tėvynės karo pradžioje tai buvo greičiausias lėktuvas. Pirmieji šio tipo naikintuvai saugojo Maskvos padangę. Toliau jo modifikacija — naikintuvas MIG-3, kurių buvo pagaminta 3322.

Lėktuvas MIG-3 buvo mišrios konstrukcijos. Priekinė liemens dalis ir centropilnas buvo metaliniai. Sparnų konsolės — medinės konstrukcijos. Iš metalo, aptrauktos drobe, buvo ir uodegos plokštumos. Lėktuvas turėjo skysčių aušinamą 1300 AJ galingumo variklį AM-35A. Važiuklė skridimo metu įtraukiama. Naikintuvas MIG-3 buvo aprūpintas deguonies aparata. Apginklavinimas: vienas 12,7 mm kulkosvaidis UBS ir du 7,62 mm kulkosvaidžiai SKAS. Po sparnais lėktuve MIG-3 buvo galima prikabinėti šešias raketas RS-82 arba dvi FAB-100 bombas.

Kaip tik lėktuvu MIG-3, oro mūšyje numušęs fašistų naikintuvą Me-109E, savo pirmąją pergalę pasiekė legendinis mūsų šalies lakūnas, triskart Tarybų Sąjungos Didvyris A. Pokryškins.

Pe-2

Dvimotoris V. Petliakovo pikiuojantis bombonešis Pe-2 buvo išbandytas 1939 metų rudenį. Tai buvo metalinės konstrukcijos monoplanas. Drobe buvo dengti tik eleronai ir vairai. Kad atremiant naikintuvų puolimą užpakalinėje sferoje būtų galima laisvai naudotis kulkosvaidžiais, lėktuvas buvo pagamintas su dviem kilyiais. Priekinė apatinė liemens dalis buvo įstiklinta organiniu stiklu. Sturmanas už piloto sėdynę turėjo organiniu stiklu kulkosvaidžio tiurėlę. Liemenyje už sparno buvo įtaisyti šaulio-radisto kulkosvai-

džiai šaudymui į žonus ir žemyn. Greičio sumažinimui pikiuojant, sparnų apačioje buvo įtaisyti automatiniai oro stabdžiai. Pagrindiniai važiuklės ratai skridimo metu įtraukiami į motorų gondolas, o užpakalinis ratukas — į liemenį. Centropilnas įrengtas 600 kg talpos bombų skyrius. Kabinos priekyje du stacionarus 12,7 mm kulkosvaidžiai UBS.

Skysčių aušinami varikliai VK-105PE turėjo po 1260 AJ. Pagaminta 11427 pikiuojantys bombonešiai Pe-2. Jie buvo plačiai naudojami visuose frontuose.

IL-2

S. Iljušino smogiamasis lėktuvas IL-2 (fabrikinis žymėjimas BS-2) buvo pradėtas kurti 1939 metais, o pirmieji serijinės gamybos lėktuvai IL-2 buvo gauti 1941 metų gegužės mėnesį. Pagrindinė šių lėktuvų paskirtis — kova prieš tankus ir kariuomenės gruputes bei karinius transportus. Iki 1942 metų lėktuvas IL-2 buvo vienvietis ir nuo naikintuvų jo uodega buvo visiškai neapsaugota. Todėl konstruktoriai sukūrė naują dvivietį IL-2 variantą. Už piloto nugaros buvo įtaisyta ir kulkosvaidžių aprūpinta šaulio kabina, o gera lėktuvo šarvuotė patikimai saugojo jį nuo apšaudymo iš žemės. Populiariai lėktuvai IL-2 buvo vadinami „skraidančiais tankais“, o vokiečių kariai juos praminė „juodąja mirtimi“. Per karą buvo pagaminti 36163 lėktuvai.

Lėktuvai IL-2 buvo mišrios konstrukcijos. Priekinė liemens dalis — metalinės konstrukcijos, dengta plieniniais šarvais. Likusi liemens dalis — medinė. Piloto kabina turėjo 63 mm storio neperšaujamą stiklą. Sparno centropilnas turėjo du plieninius lonžeronus ir dengtas diuraliuminiu. Tarp liemens ir važiuklės įtraukiami gondolių buvo bombų skyrius. Sparnų konsolės — medinės. Vairų karka-

sa — diuraliuminis, aptrauktas drobe. Pagrindiniai važiuklės ratai įtraukiami į specialias gondolas. Uodegos ratukas neįtraukiamas.

Lėktuvas IL-2 turėjo skysčių aušinamą 1750 AJ galingumo variklį AM-38F. Jo ginkluotė sudarė dvi 23 mm patrankos VJ-23, du 7,62 mm kulkosvaidžiai SKAS ir šaulio kabinoje vienas 12,7 mm UTB kulkosvaidis. Lėktuvas galėjo nešti 600 kg bombų krūvį ir aštuonias raketas RS-82.

JAK-3

Naikintuvas JAK-3 turėjo 1240 AJ galingumo skysčių aušinamą variklį VK-105 PF-2. Lėktuvas pasižymėjo pavaldumu, o greičiu viršijo geriausius to laikotarpio vokiečių naikintuvus. Šio tipo naikintuvais skraidė ir prancūzų eskadrilės „Normandija — Nemunas“ lakūnai. Iš viso buvo pagaminta 4848 lėktuvai.

Lėktuvas buvo mišrios konstrukcijos. Liemens ferma suvirinta iš plieninių vamzdžių. Priekinė liemens dalis dengta diuraliuminiu, ties kabina — nuinama klijuotė, o likusi liemens dalis — aptraukta drobe. Kabinos gaubto priekinė ir užpakalinė dalys pagamintos iš neperšaukamo stiklo. Piloto sėdynėje buvo įtaisyta šarvuota nugarelių. Sparnai turėjo du lonžeronus ir buvo aptraukti 3—8 mm storio klijuote. Eleronai, posūkio ir aukštumos vairai — diuraliuminiai, aptraukti drobe. Važiuklė skridimo metu įtraukiama. Pagrindiniai ratai įtraukiami į sparnus, uodegos ratukas — į liemenį. Ginkluotė: viena 20 mm patranka ir du 12,7 mm kulkosvaidžiai.

TU-2

Konstruktorius A. Tupolevo vidutinio nuotolio veikimo bombonešis TU-2 (ANT-58) pirmąjį

skridimą atliko 1941 m. sausio mėnesį. Tai buvo išties metalinės konstrukcijos lėktuvas. Jis turėjo skridimo metu įtraukiamą važiuklę ir dviejų kilyių uodegą. Lėktuvo ekipažą sudarė trys žmonės.

Bombonešis turėjo dvi 20 mm patrankas ir tris 12,7 mm kulkosvaidžius. Lėktuvas nešė iki 2000 kg bombų. Serijinis TU-2 turėjo du oru aušinamus variklius AS-82 FN, kurių kiekvienas buvo 1850 AJ galingumo. Pirmieji lėktuvai TU-2 turėjo trijų menčių propelerius, o tolimesnių modifikacijų — keturių menčių propelerius. Iš viso buvo pagaminti 2527 šio tipo lėktuvai.

La-5

Didžiajame Tėvynės kare lakūnų pamėgtas buvo S. Lavočkinio naikintuvas La-5. Lėktuvas pagrindinai buvo medinės konstrukcijos, turėjo oru aušinamą 1630 AJ galingumo variklį AS-82 FN Liemuo — klijuotas iš 5—B sluoksnių beržinio šono (sudarė sienelių storį nuo 4,5 mm uodegoje iki 9,5 mm liemens priekyje).

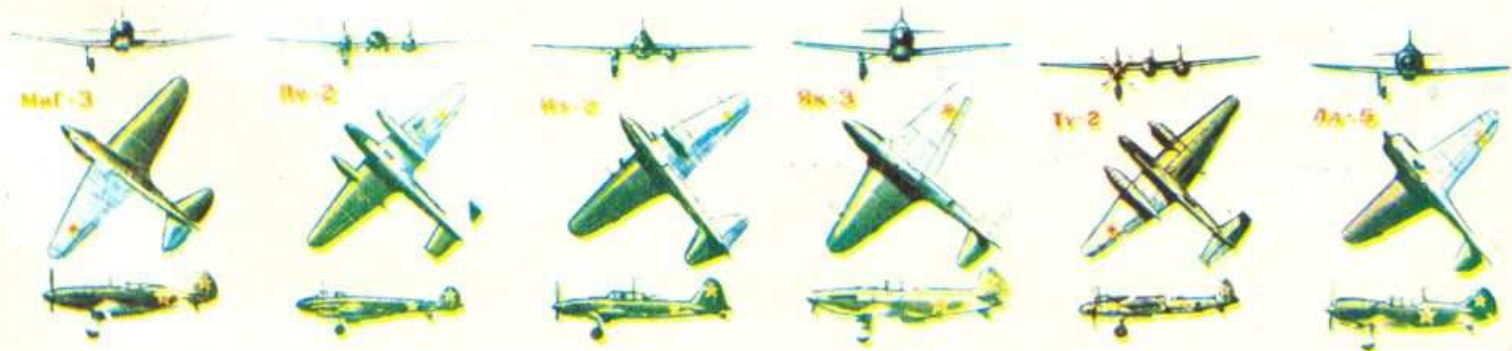
Sparnas — dviejų lonžeronų, dengtas 3 mm beržine klijuote. Stabilizatorius ir kylis — dengti klijuote, o vairai — drobe. Piloto kabina turėjo neperšaujamą stiklo gaubtą, o piloto nugarą buvo apsaugota 10 mm storio šarvu. Važiuklės ratai įtraukiami į sparnų centropilną, užpakalinis ratukas įtraukiamas į liemenį.

Naikintuvas buvo ginkluotas dviem 20 mm patrankomis SVAK, įtaisytomis virš variklio ir sinchroniškai šaudančiomis per propelio diską. Pagaminta 10000 keturių modifikacijų naikintuvų La-5.

Paruošė A. ARBAČIAUSKAS

PAGRINDINIAI LĖKTUVŲ TECHNINIAI DUOMENYS

Lėktuvo pavadinimas	Sparnų ilgis m	Lėktuvo ilgis m	Lėktuvo aukštis m	Tūris svoris kg	Skridimo svoris kg	Maksimalus greitis km/val.	Pašiekiamas didžiausias aukštis m	Skridimo nuotolis km
MIG-3	10,2	8,25	2,62	2595	3350	640	12000	1195
Pe-2	17,11	12,78	4,00	5852	8920	540	9500	1500
IL-2	14,6	11,60	3,40	4350	6060	417	5500	600
JAK-3	9,20	8,46	2,42	2165	2830	610	11800	900
TU-2	18,66	13,80	4,55	7474	10360	547	10000	2500
La-5	9,60	8,67	3,40	2789	3402	630	10000	650



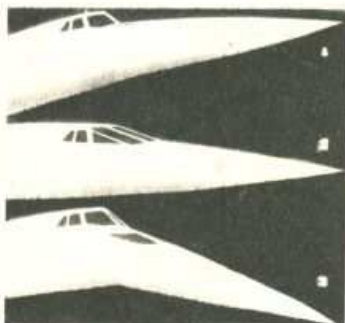
KLAUSIATE — ATSAKOME

Andrius VRAŠINSKAS iš Plungės nori plačiau sužinoti apie angly-prancūzų viršgarsinį lėktuvą „Konkord“

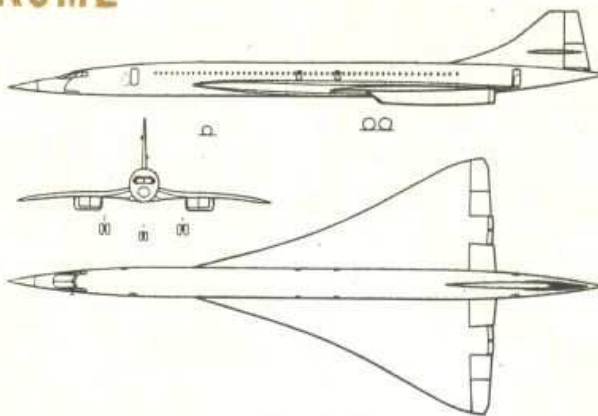


Anglų aviacijos firma „British Eirkraft korporeišn“ ir prancūzų „Aerospeial“ 1962 metų pabaigoje kartu pradėjo kurti viršgarsinį keleivinį lėktuvą „Konkord“. Projekto paruošimas ir pirmųjų dviejų priešserijinių lėktuvų gamyba dėl kai kurių techninių problemų labai vėlavo. Pirmuosius skridimus šie du lėktuvai atliko 1971 metais. Atlikus numatytus bandymus, pradėta 16 lėktuvų serijinė gamyba. Pirmuosius reguliarius reisus su keleiviais pagal tarpusavio susitarimą lėktuvai „Konkord“ atliko 1976 metų sausio 21 dieną.

„Konkord“ yra beuodegis lėktuvas. Kiekviena sparno pusė aprūpinta trijų sekcijų eleronais. Vertikalios uodegos plokštumos — klasikinės schemos. Liemuo pagamintas iš temperatūrai atsparių aliuminio liejinių. Lėktuvas turi aukštą važiuoklę, nes kilimo ir tūpimo metu ilgas liemuo žemės atžvilgiu pastatomas 18 laipsnių kampų. Kad pilotai kilimo ir tūpimo metu geriau matytų žemę, liemens priekinė dalis turi reguliuojamą „nosį“. Kilimo metu ji yra atlenkiama 5 laipsniais žemyn (žiūr. nuotr. padėtis 1), o tūpimo metu — 17,5 laipsnio (padėtis 3).



Sparno priekinė dalis, kilis ir posūkio vairas, taip pat variklių tvirtinimo elementai ir nešančios važiuoklės konstrukcijos pagamintos iš titano ir plieno liejinių. Skridimo metu priekinė lėktuvo dalis, sparno ir kilio priekinės briaunos įkaista iki 135 laipsnių. Lėktuvas „Konkord“ turi keturis turboreaktyvinius variklius „Olimp 539“, kurių kiekvienas išvysto 17370 kg traukos jėgą. Varikliai įmontuo-



ti po sparnais, gondolose. Lėktuvas turi 17 kuro bakų sekcijų, kurių bendra talpa 119786 litrai. Kuro svoris bakuose yra reguliuojamas taip, kad skridimo metu, viršijant garso greitį, būtų galima pakeisti lėktuvo svorio centrą.

Lėktuvo „Konkord“ pirmos klasės variantas skirtas 108—112 keleiviams, standartinės klasės — 128, o turistinės klasės — 144 keleivius.

LEKTUVO TECHNINIAI DUOMENYS

Sparnų ilgis	25,56 m
Lėktuvo ilgis	62,10 m
Lėktuvo aukštis	11,40 m
Nešančių plokštumų plotas	358,25 m ²
Sparnų prailgėjimas	1,82
Tuščio lėktuvo svoris	78700 kg
Skridimo svoris	185065 kg
Įkrovimas	517 kg/m ²
Kelionės greitis	2179 km/val
15600 m aukštyje	
Tūpimo greitis	300 km/val
Skridimo nuotolis	6580 km

N. ZAGLUBOCKIS iš Klaipėdos klausia, ką reiškia propelerio CAGI SVD-1 pavadinimas! Ką reiškia profilių NACA 23012 ir NACA 0009 raidės ir skaičiai! Nori sužinoti, kaip išbraižyti šių profilių šablonus.

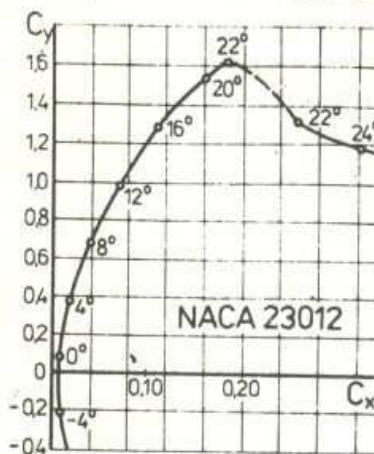
Profilio NACA 23012 koordinatų lentelės prašo ir skaitytojas A. VENCKUS iš Skaidvilės.

Efektyviausiam naudingo veiksmo koeficientui (traukos jėgai) gauti pagal turimą variklio galinumą yra parenkamas propeleris. Kiekvienas propeleris turi savo geometrinės ir aerodinaminės charakteristikas. Geometriniai duomenys charakterizuoja propelerio diametrą, menčių skaičių, jų formą, profilius bei pastatymo kampus įvairiuose menčių skerspjūvuose. Aerodinaminės charakteristikose nurodytas propelerio žingsnis ir traukos jėga įvairiais apsisukimais. Po to, kai atliktas propelerio skaičiavimas ir jo praktiški bandymai, kiekvienam propeleriu suteikiamas simboliškas (paprastai jį sukūrusios firmos) pavadinimas ir registracijos numeris. Šiuo atveju raidės CAGI

reiškia, kad propeleris sukurtas Maskvos centriname aerodinamikos institute, o raidės SVD-1 yra šio instituto gamybinis registracijos simbolis ir numeris.

Sparnų profiliai yra kuriami įvairiuose aviacijos institute. Kiekvienam profiliui sudaroma keliamosios (Cy) ir pasipriešinimo (Cx) jėgų koeficientų prie įvairių atakos kampų aerodinaminė kreivė (žr. brėž. 1), o profilio šablono nubraižymui pateikiama profilio geometrinių koordinatų lentelė.

Profiliai NACA 23012 ir NACA 0009 pra sukurti JAV Nacionali-

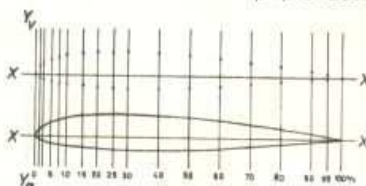


Profilų NACA 23012 ir NACA 0009 koordinatų lentelės

%	NACA 23012		NACA 0009	
	X	Y _a	Y _v	Y _a
0	0	0	0	0
1,25	2,67	-1,23	1,42	-1,42
2,50	3,61	-1,71	1,96	-1,96
5	4,91	-2,26	2,67	-2,67
7,50	5,80	-2,61	3,15	-3,15
10	6,43	-2,92	3,51	-3,51
15	7,19	-3,50	4,01	-4,01
20	7,50	-3,97	4,30	-4,30
25	7,60	-4,28	4,46	-4,46
30	7,55	-4,46	4,50	-4,50
40	7,14	-4,48	4,35	-4,35
50	6,41	-4,17	3,97	-3,97
60	5,47	-3,67	3,42	-3,42
70	4,36	-3,00	2,75	-2,75
80	3,08	-2,16	1,97	-1,97
90	1,68	-1,23	1,09	-1,09
95	0,92	-0,70	0,60	-0,60
100	0	0	0	0

niame konsultaciniame aeronautikos institute. Profilis NACA 0009 yra simetriškas, 9 procentų storio. Profilio NACA 23012 skaičiai turi šias reikšmes: pirmas skaičius „2“ parodo maksimalų vidurinės linijos išlenkimą, išreikštą procentais nuo profilio stygos linijos. Antras ir trečias skaičius „30“ nurodo atstumą procentais nuo priekinės (atakos) profilio briaunos iki aukščiausio vidurinės linijos išlenkimo taško. Paskutiniai du skaičiai „12“ nurodo didžiausią profilio storį procentais nuo sparno stygos ilgio.

Profilio braižymas pradedamas ašinę liniją X (ji yra sparno styga) padalijant proporcingai į dešimt lygių dalių. Kad būtų lengviau tiksliai išbraižyti labiausiai lenktas profilio dalis, jos padalijamos į smulkesnes — 1,25, 2,5, 5, 7,5, 25 ir 95 procentų stygos dalis. Gautuose taškuose nubraižomos tiksliai statmenos linijos, ant kurių skriestuvu pažymimi lentelėje nurodyti Y_v ir Y_a taškai. Y_v žymimi į viršų nuo ašinės linijos X, o Y_a taškai su minusine reikšme žymimi stygos apačioje. (žr. brėž. 2). Sujungus lekaly pagalba visus taškus, nubraižomas sparno profilis. Geriausia braižyti ant milimetrinio popieriaus.



Naudojantis lentelėje pateiktais skaičiais, galima nusibraižyti 100 milimetrų stygos ilgio sparno profilį. Jeigu reikalingi skirtingų ilgių profiliai, lentelės skaičius Y_v ir Y_a reikia atitinkamai perskačiuoti. Pvz., norint nusibraižyti 15 centimetrų stygos ilgio šablono, šiuos visus skaičius reikia padauginti iš 1,5, o 20 centimetrų šablono — reikia padauginti iš 2 ir t. t.

JAUNAJAM AVIAMODELIUOTOJUI

PAPRASČIAUSIEJI SULANKSTOMI POPIERINIAI AVIAMODELIAI

„STRĖLĖ“

Aviamodeliui pasigaminti pakanka sąsiuvinio lapo. Popieriaus lapą sulenkiamo išilgai perpus ir jį ištiesinę gauname pažymėtą išilginę lapo ašinę liniją. Viršutinės lapo dalies dešinįjį ir kairįjį kampus užlenkiame iki ašinės linijos (pieš. 1). Po to dar kartą abi popieriaus puses sulenkiamo pusiau (pieš. 2). Gautą gaminį sulenkiamo per ašinę liniją ir jo dešinę ir kairę puses statmenai atlenkiame į kraštus (pieš. 3). Tokiu būdu gauname paruoštą bandomiesiems skraidymams „Strėlės“ aviamodelį.

„KARVELIS“

Sis modelis daugeliui vaikų tikriausiai jau yra pažįstamas. Pagrindinė modelio dalis — sparnai ir „karvelio snapas“ gaminami iš vieno sąsiuvinio lapo. Lapas taip pat išilgai sulenkiamas perpus, o viršutinę kvadratinę jo dalis trikampiškai iš kampų sulenkiamo ir vėl ištiesinama (pieš. 4). Toliau iš sulankstytos kvadratinės lapo dalies, įlenkę jos vidų iki ašinės linijos, gauname dvigubą trikampį lapo smaigalį (pieš. 5). Viršutinio trikampio kampus lenkiame pusiau iki jo smaigalio

(pieš. 6), o po to į viršų dar kartą pusiau (pieš. 7). Vėl atlenkus šonus, taip pat pusiau sulenkiamo žemyn (pieš. 8). Iš sulankstytų smaigalio viršutinių šonų, juos išlyginus, suformuojamas „karvelio snapas“ (pieš. 9). Perkirpę pusiau kitą sąsiuvinio lapą, iš jo darome modelio uodegą. Pusę lapo sulenkiamo perpus, ir priekinėje jo dalyje, sulankstę smaigalį, įstatome uodegą į sparno vidurį. Smaigalį nulenkiamo žemyn (pieš. 10). Apvertę modelį sulenkiamo pusiau, ir suteikę jam „V“ formą (pieš. 11), galime pradėti bandomuosius skraidymus.

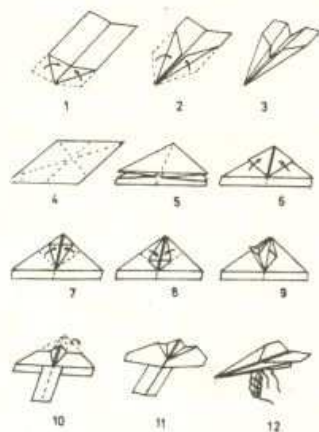
Kad aviamodelis sėkmingai skraidytų, jo sparnai ir uodega turi būti nesulankstyti. Priešingu atveju modelis virs arba suksis į kurią nors pusę. Modelis leidžiamas virš galvos pakelta ranka, švelniai jį pastumiant, nosį nuleidus 10–15 laipsnių kampu žemyn (pieš. 12). Jeigu paleidimo metu modeliui suteiksime per didelį greitį, modelis staigiai pakils aukštyn nosį neteks greičio ir toli nenuksis. Suteikęs per mažą greitį — pradės parašiotuoti. Tiksliai paleidus modelį jis švelniai, pastoviu sklendimo kampu atliks gražų skridimą.

VARŽYBOS POPIERINIAIS AVIAMODELIAIS

Su aukščiau aprašytais arba sudėtingesniais popieriniais aviamodeliais galima vykdyti įdomias varžybas. Geriausia jas rengti uždarose patalpose — sporto salėje arba plačiame koridoriuje. Ramią dieną varžybas galima surengti ir lauke.

Varžybos reikia sudaryti trijų žmonių teisėjų kolegiją, kurios nariai su rulete turi matuoti modelių skridimų nuotolius ir juos registruoti varžybų protokole. Pirmasis varžybų pratimas — skridimas į tolį. Rungtyniaujama trim ratais. Pagal burtais nustatytą aviamodelių paleidimo eilę kiekvienas varžybų dalyvis, kiekviename rate po vieną kartą nuo pažymėtos ant grindų vietos nurodyta kryptimi leidžia savo modelį. Teisėjų kolegijos nariai nuo linijos iki modelio nusileidimo rulete išmatuoja nukristą atstumą. Rezultatai užregistruojami varžybų protokole. Jeigu modelis skrido ratu, skridimo nuotolis visvien matuojamas tiesiąja nuo paleidimo iki nusileidimo vietos. Nugalėtoji nustatyti sumuojamas per visus tris ratus modelio nukristas atstumas. Baigus ratą (kiekvienam varžybų dalyviui atlikus po vieną aviamodelio paleidimą) padaroma nedidelė (iki 5 minučių) pertrauka, kurios metu aviamodelistai gali reguliuoti savo modelių skridimą.

Kitas, ne mažiau įdomus, pratimas yra aviamodelių leidimas skridimui į tikslą. Nuo starto li-



nijos 5 metrų nuotolyje nubrėžiamas 1 metro skersmens ratas. Kiekvieno varžybų dalyvio tikslas — paleisti modelį taip, kad jis nusileistų kuo arčiau pažymėto rato centro. Varžybų vykdymo tvarka analogiška pirmajam pratimui. Skirtumas tik tas, kad pastaruoju atveju matuojamas atstumas nuo aviamodelio nusileidimo vietos iki rato centro. Laimėtoju tampa tas, kurio modelis per tris skridimus turės mažiausią atstumų sumą.

A. ANTANAITIS

Jaunieji aviamodeliuotojai! Tokias varžybas jūs galite surengti su klasės draugais arba tarp pionierių draugovių narių.

Parašykite redakcijai, kaip skraidė jūsų modeliai. Koks dalyvių skaičius dalyvavo surengtose varžybose! Kas tapo jų nugalėtojais!

LENGVUČIAI, KAIP PŪKAS

Lengvutis kaip pūkas modelis, spindėdamas įvairiomis vaivorykštės spalvomis, lėtai suka ore ratus. Štai jis jau prie pat salės lubų, ir lėtai besisukančio propelerio menčių galais baksno-

ja balkius, tartum stengdamasis pro juos išsiveržti į pavasarišką dangų. Jaunas akiniuotas įviesla-plaukis vyrukas ilga metaline kartimi bando pasiekti modeliuką, ir nukreipti jį toliau nuo artėjančios sienos. Po kurio laiko lėktuvėlis pradeda skristi vis žemėjančiomis spiralėmis ir pagaliau tupia. Teisėjų sekundmatis rodo: 15 min. 40 sek. Sis modelio skridimas penktame ture lėmė

Ankščių profesinės technikos mokyklos mokytojai Rimantui Steponėnui respublikos čempiono vardą. Dviejų geriausių skridimų sumoje jo modelis išsilaikė ore 30 min. 44 sek. Nors per tris pirmuosius turus pirmavo šiaulietis V. Gaškauskas, jam teko tenkintis antra vieta — 28 min. 28 sek. Bronza atiteko jaunam panevėžiečiui G. Gumbelevičiui — 22 min. 19 sek.

Klaipėdos komanda (treneris V. Butkinas), neturėjusi savo gretos favoritų, rungtyniavo labai lygiai ir pelnytai nugalėjo. Šiaulių sportininkai užėmė antrą vietą, o Panevėžio — trečią.

Cempionatas vyko Kauno Juozo Aleksonio vidurinėje mokykloje, bet jame nedalyvavo nė vienas kaunietis.

P. AUKŠTUOLIS

KRYŽIAŽODIS

VERTIKALIAI: 1. Skrendančio lėktuvo posūkis su pokrypiu. 2. Paukštis, pavaizduotas Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos (ESAG) emblemoje. 3. Didžiojo Tėvynės karo metu suformuoto pikiruojančių bombonešių moterų pulko vadė — Tarybų Sąjungos Didvyrė. 4. Tarybinis malūnsparnių konstruktorius. 7. Viena iš barometro rūšių. 8. Malūnsparnio ir lėktuvo „hibridas“. 12. Reaktyvinio variklio besisukanti dalis. 13. Šalis, kurioje įvyko 1976 m. sklandymo pasaulio čempionatas. 14. ESAG sukurtas motosklaidytuvas

pavadinimas. 15. Pastatas lėktuvams stovėti ir remontuoti.

HORIZONTALIAI: 5. Figūrinis skraidymas. 6. Lėktuvo persivertimas per priekinę dalį avarijos metu. 9. Oro stabdis. 10. Lėktuvo nešančioji plokštuma. 11. Lengvas aliuminio lydinys su variu, siliciu, naudojamas lėktuvų ir diržablių gamyboje. 12. Lėktuvo skrydžio etapas. 14. B. Karvelio sukonstruoto sklaidytuvas pavadinimas. 16. Mokslas apie oro sąveiką su judančiais jame kietais kūnais. 17. Temperatūros kilimas atmosferoje iš apačios aukštyn vietoj įprasto mažėjimo. 18. Priverstiniai lėktuvo vairų svyravimai, sukelti sukurių, atsiradusių oro srautui aptekant lėktuvo dalis.

Sudarė V. PALIONIS



NET KEISTA, kad kiekvienas ilgaamžis žmogus, peržengęs šimto metų slenkstį, yra gimęs tais laikais, kai pasaulyje dar nebuvo nė vieno automobilio. Šiemet sukanke šimtas metų šiam išradimui, kuris susilaukė tokio visuomenės dėmesio, kaip retas kitas. Tiesa, tas dėmesys ne visada buvo palankus techninei naujovei. Kai Karlas Bencas pirmą kartą pravažiavo Manheimo gatvėmis, vietinis laikraštis ragavo itin skeptiškai: „Nejaugi kas nors gali susidomėti šiuo pasiūlymu, kol galima nusipirkti arklių?“ Tačiau būtent arkliams pakeisti ir buvo skirti pirmieji autoekipažai.

Automobilizmo eros pradžia yra 1886 metų sausio 29 diena, kai Karlas Bencas užpatentavo savo išradimą. Tačiau lygia greta automobilio išradėju yra laikomas ir Gotlybas Daimleris, tuo pat metu savarankiškai ir sėkmingai sukūręs savo modelį. (Abu pirmieji automobiliai pavaizduoti spausdinamose iliustracijose).

Po trisdešimties metų pasaulinį automobilį parką jau sudarė pusantro milijono mašinų, o šiuo metu jų skaičius viršijo 400 milijonų. Gamyklos kasmet pagamina per 30 milijonų lengvųjų automobilių, sunkvežimių, autobusų. Vien Tarybų Sąjungoje dabar jau yra 12 milijonų lengvųjų automobilių (kasmetinė gamyba — 1,3 milijono).

Visą šimtmetį automobilį skaičius pastoviai didėjo. Neatrodė, kad jų gali pradėti mažėti ir artimiausioje ateityje. Tačiau nemažesni pasikeitimai įvyko ir automobilio konstrukcijoje. Jau sekančiais metais po jo išradimo danas Albertas Hamelis (1838—1911) pastatė au-

tomobilį su dviejų cilindrų varikliu, kurio galingumas padidėjo iki 3 arklio jėgų. O kai 1888 metų rugpjūčio 1 dieną Badeno žemės valdžia Bencui išdavė oficialų leidimą važinėti savo automobiliu, atsirado ir pirmosios vairuotojo „teisės“. Pirmoji automobilių paroda įvyko 1889 metais Paryžiuje. O dar po metų G. Daimleris įkūrė pirmąją automobilių gamybos firmą.

Prancūzų gamykla „Panar-Levasor“ įsigijo teisę naudotis

zelis (1858—1913). Pirmasis dyzelinis variklis išvystė 2,74 AJ galingumą. Tuo pat prancūziškuose automobiliuose „Vašeron“ atsirado vairo ratas, Benco gamykloje — pirmasis aštuonių vietų autobusas, Daimlerio — greičių dėžė iš krumplicių, su atbuline eiga, o tarp Paryžiaus ir Ruano įvyko pirmosios automobilių lenktynės. Greičiausi, o tiksliau išvermingiausi, buvo automobiliai „Pežo“ ir „Panar-Levasor“.

ŠIMTAS METŲ

Daimlerio patentais ir 1891 m. pagamino pirmąjį automobilį su priekyje įkomponuotu varikliu ir užpakaliniais varomaisiais ratais. Vėliau šis komponuotė tapo klasikinė. Tais pačiais metais prancūzų inžinierius Fernaras de Farė (1851—1914) sukonstravo pirmąjį benzininį keturių cilindrų variklį, o Odesos gyventojai pirmieji Rusijoje išvydo dvivietį automobilį „Panar-Levasor“. Kitais metais Vilhelmas Maibachas (1846—1929) sukūrė pirmąjį įpurškiamąjį karbiuratorių, o dar po metų automobilis pasirodė ir anapus Atlanto.

Tuo metu technikos bei technologijos lygis jau buvo labai aukštas ir išradimai pylėsi kaip iš gausybės rago. 1894 metais buvo pademonstruotas variklis, kuriame kuras užsiliepsnodavo nuo suspaudimo. Jo autorius vokiečių inžinierius Rudolfas Dy-

zelis (1858—1913). Pirmasis dyzelinis variklis išvystė 2,74 AJ galingumą. Tuo pat prancūziškuose automobiliuose „Vašeron“ atsirado vairo ratas, Benco gamykloje — pirmasis aštuonių vietų autobusas, Daimlerio — greičių dėžė iš krumplicių, su atbuline eiga, o tarp Paryžiaus ir Ruano įvyko pirmosios automobilių lenktynės. Greičiausi, o tiksliau išvermingiausi, buvo automobiliai „Pežo“ ir „Panar-Levasor“.

1895 metais prancūzų pramonininkas ir išradėjas Eduardas Mišlenas (1859—1940) išbandė pirmąsias pripučiamas padangas. Prancūzijoje tais pačiais metais įsikūrė ir pirmasis autoklubas. Tuo ir baigėsi pirmasis automobilio dešimtmetis. Nuveikta buvo nemažai.

Antrasis automobilio biografinis dešimtmetis prasidėjo tuo, kad pirmasis automobilis buvo pastatytas Rusijoje. Jo autoriai J. Jakovlevas (1857—1898) ir P. Frezė (1844—1918). Pirmąjį savo automobilį 1896 m. išbandė ir amerikiečių inžinierius Henris Fordas (1863—1947). Dar po metų vokiečių Robertas Bošas (1861—1942) sukūrė elektromagnetinę uždegimo sistemą su pertraukėju. 1898 metais Daimlerio gamykloje pasirodė pirmasis sunkvežimis, o Peterburge įvyko pirmosios automobilių lenktynės Rusijoje. Pradėjo savo veiklą gar-

sios firmos „Reno“ ir „Opelis“, metais vėliau ir „Fiatas“. 1900 metais automobilių lenktynės pirmą kartą buvo surengtos uždaroje žiedinėje trasoje. XX amžius jau pirmaisiais metais davė automobiliui spidometrą, kurį pirmoji panaudojo JAV Firma „Oldsmobil“.

Tų metų automobilizmo istorijoje dar labai daug kas buvo pirmieji. 1902 m. išėjo pirmasis Rusijoje automobilizmo žurnalas, Prancūzijoje pagamintas pirmasis šarvuotis, Anglijoje pasirodė pirmieji diskiniai stabdžiai ir pirmosios padangos su protektoriumi („Danlop“).

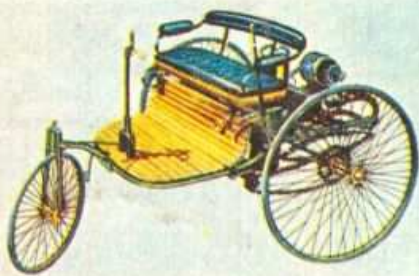
Automobilių ralio pradžia yra 1904 metais Vokietijoje surengtos varžybos Herkomero prizui laimėti. Paryžiuje tais pačiais metais buvo įkurta Tarptautinė pripučiamųjų automobilių klubų asociacija, kuri 1946 m. buvo pavadinta Tarptautine automobilių sporto federacija.

Kai automobiliui sukako dvidešimt metų, jis jau buvo pakankamai tobulas, kad deramai pažymėtų šį jubiliejų. 1906 metais amerikietis Frederikas Mariotas (1875—1956) viršijo 200 km/val. greitį. Jo pasaulio rekordas buvo 205,38 km/val. 1908 metais gimė dar viena didžiulė naujovė: Fordo gamykla pradėjo gaminti automobilius konvejeriniu būdu. Nuo tų metų spalio 1 d. iki 1927 metų gegužės 31 dienos buvo pagaminta 15 007 033 automobiliai „Ford-T“. Per tą laikotarpį šis modelis buvo gerokai modernizuotas. Svarbiausiojo principai buvo konstrukcijos ir eksploataavimo paprastumas. Automobilis buvo keturvietis, turėjo keturtaktį 4 cilindrų variklį, kurio galingumas siekė 22,5 AJ. Išvystydavo 70 km/val. greitį.

1909 metais automobiliai buvo pradėti gaminti Rygoje Rusijos-Baltijos vagonų gamykloje („Ruso-Balt“). O Paryžiuje jau susirinko tarptautinė konferencija automobilių judėjimo reguliavimo klausimų spresti ir tarptautinių normų nustatyti. Gal tai turėjo įtakos ir tam, kad netrukus buvo įrengtas pirmasis trijų spalvų šviesoforas.

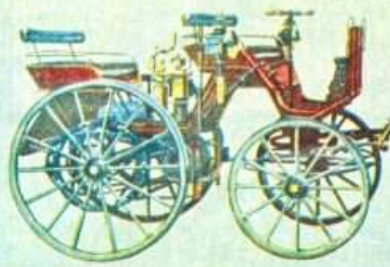
Kelbos apie arklių transportą vis labiau grimzdė į užmarštį. Automobilis buvo jau nepalyginamai pranešesnis. Kartais iš jo buvo tikimasi netgi daugiau, negu įmanoma. Devynioliktojo amžiaus pabaigoje smarkiai augančiuose Amerikos miestuose visos gatvės buvo labai užterštos arklių mėšlu. Jais buvo pervežami didžiuliai kiekiai krovinių ir žmonių. Nenuostabu, kad ir tvaikas tose gatvėse tvyrojo neapsakomas. Atsiradus automobiliui, miestų galvos trynė rankas, džiaugdamiesi, kad pagaliau bus išspręsta aplinkos teršimo problema. Tačiau kaip tik čia ir buvo silpniausia automobilio vieta. Ir tokia ji lieka iki šiol, praėjus šimtui metų nuo pirmojo pasirodymo publikai.

S. ŠARKA



Pirmasis automobilis su vidaus degimo varikliu, suprojektuotas vokiečių inžinieriaus Karlo Benco (1844—1929). Automobilis pastatytas 1885 metų spalio mėnesį. Patentas patvirtintas 1886 m. sausio 29 d. Išbandytas 1886 liepos 3 d. (nuvažiavo 110 kilometrų).

Vietų skaičius — 2; variklis: tipas — keturtaktis, horizontalus; cilindrų skaičius — 1; darbinė apimtis — 984 ccm; galingumas — 0,88 AJ/0,65 kWt prie 400 aps/min.; suspaudimo laipsnis — 2,68; pavarų skaičius — 1; pagrindinė pvara — grandininė; ilgis — 2450 mm; plotis — 1270 mm; aukštis — 1500 mm; paruošto automobilio masė — 263 kg; didžiausias greitis — 15 km/val.



Tuo pat metu pagamintas ir vokiečių inžinieriaus Gotlybo Daimlerio (1834—1900) automobilis. Tai buvęs arklių traukiamas ekipažas su įrengtu jame vidaus degimo varikliu ir transmisija. Pirmasis pavyzdys buvo ne kartą perdirbtas.

Vietų skaičius — 4; variklis: tipas — keturtaktis, vertikalus; cilindrų skaičius — 1; darbinė apimtis — 462 ccm; galingumas — 1,1 AJ/0,8 kWt prie 600 aps/min.; pavarų skaičius — 2; pagrindinė pvara — cilindriniai krumpliciaračiai; ilgis — 2350 mm; plotis — 1500 mm; aukštis — 1600 mm; paruošto automobilio svoris — apie 500 kg; didžiausias greitis — 18 km/val.

VERTA ŽINOTI

● Daugelyje valstybių ir toliau labai visapusiškai tyrinėjamos autoįvykių priežastys. VDR nustatė, kad jei eismo nelaimė įvyko dėl vairuotojo nuovargio, tai 44 procentai šių įvykių būna tada, kai vairuojama be perstojo daugiau kaip tris valandas, o 25 procentai — kai nelaimės kaltininkas prieš kelionę miegojo mažiau kaip 6 valandas.

● Griežtėja kova su eismo taisyklių pažeidėjais. Saudo Arabijoje, pravažiavus sankryžą degant raudonam šviesoforo signalui, neapsiribojama pinigine bauda. Nusizengęs taisyklėms dar turi dvi savaites praleisti kalėjime.

● Perna! Romoje net 1500 kartų buvo bausti laidotuvių ekipažų vairuotojai. Beveik visi jie viršijo leistiną greitį.

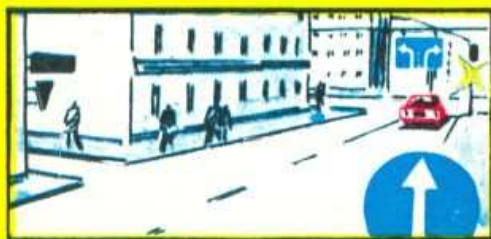
● Suomijoje mopedų skaičius išaugo iki 170 tūkstančių. Kad eismas būtų saugus, ruošiamasi jų vairuotojams organizuoti apmokymą ir surengti egzaminus.

● Statistikos duomenys Bulgarijoje rodo, kad tik 25 procentai vairuotojų per savo gyvenimą nepatenka į kelių eismo įvykius. Likusieji būna arba šių įvykių kaltininkai, arba nukentėjusieji.

● Perna! Italijoje užregistruota apie 10 tūkstančių eismo nelaimių, pasibaigusių kieno nors mirtimi. Net 85 procentai žuvusiųjų buvo jaunesni kaip 30 metų. Specialistai tvirtina, jog svarbiausia tokios padėties priežastis yra tai, kad dauguma vairuotojų ruošiasi privačiai, apeidami automokyklą.

● Taupant elektros energiją, kai kurlas sankryžas Vakarų Yুক্তietijoje naktį bandyta silpniau apšviesti. Nuostoliai dėl ten įvykių autoavarijų beveik devynis kartus viršijo sutaupytos elektros energijos vertę.

● Praėjus dvidešimčiai mėnesių nuo to momento, kai Anglijoje buvo įvesta privaloma taisyklė prisiegti saugos diržais, buvo suskaičiuoti rezultatai. Žuvusiųjų skaičius, lyginant su tokiu pat laikotarpiu iki taisyklės įvedimo, sumažėjo 421 vairuotojų ir 235 keleiviams. Tačiau per tą laiką žuvo 77 pėsčiais ir 63 dviratinkais daugiau. Negalima tvirtinti, kad tarp viso to yra tiesioginis ryšys, bet gal ir tikrųjų didesnė automobilių vairuotojų saugumo garantija tampa grėsme kitiems eismo dalyviams.



I. Ar pavaizduotoje situacijoje vairuotojas gali sukti į dešinę!

1. — gali; 2 — negali.

II. Ar šioje situacijoje galima sustoti kairėje kelio pusėje!

3. — galima; 4 — negalima; 5. — galima, jei kelio plotis neviršija 7 metrų.

III. Kuris vairuotojas teisingai pastatė automobilį!

6. — vairuotojas B; 7 — abu neteisingai; 8 — abu teisingai.

IV. Kokia tvarka nurodytos transporto priemonės turi pravažiuoti sankryžą!

9 — lengvojo automobilio, tramvajaus, autobuso, sunkvežimio; 10 — tramvajaus, autobuso ir lengvojo automobilio, sunkvežimio; 11 — lengvojo automobilio ir autobuso, tramvajaus, sunkvežimio.

V. Kas šiuo atveju turi užleisti kelią!

12 — vairuotojas A; 13 — vairuotojas B.

VI. Ar galimas toks manevras!

14. — galimas; 15 — galimas, jei motociklininkai važiuoja mažesniu kaip 30 km/h greičiu; 16 — negalimas.

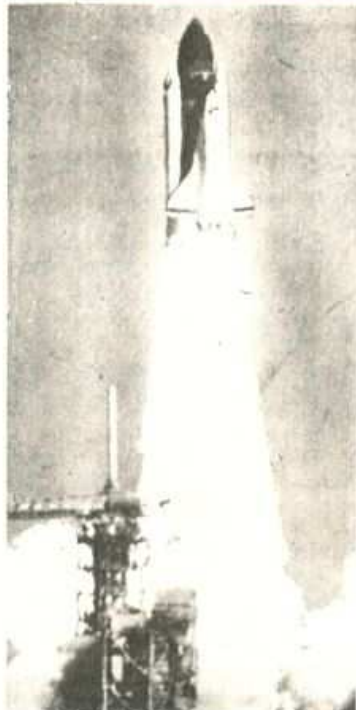
VII. Kokia tvarka šios transporto priemonės turi pravažiuoti sankryžą!

17 — motociklas ir sunkvežimis, lengvasis automobilis; 18 — lengvasis automobilis, sunkvežimis ir motociklas; 19 — sunkvežimis, lengvasis automobilis, motociklas; 20 — lengvasis automobilis ir sunkvežimis, motociklas.

VIII. Koks geriausias perspėjimo signalas, numatytas lenkti!

21 — garsinis; 22 — šviesomis; 23 — abu kartu.

„CELINDŽERIO“ TRAGEDIJA IR JOS PRIELAIDOS



„Celindžeris“ kyla nuo starto platformos 39 B.

— IPRASTINE PROGRAMA, — pasakė daugkartinio naudojimo kosminio laivo „Celindžeris“ pilotas Maiklas Smitas, kai 1986-ųjų sausio 28-ąją 11 valandą 38 minutes vietos laiku laivas pajudėjo iš starto bokšto, įrengto Kanaveralo iškyšulyje.

Starto platforma 39 B buvo naudojama pirmą kartą. Bet ne ją vėliau kaltins dėl vykusios katastrofos. Netgi ne meteorolo gines sąlygas — Floridoje staiga atšalo, ant „Celindžerio“ korpuso atsirado ledo, o pradėjus ruošti laivą skrydžiui — varveklų. Juos teko numušti ir dėl to startas buvo nukeltas dviem valandoms. Tiesa, JAV nacionalinės aeronautikos ir kosmosinės erdvės tyrimo valdybos (NASA) specialistai, atsakingi už desimtąjį „Celindžerio“ skrydį, bei vadovai vėliau labai neroriai prisimins laivą pastačiusio koncerno „Rokvel Interneišni“ inžinierių patarimus atidėti skrydį... Bet visa tai bus vėliau. O tą atmintiną antradienio rytą, nepaisant visko, buvo duota komanda „Startas“.

Pradžioje viskas vyko planingai. Septynios sekundės iki starto buvo paleisti trys pagrindiniai varikliai. Po kelių sekundžių jie jau veikė 90 proc. savo galingumo. Nuaidėjus starto komandai ėmė veikti ir abi kietojo kuro raketos, o praėjus dar trimis sekundėmis laivas pradėjo kilti. Po dar keturių sekundžių jo greitis siekė 130 km/val ir „Celindžeris“ pradėjo manevruoti 150 m aukštyje. Kai sekundmetis rodė 52 sek. nuo starto pradžios, laivas skrido 8 km aukštyje 2200 km/val greičiu ir prasidėjo didžiausias dinaminiai

perkrovimai. Tuo metu pilotas išgirdo skrydžiui vadovaujančio asmens pranešimą.

— VISKAS, KAIP PAPRASTAI, „CELINDŽERIS“, VARIKLIAI VEIKIA 94 PROCENTŲ GALINGUMU. TUOJ SUMAZINSIM IKI 65 PROCENTŲ...

Šis variklių darbo apribojimas reikalingas tam, kad skrendant per tankiuosius atmosferos sluoksnius sumažėtų aerodinaminiai krūviai. Po to ir vėl „paspaudžiama“.

— VISI TRYS VARIKLIAI VEIKIA NORMALIAI, — pranešė vadovietės kontrolės centras. — GREITIS 22057 PĖDOS PER SEKUNDĘ, AUKŠTIS — 4,3 MYLIOS. „CELINDŽERIS KOPIA AUKŠTYN“...

Maiklas Smitas pakartojo: „KOPIA AUKŠTYN“...

Tai buvo paskutiniai žodžiai, kuriuos Žemė išgirdo iš trisdešimt devynerių metų amžiaus JAV karinio jūrų laivyno kapitono Maiklo Smito...

Netrukus per Floridą nuskriejo baisūs skrydį komentavusio asmens žodžiai:

— „CELINDŽERIS“ SPROGO ORE...

Jie susiliejo su Atlanto bangų mūša ir klyksmu, kuris išsiveržė iš neviltingos apimtų žmonių krūtinų.

Kai kas, pastebėjęs danguje maršą parašiusią, kuris lėtai leidosi į žemę, pamane, jog juo grįžta vienas astronautų. Žmonės nežinojo, jog NASA atstovai, siekdami sumažinti „Speis šat“ programos [gyvendinimui] vartojamų daugkartinio naudojimo kosminių laivų svorį, atsisakė katapultų ir kad pastebėtas parašiusias — vienos nuskrėjęs raketų grąžinimo į Žemę sistemos dalis... Nežinojo jie ir to, kad NASA, vykdydama nurodymus Pentagono, kuris reikalavo padidinti daugkartinio naudojimo kosminių laivų naudingos apkrovos masę, sumažino degalų bakų ir raketų nešėjų sienelių storį, pradėjo vartoti efektingesnį, bet drauge ir pavojingesnį kietąjį kurą.

Daug ko žmonės tuo metu dar nežinojo. Viena jiems buvo aišku: septynių žmonių įgulia zuvo. Drauge su Krista Makolif, žadėjusia transliuoti iš kosmoso pamokas JAV moksleiviams, laivo vadu Frensiu Skobiu ir pilotu Maiklu Smitu, tą akimirka zuvo ir slaptos Pentagono misijos vykdytojas, Havajų salose gimęs JAV karinių oro pajėgų papulkininkis Elisonas Onizuka, kosminiai specialistai Džudis Reznik ir Juodaodis Ronaldas Maknelzas, skridę į visata jau antrą kartą, bei ypač džiaugęsis pagaliau suleista galimybe dalyvauti skrydyje, net du kartus kongresmenams užleidęs vietą inžinierius Gregoris Džarvis.

Kodėl [vyko „Celindžerio“ katastrofa?] Ši klausimą iki gegužės 1-osios tiksliau atsakymo nepajėgė duoti nei JAV prezidento paskirta specialioji komisija, kuriai buvo pavesta ištirti tragedijos priežastis, nei atskiri specialistai. Nepadėjo ir atskirų laivo detalių, išlektų po sprogi- mo iš Atlanto gelmių, tyrimas.

Tiesa, po tragedijos spauda paskelbė daug įvairiausių nuomonių. Daug žmonių kaltino NA. SA bereikalingu skubėjimu, kurį iš dalies sąlygojo ir prezidento R. Reigano noras savo kalboje pabrėžti naują amerikiečių skrydį į visatą, ir Pentagono sprendimas netempti laiko, kad būtų galima bandyti naujus ginklus ir prietaisus, skirtus „žvaigždžių karui“, ir liūdna NASA finansinė padėtis. Sutartys, sudarytos su daugeliu pasaulio šalių, nevykdomos, vėluojama paleisti ryšių bei kitos paskirties palydovus, už ką tenka mokėti baudas. Daug ką dabar mini specialistai, įvairių žinybų atstovai. Nuomonės skirtingos, bet vienu aspektu jos sutampa: NASA pri- valėjo dar kartą atidėti „Celindžerio“ startą, juolab, kad priežasčių tam buvo pakankamai. Bet ji to nepadarė, neatkreipė dėmesio nei į laivą stačiusios „Rokvel Interneišni“ korporacijos inžinierių, nei kitų specialistų, pagaliau savo darbuotojų pasiūlymus. Pasikliauta laime, rūpin- tasi savo šalies prestižu...

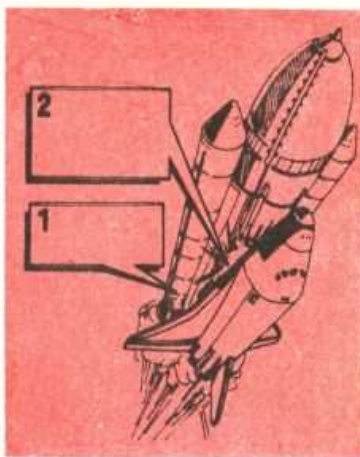
Vis dažniau katastrofos prie- žastimi minimas gedimas viename kietojo kuro greitintuvų. NASA videofilmo kadruose matyti, kaip per paskutines „Celindžerio“ skrydžio 15 sekundžių žemutinėje dešiniojo kietojo kuro greitintuvo korpuso dalyje virš tūtos pasirodė lėpsna. Ją agentūra „Junaiteid pras“ aiškina taip: „Tikriausiai atsirado plyšys kietojo kuro greitintuvo korpuso arba [trūko] suvirinimo siūlė, todėl lėpsna išsiveržė iš variklio ir po to užsidegė laivo kuro bakas. Tai ir sukėlė sprogią“.

Beje, po 1983-aisiais [vykusio „Celindžerio“ skrydžio] specialis- tai konstatavo, jog beveik klau- riai perdegė vienos raketos izo- liacija. Tūta visiškai išsirpo. Iki katastrofos buvo likę 2,7 sekun- dės. Tai buvo likimo perspėjimas! Bet buvo skubama... 1984-ųjų lapkričio 8-ąją „Lokhid speis operiešni kompani“ montuo- tojai, kurie remontuoja daug- kartinio naudojimo kosminių laivus, nustatė kieto kuro greitintuvo gedimą. Tokį patį, ku- ris, manoma, pražūdė „Celind- žerį“. 1985-ųjų kovo mėnesį montuotojai numetė ant „Celind- žerio“ metalinį lopsį. Skubus laivo remontas atsiėjo 200 tūks- tantų dolerių.

Tai tik keli stambesni šio lai- vo defektai. O jų jų būta ir per aštuntąjį bei devintąjį „Celind- žerio“ skrydžius, kurie taip pat galėjo baigtis tragiškai!

Dabar ekspertai reiškia nuo- monę, jog katastrofos buvo ga- lima išvengti, jeigu greitintuvus būtų turėjęs pakankamai davi- klų, ypač išorinio raketos apval- kalo temperatūros daviklius. Iš- ties keista. Kiekviename aukštos klasės viešbutyje [rengti tempe- ratūros davikliai, įspėjantys apie gaisro pavojų, o „Celindžeris“ jų neturėjo! Juk jeigu kompiuteris būtų gavęs daviklio duomenis, jis būtų atjungęs „Celindžerį“ nuo kuro bakų ir raketų, laivas būtų nuleistas į Žemę avarinę gelbėjimo sistema. Bet daviklių nebuvo. Nebuvo dėl to, kad Pen- tagonui reikalauiant, buvo sie- kiamas didinti laivo naudingos apkrovos masę.

„Speis šat“ programa, pagal kurią buvo numatyta iki 1991 metų atlikti 500 skrydžių, nebu-



Pagrindinė katastrofos versija, atkurta grafiškai. 1 minutė 12 sek. po starto.

1. Čia pasirodė lėpsna.
2. Sprogimo vieta.

vo vykdoma. Keleri jos įgyven- dinimo metal privertė buvusį NASA generalinį direktorių Fi- lipą Kalbertsoną sumažinti pla- nuojamų eksperimentų skaičių trečdaliu — iki 165. Bet iki šiol sėkmingi tebuvo 24 skrydžiai. O Pentagonas spaudžia NASA. Vien šiem metams jis reikalavo ketu- rių, sekantiems — penkių, o pra- dedant 1988 metais — iki de- šimties kariniams tikslams pri- taikytų šios sistemos skrydžių per metus. Šie reikalavimai vertė NASA skubėti, sudarė nereikalin- go nerėngumo atmosferą.

Žinia, protingų žmonių po ne- laimės paprastai būna daug. Ir „Celindžerio“ katastrofa nėra išimtis. Nors NASA atstovai, ne- paisant pakeistos vadovybės, ne- kartą pabrėžė atsitiktinį laivo katastrofos pobūdį. Jie žmonijos, o juo labiau specialistų netik- iano. Pagaliau ne tai svarbiausia.

Kosmonautika, kuri neseniai atšventė savo 25-metį, nepaisant šito vis dar tebėra nauja žmo- nijos veiklos sritis. 112 laivų skrydžiai tebėra kosmoso tyri- mo pradžia. Tokiu atveju reika- lingas ypatingas kruopštumas, tikslumas, atsargumas. Reikalingos garantijos. Nepaisyti jų ne- galima. Juo labiau neįgalima sku- beti. Bet NASA vadovai to nepai- sė.

Tolesnis „Speis šat“ progra- mos [gyvendinimas laikinai (ma- žiausiai iki sekančių metų) nu- rautas. Statomas naujas laivas. Pasak pranešimų, jis žada būti tobulesnis. Bus atsižvelgta į dau- gelio specialistų ir ekspertų pas- tabas, šalinamos pavojingos vie- tos, keičiama daug detalių ir mazgų, kurie skirti astronautų saugumui didinti. Belieka tikė- tis, jog visa tai padės išvengti katastrofų. Žinoma, esant vienai sąlygai — jeigu kosmosas bus naudojamas taikiems tikslams, jeigu jis netaps „žvaigždžių ka- ro“ arena.

„Strateginė gynybinė iniciaty- va“, kurios užsiėmęs nenori atsisakyti JAV administracija, kur kas sudėtingesnė nei „Speis šat“ programa. Ir jeigu gali pa- tirti avariją daugkartinio naudo- jimo kosminis laivas, tikimybė sugesti kur kas sudėtingesnei „žvaigždžių karų“ sistemai žy- miai didesnė. Daugybės bran- duolinių, spindulinių bei kitų kovinių užtaisų, pakeltų į visatą, sudėtingų paleidimo, įspėjimo bei saugumo sistemų gedimai gali sukelti tragiškiausią katastrofą, dėl kurios gali žūti žmonija.

A. SERMUKSNIS

IVAIRENYBĖS

NAUJI SKLANDYMO REKORDAI

Tarptautinė aviacijos federacija (FAI) patvirtino naujus sklandymo rekordus. Vakarų Vokietijos sklandytoja Inge Müller su dukra Kristina dviviečiu sklandytuvu „Janus C“ skrisdama 300 kilometrų trikampio maršrutu išvystė 123,334 km/val. greitį. Ji pagerino moterų pasaulio rekordą ir vienviečių sklandytuvų klasėje. Sklandytuvu „Ventus B“ ji tą patį maršrutą apskrido vidutiniui 138,717 km/val. greičiu. Pasaulio rekordą 300 kilometrų trikampio maršrutu pagerino ir Šveicarijos sklandytojas Beatas Blunelis. Jis sklandytuvu DG-400 išvystė 176,99 km/val. greitį. Visi šie rekordai pasiekti skrendant Afrikos žemyne.

MOTOCIKLAS ATSVENTĖ SAVO SIMTO METŲ JUBILIEJŲ

Kai 1885-ųjų pabaigoje G. Daimleris ir V. Maybachas sėdėjo ant specialiai pasigaminto „žibalinio jodiklio“ — dviračio su montuotu varikliu — jie net nedarė, jog pradėjo motociklų erą. Kelionė trijų kilometrų trasa akmeniniu grindiniu štutgarto gatvėmis buvo ne itin maloni: jodiklis neturėjo amortizavimo priemonių, ratai buvo kaustyti metalu, tad abu išradėjai gerokai pasikratė. Bet jie važiavo! Vaziavo dvylikos kilometrų per valandą greičiu, stengdamiesi ne tik važiuoti, bet ir išlaikyti savo šimtakilograminio „žibalinio jodiklio“ lygsvarą. Nepaisant nuovargio, išradėjai buvo patenkinti — jų sukurtas 266 ccm apimties 0,5 AJ galininko keturtaktis vidaus degimo variklis puikiai išlaikė egzaminą.

Paskatinti šios sėkmės, G. Daimleris ir V. Maybachas ir toliau kūrė šio tipo variklius, kurie buvo skirti savaeigėms kareivėms ir kitoms transporto priemonėms, tapusios nūdienio automobilio pirmtakais. Ir vis dėlto būtent jie du išradėjai telšė laikomą motociklo tėvą.

Tiesa, penkiolika metų anksčiau Prancūzijoje buvo išmėgintas garo mašina varomas dviratis, kuriuo įveiktas 15 km nuotolis, skiriantis Sent Zermeną nuo Paryžiaus. Bet garo mašinos buvo pernelyg sunkios ir gremėzdiškos, todėl jos netiko motociklų gamybai.

Tikroji motociklų era prasidėjo 1894-aisiais, kai broliai Hildebrantai įgijo patentą ir pradėjo serijomis gaminti motociklus, varomus dviejų cilindrų keturtaktį vidaus degimo variklį. Jų galininkas buvo 2,5 AJ. Šiais motociklais buvo išvystomos 40 km/val greitis. Didelį poslinkį motociklų gamybai davė Prancūzijoje gyvenusių rusų tautybės išradėjų brolių Vernerų naujoji konstrukcija. Jų sukurtas motociklo pagrindinis principas buvo prie dviračio pritvirtintas variklis, kuris, specialaus diržo padedamas, suko priekinį ratą. Šis principas buvo įsivaivins visą pasaulio motociklų gaminto. Jų ir gyvavo iki Pirmojo pasaulinio karo. Per tą laikotarpį buvo sukurta visa tai, ką šiandien turime motocikle — vertikalią ir horizontalią montuotą oru, vandeni ar alyva aušinami varikliai, kuriuose nuo vieno iki šešių cilindrų, įvairiausio tipo sankabos, grandinės, kardaniniai velenai, kameros ir padangos.

Beje, tuomet pradėtos rengti ir motociklų lenktynės. 1900-aisiais įvykusių lenktynių Berlynas—Achenas (700 km) nuvalėtojas [veikė nuotolį] viduti-

niu 58 km/val greičiu, pakeitęs trasoje... 27 žvakes, 40 padangų ir pašalinęs keiliosia variklio defektą.

Suprantama, sugretinus pirmuosius motociklo egzempliorius su šiandieniniais, „senoliai“ atrodo gremėzdiški. Bet jie sukelia ne juoką, o nusistebėjimą žmonių išmone, motociklo vystymosi raida. Juk Japonijoje pagaminto eksperimentinio motociklo „Bike“ net 60 mazgų ir detalių — sintetiniai. Spyruokliniai amortizatoriai padaryti iš fluoro plastikų, aptakus korpusas — iš poliuretano, dengto dirbtiniu pluoštu, apvadas ir stipinai — iš labai patvaraus keramiko. Motociklas labai lengvas, patrauklus, jis eikvoja mažiau degalų ir keičia mažiau triukšmo. Na, o greičiai...

Štai kaip toli nužengė motociklas per savo gyvavimo šimtmetį!

KOKIA JI — „GYNYBINĖ“ B-1—B REIKSMĖ?

Tą dieną koncerno „Rokvel interneišni“ šefas misteris Andersonas stalo kalendoriuje pažymėjo raudona spalva. Įsakė pagaminti specialią tauraus metalo lentelę su įrašu: „1984.IX.4. B-1B Nr. 1.“ Taip, būtent tą dieną nuo koncerno konvejerio Peimdeile (Kalifornijos valstija) nuėjo pirmasis JAV karinių oro pajėgų strateginis bombonešis B-1B.

Ką ir besakyti, misteris Andersonas turėjo pagrindo džiūgti. Juk 1977-aisiais tuometinis Jungtinių Valstijų prezidentas Džeimsas Karteris atmetė „Rokvel interneišni“ pasiūlymą pradėti šių bombonešių gamybą. Ir... koncernas liko be „geros duonos kėsnio“. Tad nėra ko stebėtis, kad „Rokvel“ buvo vienas pagrindinių Ronaldo Reigano rinkiminės kampanijos rėmėjų, nepagaliję plnių, kad Reiganas pasilikty Baltuosiuose rūmuose antrai kadencijai. Apskaičiavimas buvo teisingas.

Kai 1981-ųjų spalio 2-ąją naujasis JAV prezidentas paskelbė savo ilgalaikio ginklavinimo programą, joje figūravo ir 100 strateginių bombonešių B-1B, kuriuos gamina „Rokvel interneišni“. Ir niekas dėl to nesistebėjo. „Kalifornijos klanas“, įkėlęs į prezidento kėdę savo valstijos gubernatorių Reigana, po to pareikalavo „grąžinti skolą“. Ir gavo ją su didžiulėmis palūkanomis!

100 bombonešių B-1B atnes koncernui 28 milijardus dolerių. Tokio peino jam pavydė ne vienas „Marso ginklanešis“. Juolab kad peinas didžiulis ir... ilgalaikis. Mat, po pirmojo B-1B šimto, Pentagonui jų reikės patiekti žymiai daugiau. Tuo rūpinasi tie generalai, kurie sudaro strateginius planus neatsisakydami bendravimo su koncerno taktikos. Tad rieda Peimdeile nuo konvejerių bombonešių B-1B, rieda, nepaisant to, kad pirmojo B-1B prototipo bandymas pasibaigė nesėkmingai — lėktuvas nukrito į dykumą, esančią 120 km į šiaurės rytus nuo Los Andželo miesto.

Triukšmas, žinoma, kilo. Bet kariškiai, kurie yra tiesioginiai B-1B užsakovai, nekreipė į tai dėmesio. Pasak JAV KOP generalinio štabo viršininko generolo Lourenso Skanco, viskas vyksta planingai.

Pirmieji strateginiai bombonešiai B-1B rado prieglobstį Dalaso karinėje aviacijos bazėje, esančioje Teksaso valstijoje. Jų užduotis — nešti naujausią puoliamąją ginkluotę. Beje, ši ginkluotė — raketos, skirtos pažeisti taikinius gilame priešo užuogaryje, jau gabenamos į bazę ir sandėliuojamos.

Na, o kas gi „priešas“, prieš kurį turėtų veikti strateginiai bombonešiai?

Į šį klausimą nedviprasmiškai atsako VFR laikraštis „Di velt“, kuris pabrėžia, jog B-1B pagrindinė užduotis — „bombarduoti sovietus“. O kad tarybiniai radarai būtų sunkiau aptikti naująjį strateginį bombonešį, B-1B dengiamas anksčiau bombonešio „Stilt“ išbandytais grafitiniais „rūbais“. Tokia yra tikrovė! Ir jokios kalbos apie „B-1B“ gynybinę reikšmę jos nepaneigs.

IR VĖL KOMBINUOTI SUOLIAI PARASIUTU

1982 m. „Sparnų“ 4 nr. rašėme apie tai, kad amerikietis Džimas Delvis pasipelnymo tikslais nutarė supaprastinti motociklų ir parašutų sportą. Pakilęs į 2000 m aukštį Delvis išriedėjo iš lėktuvo riaujojanti motociklu, išskleidė specialų kvadratinės formos parašutą, ir po keilios sekundų riedėjo žeme motociklu beveik 40 km/val greičiu. Paivalrinti šį „novatoriškumą“ nutarė prancūzų kaskadininkas Alenas Prijeris, pasižymėjęs įvairiausiais triukais motociklu bei pasiekęs šiuo lygiu motociklu pasaulio rekordą — 42,25 m. Jis atliko šuolį motociklu į prarają.

Įsikėles į šalies pietuose esančią viršukalnę, Prijeris 100 km/val greičiu nėrė žemyn. Praskriejęs motociklu 150 metrų, jis 10 sek. pakibo ore, po to nušoko nuo motociklo ir sėkmingai nusileido parašutui. Iš motociklo, nukritusio į 635 m gylio prarają, žinoma, nieko neliko. Bet ne tai rūpėjo kaskadininkui. Už triuką jis gavo pinigų, kurie pakankamai kompensavo rizikos bei motociklo kainą. Tik ar visad viskas taip sėkmingai baigsis?

PRIETAISAS PAZADINS

Vairuotojo nuovargis, netgi miegas už vairo — daugelio autoavarijų priežastis. Ar galima įveikti nuovargį, išvengti nemalonių pasekmių? Pasirodo, galima.

Sukurtas prietaisas, kuris veikia mašiną vairuojantį žmogų padedant dviem elektrodams. Prijungti prie vairuotojo odos, jie nuolat dirgina ją ir tokiu būdu neleidžia užmigti net labiausiai pavargusiam. Žinoma, jeigu jis nėra... qirtas!

SAVOTISKAS KROSAS

Jis buvo surengtas Šveicarijoje. Per 70 ekipažų dalyvavo tarptautinėse lenktynėse mašinomis, kurių varikliai dirbo pade-

dant... saulės energijai. 388 km nuotolis buvo suskirstytas į 5 etapus. Trasa driekėsi nuo šalies šiaurės iki Ženevos.

Pirmą kartą žmonijos istorijoje surengto „saulės“ kroso rengėjai pabrėžė, jog jų tikslas buvo skatinti šio pigios energijos būdo taikymą įvairiose ekonomikos srityse.

GERAS BODAS

Automobilių vaqystės Jungtinėse Valstijose bei daugelyje kitų Vakarų šalių įgijo gresmingą mastą. Nepadedant nei specialios slaptos spynos, įvairūs signalai ir signalizacijos sistemos, kurias kuria dešimtys automobilių konstruktorių biurų. Pastaruoju metu kilo nauja idėja, kurią pradeda įgyvendinti viena firma. Tai — valstijos ir net šalies mastu veikiantį automatine pavogtų automobilių aptikimo sistema.

Pasak naujovės autorių, į automobilius bus įmontuotas mikro radio aparatas, skirtas priimti ir perduoti specialius signalus. Šį prietaisą įjungęs radio stotis, esanti policijos žinioje, iškilus reikalui, policininkas surinks dingusios automašinos radio aparatūros kodą. To pakaks, kad aparatas pradėtų siųsti į eterį signalus, pagal kuriuos pelenqatoriai nustatys automobilio buvimo vietą.



Pieš. iš „Izvestijų“

NORI KEISTIS

Saulius Štulas nori keistis lėktuvų ir kitos technikos modeliais. Nori įsigyti 1968, 1969, 1970 ir 1973 metų „Sparnus“. Adresas: 234312 Kauno rajonas, Girionių paštas, Vaišvydava, Pušų g-vė 20.

M. Dukauskienė gali perleisti šiuos „Sparnų“ numerius: 1971 m. — 2, 4, 1974 m. — 1, 2, 1973 — 1982 metų pilnus komplektus, 1983 m. — 1, 2, 4 ir 1984 m. — 1. Adresas: 233031 Kaunas, LTSR 25-mečio g-vė 35 bt. 65.

TEISINGI ATSAKYMAI

1, 4, 7, 10, 13, 15, 18, 22. Skaitlytojams, kurie pateiktas situacijas nori savarankiškai išnagrinėti ir įsiminti, nurodome, kokiais taisyklių punktais reikia vadovautis, sprendžiant užduoties klausimus:

I — 4.4.2; II — 4.5.1 ir 13.3; III — 4.7.1 ir 13.6; IV — 15.2; V — 20.2; VI — 4.3.1; VII — 15.2; VIII — 8.4 ir 28.9

100-7

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.

TAUPYKITE LAIKĄ, NAUDOKITĖS BIURŲ
PASLAUGOMIS!

KREIPTIS:

VILNIUS, J. Paleckio g. 28;
KAUNAS, Lenino pr. 12;
KLAIPĖDA, Vytauto g. 34;
ŠIAULIAI, Spalio g. 8;
PANEVĖŽYS, Sodų g. 3;
ALYTUS, Komjaunimo a. 9a;
KAPSUKAS, Černiachovskio g. 50;
KĖDAINIAI, Josvainių g. 5;
MAZEIKIAI, Revoliucionierių g. 2;
UTENA, Tarybų a. 10;
TAURAGĖ, Jūros g. 3;
TELŠIAI, Spaudos g. 5;
ROKIŠKIS, Respublikos g. 82;
UKMERGĖ, Vilniaus g. 6;
JONAVA, Žeminių g. 13;
SNIEČKUS, Festivalio g. 10.

LIETUVOS TSR VALSTYBINIS
DARBO KOMITETAS

SPARNAI

40 kap.

INDEKSAS 76783

El. žurnalo variantą parengė:
www.Plienosparnai.lt

