



# SPARNAI

**3**  
1988





LIETUVOS TSR SAVANORIŠKOS DRAUGIJOS ARMIJAI, AVIACIJAI IR LAIVYNUI REMTI (SDAALR) CENTRO KOMITETO VISUOMENINIS-MOKSLINIS-PRAKTINIS IR SPORTO INFORMACINIS BIULETENIS.

[kurtas 1968 m. lapkričio mėn. Eina keturis kartus per metus.

Yriausiasis redaktorius  
Sėronas SKAPCEVICIUS

Redakcinė kolegija: Romas BANKAUSKAS, Stasys BRUNDZA, Rimgaudas EINORIS, Aleksandras ICIKAVIČIUS, Aleksandras JONUŠAS, Kazys KILČIAUSKAS (vyriausiojo redaktoriaus pavaduotojas), Rolandas PAKSAS, Aleksandras RAMANAUSKAS, Juozas ZUJUS.

Duota rinkti 1988.07.21. Pasirašyta spaudai 1988.08.15. LV 09135. Formatas 60x90/8. Popierius giliauspaudinis. Giliaspaudė. 5,2 sąl. ap. l. 4,6 sąl. spalv. atsp. 4,82 apsk. l. Tir. 21 400. Užsakymas 1544. Kaina 40 kop. Redakcijos adresas, 232007 Vilnius, Polocko 16. Spausdino LKP CK I-os sp., 232656 Vilnius, Maiorionio 1/9.

Rankraščiai negrąžinami

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

Редактор  
Шарунас СКАПЦЯВИЧЮС.

Выходит четыре раза в год.

На литовском языке.

Сдано в набор 21.07.1988. Подписано в печать 15.08.1988. ЛВ 09135. Формат 60x90/8. Бум. глубокопечатная. Глубокопечат. Усл. печ. л. 5,2. Усл. кр.-отт. 4,6. Усл.-изд. л. 4,82. Тираж 21 400. Заказ № 1544. Цена 40 коп. Адрес редакции, 232007. Вильнюс, ул. Поллоцко, 16. Отпечатано в тип. изд-ва ЦК КП Литвы, 232656. Вильнюс, ул. Майоронё, 1/9.

© „Sparnai“, 1988

VIRSELYJE: Lietuvos lakūnai — šalies rinktinės dalyviai (iš kairės) Vytautas Lapėnas, Onutė Motiejūnaitė ir Jurgis Kairys.

M. KURAICIO nuotr.

# KO LAUKIAME IŠ VADOVO

„SPARNŲ“ KORESPONDENTO ALEKSANDRO ICIKAVIČIAUS POKALBIS SU LIETUVOS TSR SDAALR CENTRO KOMITETO PIRMININKU GERNEROLU MAJORU GINUČIU TAURINSKU



Atskaitinė ir rinkiminė kampanija respublikos patriotinėje draugijoje vyko beveik prieš metus. Persitvarkymo vėjai, ryški viešumo žviesla bei plačios demokratinės teisės privalėjo padėti respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti nariams giliau išanalizuoti bei kritiškiau įvertinti visų padalinių ir vadovų veiklą bei sugebėjimus, o per konferencijas kruopščiai apsvastyti kiekvieną kandidatūrą, išrinkti vadovais tikrai iniciatyvius, veiklius darbuotojus.

Prašome pasidalinti mintimis šiuo klausimu, taip pat pasakyti, ar esate patenkintas rinkimų rezultatais, kokia jų įtaka draugijos veiklai!

Pradėsiu nuo klausimo pabaigos. Pagyvėjimas draugijos veikloje labai didelis. Galima sakyti, kad reikalai klostosi gerai. Bet tai nereiškia, kad išrinkus penkis naujus padalinių vadovus, o likusius perrinkus, draugijos veikla staiga savaime pakilo į naują pakopą, kad mus patenkina dabartinė padėtis. Juk tiesa, kad tobulumui nėra ribų, žinoma visiems. O mūsų draugijos darbuotojams iki tobulumo dar labai toli.

Pabandysiu išanalizuoti padėtį ir priežastis, kurios, mano supratimu, dar stabdo draugijos veiklą.

Pirmasis ir svarbiausias kriterijus parenkant žmogų vadovaujančiam darbui, tai — pats žmogus ir jo savybės. Liaudis sako: ką pasėsi, tą ir pjausi. Pasakysiu atvira, labai norėtu, kad kiekvienas ateinantis į mūsų draugiją žmogus būtų iniciatyvus, ieškantis, plačių užmojų ir šiuolaikinių pažiūrų, mokantis bendrauti su žmonėmis. Jis privalo ne tik nurodinti kitiems, bet ir klausyti jų. Ar taip yra?

Patriotinės draugijos padalinių vadovus renka miestų ir rajonų komitetų nariai. O pasiūlo juos, tuos kandidatus į vadovus, paprastai vietos tarybiniai ir partiniai organai. Kas šie žmonės, kuriuos siūloma rinkti mūsų draugijos padalinių vadovais? Paprastai tai atsargos karininkai, žmonės, apie kuriuos galvojama, kad jie išmano organizacinį darbą, karybą. Būsiu atviras: deja, mums dar neretai pasiūlo žmo-

nes, kurių gerai nepažįsta. Paprastai pasikliaujama charakteristikomis. O jos, mūsų visų didelei nelaimei, dar standartinės, kvepiančios formalizmu ir stereotipu. Pagal frazes, surašytas charakteristikose, sunku įsivaizduoti žmogų. O dorovinių charakterizavimo savybių, organizacinių gebumų šis dokumentas išvis neatspindi. Geriausi atveju apie viską parašoma dviem žodžiais: „moraliai tvirtas“. Ir žinokis, kaip žmonės sako. Būtent dėl to kartais kyla bėdos, kurių su kadrais dar turime.

Mano supratimu, kai rekomenduojamas žmogus (o jis, parinktas rajone arba mieste, tampa mūsų kadru), kai rašomos charakteristikos, būtina remtis iš esmės kitais kriterijais, kitais masteliais. Manau, kad geriausi orientyru tam būtų Vladimiro Lenino „Laiškas suvažiavimui“, su kuriuo neseniai visi susipažino, kurio komentarai padėjo daug ką išsiaiškinti. Kaip tiksliai ir visapusiškai V. Leninas charakterizavo žmones!

Iki šiol galiojo tokia praktika: žmogus parenkamas, jis išrenkamas, ir... dirba. Tiksliau, privalo dirbti. Manau, kad nenustebinsiu nieko, jeigu pasakysiu, kad tokia atgyvenusi sistema nepatenkina išaugusių poreikių. Nors mes CK domimės mums siūlomu kandidatu, įsiklausome į žmonių nuomonę, teiraujamės apie žmogų jo ankstesnėje darbovietėje, visiškai patenkinti visais mums siūlomais kandidatais nesame. Ir, matyt, visų pirma dėl to, kad mūsų reiklumas išaugo, kad persitvarkymo vėjai mums iškėlė didesnius reikalavimus, o mes atitinkamai juos keliame savo darbuotojams.

Kokį vadovą mes norime matyti? Kokio rango jis bebūtų, jis privalo gerai žinoti reikalus, padėti savo vadovaujamo darbo srityje. Jis turi nuolat galvoti, kaip šią padėtį pagerinti. Jis turi mokėti skirti generalinius klausimus nuo einamųjų, kad nenuskستų einamųjų popierių sraute. Mūsų padalinių vadovai privalo remtis masėmis, visuomene ir kryptingai nukreipti jos energiją visam darbui gerinti. Vadovas neturi trukdyti dirbti kitiems vadovaujantiems darbuotojams, o padėti jiems.

Pagaliau jis turi būti, paprastai sakant, prieinamas pavaldiniams, žinoti jų reikmes ir lūkesčius. Ir dar viena: juo vadovas reikšmingas, paprastesnis, tuo jis labiau gerbiamas žmonių, tuo geriau jam sekasi darbas. Štai toks turi būti visuomeninės draugijos, kokia yra SDAALR, padalinio vadovas! Juk mūsų draugijos darbas, tai visų pirma darbas su žmonėmis. O tai ne tas pats, kas darbas kokioje konforoje. Todėl, manau, mūsų miestų ir rajonų komitetų nariai kiekvienu atveju turi labai nuodugniai išanalizuoti kandidatūrą, o jau tik po to ją rinkti. Nenoriu pasakyti, kad šios pastabos liečia tik naujai išrinktus draugus. Ne. Tai labai svarbu, nes mūsų darbuotojai pašaukti dirbti su masėmis!

Mano supratimu, komitetų nariai privalo pajusti atsakomybę už renkamą kandidatą, suprasti, kad „ką pasėsi, tą ir pjausi“. Todėl kandidatą būtinai reikia gerokai pakamantinėti, pateikti dalykinių klausimų, į kuriuos, lyg į testus, turi atsakyti žmonės, norintys dirbti draugijoje. Tik gaila, kad ne visada yra galimybė iš ko pasirinkti. Bet antai visiškai neseniai Salčininkuose vyko naujo RK pirminko rinkimai. Buvo pasiūlytos dvi kandidatūros. Dalykiškai jas aptarus, pirminkas buvo išrinktas slapto balsavimu.

Esu įsitikinęs, kad šią — slapto balsavimo — praktiką būtina įteisinti mūsų veikloje. Ji turi tapti aksioma. Ir ne dėl to, kad slapto balsavimai dabar madingi. Reikia suprasti vieną tiesą: mums nereikia bet kokių darbuotojų. Mums reikia tik gerų darbuotojų. Ir dėl to verta ne tik „pakamantinėti“ žmogų, bet ir kelti, pagal galimybę, kandidatus į rajono ar miesto SDAALR komiteto vadovo postą kelis žmones. Juk tai ir draugijos autoriteto, jos prestižo reikalas!

Ir dar viena: blogas žmogus negali būti geras vadovas. Būtinai labai kruopščiai, visapusiškai vertinti žmogų. Juk ne kartą apsiriktai vadinas, reikalinga atranka.

Mano supratimu, svarbiausios rinkimų sąlygos turi būti tokios: įsiklausyti į visų žmonių nuomonę, neleisti veikti konjunktūriniais ir ambicijų veik-



niams, išrinkti išties geriausią kandidatą, žmogų, vertą mūsų laikų, sugebantį dirbti naujoviškai, sumaniai, patraukliai. Manau, kad šiuo klausimu vertėtų susidomėti labai rimtai. Gal, susitarus su vietos spauda, atspausdinti kelių kandidatų į vakuojančią vietą biografijas, paprašyti skaitytojų pasidalinti mintimis apie juos. Tai taip pat labai svarbus informacijos ir vertinimo šaltinis. Be to, tokiu atveju rinkimuose dalyvaus jau ne tik komitetų nariai, bet ir žymiai daugiau žmonių. Bus daugiau nuomonių. Juo labiau, kad paprastai SDAALR darbuotojai renkami iš vietos gyventojų. O tai žmonės, kuriuos pažįsta kaimynai ir paauglystės metų draugai, buvę bendradarbiai, visuomeninio darbo aktyvistai.

Kursas, kurio dabar reikia laikytis, tai, visų pirma, pasirinkti iniciatyvius, sumanius žmones, kurie pajėgia savikritiškai analizuoti savo veiklą, kurie atsisako kasdienėje veikloje formalizmo ir šablono, sugeba rasti sprendimus, turi idėjų, kaip iš pagrindų pagyventi draugijos pirminių organizacijų veiklą, padaryti kiekvieną jų kovingą, sportuojančią, jaunimą auklėjančią vienetą.

Beje, manau, kad šie mano samprotavimai dėl vadovo vaidmens ir sugebėjimų turėtų liesti ne tik rajono ir miesto grandį. Būtina visų pirma įsisąmoninti, kad mūsų draugijos veikla prasideda nuo pirminių organizacijų. Tad reikia tą pirminę padaryti kovingą, veiklią, besirūpinančią jaunimo ir kitų draugijos narių poreikiais, rodančią iniciatyvą, o ne laukiančią nurodymų iš „viršaus“. Štai ir būtina pagalvoti: ar tikrai tinkamiems žmonėms patikėjome vadovavimą organizacijoms? Ar nebuvo taip, kad draugas spyriojosi, aiškinosi turįs daug visuomeninių įpareigojimų, rūpesčių namie, o mes, laikydami šios senos (beje, netikštos) tradicijos, pagrįstos teiginiu „kas veža, tam kraunama“, nekreipdami dėmesio į jo pateiktus argumentus, vos nes per prievartą įbrukome jam dar ir vadovavimą draugijos pirminei. Ko tokiu atveju norėti?

Manau, kad nieko blogo neatsitiks, jeigu kiekviena pirminė pasvarstys realias savo veiklos galimybes ir plėtojimą, pasvers, kaip klostosi reikalai, ir, reikalui esant, surengs naują rinkiminį susirinkimą. Juk niekas indulgencijos ir garantijų, kad privalo išbūti visą kadenciją, nėra gavęs! Taigi, jeigu reikalai išties ne tokie, kokių norėtų jaunimas, reikia dar kartą rinktis. Ir tegul tik džiaugiasi patriotinės draugijos rajonų ir miestų komitetai, jų pirmininkai. Tiesa, jiems bus papildomų rūpesčių. Bet tokie rūpesčiai teikia optimistinės perspektyvos džiaugsmą. Žinoma, tiems, kurie siekia nau-

jų laimėjimų, aktyvių veiksmų, kurie nemiega ant laurų (kartais nė neturėdami jų!).

Štai kaip aš įsivaizduoju mūsų draugijos veiklos gyvinimo procesą, kokius reikėtų kelti reikalavimus. Taip, manau, reikėtų veikti siekiant naujų, žymiai raiškesnių laimėjimų draugijos darbe.

**Kyla klausimas ar tokia kadru pasirinkimo sistema, tokiąs dalykiškos atrankos priemonės numatytos draugijoje visos šalies mastu!**

Tuo tarpu apie tai kalbos nėra. Manyčiau, kad gaivūs vėjai turėtų prapūsti visos draugijos biurokratinės sąnašas... Bet net jeigu TSRS SDAALR Centro komitetas nepakeis rinkimų ir atrankos kriterijų, jeigu nebus padaryta įstatų pakeitimų, nebus instrukcijų ir rekomendacijų rinkti žmones slapto balsavimu, mes savo veikloje remsimės tokia praktika. Ir niekas dėl to negalės mūsų kaltinti (turiu galvoje aukštesnes instancijas). Tai — demokratiška, nūdieniška. Pagaliau pasirinkti kadrus — mūsų reikalas. Tad ir renkames juos savo iniciatyva, ir ieškome būdų bei priemonių, kad mūsų padalinių vadovais būtų išrinkti tikrai šių pareigų verti, darbštūs, iniciatyvūs žmonės. Pagaliau persitvarkymas skatina gerą iniciatyvą. Ir reikia veikti, vadovaujantis nauju lozungu: galima viskas, kas nėra uždrausta! Tegul kiekvienas tvarkosi taip, kaip jam atrodo būsia geriau. Svarbu ne priemonės, būdai, o rezultatai, efektai!

**Mūsų pokalbis labai atviras. Tad prašome atvirai atsakyti į dar vieną klausimą: ar esate patenkintas visais vadovais, kurie per ataskaitinę ir rinkiminę kampaniją buvo perrinkti, kai kurie jų jau kelintą kartą?**

Visai atvirai: nesu. Ir visų pirma dėl to, kad kai kas mūsų senesnių pirmininkų dar dirba senoviškai, neperprato persitvarkymo esmės ir būtinumo visų pirma persitvarkyti pačiam.

Per praėjusius trejus metus mes tapome kitokie. Atvirai kalbame apie opius draugijos veiklai dalykus. Tad aš ir noriu išdėstyti tai, ką galvoju apie mūsų vadovus.

Visi mes mokomės gyventi besiplečiančios demokratijos, viešumo sąlygomis, tad tene-pyksta kai kurie darbuotojai, kurie pajus, kad turiu galvoje kaip tik juos. Pagaliau susimąstyti privalome kiekvienas. Na, o toliau — tėsprendžia kiekvienas, kiek tai, ką numatau išdėstyti, liečia jį asmeniškai. Taigi visi mes dabar mokomės, išiname naują viešumo mokyklą. Jos „kursas“ nėra paprastas. Ko gero, jis kur kas sudėtingesnis, nei daugelio „aukštųjų“. Mat išsivaduoti iš to, kas pritapo mintyse ir veikloje, kas sena, įpras-

ta, kur kas sunkiau, negu manoma. Bet svarbiausia — ir tai privalome įsidėmėti visi — kelio atgal nėra ir nebus!

Žinoma, tiems, kurie dar nepajėgia atsisakyti senų įpročių, per dešimtmečius susiklosčiusių trafaretų, sunku žengti bendroje rikiuotėje su persitvarkymu. Ir tai yra viena priežastis, dėl kurios kai kurie draugijos nariai sako, jog neaučia persitvarkymo vėjų gaivumo. Nemanau, kad tokiomis atvejais reikia imtis radikalių priemonių. Reikia suprasti, kad persitvarkymas nėra vienos dienos dalykas, kad dar veikla mumyse slypintis vakarykštis stabdymo mechanizmas, psichologiniai rėmai. Kai kam sunku skirtis su dvasine tinginyse ir ramybe, imtis kolektyviškai nagrinėti draugijos padalinio veiklą iš naujų, šiuolaikinių pozicijų, skirti grūdus nuo pelų. Tokiems žmonėms, žinoma, sunku žengti koją kojon su persitvarkymu. O jis — ne naujų, modernių nurodymų santrauka. Persitvarkymas — tai visų pirma kokybiškai nauja pažiūra į savo darbą, kritiškas jo analizavimas. Pagaliau kiekvienas žmogus turi ir savo veiklos liniją: apmąstytą, aptartą su aktyvu, konkrečią, gyvenimo padiktuotą, pagrįstą materialinėmis ir moralinėmis vertybėmis. Dėja, kai kas, iš įpročio, laukia nurodymų, vedžiojimo už rankos, išankstinių receptų „kaip gyventi ir dirbti, kaip apsaugoti nuo kritikos. Šito nebus! Kiekvienas vadovas privalo pajusti šeimininko, žmonių patikėtinio vaidmenį, įsijauti į jį ir daryti viską taip, kaip darytų sau, savo vaikams, artimiesiems. Tas, kas per savo triušą neužsidirbs, nepelnys autoriteto, kas laukia padėkos už sėdėjimą kabinete — apsirinka. Ir to nebus!

Be abejonės, pakeisti žmonių sąmonę, mąstymą nėra vienos dienos darbas. Bet tuo pat metu reikia suprasti, kad prieš-tvaniniai vadovavimo metodai nepriimtini, kad jie atgyvenę, nes yra neefektingi. Žmonės paprasčiausiai priversti persitvarkyti. Žinoma, jauniems tai — kur kas paprasčiau negu vyresnio amžiaus žmonėms, dirbantiems daugelį metų pagal susiformavusį šabloną. Bet reikia! Kitaip vadovas paprasčiausiai nepajėgs žengti nauju keliu. Juo labiau, kad tai ne tik darbas su masėmis, organizacinė veikla, sportas. Tai ir veiklos rentabilumas, finansavimosi klausimai, kurie iš pagrindų pakeitė kai kurių organizacijų ir žinybų požiūrį į SDAALR veiklos šėfavimą, tai ūkiskaitos problemas, kurios diegiamos visose sferose.

Kai kas dar tikisi, kad bus naujų nurodymų. Iš kur? Iš Centro komiteto darbuotojų, kurie nežino ir negali žinoti, kokie yra reikalai vietose, kurie nepažįsta nei atskirų ūkių bei organizacijų, įmonių vadovų, nei jų

realių galimybių? Vadinas, reikia pasikliauti savimi, savo jėgomis, aktyvu ir, svarbiausia, vieninga ir nekeičiama veiklos gaire: karinis ir patriotinis auklėjimas, jaunimo ruošimos tarnybai TSRS Ginkluotiosios Pajėgos — svarbiausias mūsų darbas. Bet tam, kad jį sėkmingai atliktume, privalome pasiekti, kad sėkmingai veiktų įvairiausi būreliai, sekcijos, kad būtų plėtojamas techninių ir karinių taidomųjų sporto šakų kultivavimas, kad jaunimas turėtų galimybių išbandyti savo jėgas varžybose su kitų organizacijų, rajonų, miestų sportininkais. Tam pagaliau skirtos kompleksinės varžybos, spartakiados, žaidynės. Gerai, kad Utenos, Radviliškio bei Panevėžio rajonuose žmonės tai seniai įsisąmonino, kad nuolat plečia veiklą prie-niškaiai, biržiečiai, plungiškiai. O kada pagaliau sukrus Joniškio, Kaišiadorių, Molėtų, Silalės rajonų, Kapsuko miesto komitetų vadovai? Kada jie imsis darbo, kurio iš jų reikalaujama ir kurį jie sakėsi išmaną?

Autoritetas pelnomas darbu, visos asmenybės turtingumu, kasdieniais kūrybiškais ieškojimai, pilietiniu nesitenkinimu tuo, kas pasiektą, noru padaryti daugiau, dvasiniu tyrumu. Todėl manau, kad visiems mūsų darbuotojams reikia dar labai daug lavintis, šviestis, skaityti grožinę literatūrą bei daugybę įdomių ir pamokančių periodinės spaudos straipsnių. Sakau tai ne vien dėl to, kad ateityje, matyt, iš pagrindų keisime galiojančius darbuotojų atestavimo kriterijus, kai bendri rodikliai užstoja žmogų. Mums reikalingi kultūringi, išsilavinę, pareigingi darbuotojai. Žmonės, kurie nelaukia nurodymų ir baksnojimo pirštu. Reikalingi energingi, savo veiklos atsakomybę visiškai suprantantys žmonės, galintys ir norintys dirbti patys, savo galva, pasitarę su aktyvu, pagaliau jį padedami.

Neseniai vykusio TSKP XIX sąjunginė konferencija daugelyje priimtų dokumentų aiškiai ir nedviprasmiškai nurodė, kaip reikia dirbti, kokie visų komunistų, mūsų šalies patriotų uždaviniai. Boreikia deramai išnagrinėti šiuos partinius dokumentus, padaryti iš jų reikiamas išvadas, daug ką pritaikyti savo kasdienėje veikloje, ir reikalai tikrai pradės judėti kur kas geriau. Juk darbų — neišpasakytą galybę. Ir visus juos mes turime nuveikti kuo geriausiai.

Šį pokalbį norėčiau baigti tokiomis mintimis: persitvarkymas — tai laisvė veiklai ir iniciatyvai. Tačiau labai norėčiau, kad kiekvienas mūsų darbuotojas įsisąmonintų, kad laisvė — tai ne tik saldus žodis. Laisvė podraug ir sunki atsakomybės našta!

Dėkoju už pokalbį.





# DIDŽIOJI PILOTAŽO ŠVENTĖ

Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubas, pažymėdamas socialistinių žalių lakūnų aukštojo pilotų varžybų pradžią, pakvietė vilniečius į aviacijos šventę. Ir turbūt niekas nesigailėjo tą apniukusį birželio šeštadienį atvykęs į Kyviškes, nors dargana ir pakeitė daugelio planus. Gerais orais žiūrovų būtų, žinoma, ant ratiek. Bet ir šį kartą susidomėjimas aviacijos švente buvo didžiulis. Ir tai — ne tik tradiciniai sentimentai aviacijai. Gerai organizuotos aviacijos šventės yra visuomenės pripažintas kul-



TSRS komandos varžybų atidaryme,

tūrinio gyvenimo reiškinys.

Likus dviem valadom iki šventės pradžios, skraidymų vadovas Slavomiras Mačiakas paskelbė lakūnams sutrumpintą šventinės programos variantą. Jo didžiulis patyrimas padėjo meistriškai tvarkyti skraidymų aparatais nusėtoje Kyviškių padangėje, kontroliuoti kiekvieno lakūno vietą laike bei erdvėje. Improvizacija buvo tokia sklandi, jog iš žalių galėjai pamanyti, kad taip ir buvo sugalvota, nors žemai nukarę debesys trukdė sklandytojams, neleido pasirodyti parašiutininkams. Tik grandies vadas Leonidas Trukšinas ir lakūnas instruktorius Stasys Civilis pademonstravo itin sudėtingus šuolius iš mažo aukščio. Bet pagal scenarijų svarbiausias šventės akcentas buvo pilotazės, iš tiesų,

kada kitą sykį išvysį Kyviškėse tokį akrobatinio skraidymo meistrių žvaigždyną!

Šventę pradėjo Vlodo Kėsgailos pilotuojamos jo paties sukurto „Lituanikos“ kopijos skrydis. Lietuvos aviacijos sporto federacijos pastangomis įamžintas Atlanto nugalėtojų atminimas. Šilalės rajone, Vytogaloje, boluoja atstatyta Stasio Girėno dūminė pirkia, kurioje bus įrengtas memorialinis muziejus. Jau pradėti atstatymo darbai ir Stepono Dariaus gimtinėje Judrėnuose. Vien žiomet, pažymint skrydžio 55-metį, Lietuvos aviacijos sporto federacijos istorikai surengė keletą atminimo vakarų įvairiuose respublikos miestuose. Vis dažniau į Stepono Dariaus ir Stasio Girėno žygio dvasinį palikimą atsi-

gręžia menininkai. Į Lietuvos kultūros fondo sąskaitą Nr. 702801 TSRS socialinio banko operacinėje valdyboje Vilniuje pervedamos lėšos su nuoroda: Dariaus ir Girėno paminklui. Kai oranžinė „Lituanika“ neskubiai riedėjo aerodromo veja, neregėto sudėtingumo parodomąją programą lėktuvu SU-26M jau demonstravo Jurgis Kairys. Regint šį nuostabų žmogaus ir lėktuvo siautulį, atrodė, jog padangėje girdi didvyriško skrydžio aidą.

Onutė Motiejūnaitė, Liubovė Nemkova, lenkų lakūnas Dariusas Andžejevskis, grupinio pilotazės meistrai Rolandas Paksas, Leonas Jonys, Robertas Noreika, Eltono Meleckio ir Viktoro Kurbiedio „oro mūšis“, unikalus Jurgio Kairio ir Nikolajaus Niki-

## PIRMIEJI LIETUVOS OREIVIŲ ŽINGSNIAI



Lietuvos padangėje — „Lietuva“.

Skraidymai oro balionais, kurie plačiai kultivuojami pasaulyje, mūsų krašte praktiškai buvo nežinomi. Tiesa, spaudoje retkarčiais pasirodydavo pranešimų apie rekordinius skridimus. Netgi aeronautikos 200 metų jubiliejui, kuris 1983 m. FAI sprendimu plačiai minėtas visame pasaulyje, mes skyrėme labai menką dėmesį.

Kaip ten bebūtų, bet oreivystės sportas viliojo jaunimą, kuris troško ne tik skraidyti, bet ir pasigaminti oro balionus. Tarptautinėje Lietuvoje oro balionų pats pasigamina ir juo skrido jonavietis Leonas Simniška. Jo pasigamintas oro balionas — iš polietilinės plėvelės, pakankamo dydžio ir stiprumo, įvilktas į tinklinį apvalkalą.

Ištyrus padėtį ir entuziastų pasiūlymus, išaiškėjo, kad balionų sporto rėmėjų Lietuvoje yra daug. Respublikos SDAALR Centro komitetui pritarus bei padedant Lietuvos LKJS Centro Komitetui, buvo nuspręsta suburti visus respublikos balionų sporto entuziastus ir sušaukti

steigiamąją Lietuvos oreivių draugijos konferenciją. Ji įvyko vasario 27 d. Vilniuje.

Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) taisyklės numato griežtą oreivystės pilotų rengimo tvarką. Jos privalo laikytis visos oreivystės organizacijos. Tai maksimaliai užtikrina skraidymų saugumą. Apmokyti pilotus skraidyti oro balionais gali tik prityrę instruktoriai, turintys per 50 val. praktinio skraidymo stažą. Suprantama, Lietuvos oreiviai, norėdami pradėti skraidyti, turėjo ieškoti draugų ir bendraminčių, turinčių skraidymų patyrimą, paramos. Buvo pasirinkta Lenkija, kur yra 9 balionų klubai ir senos oreivystės tradicijos. Lenkijos oreiviai seniai dalyvauja tarptautinėse varžybose, dažnai jose nugalė. Lenkijoje skraidoma balionais, pripučiamais dujomis arba karštu oru. Be to, Lenkijos čempionai A. Cvikla ir V. Bogaila pažadėjo padėti mums, apmokant eksploatuoti balionus. Apmokymams į Lenkiją gegužės mėn. buvo išvykę Lietuvos oreivių





Rumunijos sportininkas Z. Valerij „skraido“ žemėje.

K. MINCIAUS nuotr.

tiuko duetas — visa tai svaigus, kerintis pilotazas! Net civilinės aviacijos lainerius JAK-42 ir TU-134A pilotavo „kyviškiečiai“ TSRS aukštojo pilotazo sporto meistrai Stasys Jarmalavičius ir Jonas Kuzminskas.

Daugelis pastebėjo, kad kasmet šventinėje programoje atsiranda nauji atrakcionai, išgirstame naujus vardus, pasirodo nauji lėktuvai. Programos numeriai liudija ir naujas aviacijos apraškas, naujus aviacijos sporto žingsnius. Užpėnai šventėje pirmą kartą skraidė mėgėjiškų konstrukcijų skraidymo aparatai, pėnai pirmąsyk virš Kyviškių sugriaudė civilinės aviacijos lėktuvų varikliai, išmetinė naujiena — oro balionas. Gaila, pabūręs oras sutrukdė oreiviams pakilti kiek aukščiau.

Orai, orai... Neprisimintum jų visai, juolab kad šventė pavyko. Antai aeroklubo svečias, vyriausiasis konstruktorius Sergejus Jakovlevas pareiškė, jog tokios nuotaikingos šventės kaip gyvas neregėjęs. Geras žodis apie aeroklubą ir įspūdingą renginį pasklido ir plačiau — šiltai apie šventę atsiliepė lenkai, rumunai, vokiečiai. Tai, žinoma, puiku. Tačiau organizatoriams jau rūpėjo būsimos varžybos — ta didžioji dešimties dienų pilotazo šventė su brifingais, treniruotėmis, amžinu žiūrėjimu į padangę, įskaitiniais skrydžiais, ore tvyranti varžybų įtampa, susibūrimais prie dispičjų.

Didelis Lietuvos aviatorių draugas, žinomas žurnalistas ir aukštojo pilotazo teisėjas iš Ce-

koslovakijos Janas Sara neslėpė susižavėjimo aeroklubu — aplinka, sklandžio kolektyvo darbu. Kita vertus, svečias delikatai nusistebėjo, kiek daug čia darbuotojų! Nors jų šalies gynybinė draugija lakūnus civilinei ir karo aviacijai paruošia ne atskaitose, o iš tikrųjų, daugelyje sporto aerodromų vaisingai, kaip kažkada pas mus, darbuojasi visuomeniniai aktyvistai. Tokiu principu vadovaujamosi ir Vengrijoje.

Sunkiai stūmėsi pirmyn orų kaprizų reglamentuojamas varžybų kalendorius. Į treniruotes įsiterpdavo didelės pertraukos. Sykais aerodromo gausmas nutildavo tik trumpam, kol nuslinks koks užklydęs debesis. Lėktuvas JAK-18T vėl riedėdavo į startą — varžybų direktorius

Rolandas Paksas ir kuris nors iš tarptautinio žiuri narių kildavo į orų žvalgybą. Birželio 24-osios vakarą Vilnių be perstogės merkė lietūs, o Kyviškėse — nė lašo. 17 lakūnų spėjo atlikti privalomąjį pratimą. Tarp jų ir labiausiai tūdien visiems patikęs Jurgis Kairys, Deja, Vilniaus V. Kapsuko universiteto skaičiavimo centro dispičjų ekranuose šalia gerų balų pamatėme ir šimtą baudos taškų už pilotazo zonos pažeidimą. Kitą dieną ta pati bėda ištiko ir Vytautą Lapėną. Baudos taškai, kurių vyrai neišvengė ir trečiame pratime, nulėmė pernelyg kuklias jų vietas. Dar ankštesnė Kyviškių padangė buvo Onutei Motiejūnaitėi, nors šiaip jau Onutės meistriškumas nenublanko ir geriausių skrydžių fone.

Nepaisant nesėkmingo pirmo pratimo, absoliuti Europos ir pasaulio čempionė maskvietė Liubovė Nemkova nesutriko ir, laimėjusi abu likusius pratimus, tapo absoliučia nugalėtoja. Įdomu, kad šias varžybas Liubovė iki šiol buvo laimėjusi tik vieną kartą, ir tai įvyko prieš šešiolika metų Čekoslovakijos mieste Nitroje. Nelengvai įsyrk maldė apmaudą komandos draugė Chelida Makagonova, atsilikusi nuo nugalėtojos tik pustrčio taško (iš devynių tūkstančių).

Adporojęs teisėjų balus, kompiuteris kiekvienąsyk pirmąją rasė maskviečio Nikolajaus Nikitiuko pavardę. Sulaukė pagaliau komandos veteranas savo valandos! Jo meistriškumas niekam nekelia abejonių. Pasta-

draugijos pirmininkas R. Maciulevičius, prezidiumo nariai J. Valūnas, G. Kriščiūnas, S. Galkus, fotografas V. Valužis ir žurnalistas A. Lekavičius. Pratybos vyko oreivių rengimo centre Lešne. Apmokymų programoje buvo teoriniai kursai, kuriems vadovavo garsūs pilotai D. Gordon Beneto taurės laimėtojas I. Ciesliakas, nuspėjęs instruk-

torius E. Olšanskis, centro viršininkas E. Hilčeris. Per praktinius užsiėmimus su Lietuvos kursantais skraidė Lenkijos rinktinės vyr. treneris J. Cerniavskis. Išėję visą apmokymo kursą ir išlaikę egzaminus, R. Maciulevičius ir J. Valūnas įgijo pilotų-mechanikų, o G. Kriščiūnas ir S. Galkus — mechanikų teises.



R. Maciulevičius [kairėje] ir lakūnas instruktorius E. Olšanskis Lešne. V. VALUŽIO nuotr.

Lygiagrečiai buvo rūpinamasi inventoriaus įsigijimu. Kaip žinome, pirmasis pasaulyje brolių Mongolfjė suklijuotas balionas kilo veikiamas karšto oro. Netrukus prancūzų mokslininkas A. Šarlis balionui užpildyti panaudojo už orą lengvesnes dujas — vandenilį. Pirmuosius oro balionus imta vadinti mongolfjeriais, o antruosius — šarljeriais. Ilgą laiką dominavo vandeniliu ar heliu pripildomi šarljeriai, nes jais buvo galima atlikti ilgesnius skridimus. Mūsų amžiaus viduryje Amerikoje buvo sukonstruoti šiuolaikiniai aerostatai — mongolfjerai, kuriuose oras nuolat kaitinamas po apvalkelu pakabinto propano degiklio liepsna. Šie karšto oro balionai tapo labai populiariūs. Kai respublikos oreivių draugijai reikėjo rinktis, kokios rūšies aerostatus pradėti eksploatuoti, nekilo abejonių, kad reikia pradėti nuo karšto oro balionų. Vienintelis rimtesnis karšto oro balionų trūkumas — degiklio keliamas triukšmas, neleidžiantis skriejimo metu pajusti ramybės, už kurią taip vertinami šarljeriai.

Reikia paaiškinti, kodėl buvo nuspręsta kol kas patiems nedaryti balionų, o įsigyti gatavų.

Nors iš pirmo žvilgsnio orpūslė atrodo labai paprasta, iš tikro tai gana sudėtingas įrenginys, kuris visų pirma privalo garantuoti skraidymo saugumą. Apvalkelas turi būti tvirtas, atsparus aukštai temperatūrai. Degikliai turi patikimai veikti sudėtingomis sąlygomis. Audinys, iš kurio siuvami apvalkelai, TSRS — deficitinis. Be to, balionų gamybos patirties stoka atitolintų skraidymų pradžią keliems metams. Vadovaujantis tokiais samprotavimais ir buvo nuspręsta įsigyti karšto oro balioną Vengrijoje, kurioje jie gaminami.

Gegužės pabaigoje su Vilniuje viešėjusia vengrų „Malev“ aeroklubo delegacija buvo pasirašyta sutartis, kurioje numatoma du oro balionus iškeisti į sklandytuvą LAK-12 „Lietuva“. Jaunimo mokslinės ir techninės kūrybos Vilniaus koordinacinis centras „Viltis“ skyrė pinigų sklandytuvų įsigyti. Birželio 9 d. specialiu reisui kroviniu lėktuvu iš Vengrijos buvo atgabenti du visiškai sukomplektuoti RSz-05 tipo balionai, pagaminti Peče. Jiems buvo duoti registracijos numeriai LOD-0001 „Lietuva“ ir LOD-0002 „Viltis“. Pastarasis pavadinimas balionui su-



raisiais metais jis laimi beveik visas varžybas, pernai tapo absoliučiu Europos čempionu.

Iš 42 j Vilnių atvykusių lakūnų keturiolika rungtyniavo čia ir prieš penkerius metus. Tarp jų daugelis mūsų šalies lakūnų. Tačiau neberungtyniavo daugiau Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo viršininkas ir varžybų direktorius Rolandas Paksas bei Lietuvos aukštojo pilotazo rinktinės vyr. treneris Leonas Jonys. Nebėra leningradiečio Jurijs Gomylijaevs. Pasitraukė iš pilotazo čempioniškoji Čekoslovakijos lakūnų plejada — I. Tučekas, P. Irmus, I. Saleris. Rungtyniauja tik gerasirdis, plačių interesų aviacijos technikas Pavelas Čiča, pelnęs Kyviškėse du prizus — varžybų veterano ir geriausiai pasirodžiusio užsienio sportininko. Lenkas J. Makula 1983 metais irgi rungtyniavęs Vilniuje, persėdo iš lėktuvo Z-50 į sklandytuvą „Kobuz-3“ ir jau duskų spėjo tapti sklandymo aukštojo pilotazo absoliučiu pasaulio čempionu. Į Vilnių vėl atvyko Marekas Chmielis ir penkis kartus Lenkijos čempionas Janušas Kasperekas, pralenkęs čia teisėjavusį savo tėvą Ryšardą, kuris kažkada su broliu Stanislavu Kaspereku grojo „pirmaisiais smuikais“. Nebėra tarp gyvųjų šefpilotas bei atmintinų varžybų lenkų delegacijos vadovo Andžejaus Ablamovičiaus. Tai buvo ryški asmenybė, tau-

rus žmogus, puikiai skraidęs ir parašęs knygų apie aukštąjį pilotazą. Andžejus Ablamovičius padėjo daug pastangų, kad po dramatiško įvykio į aviaciją sugrįžtų senas Lietuvos lakūnų draugas Helmutas Stašis.

1975 metų rugsėjo 26 dieną Radome Helmutas su draugu treniravosi lėktuvais Z-526 AFS. Svarbiausias parodomosios programos akcentas — skrydis „galva prie galvos“ arba „veidrodis“ skridimas (ji Kyviškių šventėse nesyk matė ir vilniečiai). Tačiau lenkų duetas fokiu būdu skrido ne tiesiai, o rietė dvi iš eilės kilpas. Bebaigiant antrąją Helmutas staiga pamatė, jog partnerio lėktuvas grėsmingai artėja. Išvengti susidūrimo manevru nepavyko, ir Helmutas kairiąja ranka užsidengė veidą. Tačiau propeleris, iš koks žėtono malūnas, iki peties nukirto ranką, kliudė veidą, paskui numušė stabilizatorių, aukščio beposūkio vairą. Gali tik spėlioti kokia tuokart buvo Helmutas būseną. Visą šią dramą stebėję, Ryšardas Kasperekas tikina, jog Helmutas dar lyg mėginęs balansuoti eleronais, nes lėktuvas krito kaip iš dangoraižio paleista lenta. Parašiuo troselis, kaip vėliau paaiškėjo, buvo nukirstas. Lakūnas ir nebandė išsokti. Į žemę lėktuvas trenkėsi sparnu, nutrūko variklis, lūžo fiuzeliažas. Kai prie klaustuko susirietusio lėktuvo pribėgo Ryšardas

Kasperekas, Helmutas kabojo ant diržų žemyn galva...

Grįžęs iš ligoninės (tiksliau šnekančios iš ano pasaulio), Helmutas Stašis vėl pradėjo lankytis aerodrome. Aštuonerius metus ir šešis mėnesius jis bandys paneigti instrukciją, kurioje, pasak Helmutą, pasakyta, kad „be kojos, galvos ir rankos skraidyti negalima“. Išsiveržęs iš užburto rato, kurį jam užbrėžė medicinos instituto ir susisiekimo ministerijos valdininkai, jis išlaikė teorijos ir skraidymo egzaminą. Lėktuvo kabinoje Helmutą egzaminavo ir jo skraidymus „palaimino“ šviesios afminties Andžejus Ablamovičius. Tokie tad žmonių likimai...

O šių varžybų nugalėtojus ir prizininkus tiksliai išrikiavo kompiuteriai. Ketvirtoji Nikolajaus Nikitiuko pergalė socialistinių šalių varžybose yra pelnyta ir dėsninga. Nustebino jaunesnioji karta — Jelena Klimovič, Muslimas Gasanovas, Aleksandras Liubarecas. Ne veltui TSRS aukštojo pilotazo vyriausiasis treneris Kasumas Nažmudinovas pastebėjo, jog po ilgos pertraukos rinktinėje pagaliau prasideda konkurencija.

Komandinių varžybų baigtis buvo, kaip sakoma, nulemta iš anksto, Čekoslovakiečių Z-50LS dabar jau gerokai nusileidžia mūsų lėktuvams SU-26M, Meist-

riškumu varžovus pranoksta ir mūsų šalies lakūnai. Netgi neįskaitinė antroji šalies komanda smarkiai aplenkė svečių rinktinės.

E. GANUSAUSKAS

## Statistikos mėgėjams

### PRIVALOMAS KOMPLEKSAS.

1. J. Klimovič, 2. I. Adabaš, 3. N. Sergejeva... 5. O. Motiejūnaitė.

1. N. Nikitiukas, 2. S. Boriakas, 3. M. Gasanovas, 4. V. Lapėnas..., 7. J. Kairys.

### LAISVAS KOMPLEKSAS.

1. L. Nemkova, 2. Ch. Makagonova, 3. J. Klimovič..., 5. O. Motiejūnaitė.

1. N. Nikitiukas, 2. V. Smolinas, 3. J. Kairys..., 6. V. Lapėnas.

### NEŽINOMAS KOMPLEKSAS.

1. L. Nemkova, 2. Ch. Makagonova, 3. O. Daka (VLR)... 7. O. Motiejūnaitė.

1. N. Nikitiukas, 2. V. Smolinas, 3. A. Liubarecas..., 7. V. Lapėnas, 8. J. Kairys.

### BENDRA ĮSKAITA.

1. L. Nemkova, 2. Ch. Makagonova, 3. J. Klimovič..., 5. O. Motiejūnaitė.

1. N. Nikitiukas, 2. S. Boriakas, 3. V. Smolinas..., 5. J. Kairys, 6. V. Lapėnas.

### KOMANDOMIS.

1. TSRS, 2. CSSR, 3. VLR, 4. LLR, 5. RSR.

teiktas atsidėkojant centrui — rėmėjui. Įsigytieji du identiški balionai pagal Tarptautinės aviacijos federacijos klasifikaciją patenka į AX7 klasę. Jų tūris — 2200 m³, apvalkalo plotas — 800 m², skersmuo — 17 m, viso aukštis — 20,7 m, apvalkalo aukštis — 18,5 m. Be to, į komplektą įeina specialus ventiliatorius balionui išpūsti prieš šildant orą. Gondoloje telpa 4 propano balionai. Paruošta startui gondola su apvalkalu sveria 340 kg. Maksimali oro temperatūra apvalkalo viduje — 135°C, kai aplinkos temperatūra 20°C, tokio tūrio baliono keliavimo galia sudaro apie 600 kg. Taigi, atmetus jo paties svorį, gaunama 260 kg naudingo keliamo svorio. Tai leidžia skristi 3 žmonių įgulai. Šios klasės balionai laikomi tinkamiausi treniruotėms ir varžyboms.

Lietuvoje šie balionai pirmą kartą buvo išmėginti birželio 11 d. Molėtų rajono Balninkų miestelio apylinkėse (20 km į šiaurės vakarus nuo Molėtų). Ši vieta buvo pasirinkta dėl skraidymams labai tinkamo reljefo ir palankių gamtinių sąlygų. Sveikatai oreivius sutiko Balninkų kolūkio pirmininkas Pranas Smalskis ir apylinkės gyventoi-

jai. Ankstyvą rytą čia buvo atgabenti balionai. Atvyko didelis būrys entuziastų, prisidėjusių prie draugijos įkūrimo, aviacijos veteranai. Vadovaujant R. Maciulevičiui, E. Galkui ir G. Krisiūnui, ant pievos buvo išskleistas oro baliono „Lietuva“ apvalkalas. Virš gondolos pritvirtinti degikliai, plieno lynais, įvertais į apvalkalo siūles, prijungtas krepšys. Degiklių liepsnos kaitinamas oras apvalkalo viduje netruko sušilti — balionas „atsigavo“ ir didingai atstosto stačias. Pilotas R. Maciulevičius įsikūrė gondoloje, nors ir buvo nuspręsta neatlikti laisvo skridimo. Pilotas valdomas balionas tai kilo, tai leidosi, nors ir buvo prilaikomas kaproninės virvės.

Po šio mėginimo prasidėjo normalus balionų eksploatavimas. Birželio 13 d. Balninkų apylinkėse įgula broliai Rimvydas ir Antanas Maciulevičiai atliko pirmąjį laisvą skridimą, per 55 min. nuskrudė 11 km. Tarptautinių aukštojo pilotazo varžybų iškilmingo atidarymo šventėje birželio 18 d. balionas buvo keliamas Kyviškėse. Deja, pakilęs stiprus vėjas privertė greitai išleisti orą. Todėl tik nedaugelis suspėjo pasigrožėti

„Viltimi“. Kitą dieną sostinės Vingio parke Vengrijos ir TSRS jaunimo draugystės festivalio proga susirinkę žiūrovai pamatė „Viltį“ visu grožiu. Vėlai vakare šis balionas buvo pripūstas Gedimino aikštėje, o birželio 30 ir liepos 1 d. Kalnų parke per Pabaltijo studentų šventę Gaudeamus, Liepos 2 d. rytą R. Maciulevičius su Vilniaus aerouosto skraidymų vadovu P. Trainavičiumi, startavę iš Gedimino aikštės, genamį lengvo pietų vėjo, perskrido Vilnių ir nusileido Baltupių apylinkėse. Skridimas įrodė, kad balionas galima eksploatuoti ir sudėtingomis miesto sąlygomis. Tą patį savaitgalį, pasinaudojus ypatingai palankiu oru, buvo atlikti dar du skridimai. Gondoloje kartu su pilotu R. Maciulevičiumi buvo kino operatorius K. Matuzevičius. Skridimo metu nufilmuoti kadrai bus panaudoti šiuo metu kuriamame filme apie džiazo muzikantą P. Vyšniauską ir Lietuvos oreivių draugijos veiklą. Buvo perskristos dvi Lietuvos sostinės: senoji — Trakai ir dabartinė — Vilnius. Ateityje planuojama plėsti balionų ūkį. VLKJS CK, su kurio sekretoriais P. Ignotu ir I. Ordžonikidze buvo susitikęs Lie-

tuvos oreivių draugijos prezidentas R. Maciulevičius, remia draugijos veiklą ir paskyrė 50 tūkstančių rublių balionams įsigyti. „Pepsikolas“ firma susidomėjo galimybe reklamuoti savo produkciją TSRS ir už tai mainais siūlo balioną. Vedamos derybos su turuoliu Rokių Aukiu iš JAV dėl baliono dovanojimo, palaikomi kontaktai su Don Kamerono firma iš Didžiosios Britanijos. Nemažai TSRS jmonių ir gamyklų pareiškė norą reklamuoti savo produkciją Lietuvos oreivių draugijos balionais. Draugija taip pat siūlosi dalyvauti įvairiose šventėse ir renginiuose, per kurias galėtų skraidinti žmones.

Prėjo vos pusmetis nuo Lietuvos oreivių draugijos įsteigimo. Pradėta veikla vystoma sparčiai ir kryptingai. Su dideliu entuziazmu į ją įsitraukė gausūs mėgėjų būrys. Beje, kiekvienas norintis gali tapti draugijos nariu, nes įstojantiesiems nedaromi jokie apribojimai. Įsigijus daugiau balionų ir apmokius daugiau pilotų, bus galima realiau galvoti ir apie regioninių klubų steigimą.

D. JUNEVIČIUS,  
Lietuvos oreivių draugijos prezidiumo narys



# Įdomi ir turininga išvyka

Prieš dvejus metus Vilniaus aviacijos technikos sporto klubas pasirašė bendradarbiavimo sutartį su Lenkijos Liaudies Respublikos Suvalkų vaivadijos aeroklubu. Pagal tarpusavio susitarimą vyksta sportinių delegacijų pasikeitimai, dalijamasi darbo patirtimi. Mūsų penkių žmonių grupė, vadovaujama Vilniaus ATSK viršininko Eduardo Ramono, Suvalkuose viešėjo su ypatinga užduotimi — įgyti patyrimo rengiant lėktuvų sporto navigacines ir precizinio skraidymo varžybas. Kaip yra žinoma, navigacinės varžybos dėl „Sparnų“ prizo nuo 1971 metų vykdomos ir mūsų respublikoje. Todėl mums buvo įdomu susipažinti su pirmaujančių pasaulyje Lenkijos lakūnų skraidymų ir varžybų vykdymo metodu.

Prie TSRS — Lenkijos valstybinės sienos mus pasitiko Suvalkų aeroklubo viršininkas Juzefas Konertas ir jo pavaduotojas auklėjamajam darbui Gediminas Zilinskas. Važiuodami „Nysa“ jautėmės, tartum būtumėm namie — mes šnekėjomės gimtąja

lietuvių kalba. Mat buvęs Lenkijos Liaudies Respublikos karo aviacijos lakūnas Gediminas Zilinskas yra gimęs šiame Lenkijos pakraštyje, kur gyvena daug lietuvių. Čia yra kelios lietuviškos mokyklos, o Punske — Antano Sniečkaus vidurinė mokykla (licėjus).

Suvalkų aeroklubas yra vienas jauniausių Lenkijoje. Aerodromas — netoli miesto. Šiuo metu statomi angariai, buitinės ir administracinės patalpos, tiesiamos įvairios komunikacijos. Dabar, stovyklų metu, sportininkams apgyvendinti panaudoti du atitarnavę keleivinio traukinio vagonai. O dabartinio aeroklubo „ofisas“ yra du nedideli surenkami statybininkų namukai.

Aeroklube ruošiami sklandytojai ir motorinio skraidymo lakūnai, veikia aviamodeliavimo sekcija. Sklandytojai skraido žinomais lenkų gamybos sklandytuvais „Jantar-2B“, „Jantar standart“ ir dviviečiais „Puchac“. Turintys licenzijas lakūnai skraido „Gavronais“ ir „Vilgomis“. Pradinis lakūnų ap-



Lakūnų navigatorių treniruotė — „Vilga“ tupdoma tiksliai į nusišleidimo zoną.

mokymas vyksta čekoslovakų gamybos lėktuvais Zlin Z-42M ir Zlin Z-142.

Mums atvykus, į aerodromą „Vilgomis“ suskrido geriausieji Lenkijos lakūnai, besiruošiantys rugsėjo mėnesį Anglijoje įvyksiančiam pasaulio lakūnų navigacinių varžybų VIII čempionatui. Čia prasidėjo Lenkijos lakūnų rinktinės treniruočių stovykla. Įdomi yra pagrindinės komandos atrinkimo sistema. Kiekviena treniruočių stovykla vyksta varžybiniu principu. Nepaisant anksčiau turėtų nuopelnų, užėmusieji treniruočių varžybose paskutines vietas iš tolesnių atrinkimo etapų iškrenta.

Lenkijos rinktinės treneris A. Osovskis mus sutiko labai draugiškai. Išsiaiškinome, kad tokia navigacinių varžybų sistema, kokia prigijusi mūsųose, pasaulyje buvo naudojama prieš dešimtį metų. Supažindino jis ir su dabartinėmis tarptautinėmis FAI taisyklėmis (Tarptautinėje aviacijos federacijoje yra atskira precizinio ir navigacinio skraidymo komisija CIAG, kurioje, deja, nėra TSRS atstovo). Papasakojo A. Osovskis ir apie naujausius navigacinių varžybų skridimo skaičiavimo metodus (užsienyje tokiose varžybose naudojami smulkūs 1:200 000 mastelio žemėlapiai), parodė naudojamas savos gamybos pagalbinės priemonės skridimo laiko kontrolei ir ženklų bei fotonuotraukų fiksavimui, supažindino su papildomais įrengimais kontrolinėms fotonuotraukoms ant lėktuvo bortinės lentos tvirtinti.

Prasidėjus skraidymams ratu, buvome nustebinti neįprastai giliais (galima sekti iki pat žemės) slydimais, kurie išryškino lėktuvo „Vilga“ galimybes, su kuriuo buvę pasaulio čempionai J. Doroča, K. Lenartovičius, V. Ničas demonstravo aukštą meistriškumą. Maršrutinių skridimų užduotys buvo duotos ir mums,

o po to treneris A. Osovskis atliko su mūsų lakūnais kontrolinius skridimus. Skridimo traseje — daug atkarpų, kuriose, išlaikant nurodytą greitį, reikia nustatyti laiku praskristi maršrute esančius kontrolinius punktus, surasti nežinomose vietose išdėstytus ženklus, pagal pateiktas nuotraukas atpažinti objektus ir nustatyti laiku tiksliai finišuoti aerodrome. Už kiekvieną netikslaus laiko sekundę, ženklų nesuradimą ar fotografuojamo objekto neatpažinimą skiriami baudos taškai. Treneris (galbūt iš mandagumo) sakė esąs patenkintas mūsų lakūnų navigacinėmis žiniomis ir lėktuvo pilotavimo sugebėjimais. Stovyklos pabaigoje visi turėjome galimybę atlikti po vieną skridimą Čekoslovakijoje pagamintu mokomuoju lėktuvu Zlin Z-42M.

Siaulietis V. Plungė stovykloje susipažino su teisėjavimo taisyklėmis ir kartu su vietiniais teisėjais praktiškai išėjo visus teisėjavimo etapus. Tai jam davė nepaprastai daug naudos, nes Vilniuje mūsų respublikos ir TSRS čempionatuose eis vyriausiojo teisėjo pareigas. Įdomu pažymėti, kad rugsėjo 10—16 dienomis Vilniaus aviacijos technikos sporto klubo aerodrome įvyks pirmasis TSRS lakūnų navigacinių varžybų čempionatas.

Viešnagė pas kaimynus parodė, kad mums yra dar daug spėstinių klausimų. Reikia pakvesti varžybų nuostatus ir suvienodinti juos su tarptautinių varžybų reikalavimais. Norint pasiekti gerų sportinių rezultatų reikia kitaip treniruotis, tikslingą precizinio ir navigacinio skraidymo sportą įforminti kaip atskirą sporto šaką, sudaryti respublikos lakūnų navigacinio skraidymo rinktinę ir sąlygas jai pastoviai treniruotis.

**A. ARBACIAUSKAS,**  
LTSR nusipelnęs treneris



Aptariami treniruotės rezultatai (iš kairės): Vilniaus ATSK grandies vadas Rimas Vanagas, Suvalkų aeroklubo viršininkas Juzefas Konertas ir Vilniaus ATSK viršininkas Eduardas Ramonas.





Treneris Edmundas Matula su savo jaunsais auklėtiniais mopedininkais (iš kairės) E. Pociumi, J. Magdišausku, V. Bulviu, N. Gasicku, N. Buškumi ir T. Kybarku.



Treniruotėje.

M. ALYČIO nuotr.

## ŪKISKAITA — NE UŽKARDA SPORTUI

# VISKAS ŽMONĖMS

Mūsų ūkis — vienas seniausių respublikoje. 1940-aisiais buvusiam grafo Zubovo dvare buvo įkurtas tarybinis ūkis. Tad po dvejų metų švęsime penkiasdešimtmetį. O ūkyje veikiantis visuomeninis technikos sporto klubas — bene jauniausias. Jam vos dveji metai.

Sios dvi datos tarpusavyje lyg ir nelabai derinasi. Taip, vėlokai susigriebėme pradėti dalykiškai rūpintis jaunimo reikėmis. O juk gyvenimas seniai diktavo tokį žingsnį. Spręskite patys: daugelį metų Ginkūnuose, netoli Šiaulių augęs jaunimas, o neretai ir vyresnieji traukė į miestą. Ūkis keitė savo specifiką, kad liktų pelningas ir išsiųstų su mažesniu kiekiu darbo rankų. Bet reikalai negerėjo.

Kai prieš ketverius metus buvau paskirtas į Ginkūnus iš Rokišio rajono, kur dirbau paukštinkystės tarybinio ūkio direktoriumi, pradėjau kartu su vietos tarybos deputatais, ūkio specialistais ieškoti būdų žmonėms, ypač jaunimui ūkyje įtvirtinti. Ėmėmės gyvenamųjų namų rekonstravimo. Statome gyvenamuosius namus ir dabar. Juk gyvenvietėje 5000 žmonių. O darbo rankų trūkumas buvo jaučiamas visą laiką.

Kaip kilo toji išganingoji mintis imtis kultivuoti ūkyje motociklų sportą, nė pats nebeprisimenu. Atrodo, paprasčiausiai supratome, kad technikos amžiuje jaunimo domėjimasis technika labai didelis. Suriaumojus pirmiesiems motociklų varikliams, tarp gyvenvietės jaunimo kilo didžiulis ažiotažas. O juk vyko tai tuo metu, kai visur aplink pradėtas diegti finansavimas, pereita prie ūkiskaitos, pradėta taupyti lėšas!



Ūkio direktorius Vladas Bulvyas dažnas svečias ir sportininkų treniruotėse. Nuotraukoje matome jį su autožalkalviu Gintautu Mažeika (kairėje) ir autotransporto inžinieriumi Gintautu Stankevičiumi.

Noriu pasakyti atvirai: žemės ūkyje dirbantis žmogus visada mokėjo vertinti ir privalėjo skaičiuoti rublį. Jo taupymas — nerašytas įstatymas. Ir vis dėlto mes, persitvarkymo idėjų paveikti, ryžomės įkurti ūkyje visuomeninį TSK, pradėti plačiai kultivuoti motociklų sportą. O juk jis brangus! Bet kai žinai, kad tai tenkina dalies mūsų

ūkio dirbančiųjų, o ypač jaunimo poreikius, kad per tą motociklų sportą žymiai mažiau teisėtvarkos pažeidimų, kad jaunieji, moksleiviai — mūsų ūkio dirbančiųjų vaikai — sportuoja, o kiti, kurių tuo tarpu nepajėgiame aprėpti, dirbtuvėse ir šalia jų taip pat praleidžia didesnę laisvalaikio dalį, pinigų negaila. Juk saviems žmonėms juos iš-

leidžiam! Ir nebesunkūs pasidaro tie rūpesčiai, kuriuos „atsinešė su savimi“ motociklų sportas.

Būsių konkretus. Mūsų ūkis pirmąją rajone pagal produkcijos realizaciją. Pernai jos pateikėme už 9 milijonus rublių. Gryno pelno turėjome 1 milijoną 700 tūkstančių. Tai — visų mūsų žmonių gero darbo daržininkystės, paukštinkystės, intensyviosios gyvulininkystės srityse rezultatas. Tad galime sau leisti skirti deramą dėmesį ir žmonių laisvalaikio organizuoti, jų parengimui vietoje. Juk ūkis nuolat gauna vis daugiau ir sudėtingesnės technikos. Valdyti ją galės tik tie žmonės, kurie gerai nusimano apie techniką apskritai, kurie, kaip sakoma, savomis rankomis ją pajęgs pernarstyti. Kas dar, jeigu ne nuo mokyklos suolu su mopedu arba motociklu bendraujantis galės tai padaryti, pamėgti techniką, našiai ja dirbti?

Štai šie teiginiai ir įtikino mus, kad technikos sportas šiandieniniame ūkyje — kaip duona kasdieninė. Tiesa, nepigi, netgi brangoka ši „duona“. 1987 metais motociklams nusipirkti, kitiems su TSK susijusiems reikalingam išleisdome 50 tūkstančių rublių. Siemet planuojame apie 80.000. Tokią sumą numatome kasmet išleisti ir ateityje, juo labiau, kad tos technikos, ypač paaugliams skirtų mopedų, įsigyti nėra lengva. Na, o pati išlaidų suma, nors ir pakankamai įspūdinga, numato ne tik technikos įsigijimą. Kasmet stengiamės dalyvauti daugelyje varžybų, noriai vykstame ir į kaimyninę Latviją. Pagaliau plečiame ir savo motosporto „ūkį“.

Iki šiol motociklininkai tenkinosi senomis dirbtuvėmis, jas kiek patvarkę, pritaikę. Šį rudenį sportininkai gaus naujai įrengtas dirbtuves ir technikos saugojimo patalpas. Žinoma, būtų gerai, jeigu galėtume įsigyti įvairiausių staklių, suvirinimo įrengimų. Juk dirbti, remontuoti, tobulinti reikia labai daug. Deja, tuo tarpu



visa tai — neįgyvendinama svajonė. Bet mūsų sportininkai nepraranda optimizmo. Neturėjome pradžioje ir deramo transporto. Užtat dabar — specialiai pritaikytas autobusas. Reikia vykti į varžybas — pakrauname techniką, įsikuriame patogiose sėdynėse, ir pirmyn...

Kokie mūsų motociklininkų planai ir svajonės? Tapti pirmąjais respublikoje. Palaipsniui artėjame prie šio tikslo. Šaltkalvis suvirintojas Arūnas Ramanauskas, startuojantis 500 ccm motociklu, tapo kandidatu į TSRS sporto meistrus, tokio garbingo vardo nusipelnė ir šaltkalvis Robertas Balsys. Sėkmingai startuoja varžybose vairuotojas Egidijus Adomaitis, autotransporto inžinierius Gintautas Stankevičius, autošaltkalvis Gintautas Mažeika, tapęs respublikos rinktinės kandidatu, ir daug kitų. Bet ypač džiaugiamės mūsų jaunimo, moksleivių startais. Juk jie mūsų būsimos komandos branduolys. Rimas Linkevičius, Nerijus Buškus, Vladas Buivys, Nerijus Gasickas, Egidijus Pocius — tai mokiniai, iš kurių tikimės išauginti ne tik ūkio, bet ir respublikos čempionus, sporto meistrus.

Mūsų ūkio teritorijoje esančioje Aleksandrijos trasoje, įrengtoje Šiaulių miesto TSK, ūkio jaunimas ir suaugę sportininkai treniruoja nuolat — vasarą ir žiemą. Visi klubo nariai startuoja ūkio technika. Būtų jos daugiau — dar nemažą skaičių paauglių priimtumėm, nors jiems ir didesnės dėmesys, nuolatinė parama reikalingi. Bet tai — ateities dalykas. O šiuo metu mums svarbiausia, kad dabartiniai TSK nariai gerai mokytųsi ir dirbtų, sėkmingai dalyvautų įvairiausiose varžybose. To ypač siekia motociklininkų treneris Edmundas Matula, negailintis nei laiko, nei jėgų. Kad jo darbas šį sezoną nenuėjo veltui geriausiai byloja 1988 m. respublikos čempionato rezultatai. Komandomis mūsų ūkio sportininkai buvo antri, o asmeninėse varžybose nemažai prizininkų vardų iškovota.

Kai žmonės sako, kad dabar — persitvarkymo, ūkiskaitos ir finansavimosi laikais — nėra galimybių sėkmingai kultivuoti techninių sporto šakų, kad, esą, būtina taupyti pinigus, man visada kyla noras protestuoti, kad jie labai klysta. Kiekvienas protaujantis vadovas, mokantis žiūrėti į priekį, gerai pamąstęs ir pagrindinę specialistų ūkio ruošimo reikmes bei išlaidas, sutiks su manim: tūkstančiai rublių, išleistų šiandien technikos sportui kultivuoti, artimiausiu metu atsipirks ūkiui su kaupul. Tuo ir grindžiame domėjimąsi technikos sportu.

**V. BUIVYS,**  
Šiaulių rajono Ginkūnų  
daržininkystės tarybinio  
ūkio direktorius

# Biržiečių „kumštis“

Analizuodamas pastarojo mėto respublikos kompleksinių varžybų rezultatus, atkreipiau dėmesį į tai, kad Biržų rajono sportininkai užima vėlės pirmame trejetuke, 1986 metais per respublikos spartakiadą jie buvo treči, pernai, per respublikos moksleivių žaidynes, užėmė antrą vietą [nuo nugalėtojų — panevėžiečių atsiliko 8 taškais]. Jie dalyvavo net septynių sporto šakų varžybose. Tokio gausaus komandų skaičiaus nedelegavo į žaidynes net meistrai — respublikos varžybų antrosios grupės dalyviai.

Įspūdingi rodikliai. Bet domiausia, kad kalbėdamas Lietuvos TSR SDAALR III suvažiavime, draugijos Biržų rajono komiteto pirmininkė Stasė Eitavičienė apie tai ne užsiminė. Ji gvildeno opius tolesnės draugijos padalinių veiklos, sportinio bei organizacinio darbo stiprinimo, bazės plėtojimo klausimus.

Žurnalistinio darbo patirtis jau įpratino, kad klausantis neseniai dirbančio žmogaus paprastai mėgstama priminti, jog iki jam pradėdamas darbą lyg ir nieko nebuvo. Šį kartą susidūriau su visiškai priešinga nuomone.

— Nepasakyčiau, kad atėjau į „tuščią žemę“. Jokių būdu. Kur tie metai, kai „Tarybinio artojo“ kolūkio jaunimas pamėgo motociklų sportą. Taip sėkmingai pradėjo, kad respublikinė SDAALR aukštojo sportinio meistriškumo mokykla kolūkiui trenerio etatą paskyrė Rimai buvo sportuojama Aviacijos technikos sporto klube. Seniai garsėja ir rajono radijo sporto mėgėjai, šauliai. Tad, kaip matote — sportavo gynybinės draugijos nariai ir ankstesniais metais, ne kartą įvairių varžybų prizininkai yra buvę, — ramiai, apgalvodama kiekvieną žodį, kalba Stasė Eitavičienė.

— Bet rajonas anksčiau niekada neiškopdavo į kompleksinių varžybų prizininkų gretas. Kodėl?

— Manau, kad pagrindinė priežastis — išskaidytos jėgos. Žmonės išties nuoširdžiai dirbo, bet kiekviena pirminė organizacija, kiekvienas būrelis, sekcija, rajono technikos sporto klubas bei aviatoriai — sau. Jų veiklos niekas nekoordinavo, nebuvo dalykiško bendradarbiavimo. Tai patyriau dar tuo metu, kai sportavau (S. Eitavičienė — kandidatė į TSRS sklandymo sporto meistrės). Pradėjusi dirbti rajono

komitete, sporto srityje iškėliau sau pirmąjį uždavinį — suburti visų pastangas į vieną bendrą visumą.

Šit kaip. Pasiklausius maloniai besišypsiančios pirmininkės, gali susidaryti įspūdis, kad viskas buvo labai paprasta. Bet taip tik atrodo. Kas yra dirbęs organizacinį darbą, žino, kaip sunku suvienyti visų pastangas bendram tikslui. Bet aktyvistai greitai pajuto šį persitvarkymą rajono komiteto veikloje. Tad dabar Biržuose jau nebe bendras darbas, o vieningas ir galingas „kumštis“.

Ši sąvoka išsifruojama labai paprastai — kai bendrais rūpesčiais gyvena ir dirba rajono komitetas, technikos sporto klubas, „Agaro“ motosporto kompleksas, įkurtas „Tarybinio artojo“ kolūkyje, rajono aviacijos technikos sporto klubas, ūkių ir mokyklų pirminės organizacijos — štai ir susidaro galingas biržiečių „kumštis“, kuris daugeliui ankstesnių mūsų sporto favoritų tapo labai grėsmingas.

Anksčiau biržiečiai paprastai tenkindavosi trijų sporto šakų varžybomis. Dabar visi nutarė, kad reikia plėsti sporto šakų skaičių. Ir, lyg grybai po lietaus, atsirado karinė taikomoji daugiakovė, kartingas, autokrosas ir dar kai kas.

O buvo taip. Pirmininkė pasprausiausiai paskaičiavo, kad netgi labai sėkmingai startuojant, tik trijų sporto šakų atstovai ne ką tepasieks. Būtina ieškoti populiarenių, labiau prieinamų sporto šakų. Gal kad ir technikos ne tiek daug reikėtų, kad tik daugiau žmonių sportuotų.

Ne, ne iš karto suprato ūkių ir organizacijų vadovai, kad šiandien sportui išleisti pinigai ne-tolimoje ateityje atsipirks su kaupu — pasiliks ūkyje moksleivijai, jaunimas, pritaps ir kiti, kurie drauge sportuoja. Žinoma, visiems bendro „vaisto“ nėra. Bet Stasė Eitavičienė sugebėjo rasti „raktus“ į daugelio vadovų protus ir širdis.

Vien pasižiūrėjęs į puikiai įrengtą „Agaro“ motosporto kompleksą — gražiolį pastatą, kuriame ir teisėjams, ir administracijai pakanka vietos, ir motociklų techniniam aptarnavimui visos sąlygos sudarytos, į gerai įrengtą trasą, suprantanti, kiek rūpesčių būta. Padėjo „Tarybinio artojo“ kolūkiui kitos organizacijos, padėjo kas kiek galėjo. Užtat dabar visi džiaugiasi, kad neseniai čia surengtas pirmas Juliaus Janonio atminimo prizo tarprespublikinis krosas,

sutraukęs tūkstančius žiūrovų. Malonu buvo visiems. Tad motociklininkai geru žodžiu mini ir energingą sporto rėmėją LKP Biržų rajono komiteto darbuotoją Donatą Talalą, daugelio ūkių vadovus. Nekalbant jau apie „Tarybinio artojo“ kolūkio valdybą, motosportą šefuojančią jau seniai.

Tiesa, nestinga dar ir rūpesčių. Trūksta staklių, kitos technikos. Bet vyrai tiki, kad ir šis klausimas išsispres. Tiesa, pirmininkė niekam tvirtu žodžiu nedavė. Bet motociklininkai jaučia, jog pirmininkė supranta, kad ne taip paprasta paruošti aukšto lygio sportininkus. O jų „Agaro“ motociklų sporto klube ištis daug. Tai respublikos daugkartinis čempionas vairuotojas Saulius Zalinkevičius, taip pat kandidatai į sporto meistrus vairuotojai Rimantas Striška ir Augustas Ausiejus, startuojantys motociklu su priekaba, Egidijus Mociūnas, daug jaunimo. Žino ji ir tai, kad šiame centre susibūrė ir kitų organizacijų darbuotojai — Karolio Poželos kolūkio brigadininkė Dalia Krivickaitė, agropromoninio susivienijimo autotransporto įmonės vairuotojai kandidatai į sporto meistrus Kęstutis Maskoliūnas, pirmaatskyrininkis Jonas Dzelzsis, motociklu su priekaba rungtyniaujantis Valius Šarkiūnas, rajono statybos organizacijos vairuotojas Valdas Satas ir daug kitų. Bazinis kolektyvas! Net dvidešimt motociklininkų vienija „Agaro“ klubas. Treneris Romas Dzelzsis nesigaili jėgų ir laiko.

... Vilniuje buvo sutarta, kad Biržai, pradėdantys kultivuoti karinę taikomąją daugiakovę, gaus du komplektus įrenginių kliūčių ruožui. Tik... kai atėjo laikas juos nusipirkti, iš dviejų komplektų liko vienas. Perdavė jį į Vabalninką, kur energingas vidurinės mokyklos pradinio karinio rengimo vadovas Laimutis Stirvydas ledus laužia. Pradžiai, žinoma, sunki. Bet jau pernai, pirmaisiais šios sporto šakos kultivavimo metais, zonoje užimta šešta vieta. Pradžiai — gerai. Juolab, kad pas moksleivius į Vabalninko žemės ūkio techninio jaunimo sportuoti ateina. Tik Stasė Eitavičienė norėtų, kad karinė taikomoji daugiakovė pasklistų žymiai plačiau: negi važiuos žmonės iš viso rajono į Vabalninką. Dėl to ir prašė dviejų kliūčių ruožo komplektų! Tad ir lieka šis rūpestis pirmininkės darbotvarkėje.

Džiaugiasi pirmininkė ir sporto meistrės Dalios Drevinskienės veikla. Ji treniruoja prie





Stasė Eitavičienė su motociklų sporto entuziastais šalia „Agaro“ motosporto komplekso: iš kairės — R. Dzelzsis, N. Balčiūnas ir S. Zalinkevičius.

TSK veikiančios šaudymo sekcijos sportininkus. Tiesa, šaudyklą tenka skolintis iš švietimo skyriaus. Bet užtat čia — visos sąlygos gerai pasiruošti varžyboms: 50 metrų uždaroje šaudykloje net 17 „langų“.

O ar buvo paprasta susitarti su trenere, su TSK, jo nauju viršininku Gedimynu Paliulioniu, kad dalykiškai rūpintųsi radijo sportu ir šaudymu? Tebūnie tai biržiečių paslaptis. Svarbu — rezultatai. Antai mokytojo Kęstučio Tauro ruošiami radijo daugiakovės ir greituminės radio-telegrafijos mėgėjai per respublikos jaunųjų žaidynes taip pat buvo pirmi ir antri. Bet pirmininkė dar nepatenkinta. Trūksta patalpų, reikėtų ir geresnės, naujesnės technikos. Įsiminė Stasė Eitavičienė radistų bėdas. Beje, neblogiau, negu visų kitų sporto šakų mėgėjų.

Antai daugelį metų Biržuose kartingo niekas ne tik nekultivavo, bet ir nepažino. Pavyko susitarti su pirmos vidurinės mokyklos mokytoju Virginijum Norkevičiumi, kad jaunimą pamokyti. Pavyko susitarti ir su švietimo skyriumi, „Tarybinio artojo“ kolūkiu, kad lėšas kartingams įgyti skirtų. Pavyko ir su patriotinės draugijos Centro komiteto darbuotojais rasti bendrą kalbą. Ir dabar — Biržų pirmos ir antros vidurinių mokyklų paaugliai noriai kultivuoja kartingą, o Renatas Anikimavičius jau ir pirmąjį atskyrylį pelnė. Jauniai šeštą vietą iškovojo, o suaugę, pirmą kartą bandę įėgas per LTSR čempionato pirmąjį etapą Smalininkuose, įgijo teisę startuoti ir antrame...

Pirminių SDAALR organizacijų rajone — 77. Ne, toli gražu ne visos jos tokios, kaip „Tarybinio artojo“, Lenino kolūkiuose, MSMV, kur sėkmingai kultivuojamas šaudymas, automobilių sportas. Ir ne tokios kaip Nemūnėlio Radviliškio vidurinėje, kurios daugiamečiai sportinės radiopelengacijos būrelis vadovas Saulius Kubiliūnas jau perdavė savo „įgaliotimus“ buvusiam

auklėtiniui pirmaatstysrininkui Algiiui Skudrickui, kaip Vabalninko bei Biržų mokyklose, kurių auklėtiniai — daugelio būrelių ir sekcijų nariai. Ne, to, deja, nėra. Bet pirmininkė nė nesiruošia iš karto pakelti visų organizacijų veiklos iki pirmųjų.

— Per daugelį metų visi įprato laukti nurodymų, pamokymų, tapo savotiški išlaikytiniai ir prašytojai. O ką komitetas gali duoti? Manau, jog būtina keisti žmonių pažiūrą į draugiją, jos veiklą. Tegul kiekvienos pirminės organizacijos nariai pareikalaus veiklos iš savo vadovų, patys ką nors veikia, rodo iniciatyvą, ir reikalai pajudės. Galime patarti, pamokyti. Bet spausti iš viršaus — ne, — sako Stasė Eitavičienė, — juk nereikia raginti „Tarybinio artojo“ kolūkio jaunimo kultivuoti motosportą. Čia pageidaujančių tiek, kad atsiginti negalima. Būtų technikos...

Yra Biržuose dar viena sporto šaka, kuri pirmininkei neduoda ramybės. Tai automobilių krosas. Jos pradininkas ir aistringas mėgėjas — „Pabiržės“ kolūkio inžinierius meistras — reguliuotojas Aloyzas Vosylius. Jis sugebėjo suorganizuoti ne tik savo ūkio žmones, bet „užkrėsti“ šia naudinga sporto šaka ir kitų ūkių vairuotojus. Įsigiję bagį, pabiržiečiai jau rengiasi varžyboms. Startuos vairuotojas Stasys Variakojis. Neatsilieka ir Lenino kolūkio aštuoliai, pasigaminę bagį su „Zaporožiečio“ varikliu. Na, o kiti? Pirmininkės nuomone, reikalai pajudės ir kituose ūkiuose. Mat pavyko įgyti daug nurašytos technikos. Dabar viskas pačių vairuotojų, sporto entuziastų rankose.

...Galima būtų dar daug ką papasakoti apie tai, kaip sportuoja biržiečiai. Ir nors rūpesčių nemažėja, žmonės, gyvenantys Apaščios ir Agluonos upių santakoje, kupini optimizmo.

Ką gi, kelią įveikia einantis!

A. IČIKAVIČIUS

## ZODIS — SDAALR DARBUOTOJUI

# LAIKAS

Septyneri metai. Daug tai ar mažai? Kai darbas darbą veja, atrodo, ir tas laikas nepaprastai greitai pralėkė. O kai pasižiūri į tai, kas padaryta — lyg ir ne taip jau mažai septynerių metų laiko tarpui.

Išties, per septynerius savo veiklos metus mūsų klubas parengė liaudies ūkiui beveik 700 vairuotojų. Apmokėme per 400 žmonių vairuoti mažuosius laivus, nuomojame uoste teritoriją šiems asmeniniams laivams laikyti. Žinoma, jeigu turėtume staklynus, patalpas dirbtuvėms įsirengti, paslaugų laivų savininkams galėtume teikti ir daugiau, pagaliau — remontuoti jų techniką. Bet vien entuziazmu nei laivą suremontuosi, nei varikliui naujus žiedus įdėsi. Kas kita, jeigu būtų tiekiama pagal užsakymą, pagaliau papildomų lėšų, kad ir iš Lietuvos TSR SDAALR CK...

356 klubo nariai kultivuoja motorlaivų sportą, jūrų bei karinę taikomąją daugiakovę, laivų modeliavimą bei irklavimą. Nepasakyčiau, kad visos sekcijos vienodus laurus skina. Karinės taikomosios daugiakovės mėgėjai, vadovaujami Valentino Chomičiaus, jau gali didžiulius keturius kandidatus į sporto meistrus. Tai Petras Rudavičius, Laima Agintaitė, Ingrida Domarkas ir Daiva Rendokaitė. Dėka jų meistriškumo, ne kartą per zonines ir respublikines varžybas pelnėme prizines vietas. Neatsilieka ir Valentino rengiami laivų modeliatoriai, Kiekvienas jų startas apvainikuojamas medaliais, diplomais. Neblogai sekasi ir jūrų daugiakovės (trikovės) mėgėjams, kiek silpniau startuoja irklautojai. Bet tam yra ir objektyvių priežasčių.

Irklavimo jūrinėmis valtimis varžybos paprastai rengiamos Kaune. Kad galėtume nugabenti ten savo valtį, sveriančią per toną, privalome samdytis „Kolchidą“. Pakrauta į ją valtį turi nukeliauti tris šimtus kilometrų. Čia sunkvežimis stovi, laukia varžybų pabaigos. Kiekvieną kartą tokiam pakrovimui ir iškrovimui reikalingas dar ir kranas, kuris taip pat kainuoja ne dešimtį rublių. Kiek tokiam startui reikia pinigų? O iš kur jų imti, kai viskas subalansuota iki kapeikos? Tad ir tenka dažnai mūsų irklautojams pasilikti namie, kai rengiamos varžybos, pasiftenkinti savomis treniruotėmis.

Kyla klausimas: ar nebūtų paprasčiau, kad patriotinės draugijos Centro komiteto techninių

ir karinių taikomųjų sporto šakų skyrius pavestų kauniečiams, kurių bazėje rengiamos varžybos, ne tik priimti komandas, bet ir aprūpinti jas laivais? Kiek lėšų sutaupytume, ir kaip pakiltų šios sporto šakos masiškumas!

Panašiu keliu, manau, turėtų būti einama ir organizuojant jūrų daugiakovės (penkiakovės) varžybas. Jeigu laivus turėtų visų „vandeningų“ vietovių patriotinės draugijos technikos sporto klubai, pirminės organizacijos, o varžybų vietoje sportininkus jais aprūpintų Kauno RTSJK, ir masiškumo reikalai pajudėtų, ir, ko gero, sėkmingiau pasirodytume šalies varžybose. Kalbų apie tai, kad RTSJK gali perduoti jūrinis laivus — daug, o veiksmų — mažai. Vadinas, reikia vadovaujančių organizacijų rūpesčio. Priešingu atveju taip ir rungtniausias kauniečiai patys su savimi.

Negaliu nepaminti ir motorlaivų sporto. Kelerius metus bandėme rengti varžybas, startuoti jose ne visa komanda. Niekas gero tai nedavė. Pagaliau ir technika, gauta iš kitų, sena, jau ne ką belaukianti, neleidė sėkmingiau pasirodyti. Padarėme iš to išvadą. Per pasiruošimo laikotarpį gerai suremontavome turimą techniką, o naujasis sekcijos vadovas Artūras Apkevičius drauge su klubo instruktoriu metodininke Aldona Parakininkiene, kuri koordinuoja sporto veiklą, pasiekė, kad technika būtų patikima, kad kiekviena treniruotė duotų teigiamų rezultatų. Tad galime drąsiai pasakyti, jog ir motorlaivinkai tars savo žodį.

Kyla teisėtas klausimas: ar galėtume kultivuoti daugiau sporto šakų? Esu tos nuomonės, kad šiuo metu apie tai kalbėti nėra ko. Verčiau sėkmingiau kultivuoti penkias, negu silpnai — didesnį skaičių. Na, o ateityje, matyt, reikėtų atgaivinti kadaise klestėjusį motociklų sportą. Bet tam kasmet papildomai reikia 8—10 tūkstančių rublių. O jų nėra. Dėl to susilaukome ir nuo kartingo, nes nėra ne tik už ką juos nusipirkti, bet ir sekcijos vadovo išlaikyti.

Prieš septynerius metus, kai klubas tik pradėjo steigtis, partinės ir tarybinės organizacijos nemažai rūpinosi mūsų materialine baze, finansine parama kooperacijos pagrindais. Buvo paskirtas dviejų aukštų namas, uosto teritorija. Per kelerius metus šefuojančios organizacijos padėjo įrengti klases, įgyti technikos, naujų mašinų vairuoto-



# REIKALAUJA PERMAINŲ

jams ruošti, krovinių automobilių. Bendromis pastangomis atsistojome ant kojų. Pradėjome tą veiklą, kurią, kiek patobulinę ir išplėtę, ir dabar tęsiame. Bet pradėjus sistemingai dalyvauti respublikinėse varžybose, sėkmingiau ruošti mažųjų laivų bei automobilių vairuotojus liaudies ūkiui, parama nutrūko. Kai kas buvusių šefų ginasi, esą dabar būtina skaičiuoti kiekvieną rublį, sako, ūkiskaita reikalauja didesnės finansinės atsakomybės. Visa tai tiesa. Bet juk tuo pačiu griunama tai, kas bendromis pastangomis pastatyta.

Zinoma, kai kiekviena organizacija pradeda reikliau skaičiuoti savo lėšas, jos, sakyčiau, įgyja didesnę reikšmę. Bet juk tuo pat metu niekas nėra pakeitęs nutarimų dėl sportininkų šefavimo, dėl jaunimo geresnio ruošimo tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose! Atsakomybės laipsnis šiuo klausimu nepasikeitė nei įvedus ūkiskaitą, nei finansavimą. Anaipol. Pagaliau reikėtų mūsų rajono organizacijoms susimąstyti ir dėl to, kas kitur seniai jau įsisąmoninta: jei nebus rūpinamasi jaunimo techniniu lavinimu, nebus sudarytos sąlygos kultivuoti technines sporto šakas — nesulaikysime mes to jaunimo, nepasileiks jis Šilutėje ir rajone. O kiek atsieina kiekvienas iš kitur atvykęs darbininkas, inžinierius, technikas, prekybininkas? Sudėliokime viską ant moralinių ir materialinių vertybių svarstyklių ir pabandykime pasverti: kažin, kuri pusė persvers. Tad kodėl dabar, kai mūsų klubas atsistojo ant kojų ir nebereikia šefuoti Šilutės aviacijos technikos sporto klubo, rūpinimasis techninėmis sporto šakomis sumažėjo? Bandžiau aiškintis rajone — nieko neišėjo. Tad ir ryžausi imtis plunksnos. Gal, manau, bendromis pastangomis, pasitarę viešai, vieningai ir išganingai išvadą prieisime. Juo labiau, kad klausimai, kuriuos keliu, ne man vienam ramybės neduoda.

Neramina ir dar vienas klausimas.

Stačiai keista, bet anksčiau, kai dauguma klubų nebuvo rentabilūs, kai jie vos krutėjo, šių klubų vadovai ir vyr. buhalteriai tiesiogiai priklausė Lietuvos TSR SDAALR CK. O dabar, kai jie galėtų ir turėtų verstis platesnę veiklos vagą, kai vis dažniau iškyla klausimų, kuriuos įmanoma spręsti tik Centro komitete, tiek viršininkas, tiek ir vyr. buhalterė atsidūrė rajono SDAALR komitetų žinioje. Ge-

rai, aš su savuoju pirmininku, kaip sakoma, dirbu ranka rankon, sufariu. Nepaisant to, trukdymų, įvairiausių varžymų — aibės. O kitose vietovėse klubų ir SDAALR komitetų tarpusavio „reikalai“ iki partijos rajono komitetų nusidriekia... Ir visa tai dėl to, kad sumanyta pakelti rajonų komitetų autoritetą. Bet ar tai darytina tokiu būdu?

Kaip bus vertinamas rajono komitetas, draugija, jeigu mes neruošime komandų, neorganizuosime varžybų, nedalyvausime zoninėse bei respublikinėse? O ką mums šiais klausimais padeda rajono komitetas? Kad patvirtina paraišką. Juk transportu technikai gabantis, žmonėms vežti rūpinamės patys, teisėjus, aikštynus — viską privalome susisiekti patys. Gerai, kad mums klube daug padeda jo taryba, kuriai jau septyni metai vadovauja rajono agropromoninio susivienijimo pirmininkas Vaclovas Šidlauskas. Jam, kai kuriems kitiems klubo nariams, kurie padeda suorganizuoti transportą, o esant reikalui ir suremontuoti techniką, sakome nuoširdų ačiū. O jeigu jie nepadėtų? Juk rajono SDAALR komitetas nieko neturi ir negali. Tad gal vis dėlto pavaldumo reikalai netvarkoje?

Niekam ne paslaptis, kad kartais SDAALR rajonų komitetų pirmininkai, nepaisydami sporto klubų interesų, ūkiskaitos reikalavimų bei tiesioginio darbo reikmių, reikalauja skirti jiems automobilius, kurie skirti vairuotojams ruošti. Kiek dėl to ginčytasi, kiek kalbėta. O padėtis nesikeičia. Ne jau taip „bus“.

Zinoma, biurokratizmas, mėginimas pakelti savo autoritetą svetimu darbu, dar gajus. Lygiai kaip ir tas nevykęs noras būti išlaikytiniais. Deja, tai ir mūsų draugijos darbuotojams tinka. Nė vienas jų, žinoma, nepasakys, kad jis yra prieš persitvarkymą, kad jis jo priešas. Ne, šito tai jau nesitikėjome. Bet savo kasdienine veikla kai kas dar daro taip, kad sporto reikalai — labiausiai šlovinantys draugiją tarp respublikos darbo žmonių, ypač jaunimo — lėčiau judėtų į priekį. Kai kam ir tos mūsų išlaidos atrodo nereikalingos. Pasak kai kurių darbuotojų, būtų geriau, jeigu nebūt jokių klubų, jeigu niekas nieko nedarytų, nesportuotų. Kiek pinigų, samprotauja jie, liktų? O kam, kokiame tikslui? Apie tai nekalbama. Svarbu, kad jų būtų banke, einamoje sąskaitoje. Nesu-

tinku! Reikia dirbti, reikia plėsti savo veiklą, apimti ją vis platesnius jaunimo, paauglių sluoksnius. Juk tik tokiu atveju galėsime sėkmingai ruošti jaunimą tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose, pratinti jį prie technikos, padėti jį pažinti ir pamėgti.

Nieko nesakau: reikia duomenų, reikia ataskaitų — prašau. Bet nejaugi dėl tokių popieriukų turi nukentėti pagrindinė klubų veikla, ne jau dėl to, kad esame per prievartą pavaldūs rajono komitetams, kasdien privalome gaišti brangų laiką. Juk ne taip lengva išaiškinti žmonėms, kurie sportu nesidomi, kam jis reikalingas, kokia jo nauda ir pašaukimas! Mano supratimu, šis dirbtinis pavaldumas be trukdymų nieko gero neduoda. Nekelia jis ir rajonų komitetų autoritetą. Beje, dirbtiniu būdu jo nepelnysi. Darbu ir tik darbu pelnomas autoritetas. Tad gal peržiūrėkime iš šiuolaikinių pozicijų šį mūsų veiklos trukdytojų grandies pašalinimo klausimą? Klubams reikia daugiau savarankiškumo, jiems reikia atriesti rankas, sudaryti sąlygas iniciatyvai plėtoti.

Ir dar viena. Tai varikliukų ir radijo aparatūros laivų modeliotojams problema. Šių metų „Sparnų“ pirmame numeryje TSRS tarptautinės klasės sporto meistras H. Visockas labai rimtai kėlė šį klausimą. Deja, poslinkių nematome. O juk ši problema reikalauja kardinalaus sprendimo. Varikliukai, radijo aparatūra, pagaliau trasos — visa tai labai reikalinga modeliotojams. Jų stoka, delsimas sprendžiant šį klausimą — tiesioginis stabdis vystant šią sporto šaką. O modeliavimas — tai ne tik sportas. Tai ir jaunimo, paauglių pažintis su technika, pirmas žingsnis į jos sudėtingą pasaulį. Kiek būrelių turėtume Šilutėje, Pagėgiuose, kitų vietovių mokyklose, jeigu būtų kuo jas aprūpinti! Skaudžiausia, kad modeliavimo klausimai keliama nebe pirmus metus, o vežimas — nė iš vietos! Ne jau tai galima toleruoti?

Kad ir kokie pūstų „vėjai“, kokių iškiltų problemų, rūpinimasis jaunimo rengimu tarnybai TSRS Ginkluotosiose Pajėgose buvo ir lieka mūsų draugijos uždavinys numeris pirmas. Tad ir vykdyti jį mums privalo padėti visi, kas įpareigotas tai daryti.

**P. KRUKAUSKAS,**  
Šilutės rajono SDAALR technikos sporto jūrų klubo viršininkas

## „Sparnams“ atsako

Lietuvos TSR liaudies švietimo ministro pavaduotoja  
**S. VASKEVIČIENĖ:**

Dėkojame redakcijai, taip pat Lietuvos TSR nusipelnusiam treneriui R. Fabijonavičiui, pareiškusiems rašinyje „Klausimas sprendžiamas“ vertingų pastabų dėl tolesnio sportinės radiopelengacijos plėtojimo tarp moksleivių, trenerių skatinimo.

Šiuo metu respublikos Liaudies švietimo ministerijoje peržiūrima pedagogų — moksleivių užmokyklinės ir užklausinės veiklos vadovų — skatinimo sistema. Stengsimės įvertinti bei paskatinti visus sportinės radiopelengacijos trenerius, išugdžiusius aukšto meistriškumo pasiekusius moksleivius, atliekančius svarbų profesinio orientavimo darbą.

Radiopelengacijos rungtys yra įtrauktos į respublikos moksleivių techninių sporto šakų spartakiados, vykstančios kas dveji metai, programą. Klausimą dėl šios sporto šakos įtraukimo į aukštųjų mokyklų spartakiados programą spręsimė kartu su respublikos SDAALR Centro komitetu.

Lietuvos TSR ryšių ministerijos Televizijos ir radijo skyriaus viršininkas **A. STELINGIS:**

Atsiliepdami į rašinį „Klausimas sprendžiamas“, pranešame, kad ministerijos ryšių įmonės padeda SDAALR, vidurinėms mokykloms ruošti radijo specialistus. Minėtoms organizacijoms nemokamai perduodami matavimo prietaisai, nenaudojama radijo aparatūra, radijo lempos bei detalės. SDAALR CK buvo padėta įsigyti radijo aparatūrą (tarp jos ir radiopelengatorių). Įmonėse vystomas radijo sportas. Plačiai už respublikos ribų žinoma Vilniaus radijo komponentų gamyklos kolektyvinė radijo stotis. Radijo ir televizijos perdavimo centro specialistai vadovauja radijo būreliams Vilniaus paauglių sporto klube „Meteoras“. Viešintų vidurinėje mokykloje, įėjusioje SDAALR Kauno vaikų sporto mokyklą ir t.t. Galima būtų ir daugiau padėti, jei tokie rateliai būtų organizuoti ryšių įmonių kaimynystėje esančiose vidurinėse mokyklose. Tačiau šių būrelių organizavimo klausimus, taip pat kokią radijo sporto šaką kultivuoti turėtų spręsti mokyklų, klubų administracija.



# ČEMPIONŲ DUETAS IŠ PRIENŲ

Gražios ir senos sklandymo sporto tradicijos Lietuvoje — šiemet trisdešimt pirmą kartą vyko respublikos sklandymo čempionatas. Varžybos vyko atskiromis grupėmis: atskirai rungtyniauja sklandytojai, skraidantys laisvos klasės sklandytuvais, atskirai — standartinės klasės, t. y. sklandytuvais, kurių sparnų ilgis neviršija 15 m. Ir, žinoma, taip pat rungtyniauja moterys, kurios paprastai skraidė standartinės klasės sklandytuvais.

[Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo aerodromą šių metų gegužės 25 dieną susirinko 19 mūsų respublikos sklandytojų vyrų, skraidžiusių laisvos klasės sklandytuvais „Lietuva“ LAK-12 ir „Jantar-2B“, bei 6 moterys, startavusios sklandytuvais „Jantar standart“. Be to, be konkurencijos dalyvavo svečiai iš Lenkijos Liaudies Respublikos Bialystoko klubo P. Volda, M. Kolodka, V. Guzovskis ir U. Volda-Bochenska. Moterų varžybose dar skraidė Anu Charak, viešnia iš Tartu aviacijos klubo. Iš viso vos ne kiekvieną varžybų dieną į orą pakildavo 30 baltų grakščių skraidymo aparatų (vyrų „standartininkų“ varžybos vyko birželio pabaigoje Šiaulių ATSK aerodrome).

Daug rūpesčių užgula varžybų viršininko, lakūnų-buksyrųtojų, sporto teisėjų bei aptarnaujančio personalo pečius, kol suorganizuojamos ir surengiamos tokio masto varžybos. Tačiau net ir geriausi norai bei didžiulės pastangos nueina perniek, jei viską sumaišo... oras. Štai šiemet vykusiam TSRS sklandymo čempionate taip ir nebuvo įmanoma išaiškinti stipriausiųjų, nes dėl nepalankių orų neįvyko nė vieno pratimo.

Per respublikos čempionatą orai buvo geri, tarsi truputį netikėta dovana per daug neišlepintiems mūsų platumų sklandytojams. Per dvyliką varžybų dienų buvo atlikti 7 pratimai vyrų grupei ir 6 — moterų. Tokios „derlingos“ varžybos pas mus retos. Bet jos įdomios, nes nebūna atsitiktinumų, o daugiakovės rezultatai parodo pačius stipriausius. Be to, jauni, mažiau patyrimo turį dalyviai gali pasimokyti iš stipresniųjų.

Vyrai skrido maršrutais, viršijančiais 300 ar 400 km, moterys gaudavo užduotį nuskristi 300 ir daugiau kilometrų. Ilgiausias moterų skristas maršrutas — 365 km. Trumpų maršrutų, t. y. įprastinio 100 km trikampio, visai nebuvo. Viso labo per visas čempionato dienas vyrai nuskrido 37253 km, mo-

terys 8352 km. Taigi, buvo laiko išbandyti savo sugebėjimus ir išvermę, juolab, kad per pirmąsias penkias skraidymo dienas meteorologinės sąlygos buvo vertinamos taip: debesuotumas — 0 balų, vėjas — iki 8 m/sėk. Tai reiškia, kad danguje jokių debesėlių, pagal kuriuos galima neklystant surasti kylančias oro sroves, o sklandytuve viskas „spirga“ nuo saulės, bet skrendant visoje trasoje reikia nuolat kovoti su vėju, kuris tam tikroje maršruto atkarpoje neša atgal, „nupūsdamas“ taip sunkiai iškovotus kilometrus. Ką ir sakyti, esant tokioms sąlygoms rungtyniauti labai sunku.

Pažvelkime į rezultatų lentelę. Pratimų nugalėtojais tapo: J. Paplauskaitė (Prienai) pratimuose Nr. 1 ir Nr. 5, E. Ramelienė (Vilnius) — Nr. 2 ir Nr. 4, U. Volda-Bochenska (Lenkija) — Nr. 3, A. Charak (Tartu) — Nr. 6; V. Kukčikaitis (Kaunas) — Nr. 1 ir Nr. 7, V. Sabackis (Prienai) — Nr. 2 ir Nr. 4, V. Kalinkinas (Talinas) — Nr. 3, G. Nevulis (Kaunas) — Nr. 5, S. Skalskis (Kaunas) — Nr. 6. Absoliutus čempiono vardas atiteko prieniškiui Vytautui Sabackiui, kuris lig šiol jau penkis kartus buvo stipriausiuoju Lietuvos sklandytoju. Džiugu, kad ant antrojo ir trečiojo garbės pakylas laiptelio įkart stovėjo jauni sklandytojai Stasys Skalskis ir Viktoras Kukčikaitis, aplenkę ketvirtoje vietoje likusį prityrusį Vilniaus sklandytoją Vidą Mikalauską, laimėjusį antrame ir trečiame pratimuose du mažuosius sidabro medalius.

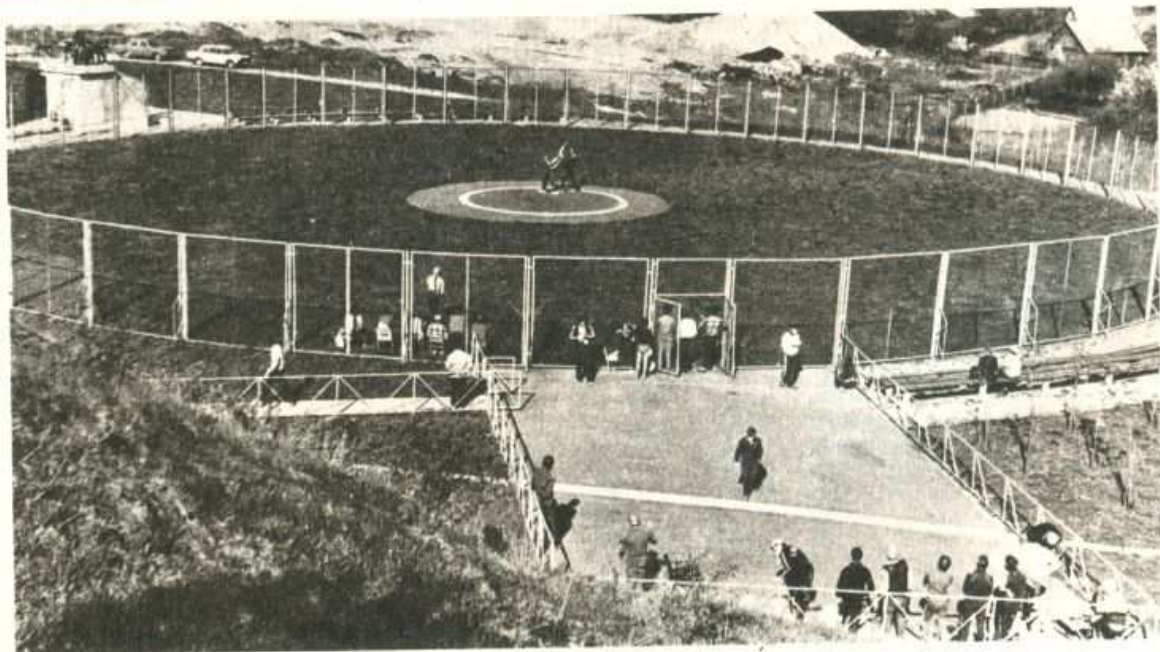
Žymiai dramatiškiau klostėsi įvykiai moterų varžybose. Mat mūsų respublikos sklandytojų pavojingiausia varžovė buvo

lenkų sportininkė Uršulė Volda-Bochenska, praėjusių metų Europos čempionė. Tiesa, mūsų sportininkės irgi prityrusios: Rima Stašaitytė ir Janina Paplauskaitė ne kartą yra dalyvavusios TSRS pirmenybėse, socialistinių šalių bei sąjunginėse Koroliovo taurės sklandymo varžybose. Daugiakovėje Janina Paplauskaitė atsiliko nuo Europos čempionės tik 12 taškų ir tapo Lietuvos sklandymo čempione, kadangi, kaip jau minėta, U. Volda-Bochenska dalyvavo šiose varžybose svečio teisėmis ir buvo apdovanota specialiu prizu. Gerus rezultatus rodė antrąją vietą daugiakovėje užėmusi Elena Ramelienė (1 aukso, 3 sidabro ir 2 bronzos medaliai pratimuose). Si turinti nemažą patirtį sklandytoja pastaruoju metu džiugino laimėjimais (1987 m. Pabaltijo čempionė, LTSR rekordininkė skridime 300 km trikampyje dviviečiu sklandytuvu), o šiemet jau išsikovojo teisę dalyvauti TSRS čempionate. Trečiąją vietą absoliučioje pirmenybių įskaitoje užėmė Rima Stašaitytė.

Galbūt čempionato rezultatai būtų kiek kitokie, jei būtų dalyvavusi grupė stiprių Lietuvos sklandytojų, kurie tuo metu treniravosi TSRS rinktinės stovykloje: Edita Smilgevičiūtė, Algis Jonušas, Vytautas Mačiulis ir Antanas Rukas. V. Mačiulis ir A. Rukas po treniruočių išvyko į Europos sklandymo pirmenybes Suomijoje. O jaunoji Edita, įtraukta į TSRS rinktinę, ruošiasi atstovauti mūsų šaliai įvairiose varžybose.

Beliktų tik džiaugtis gerus prisiminimus palikusių respublikos čempionatu. Tačiau ne tik pačių sklandytojų, bet ir varžybų organizatorių nuotaiką tem-

IŠ SVEČIŲ — SU TAURĖ,  
O NAMUOSE...  
PRALAIMĖTA



Pabaltijo taurės „oro kaulynių“ varžybos naujame Vilniaus kordodrome.





Janina Paplauskaitė ir Vytautas Sabeckis.

A. BACINIO nuotr.

dė jau tradicija tapęs nesklaidumas — netinkamai sukomplektuota teisėjų kolegija. Pagal varžybų nuostatus varžybų vyriausiasis teisėjas bei sekretorius yra numatomi iš anksto ir tvirtinami Lietuvos aviacijos sporto federacijos. Likusioji kolegijos dalis komplektuojama iš teisėjų, kuriuos privalo atsiųsti aviacijos klubai. Deja, varžybų išvakarėse paaiškėjo, kad klubai nurodytų teisėjų neturi, todėl jų į varžybas atsiųsti negali. Ir prasideda karštingiškai ieškojimai, kuo pakeisti trūkstamą žmo-

gų. Atsitiktinai surastas „teisėjas“ neturi reikiamos kvalifikacijos, netgi supratimo, kaip sklandytojas finišuoja. Ką jau tada kalbėti apie reikiamą teisėjavimo lygį. Todėl šio čempionato dalyviams teko nemažai jaudintis, kai skridimų rezultatai buvo neteisingai vertinami arba anuliuojami. Ir tai — per respublikos pirmenybes, Lietuvoje, kuri teisėtai vadinama aviacine.

A. KRYŽANAUSKAITĖ, TSRS sporto meistrė

Sąjunginėse aviamodeliuotojų varžybose gerų rezultatų yra pasiekę respublikos sportininkai — „oro kautynių“ mėgėjai. Respublikos rinktinės pagrindą sudaro Vilniaus aukštojo sportinio meistriškumo mokyklos auklėtiniai, treniruojami G. Kašubos. Tradicinėse Leningrado taurės varžybose, kuriose dalyvavo 25 komandos, abi mūsų respublikos komandos startavo sėkmingai ir užėmė atitinkamai pirmąją ir antrąją vietas. Pirmosios Lietuvos komandos sportininkams ir buvo įteikta pereinamoji taurė. Asmeninėje įskaitoje nugalėjo leninradiečiai V. Beliajevas ir A. Gajevskis. Mūsiškių A. Rastenio ir E. Rekaus ekipažas užėmė antrąją vietą, o R. Jasmontas su S. Krieniu liko treči.

Buvo tikimasi pergalės ir atvirose Pabaltijo taurės varžybose,

kurios vyko naujame, puikiai įrengtame Vilniaus kordodrome. Šis prieš metus atiduotas eksploatuoti kordodromas visiškai atitinka tarptautinius reikalavimus. Tačiau šiose Pabaltijo taurės varžybose mūsiškiams nepadarėjo ir „namų sienos“. Nepadomis nugalėjo Tiumenės srities sportininkai, kurie Pabaltijo taurę jau buvo išsikovoję ir prieš dvejus metus. Šios komandos geriausias ekipažas — V. Šiškinas ir N. Požarickis nugalėjo ir asmeninėje įskaitoje. Antrą vietą užėmė Sverdlovsko srities komanda, o trečioje liko leninradiečiai. Mūsų respublikos pirmoji komanda turėjo tenkintis ketvirta vieta. Iš mūsiškių geriausiai kovojęs A. Rastenio ir E. Rekaus ekipažas užėmė trečią vietą.

A. PRANSKĖTIS

## 31-asis čempionatas

Trisdešimt pirmą kartą susirinko respublikos klasikinio parašiutizmo klubinės komandos išmėginti jėgas, pasirodyti, ar stipraus jaunimo išsiaugino per praėjusį sezoną, patikrinti, kokia vyresniųjų sportininkų forma.

XXXI čempionatas vyko birželio 5—9 dienomis Kapsuko aviacijos technikos sporto klubo bazėje — Tarpučių aerodrome, kuriame rungtyniaujame, matyt, paskutinį kartą. Augantis miestas baigia „praryti“ aerodromo veją, jau renčiami pamatai statyboms. Aerodromas šalia miesto ribos palengvindavo sportininkų apgyvendinimo, maitinimo, transporto klausimus. Kapsuko klubo jaunimas juokaudavo, kad išgirdus kylant pirmąjį lėktuvą, dar galima būdavo sulaukti, kol mama blynus iškeps ir nepavėluoti į savąjį pakilimą.

Nesinorėtų prognozuoti, kad aerodromui atitraukus keletą kilometrų už miesto, sumažės jaunų sportininkų. Manau, kad gabaus jaunimo netruks. Tačiau, kai šiandien mūsų jo nėra per daug, rytdiena ypač neramina.

Taigi, į šį čempionatą Kaunas delegavo tik du, Kapsukas — du, Vilnius — šeši jaunus sportininkus „klasikus“. Jeigu pridursime, kad dalyvių buvo 42, tai kalbėti apie masišką jaunimo antplūdį netenka. Kita vertus, klubų trenerių niekas ir neragina galvoti apie didįjį sportą, respublikos prestižą. Jie pagiriama už užimtą vietą, o to fakto, kad į klubinę rinktinę „tam kartui“ pakviečiami kitų sporto šakų atstovai (Kauno komandoje 50 proc. daugiakovininkų), kad likusias „skyles“ užkamšo patys instruktoriai, niekas nenagrinėja. Net varžybų teisėjų kolegijai rankos nusvyra, kovojant su akių dūmimu, kada besivaikant

tuščios garbės plunksnos perdažomos kitų žinybų sportininkams ir jie „pateikiami“ už savus. Sportininkų dokumentų perdirbinėjimai klesti Kauno Jono Žiburkaus aviacijos sporto klubo (treneris S. Razinas). Fiktyvios dokumentacijos pagalba šiais metais Kauno komandos užimta pirmoji vieta turėjo būti anuliuota, kaip to reikalauja parašiutinio sporto teisėjų taisyklės. Todėl susilaikysime Kauną sveikinę su pergale, ir pirmenybę teiksime Kapsuko pirmajai komandai.

Absoliutių čempionų titulus respublikoje iškovojo vilniečiai Edvardas Beniaševičius ir kaunietė Kristina Sūdženė, buvusi LTSR klasikinio parašiutizmo rinktinės narė, dabar parašiutinės daugiakovės trenerė. Visi varžybų dalyviai gerėjosi Kristinos valia, siekiant pergalės, jos sugebėjimu neprarasti įgūdžių „klasikoje“. Žinoma, siekti čempionės laurų jai padėjo sūnelis, kuriam ką tik prasidėjo antrieji metų, kartais su didžiausiomis dūdomis laukdamas mamos sugrįžtant iš padangių. Ir Kristina skubėjo, kol aplenkė visus...

Gerai varžybose pasirodė vilniečiai A. Solalaika, įvykdęs kandidatų į sporto meistrus normatyvą ir užėmęs 2-ąją vietą akrobatikoje. Akrobatikos čempionai Birutė Kailiuvienė (Kapsukas) ir Edvardas Beniaševičius (Vilnius). Jų rezultatas — sporto meistrų normatyvų lygio (9,7 s. ir 9,2 s.). Tikslaus nusileidimo čempionai kauniečiai Andžela Litvinova ir Vladas Račkauskas penkių šuolių sumoje nuo centronutolo atitinkamai 0,16 m. ir 0,12 m.

Tarp jaunimo geriausiai pasirodė kapsukietai K. Mačiulis, užėmęs bendrą 13 vietą.

J. BRUNDŽIENĖ, čempionato vyr. sekretorė



Respublikos čempionai Kristina Sūdženė ir Edvardas Beniaševičius.



S. CIVILIO nuotr.



# LIETUVOS AŽUOLŲ VAINIKAI — ATLANTO NUGALĖTOJAMS

Prieš 55 metus 1933 metų liepos 16 dienos naktį į Kauno Aleksoto kalną kopė nepertraukiama žmonių minia. Kiekvienas jų turėjo vilties tapti istorinio įvykio liudytoju — aerodrome sutikti perskridusius Atlanto vandenyną lietuvius lakūnus Stėpą Darių ir Stasį Girėną. Aušo rytas. Praslinko numatytas atskridimo laikas. Pagal apskaičiavimus lėktuve jau turėjo baigtis benzinas. Visiems pasidarė aišku, kad kažkas atsitiko. Galbūt kur pakeliui lėktuvui sugedus priverstinai nusileido? O gal... Nežinioje spėliodami žmonės iš lėto ėmė skirstytis namo...

Kad ir tragiškai pasibaigęs Dariaus ir Girėno skrydis garbingai įrašytas į didelių perskridimų aviacijos istorijos puslapius, o lakūnai, parodę tokį nepaprastą ryžtą ir drąsą, tapo mūsų tautos didvyriais. Netoli Myslībužo (tuo laiku buvusioje Rytų Vokietijoje vadinamo Šoldino) vietovės lakūnų žuvimo vietoje pastatytas paminklas, prie kurio pagal tradiciją, pažymint skrydžio per Atlantą metines, susirenka aplinkiniai gyventojai ir Lenkijoje gyvenantys lietuviai. Į šiais metais minimas 55-ąsias tragedijos metines susiruošė nemaža ir mūsų respublikos atstovų. Pirmieji iš Kauno Aleksoto aerodromo išvyko dviračiais. Tai Civilinio oro laivyno aviatoriai R. Galkis, L. Ganusauskas, G. Juodžbalis, V. Marganavičius ir J. Ruzgas. Dvidešimt du žmonės važiavo autobusu Lietuvos aviacijos sporto federacijos grupėje. Tarp jų buvo Stepono Dariaus dukterė Nijolė Dariūtė-Maštarienė, jo

proanūkis Ažuolas Maštaras, LTSR nusipelnęs architektas Vytautas Landsbergis-Zemkalnis aviacijos veteranas Viktoras Ašmenskas, Kauno istorijos muziejaus direktorius Juozas Jurevičius, šio muziejaus sektoriaus vedėjas Algirdas Gamziukas ir kiti. Na, o trečioji devyniolikos žmonių delegacija į minėjamą susiruošė atvykti oro keliu — skristi penkiomis „Vilgomis“.

Buvo nutarta skristi iš Kauno tuo pačiu maršrutu, kurio atkarpos kaip tik ir pritrūko Dariui ir Girėnui siekiant užsibrėžto tikslo. Gaila tik, kad Žagariškių (Aleksoto) aerodromas, kuriame pradėtas visos Lietuvos aviacijos istorijos metraštis ir kuriame turėjo nusileisti „Lituanika“, jau uždarytas. Todėl ankstų rytą mes susirinkome Karmėlavoje, kur baigta naujo Kauno aerodromo statyba. Palydinčiųjų vardu Lietuvos SDAALR CK pirmininkui generolui Ginučiui Taurinskui faras atsisveikinimo žodį ir palinkėjus sėkmės, ekipažai užėmė vietas lėktuvų kabinose. Paeiliui išriedėjus į kilimo taką, pirmas pakyla vedantysis lėktuvas, kurį valdo Lietuvos SDAALR CK pirmininko pavaduotojas aviacijai Vitas Ravinskas. Kitus lėktuvus pilotavo Klaipėdos ATSK viršininkas Albertas Dulkė, skraidančios „Lituanikos“ kūrėjas panevėžietis Vladas Kengsaila, Šilutės ATSK viršininkas Juozas Aleknavičius ir Kauno ASK viršininkas Vytautas Šliumba. Pakilusi lėktuvų vartinė praskrenda virš Kauno ir nustato skridimo kryptį Suvalkų link, kur planuojamas pirmasis nusileidimas. Praskridę

žavingus Obelijos, Metelių ir Dunsios ežerus, tuoj už Kalvarijos perkertame valstybinę sieną. Prieš Suvalkus prie mūsų prisijungė dar viena mūsų sutinkančio aeroklubo lakūno Gedimino Žilinsko pilotuojama „Vilga“, kurios vedami visi paeiliui nutupiame Suvalkų aeroklubo aerodrome. Sutinkančiųjų būryje jau pažįstami aeroklubo darbuotojai, skraidantys šiame aerodrome sportininkai. Kol lėktuvų bakai pripildomi kuro, mes maloniai pabendraujame su atvykusiais mūsų sutikti Punsko Lietuvių kultūros draugijos atstovais. Tolesnis skridimo maršrutas tęsiasi nuostabių ežerų ir miškų pasipuošusiu Mozūrų kraštu. Po dviejų skridimo valandų nusileidžiame Grudziandzo aeroklubo aerodrome Lysie Kontuose. Kaip ir visuose aerodromuose vasara čia randame intensyviai sklandytuvais skraidančius sportininkus. Viena aerodromo pakraštyje vyksta mokomieji skraidymai, sklandytuvus iškeliant į orą autostartu, o kitame krašte sportiniai sklandytuvai pakeliami buksyruojant paskui lėktuvą. Grudziandzo aeroklubo — viena Lenkijos sklandymo atraminių bazių. Čia dažnai rengiamos stambios sklandymo varžybos, paruošta daug aukštos kvalifikacijos sklandytuvų. Aviacinė technika laikoma dviejuose dideliuose angaruose. Didžulis administracinis pastatas ir viešbutis sportininkams apgyvendinti. Sportininkai gyvena dviečiuose — trivečiuose jaukiuose, gerais baldais apstatytuose kambariuose. Čia pat esančioje valgykloje prie mums

padengto stalo papietaujame ir leidžiamės į tolesnę kelionę. Žemėlapyje nupiešta maršruto linija veda į Ščeciną. Pakeliui sutinkame audrų, tačiau jos mums nesudaro daug keblumų, — lietus palyginti nedidelis, o matomumas sumažėja tik iki 2 kilometrų. Pagaliau horizonte pasirodo ant vandens atsispindintys artėjančio saulėlydžio atšvaitai. Tai Baltijos jūra ir Oderio upės žiotys. Pamatome aukštus miesto kaminus, bažnyčių bokštų smailes ir uosto krantines su šimtais keliamečių kranų. Leidžiamės miesto pakraštyje esančiame aeroklubo aerodrome. Viename krašte matyti didžiuliai aeroklubo angari, o kitame stovi daugybė žemės ūkio aviacijos lėktuvų „Dromader“ ir mūsųose gerai žinomų An-2. Mūsų lėktuvams sustojus prie angaro, mus nuosirdžiai sutinka vietinio aeroklubo vadovybė bei sportininkai. Besisiekant atokiau pamatėme su gelėmis nedrįstančių prie lėktuvų prisitarti grupę žmonių. Buvome maloniai nustebinti tokiu gausiu būriu mus šiltai sutikusių Ščecine gyvenančių lietuvių. Juo labiau, kad su jais iki šiol jokių ryšių neturėjome. Kaip mums paaiškino Ščecino Lietuvių bendruomenės kultūros draugijos pirmininkas Jonas Zelepėnis, apie mūsų atvykimą skyrių informavo aeroklubo vadovybė. Vakara praleidome vietinės lietuvių bendruomenės būryje, skambant jų atliekamoms lietuvių liaudies dainoms. Ir nemaloniai pasijutome, kai prašomi prisidėti prie dainuojančiųjų, ne visi mokėjome liaudies melodijas, nelabai žinojome dainos žodžius. Kitą dieną surengtoje ekskursijoje autobusu aplankėme gražaus Ščecino miesto įžymybes, pabuvojome senojo pilyje, didžiausiame Baltijos jūros baseino prekybos uoste ir plaukėme laivu Oderio upe.

Ankstų liepos 17 dienos rytą kartu su vietiniais lietuviais, pasiėmę vainikus ir gėles, autobusu išvykome į Dariaus ir Girėno žuvimo vietą. Atvykę atokiau radome jau daug susirinkusiųjų. Sutikome abi Lietuvos grupes, kurios kartu su Punsko lietuviais čia prie laužų praleido visą naktį. Atsirado ir iš Lietuvos savo automašinomis privačiai atvykusių tautiečių. Į minėjamą atvyko lietuvių iš Olštyno, Vroclavo, Varšuvos ir kitų Lenkijos vietovių. Dalyvavo Myslībužo vietinės valdžios ir LJDPA atstovai, Ščecino aeroklubo delegacija, aplinkinių vietovių gyventojai, moksleivių-harcerių delegacija. Tarp išlikusių lėktuvui krentant pažeistų pušų stovi gražus Darių ir Girėnui skirtas paminklas. Paminklo teritoriją ratu juosia simbolinė iš akmenų sumūryta tvorėlė, kurios priekyje atidaromi dekoratyviniai metaliniai varteliai. Žalioje vejoje, vietomis pagražintoje



Lietuvos TSR delegacija su S. Dariaus dukra Nijole Dariūtė-Maštariene prie žuvusiųjų didvyrių paminklo. **AUTORIAUS** nuotr.



# DŽIAUGSMAS



Sporte nėra nesvarbių pergalių. Kiekviena jų džiugina, yra reikšminga. Bet kai jos pasiekiamos atstovaujant Tėvynei, jos garbei, pergalės įgyja ypatingą skambesį.

Būtent tokie buvo trijų mūsų respublikos karinės taikomosios daugiakovės mėgėjų startai TSRS pirmosios rinktinės sudėtyje, per Kaune vykusias tradicines socialistinės sandraugos šalių varžybas „Už draugystę ir brolybę“.

Nėra ko slėpti — Tarybų Sąjungos sportininkai pripažinti šios sporto šakos lyderiai. Bet kad ir kitų socialistinių valstybių daugiakovininkai pradeda „lipti ant kulnų“ — ne paslaptis. Tad šių ypatingo ryžto, visapusiško pasirengimo, aukšto meistriškumo reikalaujančių varžybų buvo laukiama su savotišku nerimu. Matyt, būtent dėl to šalies karinės taikomosios daugiakovės federacijos vadovai ir nesutiko, kad Lietuvos sportininkai išbandytų jėgas atskira komanda. Jiems buvo reikalingi Naurio Survilos, Angelės Kislauskaitės ir Virginijaus Gailiaus sugebėjimai, taškai už numatytas pergalės. Ir specialistai neapsirikol.

Angelė buvo greičiausia per 1500 m sukarintą krosą — 6 min. 36,150 sek., o Virginijus pasiekė absoliučiai geriausią rezultatą bėgdamas du kartus ilgesnę distanciją — 11 min. 11,884 sek. Naurius, tiesa, nepateko į prizininkų gretas. Nugalėjo tarp jaunių Robertas Murzachanovas. Bet svarbu buvo taškai komandai. O jų pelnyta daug. Tad TSRS moterų, jaunių bei jaunimo komandos iškovojo komandinį auksą, šalia sportininkų pelnyto asmeniško. Na, o tarp vyrų šį kartą pranašesni buvo Bulgarijos sportininkai. Jie, beje, jau seniai yra rimčiausi mūsų šalių varžovai. Na, o štai kad Kubos jaunimas ir jaunieji laimės šaudymo dvikovę niekas tikrai nesitikėjo. Bet Laisvės salos atstovai pademonstravo aukštą meistriškumą. Ką gi, jeigu auga geri jaunieji daugiakovininkai, bus ateityje ir pajėgios suaugusiųjų komandos! Tik kubiečiams dar reikia gerokai pasitempti bėgant krosą, įveikiant kliūčių ruožą. Jaunimui, kaip ir vyresniems, trūksta fizinio pasirengimo...

Per šaudymo dvikovę treneriai turi galimybę leisti pailsėti vienam sportininkui — juk iš ketverto šauda tik trys. Bet nei

Angelė, nei Virginijus „poilsio kortelių“ negavo — jie šaudė nuolat, ir buvo savo komandų lyderiai. O šios komandos — auksinės, įtikinamai nugalėjusios varžovus. Panašiai įvyko ir per kliūčių ruožo estafetes. Bet... Kislauskaitė čia nedalyvavo. „Gali atsiliepti kojos trauma, — aiškino jos nuolatinis treneris Povilas Punelis. — Tebėga kitos...“ Ir jos bėgo, šokinėjo per kliūtis, šaudė iš pneumatino šautuvo, mėtė granatas. Visa tai buvo atlikta greičiau nei per penkias minutes — 4,53,1 min., kai tuo tarpu sekančias prizines vietas užėmusios Bulgarijos ir Lenkijos sportininkės taip ir „neiškeitė“ penkių minučių. Tad mūsų moterų komanda laimėjo visas tris rungtis ir pelnytai tapo varžybų laimėtoja. Ir kai per apdovanojimą buvo įteikiami medaliai, Angelei Kislauskaitėi jų buvo įteikti net keturi. Ir visų aukso!

Po pirmojo pralaimėjimo gerokai susiėmė TSRS vyrų rinktinė. Ji laimėjo ne tik šaudymo dvikovę, bet ir parodė absoliučiai greičiausią laiką per kliūčių ruožo estafetę — 5 min. 4,2 sek., gerokai pralenkusi VDR bei Bulgarijos atstovus. O pagrindą pergalei padėjo Gailius, sėkmingai bėgęs pirmas. Tad Virginijus pelnė net keturis aukso ir vieną sidabro medalį. Ne ką nuo tituluoto aso atsiliko jaunas Nauris Survila: trys aukso ir vienas sidabro medaliai — puiki jo tarptautinių trofėjų kolekcijos pradžia!

Na, o kaip startavo kitų šalių sportininkai? VDR atstovas Jensas Heleris buvo greičiausias

tarp jaunuolių per 3000 m sukarintą krosą, trečia šiose varžybose moterims buvo šios komandos narė Kerstin Slygel. Sidabro ir bronzos medalius krose pelnė bulgarai Rumenas Manasijevas ir Jordanas Galevas. Na, o komandomis šalia Bulgarijos ir Kubos atstovų bene labiausiai pasižymėjo Lenkijos sportininkės, pelniusios vieną sidabro ir du bronzos medalių komplektus. Neliko nuskriausti ir Vengrijos vyrai, kuriems įteiktas sidabras už šaudymo dvikovę, čekoslovakijos jaunieji, pasiekę trečią rezultatą jaunių krose bei antrą per jaunimo bėgimą raižytą vietovę.

Iš gausaus Lietuvos daugiakovininkų būrio šiose varžybose už TSRS pirmąją rinktinę startavo, kaip minėjome, tik trys. Na, o kiti? Jie sudarė antrosios šalies rinktinės, dalyvavusios varžybose be konkurencijos, daugumą. Ir daugelyje rungčių buvo antri. Deja, už tai neapdovanojama. Bet šie rezultatai taip pat buvo džiugūs — juk nebetoli šalies čempionatas, ir per jo varžybas kiekviena respublika dalyvaus savomis jėgomis! Tikėsimės, kad ir šis jėgų išbandymas atneš mums nemažiau džiaugsmo.

**A. JANKUS**

**R. ROŽICKO** nuotraukoje: džiaugsmu spindintys (iš kairės) nusipelnusio trenerio Povilo Punelio, Angelės Kislauskaitės, Virginijaus Gailiaus ir nusipelnusio trenerio Povilo Varnos veldai. Ką gi, tokio gausaus medalių lietaus jau seniai nebūta!



# Po ketverių metų



dažniau stebint šalies geriausių aviamodeliuotojų startus, — ir pasimokyti, ir patyrimo įgyti.

Bet, manau, neteisinga būtų sakyti, kad Alytaus aviacijos technikos sporto klubas atsisakė mėgstamo ir daugelį metų puoselėto sklandymo. Šis labai gražus ir grakštus sportas turi savo pagarbą vietą ir šiandieninėje kolektyvo sportinėje veikloje. Su sklandymu ir toliau draugauja jauniausi klubo atstovai — keturiolikmečiai Alytaus vidurinių mokyklų moksleiviai, susibūrę prie klubo veikiančioje jaunųjų sklandytojų mokyklo-



Jaunieji sklandytojai aerodrome.

Alytaus aviacijos technikos sporto klubas, kuriam beveik nuo pat jo įsikūrimo vadovauja energingas aviacijos sporto entuziastas Tadas Matukonis, gerai pažįstamas ir respublikos sklandytojams, ir lakūnams pilotaižininkams, ir aviamodeliuotojams bei parašiutininkams, nors parašiutizmas klube ir ne kultivuojamas. Alytiškiai sklandytojai daugelį metų sėkmingai rungtyniavo įvairiose respublikos varžybose. Klube pirmuosiuose skrydžiuose buvo išbandomi nusipelnusio mūsų aviacijai konstruktoriaus Broniaus Oškino su-

kurti sklandytuvai vaikams. Gal todėl, kad paaugliai ir jaunimas čia ne tik galėjo stebėti bandomuosius skridimus, bet turėjo galimybę ir patys paskraidyti, jaunieji alytiškiai ne vienerius metus respublikinėse ir net sąjunginėse sklandytojų varžybose džiugino pergalėmis. Sklandymas klube iki 1984 metų buvo populiariausia aviacijos sporto šaka.

Išplėtus klubo bazę, pastatius naują mokymo korpusą su klasėmis, kabinetais ir bendrabučiu sportininkams, atsivėrė naujos, dar didesnės perspektyvos

sportinei veiklai. Bet, kaip sakoma, ir čia „veiksmui atsirado atoveiksmis“. Aerodromo pusėn sparčiai artėjo nauji Alytaus gyvenamieji kvartalai, kai kurių gamyklų ir įmonių korpusai ir net autogaražų virtinės. Nesaugu pasidaryti skraidyti sklandytojams. Kokia išeitis! Buvo nutarta pakeisti klubo sportinės veiklos profilį: vietoj sklandymo buvo pradėtas kultivuoti lėktuvų aukštasis pilotazžas. Lakūno pilotaižininko arena treniruotėje — erdvė virš aerodromo, nereikia, kaip sklandytojams, skraidyti maršrutais, pakylant iš savo aerodromo ir sugrįžtant atgal, saugantis statybų pastolių ir iškilusių daugiaaukščių namų.

„Pereinamoju laikotarpiu“ jungiančiąja grandimi liko bene pati masiškiausia aviacijos sporto šaka — aviamodelizmas. Tik sąlygos aviamodeliuotojams treniruotis ir rungtyniauti dabar buvo žymiai geresnės: buvo sukurta laboratorija aviamodeliams gaminti, įrengtas asfaltuotas ratas kordiniams aviamodeliams skraidinti. Ir sąjunginių aviamodelizmo varžybų klube buvo pradėta rengti daugiau, negu anksčiau. Vadinasi, atsirado galimybė ir patiem klubo sportininkams aktyviau treniruotis, o

je. Praėjusiais metais klubas vasaros atostogų metu jiems buvo surengęs mokomąją treniruotčių stovyklą. Panašią sportinę stovyklą šešiasdešimčiai jaunųjų Alytaus ir apylinkių vietovių aviacijos sporto entuziastų kartu su rajono švietimo skyriumi, komjaunimo komitetu ir kariniu komisariatu klubas surengė ir šią vasarą. Vaikiniai stovyklos metu buvo supažindinami su aviacijos ir meteorologijos žinių pagrindais, mokomi valdyti sklandytuvą ir skristi juo, nemažai sužinojo ir apie parašiutizmą bei lėktuvų sportą, o galbūt galėjo ir pilotaižininko lėktuvu JAK-52 paskraidyti.

Ketveri metai klubo sportinėje veikloje — nedidelis tarpsnis. Tačiau jie paliko žymų pėdsaką. Per tą laikotarpį beveik trisdešimt klubo sportininkų, išmokusių čia lėktuvo pilotavimo meno, vėliau įstojo į aukštąsias aviacijos mokyklas ir aviaciją pasirinko specialybe, o kai kurie jų panoro tapti karo lakūnais.

Kasmet į klubą priimama beveik po dvidešimt būsimųjų lakūnų. Iš pirmamečių aktyvūs yra ir stropiai treniruojasi Alytaus politechnikumo moksleiviai Remigijus Rokas, Kęstutis Arbustavičius, Alovės vidurinės mo-



Lėktuvo kabinoje — Kapsuko rajono Liubavo apylinkės pirmininkas A. Rutelionis.



kyklos dvyliktokas Gintautas Filonovas, svajojantis taip pat apie aviacijos karininko profesiją. Praėjusiais metais Saldytuvų gamyklos konstruktorius Petras Jurgionis ir klubo viršininko pavaduotojas skraidymų reikalams Antanas Marčiukaitis pirmieji iš viso kolektyvo įvykdė aukštojo pilotazo sporto meistro normatyvus. Judviejų startai ir respublikinėse pilotazininkų varžybose žymūs. Ypač pastaraisiais metais. Matyti, todėl lėktuvų aukštojo pilotazo LTSR rinktinės vyr. treneris L. Jonys ir pakvietė abu jaunuosius meistrus kandida-



Lėktuvo važiuoklę apžiūri (iš kairės) aviatechnikai V. Kurbakinas, G. Sujeta ir lakūnas Instruktorius V. Cepaitis.

kas, o kaip diplomuotas aviacijos technikas. Beje, panašus likimas lydėjo ir klubo inžinierių Rimgaudą Matukonį. Jis, kaip ir Gintas, klubo Jaunųjų sklandytųjų mokykloje skraidė su „Zyle“, „Strazdu“ bei kitais mokomaisiais sklandytuvais. Visur jausdamas klubo viršininko reiklumą, iš tėvo mokėsi darbštumo, pa-

skraidymai, lanko mokyklas ir technikumus, klasėse susitinka su vaikais ir merginomis, kuriuos vilioja dangaus žydrinė ir debesų keliai, kurie norėtų išmokyti skraidyti lėktuvais ir sklandytuvais, šokinėti parašutu. Pokalbių metu demonstruojami filmai apie klubo veiklą, apie atskiras aviacijos sporto

riaspesimui vaikų pavyko atrinkti net iš dviejų šimtų. Todėl, kaip teigia klubo viršininkas Tadas Matukonis, organizacinis darbas nėra mažiau reikšmingas. Juk jaunimas šiandien turi įvairių galimybių, gali daug ką pasirinkti.

Belieka pasakyti, kad Alytaus aviacijos technikos sporto klubo

tais į respublikos pilotazininkų rinktinę.

Verta dėmesio ir gero žodžio dar viena klubo veiklos tradicija: kadaise treniravęsi klube vaikai, baigę specialias aviacijos mokyklas, vėl grįžta į Alytų, į savo klubą. Trečius metus dirba klube Antanas Marčiukaitis. Jis čia pradėjo skraidyti. Po to tęsė mokslus SDAALR CK aviacinėje mokykloje. Gabus pilotazininkas, turįs gerą nuovoką ir greitą orientaciją, imlus technikai. Baigęs mokslus grįžo į klubą. Jam šiandien patikėtos atsakingos viršininko pavaduotojo skraidymų reikalams pareigos. Grandies vadu paskirtas buvęs klubo auklėtinis Romas Šimkonis. Jauniausias iš aviatechnikų — Gintas Sujeta. Kiti klube jau ketvirtus metus trūšia, o Gintas tik šį pavasarį sugrįžo į savą „līdzdā“, kuriame, dar būdamas Jaunųjų sklandytųjų mokyklos pirmametis, pažino vaikiską mokomąjį sklandytuvą ir išmoko juo skraidyti, po to skraidė su „Blaniku“, pilotaziniu lėktuvu, o kai reikėjo pasirinkti profesiją, panoro būti aviatechniku. Išvyko mokytis į Kaugos aviacijos technikos mokyklą. Ir štai gegužį, baigęs mokslus, vėl sugrįžo į klubą. Tik šį kartą ne kaip sportinin-



Alytaus aviacijos technikos sporto klubo aerodromo vadavietėje pokalbiui susirinko (iš kairės) respublikos lakūnų rinktinės vyr. treneris L. Jonys, klubo viršininkas T. Matukonis, sportininkai F. Mikuta ir P. Girsutė.

garbos ir atsidėjimo aviacijos sportui.

Iš žailes stebint, darbščiam Alytaus aviacijos technikos sporto klubo kolektyvui nebūna sunkių darbų. Ir skraido daug, ir jaunimo, norinčio skraidyti gausu, ir sportinėse varžybose dalyvauja. Rezultatai — taip pat pagal darbą. Labiausiai džiugina tai, kad dėmesys jaunimui, pamainos ugdymui yra viso klubo ir kiekvieno jos nario svarbiausias veiklos orientyras. Klubo instruktoriai žiemą, kai nevyksta

žakas, varžybas, garsius lakūnus, sklandytojus, parašlūtinius. Įprasta rengti klube ir „atvirų durų“ dienas, kai į klubą, į aerodromą pakviečiami miesto bei rajono vidurinių mokyklų ir technikumų moksleiviai. Įdomus toks faktas: daugiau kaip su 180 vaikų prisijėjo nuoširdžiai ir atvirai pasiūnekėti, kad galima būtų atrinkti trečdajį jų į pernai klube surengtą sportinę treniručių stovyklą, o Druskininkuose, kur veikia klubo Jaunųjų sklandytųjų mokykla, ketu-

kolektyvui už pasiekimus sportiniame darbe ir organizacinėje masinėje veikloje praėjusiais metais sujunginiame socialistiniame lenktyniavime buvo pripažinta pirmoji vieta šalyje tarp SDAALR aviacijos technikos sporto klubų. Kolektyvui įteikta TSRS SDAALR Centro komiteto ir Aviacijos darbuotojų profesųjungos Centro komiteto pereinamoji raudonoji vėliava.

K. KAZIŪNAS



SIANDIEN viešumas ir teisybė, šios neatskiriamos socialinės gyvenenos realijos žmonių bendravime, įgijo tikrąją prasmę. Tai patvirtino Maskvoje vykusio Tarybų Sąjungos Komunistų partijos sąjunginė XIX konferencija. Vertinimų atvirumas, savikritiškas žvilgsnis į veiklą, realus požiūris į kiekvieną situaciją, kaip ne kartą girdėjome iš konferencijos delegatų lūpų, pakeitė gražbiavimą ir raportomaniją, pataikavimą ir „neklaidančiųjų“ diktatą — tai, kas slėgė ir luošino mus ne vieną dešimtmetį.

Atgyvenos, kaip varputis dirvoje, turi gajus žaknis. Naivu būtų manyti, kad individas, nuo mažens mokytas besąlyginio paklusnumo (sugebantis nustelbti net savo paties įsitikinimus bei samprotavimus), gražbiavystės meno (mokantis kad ir tamsiausius horizontus piešti rožinėm spalvoms ir garsinti pom-pastiškais žūkiais), komandinio vadovavimo, dabar — persitvarkymo laikotarpiu, tarsi burtininko lazdele mostelėjus, imty iškart ir pakeistų įsigalėjusius vadovavimo metodus arba savo įpročius. Ne be pagrindo sakoma, kad „šliaužioti gimęs, skrajoti negali“.

Kodėl tik dabar apie tai kalbu? Ne prisiminimų skatinamas. Ne noru kažką išgirti, o kitą pažeminti. Pagaliau ne siekimu užpildyti „baltas dėmes“. Mano manymu, jeigu jau balta, tai — ir šviesu. Šviesu, kai giliu jausmu ir žmogišku dorovingumu prisiliečiame prie praeities lobų, reikiama sugebame vertinti juos, kai dorai mokame bendrauti, atvirai, teisingai, bet ir kritiškai vertinti įvykius, gyvenimą ir žmonių santykius, kai nuoširdžiai siekiame gėrio žvelgdami į ateitį.

Būsiu atviras. Per daugiau kaip trisdešimt žurnalistinio darbo metų visko teko matyti ir pačiam patirti. Kadangi mano visa žurnalistinė veikla susijusi su sportu (manau, kad tai didelė laimė!), gyvenimo takuose ir vieškeluose sutikau daug ir įvairių žmonių — žymių veikėjų ir pradedančiųjų sportininkų, olimpinį čempionų ir nusipelnusių sporto meistrų, garbingais vardais pažymėtų trenerių ir eilinių sporto instruktorių, fizinio lavinimo mokytojų ir sporto organizacijų vadovų, sporto teisėjų ir aistringų sporto mėgėjų. Bendraudamas su jais kasdieniame darbe girdėjau patos ir dvejonų, lūkesčio ir nerimo minčių, teko pajusti žmoniškumo ir tikrą teisybės vertinimą.

Bandau įvertinti tuos šešiolika darbo „Sparnų“ redakcijoje metų, ir atmintyje kuo gražiausiai iškyla žmonės, kurie, nebodami jokių bauginimų, nesiskaitydami su laiku ir savo išgalėmis, naujam gyvenimui kėlė Lietuvos sportinę aviaciją, skiepįo jaunimui drąsiųjų Lietuvos

sūnų Dariaus ir Girėno didvyriško žygdarbio — skrydžio per Atlantą — įžiebtą meilę savo kraštui, pasididžiavimą savo Tėvyne!

Kaip šviesią asmenybę prisimenu generolą majorą Joną Žiburkų, tuo metu stovėjusį prie respublikos patriotinės gynybinės draugijos vairo. Sunkumai slėgė ilgus pokario metus. Riesta buvo su lėšomis. Bet, matydamas jaunimo entuziazmą, kuris, ar tai kamaroje po laiptais Valstybiniame kūno kultūros institute, ar tai Kauno pionierių ir moksleivių namų rūsiuose, vadovaujant vienam pirmųjų Lietuvos sklandytojų ir sklandytuvų kūrėjų, buvusiam Reudonosios Armijos kariui Broniui Ožkiniui, meistravo, klijavo, ir statė sklandytuvus, žinodamas, kad skraidymo aparatus yra sukūrę Kauno politechnikos instituto auklėtiniai, tarp kurių aktyvūs buvo Antanas Kuzmickas, Vytautas Pakarskas, Aleksandras Jonušas ir daug kitų, kurių visų vardus sunku būtų ir suminėti, jausdamas kad garsus sklandytuvų kūrėjas Balys Karvelis puoselėja mintis sukurti ir pastatyti naujo tipo sklandytuvą — nebe iš medžio ir drobės, o iš stiklo, kvietė visus į būrį, kvietė dirbti, sutelkus jėgas ir užmojus.

— Norint suburti jaunimą, pirmiausia reikia kurti aviacijos sporto klubus, su savo aerodromais, angara ir mokymo korpusais, norint suburti sklandytuvų kūrimo ir statybos entuziastus — reikia turėti gamyklą, — kalbėjo tada draugijos vadovas.

Siandien vargu ar ryžtųsi kas tiksliai patvirtinti, kieno „palaiminimu“ generolas Jonas Žiburkus ryžosi įsteigti keliolika aviacijos sporto klubų respublikos miestuose ir daugelyje rajonų. Steigė — ir viskas! Nes fikėjo, kad taip reikia, kad tai būtina. Būsimai gamyklai įkurti, kur galima būtų statyti sklandytuvus, Prienuose buvo įsivesti nebeveikiančios buvusios pieninės pastatai. Prisimenu, tada net draudžiama buvo rašyti, kad konstruktoriaus Balio Karvelio sukurtas naujos konstrukcijos aukštos klasės sklandytuvus iš stiklo BK-7 pastatytas būtent Prienų eksperimentinėje sportinės aviacijos gamykloje, kuriai tuo metu vadovavo Kauno politechnikos instituto absolventas, sklandymo sporto meistras Vytautas Pakarskas. Sakydavome — BK-7 pastatytas Prienų aviacinėse dirbtuvėse. Ką apgaudinėjome? Nuo ko ir kam reikėjo slėpti teisybę? Bet įdomiausia ne tai. Kada mūsų šalies sklandytojai 1976 metais Suomijoje vykusiam pasaulio sklandymo čempionate panoro startuoti su sklandytuvu BK-7 „Lietuva“, organizatoriai, vadovaudamiesi Tarptautinės aviacijos federacijos nuostatais, pareikalavo dokumento, įrodančio, kada

ir kur sklandytuvus pastatytas. Iš Suomijos atskriejus žaibo telegramai su žiuo klausimu, pasidėjo karštingiškai pirminių dokumentų ieškojimai. Tuo metu Jono Žiburkaus, kurį respublikos aviacijos sportininkai vadino „mūsų mielas generolas“, jau nebebuvo tarp gyvųjų. Kas kitas gali įrodyti? Kur dokumentai apie gamyklos įkūrimą, apie sklandytuvą BK-7 statybą? Kaip vėliau paaiškėjo, slėpdamas „kalte“ už sportinės aviacijos gamyklos įkūrimą Prienų pieninėje, generolas Žiburkus visus dokumentus laikė savo namuose. Jie buvo surasti. Atgaline data respublikos vyriausybė sankcionavo Prienų eksperimentinės sportinės aviacijos gamyklos įkūrimą. Dokumentas, patvirtinantis BK-7 „gimdytojus“, tuoj buvo išsiųstas į Suomiją, o mes

to klubą, neužmiršdavo paskambinti į redakciją ir pakviesti važiuoti kartu. Be generolo Jono Žiburkaus nevyko jokios aviacijos sporto varžybų atidarymo arba nugalėtojų apdovanojimo iškilmės. Bet labiausiai visiems patikdavo tai, kad jis į klubą arba aerodromą atvažiuodavo ne kaip svečias. Ir taip būdavo gana dažnai. Kai atvažiuodavo — tai visai dienai. Pirmiausia eidavo ne pas klubo darbuotojus, bet su sportininkais bendraudavo. Dažniausiai ir pats būdavo apsirengęs sportiškai. Išsisvalandamas, šnekučiuodavo su sklandytojais, pasakodavo prisiminimus apie kovas Didžiojo Tėvynės karo frontuose nuo Oriolo iki Karpatų, klausydavo, ką porina parašutinininkės arba lėkūnai. Kiekvieną įdėmiai išklaudydavo, padėrindavo, neretai

## APIE ŠVIESIAS IR TAMSIAS

daiktus pradėjome vadinti tikraisiais vardais. Nebeliko dirbtuvių, o buvo ir iki šiol yra Prienų eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla.

Štai tokia viena praeities „baltas dėmė“. Reikėjo būti įsitikinusi savo veiklos teisingumui, būti drąsiam, kad pasielgus taip! Generolas Jonas Žiburkus visas savo jėgas ir gyvenimo patyrimą, žinias ir energiją atidavė tam, kad Lietuvoje būtų tęsiamos turtingos aviacijos sporto tradicijos, kad Lietuvos jaunimas aviacijos sporto klubuose galėtų mokytis skraidyti sklandytuvais ir sportiniais lėktuvais, išmokyti šokinėti parašutu. Todėl Lietuvos aviacijos lopšyje Kaune pokario metais įsikūręs pirmasis aviacijos sporto klubas visų pasididžiavimui teisėtai pavadintas Jono Žiburkaus vardu.

Kauno aviacijos sporto klubui suteiktas Jono Žiburkaus vardas įamžino reiklaus ir geranoriško, energingo ir nuoširdaus, draugiško ir drąsaus respublikinės organizacijos vadovo, „mielo generolo“ ir didelio žmogaus atminimą. Prisimenu, kiekvieną kartą, kai reikalų verčiamas generolas Žiburkus važiuodavo į aerodromą arba aviacijos spor-

vakare prie laužo sportininkų dainai pritardavo. Nevengė nieko, kas žmogiška ir dora. Už tai — visų meilė ir pagarba jam. Savo ruožtu tai, sakyčiau, taip pat „šviesios spalvos“ patriotinės draugijos veikloje.

Ziūrint iš šiandieninių draugijos vadovų kabinetų, visa tai gali pasirodyti neesminis dalykas. Tačiau verta priminti, kad tais metais ir lėšų buvo skiriama kur kas mažiau, ir materialinę bazę reikėjo kurti, o ir draudimai įvairūs raizgė rankas ir protą. Bet kiekvienas stengėsi kiek galėdamas, dirbo dorai, aviacijos sporto labai negailėdamas nei jėgų, nei poilsio valandų. O juk tada respublikoje buvo tik trys aviacijos sporto klubais mažiau, negu šiandien turime! Negalima pamiršti ir to, kad patriotinės gynybinės draugijos respublikinėje taryboje tik vienas instruktorius aviacijos sportu rūpinosi. Pagrindinė „varomoji jėga“ buvo aviacijos sporto federacija, aktyvūs visuomenininkai. Bet visuomenininkus tada gerbė ir vertino, o svarbiausia — nuoširdžiai jais pasitikėjo.

Paskui draugijos respublikinės tarybos pirmininko postą užėmė



naujas žmogus, vėliau taip pat tapęs generolu. Rūpestį respublikos aviacijos sportu jis patikėjo ne vien instruktoriui, bet ir naujai paskirtam savo pavaduotojui aviacijos reikalams. Pasirinko žmogų, kuris išaugo, įgijo sportinio meistriškumo, draugų pagarbos ir pasitikėjimo sportuodamas mūsų aviacijos sporto klubuose, kuris išmoko ne tik meistriškai šokinėti parašutu, valdyti lėktuvą, bet ir vadovavimo meno. Sporto meistras Petras Brundza giliai tikėjo pats ir stengėsi įtikinti instruktorius bei sportininkus, kad, norint pasiekti meistriškumo, reikia daug ir gerai skraidyti sklandytuvu arba lėktuvu, žimtus sykių kartoti šuolius parašutu, kad pagerindint aviacijos sporto stabilumą yra formalizmas. Prisimenu, jis sakėdavo, kad kiekvienas žurna-

roma nepaisant to, kaip į viską reaguos sportininkai, kokią įtaką visa tai turės sportininkui ir ypač auklėjamajam darbui.

Diktatas ir prievarta greitai išugdo blogį ir sugniuždo pasitikėjimą, nustelbia gerį ir padeda įsikroti pataikavimui bei savimylai. Visko per tuos metus buvo mūsų aviacijos sporto klubuose. Retai vadovą pamatydavai treniruotėje arba varžybų starte su jaunimu, nekalbant jau apie ištisą dieną, praleistą aerodrome su sportininkais. Pasidarė galima nusišėpti arba užtušuoti, vienokį ar kitokį atsitikimą arba net avariją. Leistina „veiklos“ norma pulkininkui Vitui Ravinskui tapo ir voliuntarizmas, nesiskaitymas nei su visuomenininko, nei su Aviacijos sporto federacijos nuomone. Užtenka klubo viršininkui, ins-

tines bausmes ir kitas griežtas nuobaudas, kurios taip pat ne už žaunius darbus buvo skiriamos darbuotojui, vadovaujančiam aviacijos sportui draugijoje? Laikai, kuriais gyvename, šalies komunistų sąjunginės XIX konferencijos priimti dokumentai apie viešumo, demokratijos plėtimą, biurokratizmo išgyvendinimą, dėl kitų persitvarkymui svarbių problemų sprendimo, skatina kiekvieną nelikti nuosalyje, būti neabejingu renkant vadovus, išgyvendinant negeroves. Kalbėti turime tiesiai ir atvirai. Netinkami yra diktatoriški „neklustančiųjų“ vadovavimo metodai. Minėti įvykiai bei daug kitokių atvejų — tai „tamšios dėmės“.

Nenorėčiau, kad šis mano straipsnis būtų suprestas piktybiškai, kaip šauksmas slepiantis už viešumo ir persitvarkymo žirnos. Jau prieš keletą metų, kai respublikos Savanoriškos draugijos armijai, aviacijai ir laivynui remti CK pradėjo vadovauti naujas pirmininkes (dabar generolas), viename pokalbyje bandžiau išsakyti būgštavimus dėl jo pavaduotojo aviacijos reikalams neišmintingų, net piktnaudžių vadovavimo ir darbo metodų. Pirmininkas, supratęs dalyko esmę, pasakė, kad jis kalbėjėsis su savo pavaduotoju, aiškinęs jam, bet... vargu ar jis bus kitoks. Pastarieji metai tai patvirtino.

Lietuvos SDAALR trečiojo suvažiavimo išvakarėse kai kurias mintis ir būgštavimus dėl Aviacinio rengimo ir aviacijos sporto skyriaus vadovo darbo metodų, autoriteto bei kitų dalykų parašiau laiške LKP CK antrajam sekretoriui. Ne asmeniškumas skatino tai daryti. Mačiau, kad nesveiki santykiai klesti tarp aviacijos sportininkų, aviacijos sporto klubų darbuotojų, net respublikos aviacijos sporto federacijos ir draugijos pirmininko pavaduotojo aviacijos reikalams, kad tokie santykiai stabdo aviacijos sporto augimą, daro žalą sportinei veiklai, ypač auklėjamajam darbui. Labai gaila ir apmaudu, sekretorius nesurado laiko susitikti, dalykiškai pasikalbėti. Toks požiūris į reikalą, manau, neatitinka mūsų laiko dvasios, viešumo ir persitvarkymo principų.

XIX sąjunginės partinės konferencijos rezoliucijos nuteikia optimistiškai. Mūsų kasdieniuose darbuose, visuomeninėje veikloje neturi būti uždarytų sferų, drąsiai turime atsisakyti nereikalingų instrukcijų, varžančių ir trukdančių dirbti kūrybiškiau, aktyviau, geriau. Tačiau aviacijos sporto skyriaus darbuotojų veikloje dar labai gajus aklaš nuolankumas instrukcijai, nors ji ir prieštarautų sveikai nuovokai, prieraizmas jo didenybei popierinei kontrolei, apsidraudėliškumas. Priimtinos to-

kios instrukcijos, tokie reglamentuojantys dokumentai, kurie ir sportininką, ir instruktorių skatintų veiklai, nevaržytų iniciatyvos, padėtų įgyvendinti naujas idėjas ir sumanymus.

Ir dar vienas klausimas. Dažnai sportininkai, taip pat ir „Sparnų“ skaitytojai, taurausi: neįau būtina, kad visuomeninės organizacijos, kokia yra Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti (SDAALR), respublikos Centro komiteto aviacijos, taip pat sporto reikalams vadovautų kariškiai (juk draugijoje kariškių nėra)? Pagaliau argi mes tokie nekūrybingi, kad net SDAALR nesugebame pavadinti gražiu skambiu vardu. Daug respublikoje įvairių visuomeninių bei sporto draugijų, kurių tituliniai pavadinimai taip pat sudėtingi. Bet jos turi skambius vardus, pavyzdžiui „Žalgiris“, „Lauda“, „Žinija“, „Tėviskė“, „Nemunas“, „Zemyna“ ir kt. Jeigu patriotinės gynybinės draugijos rusiško pavadinimo santrumpa DOSAAF dar šiaip taip skamba, nebūtina laužyti liežuviu norint pasakyti „dosavietis“ („dosavietis“), lietuvišką santrumpą SDAALR ištarsi tik prievartaudamas liežuviu lankstumą. Taigi, būkime veiklesni, novatoriškesni, atsisakykime konservatyvizmo ir senų dogmų. Manau, nesuklysiu pasakęs, kad mes norime, jog daug kas būtų kitaip, negu vakar ar prieš kelerius metus, kad ir darbe, ir visuomeninėje veikloje visada matytume pažangą, dorus ir tikrai žmogiškus tarpusavio santykius.

Kazys KILCIAUSKAS

**NUO REDAKCIJOS:** Straipsnio autorius drąsiai ir atšaliai kelia klausimus. Suprantamas susirūpinimas dėl negatyvių ir netinkamų darbo bei vadovavimo metodų. Kalbėdamas apie „baltas ir tamsias dėmes“, autorius nesiekia kurti naujo „modelio“. Svarbu, kad kuo mažiau būtų negerovių. Redakcija tikisi, kad respublikos aviacijos sporto veteranai ir visuomenininkai, sportininkai ir klubų instruktoriai, nekalbant jau apie trenerius ir vadovaujančius darbuotojus, visi skaitytojai, kuriems ne vis tiek, kokia turėtų būti respublikos aviacijos sporto rytdiena, atvirai ir nuoširdžiai pareikš savo nuomonę, parašys redakcijai.

Malonu taip pat būtų išgirsti skaitytojų prisiminimų iš mūsų aviacijos sporto istorijos, apie žymius aviatorius, trenerius, sportininkus, aktyvius visuomenininkus, pasakojimų apie skraidymo aparatų kūrėjus, aviacijos sporto klubų žmones ir darbus, esamas problemas ir jų sprendimo galimybes, pasiūlymų, pagel-davimų.

# SPALVAS DĖMĖS

listas, rašantis apie aviaciją, turi sugebėti laikyti rankose ir sklandytuvo vairolazdę, sportinio lėktuvo šturvalą, mokėti bičiuliauti su parašutu. Atvažiavus į aerodromą nebuvo atvejo, kad nebūtum paskraidintas sklandytuvu arba lėktuvu. Dabar mūsų klubuose tai tolygu nusikaltimui!

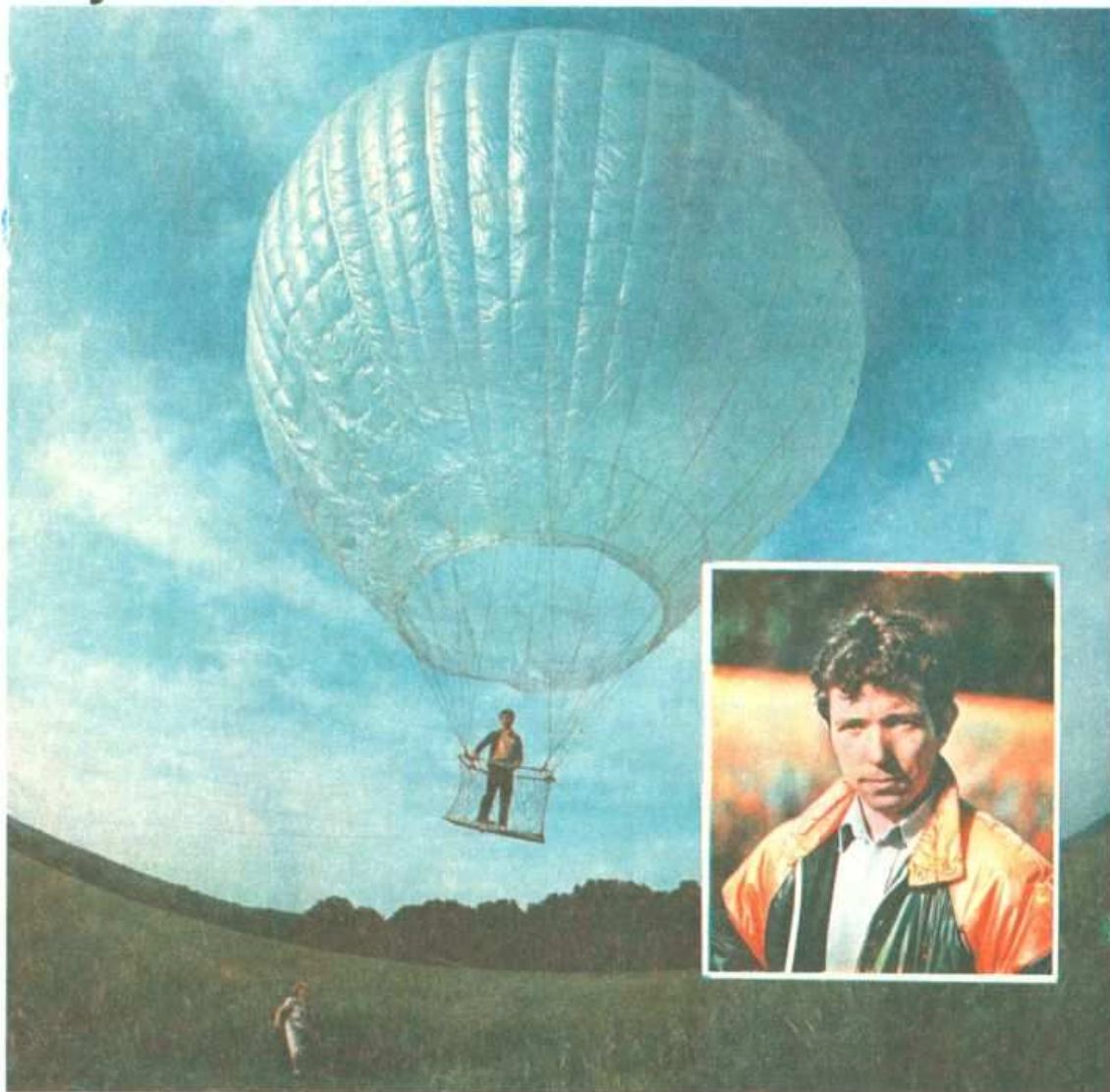
Atėjo 1983 metai. Draugijos pirmininko pavaduotoju aviacijos reikalams pradėjo dirbti naujas žmogus. Kariškis, aviacijos karininkas. Vadovavimo credo jam: „Kaip pasakiau, taip ir bus“, nors pats nemokėjo nei sklandytuvu skraidyti, nei valdyti sportinio lėktuvo. Komandinis metodas pakeitė tradicinius dorus santykius tarp vadovo ir pavaldinių, geranorišką sportininkų, klubų darbuotojų ir vadovybės bendravimą. Tokie santykiai netrukus „išaugino“ nepasitikėjimą, įtarumą, aklaš pakiusumą bet kokiai instrukcijai, neatsižvelgiant į realias sąlygas bei aplinkybes. Svarbu, kad tik apsidraudus, kad vieni, viskam nuolankūs viršininkai būtų priešpastatyti kritiškai reikalą vertinantiesiems kitiems klubų viršininkams. Net tai, kas negalima, nepriimtina ir nedora, pasidarė normaliu dalyku. Ir tai buvo da-

truktoriui arba treneriui išdėstyti savitus samprotavimus, prieštaraujančius komandavimui, ir tuoj gali susilaukti komisijos, kuri suras įvairiausių priekabių, o už kritišką žodį — ir bandymų susidoroji. Todėl ir vengiama atvirai kalbėti. O ko vertas toks poelgis, kai, ignoruojant elementariausią etiką, nusipelnusiam treneriui ir pirmos klasės lėkūnui nebuvo leista skraidyti „Vilga“ net kaip visuomeniniam buksyrutojui? Arba tai, kaip „sumaniai“ buvo įsakinėjama dėl tarptautinių varžybų spaudos centro žurnalistų organizacinių reikalų, o kai respublikinėse sklandymo pirmenybėse buvo apibendrinami rezultatai ir pareiškiamos nuomonės apie varžybas, išdrįsta neleisti žurnalistų dalyvauti pokalbyje, atseit, jis esąs pašalinis žmogus. Štai koks šio vadovo supratimas apie viešumą, spaudos svarbą ir žurnalistų pareigą. O kaip reikėtų vertinti pastarojo metodo pulkininko įsakinėjimą, siunčiant žmones net į tarptautinius susitikimus.

Gal visa tai — neverti dėmesio atvejai? Gal smulkmeniškai rikiuoju pastarųjų metų įvykius, nieko neužsimindamas apie per-



# Pirmasis lietuviškas balionas ir jo autorius



Leonas Simniška ir jo balionas.

K. DRISKIAUS nuotr.

Prieš penkerius metus visas pasaulis plačiai paminėjo prancūzų konstruktorių brolių Zako ir Zozefo Mongolfjė skridimo oro balionu 200-ąsias metines. Pirmasis pasaulyje balionas buvo pripildytas sušildyto oro. Vėliau oreiviai skraidymams naudojo lengvesnėmis už orą dujomis (vandeniliu ir heliu) pripildytus balionus. Skraidant su balionais buvo atliekami aukštesnių atmosferos sluoksnių tyrimai, pasiekti perskridimo nuotolio rekordai. Tačiau balionai buvo nepatogūs tuo, kad jais buvo galima skristi tikrai pavėjui. Baliono apvaliniai formai suteikė aptakumą, tačiau pavidalą ir įtaisius stabilizuojančias plokštumas, buvo sukurta aerostatas. Savo keliu aerostatus pritaikius variklius su propeleriais, balionai išsivystė iki valdomų dirizablių. Sukūrus sunkesnius už orą skraidančius

aparatus, balionai ir dirizabliai palaipsniui buvo išstumti tobulėjančių lėktuvų. Galiausiai praktikuojami liko tik meteorologiniai balionai, skirti iškelti į didelį aukštį tiriamuosius radijo zondus.

Tačiau kaip ir daugelyje gyvenimo sričių, balionai susilaukė savo atgimimo — kaip nauja sporto šaka. Jeigu brolių Mongolfjė balionai skrido tik tol, kol neatvėsdavo — orpūslėje esantis oras, tai šiandieniniai šio sporto mėgėjai, į baliono gondolą įtaisę suskystintų dujų balionus, reguliuodami degiklio liepsną keičia skridimo aukštį ir, palaikydami reikiamą temperatūrą, gali atlikti ilgai trunkančius skridimus. Pašildyto oro balionais rengiamos varžybos, FAI registruojami rekordai.

Mūsų šalyje iki šiol šia romantiška sporto šaka niekas nesido-

mėjo, todėl malonu, kad skraidymų iniciatoriais Tarybų Sąjungoje tapo mūsų respublikos entuziastai. Kol naujai susikūrusi Lietuvos oreivių draugija laukė pirmųjų balionų ir pirmųjų skrydžių, netikėtai sužinojome, kad vienas Jonavos gyventojas jau skraido savos gamybos pašildyto oro balionu. Žinia mus taip sudomino, kad netrukus, sužinoję šio entuziasto telefono numerį, pareiškėme norą susipažinti su konstruktoriumi ir savo akimis pamatyti skridimą. Konstruktorius sutiko susitikti, tik pateikė sąlygą, kad tai įvyktų 6 valandą ryto. Mat skraidymams balionais reikalingas ramus oras, nes esant stipresniam vėjui negarantuojamas saugus nusileidimas. Pučiant vėjui tik 5 m/sec. oro balionas žemės atžvilgiu skrenda 18 km/val. greičiu. Nepaisant tokio ankstaus laiko,

atsirado nemažai aviacijos specialistų ir mėgėjų, norinčių pamatyti skridimą balionu, ir mes, apsiginklavę fotoaparatais ir video kameromis, dviem automobiliais išvykome iš Vilniaus.

Pakeliui prisiminėme nemažą istorinių oreivių nuotykių. Pirmasis pašildyto oro baliono pakilimas įvyko 1783 metų birželio 5 dieną. O tą patį metų rugsėjo 19 dieną į orą baliono gondoloje pakilo ir pirmieji „oreiviai“ — antis, avis ir gaidys. Netrukus, spalio 15 dieną didesnio tūrio balionu pakilo ir pirmasis žmogus Pilatras de Rozjėris. Įdomios Gastono Tisandjė ir Augusto Pikardo skridimų į stratosferą balionais istorijos...

Besižnekančią praeitį, ir net nepastebėjome, kaip pasiekėme Jonavą. Tartum detektyviniame kino filme sutartoje vietoje susirinko grupė automobilių, kuriais be vietinių atvyko smalsuoliai iš Vilniaus ir Kauno. Maloniai susipažinome su kukliu, smulkaus sudėjimo konstruktoriumi. Surikiavę mašinas, Jonavos gatvėmis pajudėjome link skraidymų aikštelės. Kolonos priekyje raudonais „Žiguliais“ su didžiuliu krovinium ant stogo važiuojo šio mūsų susibūrimo „kaltininkas“ Leonas Simniška. Kiek nutolus nuo miesto, sustojome prie didžiulės pievos, ir prasidėjo baliono ruošimas skridimui. Nuimtas nuo automašinos beformis polietileno plėvelės gniužulas padedamas ant žemės ir išvyniojamas. Priešais žmonių rankomis palaikomą baliono angą pastatomas ant specialaus stovo įrengtas elektros variklis su propeleriu. Jį prijungus prie automašinos akumuliatoriaus ir propeleriui besisukant susidaręs oro srautas nukreipiamas į baliono angą. Polietilėnis apvalkalas palaipsniui ima kilti aukštyn ir subliūksusios plėvelės krūva palaipsniui įgyja baliono formą. Kaip žinoma, polietileno plėvelė aukštesnėje temperatūroje yra nepatvari ir lydos, todėl su šiltu oru reikia elgtis labai atsargiai. Kai baliono ertmėje susikaupė nemažas oro kiekis, prieš propelerį buvo uždegtas ant ilgo vamzdžio pritvirtintas specialus degiklis, sujungtas su suskystintų dujų balionu. Baliono apvalkalas išsitempė ir jis atsistojo vertikaliai, lyg stygos išsitempė tinklu jį gaubiančios virvutės. O mes vykdėme visus konstruktoriaus nurodymus. Atidžiai laikėme gondolą, kurią nuo žemės plėšė gana didelė jėga. Į gondolą įlipus pirmiesiems oro krikštą gaunantiems oreiviams, pagal komandą ji buvo paleista. Visiems čia esantiems atsivėrė nepaprastai reginys. Didžiulis, pirmųjų saulės spindulių dangaus mėlynėje peršviečiamas balionas ėmė veržliai kilti aukštyn. Svelniai dvelkiant vėjui, be garso jis pasileido per pievas skristi tolyn. Spragsi fotoapara-



tai, ir paskui ji rasota pieva strimgalviais pasileidžia susijaudinę šio nepaprasto įvykio liudininkai. Apie kilometrą nuskrėdęs, balionas ima žemėti ir švelniai pasiekia žemę. Po skridimo iš baliono išleidžiamas oras, jis grąžinamas į starto vietą. Kartojama visa baliono paruošimo operacija naujų oreivių skridimui. Norinčių skristi buvo daug, tačiau sustiprėjęs vėjas privertė nutraukti skraidymus. Skridę laimingieji dalijasi patirtais įspūdžiais. O vilniškis lėkūnas-žurnalistas Edmundas Ganusauskas net nežino, kaip šį nepaprastą skridimą užfiksuoti savo skraidymų knygelėje. Skridimo balionu krikštą tą dieną gavo ir 76 metų Lietuvos aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius Viktoras Ašmenskas.

Su konstruktoriumi smulkiau pasižnekėti atsirado proga tik po skraidymų. Leonas Simniška aviacija domisi nuo pat vaikystės. Su draugais bendraminčiais dažnai svajojo apie naujų konstrukcijų kūrimą. Tačiau vienas jo draugų susidomėjo skraidyklėmis, kitas — ultralengvų skraidymo aparatų kūrimu. Na, o Leonas ėmėsi baliono statybos. Ėjimas nepramintu keliu pareikalavo iš konstruktoriaus daug laiko. Kad pagamintum žmogų pakeliantį balioną, reikėjo apskaičiuoti jo tūrį. Kad balionas turėtų reikiamą formą, reikėjo tiksliai sudaryti jo segmentų koordinates. Ir galima tik įsivaizduoti, kaip keblu tokį kiekį plėvelės sujungti į vieną ištisą baliono apvalkalą. Baliono gamybai panaudota virš 800 kvadratinų metrų plėvelės, o bendras baliono tūris 2200 m<sup>3</sup>. Baliono apvalkalas sutvirtintas sintetinėmis, žemės ūkyje presuotam žieniui risti naudojamomis, virvutėmis. Iš jų sudarytas balioną gaubiantis tinklas ir pritvirtinta oreivių gondola. Tam panaudota 3 kilometrai virvūčių ir surišti 1296 mazgai. O kiek rūpesčių buvo įsigyti visas tas reikiamas medžiagas, įsisavinti jų panaudojimo savybes. Tačiau dėtas triušas ir kantrybė buvo apvainikuoti pergale. Pirmasis Leono Simniškos šių metų balandžio 28 dieną sėkmingas skridimas įeis į Lietuvos aviacijos istoriją kaip naujos aviacijos sporto šakos pradžia.

Su giliais įspūdžiais važiuo-me namo ir džiaugėmės, kad šalia sklandytuvų konstruktorių, ultralengvų skraidymo aparatų kūrėjų atsirado turinčių pakankamai žinių ir sugebančių pasi-statyti sudėtingus pašildyto oro balionus žmonių. Leono Simniškos darbai parodė, kad įsigijus tinkamų medžiagų, nereikėtų užsienyje pirkti brangiai kainuo-jančių balionų, ir mes, savo jė-gomis pasigaminę balionus, ga-lėtume jais aprūpinti šios naujos sporto šakos mėgėjus.

V. ASTRAUSKAS



## DAR VIENAS BENDRAS SKRYDIS

1988 metų birželio 7 dieną 18 valandą 03 minutės Maskvos laiku Tarybų Sąjungoje buvo paleistas kosminis laivas „Soyuz TM-5“.

Laivą pilotavo tarptautinė įgula: vadas Anatolijus Solovjovas, bortinžinierius dukart Tarybų Sąjungos Didvyris TSRS lakūnas kosmonautas Viktoras Savinyčas ir kosmonautas tyrėjas Bulgarijos Liaudies Respublikos pilietis Aleksandras Aleksandrovas.

1988 metų birželio 9 dieną 19 valandą 57 minutės Maskvos laiku kosminis laivas „Soyuz TM-5“ buvo sujungtas su mokslinio tyrimo kompleksu „Mir“.

Orbitoje aplink Žemę bend-

rų tyrimų ir eksperimentų programą vykdė tarptautinė įgula — Tarybų Sąjungos kosmonautai Vladimiras Titovas, Musa Manarovas, Anatolijus Solovjovas, Viktoras Savinyčas ir Bulgarijos kosmonautas Aleksandras Aleksandrovas.

1988 m. birželio 17 d. 14 val. 13 min. Maskvos laiku tarptautinė įgula — Anatolijus Solovjovas, Viktoras Savinyčas ir Bulgarijos Liaudies Respublikos pilietis Aleksandras Aleksandrovas, baigusi bendrus darbus mokslinio tyrimo komplekse „Mir“, grįžo į Žemę. Vladimiras Titovas ir Musa Manarovas, tęsia savo ilgą skridimą orbitoje.

### Atkelta iš 15 p.

vėjo ir vienas didžiausių pasaulyje tarybinis burlaivis „Sedovas“, kuriuo iš Rygos Baltijos jūra plaukia pakeliui koncertuodami „Jūrmala-88“ konkurso laureatai.

Liepos 19 dieną vėl į kelionę namo. Pakilome iš to paties aerodromo, iš kurio prieš 55

metus tą pačią dieną į Kauną išskrido trimotoris „Derulufto“ lėktuvas su Dariaus ir Girėno karštais. Aerodrome mus palydėti susirinko dabar jau mūsų pažįstami lietuviai. Apsukę ratą virš aerodromo ir pamojavę sparnais, pasukome link Myslihužo. Virš paminklo atsisveikinimui numetėme puokštes gėlių ir, apskukę garbės ratą, „žasele“ išsirikiavome link Grudziondzo. Pakeliui nusileidę Olštyno aero-

laivo „Soyuz TM-4“ nuleidžiamasis aparatas nusileido už 202 kilometrų į pietryčius nuo Džezkazgano miesto.

Tarptautinė įgula skriejo orbitiniu kompleksu „Mir“ aštuonias paras ir atliko visus Tarybų Sąjungos ir Bulgarijos mokslininkų kartu parengtus tyrimus bei eksperimentus. Daugeliui šių darbų buvo naudojama bulgarų specialistų sukurta aparatura.

Įvykdyta didelė geofizikinių tyrimų programa — buvo fotografuojama ir spektrometruojama Bulgarijos Liaudies Respublikos teritorija, Juodosios jūros akvatorija ir kiti Žemės paviršiaus rajonai.

NUOTRAUKOJE tarptautinė įgula (iš kairės) A. Aleksandrovas, A. Solovjovas ir V. Savinyčas.

drome, pasiekėme Suvalkus. Vėl draugiški rankų paspaudimai, pažįstamų šypsenos, linkėjimai. Lėktuvus papildžius kuru, skrendame Vilniaus link.

Graži mūsų lakūnų-didvyrių atminimui skirta kelionė baigėsi. Jos metu apsilankyta keturiuose Lenkijos aeroklubuose, nuskrusta apie 1 500 kilometrų. Patirti įspūdžiai neišblės iš mūsų atminties.

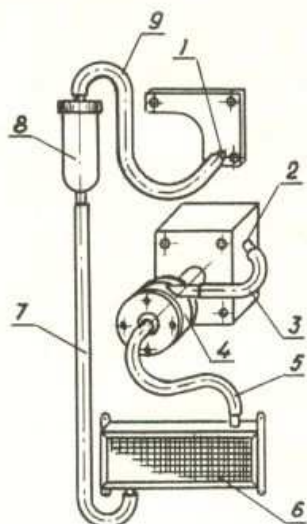
A. ARBAČIAUSKAS



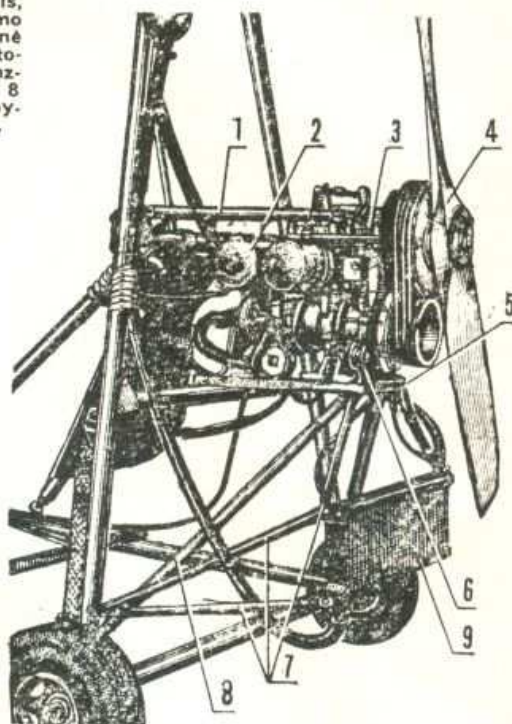
Atsivėlinimui — bendra nuotrauka su Šėcino lietuviais.



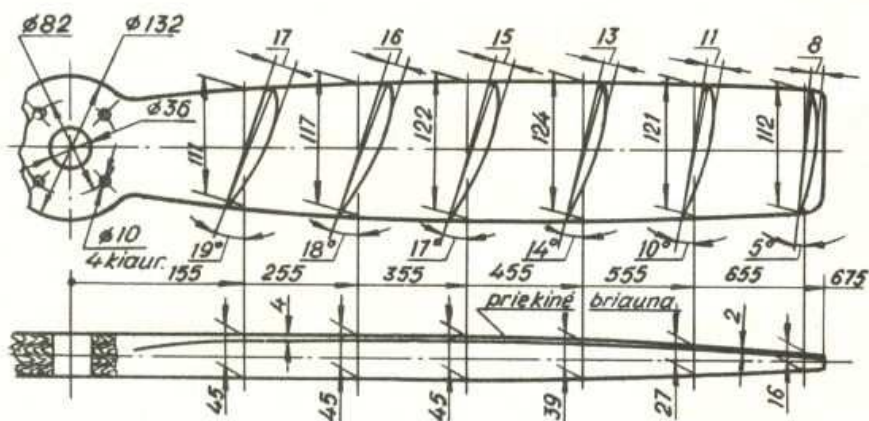
# Motoskraidyklė „POISK-04“ (P-04)



1 — amortizuojantis variklio spyris; 2 — duslintuvas; 3 — variklis; 4 — propeleris; 5 — motoro tvirtinimo rėmas; 6 — guminė tarpinė; 7 — radiatoriaus tvirtinimo vamzdiniai kronšteina; 8 — variklio rėmo spyris; 9 — radiatorius.



Variklio aušinimo sistemos schema: 1 — išleidžiamasis vamzdis; 2 — įleidžiamasis vamzdis; 3, 5, 7, 9 — jungiamosios žarnos; 4 — vandens siurblys; 6 — aušinimo sistemos radiatorius; 8 — plėtimosi bakelis.



Motoskraidyklės „Poisk-04“ propeleris.

Mūsų šalies pramonės gaminių vidaus degimo variklių, tinkamų naudoti motoskraidyklėms, nėra daug. Tinkamiausi yra galingi valčių varikliai, pavyzdžiui „Vichr-30“. Tai 30 AJ galingumo kompaktiškas, dvitaktis, skysčiu aušinamas variklis. Jis yra palyginti mažo svorio, patikimas ir nuolat veikia esant skirtingiems darbo režimams. Trūkumas tik tas, kad maksimalus variklio galingumas pasiekiamas esant dideliems apsisukimams. Todėl būtina įrengti reduktorių.

Spausdiname labiausiai nusisekusį valties variklio perdavimo į aviacinį variklį variantą, kurį pasiūlė aviacijos mėgėjas A. Bidnykas ir S. Guščinas iš Voskresensko.

Įrengimo reduktorių sudarytas iš pleištinųjų dirželių, turi 1,6 perdavimą. Propelerio pavariai naudojami automobilio „Žiguli“ sistemos (variklis—generatorius—siurblys) pleištiniai dirželiai.

Vedantysis ir vedamasis skriemuliai yra ištęskinti iš aliuminio D16T lydinio. Vedantysis skriemulys yra tvirtinamas ant variklio smagračio dešimtimi kniedžių. Tvirtinama nuėmus smagratį nuo variklio.

Vedamajam skriemuliui pasta-

tyti ant variklio tvirtinama 5 mm storio lakštinio plieno tarpinė plokštė su ovaliomis kiaurymėmis. Ant plokštės varžtais pritvirtinama vedamojo skriemulio ašis — konsolė. Vedamasis skriemulys turi tris guolius: rutulinius-radialinius atraminius (Nr. 8204 ir Nr. 204) ir vienos eilės rutulinį atraminį (Nr. 205). Tarp guolių įtaisyta distancinė įvorė iš duraliuminio. Skriemulys ant ašies tvirtinamas fiksuojamu žiedu ir varžtu su poveržle.

Intarpinė plokštė varžtais tvirtinama prie variklio karterio ir kronšteinų, kurie uždedami ant variklio galvutės tvirtinimo smeigių. Dirželiai įtempiami prie intarpinės plokštės pritvirtinta įvorė ir varžtu su veržle.

Variklio aušinimo sistema — uždara, aušinama skysčiu. Ją sudaro vandens siurblys, radiatorius, plėtimosi bakelis ir jungiamosios guminės žarnos. Naudoti standartinių lengvojo automobilio siurblių nepatartina. Geriau tinka savos gamybos siurblys, panaudojant jam elektrinio vandens siurblio „Kama“ sparnuotę. Siurblio korpusas ir štuceri — iš duraliuminio. Sparnuotė pritvirtinta ant plieninio veleno, kuris sukasi dvie-

juose į siurblio korpusą įpresuotuose guoliuose. Variklio velenas su sparnuotės vėlu sujungtas pereinama įvorė.

Skysčio radiatorius tinka standartinis automobilio GAZ-53A tepalo radiatorius. Jis tvirtinamas ant motoskraidyklės vežimėlio vamzdeliniais kronšteinais. Radiatorių geriau įtaisyti ne toliau kaip 150 mm nuo propelerio sukimosi plokštumos, kad susidarytų optimalus variklio aušinimas.

Plėtimosi bakelis — ne mažesnės kaip 0,5 litro talpos. Jis turi būti įtaisytas apie 1 metrą aukščiau vandens siurblio. Bakelio dangtelyje padaroma ne mažesnė kaip 3 mm skersmens drenazinė kiaurymė.

Jungiamoji žarnelė įtaisyta štuceryje, kuris pritvirtintas ant plieninės plokštės.

Variklio duslintuvas suvirintas iš automobilio „Žiguli“ tepalo filtrų korpusų. Duslintuvas, sudarydamas nedidelį išmetamųjų dujų slėgį, stabilizuoja variklio darbą.

Propelerį galima gaminti iš buko, uosio, ąžuolo, maumedžio ir net pušies. Mediena turi būti gerai išdžiovinata. Ruošinyje iš keturių 11 mm storio lentelių klijuojamas epoksidiniais klijais. Kol epoksidinė derva sukietės,

ruošinį būtina laikyti suspausta specialiu presu arba tvirtai suspausta keliais veržtuvais. Ruošinį suklijavus, pradžioje išgręžiama centrinė propelerio kiaurymė, o toliau ruošinys apdorojamas pagal brėžinyje nurodytus šablonus. Propelerį būtina tiksliai išbalansuoti, apklijuoti stiklo audiniu, gerai nušlifuoti ir nudažyti.

## MOTOSKRAIDYKLĖS „P-04“ TECHNINIAI DUOMENYS

Didžiausias kilimo svoris (kg)	230
Konstrukcijos svoris (kg)	102
Naudingo krūvio svoris (kg)	80—110
Sparno ilgis (m)	10,30
Nešančių plokštumų plotas (m <sup>2</sup> )	16,70
Propelerio diametras (m)	1,35
Variklio galingumas esant 5000 aps/min. (kw)	22
Reduktoriaus perdavimų skaičius	1,6
Statinė trauka (kg/sek)	85
Kuro panaudojimas (l/val)	8
Skridimo greitis (km/val)	48—60
Vertikalus kilimo greitis (m/sek)	1,5
Vidutinė kilimo-tūpimo distancija (m)	30/25
Skridimo nuotolis — be vėjo (km)	150

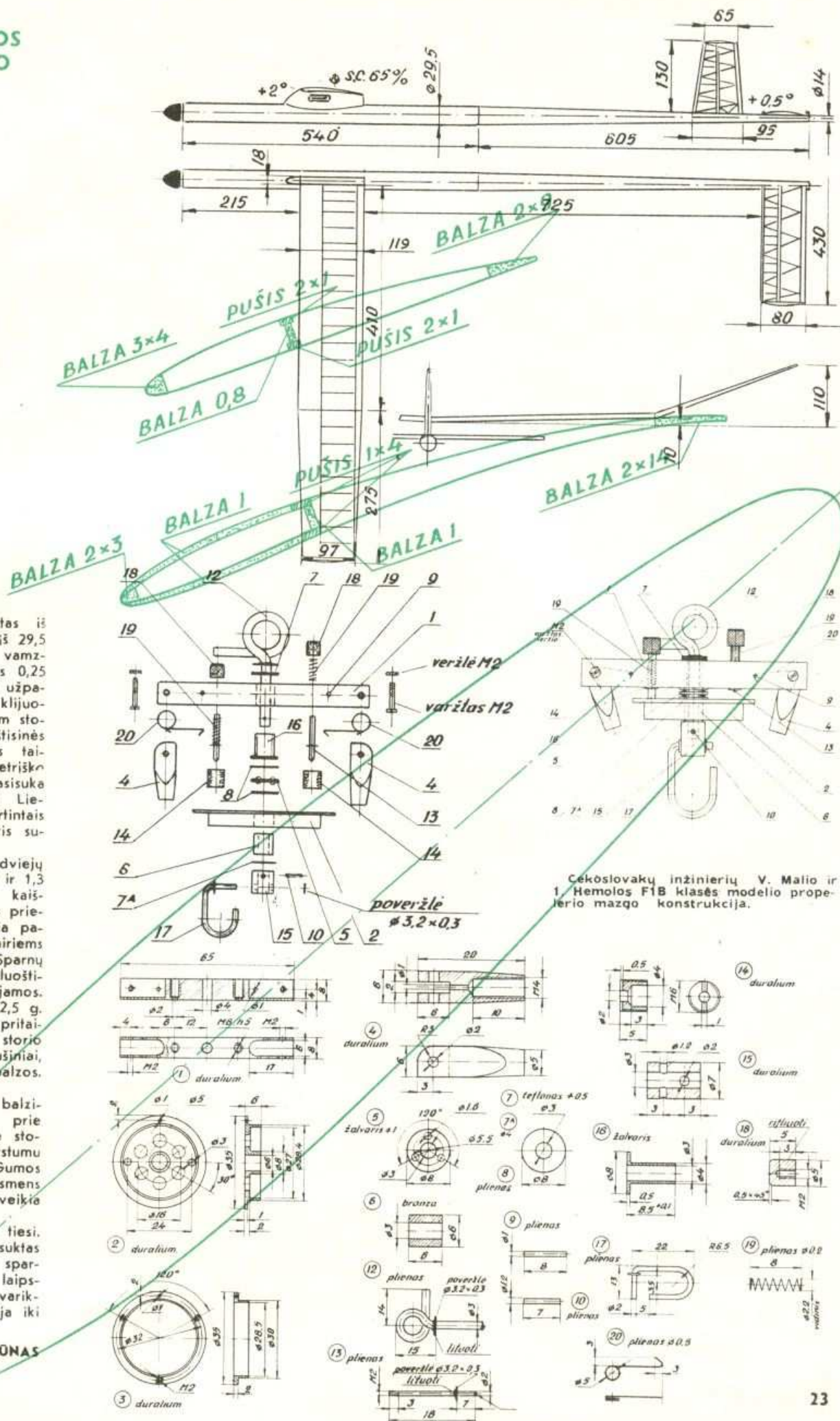


# F1B

## klasės

## modelis

## KL-82



Modelio liemuo sudarytas iš dviejų dalių. Priekinė — iš 29,5 mm skersmens aliuminio vamzdžio, kurio sienelės storis 0,25 mm. Smailėjančios formos užpakalinė dalis susukama ir klijuojama iš dviejų 0,6—0,7 mm storio balzos sluoksnių. Išsitiesinė balzos pilone įtaisomas taimerinis mechanizmas. Simetriško profilio posūkio vairo pasisuka išsisukus gumos varikliui. Liemens su prie jo pritvirtintais mazgais ir detalėmis svoris sudaro 145,5 g.

15,53 kv. dm ploto dviejų dalių sparnai jungiami 2,5 ir 1,3 mm skersmens plieniniais kaiščiais. Dėžinės konstrukcijos priekinė sparno dalis suteikia pakankamą atsparumą įvairiems skridimo režimams. Sparnų plokštumos dengiamos pluoštiniais popieriumi, lakuojamos. Baigto sparno svoris — 42,5 g. 3,4 kv. dec. stabilizatoriui pritaikytas CLARK Y 7 proc. storio profilis. Lonžeronai pušiniai, likusios detalės — iš balzos. Svoris — 6 g.

610/120 mm propelerio balzinės mentys yra 2,7 mm prie pagrindo ir 1,0 mm galuose storio. 150 mm nuo ašies atstumu mentės storis 1,5 mm. Gumos variklis iš 32 1x3 mm skersmens siūlų, prisuktas 370 kartų, veikia 32÷35 sekundes.

Vidurinė sparnų dalis tiesi. Kaičiojo sparno galas pasuktas 3 mm žemyn. Prieš startą sparnų atakos kampas būna 1,5 laipsnio ir po 7÷10 sek. nuo variklio darbo pradžios padidėja iki 3 laipsnių.

Paruošė J. MISIŪNAS

Cekoslovakų inžinierių V. Malio ir J. Hemolės F1B klasės modelio propelerio mazgo konstrukcija.



# LINK MARSO IR FOBO



[sivaizduojamas „Marsochodas“ raudonojoje planetoje [piešinys].

1987 metų „Sparnų“ trečiame numeryje rašėme apie tai, kad 1988–89 metais TSRS, vykdydama tarptautinį projektą, paleis du zondus, kurie tirs tarpplanetinę erdvę. Marsą bei jo palydovą Fobą. Šį eksperimentą buvo numatyta vykdyti liepos mėnesį. Ir jis buvo surengtas. Zondai startavo liepos 7 ir 12 dienomis.

Naujasis Marso tyrimo eksperimentas — sudėtinė dalis mūsų šalies didžiulės kosminės marsinės programos, numatytos septyniolikai metų (priminsime, jog programa „Saliut-Sojuz“ vyko penkiolika metų — 1971–1986).

Pirmasis zondų skrydis link Marso. 200 dienų po starto (tai bus jau 1989 metais) zondai pasieks Marsą, ir, atlikus kompleksą sudėtingų manevrų, nuskries link pastarojo mėnulio — Fobo. Zondai bus nukreipti į

sinchroninę orbitą, kuri atitolusi nuo Fobo vos 30 km. Iš šios trajektorijos zondai pasuks į Fobą ir praskries virš jo 50 m aukštyje, esant 2–5 m/s greičiui. Tad zondai skries virš Fobo apie 15–20 minučių, po to vėl grįš į sinchroninę orbitą.

Kai zondai dar kartą priartės prie Marso, iš vieno jų atsiskirs nuleidžiamoji dalis, kuri išvelniai nufūps Marse. Specialus įtaisas, panašus į inkarą, padės savotiškai Marso tyrimo laboratorijai tvirtai įsikurti raudonojoje planetoje. Iš laboratorijos į Žemę bus perduodami įvairiausi duomenys. Mat laboratorija aprūpinta specialiais prietaisais Marso paviršiui kasti, jam tirti, daugeliu kitų įrengimų ir, aišku, televizijos kamera. Tad, ko gero, kai ką pamatys ir visos pasaulis.

Antrasis zondas nuleis į Mar-

są savotišką šokdynę — prietaisą, kuris pneumatikos padedamas galės šuoliuoti po raudonąją planetą iki 10 kartų, kiekvieną kartą nušokdamas apie 20 m. Ir jis perduos į Žemę įvairiausi duomenis.

Pasak lakūno kosmonauto Aleksejaus Leonovo, kalbėjusio per specialią mokslinę sesiją, skirtą pirmojo tarybinio Žemės palydovo skrydžio 30-mečiui, pavadintą „Bendradarbiavimas kosmose taikai Žemėje stiprinti“, apie kurią TSRS Mokslų Akademija drauge su spaudos agentūra „Novosti“ išleido per 50 puslapių apimties dokumentaciją, minėtas zondų siuntimas link Marso ir jo palydovą Fobą yra pirmoji mūsų mokslininkų, bendradarbiaujančių su 30 šalių, tarptautinės Marso tyrimo programos dalis.

Antrasis etapas (1992–1994 m.) numatys paleisti palydovus į Marso orbitą, iš kurių į raudonąją planetą bus nuleisti dvigubi balionai su įvairiausia įranga, panašūs į balioninius zondus, kurie buvo paleisti per Vegos eksperimentą link Halėjaus kometos ir kurie buvo nuleisti Veneros planetoje. Be to, į Marsą bus nuleista ir judanti laboratorija, pavadinta „Marsochodu“. Ji tirs ir perduos raudonosios planetos paviršiaus pavyzdžius.

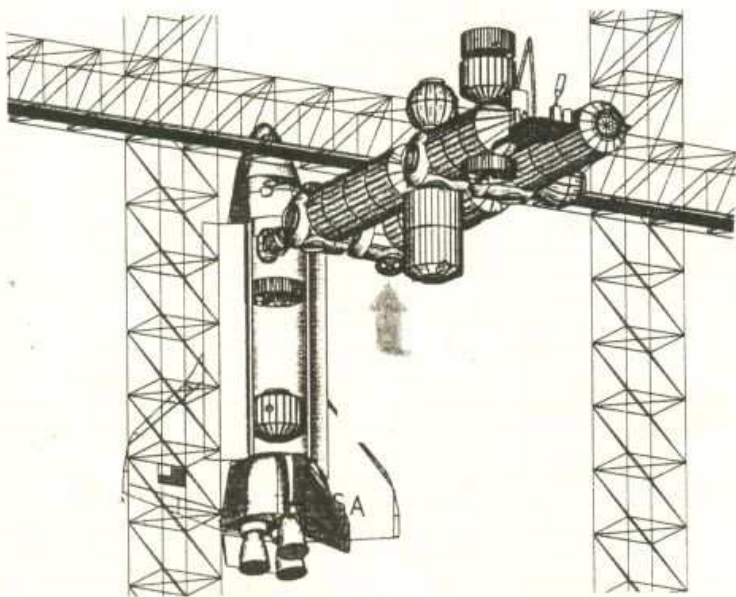
Trečiasis Marso tyrimo etapas (1996–2000 m.) bus paskutinis — nenumatantis žmonių nusileidimo raudonojoje planetoje. Planuojamos dvi ekspedicijos: automatai atgabens į Žemę Marso paviršiaus pavyzdžių, o išti-

sa „Marsochodų“ armada, nuleista 1000 km plote, ilgą laiką veiks planetos paviršiuje. Ji sistemingai informuos Žemę apie Marso paviršiuje vykstančius pasikeitimus, jo vėjų stiprumą, patogiausias vietas, kuriose galima nusileisti žmonėms.

Pagaliau — ketvirtasis etapas — žmonių skrydis į Marsą. Pasak generolo A. Leonovo, tiesioginis žmonių skrydis iš Žemės į Marsą — neįmanomas. Nes tokiame skrydžiui nepakaks energijos šaltinių. Todėl žmonės į Marsą turės startuoti iš savotiškos kosminės rampos. Ji turi būti sukurta orbitoje aplink Žemę. Suprantama, kad tokios rampos dalys negali būti iškeltos per vieną kartą. Vadinas, skrydžiui į Marsą kosmose reikės kurti orbitinių stočių pavidalo kosminę rampą. Taigi praėjus 27-iesiems metams po Jurijaus Gagarino skrydžio į kosmosą, sudaryta mokslškai pagrįsta ir detalai apgalvota programa, kuri dar po 27-erių metų maždaug 2015 metais atvers žmogui galimybę pirmą kartą startuoti į Marsą.

TSRS Mokslų Akademijos narys akademikas Borisas Raušėnbachas, komentodamas TASS-ui žmogaus skridimo į Marsą galimybes, nurodė, kad toks skrydis užsitęs apie dvejus su puse metų. Du trečdalius šio laiko reikės skristi į raudonąją planetą ir atgal, o vieną — skirti darbui jame. Beje, ko gero, Marse tektų laukti ir tinkamos atgalinio skrydžio į Žemę situacijos. Todėl tiksliai nurodyti ekspedicijos trukmės — neįmanoma. Be to, būtina išspręsti

## ESA naujasis variantas — kosminė kapsulė



Siame piešinyje pavaizduota įgyvendinta ESA svajonė: kapsulė NASA planuojamame Tarptautinės orbitinės stoties komplekse.

Praėjusiame „Sparnų“ numeryje rašėme apie tai, kad amerikiečiai nenori įsileisti europiečių į tarptautinės orbitinės stoties statybos ir aprūpinimo darbus. Dėl to buvo įjungti įvairiausi „stabdžiai“ į mėginimą sukurti senajame žemyne savus daugkartinio naudojimo kosminius laivus „Hermij“ (Prancūzijos pasiūlymas) arba anglų „Hotolą“.

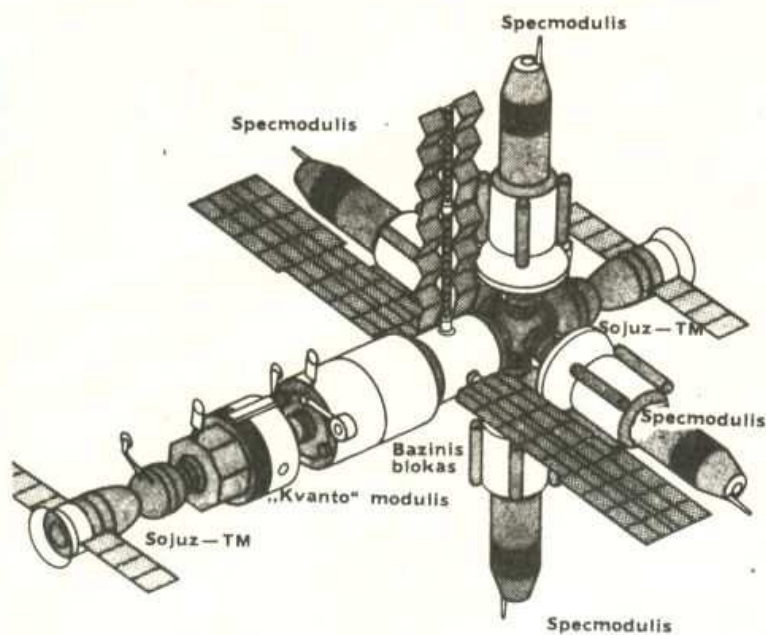
Nepaisant to, Europos kosminės erdvės tyrimo agentūra (ESA) nenuleidžia rankų. Būdamas įsitikinusi, jog kai visatoje pradės veikti TOS, ir senojo žemyno mokslininkų mintims įgyvendinti prireiks savarakiškos laboratorinės veiklos kosmose, ESA apsvaistė naująsias Didžiosios Britanijos mokslininkų pasiūlymą: sukurti daugiaplanio naudojimo kapsulę, kuri galėtų būti sujungta su TOS.

Pagrindinis šios savotiškos konstrukcijos kapsulės privalumas, kad ji dvigubai pigesnė nei „Hermis“ arba „Hotolas“.

Be to, šiai kapsulei nereikalinga dar vis žadama gaminti raketa „Arian-5“.

Septynių tonų svorio kapsulė turėtų būti patalpinta raketos „Arian-4“ priekyje. Beveik 4 m skersmens kapsulė numatoma aprūpinti 8,3 m ilgio išleidžiamomis saulės baterijų būrėmis. Kapsulę turėtų sudaryti dvi dalys: aprūpinimui skirtas cilindrinis struktūros modulis, kuriame talpinamos energijos sistemos, įvairiausios ryšių antenos, ir — pagrindinė dalis su prisijungimui prie TOS reikalingais įrengimais. Šioje kapsulės dalyje turi būti įmontuotos kelios turbos bei įrengimai, kurie padės suorientuoti laivą visatoje, nuskraidinti jį link TOS ir užtikrinti sujungimą. Specialioje kabinoje numatoma vieta keturiems kosmonautams (nusileidimo į Žemę atveju — šešiems). Užpakalinėje dalyje planuojama įrengti saulės baterijas, degalų bei deguonies rezervuarus, taip pat nedidelį





Tokią išvaizdą įgis orbitinis kompleksas „Mir“ po modulių prijungimo

dar kelias problemas, iki pradėdant galvoti apie žmogaus skrydį į Marsą. Visų pirma — kaip apsaugoti ekspedicijos dalyvius nuo galimų ilgalaikio buvimo nesvarumo būklėje pasekmių, antra — kur patogiausiai nusi-  
leisti Marse, nes reikia galvoti ir apie grįžimą į Žemę, pagaliau, kaip įrengti patalpas, kuriose tokį ilgą laiką bus žmo-

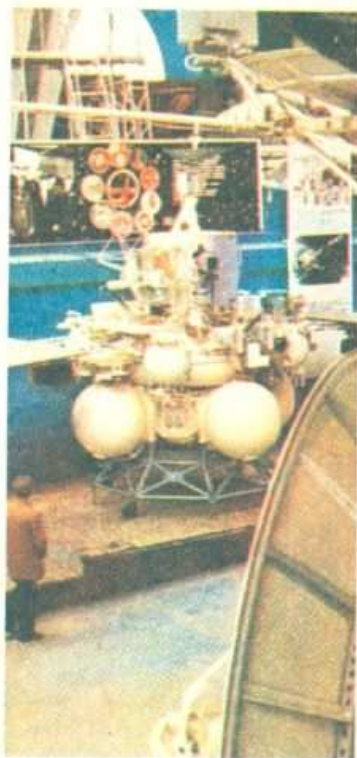
nės. Taigi, reikia daug laiko, kad būtų galima paruošti saugų žmonių skrydį į raudonąją planetą. Tačiau tai jokių būdu nereiškia, jog visa tarybinė kosminės erdvės tyrimo programa skirta vien Marsui.

Visų pirma, į tarybinę kosminę stotį „Mir“ bus nusiųsti nauji moduliai, kurie, kaip pareiškė per spaudos konferenciją TSRS

Mokslų Akademijos Kosminės erdvės tyrimo instituto direktoriaus pavaduotojas Viačeslavas Balabanovas, pirmą kartą bus montuojami prie „Mir“ stoties šonų. O stoties „Mir“ visiškai sumontavimo kosmose pirmąjį etapą numatoma baigti 1992 m.

Pasak N. Balabanovo, be to, baigiantis 1988 metams, į kosminę erdvę bus paleista astrofizinė observatorija „Gama-1“, kurioje sumontuotas 1,5 tonos svorio teleskopas. Jis bus naudojamas visatoje esančių tolimų objektų gama spinduliavimui tirti. Be to, bus paleista į visatą ir astrofizinė laboratorija „Granet“. Jos tikslas — tirti iš visatos gilumos sklindančius gama ir rentgeno spindulius. Startuos taip pat automatinis būdu valdomi palydovai, kuriems patikimas aktyvus plazmos bangų tyrimas, kuris turėtų padėti mokslininkams išsiaiškinti Saulės ir Žemės santykius. Toks eksperimentas bus atliekamas pirmą kartą.

Bene didžiausią susidomėjimą šių metų kosmine veikla kelia pranešimas apie tai, kad 1988-aisiais vyks bandomasis automatiškai valdomo tarybinio „Kosmolio“ skrydis. Taip pavadintas daugkartinio naudojimo 14 tonų svorio kosminis laivas, kurį į orbitą aplink Žemę turi iškelti raketa „Energija“. Pasak profesoriaus, lakūno kosmonauto Konstantino Feoktistovo, iki šiol keturis kartus buvo paleisti daugkartinio naudojimo laivų modeliai. Jie tyrė būsimąjo laivo aerodinamines galimybes bei priemones laivui apsaugoti nuo



Taip atrodo Fobo zondas.

tankiųjų atmosferos sluoksnių įtakos. Visi duomenys panaudoti kuriant „Kosmoliotą“. K. Feoktistovas pasakė, kad jeigu naujas bandymas pavyks, ko gero, dar iki šių metų pabaigos galima tikėtis šešių tarybinių kosmonautų skrydžio į visatą „Kosmoliotu“.

konteinerį, į kurį gali būti patalpinta 250—500 kg naudingo krovinio.

Beje, kapsulės pirmoji — ap-  
rūpinimo dalis atjunginama pasiekus tankiuosius atmosferos sluoksnius, o pagrindinė, padėdant parašiotams, nuleidžiama į Atlanto vandenyną.

Naujosios kosminės kapsulės kūrėjai numatė ir antrą savo „kūrinio“ variantą. Tai grynai krovininė pagrindinė kapsulės dalis, į kurią gali būti sudėta 1,5 tonos naudingo krovinio, skirto tyrimams nesvarumo būklėje (astronautai neskrenda).

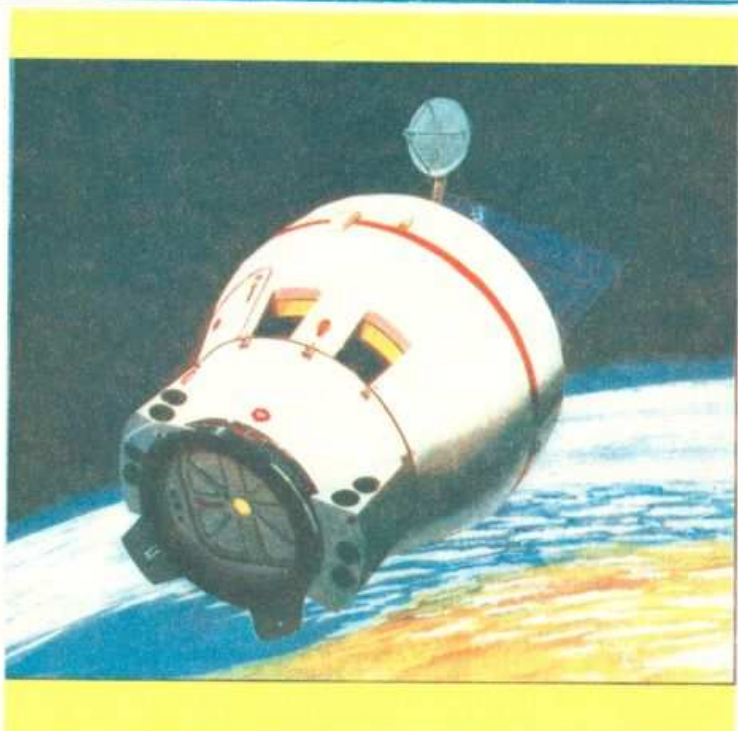
Suprantama, jog naujovė sukėlė didelį susidomėjimą, rado šalininkų bei priešininkų. Pirmieji teigia, kad ESA kosminė kapsulė gali atstoti daugkartinio naudojimo kosminį laivą, ji manevringesnė, be to, gali būti atvežų — esant reikalui grąžinti į Žemę laboratorinius tyrimus, medžiagas, pagaliau baigusius darbą visatoje arba susirgusius kosmonautus. Antrieji teigia, kad ši idėja — nėra naujovė, kad apie ją buvo galvota jau anksčiau. Be to, sako jie, kapsulei reikia tų pačių izoliacinių

medžiagų, susijungimo su TOS ir atsijungimo nuo jos agregatų, kurie naudojami ir daugkartinio naudojimo laivuose bei specialiuose moduluose. Taigi — ir vėl Europos kosminės erdvės tyrimo agentūra nieko gero nenutarė. Nors...

JAV mokslininkai ir NASA sutiko naujausią ESA iniciatyvą, kaip visiškai galimą naudojimo variantą. Jau grynai ekonominiu požiūriu jiems tai naudinga. Juk šiuo atveju europiečiai astronautai privalės dirbti svetimosse — NASA laboratorijose. Tad ir pinigėliai tekės į šios, toli gražu ne visad pilnas kišenes turinčios kosminės erdvės tyrimo organizacijos aktyvą. Ir tai gali turėti lemiamos reikšmės.

Beje, pasak VFR mokslininko astronauto Ernsto Meseršmito, kapsulė labai naudinga saugumo sumetimais. Mat ji praktiškai nepažeidžiama.

Ką gi, pagyvensim — pamatysim, ką nuspręs ambicingi Vakarų europiečiai, siekiantys išsiveržti į kosmosą. Tik, matyt, niekas taip ir nepagalvojo, kad į Atlanto vandenį besileidžiančios kapsulės palieškos taip pat nemažai kainuos.



Didžiosios Britanijos mokslininkų siūloma kosminė kapsulė su prisijungimo įrengimais.



GERBIAMI SKAITYTOJAI! PRIMENAME, KAD  
JAU PRASIDĖJO SPAUDOS PRENUMERATA  
1989 metams.

# Neužmirškite užsiprenumeruoti „SPARNŲ“

„Sparnai“ Jus informuos apie populiariausias technikos sporto šakas: sklandymą ir modeliavimą, parašiutizmą ir autorialį, kartingą ir daugiakovę, motorlaivių, motociklų, radijo bei lėktuvų sportą, supažindins su mūsų pajėgiausiais klubais ir organizacijomis, užsienio sportininkų gyvenimu ir veikla.

Leidinio prenumeratos kaina metams — 1,60 rb. Vieno numerio kaina — 40 kap.

Prenumerata priimama be apribojimų visuose ryšių skyriuose bei „Sąjunginės spaudos“ agentūrose, taip pat pas visuomeninius spaudos platintojus.

## DRAUGYSTĖS 25-mečiui

Gražų žiedą Tarybų Lietuvos ir Vokietijos Demokratinės Respublikos Erfurto apygardos draugystės ir bendradarbiavimo 25-mečiui skirtų renginių vainiką įpyne Kretingos „Svyturio“ (buvęs „Žemūktechnikos“) technikos sporto klubas. Jubiliejaus dienomis jis pasikvietė tradicinės sporto varžybos Apoldos miesto „Dinamo“ motobolininkus.

Dviejų draugiškų rungtynių pasibaigė vietos sportininkų laimėjimu pasekme 9:2 ir 3:1. Pajėgesni už svečius buvo ir Škuodo „Bartuvos“ sportininkai. Jie nugalėjo pirmą kartą jų stadione žaidusius užsienio motobolininkus rezultatu 7:2.



J. SIMKAUS nuotraukoje: „Svyturio“ ir „Dinamo“ komandų rungtynių momentas.



# SEZONO ĮKARŠTYJE

Automobilių sporto sezonas kasmet rodo tą patį charakterį. Pirmiausia — tie ilgi žiemos vakarai ir begaliniai vargai ruošiant techniką, o po to, kai įsuka varžybų karuselė, tai tik spėk gaudyti naujienas. Štai ir dabar, kol šis numeris buvo ruošiamas spaudai, įvyko du iš trijų Lietuvos autralio čempionato etapų, medalius išsidalino TSRS pirmenybėse „standartinėmis“ mašinomis rungtyniavę sportininkai.

Malonu, kad kaskart vis randa kuo pradžiuginti Eugenijaus Tumalevičiaus ir Prano Videikos pora. Dar neseniai sunku būtų ir įsivaizduoti, kad jie kada nors sės į A-2/1 grupės septintos klasės automobilį. Bet laikai keičiasi, antros grupės automobilių epocha visame pasaulyje baigėsi, eina į pabaigą ji ir mūsų šalyje. Tad savaime suprantamas ir jėgų persigrupavimas naujame kovos lauke. Juk tai vyks TSRS čempionato kovos antros grupės automobiliais, tik iš įpročio jas vadinsime „aukščiausiąja lyga“. Faktiškai tai jau bus „atsisveikinimas su ginklais“. Senais, žinoma.

Ta prasme džiugu, kad Vilniaus autoremonto gamyklos sportinių automobilių baras sugebėjo naujomis sąlygomis taip paruošti automobilį VAZ-2108, kad pergalė buvo laimėta aiškia persvara. Būtent tokių garantijų ateičiai ir reikia dabartinėje situacijoje. Vadinamosios „Brun-dzos firmos“ techninis lygis bei E. Tumalevičiaus — P. Vi-

deikos ekipažo meistriškumas neatsitiktinumo dėka sutampantys dalykai. Žodžiu, progreso etalonas yra. Reikia tik progresuoti platesniu frontu.

Ta prasme akys vėl grįžta prie respublikinių varžybų ir susiduria su daug kartų jau matytu vaizdu — priekyje gerai pažįstami vardai, o naujokai ir vėl užima tokias vietas, kad ir nesuprasi: talento jiems trūksta, ar gerų padangų.

## IŠ VARŽYBŲ PROTOKOLŲ

### AUTOMOBILIŲ RALIO TSRS ČEMPIONATAS

A-2/1 gr. 7 kl.: 1. E. Tumalevičius — P. Videika — 6592, 9. I. Charitopula — G. Dovydenas — 6992, 12. Z. Balčiūnas — V. Vaitkus — 7268, 13. R. Beresne-

vičius — A. Salkauskas — 7283.

A-2/1 gr. 8 kl.: 1. I. Raidamas — N. Martišius (Est.) — 7035, 4. V. Sabataitis — A. Bukmanas — 7106 (pralaimėjo 5 sekundes III v. užėmusiems sportininkams), 18. A. Gruodis A. Gelžinis — 7745, 20. A. Petrovas — G. Stasiulevičius — 7795, 21. D. Maniūsis — A. Miliūnas — 7797, K. Girdauskas — S. Liesis nebaigė varžybų.

A-2/1 gr. 10 kl.: 1. N. Mančinskis — Z. Skakauskis (Lat.) — 7618, 8. T. Teras — J. Teras — 8385.

### AUTODAUGIAKOVĖS LIETUVOS TSR ČEMPIONATAS

Miestų grupė: 1. Klaipėda, 2. Kaunas, 3. Vilnius. Rajonų grupė: 1. Akmenė, 2. Ukmergė, 3. Klaipėdos raj. Asmeniška: 1. P. Martinavičius (Kl.), 2. P. Žuklija (K), 3. A. Endriukaitis (V.)

### AUTOMOBILIŲ KROSO LIETUVOS TSR ČEMPIONATAS.

#### I ETAPAS

B-10 kl.: 1. V. Bogda (Ukmergės RMG). B-12 kl.: R. Vokietaitis (Kazlų Rūdos RMG). B-13 kl.: 1. Grėbliūnas (Kapsuko ARG).



Mašinos vežamos į varžybas.

### AUTOMOBILIŲ RALIO LIETUVOS TSR ČEMPIONATAS.

#### I ETAPAS

A-1 gr. 1. V. Juška — L. Keršys (Kauno RTJ). A-2, A-5 gr. 1. Z. Balčiūnas — V. Vaitkus (Kauno „Politechnika“). A-2/1 gr. 7 kl. 1. I. Charitopula — P. Jankevičius („Raudondvaris“). A-2/1 gr. 8 kl. K. Girdauskas — S. Liesis (Kauno „Banga“). A-2/1 gr. 10 kl. T. Teras — J. Teras (Vilniaus ATJ-7).

#### II ETAPAS

A-1 gr. 1. A. Gričius — E. Torrau (Kauno RTJ). A-2, A-5 gr. V. Sabataitis — A. Bukmanas (Kauno „Banga“). A-2/1 gr. 7 kl. I. Charitopula — P. Jankevičius („Raudondvaris“). A-2/1 gr. 8 kl. K. Girdauskas — S. Liesis (Kauno „Banga“). A-2/1 gr. 10 kl. V. Tubelis — E. Mardosas (Vilniaus taksi parkas).

### KARTINGO LIETUVOS TSR ČEMPIONATAS I ETAPAS

Sąjunginė kl. A gr.: A. Mockus (Kauno PTM-49). Sąjunginė kl. B gr. 1. G. Tunyla (Klaipėdos STK). C-2 kl.: 1. V. Surdokas (Alytaus „Varsa“).

#### II ETAPAS

Sąjunginė kl. A gr.: 1. S. Koiras (Kauno „Banga“). Sąjunginė kl. B gr.: 1. R. Visockas (Kauno VJSTM). C-2 kl.: 1. S. Rudokas (Vilniaus SVJSTM). Sąjunginė kl. jaunių gr.: 1. V. Pūkas (Anykščių VJSTM). Pionieriaus kl.: 1. P. Visockas (Kauno VJSTM).

B klasės varžybos vyko vienu etapu. Medalius iškovojo: 1. A. Snaras (Kauno PTM-49), 2. V. Mockus (Kauno PTM-49), 3. R. Vikaruskas (Smalininkų „Ažuolas“).

### LTSR JAUNIŲ ŽAIDYNĖS. KARTINGAS

Pionieriaus kl.: 1. P. Visockas (Kauno VJSTM). Sąjunginė kl. jaunių gr.: 1. A. Vaitkevičius (Vilniaus SVJSTM).

Komandomis. Pirmoji miestų grupė: 1. Kaunas, 2. Vilnius, 3. Klaipėda. Antroji miestų grupė: 1. Alytus, 2. Šiauliai, 3. Panevėžys. Rajonų grupė: 1. Panevėžio r., 2. Jurbarkas, 3. Anykščiai.

## IŠAIŠKINTI GERIAUSI STENDINIAI MODELIAI

Kauno stendinių aviamodelių klube įvyko pirmasis respublikinis lėktuvų kopijų konkursas. Nepaisant to, kad respublikoje yra daug šio pomėgio entuziastų, o Vilniuje (Respublikiniuose pionierių rūmuose) ir Kaune (Profesjonų rūmuose) sukurti stendinių aviamodelių mėgėjų klubai, konkursui buvo pristatytas palyginti nedidelis modelių skaičius. Dauguma, matyt, abejojo savo lėktuvų kopijų autentiškumu. Teisėjai be-

je, kruopščiai registravo techninius-konstruktinius nukrypimus, vertino nudažymo ir lėktuvo ženklų autentiškumą.

Aukščiausią įvertinimą gavo Kauno 42-os vidurinės mokyklos XII klasės mokinio Vidmanto Bakšio lėktuvo Republic P-47 D-22RE „Thunderbolt“ kopija. Antroji vieta pripažinta lėktuvo Mitsubishi F-1 kopijai, kurią padarė Kauno eksperimentinės metalo dirbinių gamyklos suvirintojas Leonas Norkevičius. Trečioji vieta pripažinta

taip pat kauniečiui orkestro artistui Antanui Dzevaltauskui už modelį Junkers Ju-87. Reikia tikėtis, kad geriausi mūsų respublikos mėgėjų paruošti modeliai gerai bus įvertinti ir sąjunginiame konkurse-apžiūroje.

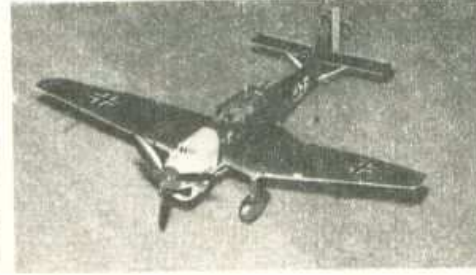
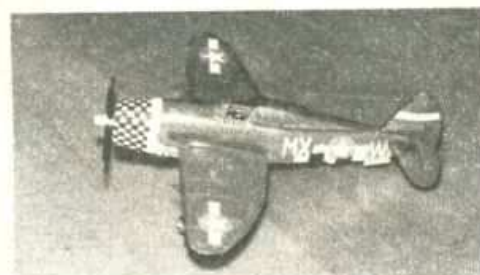
Lėktuvų modelių-kopijų mėgėjų veiklai koordinuoti bei tobulinti įsteigtas sąjunginis istorinio techninio stendinio modeliavimo susivienijimas. Jo pirmininku išrinktas maskvietis A. Kisilovs. Susivienijimas jau subūrė 23 užregistruotus veikiančius klubus, tarp kurių yra ir Kauno stendinių modelių klubas „Sparnai-72“. Šiuo metu vyksta pasiruošimas sąjunginei jungtinei susivienijimo konfe-

rencijai, renquamos patalpos parodai.

Sąjunginio susivienijimo organizacinę grupę kviečia visus susibūrusius ir oficialiai registruotus klubus įsijungti į bendrą šalies istorinio stendinio modeliavimo veiklą. Kreiptis adresu: 119032 Moskva, Turčinov pereulok 6, VNMK Ministerstva kultury SSSR, otel ilubiteiskich objedinenij.

### A. ANTANAITIS

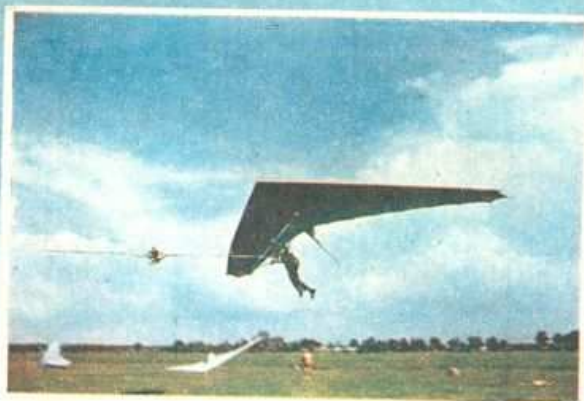
Nuotraukose — geriausi lėktuvų-kopijų modeliai: 1. Lėktuvo Republic P-47 D-22RE „Thunderbolt“ kopija; 2. Lėktuvo Mitsubishi F-1 kopija; 3. Lėktuvo Junkers Ju-87 modelis.







Vilnietis R. Dudas ir kaunietis B. Masulis.



Startas...



Alytaus medvilnės kombinato „Varsos“ klubo skraidyklių išvilktuvas.



Aparatui ruošiami varžyboms.  
M. ALYČIO nuotr.

## Pabaltijo skraidūnai Valkininkuose

Kuo mus labiausiai nudžiugino šių metų Pabaltijo skraidylininkų pirmenybės! Jei sakytume gryną tiesą, tai ne sportiniais rezultatais, o pirmiausia tuo, kad visi sportininkai į orą buvo keltami išvilktuvais ir rungtyniavo „sklandytojų“ principais. Tiesa, tuomet prie Valkininkų oros sparno tramdytojų

nelepino, ir numatytos programos pasididžiavimas — skridimas trikampiu maršrutu — nebuvo surengtas. Tačiau ir be to dar ne taip seniai surengti tokį pratimą, kaip skridimas į tikslą, kuris yra už 12 km, mūsų sąlygomis atrodė visiškai nerealu. Ir nieko tokio, kad tą tikslą pavyko pasiekti tik pratimo nugalėtoju

tapusiam Estijos skraidūnui A. Umovui. Šiame sporte dabar progresuojama itin greitai. Ir mums dabar svarbiausia neprarasti to „progreso jausmo“, neatsilikti nuo padiktuoto greičio.

Varžybose dar buvo atliktas skridimo į tolį pratimas, kurį laimėjo A. Martinovičius (Leningradas). Taurę laimėjo Leningrado

komanda. Be leningradiečių, estų ir mūsikių, varžybose dalyvavo vienas Latvijos atstovas ir stebėtojai iš Baltarusijos. Taigi galima tikėtis ir kompanijos pagausėjimo.

Varžybas aptarnavo alytiskų, vilniečių ir leningradiečių išvilktuvai.

S. VALAITIS

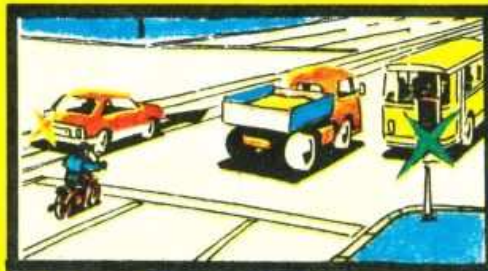


# auto ABC

# auto ABC



- I. Kas šioje situacijoje turi užleisti kelią?
- 1 — automobilio vairuotojas
  - 2 — tramvajaus vairuotojas



- V. Ar lengvojo automobilio vairuotojas gali šia eile važiuoti per sankryžą?
- 10 — gali
  - 11 — negali



- II. Ar šioje situacijoje leidžiami nurodyti manevrai?
- 3. — leidžiami
  - 4 — draudžiami
  - 5 — leidžiami tik vairuotojui B



- VI. Ar sunkvežimio vairuotojas turėjo teisę stovėti šioje vietoje?
- 12 — turėjo
  - 13 — neturėjo



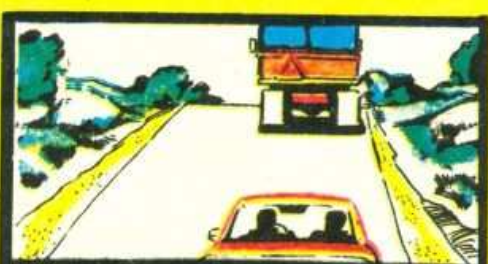
- III. Sunkvežimio vairuotojas suka į kairę. Kas turi užleisti kelią?
- 6 — lengvojo automobilio vairuotojas
  - 7 — sunkvežimio vairuotojas



- VII. Kokia eilės tvarka šios transporto priemonės privalo pravažiuoti sankryžą?
- 14 — autobusas; savivartis; vežimas
  - 15 — savivartis; vežimas; autobusas



- IV. Ar vairuotojai gali apsisukti tokiu būdu?
- 8 — gali
  - 9 — gali tik sunkvežimio vairuotojas.



- VIII. Aple ką informuoja avarinio sustojimo ženklas?
- 16 — priekyje sustojęs automobilis
  - 17 — priekyje buksuojamas automobilis
- Teisingi atsakymai 31 p.

## VERTA ŽINOTI

Daugeliui automėgėjų rūpi žinoti, kokį automobilį įsigyti lengviau, kokį — sunkiau. Visų pirma, tai priklauso nuo jų gamybos. 1987 m. Tarybų Sąjungoje pagamintas 1 345 941 lengvasis automobilis. Tarp jų 154 529 yra su priekiniais varomaisiais tiltais, 135 769 — su visais varomaisiais tiltais, 53 066 su rankiniu valdymu. Automobilų gamyba atskirose įmonėse 1987 m. vyko šitaip:

VOLGOS AUTOMOBILIŲ GAMYKLA — 728250	
VAZ-21013	— 64080
VAZ-2104 (su modifikacijomis)	— 50895
VAZ-2105	— 85569
VAZ-2106	— 223957
VAZ-2107	— 85145
VAZ-2108	— 124125
VAZ-2109	— 25060
VAZ-2121	— 69419

LENINO KOMJAUNIMO GAMYKLA — 182030	
M-2140	— 101071
M-2140-117 („Liuks“)	— 34056
M-2140 (medicinali)	— 7591
M-21403 (rankinio vald.)	— 3468
M-21406 (kalmo variantas)	— 20000
M-2140-121 (taksi)	— 10500
M-2141	— 5344

ZAPOROŽĖS „KOMUNARO“ GAMYKLA — 167495	
ZAZ-968 M	— 93911
ZAZ-958 M-05	— 23986
ZAZ-968 MB (MG, MD, MR)	— 49598

SUSIVIENIJIMAS „IZMAŠ“ — 130397	
IŽ-412-028	— 84462
IŽ-21251	— 45935

GORKIO AUTOMOBILIŲ GAMYKLA — 71419	
GAZ-24-10 (su modifikacijomis)	— 68095
GAZ-3102	— 3174
GAZ-14	— 150

ULJANOVSKO AUTOMOBILIŲ GAMYKLA — 3151	
---------------------------------------	--

LUCKO AUTOMOBILIŲ GAMYKLA — 1387	
----------------------------------	--

# auto ABC

# auto ABC



# Konkursas aviacijos mėgėjams

Antrojo š. m. „Sparnų“ numerio konkursinėje nuotraukoje pavaizduotas konstruktoriaus Olego Antonovo biure sukurtas transportinis lėktuvas An-26. Absoliuti dauguma skaitytojų atsiuntė teisingus atsakymus. Redakcija konkurso dalyviams apdovanojimus paskyrė burtų keliu. Brošiūra „Aviacijos sportas Tarybų Lietuvoje“ apdovanojamas Linas Adomaitis iš Šakių rajono Mikytų kaimo. Pavežėčiui Mariui Misiui skiriamas S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą jubiliejui skirtas leidinys, o lėktuvo MIG-15 modelių apdovanojamas Nikolajus Kabeckis iš Ukmergės.

Skelbiame naują konkursinę užduotį.

S. m. spalio 27 dieną sukan-ka šimtas metų nuo vieno žymiausio tarybinių aviacijos konstruktorių gimimo dienos. Nuotraukoje pavaizduotas 1931 metais šio konstruktoriaus sukurtas lėktuvas. Koks tai lėktuvas ir kas jo konstruktorius?



## KLAUSIATE — ATSAKOME

„KELINTA KARTA ISEINA Į ATVIRĄ KOSMOSĄ MOSŲ KOSMONAUTAI, DIRBANTYS ORBITINIAME KOMPLEKSE „MIR“. VASARIO MĖNESI TAI ATLIKO VLADIMIRAS TITOVAS IR MUSA MANAROVAS. KA JIE VEIKĖ ATVIRAME KOSMOSE?“ — KLAUSIA SKAITYTOJAS R. DAIGIR-DAS IŠ VILNIAUS.

Orbitiniam kompleksui nuolat reikia daug energijos. Jos poreikiai didėja. Ir tai natūralu. Juk kosminėje erdvėje veikia pilno lydymo krosnys, mikrofabrikai, laboratorijos. Kosmose, esant absoliučiam sterilumui ir nesvarumui, gaminami vaistai ir pusiadininkiai, gaminami biologiniai preparatai ir dar daug kas. Viso to gamybai reikia daug energijos.

Suprantama, kad kuo daugiau energijos sunaudoja orbitinė stotis, tuo greičiau iš rikiuotės išeina saulės baterijos. Be to, jas nuolat „bombarduoja“ mikrometeoritai, joms kenkia spinduliavimas bei kosminės dulės.

Norint, kad kosminė orbitinė stotis ir visi joje esantys įrenginiai, prietaisai bei laboratorijos normaliai funkcionuotų, būtina nuolat atkurti saulės gaminamos energijos galingumą. Todėl mūsų kosminiai transporto laivai „Progres“ gabena į orbitinį kompleksą naujas saulės baterijų sekcijas. Štai jas ir montuoja atvira kosmose, pakeisdami senas, kosmonautai. Tam reikia kelių valandų darbo.

Be to, bene sunkiausia yra nusinėti saulės baterijų sekcijas iki stendų. Jos pradžioje su-

metų ilgio ir trijų metrų plo-

čio. Patyrimas, kurį įgijo Jurijus Romanenka ir Aleksandras Loveikinas, buvo perduotas dabartiniam orbitinio komplekso „Mir“ ekipažui, daugeliui kitų būsimųjų kosmonautų. Netenka abejojti, kad ir V. Titovas bei M. Manarovas pasidalinę savo patirtimi apie darbą atvira kosmose. Mat ir kitoms tarybinių kosmonautų įguloms, dirbsiančioms toliau piečiameje orbitinėje stotyje, teks ne kartą išeiti į atvirą kosmosą ir montuoti naujas saulės baterijų sekcijas.

Kyla klausimas: neįmanoma kitaip išspręsti orbitinių stočių aprūpinimo energija? Prieš 10–15 metų specialistų dėmesį patraukė mintis sukurti kosmose saulės elektrinę. Bet jau minėti mikrometeoritai „bombardavimai“ bei kiti sunkumai privertė mokslininkus atsisakyti šios minties. Beje, lygiai kaip ir idėjos įkurti kosmose saulės jėgainę, kuri aprūpintų energija Žemę. Pastarosios minties pagrindiniu „priešu“ pasirodė esą sunkumai perduoti energiją Žemei. Energijos perdavimas mikrobangų spinduliavimo principu susiduria su didžiuliais sunkumais. Tai ne vien techninės, bet ir ekologinės problemos, kurių išspręsti tuo tarpu neįmanoma. Beje, tas pat liečia lazerio spindulių naudojimą iš kosmoso į Žemę. Mat spindulių veikia lietus ir sniegas, be to, jie gali pakenkti paukščiams, lėktuvams, kitiems skraidymo aparatams.

Tarybiniai specialistai mano, kad dar anksti galvoti apie saulės elektrines, kurios energiją aprūpintų Žemei, lygiai kaip ir apie energijos tiekimą iš Žemės į kosmosą. Bet visiškai priimtina yra mintis sukurti visatoje didelę, nuo mikrometeoritų bei kosminių dulkių apsaugotą saulės elektrinę, kuri tieks energiją kosminiams kompleksams. Nežinia tik kada tai įvyks. Tad tuo tarpu kosmonautams dar ne kartą reikės išeiti į atvirą kosmosą su saulės energijos baterijų pakais ir visatoje jas montuoti.

Jonavoje įvykęs šių metų respublikos aviamodeliavimo čempionatas „oro kautylių“ modeliais sukėlė didelį susidomėjimą. Čempionate dalyvavo 17 ekipažų. Meistriškumu išsiskyrė sostinės aviamodeliuotojai. Respublikos čempiono vardą iškovojo Vilniaus pirmosios koman-

## NAUJOVĖ SKINASI KELIĄ



Dar visiškai neseniai pažindinome skaitytojus su naujausia motociklų sporto šaka — trialu, o štai gausus sporto mėgėjų būrys jau ir patraukė į Kačerginę. Čia buvo surengtas respublikos mototrialo čempionatas. „Nemuno žiedas“, mažesniavariausių varžybų, tokį renginį rengė pirmą kartą. Ir jis patiko. Ir žiūrovams, ir rengėjams. Juk trialas — bene vienintelės motociklų sporto varžybos, kurias žmonės gali matyti visai. Tad ne be reikalo sporto mėgėjai, skirstydami iš pirmojo tokio renginio „Nemuno žiede“, kalbėjo:

— Daugiau tokių įdomių varžybų, daugiau tokių pramogų!

Na, o respublikos mototrialo čempionu tapo kaunietis Alvydas Linkevičius.

Z. ŠIAUČIULIO nuotr

## SĖKMINGAS STARTAS

Vilniaus 2-osios profesinės technikos mokyklos auklėtinis Rimas Michnevičius laivų modeliavime nėra naujokas. Prieš šešerius metus pamėgęs šią įdomią ir patrauklią sporto šaką, jis ne kartą iškovojo respublikos čempiono titulą rungtyniaudamas radiju valdomais automobilių modeliais, savo mėgstamų klasių (su elektros varikliais) mikroautomobiliais ne kartą yra dalyvavęs šalies bei tarptautinėse varžybose. Kruopštus jaunojo sostinės modeliotojo, TSRS tarptautinės klasės sporto meistro Henriko Visocko auklėtinio, darbas, su juo susiję sėkmingi startai atkreipė šalies automodeliuotojų rinktinės trenerių dėmesį. Rimas buvo pakviestas kandidatų į TSRS rinktinę.

Per Ruda Slionskos miestelį (Lenkija) vykusias socialistinių šalių varžybas, kuriose dalyvavo septynių valstybių sportininkai, Rimas startavo jaunių grupėje. Ir pasirodė sėkmingiausias. Jo valdomas modelis laimėjo slalomo rungtį, o greičio lenktynėse buvo antras.

Jaunasis vilnietis įvykdė TSRS tarptautinės klasės sporto meistro normatyvą.

J. ŽALUDA

## „ORO KAUTYNĖS“ STIPRIAUSI — VILNIEČIAI

dos sportininkas A. Rastenis su mechaniku A. Kolosausku. Ant-rają vietą užėmė kitas šios komandos ekipažas — V. Stambauskas ir V. Žaliukas. Trečioje vietoje — taip pat vilniečiai Z. Pašūnas ir E. Lazickas. Komandomis nuagėjo Vilniaus 1-oji ekipa.

Nesuprantama, kodėl čempionate nedalyvavo nė vienas sportininkas iš Alytaus, Šiaulių, Telšių, Akmenės ir Biržų, nors, kaip žinoma, šiuose miestuose esantys Aviacijos technikos sporto klubai turi net aviamodelizmo instruktorius ir sekijas.

A. KUDLA



# Tai taip pat jubiliejus

Praėjusiais metais visi planetos aviatoriai ir šio sporto mėgėjai paminėjo Carlzo Lindbergo skrydžio per Atlantą — pirmojo žmogaus, perskridusio žemynus skaliaujantį vandenyną iš Vakarų į Rytus — 60 metų. Ta proga buvo daug rašoma, surengtos parodos, eksponuotos atkurtas pagal to meto duomenis lėktuvas „Spirit of Sent Luis“. Nepamiršo „sparnuotoji žmonija“ ir kitų amerikiečių — Cemberleno ir Levino bandymo 1927 liepos 4 d. dviese perskristi Atlantą. Kad ir nutūpę ne Berlyne, o Kolbuso tikslą, jie vis dėlto savo tikslą pasiekė. Po to iš JAV į Europą skrido ne vienas. O į priešingą pusę? Mėginimų būta nemažai, bet visi jie baigėsi nesėkmingai. Turima galvoje ne tik eilinių aviatorių bandymai įveikti Atlantą iš Rytų į Vakarus, bet ir aviacijos kompanijų, kurioms, suprantama, toks pasiekimas būtų geriausia jų produkcijos reklama.

Tarp jų, kurie susižavėjo šiuo savotišku reklaminio mėsalu, buvo ir Vokietijos Junkerso gamyklos, įsijungusios į konkurencinę kovą dėl savo gaminių prestižo, jos pastatė net du „W-33“ modelio lėktuvus. Tais tolimalais laikais lėktuvams, kaip ir laivams, būdavo suteikiami vardai. Pona iš Desau miesto savo „kūdikius“ pakrikštijo „Bremeno“ ir „Europos“ vardais.

Tiems laikams galingi lėktuvai startavo iš Desau miesto 1927 metų rugpjūčio 17-ąją. Bet jau skrisdamas per Šiaurės jūrą šis aviacinis duetas pateko į audrą. „Europa“ pasuko atgal ir buvo priversta nutūpti Bremeno aerodrome. „Bremenas“ bandė prasiveržti pro audros debesis, bet taip pat buvo priverstas nutūpti Airijoje. Beje, šiame lėktuve, kurį buvo pasisamęs JAV laikraščio koncerno šeimininkas Herstas, buvo ir Jungtinių Amerikos Valstijų žurnalistas Krikerbokeris, kuris privalėjo įgyvendinti savo bosu sumanytą — aprašyti pirmąjį žmonijos istorijoje skrydį per Atlantą iš Rytų į Vakarus.

Nesėkmingas mėginimas, atsiėjęs Junkerso koncernui — mažai lėšų, atšaldė jo šeimininkų galvas. Bet jie — nebūtų biznierių! — rado išeitį, kaip kelti savo gaminių populiarumą... svetimais pinigais. Koncernas pareiškė, kad jo lėktuvais gali pasinaudoti bet kuri kita Vokietijos kompanija arba organizacija, kuri pasiryzusi finansuoti naują mėginimą. Jaukas buvo mestas. Beliko laukti, kas kibs. Neilgai laukę, vokiškojo šovinizmo šalininkai nutarė įgalioti draudimo bendrovę „Norddeitcher Loid“ ir laivininkystę HAPAG finansuoti sekantį mėginimą įveikti Atlantą. Beje, bendradarbiausios laivininkystės srityje gabenant žmones

į Amerikos žemyną bendrovės tikėjosi atidaryti ir bendrą aviakompaniją — tad, kaip sakoma, buvo mėginta vienu šūviu nušauti keliis zuikius. Ir Vokietijai išgarsinti, ir įgyti skrydžių per Atlantą monopoliją.

1928 metų kovo 28-ąją „Bremenas“, pilotuojamas Hermano Kiollo ir finansuojančio mėginimą „Norddeitcher Loid“ atstovo Giunterio fon Hlunefeldo, išskrido į Airijos Baldonelio aerodromą. Čia lėktuvą pakilo trečias asmuo — vietos aerodromo vadovas Džeimsas Filmorisas. Balandžio 12-ąją lėktuvas pakilo skrydžiui per Atlantą iš Rytų į Vakarus.

Meteorologinės sąlygos, kurios pradžioje buvo palankios, palaipsniui gėdo. Lėktuvas pateko į stormą, kuris nusiųdė jį 30 laipsnių nuo užsibrėžto kuro. Po paros, kai klimatinės sąlygos vėl tapo normalios ir pagerėjo matomumas, jula pamatė po savim ledą dykumą. Ji sup-

rato, jog lėktuvas nuskrido per nelyg toli į Šiaurę. Kiolis nukreipė lėktuvą pietų link. Jis tikėjosi išvysti žemę, bet... degalų atsargos jau seko. Tad pamatęs ledą sukaustytą laivą, o netoli — švyturį, pilotas nutarė tūpti ant ledo. Šis mėginimas nebuvo sėkmingas. Ledas lūžo, lėktuvas nuskendo. Bet jula buvo laiminga, kai sužinojo, kad atsidūrė Grinland Aislande, švento Lauryno sąsiauryje netoli Lebradoro salos. Tai pirmasis mėginimas įveikti Atlantą iš Rytų į Vakarus pavyko. Tiesa, ne taip, kaip buvo užsimita, bet... jo šešiasdešimtmetį pasaulio aviatoriai vis dėlto paminėjo.

Beje jau minėtos bendrovės „Norddeitcher Loid“ ir HAPAG pokario metais susilijo į vieną bendrą Vakarų Vokietijos laivininkystės koncerną HAPAG-LOID, kuris iki šios dienos yra savos aviacijos įmonės šeimininkas.



„Bremenas“ prieš startuodamas iš Baldonelio aerodromo (1928 metų nuotrauka).

## IVAIRENYBĖS

„ŠIUKSLĖS“ GALI TAPTI PAVOJINGOS

Per daugiau kaip tris dešimtmečius, praėjusius nuo pirmojo tarybinio žemės palydovo paleidimo, į visatą paleista beveik 18 tūkstančių žmogaus rankomis sukurty objektų. Pasak SNO komiteto taktikams kosmoso naudojimui, tarp šio skaičiaus kosminių objektų veikiantys palydovai sudaro vos 5 procentus. Visą kitą — kosminės „šiukšlės“. Iš jų 7 tūkstančiai yra didesni negu 20 centimetrų skersmens — tai yra tokio minimalaus dydžio, kurį gali pastebėti radarai. Iš jų 23 procentus sudaro palydovų naudingo krovinio dalys, 10 proc. — sudegusios raketų nešėjų pakopos, 62 proc. — įvairiausios detalės ir, kaip jau minėta, vos 5 procentai — veikiantys žemės palydovai. Be šių didesniųjų kosminių objektų visatoje skrieja per 2000, kurių dydis yra tarp 10 ir 20 cm, o beveik 50 tūkstančių „šiukšlių“ — yra nuo 1 iki 10 cm dydžio. Pastarieji sudaro didžiausią pavojų kosmonautams.

Kaip nurodė SNO komiteto nariai, net 0,3 cm dydžio „šiukšlė“, skriejanti 30 000 km/sek greičiu, gali padaryti nepataisomos žalos visatoje dirbančiam žmogui bei naudingiems objektams.

Vienintelė paguoda, pažymima komiteto pranešime, kad dauguma šių kosminių atliekų skrieja visatoje nuo 350 iki 1250 km aukštyje.

JAUNIAUSIAS ATLANTO NUGALĖTOJAS

Nuo Carlzo Lindbergo skrydžio praėjo jau šešiasdešimt vieneri metai. Per tuos dešimtmečius būta daug lakūnų, pajėgusių nugalėti Atlantą. Bet tokio...

Kristoferiui Maršalui iš Kalifornijos (JAV) — vienuolika metų. Būdamas ketverių, jis pirmą kartą sėdo į lėktuvą drauge su savo tėvu. Nuo

septynerių vaiką pradėjo mokytį pilotuoti lėktuvą instruktorius. Ir štai liepos pradžioje jaunas pilotas vienmotoriu lėktuvu perskrido Atlanto vandenyną — iš San Diego į La Buržė aerodromą Paryžiuje. Tiesa...

Vienuolikametį pilotą lydėjo buvęs JAV karinių pajėgų lakūnas Rendis Keningemas. Jis ir paruošė maršrutą, pagal kurį per dieną teko skristi ne daugiau kaip aštuonias valandas. Bet kaip paprastai būna, gyvenime, žmonės planuoja, o likimas perplanuoja. Taip įvyko ir šį kartą.

Skrendant ėmė gesti variklis. Teko grįžti į Grenlandiją. Vairą iš jaunojo piloto perėmė karo aviacijos lakūnas. Jis nutupė mašiną į Kuskuko salą. Na, o po to viskas vyko laimingai.

Aš pademonstravau visiems Amerikos vaikams, kaip jie turi įgyvendinti savo svajones, — pasakė jaunas Atlanto nugalėtojas.

Ką gi, gera tai padaryti, kai tėvas pilotas, kai yra už ką mokytis skristi, kai tave lydi prityrę lakūnai. Bet tai jokiu būdu nemažina Kristoferio Maršalo pasiekimo.

KANADA RODO PAVYZDĮ

Firma „Plastik Endžan technologijų korporacijai“ pagamino iš plastinių medžiagų vidaus degtinų variklį, naudojančią benzina. Originali aušinimo sistema garantuoja ilgalaikį ir patikimą variklio darbą — mat dirbtinės medžiagos nejautrios aukštai temperatūrai.

Pasak užsienio spaudos naujajam varikliui žadama didžiulė ateitis. Reikalas tas, kad palyginti su savo broliais iš plieno ir aliuminio, plastinis daug lengvesnis. Be to, jo gamyba žymiai pigesnė. Mat dirbtinės medžiagos dėl savo termoplastinių savybių įgyja idealią formą. Jų nebereikia papildomai apdoroti — šlifuoti, lyginti. Gaminant mums įprastus variklius, būtent šis procesas, atliekamas preciziškai — staklėmis ir kitomis mašinomis, reikalauja didelių sąnaudų ir laiko.

NIKIO LAUDOS PASEKEJAS

Praėjusių metų pasaulio žiedinių automobilių lenktynių „Formulė-1“ baigiamuose važiuose labai sėkmingai startavo austras Gerhardas Bergeris, atstovaujantis „Ferrari“ komandai drauge su italų Mikele Alboretu. Paklaustas žurnalistų apie šį savo tautietį, pasaulio eksčempionas Nikis Lauda pasakė:

— Tai puikus pilotas. Tiesa, jis dar stokoja daugelio reikalingų įgūdžių, bet svarbiausia, kad padaręs klaidą, jis jos nebekartoja. Jam teks dar gerokai padirbėti, bet manau, kad ir šių metų pasaulio čempionate Gerhardas ne kartą bus tarp atsitiktinių lenktynių nugalėtojų. Jis vairuoja mašiną su „galva“. Ir, manau, kad nenustebsiu, jeigu Bergeris greitai taps pasaulio čempionu, — paaiškino buvęs pasaulio čempionas, dabar aviakompanijos šeimininkas ir pilotas Nikis Lauda.

Beje, kalbėdami apie „Formulės-1“ lenktynininkus, norime pranešti skaitytojams domia žinią: pasaulio autolenktynių vicečempionas anglas Najdželas Menselas per tarpsezoną tapo savanoriškos eisimo policijos konstebliu. Tai, žinoma, kelia jo gyvenamosios vietovės eisimo policijos autoritetą. Pastaroji paskubėjo įteikti savanoriui-visuomenininkui policininko uniformą. Tik... nežinia, kur ir kada ją dėvės Menselas — juk jau prasidėjo pasaulio čempionatas, ir žymus sportininkas traukia drauge su visu lenktynių karavanu iš vienos šalies trasos į kitą.

JUODOJO LEKTUVO PASKIRTIS

Jau esame rašę apie naują JAV karinės oro pajėgoms gaminamą bombonešį B-2 „Stilt“. Pasak Pentagono, užsikiusio šį lėktuvą, „Stilto“ svarbiausias ypatumas esąs tas, kad jis juodas — dengtas grafitu — ir radarai jo nepajėgia aptikti. Artėjant pirmiesiems „Stilto“ bandymams, kuriuos numatyta rengti šį rudenį, laikraštis „Niujork taism“ rašo, kad

„Nortropo“ koncernas šalia penkių bandomųjų bombonešių B-2 egzempliorių iki šio amžiaus pabaigos jų pagamins 132.

Papildydamas šį teiginį, kitas JAV laikraštis „Vašington post“ praneša, jog pagal naują antiradarinę technologiją gaminami lėktuvai bus ginkluoti 2000 sprogmenų. Numatoma, kad pirmieji „Stiltai“ stos į JAV KOP rikiuotę sekancio dešimtmečio pradžioje.

JEIGU NE ŽMONA

Visas pasaulis nuolat stebi, kaip vyksta automobilių žiedinių lenktynių „Formulė-1“ varžybos. Kaip žinome, vienas šių lenktynių favoritų yra prancūzų lenktynininkas Alenas Prostas. Galima suprasti, kaip nustebė sportininkas pasaulis, kai jo žmona pareiškė spaudai:

— Jeigu ne aš, Alenas nebūtų tapęs pasaulio čempionu... Į nustebusių spaudos darbuotojų žvilgsnius Prosto žmona atsakė trumpai:

— Juk aš išmokiau jį vairuoti automobilį...

## TEISINGI ATSAKYMAI

1, 3, 7, 8, 10, 12, 15, 17.

Skaitytojams, norintiems savarankiškai išnagrinėti pateiktus klausimus, nurodome, kuriais taisyklių punktais reikia vadovautis:

I — punktai 7.4 ir 14.3. II — priedas I ir punktas 5.8.2. III — punktai 8.4 ir 9.1. IV — punktai 9.6 ir 10.3. V — punktas 10.6. VI — priedas I ir punktas 7.6.1. VII — punktai 14.1 ir 14.11. VIII — punktas 8.9.



# TARYBINĖS ARMIJOS KARIAI, išleisti į atsargą!

Respublikos pramonės įmonės, statybos ir kitos organizacijos kviečia Jus į darbą. Gyventojų įdarbinimo biuras padės išsirinkti darbą ir įsidarbinti, nukreips į kursus, patars kur galima įgyti norimą profesiją.

KREIPKITĖS Į GYVENTOJŲ  
ĮDARBINIMO BIURUS  
PAGAL GYVENAMĄJĄ  
VIETĄ





El. žurnalo variantą parengė:  
[www.Plienosparnai.lt](http://www.Plienosparnai.lt)

